



Zeitweise ist der Bahnhof Roč betrieblich ausgeschaltet und nur mit einem Wärter für die nahe Schranke besetzt. Dann bleiben auch die Signale auf Halt und werden – ohne Bedeutung – von den Zügen passiert. Vom Grenzbahnhof Buzet kommend, bremst sich 7122 012, einer der aus Schweden gebraucht übernommenen Triebwagen, an der nördlichen Einfahrt zu Tal. (1. Juni 2002).

## Istrische Impressionen

### I

Hauptbahnhof München, Gleis 12, gegen elf Uhr abends an einem Freitag im späten Mai des Jahres 2002; eine österreichische »Taurus«-Lokomotive, die 1016 008, schiebt unseren D 297 »Lisinski« in die Halle. Langsam rollen die neun Wagen mit Ziel Zagreb, Beograd und Rijeka bis zum Prellbock. Der kroatische Schlafwagenschaffner, in dunklem Blau wie sein Wagen, teilt uns das Abteil Nummer 4 zu. Alles ist so, wie es sich in einem europäischen Schlafwagen gehört: das Waschbecken im Eck, mit einer Tischplatte abgedeckt, der Klappstisch daneben, ein Klapphocker an der Wand lehrend. Die vielen Schalter und Hebelchen für alle Lampen, große Abteilleuchte, Leseleuchten über den Kopfenenden, die Spiegelleuchte; im Spiegelschränkchen die Wassergläser, Seife und eingepackte Handtücher, zwei Wasserflaschen auf dem Tisch.

Die beiden Betten – denn wir haben Double reserviert, das dritte bleibt weggeklappt – sind frisch bezogen, dunkelblau die drübergebreiteten Decken. Für das umfangreiche Gepäck (»Muß das Stativ denn unbedingt mit?«) findet sich erstaunlich viel Platz. Nebenan rumoren drei Damen mit Koffern und der Leiter bis weit hinter Rosenheim, da liegen wir schon in den Federn. Am Nachbargleis sorgte übrigens der Nachtschnellzug D 289 »Brenner-Expresß« nach Florenz für einen vollen Bahnsteig erwartungsfreudiger Italienreisender. Ob sie ungestört ihren Zielen entgegenschlafen können? Uns gegenüber hatte der Schaffner schon bedauert: die Fahrkarten nahm er wohl, die Reisepässe nicht – die slowenische Grenzpolizei wolle sie von uns selbst sehen. Und so kommt es auch, nach einer kurvigen Fahrt über den Tauern: in Villach West steigen die Slowenen zu, kurz darauf klopft es durch den Zug »Gutt ´ Morgen, Passprrt!« Da kann man gleich noch ein wenig bis hoch nach Rosenbach am halboffenen Fenster stehen und während des Aufenthalts dortselbst die Stille rund um den kleinen Grenzbahnhof genießen. Am holzverschalteten Anbau des Stationsgebäudes prangt das bald nutzlos werdende Schild »Österreichisches Zollamt«, im Osten zeigt sich ein erster grauer Schimmer am nachtdunklen Horizont.



Der Koloß ist zum Stehen gebracht – 2062 042, der Stolz des kleinen Depo von Pula, wartet mit ihrem Nahgüterzug zur slowenischen Grenze auf Abstand zum vorausfahrenden Personenzug. Bahnhof Sveti Petar u Šumi, 30. Mai 2002.

## II

Eine Viertelstunde Aufenthalt in Illirska Bistrica – denn die Slowenen wollen auch bei der Ausreise die Pässe einsehen und die Reisenden inspizieren. Drei Grenzer und ein Zöllner arbeiten sich durch den Zug bis zu unserem »Vagon za spanje« voran. Erst wenn der Oberpolizist sein Einverständnis

gibt, darf der Fahrdienstleiter sein Gruppenausfahrtsignal auf Fahrt stellen. So funktioniert Machtverteilung. Die Lokomotive zieht an und wir passieren im Tunnel die Grenze – endlich sind wir in Kroatien, dort, wo wir hin wollen. Doch in Šapjane heißt es wieder stehen. Auch für die kroatischen Grenzwachter ist unser D 481 »Opatja« – an dem wir seit Ljubljana hän-

