

Originalversion, © Ion Karagounis, Nelkenstrasse 3, CH-8245 Feuerthalen
Text veröffentlicht im Tages-Anzeiger vom 28.6.1997

Höchste Eisenbahn auf der Halbinsel

Mit dem Zug rund um den Peloponnes

Die Schmalspurbahn auf dem griechischen Peloponnes führt durch einsame Bergwelten, in lebendige Städte und zu klassischen Altertümern. Nur eines muss man mitbringen: genügend Zeit.

von Ion Karagounis

Erste Ratlosigkeit am Bahnschalter in Patras: Können wir mit dem Zug wirklich rund um den Peloponnes fahren? Unser Fahrplan aus der Schweiz sagt ja, auf der Übersichtskarte im Warteraum jedoch fehlt ein längeres Verbindungsstück, und ein Billett für die ganze Rundreise ist auch nicht erhältlich.

Die Lokomotive setzt sich in Bewegung, hupt dreimal, einige Fussgänger überqueren noch rasch den Bahnübergang. Der Zug schleicht durchs Stadtzentrum von Patras, hupt nun pausenlos. Erst in den Vororten wird er schneller. Draussen peitschen Äste gegen die Fenster, drinnen werden die Fahrgäste durchgeschüttelt. Und noch immer wird gehupt. Für den Lokführer geht wohl ein Kindertraum in Erfüllung, die Fahrgäste könnte es bis in die Träume verfolgen.

Seit 1888 verkehrt die Schmalspurbahn mit einem Meter Spurbreite auf dem Peloponnes. Zwei Hauptlinien umfassen die Halbinsel wie eine Spange: Von Korinth aus führt die kürzere über Tripolis, die längere der Westküste entlang nach Kalamata.

Nach dem Ende der Welt...

In Pirgos zweigen zwei Nebenlinien ab, die wir uns nicht entgehen lassen. Die erste führt ans Meer nach Katakolo. Zufälligerweise erwischen wir den einzigen Zug, der heute fährt (in Patras wurde uns gesagt, es verkehre überhaupt keiner). Lange bleibt unklar, welchen der beiden bereitstehenden Züge wir nehmen müssen. «Es ist der hintere», gibt uns eine Griechin zur Auskunft, «wir hoffen es zumindest.»

Ganze fünf Fahrgäste reisen mit, begleitet vom Billettkontrolleur und zwei weiteren Bahnangestellten, deren Funktion uns unklar bleibt. Mit 20 Stundenkilometern holpert der Zug über die überwachsenen Schienen, fährt vorbei an vergessenen und zerfallenen Haltestellen. Niemand steigt ein, niemand steigt aus.

Nicht wie befürchtet das Ende der Welt, sondern eine Fischtaverne erwartet uns am Schluss der Fahrt. Die Fülle von Vorspeisen begeistert uns:

Auberginensalat, Schafskäse, gebratene Hackfleischbällchen, weisse Bohnen, Tzatziki, Fischrogensalat und Tintenfisch. Gekrönt wird das Essen durch den Fang des Tages, einen Schwertfisch.

...der touristische Alltag

Tags darauf holt uns in Olympia, dem Endpunkt der zweiten Nebenlinie, der touristische Alltag wieder ein. Rund 800000 Personen besuchen jährlich die antiken Ausgrabungsstätten. «Come in, come in», tönt es aus einem Geschäft, «Anschauen kostet nichts», aus dem nächsten. Bus um Bus quält sich durch das Dorf, jeder nummeriert und beschriftet: «Nr. 1 Italiano. Nr. 5 Français. Nr. 11 Deutsch.»

Nach den beiden Abstechern stehen wir zum drittenmal innerhalb von drei Tagen auf dem Bahnhof von Pírgos. Mit uns harren noch weitere Fahrgäste der Züge, die da kommen sollen. Der einzige, nicht sehr aktuelle Fahrplan besteht aus einer Stecktafel. In einer Woche ist Fahrplanwechsel, vielleicht werden dann die fehlenden Zahlen ersetzt. Züge werden kaum ausgerufen, es gilt andere Zeichen zu deuten. Eines ist, wenn sich mehr und mehr Beamte an den Geleisen sammeln. Kommt ein Zug, herrscht plötzlich Aufregung. Fahrgäste drängeln zu den Wagen: «Ist das der richtige Zug?» «Wo sind die reservierten Plätze?» Beamte kommandieren und schreien sich gegenseitig an. «Wohin soll das Gepäck?» «Macht vorwärts, wir müssen endlich weiter!»

