



FAHRZEUGE & GESCHICHTE

- DB-220: Aus vor 40 Jahren
- Werksloks in Bernburg
- Meistgebaute Elektroloks



STRECKEN & BETRIEB

- Schmalspur in Mittelbader
- RStE: Kommt nun das Ende
- Eisenbahnen im Irak

LOKMagazin

7 | 2024 Juli | EUR 8,90

A: EUR 9,80 | CH: CHF 15,80 | BeNeLux: EUR 10,00

LOKMagazin

AKTUELLES | FAHRZEUGE | GESCHICHTE

WWW.LOKMAGAZIN.DE

Jumbo-Rückkehr 1974



Wie die Baureihe 44 eine letzte Blüte im Weserbergland erlebte



Prägende Ära 1945–1989

Berliner S-Bahn

So organisierten DR und BVG den Betrieb in der geteilten Stadt



40 S-Bahn im geteilten Berlin

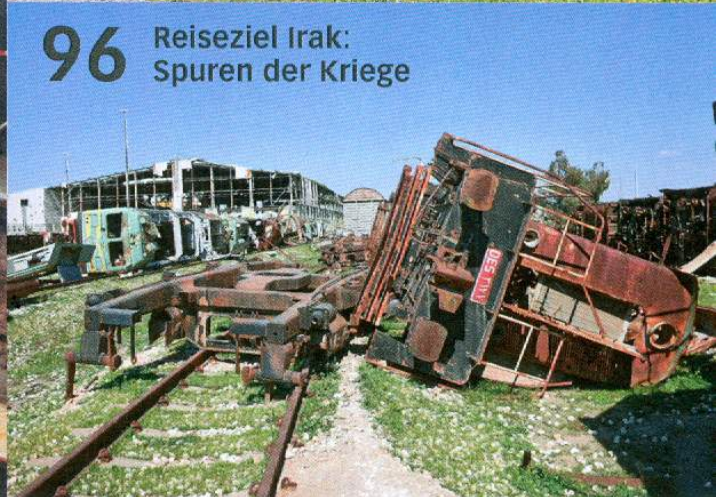


Titelthema
S-Bahn Berlin

84 Kleinbahn am Rennsteig



96 Reiseziel Irak: Spuren der Kriege



STRECKEN & BETRIEB

Geschieden, aber nicht getrennt

Obwohl die DDR-Führung sonst auf strikte Abgrenzung zum Westen bedacht war, blieb die S-Bahn im geteilten Berlin für viele Jahrzehnte fest in einer Hand 40

Dunkle Wolken ...

Strecke des Monats: Rinteln – Stadthagen. Wenn nicht bald investiert wird, muss die Strecke stillgelegt werden 54

Ach, Laura ...

So richtig weiß man nicht, warum die Kleinbahn von Rennsteig nach Frauenwald „Laura“ genannt wurde. Vor sechs Jahrzehnten wurde sie stillgelegt 84

Auf der Straße unterwegs

Vergessene Bahn: Das Netz der Mittelbadi-schen Eisenbahnen in der Rheinebene war einmal über 100 Kilometer lang. Die Spurensuche heute gestaltet sich schwierig 86

Unterwegs im Zweistromland

Reiseziel Irak: Vier Kriege hatte das Land zu ertragen. Viele Bahnanlagen und Fahrzeuge wurden zerstört. Doch engagierte Eisenbahner wollen alles wieder zum Laufen bringen 96

FAHRZEUGE

Sehr solide gebaut

Unser Lokporträt: Die Schmalspur-Diesellok der Reihe 2095 der ÖBB funktionierte auf Anhieb gut! Die Lok 2095.01 wird im Herbst 66 Jahre alt. Doch warum wurden von ihr nur 15 Stück gebaut? 60

The Winner is ...

