

Belarus

Brest

von Adi Meyerhofer

▲ Von den II36 wurden von 1950 bis 1056 in Kolomna 252 Exemplare für den hochwertigen Reisezugdienst gebaut. Zu den erhalten gebliebenen Exemplaren gehört die II36 0050 im Brestener Eisenbahnmuseum. Eine dieser imposanten Maschinen gehört übrigens auch zum Eisenbahnmuseum Prora.

▶ Bahnhof Brest: Kohle schaufeln vom Traktor für die Heizung im Schlafwagen. Man vergißt wie sehr Kohlequalm stinkt.

Anfang Januar hatte ich das Vergnügen eines Aufenthalts in Weißrussland (Belarus). Aufgrund der Zeitumstände fahren keine Züge mehr über die Grenze, sodass die berühmte Umspuranlage in Brest nicht erlebt werden konnte. Stattdessen fahren Busse ab Warschau Zachodnia. Der fast fertige Bahnhofsausbauprojekt ist weitläufig. Die »Schalterhalle« eher klein am Beginn der Unterführung, von der man auch zum Busbahnhof kommt ab der es ziemlich regelmäßig Richtung Osten geht. Zum Grenzübergang Terespol/Brest fährt man knapp vier Stunden. Nach zehn Stunden Wartezeit, immerhin waren vierzehn Reisebusse vor uns in der Schlange, hieß es beim Grenzer das Smartphone vorzeigen, mit detaillierten Fragen zu ukrainischen Bekannten im Telefonbuch, Lesen von Mails und Nachrichten. Immerhin ist der Zirkus (vorübergehend) visumfrei zu haben.

Weißrussland hat bei uns eine schlechte Presse und angesichts der Grenzschikane durchaus berechtigt. Andererseits muss ich anmerken, dass ich während meiner Woche im Lande von Freundlichkeit und Sauberkeit durchaus beeindruckt war. Nirgendwo Schmierereien (»Graffiti«) speziell nicht an Zügen und Bahnanlagen à la »dat is Berlin«. Auch sind nirgendwo Polizisten mit der MPi herumgelaufen.

Dank Sanktionen war kein Zimmer im Internet vorausbuchbar. Erst noch Bargeld beschafft, wegen Kreditkartensanktion (die Maestro-Karte der Postbank hat dann doch funktioniert).

Nach zwei Stunden Spaziergang durch Brest – nette saubere Innenstadt – eine Schlafwagenkarte nach Gomel gekauft. Anders als in den anderen früheren Sowjetrepubliken wird der Reisepass bei Fahrkartenkauf und Einsteigen nicht verlangt.

Die belorussische Bahn verwendet noch die alten sowjetischen Waggons der 1980er. Für Kurswagen der Züge nach Moskau schickt die RZD schon ihre neuen. Die während meiner drei Fernfahrten sämtlich weiblichen Provdniki (Begleiter) waren unsowjetisch freundlich. Die üblichen Snacks und das obligatorische erste Gläschen Tee bekommt man an den Platz. In der besseren Klasse »Coupé« (ein Mitreisender) für 39 Belarus-Rubel, das sind etwa





Im Bahnhof Gomel weist noch immer ER (Lenin) die richtige Richtung.

Unbequeme, harte Sitze im Wartesaal des Comeler Regionalbahnhofs.

12 Euro, für 530 Kilometer komme ich gut erholt am frühen Morgen an. Etwas Anderes war meine zweite Nachtfahrt, für die ich nur noch einen Sitz bekam. Diese kann man zwar fünfzehn Grad nach hinten neigen. Eine Tortur sind sie trotzdem.

Man hat in Weißrussland keine Probleme mit der eigenen Vergangenheit, siehe Foto oben.

Mit einer morgendlichen Fahrt von Minsk nach Brest – das frisch gewaschene Bettzeug kostet tagsüber 3,60 Rubel, also einen Euro. In Brest (Брест) stand am nächsten Morgen bei sonnigen -6 bis -8 °C ein Besuch des Eisenbahnmuseums (Брэсцкі чыгуначны музей) an. Man hatte es 2002 auf drei Seitengleisen der Strecke zur Versorgung für das örtliche Kraftwerk angelegt. 2020/21 wurde noch einmal verschönert. Der Eintritt kostet 10 Rubel, knapp drei Euro.