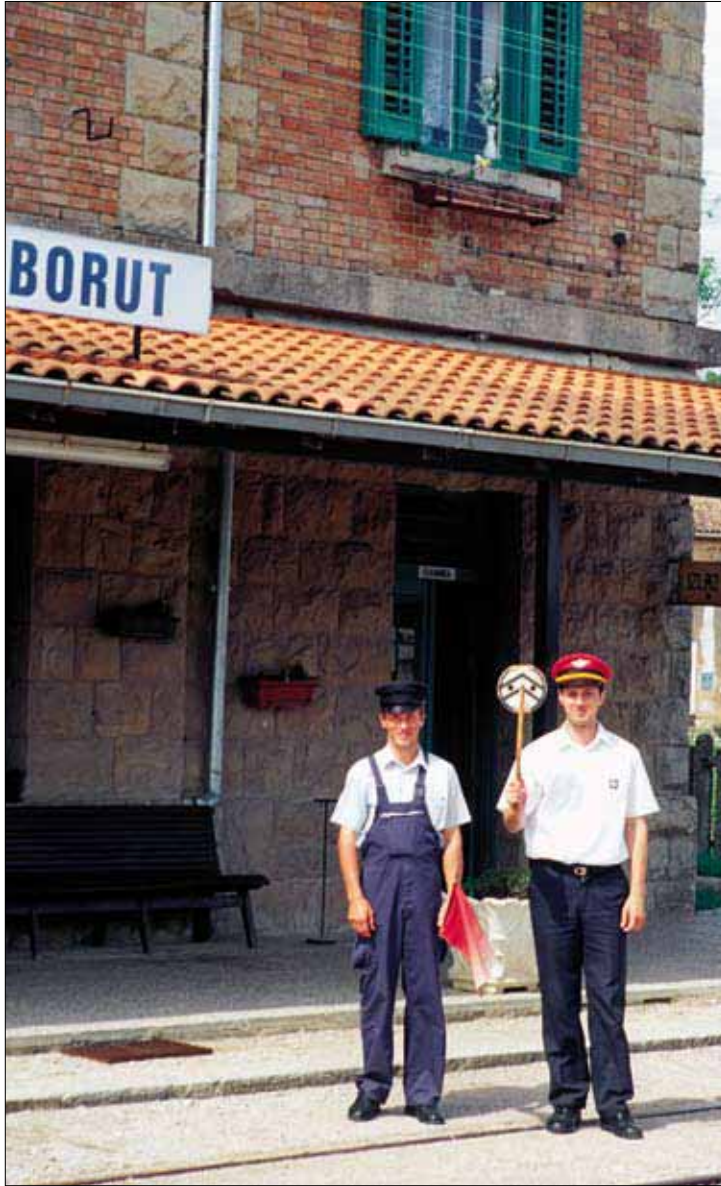
gen – Teil ihrer Daseinsberechtigung. So kurz vor dem Ziel Rijeka also nochmals Visitation, Blicke ins Abteil, nochmals ein Lokwechsel von der slowenischen 362 auf eine völlig baugleiche kroatische 1061. Für Abwechslung ist bei diesem Grenzaufenthalt also gesorgt, falls man nur ein wenig eisenbahninteressiert ist. Und wir haben die erstbeste Gelegenheit, eine kroatische Selbstverständlichkeit in der Betriebsführung kennenzulernen: der »prometnik vlakova«, Fahrdienstleiter und Aufsicht zugleich, und sein ihm zugeordneter Bahnarbeiter bilden die Säule des Fahrdienstes, so die Bahnhöfe nur Einfahrtsignale und Handweichen haben. Der šef und sein Untergebener, rote Mütze neben blauer Latzhose, sind beide aus einem durchfahrenden Zug heraus anzuschauen als eine Mischung aus vergangenem Charme und aktuellem Staatsverständnis, beide mit Konnotationen von Stan und Olli, von tschechischem Schwejk und preußisch-Köpenick'schem Hauptmann. Ob hinter Šapjane in Jurdani und Opatija-Matulji, ob später dann in Istrien: beide stehen als Vertreter einer hoheitlichen Eisenbahn, ja ihres kroatischen Staates stets mit Haltung neben der Schrankenkurbel und unter der Staatsfahne, der Rotbemützte hebt den Befehlsstab als Signum seiner Macht, den Zug fahren zu lassen, neben ihm der Arbeiter mit dem einzig Symbolhaften, was er hat – die entrollte, schräg nach oben gehaltene rote Verschubflagge. Die Grenzer mögen nerven und nicht so recht ein Willkommen deutlich machen. Wie ein immer neues Empfangskomitee dagegen erwarten uns von Bahnhof zu Bahnhof die ungleichen Pärchen mit roter Mütze und roter Fahne. Dies ist Eisenbahn nach meiner Art – Kroatien, wir kommen!

