

Albanien

Auf Schienen durch das Land der Skipetaren



von Heiko Focken

▲ Eine albanische Unsitte ist – mangels Müllabfuhr – das gedankenlose Abladen jeglichen Mülls irgendwo in der Landschaft. Der Nachmittagszug Tirana - Podgradec pflügt in der Ortsdurchfahrt Durrës durch die Hinterlassenschaften der Zivilisation.

Im Mai 2004 erschien im LOK Report ein Bericht über die albanische Eisenbahn, welcher mit den Worten »ja, sie fährt immer noch – die albanische Eisenbahn« begann. Diese eigentümlich klingende Einleitung, die eine Selbstverständ-

Die Hekurudhë ë Shqipërisë (HSH) präsentierte sich anno 2007 als ein völlig herunter gekommener Eisenbahnbetrieb, welcher mit bescheidensten Mitteln seinen Verkehr abwickelt und von seiner kaum mehr vorhandenen Substanz zehrt. Der Fahrgast wird mit fensterlosen Reisezugwagen konfrontiert, die teilweise wie direkt vom Schrottplatz geholt aussehen. Mächtige Diesellokomotiven holpern mit Tempo 30 über ausgefahrene Gleise, die Züge halten an baufälligen Bahnhöfen ohne jegliche Beschilderung und fallen nachts oft in tiefe Dunkelheit, sodass der Schaffner mit einer Taschenlampe durch den Zug gehen muss. Der Wind zieht durch die leeren Fensterhöhlen in Abteile mit herausgerissenen Armlehnen und Kopfstützen. Güterwagen stehen in langen Reihen ausgeschlachtet auf oder neben den Gleisen, die, kaum dass sie für den normalen Bahnbetrieb nicht benötigt werden, ihrer Kleineseisen oder gar ganzer Schienen beraubt sind. Signale gibt es im ganzen Land an drei Stationen, ansonsten ragen die Gerippe der Lichtsignale rostig in den Himmel und weisen den zwei oder drei erstaunlich pünktlichen Zugpaaren am Tag schon längst nicht mehr den Weg.

Während unseres fünftägigen Besuches des Landes, bei dem sukzessive das gesamte im Reisezugverkehr bediente Netz abgefahren wurde, waren nir-

gendwo Arbeiten zu erkennen, die verbogenen Gleise zu sanieren oder gar neu zu bauen. Immerhin wurde das Beton-Bahnsteigdach in Tirana mit weißer Farbe neu gespritzt. Dass der darunter stehende Waggon auch einen Schwung dieser Weiß-heit abbekam – wen interessiert's? Wie Ufos nehmen sich in dieser Endzeitstimmung die von der Deutschen Bahn AG vor einiger Zeit übernommenen y-Wagen aus, die als einziges Indiz darauf hindeuten, dass auch die HSH inzwischen im Jahr 2008 fährt – aber, um aus diesen Beobachtungen heraus die Einleitung von 2004 aufzugreifen: wie lange noch?

Einen besonders zukunftssträchtigen Eindruck macht der Bahnbetrieb in dem kleinen, unbekanntem Land an der Adria also nicht. Es ist offensichtlich, dass die Eisenbahn auf Verschleiß gefahren wird, ohne dass signifikante Investitionen erkennbar wären. Der selbst für albanische Verhältnisse lächerlich geringe Fahrpreis von umgerechnet unter einem Cent pro Kilometer sichert der HSH trotz ihrer Unzulänglichkeiten in Komfort und Geschwindigkeit zwar eine gewisse Konkurrenzfähigkeit gegenüber den Straßen (die sich, das sei der Fairness halber gesagt, im Hinterland aber auch oftmals auf Feldweg-Niveau befinden), doch führt er gleichzeitig dazu, dass die dem Transportministerium unterstellte

lichkeit als Überraschung darstellt, charakterisiert jedoch trefflich den Eindruck, den man auch heute noch von einem Besuch der Hekurudhë ë Shqipërisë mit nach Hause nimmt.

HSH das für eine dringend erforderliche »Investitionsoffensive« nötige Geld auch mit gut besetzten Zügen nicht verdienen kann.

Strecken

Das Netz der HSH gehört zu den jüngsten in Europa. Es entstand zwischen 1947 und 1986 und war bis zur Fertigstellung der Strecke nach Montenegro vor rund 20 Jahren eine »Inselbahn« ohne Anschluss an das übrige Schienennetz des Kontinents – zugleich die politische Situation spiegelnd, denn sukzessive brach der kommunistische Diktator Enver Hodscha ab den 1950er Jahren nahezu sämtliche Auslandsbeziehungen ab. Vom Ende der 1970er Jahre bis zur politischen Wende verfiel Albanien gar in eine fast völlige Isolation vom Rest der Welt. Einige Bahntrassen wurden damals nach Aufrufen an die Bevölkerung in »Freiwilligenarbeit« erbaut.

Die Strecken sind allesamt ausgesprochen großzügig trassiert. Schnurgerade oder mit weiten Kurven zieht sich der Schienenstrang durch das Land. Die Gebirgstrasse hinauf an die mazedonische Grenze bezwingt die Berge mit gewaltigen Brücken und langen Tunnels. Die Bahnhöfe der meisten Städte – so sie nicht ohne Halt durchfahren

werden – liegen sehr zentral. Beste Voraussetzungen also für einen attraktiven Eisenbahnverkehr, der mit kurzen, auf den engen Straßen niemals erreichbaren Reisezeiten die Städte miteinander verbinden könnte. Leider wird dieses zweifellos vorhandene Potenzial nicht einmal ansatzweise ausgeschöpft. Der völlig desolate Oberbau mit zentimeterlangen Schienenstößen, oftmals einfach »in den Dreck« gelegte Gleise und auch die Tatsache, dass hohe Geschwindigkeiten auf den selbstverständlich als Fußweg oder gar Weideplatz genutzten Trassen sicher unzählige Todesopfer unter der zwei- und vierbeinigen Bevölkerung fordern würden, lassen den Zug selten schneller als 30 oder 40 km/h durch das Land schaukeln – leider, denn zunehmend werden die parallel verlaufenden Asphaltpisten mit ihrem regen Pkw- und Busverkehr saniert. Etwas sehr hoch gestapelt wirkt da auch der Internetauftritt der HSH, wo der TGV, der schnellste Zug der Welt, über die Startseite gefahren kommt.

