

INHALTSVERZEICHNIS:

Vorwort und Einleitung	3
DIE REISE	
Der letzte Zug	10
VOR DER EISENBAHN	
Sehr kurz gefasste Geschichte Albaniens	30
Der erste Weltkrieg	34
Pläne und Forderungen	39
Die erste Eisenbahn	41
DIE EISENBAHN	
1947-1950: Geburt der albanischen Eisenbahn	50
1963-1985: Das Netz expandiert	58
1986-1996: Der Schwanengesang	63
1997-2013: Überleben	66
Über 2013: Recht auf Zukunft	68
Statistische und technische Daten des albanischen Netzes	74
DER FUHRPARK	
Dampflokomotiven	82
Diesellokomotiven	87
Personenwagen	94
Güterwagen	106
TABELLEN	
Bibliographie	142

Der letzte Zug

August 2010: Wecker um 3 Uhr mitten in der Nacht, um den einzigen Zug zu erhaschen, der Vlorë um 4:30 verlässt. Ich und Adriano machen uns durch die schlafende Stadt auf den Weg. Verstummt sind die rauschenden Feste der Hochzeiten, nach Hause gegangen die frischgebackenen Ehepaare in eine von zuviel Speisen, Bier und Tänzen überladene erste Hochzeitsnacht. Dicht gemacht haben die unzähligen Lokale am Meer, in denen die Menschen bis Spät Erfrischung suchen. Verebbt ist das Auf und Ab der Angeber, die mit ihrem Auto die Strandpromenade lang protzen. Nur ein Heer von Straßenkehrern belebt die Nacht, jeder von Ihnen kehrt energisch seinen Teil des Bürgersteigs: die vielen Staubwolken bilden einen lästigen Nebel, der uns den gesamten Weg lang verfolgt. Wir folgen der Allee, die eines Tages, vielleicht, Endstück der Autobahn aus Fier sein wird. Nur ein hungriger

Vorherige Seite: Die T 669.1057 rollt nahe Librazhd mit dem Zug Pogradec-Tiranë talwärts. (28.08.2010, Foto Daniela Dinaj)

Die Kreuzung zwischen T 669.1057 und 1053 in Bishqem (24.08.2010, Foto Adriano Mølter)

streunender Hund begleitet uns im orangen Licht der wenigen Laternen.

Nach einer Dreiviertelstunde erreichen wir um 4:10 den Bahnhof: Der Zug steht dort im Dunkeln, in Stille gehüllt, als ob auch er noch schlafe. Der Anblick allein ist schon eine große Erleichterung; der nächtliche Dauermarsch war nicht umsonst! Die Fahrkartenhalle ist sauber, gut beleuchtet und hat sogar zwei offene Schalter, besetzt von zwei Frauen, welche Fahrkartenhäufchen vor sich stapelnd auf die wenigen Reisenden warten. Bis jetzt hatten wir die Halle nur von außen gesehen. Sie wird nur eine halbe Stunde vor Abfahrt der Züge geöffnet, und dieser Zug ist der einzige am Tag.

Auf die Anfrage nach zwei Fahrkarten Vlorë-Pogradec und zurück antwortet die Beamtin stur, es gebe keinen Zug zurück von Pogradec. Ich versuche ihr zu erklären dass wir mit demselben Zug zurück wollen, aber sie hält es für ausgeschlossen, dass jemand achteinhalb Stunden Fahrt auf sich nimmt, um eine Viertelstunde am Ziel zu verbleiben und dann weitere achteinhalb Stunden zurückzureisen... Und gibt mir keine Rückfahrkarten! Was solls, wir werden das Problem später lösen. Mit den gestempelten Hinfahrkarten gehen wir zum Zug. Erste Überraschung: Wir dachten die Lokmannschaft, hier um 22:15 am



Der erste Weltkrieg

(Anmerkung: Die einstmaligen italienischen Namen sind in Klammern beibehalten, um das Lesen der Militärkarten zu erleichtern)

Im Januar 1916 besetzte die Österreichisch-Ungarische Armee, das fliehende Serbische Heer verfolgend, fast ganz Albanien. Dabei wurde schnellstens ein Netz aus Schmalspurbahnen aufgebaut, 336 km in 700 mm-Spur und 168 km in 600 mm-Spur. Die gleichzeitige Benutzung der 600 mm-Spur, welche für Österreich unüblich war, ist auf Mangel an Material der 700 mm-Spur in den eigenen Lagern zurückzuführen. Das alliierte Deutsche Reich hatte dagegen große Vorräte in 600 mm-Spur, welche sofort eingesetzt werden konnten; so wurde es also quasi zwangsweise mitverwendet.