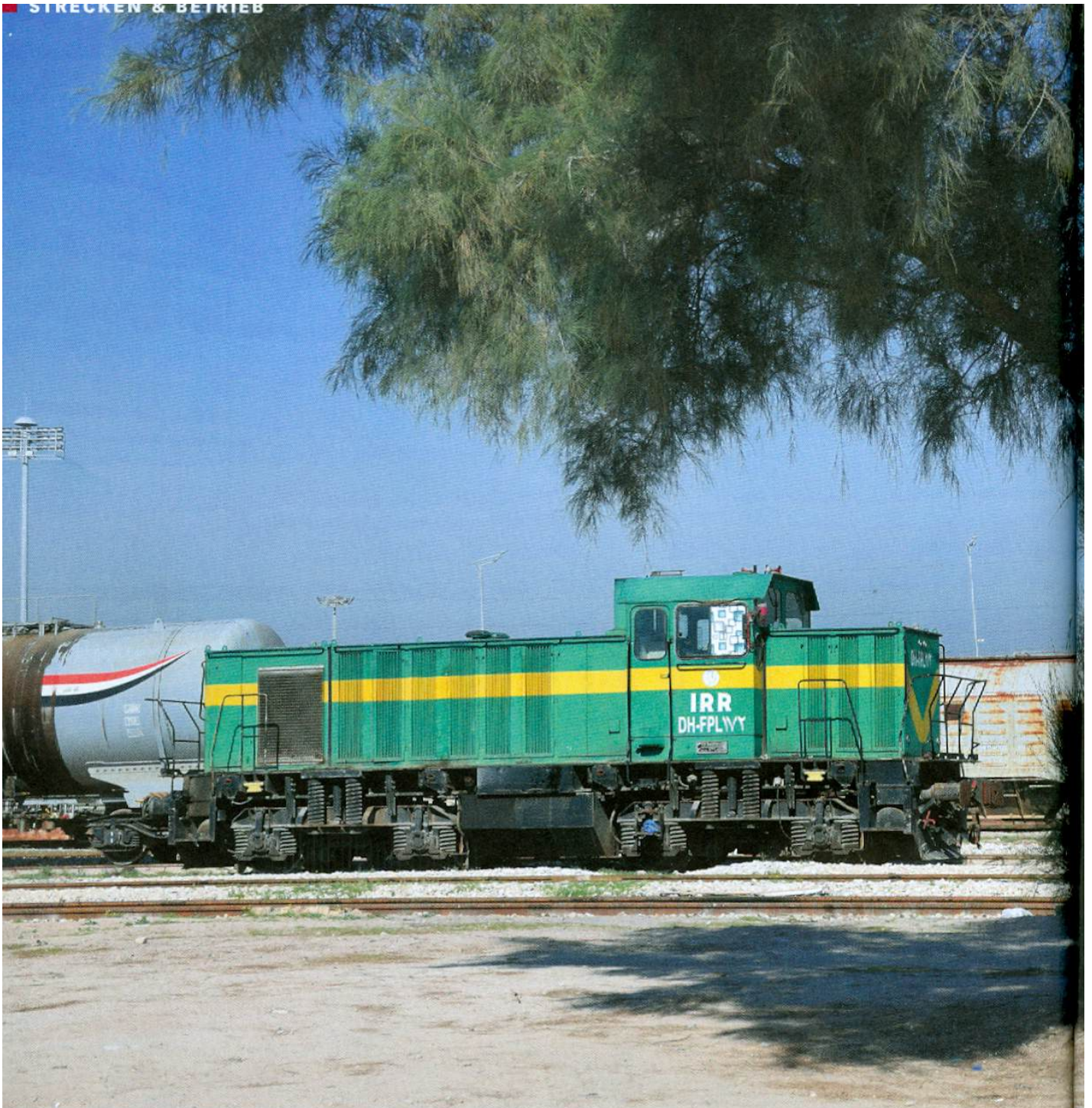
Vergleicht man die Stückzahlen von Elloks in Europa, so belegt eine Werkbahnbauart aus dem LEW Hennigsdorf mit 1.384 gelieferten Exemplaren den ersten Platz. Ganz einfach EL 2 heißt diese Type 70

Comeback für ein Jahr

Die Dampflokszeit war in Hameln im Sommer 1974 schon fast vorbei. Doch plötzlich kehrten die 44er noch einmal für ein Jahr auf die landschaftlich schöne Strecke Löhne – Hameln – Braunschweig zurück. Martin Weltner erinnert sich ... 72

Die müsst ihr aber nehmen! Sonst kriegt ihr gar keine ...