Das derzeit noch in Betrieb befindliche Streckennetz der HSH ist knapp 430 Kilometer lang. Davon werden etwa 350 Kilometer von Reisezügen befahren. Sämtliche Strecken der HSH sind eingleisig. Eine funktionsfähige Signalisierung konnte nur in Vorë, Rrogozhinë und Elbasan beobachtet werden. Selbst in den Bahnhöfen von Durrës und Tirana sind die Signalruinen ihrer Optiken längst beraubt. Formsignale, tot oder lebendig, gibt es nicht. Bahnübergänge sind – mit einer Ausnahme, siehe weiter unten – entweder ungesichert oder von einem Posten bedient, der, wenn er die Annäherung eines Zuges feststellt, per Hand zuerst den einen hölzernen Schrankenbaum, dann den Baum auf der anderen Gleisseite senkt. Als Gegengewicht am Schrankenbaum dienen in ein Metallnetz gelegte Feldsteine. Weichen werden entweder von Hand vom Zugpersonal oder aus lokalen Stellwerken bzw. von Weichenwärtern bedient.

Die größeren Stationen besitzen einen Inselbahnsteig, ansonsten muss man mit einer mehr oder weniger bröckeligen



ligen Betonkante Vorlieb nehmen. Bahnsteigüberdachungen gibt es außer in Tirana nicht, Bahnhofshallen schon gar nicht. Auch historische Bausubstanz findet man ob der späten Entstehungszeit der Bahn nirgendwo im Land. Die Bahnhofsgebäude sind nüchterne Beton-zweckbauten aus kommunistischer Ära in zumeist mittelprächtigen Zustand. Manche tragen den Namen der Station angeschrieben, den man ansonsten erfragen muss. Einige größere Stationen genießen sogar das Privileg einer Bahnsteigbeleuchtung.

Tirana Vorë - Durrës

Die Hauptstrecke der HSH ist die 46 Kilometer lange Verbindung von der Hauptstadt Tirana nach Durrës, der zweitgrößten und wichtigsten Hafenstadt des Landes. Zwar wurde diese als einzige der HSH Ende der 1990er Jahre mit ausländischer Hilfe für höhere Geschwindigkeiten bis zu

100 km/h ausgebaut. Seither findet man im Stadtgebiet von Tirana den einzigen automatischen Bahnübergang des ganzen Landes und reist nunmehr auf verschweißten Gleisen an die Küste. Die Fahrzeit für die 46 Kilometer beträgt jedoch immer noch mindestens eine Stunde, die Höchstgeschwindigkeit wird mit 70 km/h angegeben. Dies ist hier trotz der parallelen Schnellstraße sogar halbwegs konkurrenzfähig, denn alleine bei der Autofahrt aus Tirana heraus muss man mitunter eine gute Portion Geduld mitbringen – zu Hodschas Zeiten waren private Pkw in Albanien verboten, und entsprechend dürftig ist auch heute noch so manche Straßeninfrastruktur.

Die Strecke beginnt im kleinen Bahnhof von Tirana, nur etwa zehn Gehminuten vom Sheshi Skanderbeg, dem zentralen Platz der Hauptstadt, entfernt. Er ist als Kopfbahnhof mit einem Mittelbahnsteig ausgeführt, parallel daran schließt sich ein Güter- und Abstellbahnhof an. Eine Bahnbedienstete wacht im Empfangsgebäude darüber, dass man den Bahnsteig nur mit Fahrkarte betritt – ein ziemlich überflüssiges Unterfangen, denn auf den unzähligen Trampelpfaden gelangt man von allen Seiten auch um das Gebäude herum mühelos dorthin. Anschließend bahnt sich der Zug laut tutend seinen Weg durch mehr oder weniger ansehnliche Vorstädte. Erster Halt ist der Abzweigbahnhof Vorë. Einige Kilometer vor Durrës wird ein auf einem kleinen Hügel gelegenes Dorf mit einem kurzen Tunnel unterfahren, ansonsten verläuft die Strecke durch ein weites Tal. In Shkozët, schon ein Stadtteil von Durrës, vereinigt sich die aus Tirana kommende Strecke mit dem Gleis aus Süden, passiert das Bahnbetriebswerk und erreicht dann den überraschend gepflegten Kopfbahnhof unmittelbar am

▲ In scharfem Kontrast zu der gepflegten Lokomotive stehen die drei Altbau-Wagen italienischer Provenienz mit ihren teilweise fensterlosen Abteilen, die auf dem Weg von Vlorë nach Tirana gerade den Bahnhof von Durrës verlassen.

◀ Die heimlichen Wahrzeichen Albaniens: Etwa 750 000 dieser im ganzen Land verteilten Partisanenbunker erinnern als stumme Zeugen an die dunkle Zeit der Herrschaft Enver Hodschas. An strategisch wichtigen Punkten wie Bahnhof und Hafen von Durrës ließ der Diktator die Betonpilze mitunter im Dutzend pflanzen.



► Unweit des Zentrums von Tirana liegt der mit zwei Kopfgleisen wohl übersichtlichste Hauptstadtbahnhof Europas (wird das Kosovo unabhängig und anerkannt, ist ihm Prishtina/Prishtinë freilich ebenbürtig ...). Um 9.30 Uhr wird die »Hummel« nebst einem der drei ex-DB-Wagen als Vormittagszug nach Durrës aufbrechen.

Hafen und unweit des Zentrums, dessen Empfangsgebäude sich unter mächtigen Werbetafeln westeuropäischer Firmen versteckt. Die Verbindungskurve zur Umfahrung von Durrës Richtung Süden präsentierte sich im Frühjahr 2007 opulent überwachsen und augenscheinlich schon seit längerer Zeit ohne Verkehr. Dies gilt auch für das erst vor einigen Jahren erneuerte Anschlussgleis in den Hafen Durrës.

