

Der bunte Zug der Versöhnung

Von Thomas Roser in Sarajevo 17. Januar 2010, 04:00 Uhr

Drei Grenzen überwinden mit vier verschiedenen Loks: Nach 18 Jahren verkehrt wieder ein Direktzug zwischen dem bosnischen Sarajevo und Serbiens Hauptstadt Belgrad. Nur ein hastig ausgedrucktes DIN-A4-Papier kündigt von der Zeitenwende. Ein kopiertes Zuglaufschild weist den Passagieren in den düsteren Bahnhofskatakomben der bosnischen Hauptstadt den Weg. "Sarajevo Beograd". Ein merkwürdig bunt geschecktes Gespann harrt an Gleis eins auf die Fahrgäste.

Drei Grenzen überwinden mit vier verschiedenen Loks: Nach 18 Jahren verkehrt wieder ein Direktzug zwischen dem bosnischen Sarajevo und Serbiens Hauptstadt Belgrad

Nur ein hastig ausgedrucktes DIN-A4-Papier kündigt von der Zeitenwende. Ein kopiertes Zuglaufschild weist den Passagieren in den düsteren Bahnhofskatakomben der bosnischen Hauptstadt den Weg. "Sarajevo Beograd". Ein merkwürdig bunt geschecktes Gespann harrt an Gleis eins auf die Fahrgäste. Grün-blau schimmert der Waggon der Eisenbahn der bosnisch-kroatischen Föderation in der Morgensonne. Eine graue Schmutzschicht trübt den Elfenbein-Teint der von der Eisenbahngesellschaft des Teilstaats der bosnischen Republika Srpska bereitgestellten Karosse. In kräftigem Orange leuchtet der "Bife"-Wagen der serbischen Eisenbahnen. Dieser Flickenteppich ist ein kleines balkanisches Wunder: Nach 18 Jahren, nach Krieg, Vertreibung und dem Zerfall Jugoslawiens gibt es wieder eine direkte Zugverbindung zwischen Sarajevo und Belgrad.

Angestrengt schnaufend, wuchtet Indira Djerkovic ihren wuchtigen Koffer ins serbische Großraum-Coupé. Schon ihre Großmutter habe gesagt, dass man auf dem Balkan immer mit dem Koffer leben und auf dem Sprung sein müsse, scherzt die heimgekehrte Emigrantin - und lässt sich erleichtert in die blauen Polster plumpsen. In ihrer Jugend ist sie mit ihren Freunden oft für ein Konzert, ein Fußballmatch oder die Buchmesse per Zug von ihrer Geburtsstadt in die jugoslawische Hauptstadt gefahren, erzählt die im Krieg nach Dänemark geflüchtete Bibliothekarin. "Einfach alles" habe sich seitdem geändert, "und nicht zum Besseren", seufzt die kurzhaarige Frau. Der einst intime, aber doch weltoffene Charakter Sarajevos sei verloren, stattdessen werde der Alltag von Kriminalität und der Angst um die Zukunft dominiert. Oft denke sie über eine Rückkehr nach. Das Herz sage Ja, der Verstand jedoch "klar Nein". In Bosnien sei "nichts gelöst": "Es ist einfach traurig. Ich bin jedes Mal enttäuscht, wenn ich hier bin."

"Irgendwann im April 1992" sei vor Ausbruch des Bosnien-Kriegs der letzte Zug von Sarajevo nach Belgrad aufgebrochen, erzählt Namir Hajdric, Transportdirektor der bosnischen Eisenbahnen (ZFBH), in seiner Amtsstube. In fünfeinhalb Stunden konnte man bis dahin die 500 Kilometer lange Strecke zwischen beiden Städten bewältigen. In dem bis 1995 währenden Krieg sollte dann nicht nur ein Land, sondern auch dessen Schienennetz zerfallen. Sechs Jahre lang fuhren in Sarajevo überhaupt keine Züge mehr ab. Nach dem Kriegsende erschwerten nicht nur gesprengte Brücken den Wiederaufbau der Eisenbahn, sondern auch das komplizierte interethnische Beziehungsgeflecht in Bosnien-Herzegowina.

"Völlig idiotisch" sei es, dass drei Waggonen von vier Lokomotiven nach Belgrad gezogen würden, schnaubt der füllige Eisenbahndirektor. Für die Komplikationen und die häufigen Lokwechsel des seit Mitte Dezember endlich wieder verkehrenden Zugs macht der Kettenraucher "innerbosnische Querelen" und "die lieben Kollegen" der Republika Srpska verantwortlich. Am liebsten hätten die den Zug von ihrem Territorium statt von Sarajevo aus auf die Reise nach Belgrad geschickt: "Die stellen sich quer,

wo immer sie können." Doch Politik hin, Probleme her: "Was geschehen ist, ist geschehen. Der Krieg ist passiert. Die Leute wollen einfach ein normales Leben - und brauchen den Zug."