Es sind 56 Lokomotiven und Waggon ausgestellt, vor allem sowjetische Dampfloks der Nachkriegszeit. Eine vollständige Liste gibt es auf der englischen Wikipedia (https://en.wikipedia.org/wiki/Brest_Railway_Museum). Die Beschilderung ist nur in Russisch, wie auch sonst fast niemand im Lande eine Fremdsprache beherrscht.

Mich fasziniert immer wieder, wie groß Dampfloks waren. Räder mit Durchmesser von 1,30 oder gar 1,70 Metern.

Dazu ausgestellt ist ein gigantischer Schneepflug, es scheint manchmal kalt zu werden wie in Sibirien. Alle Fahrzeuge sind gut gepflegt, die alten sowjetischen Symbole erhalten. Eine extrem gepflegte »Bahnhofstoilette« lädt im kleinen zugehörigen Museum mit einem Café für Tee und Schnittchen zum Aufwärmen. Begehrbar war an dem Tag nur die ТЭ3-3156 (Baujahr 1961), eine Diesellokomotive vorrangig für den Güterzugdienst, einzeln fahrbar, i. d. R. aber als Doppel-loks eingesetzt.

Zwei Loks hat man bei der Renovierung aufgeschnitten, um sehr gelungen das Prinzip des Antriebs anschaulich zu machen: Die Dampfloks Ep-771-14 (Foto unten) und die Diesellok ТЭМ2А-2581 (das »А« in der Reihenbezeichnung zeigt an, dass die Lok für beide Spurweiten geeignet ist). An deren rechter Seite wurden die Paneele durch Plexiglas ersetzt, um das Prinzip dieses Aufgeschnittens der Loks stehen auch die einzigen dreisprachigen Schilder (belorussisch, englisch und chinesisch).



Schneepflug CJIM 1403: Er wirkt wie die meisten Eisenbahnfahrzeuge aus der ehemaligen Sowjetunion für uns Mitteleuropäer ungewohnt groß.

Ep-771-14, Baujahr 1950, mit aufgeschnittenem Kessel und Zylinder. Durch die farbliche Gestaltung und entsprechende Erläuterungen ist die Funktionsweise einer Dampfloks gut nachvollziehbar.



Эу-686-98, Baujahr 1929, gehört zu den in großer Stückzahl und mehreren Unterbauarten beschafften russischen/sowjetischen E h2-Lokomotiven.





▲/▶/▶▶
T33-3156 (Baujahr 1961) gehört zu den Ausstellungsstücken im Brester Eisenbahnmuseum: Mit Blick in den Motorraum und den Führerstand.



▶▶
2T3109-002B ist wahrscheinlich der letzte noch erhaltene T3109-Prototyp. Abgeleitet von der T3109/V 300 für die DR und ursprünglich als Doppellokomotive für den sowjetischen Markt gebaut, wurde für diesen Bedarf ab 1971 die weiterentwickelte, wesentlich kompaktere, 2T3116 in Serie gefertigt.



In die Waggonen und Hilfsfahrzeuge konnte man leider nicht blicken. Verschiedene Exponate von Zubehör ergänzen den Bestand. So gibt es eine erläuterte Sammlung von Schienen und Kupplungen, eine Weiche sowie ein Wasserkran. Die Bilder und sehr kurzen Beschreibungen zeigen vielleicht ein Viertel des Museums. Fazit: Auf jeden Fall einen Besuch wert. Auf der anderen Straßen-

seite ist der Zugang zur »Heldenfestung Brest«. Dort hinein marschiert man durch einen betonierten dreidimensionalen fünfzackigen Stern. Beschallt wird man auf dem Weg von dem Marsch »Swjaschtschennaja wojna«, um dann diesen Anblick geboten zu bekommen. 34 Meter hoch, heißt das Ding »Mut«, den man als Künstler sicher haben muss, um so was aufzustellen.

◀ Eher klein für sowjetische Verhältnisse: Der G-Wagen 201-578 mit 20 t Ladefähigkeit (Eigengewicht 10,4 t).

