Erste Begegnung mit der Dampflokhochburg Polen

WIELKOPOLSKA

Wer sich zu Beginn der Neunzigerjahre für Dampflokeinsätze in Polen interessierte, lernte sie unweigerlich kennen: Die Wielkopolska, auf Deutsch Großpolen, eine überwiegend ländliche, flache Region zwischen Warthe, Weichsel und Oder, welche als die Wiege Polens gilt. Von Matthias Büttner

Wie Musik in den Ohren von Dampflokfreunden klangen die Städtenamen Gniezno (Gnesen), Wolsztyn (Wollstein), Jarocin, Zbaszynek (Neu Bentschen) und Międzyrzecz (Meseritz). Alle diese Orte hatten Lokdepots mit zahlreichen Dampflokomotiven, die auf den umliegenden Strecken eingesetzt wurden. 1989, im Jahr der politischen Wende in Polen, hatten die polnischen Staatsbahnen noch 600 Dampfrösser im Bestand, wovon sie 400 täglich einsetzten, rund die Hälfte davon im Verschub. Speziell in den Wintermonaten wurde vermehrt auf die Dampftraktion gesetzt. Zu Beginn der Neunzigerjahre setzte jedoch ein rascher Traktionswechsel ein. Als wir im Februar 1992 die Strecken Jarocin–Leszno und Jarocin–Śrem besuchten, wurden noch fast alle Personenzüge mit Dampf bespannt. Zwei Monate später besuchten wir diese Strecke erneut: Nun wurde bloß noch eine Maschine als Reserve vorgehalten. Mit Ablauf der Winterperiode 1991/92 gingen in nahezu allen polnischen Bahnbetriebswerken die Feuer aus mit Ausnahme des bekannten Bw Wolsztyn!

Bei unserem ersten Besuch im Mai 1991 herrschte noch Hochbetrieb. Über ein Dutzend Dampfloks wurden täglich auf allen sternförmig von Wolsztyn ausgehenden Strecken eingesetzt, schwerpunktmäßig Ol 49 für Personen- und Ty 2/Ty 42 für Güterzüge. Schon damals war es möglich, in einem Nebengebäude des Bahnbetriebswerks zu übernachten und die Atmosphäre eines rein dampfbetriebenen Bws mit Einsätzen rund um die Uhr hautnah zu erleben. Geweckt wurde man frühmorgens vom schrillen Pfiff einer Dampfpfeife, wenn eine Lok auf der Drehscheibe gedreht werden sollte und der Drehscheibenwärter nicht zur Stelle war.

Allabendliches Ritual war der Gang zum ‚Dyspozytor' in sein kleines Büro, welches direkt am achtständigen Lokschuppen angebaut war. Er hatte ein übergroßes Buch vor sich auf dem Schreibtisch liegen, wo alle Einsätze für den nächsten Tag geplant wurden. Stets gab er uns bereitwillig Auskunft über die unregelmäßig verkehrenden ‚Pociąg towarowy' (Güterzüge). Diese waren besonders interessant, da sie auch auf ansonsten nicht oder nur wenig befahrene Strecken führten, so zum Beispiel im Mai 1991 nach Plastowo, einer unbedeutenden Bahnstation an der damals schon stillgelegten Strecke Grodzisk–Koscian. Für diesen Dienst wurde die Ok 1-359 eingesetzt, die letzte betriebsfähige preußische P8. Lediglich ein Stückgutwagen war zu transportieren.

Der erste Tag in Wolsztyn hieß uns mit wolkenverhangenem Himmel und viel Regen willkommen. So ließ ich meine Kamera in der Fototasche und entschloss mich, auf dem Führerstand mitzufahren. Starbespannung des Bw Wolsztyn war der morgendliche Os 4440. Der stets mit Gepäckwagen gebildete Personenzug





DAMPFLOKPARADIES WIELKOPOLSKA: Im April 1991 beheimatet Gniezno (Gnesen) im großen Ringlokschuppen neben zahlreichen Loks der Reihe Ty 2 und Ty 42 auch noch einige der schweren Güterzugloks der Reihe Ty 43. (MF)

kam aus der Woiwodschaftshauptstadt Poznan (Posen) und wurde in Wolsztyn von Diesel auf Dampf umgespannt. Die Dampflok beförderte den Zug dann bis zum 40 km entfernten Sulechów. Im Bw wurde an diesem Tag die Schnellzuglok Pt 47-65 bereitgestellt.

