

Al-Bahn-ien (Entwurf)

(HFR, III. 2007) 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 eigentliche Selbstverständlichkeit als Überraschung darstellt, charakterisiert jedoch trefflich den Eindruck, den man von einem Besuch dieser Eisenbahn mit nach Hause nimmt.



Die Hekurudhë e Shqipërisë (HSH) präsentiert sich anno 2007 als ein völlig heruntergekommener 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 Kleisen 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 auch das gesamte im Reisezugverkehr bediente Netz abgefahren wurde, waren nirgendwo dahingehend Arbeiten zu erkennen, die verbogenen Gleise zu sanieren oder gar neu zu bauen. Immerhin wurde das Beton-Bahnsteigdach in Tirana mit weißer Farbe neu gespitzt. 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 DB AG vor einiger Zeit übernommenen ...y-Wagen aus, die als einziges Indiz darauf hindeuten, dass

auch die HSH inzwischen durch das Jahr 2007 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 1 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 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 ans übrige Schiennetz des Kontinents – stellvertretend für die politische Situation, denn sukzessive brach der kommunistische Diktator Enver Hodscha ab den 1950-er Jahren nahezu sämtliche Auslandsbeziehungen ab. Von Ende der 1970-er Jahre 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.

[Rail & Ride]

Die Strecken sind allesamt ausgesprochen großzügig trassiert. Schnurgerade oder mit weiten Kurven zieht sich der Schienenstrang durch das Land. Die Gebirgsstrecke 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 oft noch 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 neben den herunter gekommenen Wagen vielleicht 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 würde, 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 km von Reisezügen befahren. Sämtliche Strecken der HSH sind eingleisig. Eine funktionsfähige Signalisierung konnte nur in Vorë, Rogozhinhë 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 maximal einen Mittelbahnsteig, ansonsten muss man mit einer mehr oder weniger bröckeligen 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 Betonzweckbauten aus kommunistischer Ära in meist mittelprächtigen Zustand. Manche tragen den Namen der Station angeschrieben, den man ansonsten erfragen muss. Einige größere Stationen genießen sogar das Privileg einer Bahnsteigbeleuchtung. **[Auf der albanischen Eisenbahn]**



Tirana – Vorë - Durrës

Die Hauptstrecke der HSH ist die 46 km lange Verbindung von der Hauptstadt Tirana nach Durrës, der zweitgrößten und wichtigsten Hafenstadt des Landes. Zwar wurde diese als einzige der HSH Ende der 1990-er 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 km beträgt jedoch immer noch mindestens eine Stunde, die Höchstgeschwindigkeit wird mit 70 km/h angegeben. Dies ist 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 10 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 bedingt ansehnliche Vorstädte, wo das Gleis – wie fast überall in Albanien – ganz selbstverständlich als Fußweg genutzt wird. Erster Halt ist der Abzweigbahnhof Vorë (s.u.). 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 einem 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 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 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 km südlich von Tirana, zweigt von der Hauptbahn nach Durrës in nördliche Richtung die 82 km 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 3 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 Industrieruine belebt. Die in Milot ins Gebirge abzweigende Güterstrecke nach Rrëshen, deren Trasse sogar weiter bis Klos fertig gestellt, aber nie benutzt wurde, ist 20 Jahre 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 km entfernte Podgorica, Hauptstadt Montenegros, gegenwärtig nur Güterzüge. Für eine in 2007 geplante Aufnahme des Reisezugverkehrs nach Montenegro wurde der Bahnhof Shkodër jüngst saniert. Als Vorboten 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.

Durrës – Rrogozhinë - Vlorë

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

Nach Verlassen des Stadtgebietes von Durrës verläuft die Strecke in unmittelbarer Küstennähe, wenngleich nie direkt am Ufer, südwärts. 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 Abzweigbahnhof Rrogozhinë werden einige

kleine Höhenzüge umfahren. Dann wird Rogozhinë in einem großen Bogen in hoher Dammlage fast vollständig umkreist und der Shkumbinit-Fluss 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 bedienten Strecke nach Balish, auch einige Industrieanschlüsse bedient. Nahe der Ortschaft Levan verläuft die Strecke auf mehreren Hundert Metern aufgeständert durch das Flutgebiet eines Flusses. Durch weites Land, dann entlang einer zur Salzgewinnung genutzten Lagune, werden vor Vlorë einige Kiefernhaie durchfahren. Dann endet der Zug im Bahnhof von Vlorë, mitten in einem unansehnlichen Wohngebiet, aber unweit des Zentrums gelegen.