Vorë - Shkodër (- Podgorica)

In Vorë, 16 Kilometer südlich von Tirana, zweigt von der Hauptbahn nach Durrës in nördliche Richtung die 82 Kilometer lange Strecke über Milot und Lezhë nach Shkodër und weiter nach Montenegro ab. In Vorë müssen die zwei von und nach Tirana verkehrenden Zugpaare Kopf machen. Ziemlich genau drei Stunden hat man einzuplanen, will man diese in einigem Abstand parallel zum Gebirge verlaufende Strecke auf schwankendem Gleis bereisen. Auf zwei größeren Brücken werden gemeinsam mit der Straße bei Milot und Qyrsaç aus den Bergen kommende Flüsse gekreuzt, in Lezhë befindet sich ein kurzer Stadttunnel. Ansonsten prägt weites Land die Szenerie, da und dort von kleinen Dörfern oder einer Industriearie belebt. Die in Milot ins Gebirge abzweigende Güterstrecke nach Rrëshen, deren Trasse sogar weiter bis Klos fertig gestellt, aber nie benutzt wurde, ist zwei Jahrzehnte nach ihrer



Erbauung außer Betrieb und teilweise verschüttet.

Etwas außerhalb des Stadtzentrums liegt der Bahnhof Shkodër, der Endstation für Reisezüge. Von hier aus fahren über die einsame Grenze bei Hani i Hoti ins 50 Kilometer entfernte Podgorica, Hauptstadt Montenegros, gegenwärtig nur Güterzüge. Für eine wiederholt geplante Aufnahme des Reisezugverkehrs nach Montenegro wurde der Bahnhof Shkodër jüngst saniert. Als Vorbote stehen hier zwei international einsetzbare und prächtig erhaltene ex-DB-Wagen der Bauart ABY abgestellt, die auf den Startschuss für den Grenzverkehr warten. Hoffentlich werden ihnen nicht zuvor die Scheiben eingeworfen ...

auf der einzigen größeren Stahlbrücke des Landes überquert.

Im weiteren Verlauf nach Vlorë fahren die zwei Reisezugpaare durch eine karge Tieflandebene. Lediglich südlich von Fier muss ein Höhenzug erklommen und dessen »Gipfel« mit einem Scheiteltunnel unterquert werden. In Fier werden neben der hier abzweigenden, seit etwa 2002 nur noch im Güterverkehr befahrenen Strecke nach Ballsh, auch einige Industrieanschlüsse bedient. Nahe der Ortschaft Levan verläuft die Strecke auf mehreren hundert Metern aufgeständert durch das Flutgebiet eines Flusses. Es geht durch weites Land, dann entlang einer zur Salzgewinnung genutzten Lagune, schließlich werden vor Vlorë einige Kiefernhaie durchfahren. Dann endet der Zug im Bahnhof von Vlorë, mitten in einem unansehnlichen Wohngebiet, aber unweit des Zentrums gelegen.

Durrës - Rrogozhinë - Vlorë

Züge, die in Durrës Kopf machen, erhalten oftmals eine aus dem nahen Bahnbetriebswerk auf Sicht hinter dem ankommenden Zug beifahrende Lokomotive, die sich dann ans andere Zugende setzt. Die Maschine, die den Zug zuvor nach Durrës brachte, kehrt dann ihrerseits ins Depot zurück oder übernimmt den nächsten in Durrës ankommenden Zug zur Weiterfahrt.

Nach Verlassen des Stadtgebietes von Durrës verläuft die Strecke südwärts in unmittelbarer Küstennähe, wengleich nie direkt am Ufer. Unzählige neue, aber durchaus einladend wirkende Hotelbauten sind hier in den vergangenen Jahren entstanden. Leider passiert der Zug die ganze Szenerie ohne Halt – ein Phänomen, welches auch anderswo im Land zu beobachten ist: mal wird an kleinsten Dorfstationen gehalten, während größere Städte oder etwa das Strandgebiet bei Durrës ohne Halt durchmessen werden. Auch hier: ungenutzte Potenziale. Im Bereich des kleinen Abzweigbahnhofs Rrogozhinë werden einige kleine Höhenzüge umfahren. Dann wird Rrogozhinë in einem großen Bogen in hoher Dammlage fast vollständig umkreist und der Shkumbinit-Fluss

Rrogozhinë - Elbasan - Guri i Kuq/ Pogradec

Im wahrsten Sinne der Höhepunkt einer Bahnfahrt durch Albanien ist die 118 Kilometer lange Strecke von Rrogozhinë, knapp über Meeressniveau gelegen, hinauf an den 700 Meter über dem Meer gelegenen Ohridsee an der mazedonischen Grenze. Zwei Zugpaare verkehren auf der Gesamtstrecke, ein weiteres Zugpaar fährt zwischen Tirana und Elbasan. Schon hinter Rrogozhinë verläuft die Strecke im reizvollen Tal des Shkumbinit-Flusses, wo die Berge links und rechts auf zweitausend Meter ansteigen. Vor Elbasan wird noch der Restbetrieb eines Stahlwerkes aus Hodschas Zeiten sporadisch im Güterverkehr bedient. Der Bahnhof selbst liegt etwa zehn Minuten vom Zentrum der 100 000 Einwohner-Stadt entfernt. Mit dem Microbus ist man vom nur 60 Kilometer entfernten Tirana über den Gebirgspass in rund anderthalb Stunden in Elbasan. Der Zug mit dem Umweg über Durrës benötigt fast vier Stunden, kostet aber nur die Hälfte.