(Anmerkung: in vielen Quellen wird die größere Spurweite mit 750 oder 760 mm angegeben; aber ein in Albanien aufbewahrtes Österreichisch-Ungarisches Dokument, gezeichnet von "Hauptmann m.p. Schemerl, Kommandant der Feldbahnen in Albanien", gibt die größere Spurweite unzweifelhaft mit "70 cm" an.)

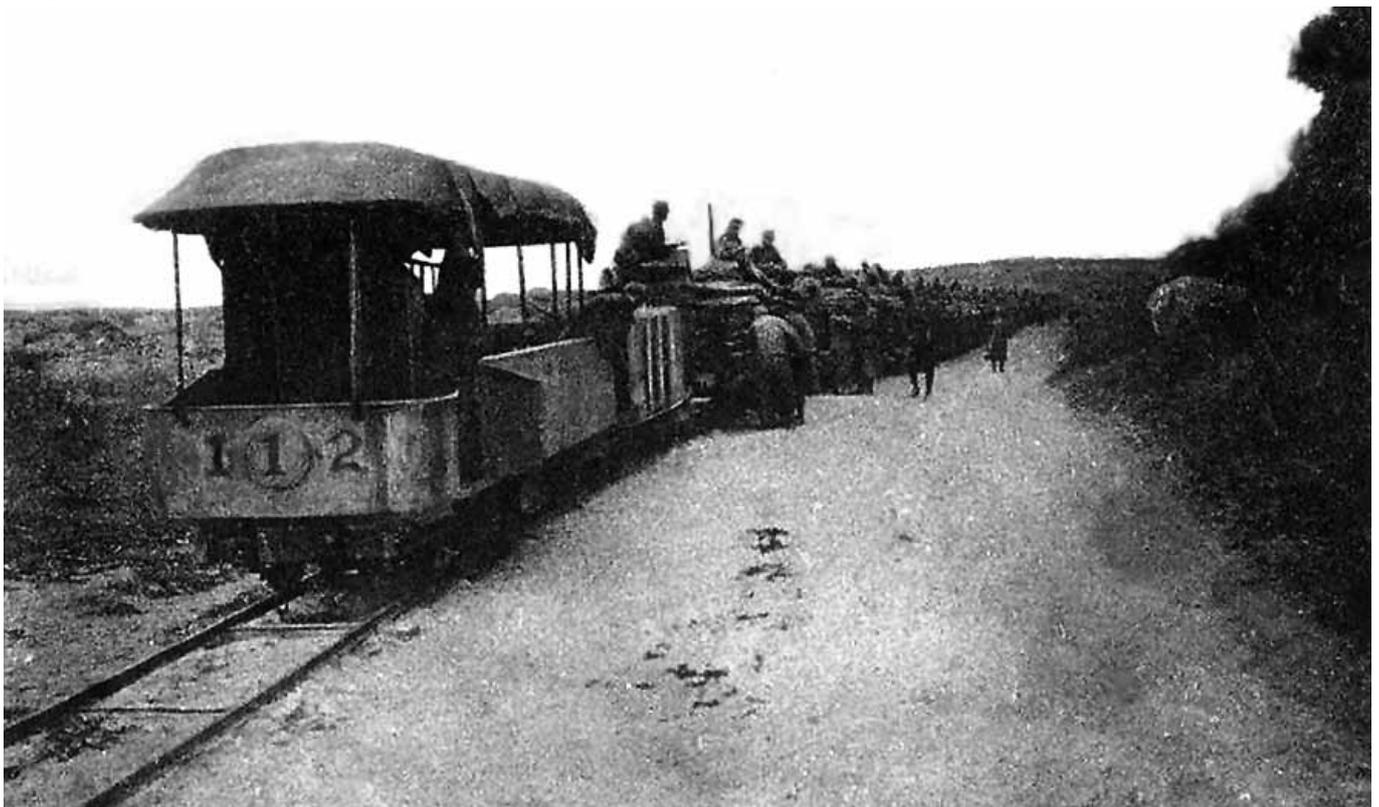
Schon 1916 war somit das erste Eisenbahnnetz Albaniens fertig. Die Feldbahn begann am Österreichisch-Ungarischen Hauptkommando in Shkodër (Skutari); nach einer Brücke über den Fluss

