

## Reisebericht „Kulturzug“ Berlin – Wrocław / Breslau

von Wolfgang Just

### Vorbemerkung:

Seit 2016 verkehrt, zunächst als Versuch gedacht, an Wochenenden ein RE- Zugpaar Berlin – Breslau und zurück. Inzwischen ist die Durchführung der Fahrten bis Ende 2018 beschlossene Sache. Zum Einsatz kommen „polen-taugliche“ VT 628 von DB Regio Nordost, je nach Andrang eine bis drei Einheiten. Für die Fahrt gibt es einen Einheitsfahrpreis von 19 € oder 79 Zloty je Richtung, Ermäßigungen für Kinder, Hunde etc oder für Teilstrecken gibt es nicht. Die Fahrkarten gelten am Fahrttag auch für den Nahverkehr in Breslau, nicht jedoch in Berlin. Die reguläre Fahrtstrecke ist: Berlin-Lichtenberg – Berlin-Ostkreuz – Cottbus Hbf – Forst – Zagan – Legnica / Liegnitz - Breslau Hbf. Es gab und gibt aber immer wieder auch Abweichungen von dieser Route infolge Bauarbeiten. Dabei entfallen dann zum Teil Halte und es verändern sich sehr häufig die Fahrzeiten. Am 2.4.17. beispielsweise wurde per Bus gefahren und die Tour dauerte bei nur einem Zwischenstop in Cottbus 90 Minuten länger. Zu Spitzenzeiten 2016 wurde auch mit Dreifachtraktion gefahren und zusätzlich mit Verstärkerbussen.

### Anreise am 25.3.17

Meine Reise begann in Hamburg Hbf mit dem Interregio-Express, der -auch- zu einem Sondertarif in der Regel zweimal täglich Hamburg Hbf und Berlin Ostbf verbindet. Sondertarif heißt hier, in einem beschränkten Kontingent 14,90 € pro Fahrt, regulärer Sondertarif ohne Zugbindung 19,90 €. Aktuell besteht der Zug aus einer E 182 (Taurus) von DB Regio Nordost mit 8 oder 9 ex Interregiowagen in rotem Anstrich. Die Fahrt führt über Hamburg-Harburg – Lüneburg – Uelzen – Salzwedel – Stendasl – Berlin-Spandau – Berlin Zoolog. Garten – Berlin Hbf (oben) – Berlin Friedrichstr. bis zum Ostbahnhof. Auch hier gilt: wenn es nicht Änderungen gibt. Am Abend meines Fahrttages fiel der Zug aus und die Reisenden durften für denselben Preis und in etwas mehr als der Hälfte der Zeit mit dem ICE fahren. Ein bisschen kurios ist übrigens, dass dieser Zug der wohl einzige auf DB Gleisen mit 200 Km/h verkehrende Zug ist, der ausschließlich Wagen der 2. Klasse hat.

### Kulturzug am 26.3.17

Anlass für die Fahrt gerade an diesem Termin war – natürlich – eine besondere Fahrtroute. Wenn der Weg über Forst nach Polen wegen Bauarbeiten nicht nutzbar war, wurde er in den letzten Monaten gelegentlich über die im Reiseverkehr nur von der ODEG benutzte Strecke Cottbus – Görlitz geleitet, und zwar über den Görlitzer Grenzübergang.. Inzwischen gibt es aber eine günstigere Umleitungsmöglichkeit, nämlich die einige Jahre zur Generalüberholung außer Betrieb befindliche Strecke Hoyerswerda – Horka Gbf – Wegliniec / Kohlfurt. Diese Strecke war nach dem Krieg eine reine Güterstrecke, in der DDR im Bereich Horka eingleisig, in Polen zweigleisig. Ihre Bedeutung hatte sie sicherlich im Zusammenhang mit den Braunkohle – Gebieten in der Lausitz und dem Transport schlesischer Steinkohle Richtung Westen. Diese Strecke wurde inzwischen grundsaniert und ist nun auch über die Grenze hinweg auf deutscher Seite zweigleisig. Sie ist bzw wird elektrifiziert. Der Fahrdraht in Polen ist gespannt, auf deutscher Seite stehen nur die Masten. Das reicht vorläufig auch, denn weiter westlich über Niesky nach Hoyerswerde hapert es noch beim Ausbau.

Unser Zug wurde übrigens schon ab Cottbus von einem polnischen Lokführer gefahren. Der DB Lokführer, auch ein Pole, begleitete den Zug zunächst als Lotse weiter. Er verschwand erst hinter der Grenze im hinteren Führerstand und tauchte als Zivilist wieder auf. Als der Zug sich dem Bf Horka näherte, gingen auffällig viele Passagiere zum vorderen Führerstand, um sich die seltene Strecke im Detail anzusehen. Also nicht nur Kulturmenschen sondern auch „ganz normale Eisenbahnfreunde“. Wir befuhren die Verbindungskurve vom unteren (Personen-)Bahnhof in Horka zum oberen Güterbahnhof. Die Anlagen lassen hoffen, dass da in Zukunft einiges los sein wird. Mit 50 Km/h ging es das kurze Stück zur Grenze. Angeblich deshalb so langsam, weil die Gleise erst festgerüttelt werden sollten. Kurz hinter der Grenze war ein kurzer Halt am Signal. Dort

stellte der Lokführer die Fahrzeugtechnik auf das polnische System um. Dann ging's zügig weiter, mit 120 km/h, obwohl auch diese Strecke neu hergerichtet war. Über Wegliniec / Kohlfurt kamen wir dann allmählich wieder auf den regulären Laufweg nach Legnica / Liegnitz. Ein schöner großer Bahnhof. Unser ziviler deutscher Lokführer hatte ja nun gemerkt, wen er so alles an Bord hatte und machte erfreulicherweise die Durchsage, dass auf dem Nachbargleis ein Dampfzug einfährt. Eine polnische Tenderlok zog 4 nagelneu aussehende Zweiachser, drei echte Donnerbüchsen „3.Klasse“ und einer mit geschlossenen Plattformen „2.Klasse“, auch deutschen Ursprungs..