▶ Monumentale Erinnerung an den Großen Vaterländischen Krieg: »Heldenfestung Brest« mit der Skulptur »Mut«.



Als wir uns noch auf sie verlassen konnten...

Die große Zeit der Eisenbahn: Zeigen, was war

und wie einige Eisenbahner sie
mit Hingabe aufrecht erhalten.



Jede Ausgabe von Eisenbahn**KLASSIK** lässt die schönsten Seiten der Eisenbahn in sachkundigen Berichten, großen Reportagen und Geschichten von Zeitzeugen wieder aufleben. Es erwarten Sie unwiederbringliche Momente und neue Erkenntnisse, epochale Fotos und seltene Dokumente. Steigen Sie ein zu einer Zeitreise! Unsere **Frühjahrsausgabe 2025** ist ab 7. März im Fach- und Zeitschriftenhandel erhältlich.

Einige Themen der aktuellen Ausgabe 16 unserer EisenbahnKLASSIK:

- Schnelle Dampfreisezüge Rheine – Norddeich Mole: Vier damals Aktive danken für schöne Jahre bis 1975
- Sensationelle Fotografien und Aufzeichnungen aus dem Ostfeldzug in Weißrussland
- Die 141 R: Nordamerikanerinnen für Frankreich
- Schlafwagen für Singles? Schon vor 100 Jahren!
- Auf Schienenwegen durch Oberfranken im April 1972
- Außerdem: Erzählungen aus der Arbeitswelt des Lokheizers, Meisterwerke der Eisenbahn-Fotografie, die Rubrik „Unmögliche Züge“ für Modelleisenbahner und vieles mehr!



**Nur € 50 im Jahresabo
über 4 Ausgaben**



€ 14,80 (im Abo € 12,50)

100 Seiten im Großformat 225 x 300 mm, über 150 Abbildungen, Klebebindung, erscheint alle drei Monate

Weiteres aus dem Verlagsprogramm

Bücher

Eisenbahn-Fotografien 1923 – 1945

208 Seiten, Format
225 x 290 mm,
Hardcover-Einband,
über 250 SW-Fotos
Best.-Nr. 201001



€ 39,95

Die Baureihe 87 für den Hamburger Hafen

128 Seiten, Format
225 x 290 mm, Hard-
cover-Einband,
210 Abbildungen
und Fotos
Best.-Nr. 201002



€ 34,95

NEU

Parolen, Pracht und Propaganda. Lokomotiven als Massenmedium

Lokomotiven waren über viele Jahrzehnte die Hauptträger des Verkehrs und nahmen als fahrende „Litfaßsäulen“ teil an Politik und Geschichte, an freudigen Festen und rührenden Abschieden. Mitunter pompös dekoriert, erhielten Triebfahrzeuge mal sachliche, mal pfiffige Anschriften, aber oft genug sinnentleerte Parolen oder plumpe Propaganda. Eine Reise durch die deutsche Geschichte.

128 Seiten, Format
290 x 225 mm,
Hardcover-Einband,
155 Abb. und Fotos
Best.-Nr. 201003



€ 34,95

Reichsbahn unterm Roten Stern. Militärzüge der Sowjets in Deutschland 1945 – 1994

Sowjetische Streitkräfte stellten in ihrer Zone und der späteren DDR mit über einer halben Million Angehörigen das größte Besatzungskontingent der Neuzeit dar. Ihr Transportmittel erster Wahl war die Eisenbahn. Das darzustellen ist Anliegen dieses Buchs.

288 Seiten, Format 250 x 290 mm, Hardcover-Einband, 480 Abbildungen und Fotos

Best.-Nr. 201004

€ 49,95

NEU



Filme

DVD-Reihe von Ton Pruissen über die Dampflokzeit bei der DB und DR: Historisches Filmmaterial, mit modernster Technik gescannt, gereinigt und vertont.

Laufzeit 46-56 Minuten € 16,80



Erhältlich im Fach- und Zeitschriftenhandel oder direkt beim Verlag Nord Süd Express GmbH,
Hauptstraße 4, 82285 Hattenhofen, Tel. 08145 99 76 016 bestellung@nordsuedexpress.de

Informieren Sie sich über unser Verlagsprogramm unter www.nordsuedexpress.de

Nord Süd Express