Der Generatorzug 112 des Österreichisch-Ungarischen Heeres, auf dem 700 mm-Netz in Albanien. (Sammlung Hektor Dinaj)

Bune, welcher dem See von Shkodër entspringt, gab es eine kurze Abzweigung von 5 Km zum Hafen Shirokë; hier gab es Schiffsanschluß nach Virpazar (Antivari), auf der montenegrinischen Seite des Shkodërsees gelegen, und ab hier eine 750 mm-Spur Bahn zum Adriaafen Bar.

Die Hauptstrecke stattdessen erreichte der Straße folgend über Bitoja, Šaknj und Kakariç nach mehr als 32 km Lezhë (Alessio). Von hier führte eine 8 Km lange Abzweigung zum Hafen von Shengjin (S.Giovanni). Dieser Teil hatte eine Spurweite von 700 mm.

In Lezhë wurde zuerst eine Drahtseilbahn System Bleichert nach Vorë (Vorra) gebaut, etwa 40 km lang, größtenteils durch Sumpfgebiet. Da die Albaner gerne auf mitfahrende Soldaten schossen und die Malaria wütete, baute man wenig später eine 600-mm-Feldbahn nach Vorë, welche dem Personentransport diente und hauptsächlich mit Pferden betrieben wurde. Sie folgte nicht dem geraden Verlauf der Drahtseilbahn sondern erreichte ihr Ziel über Zejmen, Milot und Momuras; von Vorë aus gab es noch einen Ast von 16 Km nach Tiranë (Tirana) und weiter bis zum Bergwerk Botor. Am Bahnhof Vorë, Endstation der Drahtseilbahn, gab es Anschluß an die 22.6 Km lange 700 mm-Feldbahn nach Durrës (Durazzo), hier wurde schon bis 1918 ein drittes Gleis verlegt um direkte Züge von Durrës bis Tiranë führen zu können. Eine kurze Stichbahn, wahrscheinlich nur in 600 mm Spur, wurde von Durrës der Küste entlang in Richtung





1947-1950: Geburt der albanischen Eisenbahn

Schon während des Krieges, am 27.04.1940, wurde das erste Teilstück der regelspurigen Eisenbahn, von Durrës bis Kavajë, freigegeben. Somit ist auch der Grund geklärt, der die Wehrmacht veranlasste einige regelspurige Loks nach Albanien mitzunehmen; die Besatzungsmächte ließen auch während des Krieges die Bauarbeiten in Richtung Elbasan fortführen.

Am Ende des zweiten Weltkrieges setzte das soeben geborene kommunistische Albanien entschlossen auf den Ausbau öffentlicher Verkehrsmittel, und als allererstes auf den Bau eines normalspurigen Eisenbahnnetzes. Dieses sollte die Orte an denen Bodenschätze gefördert wurden mit den dazugehörigen Fabriken verbinden, dem Güterverkehr dienen und schließlich die Arbeiter zu ebendiesen Fabriken bringen. Unter Jugoslawiens Hilfe wurden die Bauarbeiten von Durrës nach Tiranë und Elbasan sofort wieder aufgenommen. Dazu wurde gebrauchtes Material vom Nachbarn geliefert: 3 Dampfloks, 69 Wagen und 24 Km Gleis. Am 7 November 1947 wurde die Strecke Durrës-Peqin offiziell eröffnet, Albaniens erste normalspurige Eisenbahn. Am 23 Februar 1949 folgte mit großem propagandistischem Aufwand die Einweihung der Durrës-Tiranë; der Eröffnungszug wurde von

Der Eröffnungszug Durrës-Tiranë, auf der Lok die Bilder von Stalin und Hoxha, dahinter ein Spitzdachwagen italienischer Herkunft. Im Kasten der Aufmacher von Zeripopullit. (24.02.1949, Foto Zeripopullit)