Rechtzeitig ging ich zum Bahnhof und wartete, bis die Maschine angekuppelt war. Schnell wurde ich mit dem Personal handelseinig – für zwei 5-DM-Scheine ging damals noch viel. Ich bestieg die große polnische Maschine mit dem geräumigen Führerhaus. Die Last der vier D-Zug-Wagen schien die kräftige Maschine in dieser ebenen Landschaft kaum zu spüren. Der Lokführer hatte keine Eile; dennoch kamen wir pünktlich in Sulechów an.

Zurück ging es später mit einem normalen Personenzug. Jetzt bestand erst recht keine Eile mehr. Trotzdem war ich erstaunt, als mir der Lokführer auf einer kleinen Landstation den Regler



MALERISCHE WIELKOPOLSKA: Die Strecken um Wolsztyn erscheinen auf den ersten Blick eher unspektakulär. Dennoch läßt sich manch' schönes Motiv finden. Ol 49-69 bei Kębłowo. 21.4.1992 (MB)



ZEIT FÜR EIN KURZES DIENSTGESPRÄCH, ehe es mit dem ‚Pociąg osobowy' weiter Richtung Czempiń geht. Śrem, 1.3.1992 (MB)







EINST ALLGEGENWÄRTIG: Noch Anfang der Neunzigerjahre stehen die Personenzugloks der Reihe Ol 49, eine gelungene Nachkriegskonstruktion mit niedriger Achslast auf zahlreichen Nebenstrecken im Einsatz. Wolsztyn etwa bespannt mit den Loks einen Großteil der Zugleistungen, und das Depot Jarocin setzt sie auf der Strecke nach Leszno und Czempiń ein. Ol 49-17 bei Gola (oben links), Ol 49-77 in Jarocin (oben rechts) und Ol 49-81 bei Okunin. (unten) 4.12.1992 (MB, MB, MF)

Durch das unbekannte Anatolien

TÜRKEI

Die meisten Türkei-Reisenden fliegen in die Ägäis oder in die Marmara-Region. Ins anatolische Hochland, dem jahrhundertealten Schnittpunkt von Orient und Okzident, geprägt von Hetitern, Byzantinern, Persern, Seldschuken und Osmanen, verirren sich nur wenige Besucher. Gar noch seltener wagen sich Eisenbahnfreunde in die ‚unbekannte Türkei'. Dabei sind etliche Strecken des Landes spektakulär und viele Landschaften überwältigend.
Von Markus Fischer



„DER WEG FÜHRTE ÜBER NACKTE HÖHEN UND KAHLE STEINFLÄCHEN, durch dunkle Schluchten und melancholische Täler, in denen kaum ein Wässerlein zu finden war. Man sah und fühlte hier so recht deutlich, dass man sich auf Boden befand, den vielleicht noch kein Europäer betreten hatte."
‚Von Bagdad nach Stambul', Karl May, 1892.
Die 56.359 hat das Ende der Schlucht von Yesilhisar auf der Strecke Kayseri–Ulukisla erreicht.
15.9.2001 (PM)





AN DER SCHWARZMEERKÜSTE beginnt die Strecke Zonguldak–Karabük–Cankiri–Irmak. Über viele Jahre wurde die ‚Middle-East' der Reihe 46.2, 1942 von Alco, Baldwin und Lima in den USA für den Kriegseinsatz im Nahen Osten gebaut und später von der TCDD übernommen, auf dieser Strecke eingesetzt. 46.226, Hisarönü, 28.9.1992 (MF)