Hinter Elbasan verengt sich das Tal. Mal direkt am Flussufer, mal hoch am Berg und über gewaltige Betonviadukte verlaufend, gewinnt der aufwändig trassierte, aber dennoch nur quälend langsam befahrene Schienenstrang an Höhe – drei Stunden benötigt der Zug von Elbasan zum 76 Kilometer entfernten Endbahnhof Pogradec. In Përrenjas wird ein Lokfriedhof mit einer ehemaligen V 200 der DB passiert. In zwei weit ausholenden Kehrschleifen steigt die Strecke nochmals an. Dann wird im rund drei Kilometer langen Quasthame-Scheiteltunnel ein Gebirgsriegel unterquert, hinter welchem sich dem Reisenden dann der vollständig von hohen Bergen umgebene Ohridsee öffnet. Über die Künstlerkolonie Lin verläuft die nun auf einmal überraschend zügig befahrene Trasse unmittelbar am Seeufer entlang, endet dann aber hinter dem toten Güterbahnhof Memëlisht ebenso unvermittelt in the middle of nowhere am toten Industriekomplex namens Guri i Kuq (»Roter Stein«). Verschüttete Industrieanschlüsse und dazu gehörige Ruinen zeugen von einstiger Motivation, hierher eine Eisenbahn zu bauen. Wer als Fahrgast in die Stadt Pogradec möchte, einer beliebten Urlaubsstadt direkt am See, muss entweder drei Kilometer zu Fuß laufen, sich dem mitunter verkehrenden Buspendel der HSH anvertrauen oder auf ein Taxi hoffen, dessen Fahrt in die Stadt mit etwa 2,50 Euro aber mehr kostet als die ganze Bahnfahrt von Tirana hierher – für den letzten Tunnel zur Unterquerung eines vor Pogradec liegenden Felsriegels hat das Geld oder der Wille beim Bahnbau wohl nicht gereicht. So endet die Strecke leider etwas unmotiviert mitten in der Landschaft.

▶
Im Betriebswerk Shkozet sind alle Lokomotiven der albanischen Eisenbahn beheimatet. Am 27.9.2007 fotografierte Hans-Georg Löwe dort T669 1059 T669 1041.



▶
Für den grenzüberschreitenden Reisezugverkehr nach Montenegro sind in Shkodër bereits zwei ABY hinterstellt. Die für 2007 vorgesehene Eröffnung kam allerdings bisher nicht zu Stande.



Betrieb

Man kann über die Qualität der HSH ein vernichtendes Urteil abgeben, doch der Fahrplan ist durchaus durchdacht. Zwar nicht vertaktet, aber integral: So trifft am Abzweigbahnhof Rrogozhinë der Vormittagszug Vlorë - Tirana auf den Vormittagszug Tirana - Pogradec. Gleiches gilt für die Nachmittagszüge und jene der Gegenrichtung, sodass trotz des dünnen Angebots stets ein schlanker Eckanschluss besteht. Auch am Abzweigbahnhof Vorë haben die Züge Tirana - Shkodër und zurück direkten Anschluss von und nach Durrës. Der Fahrplan sieht auf den Relationen Tirana - Vorë - Shkodër, Tirana - Durrës - Rrogozhinë - Vlorë und Tirana - Durrës - Rrogozhinë - Guri i Kuq/Pogradec jeweils zwei Zugpaare vor. Jeweils morgens und mittags verlassen die Züge Tirana bzw. den jeweils anderen Endbahnhof, um mittags und abends am Ziel anzukommen. Ein weiteres Zugpaar verkehrt in Tagesrandlage Tirana - Durrës - Rrogozhinë - Elbasan. Darüber hinaus ergänzen drei Pendelzugpaare das Angebot

▶
Platz sparende Abstellung ausgemustelter Güterwagen ...



zwischen Tirana und Durrës, womit dieser mit acht Zugpaaren, bis Vorë sogar mit zehn Zugpaaren am Tag der am dichtesten befahrene HSH-Streckenabschnitt ist. Der gesamte, seit vielen Jahren nahezu unveränderte Fahrplan ist mit den wichtigsten Unterwegsstationen auch im Europakursbuch der DB (Thomas Cook) abgedruckt.

An größeren Bahnhöfen im Land sind die Abfahrtszeiten auf aushängenden Tafeln angeschrieben, an den kleineren Stationen findet man sie handschriftlich irgendwo direkt auf das Stationsgebäude aufgepinselt.

Die Züge bestehen meist aus drei, selten auch aus vier oder aber auch nur aus einem Wagen, wobei die Garnituren

meist typenrein gefahren werden. Nach Pogradec kamen je ein FS-Schnellzugwagen- und ein DB-Zug zum Einsatz, der Kurzläufer nach Elbasan bestand aus FS-Altbauwagen. Nach Vlorë fuhr je ein ÖBB- und ein FS-Altbauwagenzug, nach Shkodër gelangte man morgens mit ÖBB-Wagen und nachmittags in einem FS-Altbaupark mit einem offenbar polnischen Packwagen in der Mitte. Die Pendelzüge Tirana - Durrës wurden aus DB- oder ÖBB-Wagen gebildet. Die eintägigen Umläufe selbst blieben dabei stets konstant, der Vormittagszug nach Pogradec wurde also beispielsweise jeden Tag mit DB-Wagen gefahren. Planmäßiger Güterverkehr findet nicht statt. Er wird bei Bedarf abgewickelt, mitunter werden die Wagen auch dem nächsten Reisezug mitgegeben. Richtung Montenegro, wo der Verkehr über die Grenze bei Hani i Hoti nach mehreren Unterbrechungen vor einigen Jahren wieder aufgenommen wurde, obliegt der montenegrinischen ŽCG die Zuförderung der derzeit ausschließlich verkehrenden Güterzüge.

Triebfahrzeuge

Der aktive Lokomotivpark der HSH rekrutiert sich nach wie vor ausschließlich aus den dieselelektrischen Sechssachsern der Baureihe T669 (»Hummel«) analog der ČD-Baureihe 770/771 aus dem Hause ČKD. Alle Lokomotiven tragen einheitlich die Ursprungslackierung. Im Gegensatz zu den abgewirtschafteten Wagen befinden sich die meisten von ihnen in einem hervorragenden, weil persönlichen Pflegezustand. Sie alle sind im Betriebswerk Shkozët im Stadtgebiet von Durrës beheimatet. Für die heutigen Reisezüge mit ihren drei oder weniger Wagen sind die mächtigen, stets mit zwei Personen (und meist dem Fahrrad des Lokführers auf dem Umlauf) besetzten 1350 PS-Maschinen zumindest auf den Flachlandstrecken natürlich völlig überdimensioniert. So ist auch nicht jeder Zug an die Bremsleitung angeschlossen: mit einem 114 Tonnen schweren Sechssachser kann man einen 30 km/h langsamen Kurzzug im Flachland schließlich auch mit der Lokomotive zum Stehen bringen. Die T669 waren im März 2007 mit Ausnahme der 1052 so gedreht, dass das

»kurze Ende« nach Durrës zeigte. Alle anderen Streckenendpunkte Tirana, Shkodër, Guri i Kuq/Pogradec und Vlorë wurden also mit dem »langen Ende« voraus erreicht. Da das Gleisdreieck in Durrës offensichtlich nicht mehr befahren wird, dürfte sich an dieser Situation auch nicht viel ändern. Im Einsatz konnten folgende Maschinen beobachtet werden:

T 669 1037, 1041, 1042, 1044, 1046, 1049, 1051, 1052, 1054, 1055, 1057, 1059, 1060, 1061.