Rogozhinë – Elbasan – Guri i Kuq/Pogradec

Im wahrsten Sinne der Höhepunkt einer Bahnfahrt durch Albanien ist die 118 km lange Strecke von Rogozhinë, knapp über Meeresniveau gelegen, hinauf an den 700 Meter über dem Meer gelegenen, fast 300 Meter tiefen Ohrid-See an der mazedonischen Grenze. Zwei Zugpaare verkehren auf der Gesamtstrecke, ein weiteres Zugpaar fährt zwischen Tirana und Elbasan. Schon hinter Rogozhinë verläuft die Strecke im reizvollen Tal des Shkumbi-

[Bahnhof Guri i Kuq] nit-Flusses, wo die Berge links und rechts auf 2.000 Meter ansteigen. Vor Elbasan werden noch die Rudimente eines Stahlwerkes aus Hodschas Zeiten sporadisch im Güterverkehr bedient. Der Bahnhof selbst liegt etwa 10 min vom Zentrum der 100.000-Einwohner-Stadt entfernt. Mit dem Microbus ist man auf der nur 60 km entfernt gelegenen Tirana über den Gebirgspass in rund 1,5 Stunden in Elbasan. Der Zug mit dem Umweg über Durrës benötigt fast vier Stunden, kostet aber nur die Hälfte.

[Ohrid-See, Podgradec]

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 km entfernten Endbahnhof Pogradec. In Përrenjas wird ein



Lokfriedhof mit einer ex-DB-V 200 passiert (s. weiter unten). In zwei weit ausholenden 180°-Schleifen steigt die Strecke nochmals an. Dann wird im langen Scheiteltunnel ein Gebirgsriegel unterquert, hinter welchem sich dem Reisenden dann der vollständig von hohen Bergen umgebene Ohrid-See öffnet. Über die Künstlerkolonie Lin verläuft die nun auf einmal überraschend zügig befahrene Trasse unmittelbar am Seeufer entlang. Dann endet er hinter dem toten Güterbahnhof Memëlisht ebenso überraschend in the middle of nowhere am gleichsam 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 3 km zu Fuß laufen, sich dem mitunter verkehrenden Kleinbuspendel 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.

TIRANE	POGRADEC	VLORE
6:40 SHKODER	8:25	8:59
8:28	14:31	17:23
8:59	16:48 ELBASAN	
14:33		
17:21		

Betrieb:

Man kann über die Qualität der HSH ein vernichtendes Urteil abgeben, doch der Fahrplan ist durchaus durchdacht. Zwar nicht vertaktet, aber integral: So treffen am Abzweigbahnhof Rogozhinë die Züge Vlorë – Tirana auf die Züge Tirana – Pogradec. Gleiches gilt für die 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 der Relation Tirana - Vorë - Shkodër, auf der Relation Tirana – Durrës – Rogozhinë – Vlorë und auf der Relation Tirana – Durrës – Rogozhinë – 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 – Rogozhinë – Elbasan. Darüber hinaus ergänzen

[Abfahrtsplan Rogozhinë (vor den Zugstreichungen)] drei Pendelzugpaare das Angebot 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 Auslandskursbuch der DB 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.

Nachtrag: Auf den Außenästen nach Vlorë, Shkodër und Podgradec wurde das Zugangebot im Herbst 2007 auf nur noch ein Zugpaar pro Tag reduziert. Ich weiß nicht, ob dies noch aktuell ist!

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. 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 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 Durres 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 280 km entfernten Pogradec am Ohrid-See, kostet umgerechnet etwa 3,50 Euro. Dafür bekommt man immerhin 9 Stunden (*noch mal prüfen*) Bahnfahrt. Zum Vergleich: im ICE muss man für eine Stunde bis zu 60 Euro zahlen...

[Ladungsverkehr am Bahnhof Vorë] 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 Zugförderung der derzeit ausschließlich verkehrenden Güterzüge.

Triebfahrzeuge:

Der aktive Lokomotivpark der HSH rekrutiert sich nach wie vor ausschließlich aus den dieselektrischen Sechssachsern der Baureihe T669 („Hummel“) analog der ČD-Baureihe 770/771 aus dem Hause ČKD. Alle Loks 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 1.350-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.



[Durrës, Zug nach Tirana] 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 Lok-Wechsel 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 auf in zwei Reihen abgestellt stehen. Ihre Anzahl mag davon künden, welche Bedeutung man einst der Eisenbahn in Albanien zumaß.