Die Werkloks im Steinsalzwerk Bernburg und ihre Geschichte. V 60 waren begehrt zum Rangieren, auch tschechische T 334. Doch eines Tages wurden zwei V 100 geliefert 80



REISEZIEL IRAK

Unterwegs im Zweistromland

ZWISCHEN KRIEG UND FRIEDEN ■ Beim Irak denken die meisten vor allem an Krieg. Momentan erlebt das Land jedoch ungewohnt friedliche Zeiten, ist aber trotz seines Reichtums an Öl hochverschuldet. Viele Eisenbahnstrecken sind immer noch zerstört. Johannes Glöckner erzählt, was er dort erlebt hat

Tatsächlich war das Land seit 1980 in vier große Kriege verwickelt gewesen. Bis zu einer halben Million Menschen starben, die Wirtschaft und die Infrastruktur wurden zerstört. Viele Bahnhöfe der Staatsbahn sehen heute noch so aus

wie im Jahr 2017, als der Krieg gegen den sogenannten Islamischen Staat (IS) für beendet erklärt wurde. Dennoch erleben die Menschen dort einen kleinen Boom: Sie bleiben im Land, gründen private Unternehmen und bauen neue Wohnhäuser.

Um Qasr ist der südlichste Bahnhof des Irak. Hier im alten Hafen rangiert Lok DH-FPL 172, die 2008 von Tülomsas aus der Türkei geliefert wurde

Alle Fotos Johannes Glöckner

das Wort „Inshallah“ achten. Mit diesem unverbindlichem „so Gott will“ hat die Irakische Staatsbahn unter schwierigsten Bedingungen bis heute überlebt.

Schauen wir uns also das an, was mit der Bagdadbahn und deutschen Ingenieuren einst im Osmanischen Reich begann. Das Fernziel im Deutschen Kaiserreich war damals immerhin eine Bahnverbindung von der Nordsee bis zum Persischen Golf.

Vierländereck Basra

Dort, wo die Wasser von Euphrat und Tigris im Shatt al Arab gemeinsam in den Persischen Golf fließen, dort kommen sich die Länder Irak, Iran, Kuwait und Saudi-Arabien auf engstem Raum sehr nahe. Die Zwei-Millionen-Metropole Basra ist somit ein Handelsplatz ersten Ranges. Südlich der Stadt entsteht gerade der neue Tiefseehafen Port Faw, geplant auch als Umschlagplatz für Transporte nach Westeuropa. Der Gedanke, so dem Suezkanal Konkurrenz zu machen, war schon beim Bau der Bagdadbahn ein wichtiger Aspekt. Sind das bei der aktuellen Lage im Nahen Osten noch realistische Perspektiven? Der Chef der IRR in Basra müsste es wissen.

Wir stehen vor dem Eingangstor zum Bahnhof, der gleichzeitig Sitz der südlichen Eisenbahnverwaltung ist. Die Einheimischen gehen hier ungehindert ein und aus. Wir wollen es ihnen gleich tun, werden aber sofort unter dem schattigen Torbogen von Soldaten gestoppt. Fremde sind erst einmal verdächtig, in der Fototasche könnte sich Sprengstoff befinden. Schnell ist unser Anliegen mithilfe der in Arabisch verfassten Genehmigung erklärt und wir können uns auf dem gesamten Bahnhofsgelände umschaun. Die Soldaten des Militärpos-

LOK Magazin-Serie
Reiseziel
Irak

Kein orientalisches Märchen

Im Februar 2024 hatte ich Gelegenheit, die Iraqi Republic Railways (IRR) von Basra am Persischen Golf bis Mosul an der Grenze zu Kurdistan zu besuchen. Der Besuch sämtlicher Bahnhöfe und Depots war offiziell genehmigt worden. Vorgefunden wurden ein minimaler Eisenbahnbetrieb, noch viele zerstörte Strecken und nur sehr langsam vorangehende Instandsetzungsarbeiten. Dazu riesige Lok- und Wagenfriedhöfe sowie Werkstätten, die ihren Fahrzeugbestand nur durch das „Kannibalisieren“ anderer Fahrzeuge betriebsfähig halten. Man findet dafür überall sehr freundliche Eisenbahner, die gern über die Zukunftspläne der Bahn Auskunft geben.

Bei den zahlreichen Ausbauprojekten muss man allerdings genau hinhören und besonders auf

IRAQ REPUBLIC RAILWAYS (IRR)

Streckenlänge	circa 2.270 km (abhängig von Instandsetzungen und Neubau)
Spurweite	1.435 mm
Meterspurnetz	seit 1988 komplett stillgelegt
Diesellokbestand	circa 500
davon betriebsfähig	circa 30
Diesellokomotoren	12
davon betriebsfähig	8
Wagenbestand	654 Reisezugwagen (1991) 12.827 Güterwagen
	(nur noch ein Bruchteil davon ist heute betriebsfähig)
Kupplungen	SA3 sowjetischer Bauart (häufig zusätzlich Schraubenkupplung und Puffer, um den Austausch mit Syrien und der Türkei zu ermöglichen)



Zwischen Basra und Um Qasr befindet sich die Raffinerie Shuaiba. Auf Veranlassung des Bahnchefs von Basra kommt die dieselhydraulische Lok DH-FPL-174 allein zum Fotografieren aus dem Werk gefahren

tens kommen nun auf uns zu, weil sie unbedingt fotografiert werden möchten. Der Bahnchef erläutert derweil die Lage in Basra.