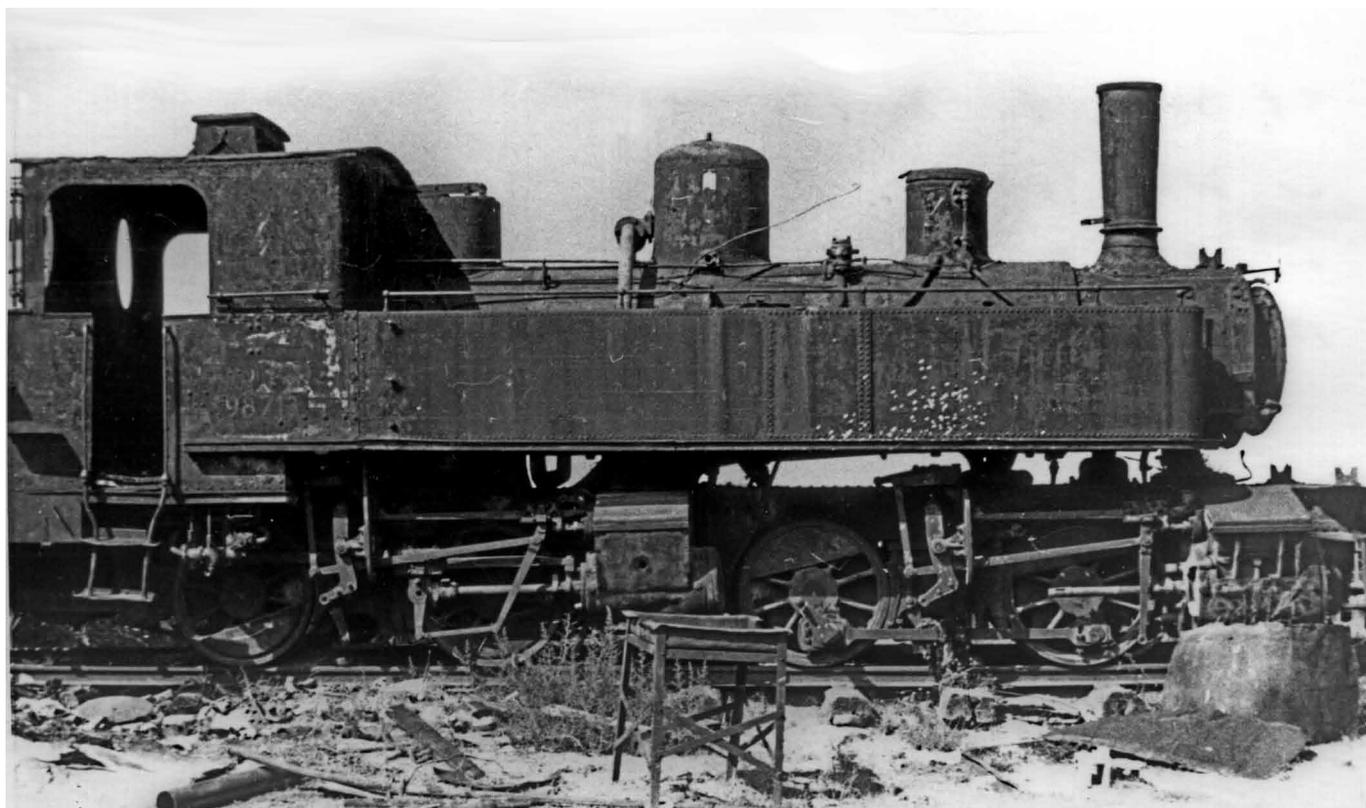
Vorherige Seiten: Die T 669.1057 in der Nähe von Mirakë mit dem einzigen täglichen Zug von Pogradec nach Tiranë. Ganz oben rechts einer der Eingänge des Bergwerks. (24.08.2010, Foto Romano Mølter)

einer früheren österreichischen BBÖ 270 gezogen, geschmückt mit Fahnen, Girlanden und einem großen roten Stern vor dem Schornstein. Ihr folgte ein italienischer geschlossener F-Güterwagen und ein polnischer Abteilwagen, der einzige mit Drehgestellen im ganzen Zug; an Bord Parteisekretär Enver Hoxha und sein Gefolge, danach mehrere Zweiachser. Alle hatten das Hammer-und-Sichel Emblem und die C.C.C.P.-Lettern bekommen, sowie ein T (für Trofeia, also Trophäe) vor den Ordnungsnummern; dies war die sowjetische Markierung für erbeutete Fahrzeuge, und diese wurden soeben Albanien geschenkt. Der Drehgestellwagen war als T 140135 markiert. "Zeri i popullit" ("Stimme des Volkes"), einzige Tageszeitung des kommunistischen Albanien, berichtete 1949 dass der Bau der Strecke Durrës-Tiranë vor allem (wie konnte es auch anders sein...) "durch die Freundschaft mit der Sowjetunion