Für den Reisezug-Planverkehr werden – gerechnet ohne Reserve und in Abhängigkeit vom Lokwechsel in Durrës – täglich zehn Maschinen benötigt. Daneben findet man im Bahnhof Përrenjas an der Gebirgsstrecke nach Pogradec einen Lokfriedhof, auf dem in zwei Reihen über 30 vergleichsweise gut erhaltene Lokomotiven abgestellt stehen. Ihre Anzahl mag davon künden, welche Bedeutung man einst der Eisenbahn in Albanien zumaß:

26x T669
5x T435 (wie Baureihe 720 ČD »Hektore«)
1x V 200¹ (HSH 2003, ex 221 125 DB)

Von den einstmals im Güterbahnhof Memëlisht kurz vor Pogradec/Guri i Kuq gemeldeten V 200-Gerippen konnte 2007 nichts mehr ausgemacht werden. Weitere Lokfragmente, darunter auch völlig korrodierte Dampflokomotiven, rosten im Bw Shkozët vor sich hin.

Wagen

Wer in Albanien mit der Eisenbahn fährt, wird auf vier verschiedene Wagentypen treffen. Fast alle Fahrzeuge tragen die Original-Lackierung ihrer Heimatländer. Aus den 1950er Jahren stammen die von der italienischen Staatsbahn FS übernommenen Altbau-Abteilwagen, die mit ihren zurückgesetzten Einstiegen an Vorkrieg-Eilzugwagen erinnern. Etwas neuer sind die ebenfalls von der FS übernommenen 26,4 Meter-Schnellzugwagen in rot-silbergrauer Farbe, die dem klassischen D-Zug-Wagen der Deutschen Bundesbahn entsprechen. Aus Österreich stammen die an Schürzenwagen erinnernden orange-gelben Eilzugwagen mit Mitteleinstiegen vom Typ Bp. Daneben konnte ein offensichtlich polnischer Wagen gesichtet werden, der mit seinen verblechten Fensteröffnungen als

Packwagen eingesetzt wird. Schließlich stellen die von der Deutschen Bahn übernommenen Regionalzugwagen der Reichsbahnbauarten By, Byuu (mit Bundesbahn-Wendezugsteuerung ...) und ABy das derzeit modernste Fahrzeugmaterial der HSH dar. Folgende Verkehrsrote ex DB-Wagen sind bei der HSH im Einsatz:

HSH-Nummer	ex DB-Nummer
By	
51 41 21-43 013	50 80 21-43 319
51 41 21-43 014	50 80 21-43 372
51 41 21-43 015	50 80 21-43 370
51 41 21-43 016	50 80 21-43 ...
51 41 21-43 017	50 80 21-43 151
51 41 21-43 022	50 80 21-43 253
Byuu	
51 41 21-43 021	50 80 21-43 154
51 41 21-43 023	50 80 21-43 375
51 41 21-43 024	50 80 21-43 277
ABy	
51 41 31-43 018	50 80 31-43 185
51 41 31-43 019	50 80 31-43 043

Ein weiterer, lichtgrau-mintgrün lackierter By ist als Ersatzteilsponder im Depo Shkozët abgestellt. Er müsste die Nummer 51 41 21-43 020 tragen.

Mit Ausnahme der ex DB-Wagen, in denen man gelegentlich auch auf Streckenkarten des Bahnnetzes Sachsens trifft, befinden sich alle Wagen der HSH in einem beklagenswerten Zustand. Öffentliches Eigentum genießt in Albanien offenbar nur eine sehr geringe Wertschätzung. Man wird kaum einen Wagen finden, der im Vollbesitz seiner Fenster ist. Längst haben die Eisenbahner vor dem albanischen Volkssport kapituliert, Züge mit Steinen zu bewerfen. Die fehlenden oder zersprungenen Scheiben werden, wenn überhaupt, mit Fensterglas notdürftig wieder eingesetzt oder zusammengestückt. Lediglich die DB-Wagen konnten dank ihrer Verbundglasfenster den Attacken bislang trotzen, wenngleich unzählige »Sterne« in den Scheiben von versuchten Angriffen Zeugnis ablegen. Insbesondere der Zustand der ex FS-Wagen spottet auch im Fahrgastraum jeder Beschreibung. Fehlende Abteiltüren, abgerissene Kopfstützen, zerschlagene Fenster, mehrfach geflickte Polster oder der abstoßende Zustand der sanitären Anlagen – soweit noch vorhanden – lassen die original von der FS übernommene Beschriftung, wonach der Wagen 140 oder gar 160 km/h laufen dürfe, wie blanken Hohn erscheinen. Abends kann

Fahrplan der Hekurdhë ë Shqipërisë (HSH)

Seit 17. September 2007 gilt in Albanien ein neuer, reduzierter Fahrplan. Bei Redaktionsschluss konnte unter der offiziellen Web-Adresse (www.hsh.com.al) nur der alte, bis 16. September 2007 gültige Fahrplan abgerufen werden, der nach Auskunft eines HSH-Mitarbeiters nunmehr noch bis Juni 2008 gelten soll.