### III

Samstagabend, Bahnhof Pazin mitten in Istrien. Das Mobiltelefon verweigert die Verbindung nach Deutschland, der öffentliche Fernsprecher akzeptiert nur eine Karte. Die wir natürlich nicht haben. Die Kioskbetreiberin führt keine Karten, aber ein gastfreundliches Haus. Vor ihrem Fenster sitzt sie mit drei Einheimischen am Tisch, eine riesige Gebäckschale macht die Runde. Sofort werden wir zwei ratlos dreinschauenden Fremden eingeladen, zuzugreifen – nein, nein, nicht nur ein Stückchen! –, und einer der Gäste bietet mir sein



In den Gassen von Draguč, sonntagnachmittags.



Šef and skretničar, Fahrdienstleiter und Wärter, sind die Garanten für funktionierenden Bahnbetrieb in Südosteuropa. Auch im istrischen Hinterland, auch im kleinen Bahnhof von Borut.

drahtloses Telefon an, nötigt es mir geradezu auf. Was sind schon zwei Minuten Telefonat nach Deutschland, so deute ich seine großzügige Handbewegung. Größeres steht auf dem Spiel: Gastfreundschaft, soviel ahne ich. Nebenam, im Dienstraum am Bahnsteig, erklärt mir dann der Fahrdienstleiter den Güterverkehr der Strecke – und gleich käme übrigens der »teretni«. Der Abendgüterzug nach Pula. Aber er habe nur wenige Wagen, entschuldigt sich der prometnik für seine Bahn. Dann tritt der auf seinem Stuhl hockende Arbeiter in Aktion und an seine Schrankenkurbel, zieht sodann unter Aufsicht die Einfahrt; beide treten an den Rand des Vordaches. Das Brummen schwillt an, um die Kurve schiebt sich rasant einer der Dieselstars der HŽ, eine 2062-Maschine in ihrem elegant blauen Anstrich mit silbergrauem Streifen. Korrekt zieht der Diensthabende mit der rechten Hand die unter dem linken Arm steckende »Kelle« hervor und hält sie dem Lokführer entgegen, der pfeifend quittiert. Mit unverminderter Geschwindigkeit poltert die Fuhre vorbei, hinter den drei Flachwagen mit Schiffsbaublechen für Pula hängt am Schluß der Dienstwagen. An der Stange, die die offene Schiebetür sichert, lehnen die zwei Mann Rangierpersonal, ein Gruß fliegt zu den beiden am Bahnsteig – und schon ist die 2062 042 mit ihrem Zug ums Eck verschwunden. Welch beeindruckende Ouverüre, diese erste Begegnung mit der Istrianer Bahn!

#### IV

Raša. Drei staubige, nur genagelte Gleise liegen vor einem ebenso staubigen, aus tiefsten JŽ-Zeiten stammenden Betriebsgebäude. Ein einsamer Waggon mit Bahnschwellen wartet dem Wagenzettel nach bereits seit einer Woche auf Entladung. Das Zementwerk direkt am Gleis produziert augenscheinlich gut, die Bahn hat wohl kaum etwas davon. Hinter den fast blinden Scheiben der Station sind die Insignien eines Betriebes nach Fahrdienstvorschrift auszumachen, wie wenn der Diensthabende nur mal kurz in die Mittagspause wäre: der Hörer des OB 33-Fernsprechers (»original DRG-Bauart, schwarz«) ist senkrecht auf die Gabel gehängt, die rote Mütze liegt neben dem Zugmeldebuch, auf dem Halter unter Glas prangt der Bildfahrplan der »Mutterstrecke« Buzet - Pula und des Zweiges in die Einöde Raša. Nebenam, im Büro des »šef