Albrail ist eine 2016 gegründete Gesellschaft für den Bau und den Betrieb von Eisenbahnen in Albanien. Erstes Ziel war die Aufnahme des Betriebs zwischen Fier und dem Ölhafen Vlorë, nächstes Ziel ist die Reaktivierung der Strecke Fier-Ballsh, angeblich soll dies bereits 2020 stattfinden. Albrail besitzt zwei modernisierte T 669, 770 254 und 526, sowie die dreiachsige 711 081 welche für Rangieraufgaben auf dem neuen Anschluß zur Ölverladestelle eingesetzt wird. Alle drei wurden direkt bei CZ Loko in Česká Třebová (Tschechien) gekauft und in Güterzügen nach Albanien geführt. Weiters besitzt Albrail mindestens 31 Tankwagen, sowie einige Schotterwagen für Gleisbauarbeiten. Oben ein Tankzug Vlorë-Fier, gezogen von 770 254, kurz vor Novoselë (21.08.2019, Foto Romano Mölter), unten die 711 081 in Fier, welche in Kürze einen Tankzug in die Verladeanlage schieben wird (20.08.2019, Foto Adriano Mölter)





Dampflokomotiven

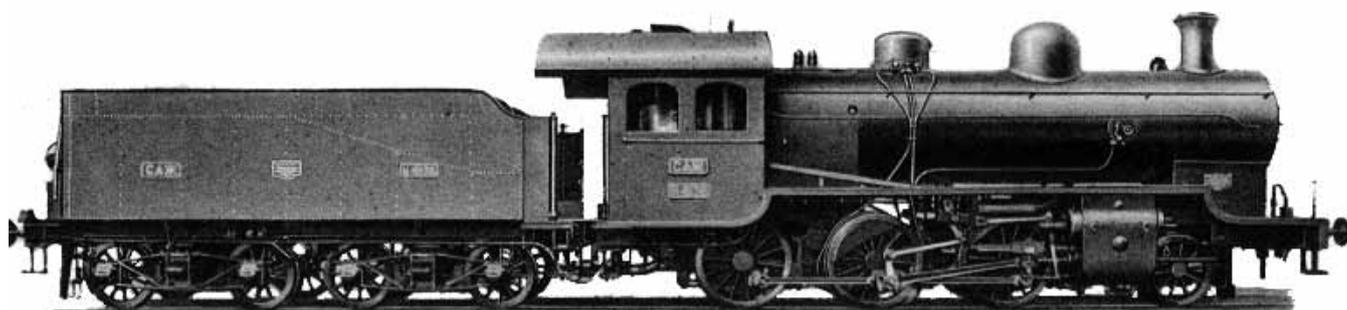
Am Ende des Zweiten Weltkrieges befanden sich bereits eine Malletlok und eine Diesellok in Albanien, beide waren 1943 mit der Wehrmacht dort angelangt und wurden dann in den Kriegswirren zurückgelassen.

Die erste Dampflokomotive war also die Mallet 2513 der Bauart BB II der Königlich Bayerischen Eisenbahnen, welche dann zur DR 98.713 wurde. Am 03.11.1942 ausgemustert, gelangte sie als Werklok zum Messerschmitt-Werk in Regensburg, und wenig später mit der Wehrmacht nach Albanien. Sie wurde dort als Baulok verwendet, um 1950 abgestellt und mit der Zeit bis 1985 langsam zerlegt.