11.35 Uhr. Nach fast 18 Jahren Verspätung rollt der Zug Nummer 450 auf die Minute pünktlich Richtung Belgrad. Nur wenige der rund drei Dutzend Passagiere haben eine Fahrkarte bis zum Endbahnhof. Zumeist sind es Studenten und Schüler aus dem Westen und Norden Bosniens, die sich munter schwatzend auf die Sitzpolster flegeln.

"Nie" hätte sie 1992 den Kriegsausbruch für möglich gehalten, sagt Indira, während am Zugfenster von Einschusslöchern zersiebte Fabrikfassaden vorübergleiten. Nicht nur der Dauerbeschuss der serbisch-bosnischen Truppen von den nahen Bergen aus, sondern auch der "innere Druck" sei damals für die Bewohner der eingeschlossenen Vielvölkerstadt die "Hölle" gewesen. Nachdem ihr Mann unter nie geklärten Umständen ermordet worden war, machte sie sich mit ihren beiden Töchtern mit einem UN-Flüchtlingskonvoi zu dessen Angehörigen nach Belgrad auf. Unterwegs stoppten Milizen den Bus, die nach muslimischen Frauen fahndeten. "Wir hatten Todesangst. Aber zum Glück rückte der Busfahrer die Passagierlisten nicht raus", erzählt die sorgfältig geschminkte Frau. In dem zuvor von ihr so gern besuchten Belgrad hielt sie es zu Kriegszeiten nur ein halbes Jahr aus. "Ich konnte es nicht ertragen, dass die Leute dort einfach nicht wissen wollten, was in Sarajevo passiert - selbst meine Verwandten schenkten mir keinen Glauben." Deshalb flüchtete sie Ende 1993 endgültig aus dem zerfallenen Jugoslawien.

Ein dichter Wald von Plastiktüten baumelt in Sträuchern und Bäumen an den Gestaden der bräunlichen Fluten der über die Ufer getretenen Bosna. Ein verblasster Jugoslawien-Stern prangt an dem Giebel eines verlassenen Provinzbahnhofs. "Etwas Konkretes? Rakija oder Pelinkovac (Schnaps oder Likör)?", fragt im Bife (Büfett) gut gelaunt der kahlköpfige Ober. Es sei besser, über Sex als über Politik zu reden, die habe "im Bife nichts verloren", so der Ratschlag des leutseligen Kellners: "Politiker schaufeln nur so viel wie möglich in ihre Taschen - und was sie anrichten, haben dann die kleinen Leute auszubaden." Erst zum zweiten Mal ist er auf der neuen Strecke eingesetzt, aber er kennt sie von früher, "jede Schwelle", versichert der serbische Zuggastronom stolz. Seit 35 Jahren arbeite er bei der Bahn, sei einst durch "alle Ecken und Enden" Jugoslawiens und Europas gerollt: "Nicht nur die Eisenbahner hatten in Jugoslawien einfach eine ganz andere, viel bessere Zeit."

Kyrillische Schriftzeichen lösen auf den Bahnhofsschildern lateinische Buchstaben ab. Drei Jugendliche tauschen kurz vor Dobjo die Karten ihrer Mobiltelefone aus. Der Schaffner aus Sarajevo räumt nach drei Stunden seinen Posten für den bosnisch-serbischen Kollegen. Eine orangefarbene Lok der Republika Srpska löst das grüne Zugpferd aus Sarajevo ab. Aus den unterkühlten Coupés des Föderation-Waggons rollen zwei in Zenica zugestiegene Damen ihre Koffer ins wärmere Bife. Seit 20 Jahren habe sie sich erstmals wieder mit dem Zug zu ihren Verwandten nach Bosnien aufgemacht, berichtet die fröstelnde Frau im Pelzmantel. Die Fahrt sei zwar zwei Stunden länger, aber billiger und angenehmer als mit dem Bus. Ja, mit dem legendären "Olimpik Ekspres" sei auch sie früher gereist: "Aber das war die alte jugoslawische Zeit - und die ist lange vorbei."

Im Olympia-Museum in Sarajevo prangen noch Laufschilder des zur damaligen Zeit futuristisch anmutenden Stolzes der jugoslawischen Eisenbahnen, der bei den Olympischen Winterspielen 1984 in Dienst genommen wurde. Elegante Zugbegleiterinnen kredenzt den Reisenden schmackhafte Gratishappen. Von Fernsehschirmen flimmerten Filme und Dokumentationen. Der "Olimpik Ekspres" sei "selbst noch schöner" als der blaue Zug von Staatschef Tito gewesen, trauerte einmal ein Kolumnist des bosnischen Magazins "Dani" dem früheren Paradeferd wehmütig hinterher. Doch schon Ende 1984 habe das Zugfernsehen nicht mehr funktioniert - und sei der "Olimpik" zu einem "ganz normalen Zug" verkommen: "Vielleicht wäre alles ganz anders gekommen, wenn das Wunder unter den Zügen so geblieben wäre wie zu Beginn. Hätten die Zugstewardessen weiter Gratissandwichs serviert, wäre das Leben später womöglich nie so zerfallen, wie es zerfiel."