kolodvora«, liegen eine Menge Exemplare von etwas, was nach einem offiziellen Amtsblatt der HŽ aussieht, in Stapeln unordentlich über den Schreibtisch verstreut, dahinter eine nachlässig zugedeckte Schreibmaschine. Über diesem Stilleben thront das übergroße Staatswappen Kroatiens. Doch in Raša macht die Bahn nicht mehr viel Staat, das geradeaus etwa einen Kilometer durch die Wiesen weiterführende Gleis bis zum Hafen Bršica mit seinen Holz- und Viehverladeanlagen ist seit langem unbenutzt. Das Hafengleis fungiert als Spitzkehre für die Schlepplbahn zu den Bergwerken um den eigentlichen Ort Raša selbst, aber Kohlen werden im früher so bedeutenden Revier um Labin, Raša und Plomin nicht mehr gefördert, die Zechen verfallen. Raša, auf dem Reißbrett geplante Bergwerkssiedlung, hat unbeschadet seiner Entstehung in der Zeit der italienisch-faschistischen Zeit unter Mussolini südlichen Charme; irgendwo hinter der letzten Häuserreihe endet das zuwachsende Schlepplgleis. Noch vor der tief eingeschnittenen Raška draga, der Schlucht des gleichnamigen Flusses, steht bei Podpićan der Verladebunker der Grube »TITO« als gähnende Ruine neben dem Gleis. Atemberaubend schön ist die Streckenführung der Nebenbahn gleich von Lupoglav an, vorbei zunächst an der dösenden Station Vranja mit ihren Ziegen und dann kilometerweit immer hoch am karstigen Hang der mächtigen Učka entlang, bis sie allmählich auf den Talboden zur Querung des Čepićko polje fällt. Doch das große Aber ist unvermeidlich: schwerlich läßt sich dies alles mit einer brummenden 2062 aufnehmen. Der Fahrdienstleiter von Lupoglav, nach Güterverkehrszeiten auf seiner Zweigbahn befragt, wiegt erst den Kopf, sucht dann mühevoll nach mir verständlichen Vokabeln für »selten« oder »unvorhersehbar« oder vielleicht auch »operativ bei Bedarf« – um dann doch das einfache und an den allermeisten Tagen zutreffende »Teretni za Rašu – ne! Ne!« zu wählen. Schade um die Učka-Rampe, schade um das Diesel-Echo in der Vranska draga, schade um die High-Noon-Stimmung im staubigen Raša.

## V

Istrien ist mehr als Eisenbahn. Ist mehr als Touristenküste und hierher verschleppte Čevapčići. Istrien ist auch Draguč. Das Bergdorf liegt ausgesetzt auf einem Sporn hoch über dem

istrischen Hinterland, gleich weit von Pazin und Buzet entfernt. Touristen finden nur selten hierher. Die einzige Gasse führt, von der Landstraße abzweigend, zunächst den Friedhof entlang und dann durch eine enge Häuserschlucht auf den Hauptplatz zu. Grob gefügtes Pflaster wird zum Fußballplatz der aus drei Buben bestehenden Dorfjugend – reihum muß jeder in die Gärten am steilen Hang hinabsteigen, wenn der Lederball über die Mauer fliegt. Gleich neben dem Campanile der Kirche liegt das »bife Zora«, eine Mischung aus Wirtshaus und Café. Es ist Sonntagnachmittag, auf einen Kaffee kommen Einheimische herein oder von hier Stammende, die die Gräber der Ihren auf dem Friedhof besucht haben. Man steht an der Theke, erzählt und lacht. An der Wand hängt der Wirt, gut dreißig Jahre jünger, neben ihm auf der gerahmten Schwarzweißaufnahme dieser US-amerikanische, unverwechselbare Schauspieler ... der hat doch damals »Die Straßen von San Francisco« polizeilich durchstreift. Der mit der Nase. Meine Frau kommt als erste drauf: richtig, Karl Malden (daheim erst bin ich schlauer: er wurde als Mladen Sekulović in Chicago geboren, Sohn einer tschechischen Mutter und eines serbischen Vaters). Der hat hier in Draguč einen Film gedreht, damals, und er war nicht der einzige. Vielleicht aber der dem Wirt angenehmste prominente Gast? Der Wirt ist stolz drauf. Vergangenes Jugoslawien, dem Tito den »Marsch in den Tourismus« befohlen, und der sein Land erfolgreich westlichen Filmproduktionen angedient hatte. Winnetou läßt grüßen, der Schatz liegt nicht im Silber-, sondern in einem der Plitvicer Seen. »In den Gassen von Draguč« spielen die Buben Fußball und räkeln sich die Katzen. Der Wirt lacht.

## VI

Vertiefende Einblicke in das System »Landbahnhof« mit šef und Arbeiter bietet ein Nachmittag in Borut. Beide sind jung, beide hängen nicht einfach ihre Zeit ab, beide sind die Eisenbahn in Borut. Die Verständigung ist schwierig, ein paar unsicher ausgesprochene Brocken Kroatisch, holprig-schlechtes Englisch aller Beteiligten, Hände und Füße und das Zeigen auf Fahrplan und Uhr müssen genügen. »Kada vozi teretni iz Pule, koliko sat, molim?« – wann der Güterzug aus Pula komme, ist die damals noch auswendig hergesagte initiale