Wenig später erschien auch die Dampflokomotive Nummer 72, welche fabrikneu an die Dynamit Nobel AG in Troisdorf geliefert wurde, im Krieg in Polen strandete und von dort 1951 nach Albanien verkauft wurde. Die Lok behielt ihre Nummer, wurde erst als Baulok genutzt, später als Rangierlok in Durrës eingesetzt und erst 1989 ausgemustert. Eine zweite baugleiche Lok wurde 1991 verschrottet; diese soll angeblich

von Krupp gewesen sein, und könnte die Nummer 73 getragen haben. Von Jugoslawien bekam Albanien 1947 drei Dampfloks überlassen: Zwei entstammten der Baureihe SHS 20 der Serbischen Eisenbahnen, der preußischen Bauart P 6 ähnlich. Es handelte sich um die SDZ 20.132 und eine weitere unbekannter Nummer, sehr wahrscheinlich die 20.136; beide kamen aus dem Bw Skopje der Jugoslawischen Eisenbahnen und wurden bereits in der fünfziger Jahren ausgemustert. Dritte war die Tenderlok JDŽ 61.056, welcher angeblich später noch eine weitere 61 folgte. Dies ist allerdings nicht eindeutig bewiesen und auch zweifelhaft, da Jugoslawien ab 1949 bereits schlechte Beziehungen zu Albanien hatte.

Für die Eröffnung der ersten beiden Strecken von Durrës nach Peqin und Tiranë schenkte Stalins Rote Armee Albanien 4 als Baureihe DR 56 gekennzeichnete Dampfloks; drei davon waren ehemalige BBÖ 270 der österreichischen Eisenbahnen, die vierte eine frühere polnische PKP Tr 12. Sie wurden von Rumänien aus verschifft; eine von ihnen zog den Eröffnungszug der ersten albanischen Eisenbahn von Durrës nach Peqin. Alle





Oben: Der 20-04 056, vormals der ÖBB, in Vau i Dejes. Er gehört zur letzten Bauserie mit Zweiflügeligen Türen, davon kamen gerade mal 3 nach Albanien. (28.07.2010, Foto Romano Mölter)

Unten: Der 20-04 007 der ÖBB, mit den üblichen einflügeligen Türen, bei einem seiner letzten Einsätze, in Durrës. (12.08.2009, Foto Romano Mölter)

Gleich nach Ende der Diktatur kam als erste eine Gruppe französischer Wagen, insgesamt 43 von der SNCF 1988 bis 1990 gekaufte (oder geschenkte?) Einheiten. Sie wurden als HSH 201-243 gemeinsam eingereiht obwohl es sich um zwei völlig verschiedene Konstruktionen handelte. Der Großteil waren 37 Mitteleinstiegswagen der Bauart "Bruhat", welche auf den Rahmen von Vorkriegsfahrzeugen rekonstruiert worden waren, während die restlichen 6 ältere BD Endeinstiegswagen (Remétallisée Sud-Est B4D ex PLM) mit Seitengang waren, da diese

über Gepäckraum und Zugführerabteil verfügten wurden sie Frankreich oft zusammen mit den Bruhat eingesetzt. Die Nummern wurden gemischt vergeben: Sicher BD waren HSH 213, 224, 242 und 243, während die letzten beiden unter den drei Nummern 221, 227 oder 241 zu suchen sind. Die Mitteleinstiegswagen blieben immer in grüner Lackierung und fuhren nur ein knappes Jahrzehnt, während die Gepäckwagen als Fahrradwagen in allen möglichen Lackierungen bis 2008 eingesetzt wurden.

Den französischen folgte bald eine Lieferung von 63 Wagen aus Italien, die in den fünfziger Jahren für die FS gebaut worden waren und im Juni-Juli 1992 per Schiff ab Brindisi an die HSH verschenkt wurden; die Mehrheit gehörte der Bauart 1959 an, aber auch die Bauart 1957 war vertreten und sogar ein Wagen der Bauart 1955, der einzige ohne Übersetzfenster. Die Wagen der zweiten Klasse wurden als HSH





Oben: Der chinesische "Gondola"-Wagen 8191 in Shkozët und ein Detail des Fabrikschildes. Trotz seines Zustandes ist der Wagen noch im Einsatz, man beachte die blanken Radreifen! (02.08.2010, Foto Adriano Mölter)

Linke Seite oben: Der Wagen 11052 in Vau i Dejes, mit PBG-Drehgestellen und einer Seitentür. (28.07.2010, Foto Romano Mölter)

Linke Seite mitte: Der Wagen 11074 in Vora, mit Y 25 Drehgestellen und zwei Seitentüren. (18.04.1997, Foto Romano Mölter)

Linke Seite unten: Der Wagen 11034 in Vau i Dejes, mit Y25-Drehgestellen und einer Seitentür. (28.07.2010, Foto Romano Mölter)

Unten: Der Wagen 8520 in Nartë. (29.06.2010, Foto Romano Mölter)