5.55	8.30	13.00	13.50	14.50	15.15	18.30	ab	Tiranë	an	7.10	9.23	9.46	10.48	12.48	16.05	19.45
6.53	9.29	13.57	14.48	15.50		19.30	an	Durrës	ab	6.10		8.45	9.50	11.50	15.05	18.45
					18.42		an	Shkodër	ab		5.55					
9.30	19.45						an	Elbasan	ab			6.00				15.15
12.23							an	Pogradec	ab							12.45
				20.00			an	Vlorë	ab				5.40			

Anmerkung: | fährt über eine andere Strecke

es passieren, dass das einzige Licht des ganzen Zuges der Scheinwerfer der Lokomotive ist, während man in lichtlosen Wagen in völliger Dunkelheit durch das Land reist. Etwas besser erhalten sind die ex ÖBB-Wagen. Die halbwegs intakte Ausstattung tröstet über fehlende Übergangstüren oder nicht schließende Einstiegstüren hinweg. Mit Ausnahme der gesprungenen Scheiben sind die ex DB-Wagen am besten erhalten, sogar die Beleuchtung funktioniert. Man darf gespannt sein, wie lange dieser Zustand im harten albanischen Eisenbahnalltag anhält. Die empfindlichen Toiletten hat man jedenfalls vorsichtshalber verschlossen. Die bis in die 1990er Jahre eingesetzten chinesischen Wagen sind an einigen Bahnhöfen wie Tirana und Durrës nur noch als völlig ausgeschlachtete Gerippe abgestellt. Gleiches gilt für die aus Frankreich übernommenen Mitteleinstiegswagen, von denen einige beispielsweise in Memëlisht bei Pogradec oder Tirana langsam verrotten. Auch weitere italienische »Altbauwagen« findet man allenthalben abgestellt, so beispielsweise in Vlorë oder Shkodër. Die meisten Güterwagen, die man in Albanien zu Gesicht bekommt, stehen als ausgeschlachtete Ruinen neben (!) den Gleisen, teilweise quer zur Gleisachse nebeneinander aufgestellt. Viele von ihnen sind Fc-Wagen, welche ihren Anschriften nach von der Deutschen Bundesbahn und der SNCF um 1990 nach Albanien gelangt sein müssen. Güterwagen im Betrieb zu erleben, war uns mit drei Ausnahmen nicht vergönnt. Einmal brachte der Nachmittags-Reisezug aus Pogradec einige Wagen nach Durrës mit, dann wurde mit dem Abendzug nach Vlorë während des Aufenthalts im Bahnhof Fier ein E-Wagen umrangiert. Schließlich wurden wir Zeuge des gelegentlich verkehrenden Güterzuges aus Montenegro, als er die Grenze nach Albanien überquerte.



Reisen im Land, Reisen mit dem Zug

Von den Unruhen, die Anfang und Mitte der 1990er Jahren das Land erschütterten, ist im Alltag nichts mehr zu spüren, sieht man einmal von den aus jener Zeit stammenden Industrieruinen und manch einem ausgeschlachteten Waggonwrack ab. Zugegeben – die noch immer in den Köpfen geisternden Berichte aus jener Zeit und die kriminellen Machenschaften der »Albanien-Mafia« in Mitteleuropa, verbunden mit der (auch bei uns) herrschenden Unkenntnis über dieses kleine Land an der Adria, lassen die im Vorfeld der Reise geäußerten Bedenken von Freunden und Bekannten

nicht per se aus der Luft gegriffen erscheinen.

Doch der Empfang in Albanien belehrte uns schnell eines Besseren: Zu keiner Zeit hatten wir ein Gefühl der Unsicherheit oder wurden in irgend einer Form über den Tisch gezogen. Die berühmte Mafia agiert wohl wirklich nur im reichen Westen. Vielmehr war das Gegenteil der Fall: überall begegneten wir einer Mischung aus Neugier und echter Herzlichkeit und Hilfsbereitschaft – Besucher, die zumal auf eigene Faust und in der Eisenbahn durch das Land reisen, sind noch immer eine Rarität in Albanien. Als wir uns während einer Zugpause in einem Dorfbahnhof auf eine nahe Wiese legten, waren wir schnell von den Kindern des Dorfes umringt. Das Treffen im Hinterland endete schließlich mit einem Ritt auf dem Esel der Kinder. In einem Zug musste ich einem Mitreisenden, mit dem ich auf Englisch ins Gespräch kam, ein »Autogramm« auf seine Zigarettenschachtel geben. Auf dem Weg nach Vlorë wurden wir ins Dienstabteil eingeladen, wo wir mit dem Bahnpolizisten ins Gespräch kamen, soweit dies bei den Sprachschwierigkeiten eben möglich war. Das hinderte den Polizisten aber nicht daran, uns am Endbahnhof mit ins Personalauto der HSH zu setzen und zum Hotel bringen zu lassen. Auch die Ausübung des Hobbys, welches neben der eigentlichen Fahrt mit dem Zug auch dessen Dokumentation beinhalten sollte, war sowohl in den Bahnhöfen als auch auf freier Strecke völlig problemlos. Erspähten uns die Lokführer, kam gleich ein »Daumen hoch«-Gruß aus dem Fenster, den wir natürlich gerne erwiderten. Einziges Problem war vielmehr das während

▲ **Integraler Fahrplan auf albanisch: trotz des Angebotes von z. T. nur zwei Zugpaaren bestehen an den beiden Abzweigbahnhöfen stets kurze Eckanschlüsse. So hat auch der gerade in Vorë einfallende Nachmittagszug Tirana - Shkodër Anschluss aus Durrës.**

◀ **In einem weiten Flusstal durchquert die »Magistrale« der HSH von Tirana nach Durrës die Ausläufer der albanischen Alpen. Gerade ist der Vormittagszug Vlorë - Tirana in Vorë angekommen.**





