

Torskresan

("Torsk" i detta sammanhang står varken för fisken eller verksamheten utan är teaterspråk och står för betydelsen "fiasko, bakslag, tji, fikon, korgen," med mera sådant.)

Resan började med dramatiska förtecken. Hela vägen ner till Malmö ösregnade det med en såphal autostrada som följd, där långtradarna framstod som oberäkneliga dödsfällor när man passerade förbi, då ösregnet och deras stänk gjorde varje möjlighet till någon sikt omöjlig. Efter denna flygande start och bästa tänkbara skjuts ner till Malmö av en god vän blev jag utsläppt någonstans i Malmö i ösregnet för att sedan fråga mig fram till stationen.

Tio minuter före tågets avgång fick jag veta att tåget hade ersatts med buss. Ingen visste exakt varifrån denna buss skulle avgå. Det var bara att bege sig ut i ösregnet med allt bagage och leta, och småningom stötte man på en liten folkskara som såg bekymrad ut. Det var napp. De skulle med den bussen.

På bussen anmodades man av en konduktör att fylla i namn och adress med personuppgifter för tyskt myndighetsbruk på Trelleborgfärjan. Två damer kom fram till att ifyllandet av dessa uppgifter var viktigt om färjan skulle haverera på vägen och man sedan måste ta reda på vem som var ombord och vilka som förolyckats. Emellertid lämnades dessa ifyllda handlingar ombord på båten.

Lyckligtvis sjönk inte båten denna gång. På tåget hade jag som kupékamrater i liggvagnen två äldre tanter och en yngre dam. Då de två äldre tanterna var ganska skrymmande och därtill ytterst opraktiska infann sig snart en kris. Den yngre damen påpekade för konduktören att de flesta kupéerna i liggvagnen var helt tomma och undrade därför om det var alldeles lämpligt att då klämma in fyra personer i en kupé med obehag för alla fyra i stället för att ge åtminstone två av dem en egen kupé. Konduktören förkunnade kategoriskt att det var alldeles omöjligt att ändra på den centraldatoriserade ordningen.

Ganska snart infann sig en konflikt mellan den yngre damen och de båda tanterna. Dessa ockuperade nämligen liggandes de nedre kojerna utan att ha biljett till dem och hänvisade den yngre damen, som hade biljett till en av de nedersta kojerna, till en av de översta. Dessutom krävde tanterna, eftersom de gick och lade sig tidigt, att alla kupéns passagerare skulle göra det samma, hur litet sömniga och trötta de än var.

Sedan hällde tanterna ut några deciliter klibbig saft på golvet, så att det inte längre gick att beträda detta utan att fastna däri med fötterna eller skorna. Värst var det om man på natten skulle ut barfota på toaletten. Detta dilemma hade till följd att småningom allt i hela kupén blev alldeles utsägligt klibbigt. Efter detta mästerskap i opraktiskhet lyckades tanterna dessutom på något sätt få kupéns avfallsinkast upp- och-ner-vänt, så att alla dess begagnade bananskal, klibbiga fruktskal, söliga pappersservietter som förbrukats i upptorkandet av en bråkdelen av de båda decilitrarna utspilld sötklibbig sockersaft, rann ut på golvet och förgyllde oredan. Kort sagt, de båda skrymmande tanterna gick från ytterlighet till ytterlighet, och konduktören tog genomgående parti för alla deras förehavanden mot varje försök till protest från de yngres, offrens, sida.

Trösten för dessa gradvis alltmer upptornande obehag fann den yngre damen och jag i varandras sällskap. Hon var rumänsk ungerska som lärt sig svenska och talade detta språk bra. Vi knöt genast litterära kontakter som kan bli lovande för eventuellt samarbete i framtiden.

Emellertid fick tanterna det sista ordet i Budapest. När de skulle stiga av tåget orsakade deras bagagetonnage förstoppning i vagnen, så att ingen kom av. Av någon

anledning fungerade inte vagnens andra utgång, utan alla ville ta sig ut genom den utgång till vilken tanterna i god tid hade organiserat sig själva och hela sitt bagage först i kön. Deras bagage var lika skrymmande och otympliga som de själva. Visserligen hade kappsäckarna hjul, men dessa fastnade nästan överallt, och några gick sönder. Inte heller dög deras rullvagnar till mycket, då dessas stroppar även grep omkring sig och ingalunda höll det dåligt surrade bagaget på plats, som rasade in i varje kupéöppning under vägen och där förorsakade andra ras i ett slags kedjereaktioner. Dessutom var detta bagage (i medeltal fyra koffertar per tant) så tungt, att de omöjligt själva kunde få det av tåget. Lyckligtvis fastnade inte tanterna själva i de smala dörrarna, men allt de hade med sig gjorde det.