Es ging alles viel zu schnell. In wenigen Stunden von der vertrauten Heimat in den Orient katapultiert, betraten wir nach der Ankunft am Flughafen Istanbul eine andere Welt. „Merhaba! Istanbul Atatürk Havalimani." – Guten Tag! – Istanbul Atatürk-Airport. Nachdem wir die Zoll– und Einreiseformalitäten erledigt und ein Bündel türkische Lira gewechselt hatten, wurden wir am Ausgang von einer wartenden Menschenmenge in Beschlag genommen. Wir wollten uns einen Dolmuş, ein türkisches Sammeltaxi, für die Fahrt in die Innenstadt nehmen. Doch ehe wir uns einen Überblick verschaffen konnten, waren wir von einer Horde Taxifahrer umringt. „Taksi, Istanbul merkez – Istanbul Zentrum?" wurden wir von allen Seiten bedrängt. Wir versuchten mit ‚Ottobüs' und ‚Dolmuş' klarzumachen, was wir suchten. Doch dies interessierte niemanden. Während wir mit der Taxi–Meute debattierten, bemächtigte sich

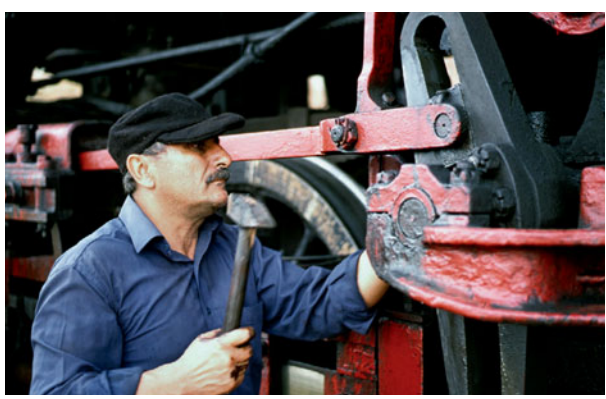


AUCH DIE AMERIKANISCHEN ‚SKYLINER' der Reihe 56.3 verkehrten jahrzehntelang auf der Strecke an die Schwarzmeerküste. Sie beförderten schwere Erz– und Kohlezüge zum Stahlwerk Karabük und Güterzüge ins anatolische Hochland. 56.359 beschleunigt aus einem typisch türkischen Unterwegsbahnhof. Tuzhisar, 16.9.2001 (MB)

ein Türke unserer Gepäckstücke und machte sich schnurstracks davon. „Hallo, was soll das, was macht dieser Fahrer mit unserem Zeug?"

Der Typ machte keinerlei Anstalten innezuhalten, sodass wir uns an seine Fersen hefteten. Bei seinem Wagen angelangt, wuchtete er unsere schweren Gepäckstücke in den Kofferraum und setzte sich hinters Steuerrad. Der Versuch etwaiger Preisverhandlungen wurde mit dem Drehen des Zündschlüssels beantwortet. Ehe wir uns umsehen konnten, befanden wir uns auf einer sechsspurigen Schnellstraße Richtung Stadt. Wir machten dem Fahrer klar, dass wir zu einem Hotel in der Nähe des Sirkeci-Bahnhofs wollten, der 'Sirkeci tren istasyonu'. Diese lag direkt am Goldenen Horn, nicht weit weg von der Innenstadt.

Nach einer einstündigen Fahrt durch das Gewühl der Straßen Istanbuls kamen wir zu einem schäbigen Hotel. Uns war's recht – Luxushotels waren auf einer Dampfloktour ohnehin nicht angesagt. Wir bezahlten den Fahrer. Als uns der Rezeptionist auf dem Stadtplan zeigte,





DER HAMMER ALS WICHTIGSTES WERKZEUG auf der Dampflok: Der Heizer der 56.359 nutzt den Unterwegshalt für eine kleine Reparatur. (MB)

UNTER SCHATTEN SPENDENDEN BÄUMEN unterhalten sich Lok– und Zugpersonal bei einem Kreuzungshalt. 6.9.2012 (MB)