▲ Nach anstrengendem Aufstieg von Meeresniveau an den Ohridsee hat der aus ehemaligen deutschen By-Wagen gebildete Vormittagszug von Tirana gleich den Endbahnhof Guri i Kuq/Pogradec erreicht. Fahrzeit für die 250 Kilometer: 6¼ Stunden, Fahrpreis 245 Lekë, etwa 2,10 Euro. Fotos (so nicht anders beschriftet): Heiko Focken (März 2007)

unseres Besuches ziemlich unbeständige Wetter, weshalb wir die geplante Fototour an die eindrucksvolle Bergstrecke nach Pogradec leider nicht durchführten. Umgekehrt kann es im Sommer sehr heiß werden – die Waldbrände des Jahres 2007 auch in Albanien mögen davon Zeugnis ablegen. Unterkünfte gibt es in überraschend guter Qualität schon ab 20 Euro im Doppelzimmer in nahezu allen größeren Städten sowie in touristisch interessanten Regionen. Restaurants und kleine Bars, vielfach italienisch beeinflusst, sprießen nahezu inflationär aus dem Boden und dürften die 750 000 aus Hodschas Zeiten überall im Land stehenden Betonpilze, kleine Ein-Mann-Bunker für Partisanenkämpfe, bald erreicht haben. Eine Pizza mit Getränk ist ab umgerechnet etwa drei Euro zu haben, ein gepflegtes Menü in einem guten Restaurant kostet meist nicht mehr als acht bis zehn Euro incl. Getränk. Auch die übrige Versorgungslage unterscheidet sich, außer vielleicht in den abgelegenen Gebirgsregionen, nicht mehr von anderen Ländern Europas. Nur auf McDonald's muss der Mann von Welt in Albanien noch verzichten. Dafür findet man in Albanien auch an kleineren Bahnhöfen zumindest einen ambulanten Verkaufsstand vor, der in Deutschland ja längst nicht mehr Standard ist. Interessant ist noch zu erwähnen, dass jedes zweite Auto in Albanien, wenngleich meist nicht als das neueste Modell, einen Stern auf der Kühlerhaube spazieren fährt. In einem Land, in dem aber selbst internationale Verbindungsstraßen mitunter noch unbefestigte Schotterpisten sind, mögen robuste Automobile aber durchaus angebracht sein. Die Einreise selbst ist mit einem gültigen Reisepass möglich. Man muss nur eine Art »Eintrittsgebühr« von zehn Euro entrichten. Bei der Ausreise wird diese angeblich auch erhoben, wir mussten die-

se aber nicht bezahlen. Mit der Eisenbahn gelangt man auf drei Wegen (fast) nach Albanien: Entweder mit dem Zug nach Süditalien und dann mit verschiedenen Reedereien von Bari nach Durrës oder ab Brindisi mit »Skenderbeg-Lines« nach Vlorë. Die Überfahrt in einer Zweipersonen-Kabine kostet etwa 60 bis 70 Euro, es gibt ermäßigte Rückfahrkarten. Eindrucksvoller ist die Anreise auf dem Landwege. Über Belgrad und die spektakuläre Gebirgsstrecke nach Bar gelangt man nach Montenegro. Vom Endpunkt Bar verkehren Busse ins von Albanern bewohnte Ulcinj, von wo aus Kleinbusse über die Grenze nach Skodhër fahren. Alternativ reist man mit dem Taxi ab der Hauptstadt Podgorica über Hani i Hoti nach Shkodër. Die Bahnfahrt kostet mit »RailPlus« ab Deutschland oder Österreich etwa 100 Euro pro Richtung. Je nach Anreise und Zwischenaufenthalt ist das fünf Tage gültige Interrail-Ticket ab 159 Euro billiger. In Österreich sollte man bis Belgrad auch nach dem City-Star-Angebot fragen, wenn man hin und zurück fahren möchte. Schließlich betreibt die griechische Staatsbahn OSE Buslinien von Athen und Thessaloniki nach Tirana. Und vielleicht wird der Personenverkehr zwischen Montenegro und Albanien ja doch irgendwann aufgenommen. Gefahren wird bei der HSH ausgesprochen pünktlich – ein gerade für Besucher nicht zu unterschätzender Pluspunkt der Eisenbahn gegenüber den Bussen und Microbussen, die oft ohne ersichtlichen Fahrplan und von versteckten Abfahrtsstellen in irgendwelchen Wohngebieten abfahren. Das Personal, sowohl im Zug als auch am Bahnsteig, ist ausgesprochen freundlich und hilfsbereit. Im Zug selbst ist jeder oder jeder zweite Wagen mit einem eigenen Schaffner besetzt. Darüber hinaus wird jeder Zug von einem Transportpolizisten begleitet,

wobei uns die Fahrt in den Zügen aber auch sonst nie als »unsicher« erschien – im Gegenteil: Meist wurden wir von den Einheimischen und Eisenbahnern interessiert und stets ausgesprochen freundlich angesprochen, woher wir kämen und weshalb wir durch Albanien reisen würden.

Fahrkarten erwirbt man an den meisten Halten an den Fahrkartenausgaben der Bahnhöfe. Auch bei nur zwei Zugpaaren am Tag sind diese mit bis zu zwei Personen besetzt. Den Verkaufsschalter muss man mitunter etwas suchen, wenn er nur eine winzige Öffnung in der Wand darstellt. Der Preis der von einem Abreißblock verkauften Fahrscheine richtet sich nach der gefahrenen Entfernungzone. Für die knapp 50 Kilometer von Tirana nach Durrës zahlt man in der Einheitsklasse 50 Lek, etwa 40 Cent. Tagesrückfahrkarten sind nochmals um 20% ermäßigt. Die teuerste Fahrt in Albanien, von Shkodër im Norden nach dem 255 Kilometer entfernten Pogradec am Ohridsee, kostet 320 Lek, etwa 2,80 Euro. Dafür bekommt man immerhin mehr als acht Stunden Bahnfahrt.