Der neue Tiefseehafen wird über das 50 Kilometer weiter südlich gelegene Um Qasr an die Bahn angeschlossen. Ein Tunnel unter dem Shatt al Arab hindurch ist im Bau. Die neue Bahn nach Khorramshahr im Iran wird direkt in Basra beginnen. In zwei Jahren soll die Strecke mit einer Brücke über

den Shatt al Arab fertig sein. Dann können Tausende schiitische Moslems ihre Pilgerstätten im Iran und im irakischen Kerbala gegenseitig besuchen. „Inshallah“ könnte man dazu sagen. Dieser Bahnbau war schon 2006 als kurz vor der Fertigstellung angekündigt worden. Trotzdem ist es eine erstaunliche Entwicklung, wenn man bedenkt, dass der Irak im 1. Golfkrieg die iranische Stadt Khorramshahr fast dem Erdboden gleich gemacht hat.

Die Bahn in Basra

Im Bahnhof Basra sehen wir drei 2014 in China gebaute Dieseltriebzüge. Einer wird über Nacht nach Bagdad fahren, der Gegenzug wird am frühen Morgen hier ankommen. Mehr Reiseverkehr gibt es derzeit nicht. Lokomotiven sind keine zu sehen. Wir fragen den Bahnchef danach. Er telefoniert und gibt uns einen Eisenbahner mit. Etwas außerhalb von Basra, in Shubaia Junction, zweigt die Strecke nach Um Qasr ab. Hier kommt extra für uns eine Lok aus der Raffinerie herausgefahren. Sie wurde 2008 in der Türkei gebaut. Wir können sie fotografieren, den Führerstand besichtigen und müssen natürlich Fotos von der Lokmannschaft machen. Und schon fährt sie wieder zurück in die ausgedehnten Werksanlagen, in denen das heimische Erdöl verarbeitet wird.

Zwei weitere Lokomotiven warten in Um Qasr. Hier werden Ölzüge zusammengestellt und der



Das arg ramponiert Fabrikschild einer der 82 von Henschel gelieferten Lok der Reihe DEM 2500



Die gut gepflegte Borsig-Lok gehörte zur Erstausrüstung der Bagdadbahn. Die IRR übernahm sie als Nr. 405. Heute steht sie als Denkmal vor dem Bahnhof Bagdad, zugleich Sitz der Bahn-Hauptverwaltung

Hafen bedient. Wir sehen fabrikneue Containertragwagen, aber alle ohne Ladung. Später zeigt sich: Außer Arbeitszügen haben wir eine Woche lang nicht einen einzigen Güterzug auf den mehr als 1.000 Streckenkilometern zwischen Basra und Mosul gesehen.

Nasiriyah und Samawa

Um sich auf einem Bahnhof frei umsehen zu können, läuft es im ganzen Land immer ähnlich ab: Ein Militärposten stoppt die Besucher, der Chef des Bahnhofs wird geholt und dann ist der Weg frei. In Nasiriyah zeigen sie uns einen alten Kühlwagen, in dem im Krieg Leichen transportiert worden sind. In welchem Krieg das war? Es spielt heute schon keine Rolle mehr ...

Der Bahnhof steht voll von ungenutzten Güterwagen für den Transport von Getreide, Zement, Phosphat oder Stückgut. Die meisten dieser Wagons wurden in Polen und im ehemaligen Jugoslawien gebaut. In einem Sumpf liegt das Führerhaus einer sechssachsigen amerikanischen Diesellok. Verstreut im Gelände finden wir auch den Motor, die Drehgestelle und das zweite Führerhaus. Vor dem Bahnhof grüßt ein Denkmal, eine sowjetische TGK2, die in einem Betrieb eingesetzt war.