26 x T669,

5 x T435 (analog ČD-Baureihe 720 „Hektor“),

1 x V200.1 (ex.-DB-221)

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 verrostete Dampflokomotiven, gammeln 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 1950-er 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-m-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 wurde. Schließlich stellen die von der DB AG übernommenen Regionalzugwagen der Reichsbahnbauart By, Byuu (mit Bundesbahn-Wendezugsteuerung..) und ABy das derzeit modernste Fahrzeugmaterial der HSH dar. Folgende verkehrsrote ex.-DB-AG-Wagen sind bei der HSH im Einsatz:

By
(-> LOK-Report-Liste)

Byuu
(-> LOK-Report-Liste)

ABy
(-> LOK-Report-Liste)

Ein weiterer, weiß-türkis lackierter By ist als Ersatzteilspender im Bw Shkozët abgestellt.

Mit Ausnahme der ex.-DB-Wagen, in denen man gelegentlich auch auf Streckenkarten des Bahnnetzes Sachsens



oder Aufkleber trifft, die Tür nicht zu öffnen bevor der Zug hält, 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 Schieben werden, wenn überhaupt, mit Fensterglas notdürftig wieder eingesetzt oder zusammen gestückelt. Lediglich die DB-Wagen konnten dank ihrer Verbundglasfenster den Attacken bislang trotzen, wengleich 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 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 1990-er 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 verrostet. Auch weitere italienische „Altbauwagen“ findet man allenthalben abgestellt, so z.B. in Vlorë oder Shkodër.



Die meisten Güterwagen, die man in Albanien zu Gesicht bekommt, stehen als ausgeschlachtete Ruinen meist neben den Gleisen, teilweise gar 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 während des Stopps im Bahnhof Fier mit dem Abend-Personenzug nach Vlorë ein E-Wagen umrangiert. Schließlich wurden wir seltene Zeugen 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 1990-er 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 umher 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.



[Tirana, Skanderbeg-Platz] Doch der Empfang in Albanien belehrte uns schnell eines Besseren: Zu keiner Zeit hatten wir ein Gefühl der Unsicherheit oder wurden in irgendeiner Form über den Tisch gezogen. Die berüchtigte 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 noch 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 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, geschah 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 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 Sommers 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 1-Mann-Bunker für Partisanenkämpfe, bald erreicht haben. Eine Pizza mit Getränk ist ab umgerechnet etwa 3 Euro zu haben, ein gepflegtes Menü in einem guten Restaurant kostet meist nicht mehr als 8-10 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 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 und in denen sich auch sonst allenthalben mächtige Schlaglöcher auftun, sind robuste Automobile aber schon fast überlebenswichtig.

Die Einreise selbst ist mit einem gültigen Reisepass möglich. Man muss nur eine Art „Eintrittsgebühr“ von 10 Euro entrichten. Bei der Ausreise wird diese angeblich auch erhoben, wir mussten diese 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 2-Personen-Kabine kostet etwa 60-70 Euro, es gibt ermäßigte Rückfahrkarten. Eindrucksvoll 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 nach Bar kostet mit „Rail-Plus“ ab Deutschland oder Österreich etwa 100 Euro pro Richtung. Ggf. ist das 5-Tage-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.