Über drei Stunden dauert die Fahrt nach Kalamata. Maximal 70 bis 80 Stundenkilometer schafft der Zug; der schlechte Zustand der Schienen und die vielen unbewachten Bahnübergänge zwingen den Lokführer oft, noch langsamer zu fahren.

Mit 45000 Einwohnerinnen und Einwohnern ist Kalamata eine typische griechische Kleinstadt. Sie ist zwar nicht schön, dafür um so lebhafter. Überfüllte Kafentions, belebte Plätze und ein permanentes Chaos auf den Strassen. Von den Folgen des Erdbebens, das vor zehn Jahren 28 Tote forderte und einen Viertel der Häuser zerstörte, hat sich die Stadt weitgehend erholt.

Spanferkel à discretion

Es ist Auffahrt, und in Kalamata ist dies traditionsgemäß der Tag des Spanferkels. Vor den Metzgereien liegen gebratene Ferkel zum Verkauf bereit. Metzgerbeile sausen nieder, Knochen krachen, Fett spritzt. 2500 Drachmen kostet das Kilo, umgerechnet knapp 14 Franken. Auch in den Restaurants ist Spanferkelessen Pflicht. «Schwein

sehr gut. Alle essen Schwein!» will uns der Kellner überzeugen. Und zeigt nacheinander auf die Gäste an den Nachbartischen: «Schwein! Schwein! Schwein! Schwein!»

Kalamata ist der südlichste Punkt des griechischen Eisenbahnnetzes. Mehrere beliebte Ziele im Südosten des Peloponnes lassen sich nur mit Bus oder Privatauto erreichen. Dazu zählen die weitgehend verlassenen Wohntürme der Landschaft Mani, die Tropfsteinhöhlen von Pirgos Dirou oder auch die mittelalterliche Stadt Mistras bei Sparta. Am Bahnhof gelingt es uns sogar, einen gedruckten Fahrplan aufzutreiben. Er stamme zwar vom Vorjahr, habe aber nur kleine Änderungen erfahren, versichert uns der Schalterbeamte.

Die Strecke von Kalamata durch das arkadische Bergland nach Argos und Nafplio ist der schönste Teil der Rundfahrt. Nördlich von Zevgolatio arbeitet sich die Bahn entlang der Hänge hoch und gibt den Blick frei auf die Ebene von Messenien. Dann folgen einsame Bergtäler. Weitab von anderen Verkehrsträgern kurvt die Bahn durch wildbewachsene Wälder, überquert schmale Brücken, durchfährt enge Tunnels. Dunkelgrüne Laubbäume, rotblühende Kakteen und gelbleuchtender Ginster säumen die Strecke.

Zugskreuzung auf griechisch

Den Halt an einer grösseren Station nutzen alle für eine Zwischenverpflegung. Die einen kaufen sich am Perron kalten, mit Zimt bestreuten Milchreis, die anderen decken sich in der Bahnhofsbar mit Getränken ein. Wenig später kreuzen wir einen Zug auf der eingleisigen Strecke: Der Gegenzug fährt auf eine nicht mehr benutzte Nebenlinie, lässt uns passieren, kehrt rückwärts auf die Hauptstrecke zurück und setzt seine Reise Richtung Süden fort.

Als wir abends um halb acht in Argos ankommen, ist der letzte Zug nach Nafplio bereits abgefahren. Für solche Fälle gibt es zum Glück die öffentlichen Busse. Im Gegensatz zu den täglich fünf Bahnverbindungen fahren sie halbstündlich nach Nafplio. Auch andernorts zeigt sich, dass das regional und lokal organisierte Bussystem wesentlich leistungsfähiger ist als die staatliche Bahn. Die Busse verkehren häufiger und sind meistens schneller.

Genügte bis anhin ein Billett pro Streckenabschnitt, müssen wir von nun an zusätzlich weisse Kärtchen kaufen. Sie erweisen sich als Zuschläge für alle erdenklichen Leistungen. So entrichten wir für die Fahrt von Nafplio nach Korinth einen «Umgebungszuschlag». Dies, weil wir in Argos umsteigen dürfen, ohne dort erneut ein Billett lösen zu müssen. Wir «umgehen» so gewissermassen den

Billettschalter von Argos.