I Budapest fördrev jag sedan väntetiden med en lämplig middag på den tjeckiska restaurangen "Svejk" med förträffligt god mat och eget musikkapell, varifrån jag sedan tog mig tillbaka till stationen Keleti Pu för att där njuta av klientelet sällskap i den stora väntsalen. Klientelet i fråga bestod av några hundratal individer från hela Balkan. Några var musiker och spelade galant på oboe och andra blåsinstrument. Några var inte alls resenärer utan stamgäster av ett annat slag, som tydligen brukade sitta där och övernatta i brist på bättre ställen. De flesta av dessa var ganska kraftigt påverkade. Ett äldre par utmärkte sig särskilt därvidlag. De grälade sinsemellan så eftertryckligt, att innehållet i damens plastpåse klirrade olycksbådande mot golvet så att klangen brast och de ädla vätskorna spred sig i små floder utmed hela väntsalen och därtill spred omisskännliga parfymers. Sedan tilltog grälet, och de fortsatte ett bra tag med att klirra med de i påsen redan sönderslagna flaskorna under vilt magyariskt ovett.

Bredvid mig satt en annan påstruken herre som hela tiden monologiserade utan konsonanter men med desto fler vokaler - han talade i skägget. En annan natthärbärgare satte sig försynt mellan mig och honom, så att denne stackare fick alla skäggtalarens monologer i örat. Min stackars nye granne försökte då beklaga sig för mig, men när han förstod att jag inte förstod ungerska gav han upp. Jag förstod dock situationen, och han såg tacksamt att jag sympatiserade med honom i hans utsatta läge, varpå han ytterligare klargjorde läget för mig genom att menande uttrycka ett internationellt ord som jag måste förstå, i det att han indikerade sin monologiserande granne. Han klargjorde mycket tydligt dennes karaktär med att benämna honom med det omissförståeliga ordet: "Idiot!" Sedan slumrade han tyst in, resignerande inför sitt öde, medan den andre i sitt skägg fortsatte sitt ändlösa monologiserande på obegriplig rotväliska utan någon som helst artikulation.

Sålunda tillbringades kvällen, tills jag steg på tåget söderut mot Istanbul klockan 23.55, det värsta olyckståg jag någonsin råkat ut för på någon av mina många resor. Hur resan därmed totalt torskade till sig uppskjuter vi den sorgliga redogörelsen för till en annan gång.

del 2

Innan jag köpte min Inter Rail-biljett i Sverige informerade jag mig noga om förhållandena på Balkan. Jag fick veta att endast Rumänien och Bulgarien krävde visum och att Inter Rail åter var giltigt i Jugoslavien (Serbien).

När jag kom till gränsen till Jugoslavien vid Subotica anmodades jag stiga av tåget och ta nästa tåg tillbaka till Budapest då jag inte hade visum. Jag bad om att bara få betala för ett transit-visum, som man gör vid gränsen i Rumänien och Bulgarien, för att kunna fortsätta resan. Jag hade köpt liggvagnsbiljett till Istanbul för två nätter för 52 D-mark. Då blev passpoliserna i Subotica bara desto ovänligare, lade beslag på mitt pass och bad mig stiga av tåget.

Således hade jag fått fel information i Sverige. Inter Rail-resenärer är välkomna till Jugoslavien, men vid gränsen visas de bryskt tillbaka till utlandet för att där skaffa visum.

Fastän kriget i Jugoslavien är slut har det alltså inte blivit bättre. För en Inter Rail-resenär är det att resa genom Balkan fortfarande ett gatlopp. Senast jag reste genom Rumänien förra året kostade där ett transitvisum 33 D-mark och i Bulgarien 55, vilket medgav ett uppehåll i Bulgarien på 30 timmar. För 105 mark fick man stanna längre.