Das Bild in Samawa ist etwas anders. Es gibt hier einen größeren Gleisbauhof. Alle Gleise und Weichen wurden erneuert, ein beladener Schotter-

zug (Made in China 2014) steht bereit und das Depot wirkt sehr aufgeräumt. Etwa 45 Lokomotiven treffen wir an, aber nur ein kleiner Teil davon ist einsatzbereit. Die Reihe DEM 2300 (MLW 1975–77) ist nur noch Schrott, auch bei der Reihe DEM 2400 (Macosa 1980–81) ist keine betriebsfähige Lok zu finden. Gleiches gilt für die im gesamten ehemaligen Ostblock weit verbreitete T 669.1, die hier als DES 3100 (ČKD Prag 1981–82) fast überall im Irak unterwegs war.



Aus der Sowjetunion stammt die Werklok TGK2-4644 (Kaluga 1976), nun Denkmal in Nasiriyah



In Bagdad ist auch die zentrale Werkstatt für Lokomotiven und Waggons untergebracht. Die Ersatzteile für die Loks kommen vom Lokfriedhof, der sich gleich hinter der Halle befindet



Blick in den Lokschuppen von Bagdad. Die DEM 2717 stammt aus China (Dalian 2002) und wird vor Pilgerzügen nach Kerbala eingesetzt. DEM 2826 ist eine der letzten Loks, die im heute umkämpften Lugansk in der Ukraine gebaut wurden

Noch im Einsatz ist dagegen die sehr beliebte Reihe DEM 2500 (Henschel 1983) sowie die DEM 2800 (Lugansk 2004). Bei ihr handelt es sich um die letzte größere Lieferung der einst bedeutenden Lokfabrik im ukrainischen Lugansk handelt. Inzwischen ist dort der Lokbau eingestellt worden, der Ort wurde in Luhansk umbenannt und wird von prorussischen Separatisten als eine Volksrepublik regiert. Die 30 Loks wurden im Rahmen des Oil-for-Food Programms geliefert. Da der Irak damals Wirtschaftssanktionen unterlag, konnten so zivile Güter gegen Öl eingetauscht werden.

Rund um Bagdad

Viele Iraker und Iraner zieht es einmal im Jahr nach Kerbala. Für die Schiiten ist die Iman-Husain-Moschee ein vergleichbar heiliger Ort wie Mekka und Medina für alle Moslems. Bis zu 20 Millionen Pilger kommen jedes Jahr. Da lag der Neubau einer Strecke auf der Trasse der alten Meterspurbahn nahe. Wenn nicht gerade ein schiitisches Fest gefeiert wird, fährt in Kerbala ein Zug am Tag. Für den dürftigen Betrieb entschädigt ein Denkmal vor dem Bahnhof. Trotz der fehlenden Beschilderung dürfte es sich um die vermutlich letzte IRR-Dampflokomotive mit der Nr. 1429 handeln, eine 1942 in Großbritannien gebaute Kriegslok der Reihe 8F.



Die Spuren des Krieges mit dem sogenannten Islamischen Staat (IS), der auch Bahnmaterial wahllos zerstörte, sind im Bahnhof Ramadi noch immer sichtbar. Bald sollen hier wieder Züge fahren



Als wäre es gestern gewesen: Der IS hat den gesamten Bahnhof Baiji in ein Schlachtfeld verwandelt. Vorn Lok DES 3177 (ČKD 12337/1982), die einst im gesamten Ostblock verbreitete ČSD-Reihe T669.1

Wir kommen nach Bagdad. Der Straßenverkehr kollabiert schon seit vielen Jahren. Nach endlosen Ankündigungen wurde nun endlich Anfang 2024 ein Metrosystem ausgeschrieben. Auf einem Netz von 150 Kilometern sind sieben Linien und 64 Bahnhöfe geplant. Die Metrozüge sollen füh-

Das Empfangsgebäude in Mossul wurde schon einmal neu gebaut, auch wenn hier noch keine Züge fahren. Die zerstörte DEM 2512 (Henschel 32640/1983) ist eine Hinterlassenschaft des IS



rerlos unterwegs sein. Den frustrierten Autofahrern im Dauerstau fällt dazu nur „Inshallah“ ein!

Eine Oase der Ruhe hingegen ist der Bahnhof von Bagdad. Von hier aus kann man jeweils einmal am Tag nach Basra, Kerbala oder Fallujah fahren. Vor dem mächtigen Kuppelbau mit zwei Uhrentürmen begrüßt uns ein sehr gepflegtes Denkmal, eine der ersten Lokomotiven der Bagdadbahn. Alle Loks der Bahn hießen Bagdad und bekamen eine laufende Nummer hinzugefügt. Wir stehen vor der Nr. 5 (Borsig 8480/1912), die später noch einen Schlepptender erhielt.