In Breslau bestand 4 Stunden lang Gelegenheit (Samstag dauert der Aufenthalt rund 3 Stunden länger), die Stadt zu erkunden. Das Straßenbahnnetz ist dicht, der Fahrzeugpark interessant und, wir haben's ja mit Kultur zu tun, die Stadt ist absolut sehenswert. Kurz vor der Rückfahrt kam schon wieder ein kurzer Dampfzug, leider an einem Bahnsteig außerhalb der Halle, von dem uns auch noch eine Glaswand trennte. Soweit erkennbar eine 1'01-Tenderlok mit wiederum 3 Donnerbüchsen. Das besondere war, dass die Dampflok als Eigentümer vermerkt hatte „DB Cargo Polska“. Kaum zu glauben....

Der Rückweg verlief über dieselbe Strecke. Das polnische Personal hatte gewechselt, unser deutsch-polnischer DB Lokführer war auch schon an Bord, die DB Schaffnerin stieg in Liegnitz zu. In Kohlfurt war diesmal schon Personalwechsel. Der polnische Lokführer stieg aus, der DB Lokführer übernahm den Regler. Wieder blieb der Zug an der Grenze stehen. Nach Umschalten und Telefonat zum Fahrdienstleiter Horka ging's dann wieder im Zuckeltrab über die Neubaustrecke, bis wir dann wieder „nach unten“ auf die entlang der Neisse verlaufende Görlitz-Cottbus-Strecke kamen. Obwohl dort längere Kreuzungsaufenthalte bestanden und auch in Cottbus ein längerer Aufenthalt, war diese Fahrstrecke rund eine halbe Stunde schneller als der reguläre Weg. Das hat etwas mit dem Zustand der „normalen“ Strecke östlich Forst zu tun.

Auch das letzte Stück der Strecke hatte noch eine Besonderheit. Leider schon bei Dunkelheit verließen wir wieder mal den regulären Weg bei Berlin Grünau um dann über den Außenring nach Berlin- Lichtenberg zu fahren. Der sonst übliche Halt am Ostkreuz entfiel.

**Resumee: Diese Fahrt ist sehr zu empfehlen**, auch beim normalen Weg. Fahrkarten gibt es übrigens an jedem Automaten in der Rubrik Sonderangebote, wo auch die Ländertickets zu finden sind, Dort kann man auch alphabetisch suchen. Schon bei der Eingabe der ersten Buchstaben „Kul.“ klappte das Fenster für den Kulturzug auf. Man sollte nur vorher schauen, wann der Zug welche Strecke fährt. Anhand der -wenigen- Zwischenhalte lässt sich das erfahren. Auch im Internet finden sich auf der entsprechenden Seite der DB Hinweise. Sonst kann es halt passieren, dass man eine längere Busreise machen darf. Wer's mag...

DB/Arriva-  
Diesel-  
triebzug  
628/928  
435 als  
'Kultur-  
zug' von  
Berlin  
nach sei-  
ner Ank.  
im Hbf  
v. Breslau  
am  
25.3.2017.

Foto:  
Harald  
Tschirner.



Der an diesem Tag aus dem DB/ Arriva-Dieseltriebzug 628/ 928 435 bestehende 'Kulturzug' von Berlin nach Breslau und zur. verkehrte am 25.3.2017 nicht nur baustellenbedingt ü. den sonst lediglich von Güterzügen benutzten Grenzübergang Horka/Wegliniec, sondern begegnete auf seiner Hintour unterwegs im Bhf. von Legnica (Liegnitz) auch einem Sonderzug, der aus historischen Fahrzeugen bestand. Dieser Sonderzug wurde von der polnischen Museums-Dampflokomotive TKT 48.18 befördert. Die ID1-Tendermaschinen der Baur. TKT 48 wurden von der

polnischen Staatsbahn (PKP) in den Jahren 1950-57 beschafft. Sie ähnelten den Deutschen Dampflokomotiven der Baureihe 86. Eine einzige TKT-48-Maschine ist heute noch als betriebsfähige Lok in Polen vorhanden und wird hier für Sonderzugfahrten (wie d. abgebildeten am 25.3.2017) eingesetzt. Die o.a. Museums-Dampflokomotive gehört dem Technik für Industrie in Königzell. Als Einsteller und Betreiber dieser Lok fungiert offensichtlich die Firma 'DB Cargo Polska'. Die Wg. d. abgebildeten Sonderzuges wurden in d. 1920er Jahren von der DR beschafft. Sie verblieben nach 1945 in Polen, wurden dort von d. PKP eingesetzt und werden heute als Museums-Fahrzeuge in Sonderzügen verwendet. Fotos: Wolfgang Just.