In den Nordosten

CHINA

Mit dem Rückgang der Dampflokeinsätze in Osteuropa war uns klar: Wollten wir echten Dampfbetrieb jenseits von Museums- und Sonderzügen erleben, mussten wir nach Indien und nach China. Im Reich der Mitte waren 1994 nach offizieller Statistik noch 4500 Dampflokomotiven in Betrieb. Bilder von zweigleisigen Hauptstrecken mit dampfgeführten Güterzügen im 20-Minuten-Takt, spektakuläre Gebirgsstrecken und Linien durch terrassenförmige Löß-landschaften ließen in uns den Entschluss reifen: Da müssen wir hin! Bloß wie? Von Markus Fischer und Matthias Büttner (Kultursh ock China)

Kollegen, die schon in China waren, erzählten uns von den zahlreichen, praktischen Schwierigkeiten beim Bereisen dieses Landes. Schon einfachste Dinge wie der Kauf einer Fahrkarte oder das Bestellen eines Essens bereiten ohne chinesische Sprachkenntnisse Schwierigkeiten.

Die meisten Eisenbahnfreunde verließen sich deshalb auf die Dienste der einschlägigen Veranstalter. Allerdings hatten wir mit Gruppenreisen, die Wert auf gute Hotels und regelmäßige Mahlzeiten legten, bereits unsere Erfahrungen gemacht: Die fotografisch besten Stunden gingen oft zugunsten ausgedehnter Frühstücksbuffets und Abendessen drauf. Die landschaftlich interessantesten Strecken lagen außerdem meist in abgelegenen Regionen ohne touristische Infrastruktur, wo sich kommerzielle Veranstalter kaum hinwagten. Manche Eisenbahnfreunde engagierten deshalb für ihre Reise einen chinesischen Guide.

Von unseren Reisen nach Osteuropa wussten wir, dass das Fotografieren von Eisenbahnen im Ausland nicht überall gern gesehen war. In China, wo viele Provinzen noch nicht einmal offiziell für Ausländer geöffnet waren, würde dies kaum anders sein. Es lag auf der Hand, dass ein offizieller Guide der staatlichen Tourismusbehörde mit Fahrer, Minibus und einer Gruppe kamerabewaffneter Fotografen am Straßenrand deutlicher auffallen musste als drei dezent gekleidete ‚Langnasen' zu Fuß irgendwo in den Weiten Chinas.

So suchten wir unser Glück auf eigene Faust. Um nicht gleich an der ersten Zugfahrkarte zu scheitern, ließen wir die Tickets für die Langstreckenzüge durch das staatliche Reisebüro CITS reservieren. Ein weiser Entscheid, wie sich herausstellen sollte. Die Züge waren oft zum Bersten voll, die Schlafwagenplätze über Tage hinaus ausgebucht und jede Fahrkarte musste jeweils beim Einsteigebahnhof besorgt werden – ein nervenaufreibendes und zeitraubendes Unterfangen.



IHRE NASE BESSER NICHT REINSTECKEN sollten ‚da bize' (Langnasen), wo im China der Neunzigerjahre ein solches Schild anzutreffen ist! (MF)

MIT GEÖFFNETEM REGLER kämpfen sich zwei Maschinen der Reihe QJ mit einem schweren Kohlezug über die Steigung, während auf der parallel verlaufenden Straße zwei Esel als Traktionsmittel dienen. Shahai, 26.10.1997 (BH)


6417

ZHENGYANGMEN heißt dieses 1421 zur Zeit der Ming-Dynastie gebaute Stadttor in Beijing. Es trennt die innere Stadt im Süden des Tian'anmen-Platzes von der äußeren Stadt. Nur der Kaiser durfte durch das Mitteltor gehen; der Weg führt direkt zum Kaiserpalast. 12.1996 (MF)



SCHUHPUTZER, NOUVEAUX RICHES
und ein Fahrradmechaniker in den Straßen von Beijing. (MB, BH)



Kulturschock China

Die Ankunft im etwa dreißig Kilometer außerhalb der Stadt liegenden Flughafen von Beijing verlief wie auf allen großen Flughäfen dieser Welt: steril und unpersönlich. In einem aber unterschied sich der Flughafen von anderen: Dem typisch muffigen Geruch nach Kommunismus, wie wir ihn schon von Reisen in den Ostblock kannten.