För att komma till Grekland eller Turkiet med Inter Rail måste man resa genom antingen Rumänien-Bulgarien eller Jugoslavien, ty även Italien är stängt för Inter Rail +26 sedan 1993, liksom även Frankrike, Spanien, Belgien, Schweiz och Portugal.

Fastän så många dörrar stängts i Europa för Inter Rail +26-resenärer fortsätter dessa att satsa på Inter Rail, lurade av falsk information om förbättrade förhållanden åtminstone i Jugoslavien.

Man frågar sig därmed om Inter Rail +26 är ett lurendrejeri eller bara en patetisk parodi på vad det var före 1993. Före 1993 var Inter Rail det perfekta sättet för res-entusiaster som vägrade bli gamla att knyta kontakter och bekanta sig med hela Europa (inklusive Marocko och Turkiet) för ett överkomligt pris. 1989 innebar de öppnade dörrarna mot öst att horisonterna och möjligheterna blev ännu vidare. Europa var på väg åt rätt håll, tills 1993 den ena dörren och gränsen efter den andra åter började stängas. Bulgarien införde visumtvång på nytt 1993 samtidigt som hela det latinska södra Europa utestängde alla äldre Inter Rail-resenärer, och samma höst blev det omöjligt att resa genom Jugoslavien, vilket det fortfarande är, om man inte vill brottas med jugoslaviska myndigheter.

Vad har då dessa länder på Balkan och i södra Europa att vinna på att misshandla, skrämja bort och utesluta resenärer? Bara dålig propaganda och dåligt rykte för det egna landet.

Man kan förstå att det måste ligga i deras intresse att undvara illegal invandring, flyktingar från söder och öster och annat tvivelaktigt folk som man kan få problem med, men till denna kategori hör knappast skandinaver, engelsmän eller andra nordeuropeer, som av ren entusiasm och av kulturellt intresse ger sig ut på vidlyftiga tågresors vedermödor bara för att komma i kontakt med övriga delar av Europa.

Tillsammans med mig i Subotica åkte två polacker fast för att vara utan visum. De hade lagt ut betydande belopp i förväg för sin tilltänkta resa till Sofia och Istanbul och omkring i hela Turkiet men råkade nu illa ut. Han hade Inter Rail men ansåg sig inte ha råd att utsätta sig för det rumänsk-bulgariska visumgatloppet och kom alltså inte vidare. Hon hade en vanlig biljett till Sofia och inga pengar kvar för att betala återresan till Budapest, varför hon tvingades stiga av detta jugoslaviska IC-tåg innanför Ungern och lifta vidare Gud vet vart. Jag är själv Inter Rail-resenär sedan 1989, och detta skulle ha blivit min tolfte Inter Rail-resa. Då jag samtidigt i Subotica blev bestulen beslöt jag att fara hem igen innan jag blev sjuk - den planerade 30-dagars resan blev bara fyra dagar lång.

Kort sagt, Europa är på fel väg. Det håller på att bli girigare och mera omänskligt. Det är idag säkrare att resa ensam omkring i Indien än i Europa. Den lovande liberaliseringen 1989 har kommit av sig. Tågen stänger sina egna möjligheter, höjer priserna, vill göra om alla linjer till EC eller IC eller något ännu dyrare och vill göra det omöjligt för mindre rikt folk att resa, genom att ta bort möjligheten att resa nattetid sittandes i andra klass. Därmed minskar resenärerna, och tågtrafiken blir ännu mindre lönsam.

Detta vore en ytterst osund utveckling, då tåg är både det miljövänligaste, säkraste och bekvämaste sättet att resa, som till varje pris borde uppmuntras i stället för att bestraffas.

Vad är då att göra? För att rätt förstå situationen i Subotica (Jugoslavien, Serbien) måste fler detaljer givas.