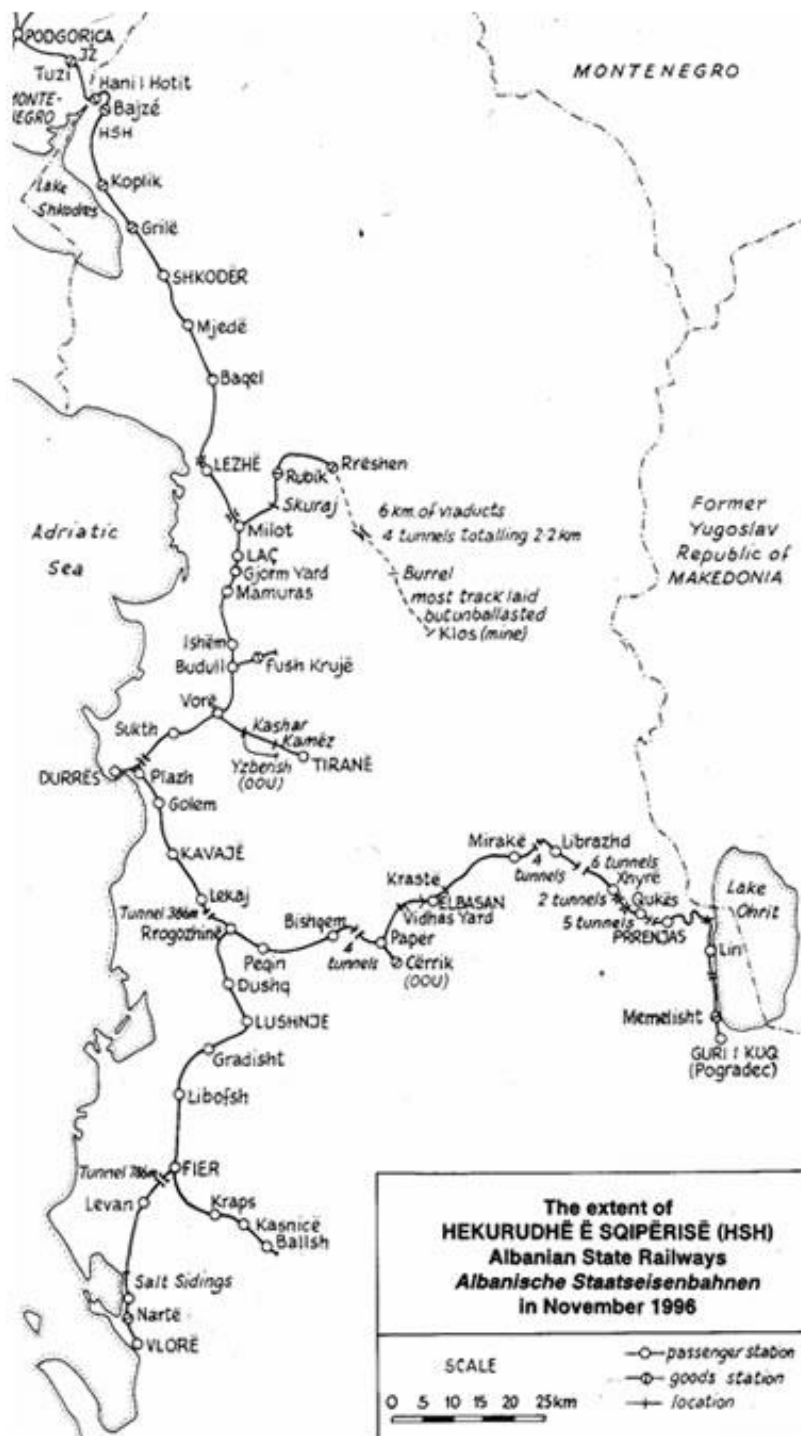
Zwar wird der gelernte Westeuropäer in Albanien mit mancher Unzulänglichkeit konfrontiert, nicht nur beim Zustand der Eisenbahn. So gibt es in Albanien kaum eine funktionierende Müllabfuhr, was dazu führt, dass weite Teile des Landes zu einer gigantische Müllkippe verkommen sind: Von der Plastiktüte 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 gleich einer Odyssee, die erst in der Regionalverwaltung einer Altelecom-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, das es überall im Land preiswerte Taxis, natürlich Modell Mercedes, gibt. Doch wen dererlei 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 fremde Sprache stört, der wird bei einer Reise in dieses unbekannte, 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?

Fotos: Tilo, Text: Heiko.

www.desiro.net



KPODGORICA
 TUZI
 Hani i Hotit
 Bajzë
 HSH
 Koplik
 Lake Shkoder
 Grile
 SHKODER
 Mjedë
 Baqel
 LEZHË
 Rrëshen
 Rubik
 Skura
 Milot
 LAÇ
 Gjorm Yard
 Mamuras
 Ishëm
 Budull
 Fush Krujë
 Vorë
 Kashar
 Kamëz
 Yzberish (OOU)
 TIRANË
 DURRES
 Plazh
 Golem
 KAVAJË
 Lekaj
 Tunnel 306
 Rrogozhinë
 Bishqem
 Peqin
 Dushq
 LUSHNJË
 Gradisht
 Libofsh
 Tunnel 306
 FIER
 Levan
 Kraps
 Kasnicë
 Ballish
 Salt Sidings
 Nartë
 VLORE
 Memlisht
 GURI I KUQ (Pogradec)
 Lake Ohrid
 PARENJAS
 Gjakës
 Xhyrë
 Librazhd
 4 tunnels
 5 tunnels
 2 tunnels
 Kraste
 CELBASAN
 Vidhas Yard
 Paper
 Cërrik (OOU)
 6 km of viaducts
 4 tunnels totalling 2.2 km
 Burrel
 most track laid
 but unballasted
 Kios (mine)