Rund um das riesige, kaum noch genutzte Bahngelände herrscht so rege Bautätigkeit, dass man Angst bekommt, die Stadtplaner könnten das Areal für andere Zwecke entdecken. Noch ist es eine kleine Schatzkammer. Vom letzten irakischen König Faisal II. finden wir den alten Salonwagen, der noch immer stolz die Nummer „1“ trägt. Dieser Wagen britischer Bauart befindet sich in schlechtem Zustand, soll aber museal aufgearbeitet werden.

Im Güterwagenwerk bekommt ein Phosphatwagen gerade ein neues Drehgestell und im Lok-Depot sind etliche Maschinen in Arbeit. Für uns neu sind die ex UdSSR-Reihen DES 3300 (TEM 18i, Brjansk 2004), die chinesische DEM 2700 (Dalian 2002) und, leider nur abgestellt, die japanische Rangierlok DHS 112 (Nippon 1974). Eine Diesellok,



Zwischen Bagdad und Basra ist über Nacht ein Zugpaar unterwegs. Eingesetzt werden chinesische Triebzüge (CSR Sifang 2014). Hier warten Nr. 120, 210 und 200 in Basra auf den nächsten Einsatz

die DEM 2717, fällt uns besonders auf. Sie wird vor Pilgerzügen eingesetzt und trägt den Schriftzug „Allah ist der einzige Gott und Mohammed sein Gesandter“.

Trümmer des IS

Egal, ob wir Bagdad in westliche oder nördliche Richtung verlassen, wir begegnen nun ständig den Zerstörungen des IS. Der sogenannte Islamische Staat hat eine Trümmerlandschaft hinterlas-

sen, die sich nach mehr als sechs Jahren zumindest bei der Eisenbahn kaum verändert hat. Wer hier einen Bahnhof betritt, ist erst einmal völlig irritiert. Es sieht so aus, als wären die Kämpfe gerade erst beendet worden. Wir sehen auf einem Bahnsteig in Ramadi einen zerstörten Panzer, der die Lampenmasten wie Streichhölzer umgeknickt hat. Dabei muss ihn ein Geschoss außer Gefecht gesetzt haben – und genauso steht er heute noch da. Bahnverkehr gibt es nicht, wenig später in Ti-

KRIEGE IM IRAK

Der **1. Golfkrieg** zwischen Irak und dem Nachbarn Iran dauerte von 1980 bis 1988. Es ging um die Vorherrschaft am Persischen Golf und um Grenzstreitigkeiten. Der Krieg endete mit großen menschlichen und wirtschaftlichen Verlusten auf beiden Seiten sowie einem Waffenstillstand.

Der **2. Golfkrieg** begann im August 1990 mit der Eroberung von Kuwait durch den Irak. Auch hier ging es um Gebietsansprüche sowie Streitigkeiten bei der Erdölförderung. Neben großen Zerstörungen waren brennende Ölfelder das Resultat. Die Iraker

wurden bis März 1991 von Koalitionstruppen aus 22 Ländern, angeführt von den USA, besiegt.

Nach dem Anschlag auf das World Trade Center am 11. September 2001 ging es im **3. Golfkrieg** (20. März 2003 bis 1. Mai 2003) eher allgemein um den Kampf gegen den Terror oder auch die „Achse des Bösen“. Der amerikanische Präsident George W. Bush wollte den Sturz des irakischen Präsidenten Saddam Hussein. Dieser hatte sich geweigert, angeblich vorhandene Massenvernichtungswaffen offenzulegen. Amerikanische Streitkräfte hielten den

Irak bis 2011 mit Kampftruppen besetzt, sind aber auch heute noch mit rund 2.500 Mann im Land vertreten.

Der **4. Krieg** begann 2013 mit der Eroberung der westlichen und nördlichen Provinzen des Irak durch den sogenannten Islamischen Staat (IS). Die Terrororganisation war schon in Syrien wegen ihrer Gräueltaten berüchtigt und gefürchtet. Auch im Irak hat der IS gemordet, zahlreiche Kulturgüter und die Infrastruktur zerstört. Die irakische Regierung hat diesen Krieg 2017 mit der Zerschlagung des IS für beendet erklärt.

krit ist es ähnlich. Nur nach Fallujah kommt einmal am Tag ein Zug von Bagdad. Der Bahnhof hat allerdings kein Empfangsgebäude mehr. Auch im Bahnhof Samarra sieht es noch nach Krieg aus. In der für Schiiten heiligen Stadt gab es heftige Kämpfe mit dem IS. Bereits 2006 hatten Al Kaida-Terroristen die Goldene Moschee gesprengt. Heute fährt gelegentlich ein Pilgerzug von Bagdad nach Samarra, anderen Reiseverkehr gibt es nicht.

