

Wie alles anfing

Im Winter 1981 las ich in der Zeitschrift eines Schweizer Reisebüros einen Artikel von einem gewissen Werner Karlin aus Lörrach, der einen Interrail-Streckenweltrekord über 29.447 Kilometer auf Europas Schienen aufgestellt hatte. Er beschrieb seine Reiseroute, welche eigentlich keine war, denn er fuhr sternförmig von Basel aus in die entlegensten Winkel Europas und kehrte nach jeder Fahrt wieder nach Hause zurück, um Wäsche zu wechseln. Hinzu kamen noch einige, wie er es nannte, "Zeitfahrten", um Kilometer zu fressen. Er führte noch die obligatorischen Zahlen an und pries seine logistische Leistung, um den Leser zu beeindrucken - das wars. Ein Jahr später war er auch tatsächlich im Guinness Buch der Rekorde verewigt. Verewigt? Nicht ganz, denn ich hatte beschlossen, seinen Rekord zu brechen.

Zu dem Zeitpunkt, zu dem ich den Artikel las, hatte ich schon drei Interrail-Reisen hinter mir und bei der letzten runde 15.000 Kilometer zurückgelegt. Außerdem war ich süchtig nach Bahnfahren. Allerdings wollte ich nicht nur eine billige Kopie des Rekordes erreichen, sondern die Sache sollte auch einen geografischen Reiz haben. Mir schwebte vor, Europa einmal zu umrunden, sofern die Schienen das zuließen. Zwei Jahre später hatte ich einen Studienkollegen gefunden, der bereit war, diese Reise mit mir zu unternehmen. Er war selber auch begeisterter Bahnfahrer. Ich nahm mir also das Auslandskursbuch zur Hand und entwarf eine ziemlich genaue Reiseroute. Als es dann um die konkrete Realisierung des Projektes ging, hatte ich allerdings die Lust verloren, einen Monat lang durch

Europa zu fahren. Das Ende meiner europäischen Bahnbegeisterung schien gekommen zu sein, denn ich hatte begonnen, den Reiz von Eisenbahnen außerhalb Europas zu entdecken. Ich unternahm keine einzige Interrail-Fahrt mehr.

Bis zum Jahr 1987. Es war das Jahr in dem ich das magische Interrail-Alter von 27 erreichen würde, ab dem ich die Karte nicht mehr würde kaufen können, und ich erinnerte mich mit Wehmut meiner früheren Interrail-Reisen. Dann war ich soweit. Ich mußte es einfach nochmal wissen. Ich mußte ein letztes Mal in meinem Leben mit Interrail fahren und diesen Rekord brechen, den bis dato niemand angetastet hatte. Leider hatte ich die früher entworfene Reiseroute nicht aufgehoben, aber als begeisterter Bahnfahrer vergißt man sowas nicht so schnell. Also fing ich von neuem an, Kursbücher zu wälzen und die Reiseroute zu rekonstruieren und noch zu verbessern.

Vorbereitungen

Bei der Routenplanung galt es folgende Punkte zu berücksichtigen:

- In Anbetracht der Wetterbedingungen zu der gewählten Reisezeit (September/Oktober) schien es ratsam, zuerst in den Norden Europas zu fahren und dann in den Süden.
- Falls eine Nachtverbindung nicht existierte, mußte eine passende Übernachtungsmöglichkeit (vorzugsweise eine Jugendherberge) leicht zu finden sein. Das schloß eine Übernachtung in einer Großstadt also weitestgehend aus.
- Interessante Städte (z.B. Rom, London, Lissabon) wollte ich unbedingt bei Tag erreichen, um einige Stunden für Sightseeing verfügbar zu haben.
- Landschaftlich reizvolle Strecken (z.B. Oslo - Bergen) sollten mit einbezogen und tagsüber befahren werden.
- Die Fahrt sollte möglichst am Rande des Kontinents entlang verlaufen.

Ein paar Wochen später stand die Reiseroute mit allen dazugehörigen Abfahrts- und Ankunftszeiten fest und sah wie folgt aus: Zuerst nach Skandinavien, inklusive Finnland, da ich die finnische Seenplatte sehen wollte. Als Höhepunkte waren die *Ofoten-Bahn* von Kiruna nach Narvik sowie die *Bergen-Bahn* von Oslo nach Bergen vorgesehen. Anschließend war Großbritannien dran, bis nach

Inverness sollte es gehen. Irland klammerte ich aus, da die Überfahrt zu lange dauern würde. Danach sollte es entlang der Atlantikküste über Frankreich und Spanien bis nach Portugal gehen. Zu gern hätte ich Marokko in die Reiseroute aufgenommen (mein Traum: am Bahnhof von Marrakesch aus einem Zug steigen), doch die langsamen Züge dort wären meinem Rekordversuch bestimmt nicht förderlich. Von Portugal aus dann auf der Südseite Europas entlang bis nach Italien, den Stiefel runter bis nach Sizilien, dort als Höhepunkt eine Inselrundfahrt, dann auf der anderen Seite des Stiefels wieder rauf und über Jugoslawien bis nach Athen. Wieder zurück durch Jugoslawien nach Wien, quer durch Österreich und die Schweiz, bis nach Paris. Soweit waren 27 Tage der Reise und ca. 30.000 Kilometer abgedeckt, der bestehende Rekord also gebrochen. Die restlichen drei Tage blieben offen. Rumänien und Ungarn mußte ich leider ausklammern, da diese Länder mit ihrem Visumzwang für solch ein Unterfangen, wie ich es vorhatte, ungeeignet waren.

Die Route sah vor, nur einmal, nach der Hälfte der Reise, bei meinem Vater in Basel frische Wäsche und neues Geld zu holen. Die restliche Zeit würde ich auf mich allein gestellt sein.

Neben der Routenplanung mußte ich aber auch noch weitere wichtige Dinge planen.

Es galt, den durchschnittlichen Geldbedarf pro Tag zu ermitteln, der je nach Land unterschiedlich hoch sein würde, denn ich mußte die entsprechenden Zahlungsmittel vorher kaufen und während der Reise bei mir führen. Zeitraubendes Wechseln während der Reise sollte die

Ausnahme bleiben, außerdem würde ich ja die meiste Zeit im Zug verbringen. Folgende Währungen im Gesamtwert von 2268 DM nahm ich schließlich mit: 350 FF, 70 £, 400 NKR, 400 SKR, 250 FMK, 5.700 GDR, 450 ÖS, 6.500 PTS, 6.000 ESC, 110 SFR, 855 DM, 12.000 YD , 11.000 ITL, 4 US\$.

Die Redaktion des Guinness Buchs der Rekorde verlangte als Nachweis nicht nur die ausgefüllte sowie abgestempelte Interrail-Karte, sondern zusätzlich noch ein Fahrtenbuch als Beleg. Dieses Fahrtenbuch mußte natürlich möglichst in der jeweiligen Landessprache abgefaßt sein, um den Bahnbediensteten die Kooperation zu erleichtern. Da außerdem nicht jeder Bahnbedienstete Englisch spricht, erschien es mir zweckmäßig, mein Anliegen in der jeweiligen Landessprache vortragen zu können. Meiner Meinung nach würden diese Maßnahmen die Akzeptanz des Rekordbruchs wesentlich erhöhen und so zum Gelingen des Unterfangens beitragen. Meine Freundin Charlotte formulierte mir also ein paar Sätze auf Spanisch, mein Freund Giorgio desgleichen auf Italienisch. Englisch, Französisch und Griechisch spreche ich selber. Der Rest mußte sich dann ergeben und verlangte Improvisation.