Endlich draußen, fanden wir etwas abseits stehend einen älteren Bus. Wir fragten nach ‚Beijing'. Der Fahrer und sein Assistent nickten freudig und winkten uns enthusiastisch herein. Drinnen guckten uns rund zwei Dutzend verwunderte Gesichter entgegen: Wohl schon wegen unserer Daunenjacken, Wollmützen und bunten Rucksäcke waren wir hier völlige Exoten. Die Menschen trugen überwiegend blaue, schwarze oder grüne Mäntel oder Jacken, einige von ihnen auch die noch immer verbreitete ‚Mao-Mütze'. Als sich mindestens ein weiteres Dutzend Chinesen in das Fahrzeug gezwängt hatten, konnte es losgehen. Nach einigen Kilometern entlang brauner, karger Winterlandschaft näherten wir uns bebautem Gebiet und der Verkehr wurde allmählich lebhafter. Fahrräder, Fuhrwerke und Dreiräder waren jetzt so zahlreich, dass für sie eine eigene, vom motorisierten Verkehr abgetrennte, parallele Straße eingerichtet war – die chinesische Variante eines Radwegs. Je weiter wir Richtung Zentrum fuhren, umso dichter wurde das Gewimmel von schwarzen Fahrrädern – ein nie endenwollender

Strom. Überwiegend ein- oder zweistöckige, ältere Backsteinbauten und Fabrikgebäude wechselten ab mit glitzernden Hotelbauten und Hochhäusern aus einer anderen Welt: Die Stadt war offensichtlich im Auf- und Umbruch.

Die Orientierung stellte sich, trotz mitgebrachtem Reiseführer und Stadtplan, als unerwartet schwierig dar. Schon nach kürzester Zeit wurde uns bewusst, dass wir uns als völlige Analphabeten durchs Land bewegten. Nicht mal in der Hauptstadt war irgendetwas anders als auf Chinesisch angeschrieben. Wozu auch, werden sich die Chinesen gesagt haben: Die wenigen Ausländer kamen damals ohnehin fast ausschließlich als Gruppenreisende oder Mitglieder offizieller Delegationen ins Land.

Einer unserer ersten Anlaufpunkte in Beijing war der Tian'anmen, der Platz des Himmlischen Friedens. Es war Sonntag und eine herrliche Ruhe lag über dem überdimensionierten Mittelpunkt der Stadt. Viele Familien waren auf dem Platz, einige ließen Drachen steigen, das althergebrachte Symbol für das Reich der Mitte. Gegenüber der Straße, die den Platz auf der nördlichen Seite begrenzt, steht die ‚Verbotene Stadt', eine riesige Tempelanlage, die über Jahrhunderte das Machtzentrum der chinesischen Kaiserreiche bildete. Nachdem wir uns einige Sehenswürdigkeiten rund um den Tian'anmen angesehen hatten, waren wir hungrig. Eher zufällig landeten wir in einem mit roten Lampions einladend



DAS TOR DES HIMMLISCHEN FRIEDENS zur verbotenen Stadt. Beschaulich wirkt aus heutiger Sicht die Szenerie mit den Fahrrädern auf der Straße ohne Autos von 1994. (MB)

ESSEN IN CHINA: Mit einfachsten Mitteln werden oft köstliche Speisen zubereitet. (BH, MB, 1994)





wirkenden Restaurant. Bald wurde uns jedoch klar, dass es kein Normales war. Auf jedem Tisch standen dampfende Kessel und auf der einen Seite des Raumes war ein langes Buffet aufgebaut. Allerdings stellte sich schnell heraus, dass die dortigen Zutaten für uns völlig undefinierbar waren. Das Essen hatte keinerlei Ähnlichkeit mit dem, was wir aus Chinarestaurants in Europa kannten.