Kirkuk und Mosul

Von der alten Bagdadbahn zweigt in Baiji die Strecke nach Kirkuk ab. Sie war mit Hilfe der DB-Tochter DE-Consult gebaut worden und 1987 in Betrieb gegangen. Im 3. Golfkrieg, als es um den Sturz von Saddam Hussein ging, zerstörten sie im Jahr 2003 die Flugzeuge der US-Air Force. Diese strategisch wichtige Bahn verband die Ölfelder von Kirkuk mit der Raffinerie in Baiji. Dabei wurde auch die große Talbrücke über den Tigris schwer getroffen.

DIE BAGDADBahn

Der Bau einer **Eisenbahn von der Nordsee zum Persischen Golf** war kurz nach der Jahrhundertwende das größte und teuerste Bauvorhaben auf dem Kontinent. Das Kaiserreich verfolgte damit imperiale Ziele, die von der Deutschen Bank finanziert werden sollten. Journalisten fanden damals spektakuläre Geschichten rund um den

Bahnbau im Orient. Sie stellten aber auch immer wieder die Wirtschaftlichkeit infrage.

Ein Grund für den Bau der Bagdadbahn war die Frage, wer die Vorherrschaft in Vorderasien hat. Das Osmanische Reich zerfiel gerade und das British Empire betrachtete die Region als „Vorhof“ zu

seinem Kolonialreich Britisch-Indien. Die Briten selbst hatten einen Bahnbau erwogen, den Plan aber zugunsten des Suez-Kanals fallen gelassen.

Die Bagdadbahn sollte von Istanbul-Haydarpaşa (Konstantinopel) über die Anatolische Bahn bis Konya führen. Zusammen mit der Zweigstrecke nach Ankara (Angora) wurden bis 1896 insgesamt 1.023 km Strecke fertig gestellt. Die Materialien wurden komplett aus Deutschland geliefert. Die Untersuchungen für die weitere Trassenführung nach Bagdad begannen 1899. Es galt, einen Weg durch die Gebirge Taurus und Amanus und über den Euphrat zu finden. Im Sommer 1903 begannen die für zehn Jahre angesetzten Arbeiten.

Zwischenzeitlich fand man in Mesopotamien Erdöl, der Erste Weltkrieg begann und 1920 wurde das Osmanische Reich aufgelöst. Die politische Landkarte war eine andere geworden. Nun gab es die Republik Türkei, in Syrien und im Irak hatten jetzt die Besatzungsmächte Frankreich und Großbritannien das Sagen. Erst 1936 wurden die letzten Baulücken der Bahn in Syrien und im Irak geschlossen. Der erste durchgehende Zug, der Taurus-Express, erreichte Bagdad am 15. Juli 1940. Die Briten hatten inzwischen mit überzähligem Bahnmateriale aus Indien ein Meterspurnetz im Irak aufgebaut. Bis 1964 war die Normalspur bis Basra verlängert worden. Die Stilllegung der Meterspur folgte nun nach und nach. Heute ist ein durchgehender Betrieb zwischen Basra und Istanbul trotzdem nicht möglich. Der anhaltende Bürgerkrieg in Syrien und die Zerstörungen durch die verschiedenen Golfkriege verhindern eine Reise, die über 3.000 Kilometer quer durch den Orient führen könnte.



Der Bahnhof Istanbul-Haydarpaşa auf der östlichen Seite des Bosphorus war der Ausgangspunkt der Bagdadbahn



Lok „Bagdad 633“ (Hanomag 7331/1914). Alle Lokomotiven der Bahn trugen vor der Nummer den Namen Bagdad

Slg. Johannes Glöckner

Als später der IS Kirkuk belagerte, da konnten kurdische Peschmerga die Stadt in der Nähe von Kurdistan erfolgreich verteidigen. Der bildschöne neue Bahnhof von Kirkuk blieb unversehrt. Trotzdem ist die Verbindung seit über 20 Jahren nicht wiederhergestellt worden.

Wer sich nun einen verlassenen Geisterbahnhof vorstellt, der irrt gewaltig. Mehr als 90 Eisenbahner tun hier täglich ihren Dienst und nichts freut sie mehr, als wenn einmal ein Besucher vorbeikommt.