Dank seiner verkehrsgünstigen Lage am Übergang zum griechischen Festland spielte Korinth schon immer eine wichtige Rolle. Heute ist es mit 23000 Einwohnern die drittgrösste Stadt auf dem Peloponnes. Im antiken Korinth sollen einst 300000 Menschen gelebt haben. Die Ausgrabungsstätte entpuppt sich als beliebtes Ziel für Schulreisen. Carweise strömen die Kinder auf das Gelände, klettern auf Säulen, kraxeln über Ruinen, kreischen, schreien und verwandeln den toten Ort in einen lebhaften Spielplatz. Weniger motiviert hingegen sind die Lehrkräfte: «Seid ihr alle da?» «Ja!» «Das ist der Tempel des Apollo!» Mehr erzählen sie nicht über das Wahrzeichen von Korinth, schon geht's weiter zum nördlichen Markt. Natürlich gibt es auch Besucher, die sich für die Altertümer interessieren. Zu erkennen sind sie am Archäologenhals, einem weissen Fleck unterhalb des Kinns. Er entsteht, weil sie den Kopf meist über den Geschichtsführer geneigt halten und die Haut am Hals nicht braun werden kann.

Neues Fahrgefühl

Ein ganz anderes Fahrgefühl dann der Nordküste entlang von Korinth nach Patras. Nach all den alten und klapprigen Wagen ein Intercity: klimatisiert, Scheiben getönt, Sitze verstellbar! Die Stationen werden ausgerufen, in einem Barwagen sind Getränke und Snacks erhältlich. Auch das Publikum hat sich verändert. Fahren im Süden vor allem ältere Einheimische mit, sind es hier viele Touristen. Nun, Qualität hat bekanntlich ihren Preis. Wir bezahlen ihn in der Form eines weissen Kärtchens mit der Aufschrift «Zuschlag für Qualitätszüge».

Den letzten Halt legen wir in Diakopto ein, wo eine Zahnradbahn durch die Schlucht des Vouraikos nach Kalavrita fährt. Diese Bahn mit einer Spurbreite von 75 Zentimetern wurde Ende des letzten Jahrhunderts eigens für den Tourismus erstellt. Die Fahrt geht durch Tunnels und Galerien, schroffen Felswänden entlang und über Brücken, unter denen das Wasser in die Tiefe donnert. Zu Fuss wandern wir durch die Schlucht zurück. Während zweier Stunden ist das Bahntrasse unser Weg. Die Brücken verfügen über einen schmalen Gehsteig und zum Glück über ein intaktes Geländer. Die Tunnels sind kurz; nur einmal wird es so dunkel, dass wir uns mit den Füßen den Schienen entlangtasten müssen.

Die Bilanz unserer Reise rund um den Peloponnes? 724 Kilometer Bahnfahrt, zurückgelegt in 15 Stunden und 45 Minuten, Kosten total 42 Franken, aufgeteilt auf 12 Billette und 5 weisse Kärtchen. Wer den Weg als Ziel hat, dem macht eine Zugsreise auf dem Peloponnes viel Spass. Wer nur schnell vorwärts kommen will, wählt besser die öffentlichen Busse oder das Privatauto.

Eisenbahn auf dem Peloponnes

Fahrpläne: Ein Übersichtsblatt mit den meisten Verbindungen ist erhältlich bei der Griechischen Zentrale für Fremdenverkehr, Löwenstrasse 25, 8001 Zürich, Tel. 01/221 01 05. Unbedingt besorgen! Vor Ort ist es schwieriger, Fahrpläne aufzutreiben.

Billette kauft man am besten vor Ort, für Intercity während der Hochsaison falls möglich einen Tag im voraus (Platzreservation). Billette aus der Schweiz kommen teurer zu stehen (z.B. die Euro Domino-Netzfahrscheine).

Gepäck: Je weniger desto angenehmer! Ideal: Alles verpackt in einem Rucksack.

Anreise: Mit dem Flugzeug über Athen oder - stilgerechter - mit Zug und Schiff über Ancona nach Patras. Mit Hochgeschwindigkeitsfähren (Minoan/Strintzis Lines oder Superfast Ferries) machbar in 30 bis 32 Stunden ab Zürich.(ik)