Ein Kellner erkannte die Lage an unseren ratlosen Gesichtern und bot Hilfe an. „Lasst mich mal für Euch aussuchen", verhieß seine Gestik, und mit einer schwungvollen Bewegung warf er ausgesuchte Speisen in den dampfenden Sud und servierte uns Getränke. Dann zeigte er uns, wie wir die Köstlichkeiten aus dem Kessel fischen sollten. Markus langte herzhaft zu, ehe er bemerkte, dass er etwas eigenartiges, knirschendes zwischen den Zähnen hatte. Es stellte sich als kleines Vögelchen heraus! Etwas verdutzt, suchten wir nach Zutaten, die genießbar aussahen und verfrachteten diese mit unseren Stäbchen ins Rechaud. Erneut war der Kellner zur Stelle und machte sich beim Herausfischen nützlich. Wir wähnten uns schon fast glücklich, als der Chinese, bevor wir überhaupt etwas sagen konnten, unsere Gerichte mit einer Sauce übergoss, deren Geruch nur als absolut widerlich bezeichnet werden konnte: Der Appetit war uns gründlich vergangen.

Wir versuchten es mit dem Sud aus dem Kessel, um etwas Warmes in den Magen zu bekommen. Doch auch dieser hatte einen grässlichen, an Kernseife erinnernden Geschmack. Um es kurz zu machen: Wir kapitulierten, verließen hungrig das Lokal und fragten uns, wie wir die nächsten drei Wochen überstehen sollten. Glücklicherweise stellte sich dieser Abend als einmaliger Fehltritt heraus. Die Schauergeschichten von westlichen Expatriates oder von Touristen, welche das Land primär in geführten Gruppen bereisten und über Hunde, Katzen und völlig ungenießbare Speisen zu berichten wussten, sollten sich nicht bestätigen. Im Gegenteil: Selbst in einfachen Straßenrestaurants, die es in China an jeder Ecke gibt, isst man meist ausgezeichnet. (MB)

In den Norden

Die chinesischen Dampfloks der Baureihe QJ waren für ihre effiziente, nahezu rauchlose Verbrennung bekannt. In der kalten Jahreszeit jedoch waren auch bei den QJ mächtige, weiße Dampfwolken zu beobachten, die bei Windstille oft minutenlang in der Luft hingen. Je kälter, desto besser – die winterliche Mandschurei in Nordostchina mit den vorherrschenden tiefen Temperaturen war deshalb ein Ziel, das nicht fehlen durfte.



IM BAHNBETRIEBSWERK HARBIN sind Anfang der Neunzigerjahre 90 Dampfloks beheimatet. 20.9.1991 (BH)



EIN HEIZER PFLEGT das Triebwerk seiner QJ – viele Personale sind stolz auf den Zustand ihrer Maschinen. 20.9.1991 (BH)



NACH DER HAUPTAUSBESSERUNG in Changchun wird QJ 6258 in Betrieb gesetzt und abgenommen. 21.9.1991 (BH)



DAS BW CHANGCHUN bot tolle Dampfatmosphäre mit viel Betrieb. Zwei QJ stehen auf der Schlackengrube vor der großen Bekohlungsanlage, während im Hintergrund bereits die nächste Maschine auf die Behandlung wartet. 21.9.1991 (BH)



AUFGEARBEITETE RADSÄTZE WARTEN im Ausbesserungswerk auf das Aufziehen der Radreifen. Anfang der Neunzigerjahre werden hier jährlich noch hunderte von Dampfloks überholt. 21.9.1991 (BH)



RICHTHALLE IM AUSBESSERUNGSWERK Changchun, wo an den revidierten Loks der Reihe QJ Kesseldruckproben vorgenommen werden. 21.9.1991 (BH)