Die Millionenstadt Mosul dagegen fiel und wurde vom IS eingenommen. Der Bahnhof, das Depot

■ Die Frage heute: Warum soll es keinen Container-Shuttle von Basra nach Hamburg geben?

und die Lokomotiven wurden zerstört. Beim Empfangsgebäude blieb kein Stein auf dem anderen. Wie zum Trotz wurde das zweistöckige Gebäude aber wieder originalgetreu aufgebaut und im Februar 2024 von den Eisenbahnern bezogen – auch wenn es hier bis auf Weiteres keinen regulären Zugverkehr gibt.

„Eisenbahnfriedhof“ Baiji

Besonders schlimm hat es den Eisenbahnknoten Baiji getroffen. In der Industriestadt befindet sich die größte Ölraffinerie des Landes. Der IS hat hier alles in Trümmer gelegt. Während die Raffinerie erst jetzt, im Frühjahr 2024, wieder in Betrieb gehen konnte, sind bei der Bahn keine Anzeichen von Wiederaufbau zu erkennen. In Baiji kreuzt die Bagdadbahn die 1987 eröffnete Linie von Kirkuk nach Haditha. Alle Bahnanlagen und Werkstätten waren dafür in Baiji neu angelegt worden. Dass hier die DE-Consult auch beteiligt war, erkennt man leicht an Prellböcken der Osnabrücker Firma Rawie oder an Laufkränen von Demag.

Die recht modernen Anlagen sind aber komplett zerstört. Überall liegen Waggons und Lokomotiven kreuz und quer in der Gegend herum. Offensichtlich gab es hier keinen Bombenangriff, auch Sprengstoff ist nicht zur Anwendung gekommen. Der IS hat offenbar alle Schienenfahrzeuge mit schwerem Gerät einzeln umgeworfen. Immerhin handelt es sich um über 100 Waggons, zumeist Kesselwagen, sowie 35 Lokomotiven. Der Zustand der Loks lässt darauf schließen, dass sie in der Zeit nach der Niederschlagung des IS als Ersatzteilspender gedient haben.

Fazit einer ungewöhnlichen Reise

Es gibt nur wenige Eisenbahnen, denen Kriege so sehr zum Verhängnis geworden sind. Über die Jahre kann man an den Lieferungen von Schienenfahrzeugen an die Irakische Staatsbahn ablesen, wie die Weltlage gerade war. Wenn heute über Sicherheit im Irak diskutiert wird, dann kommen die

Menschen schnell auf die USA, den Iran und Israel zu sprechen. Deren Nahost-Politik hat hier bis heute direkte Folgen. Im Hintergrund spielen Russland und China mit, die Nachbarn Syrien und Türkei wiederum verfolgen ganz eigene Interessen. Selbst die Lage im Roten Meer oder am Suezkanal hat auf die Eisenbahn des Iraks Auswirkungen. Aber warum sollte es keinen Container-Shuttle von Basra nach Hamburg geben? Die historische Bagdadbahn war damals sicher eine spektakuläre, aber auch eine interessante Idee. Der Irak würde sie gern analog zur chinesischen Seidenstraße wiederbeleben – warum auch nicht? *Johannes Glöckner*

Eine ausführliche Liste der aktuell im Irak vorhandenen Lokomotiven und Triebwagen finden Sie unter: www.geramond.de/aktuelles/loksimirak2024



Der Bahnhof Kirkuk ist modern und in bestem Zustand – auch wenn es hier seit zwei Jahrzehnten keinen Zugverkehr gibt. Im Krieg mit dem IS blieb die Station unversehrt

REISETIPPS UND SICHERHEIT

Für den Irak gilt eine Teilreisewarnung des Auswärtigen Amtes. Das Kernland an Euphrat und Tigris kann bis hinunter zum Shatt al Arab nach den Erfahrungen des Autors vom Februar 2024 gut bereist werden. Da jede öffentliche Einrichtung vom Militär bewacht wird, empfiehlt es sich, eine entsprechende Genehmigung für Bahnhöfe und Depots zu besorgen. Damit wird man ausgesprochen freundlich willkommen geheißen.

Ein Auto mit kundigem Fahrer sowie ein Guide als Dolmetscher sind empfehlenswert. Ein deutscher Reiseveranstalter (orientaltours.de) und seine Partner in Bagdad können alles Notwendige organisieren. Visum on Arrival ist möglich. Wer Kurdistan und Erbil besuchen möchte, benötigt ein zusätzliches Visum.