Vi kom fram till Subotica klockan 5 på morgonen och väcktes då bryskt av gräns- och passpoliser. Med mig i liggvagnskupén var två trevliga japaner, som hade överkojerna, medan jag hade en underkoj. När jag inte hade visum kommenderades jag argt av tåget. Jag tog då fram min plånbok för att visa min goda vilja och bad om ett transit-visum, då jag inte hade för avsikt att stiga av tåget förrän i Istanbul. Detta gjorde polisen bara argare. Det var sammanlagt tre olika gräns- och passpoliser i kupén samtidigt. Då jag inte ens var klädd och ändå kommenderades av tåget uppstod det en viss förvirring, och jag måste lägga ifrån mig plånboken. När jag nästa gång öppnade den (på tåget tillbaka till Budapest) var den tom - 350 kronor och 50 D-mark hade försvunnit. Min slutsats är att bara någon av kontrollanterna kan ha tagit innehållet, då jag alltid utom i det ögonblicket bar plånboken i innerfickan närmast hjärtat. Det var inte så mycket pengar men tillräckligt för att det skulle svida.

Jag och de två polackerna fick sedan vänta 4 1/2 timme i Subotica innan vi fick tillbaka våra pass och ett tåg tog oss tillbaka mot Budapest. Det var en iskall regnig morgon (14.9.1996), och på stationen fanns det knappast någon värme.

Polacken steg av tåget vid den första stationen innanför Ungern då det var ett IC-tåg och då han med sin Inter Rail-biljett var rädd för att därför råka illa ut – Subotica hade gjort honom skärrad. Den som tvingade av den polska damen av tåget (ca 35 år, blond i lång klänning och lätta sommarkläder med enkel biljett till Sofia) var den ungerska konduktören, då hon inte hade tillräckligt med pengar för att betala en biljett tillbaka till Budapest. Sofia-biljetten hade alltså kostat henne hennes sista pengar. Att hon var polsk medborgare såg jag på hennes pass. Jag försökte plädera för henne, men konduktören vägrade lyssna fastän han kunde engelska. Innan hon lämnade mig (vid den andra stationen innanför ungerska gränsen) meddelade hon att hon inte hade något annat val än att lifta tillbaka.

Senast jag var i Jugoslavien var hösten 1993, då det för första gången var omöjligt att passera. Man hänvisades då till ett telefonnummer i Budapest för visumansökan, vilket nummer sedan visade sig inte existera. Även polackerna fick här ett telefonnummer i Budapest, men det var lördag morgon, och det var långt till måndag.

I Budapest fattade jag det avgörande beslutet att avbryta resan och återvända direkt till Göteborg. Alternativet hade varit att satsa på den mödosamma omvägen Rumänien-Bulgarien, men då min resa mest var för hälsans skull - jag skulle ha träffat min bästa läkare i Istanbul - hade det varit direkt dåraktigt att fortsätta resan på de nya premisserna.

Om jag från början vetat om Jugoslaviens visumproblem hade jag från början lagt resan över Bukarest-Sofia. Genom att jag informerades fel av SJ (i vars broschyr det uttryckligen står att endast Rumänien och Bulgarien kräver visum bland Inter Rail-länder) havererade resan.

Efter hemkomsten fick jag av mina bulgariska vänner veta, att det även har hänt i Bulgarien att nordeuropéer förvägrats betala för ett transitvisum vid bulgariska gränsen trots giltigt färdbevis.

Vad man måste göra internationellt är att kräva av länder som ingår i Inter Rail-samarbetet att de måste låta Inter Rail-resenärer få passera. Annars har dessa länder (i detta fall Jugoslavien och Bulgarien) ingenting i Inter Rail-samarbetet att göra.

Om dessa länder bryter med Inter Rail-samarbetet innebär det att vägen ner till Grekland och Turkiet är stängd för Inter Rail +26, och då är dessa länder otillgängliga för Inter Rail +26 fastän de vill samarbeta.

Önskvärt är naturligtvis att Inter Rail-systemet återgår till hur det fungerade före 1993, men samtidigt kan man ju inte tvinga de latinska länderna att vara med, då de har rätt att säga nej.

Då min resa grundades på fel information från SJ borde SJ ta ansvar för detta och antingen ersätta mig för biljetten eller låta mig ha en Inter Rail-resa till godo - förutsatt att Inter Rail fungerar även i framtiden.

Första halvan av detta brev skrevs redan den 16.9 och delgavs SJ följande dag. En vecka senare bifogades andra halvan. Idag är det den 4.11.1996, och jag har ännu inte hört något från SJ.

Om SJ struntar i saken och aldrig svarar innebär det att SJ godkänner de jugoslaviska metoderna. I så fall är SJ och Sverige inte bättre än Jugoslavien.