Sträucher wuchern aus ausgebeinten Kriegsruinen. "Schütte nur ordentlich Zucker in den Kaffee, das Leben ist bitter genug!", fordert ein älterer Herr im Zugbüfett den Kellner auf. Ältere blickten oft viel verbitterter auf die Vergangenheit zurück als Jüngere, sagt die dunkelhaarige Masa Perisic, während sie bedächtig an ihrem Aprikosenlikör nippt. Alte Schulfreunde in ihrer Geburtsstadt Sarajevo hat die Belgraderin besucht. Bei Kriegsausbruch sei sie erst acht Jahre alt gewesen - und habe als Kind "nicht so richtig verstanden", was eigentlich geschah, erzählt die inzwischen 27-jährige Übersetzerin. Ihre Familie sei im Frühjahr 1992 einfach "für ein paar Wochen" in ihr Sommerhaus nach Montenegro ausgewichen. Aus dem unfreiwilligen Sonderurlaub wurden sieben Jahre.

1999, vier Jahre nach Kriegsende, habe ihre Familie noch einmal versucht, sich erneut in Sarajevo anzusiedeln, erzählt die schlanke Frau. Doch die meisten Freunde der serbischen Rückkehrer hatten die Stadt verlassen. Die Eltern konnten im Nachkriegs-Sarajevo nicht mehr heimisch werden - und siedelten 2001 nach Belgrad über. Der Krieg habe "viel durcheinandergebracht", und Politiker und Medien, die ethnische Vorbehalte schürten, würden nicht gerade zur Normalisierung des Alltags beitragen, bedauert die Serbin. Ihre muslimischen Schulfreunde aus Sarajevo würden sie aber häufig in Belgrad besuchen. "Gut", finde sie es, dass nun wieder ein Zug zwischen beiden Städten verkehre: "Die Ausrede, dass ich das Busfahren nicht mag, zählt bei meinen Freunden nun nicht mehr."

Vor der Grenze im kroatischen Samac verlassen die meisten Fahrgäste den Zug. Langsam rattern die Waggons über die trübe Sava. Im verqualmten Bife räumt der Kellner rechtzeitig vor dem Eintreffen der Zöllner die vollen Aschenbecher ab. "Macht eure Zigaretten aus, bis die Grenzpolizei durch ist - die Strafen sind hoch!", warnt er mit einer Kippe im Mundwinkel vor dem kroatischen Rauchverbot.

Zwei Stunden lang rattern die drei Waggons im Schlepptau einer grauen kroatischen Lok durch die Abenddämmerung. Früher habe es keine Kontrollen gegeben - und die Reise sei etwas schneller verlaufen, sagt Indira Djerkovic. Aus einer "völlig gemischten" Familie stammend, habe sie sich selbst nach Kriegsende der ethnischen Zuordnung zu einer der Nachfolgestaaten verwehrt: "Heute habe ich einen dänischen Pass - und will mich nur an mein früheres Land erinnern: Jugoslawien."

Die vierte Passkontrolle, der letzte Schaffnerwechsel. Im Grenzzort Sid füllt sich der Zug mit serbischen Pendlern. Eine rote Lokomotive zuckelt fortan vor den Waggons gemächlich durch die Dunkelheit über die vernebelten Weiten der Vojvodina. Es sei doch gut, dass wieder ein Zug nach Belgrad fahre, sagt Indira, als nach knapp neun Stunden Fahrt endlich die hell erleuchteten Wohntürme von Novi Beograd erscheinen: "Vielleicht sollte man manche Dinge einfach auch bewusst vergessen."

20.28 Uhr. Zehn Minuten verspätet hat sich der Zug, der 18 Jahre Verspätung hatte. "Bis zum nächsten Mal!", ruft der Kellner auf dem Belgrader Hauptbahnhof und lehnt sich für einen letzten Händedruck aus dem Fenster des Büfett-Waggons: "Es muss nur zwischen den Menschen stimmen. Alles andere ist unwichtig - und zählt nicht."

Quelle des Berichts:

<http://www.welt.de/die-welt/politik/article5878097/Der-bunte-Zug-der-Versoehnung.html>

Quelle des Bildes:

http://www.koeln.de/koeln/nachrichten/erster_direktzug_belgradsarajevo_seit_bosnienkrieg_254872.html