Zwar wird der gelernte Westeuropäer in Albanien mit mancher Unzulänglichkeit konfrontiert, nicht nur beim Zustand der Eisenbahn. So gibt es in Albanien kaum eine funktionierende Müllabfuhr, was dazu führt, dass weite Teile des Landes zu einer gigantischen Müllkippe verkommen sind: Von der Plastiktüte bis zum Autowrack wird einfach alles in der Landschaft abgeladen oder die nächstbeste Böschung hinunter gekippt. Fehlende Straßenschilder machen die Orientierung in den Städten, die übrigens meist wenig historische und wirklich sehenswerte Substanz vorzuweisen haben, nicht unbedingt einfach. Selbst die Suche nach einer Telefonkarte für die zwar reichlich vorhandenen Telefonzellen glich einer Odyssee, die erst in der Regionalverwaltung einer Albletelecom-Niederlassung ein gutes Ende fand. Auch unsere Ausreise auf dem Landwege nach Montenegro war mit öffentlichen Verkehrsmitteln eigentlich nicht planbar und auch kaum möglich – gut, dass es überall im Land preiswerte Taxis, natürlich Modell Mercedes, gibt. Doch wen derlei Unterschiede zu einem Bahn-Urlaub in der Schweiz nicht stören, wer auch ein wenig Pioniergeist und die Bereitschaft zur Improvisation mitbringt, wer sich nicht an fehlenden Gullydeckeln in den Fußwegen oder der völlig fremden Sprache stört, der wird bei einer Reise in dieses unbekanntes, doch so nahe Land an der Adria mit ungeheuer freundlichen Menschen und oftmals grandiosen, vielfach unberührten Landschaften belohnt. Und mit einer Eisenbahn, deren Zukunft trotz ihrer immensen Potenziale im gegenwärtigen Zustand leider nicht als gesichert bezeichnet werden kann. Ob wir die Fototour an die Bergstrecke wohl noch irgendwann einmal nachholen können?

Die Sensation ist perfekt: Wieder Dampf am Jingpeng-Pass!

JiTong-Bahn China und IGE Deutschland präsentieren das erste Jingpeng-Dampf-Festival vom 10. bis 14. März 2008



Erleben Sie die Rückkehr der mächtigen QJ-Dampflok in ihrem alten Einsatzgebiet. Das Dampflok-Depot Daban wird wieder zum Leben erweckt.

Dampfgeführte Sonderzüge über den legendären Jingpeng-Pass von Daban nach Jingpeng und zurück sowie von Daban nach Chabuga und zurück - Erinnerungen an die spektakulären Einsätze auf der letzten großen Hauptbahn der Welt werden wach!

Wir machen einen Wunschtraum für viele Dampflokfreunde wahr. Ein Muss für alle, die in der Vergangenheit auf diese eindrucksvolle Strecke in die innere Mongolei gepilgert sind, und die Gelegenheit für diejenigen, die noch nie Dampf über den Jingpeng-Pass erleben konnten. In Zusammenarbeit mit der JiTong-Bahn organisiert nur die IGE dieses Event im Norden Chinas exklusiv für alle Freunde der Dampftraktion.

Es werden verschiedene Möglichkeiten der Teilnahme angeboten:

Organisierte Reise vom 8. bis 15. März ab/ bis Deutschland inklusive Flug (Economy Class) nach Peking und zurück und Schlafwagen-Sonderzug (4-Bett-Abteil) von Peking nach Daban und zurück, 4x Übernachten/Frühstück und Abendessen im neu erbauten 4-Sterne-Hotel in Daban für € 1960,-.

Möglich ist auch die Teilnahme am Programm wie beschrieben, jedoch ohne Flug, zum Preis von € 1390,-.

IGE ist der einzige offizielle Partner der JiTong-Bahn in Europa



Infos und Buchung unter: www.bahntouristik.de
E-Mail: info@bahntouristik.de, Fax: 09151/905590
oder der kostenlosen Info-Hotline 0800-71 71 800
Internationale Gesellschaft für Eisenbahnverkehr
IGE GmbH & Co. KG,
Bahngelände 2-4, D-91217 Hersbruck

Was bieten wir Ihnen noch:

- Kostenlose Mitfahrt im Fotobegleit-Minibus zu ausgewählten Fotopunkten entlang der Strecke.
- Exklusive Foto- und Videogenehmigung mit detaillierten Fahrplänen und Fotopunkthinweisen.
- Exklusives Souvenir vom ersten Jingpeng-Dampflokfestival.
- Unter allen Reiseteilnehmern verlosen wir insgesamt sechs Mitfahrten auf dem Führerstand einer QJ über den Jingpeng-Pass.



Zusätzlich haben Sie die Möglichkeit, an unserer Verlängerungsreise zu den letzten dampfbetriebenen Kohlebahnen Nordost-Chinas vom 14. bis 23. März teilzunehmen.

Nehmen Sie die einmalige Chance wahr und unterstützen Sie diese Aktion zur Wiederbelebung des Dampfbetriebes auf einer der legendärsten Dampflokstrecken der Welt mit Ihrer Teilnahme. Sie werden es nicht bereuen!

30 € Cash für eine Werbung!



Ihre Empfehlung zahlt sich aus:

€ 30,- erhalten Sie für jeden neuen Abonnenten, den Sie für den LOK Report werben.

Werben kann jeder,
Sie müssen kein Abonnent sein!

Für den Werber

Ich habe für den LOK Report einen neuen Abonnenten geworben. Die versprochene Prämie von € 30,- erhalte ich etwa vier Wochen nach Zahlungseingang der Abonnementsgebühren.

Name _____

Anschrift _____

PLZ, Ort _____

Datum, Unterschrift _____

Für den neuen Abonnenten

Ja, ich abonniere den LOK Report bis zum Ende des auf den Aboabschluss folgenden Jahres. Der Abopreis beträgt derzeit € 65 im Inland bzw. € 70 im Ausland. Nach Ablauf von 12 Monaten kann ich das Abo jederzeit zum Jahresende bis spätestens 1. Dezember schriftlich bei der LOK Report Verlag GmbH, Regensburger Str. 25, 10777 Berlin, kündigen.

Name _____

Anschrift _____

PLZ, Ort _____

Datum, 1. Unterschrift _____

Widerrufsrecht: Diese Vereinbarung kann ich schriftlich innerhalb von 10 Tagen bei der LOK Report Verlag GmbH, Redaktionsbüro, Regensburger Str. 25, D-10777 Berlin, widerrufen. Zur Wahrung der Frist genügt die rechtzeitige Absendung des Widerrufs (Poststempel).

Datum, 2. Unterschrift _____

LOK Report

Regensburger Str. 25, D-10777 Berlin,
Fax: 030-86 40 92 64, www.lok-report.de