

Karl-W. Koch

Bahnerlebnis Izmir 1977

Es war 1977, der Dampfbetrieb bei der DB neigte sich seinem kläglichen Ende zu. Währenddessen kam ein neues, exotisches Reiseland für Pauschaltouristen ins Gespräch: die Türkei! Dort gab es, wie zu hören und zu lesen war, noch jede Menge deutscher Dampfloks im Einsatz. Es lag also nahe, dort einen Urlaub zu buchen und vor Ort umzuschauen. Aber wohin in diesem Riesenland, von dem in Deutschland kaum mehr bekannt war, als dass von dort Gastarbeiter kommen? Wir entschieden uns für Izmir, da es zum Einen problemlos zu erreichen war und eine gute Hotel-Infrastruktur versprach und es zum Anderen gerüchteweise noch einen dampfbetriebenen S-Bahnverkehr geben sollte.

Ende September ging es also los. Direktflug Frankfurt – Izmir, Transfer ins Stadthotel, Einchecken und erste Bekanntschaft mit der türkischen Küche, die sich als weitaus besser als ihr (damaliger!) Ruf herausstellen sollte.

Ein Kapitel für sich war die „Nachtruhe“ des an sich recht netten Hotels. Alle Zimmer lagen nach vorne, Richtung Meer mit einer tollen Aussicht, zumindest aus unserem (3.) Stockwerk, aber damit leider auch gleichzeitig in Richtung Straße. Und auf der war Leben – rund um die Uhr: Autoverkehr, natürlich bei jedem Anlass wild hupend, oft auch ohne Anlass, aus reiner Lebensfreude. Gegenüber lag eine Werkstatt mit offenbar prächtig ausgelastetem 24-Stunden-Service. Im Vergleich zu Berlin, das ja angeblich „24 Stunden geöffnet ist“ (so die damalige Werbung) war in Izmir 24 Stunden Tollhaus angesagt.

Irgendwie schafften wir es erstaunlicherweise dennoch jede Nacht halbwegs brauchbar zu schlafen. Und das bei offenem Fenster, was durch die Hitze des Spätsommertages (30 °C) unvermeidlich war. Klimaanlage kannte man damals noch nicht, aber durch das Seeklima kühlte es nachts herrlich ab.

Am nächsten Morgen dann zum Bahnhof, aber zu welchem und wie? Wir hatten immerhin herausgefunden, dass es zwei gleichwertige Bahnhöfe gab: Alsancak, von dem die Südstrecke in Richtung Denizli ausgeht und Basmane für die Strecke in Richtung Osten. Ein bahntechnisches Paradoxon ist die ebenerdige Kreuzung dieser beiden Hauptstrecken nach etwa je zwei Kilometer am berühmten „Block B“ im Stadtteil Hilal.

Wir beschlossen unser Glück zunächst mit dem Bahnhof Basmane zu versuchen, den wir - wie wir einem im Hotel vorhandenen Stadtplan entnehmen – bequem zu Fuß erreichen konnten. Dort angekommen, mussten wir als erstes enttäuscht feststellen, dass der Vorortverkehr mittlerweile, wenn auch erst seit wenigen Wochen, verdieselt war. Da wir unschwer als Touristen erkennbar waren, wurden wir mehrfach angesprochen. Bei einem der ersten Gespräche, die vielfach auf Deutsch, Englisch und mithilfe eines Wörterbuches auch auf Türkisch, sowie mit „Händen und Füßen“ geführt wurden, erfuhren wir, dass wir zwar für den S-Bahn-Verkehr zu spät waren, aber dennoch auf unsere Kosten kommen würden. Anhand der Fahrplantafel wurden wir auf die dampflokespann-



Begrüßung im
Bahnhof Basmane:
2 x Baureihe 46.1



Kriegslok mit Kriegsbemalung: Die Loks der Baureihe 56.5 stammt aus Deutschland und sind entweder ehemalige deutsche Kriegsloks der BR 52 oder wurden gleich für die TCDD gebaut. Diese Lok hier hieß früher 52 4862, gebaut 1942 ...



Eine weitere sehenswerte ex 52er: 56.528 (ex 52 6066) mit Wannentender bei der Ausfahrt Basmane in Richtung Afyon.

46.106 leistet einer Henschel-57er Vorspann beim Express nach Denizli, Ausfahrt Alsancak



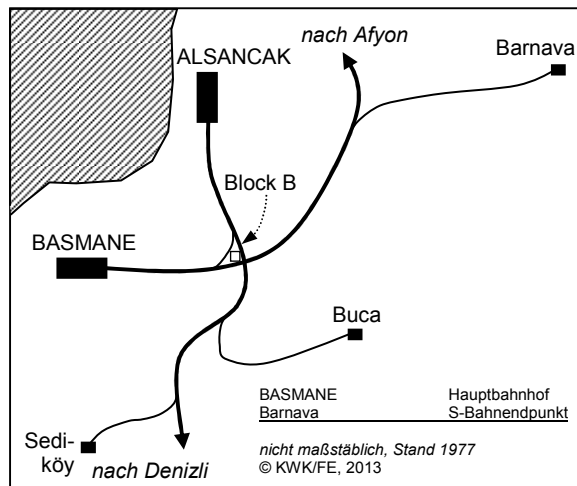


Diesel-Viewing am Block B: Die Szene dominierten die damals recht neuen US-Loks wie hier die DE24 161 und (s.u.) deutsche Baureihen.

ten Züge hingewiesen, und das waren immerhin praktisch alle außer dem S-Bahnverkehr und dem Express nach Ankara.

Später liefen übrigens im S-Bahnverkehr auch ausrangierte deutsche V-100 mit. Eine schöne Vorstellung: Ein nichtsahnender deutscher Fan betritt einen der beiden Bahnhöfe in Vorfreude der Dampflokeneinsatz und sieht sich beige-türkislackierten V-100 gegenüber ... Überhaupt, das Kapitel S-Bahnverkehr Izmir könnte ein ganzes Buch füllen: Monate später liefen wieder Dampfloks im Plan mit. Es gab Ende der 1970er- und Anfang der 1980er-Jahre Phasen mit reinem Dampfbetrieb und solche mit reinem Dieselbetrieb sowie alle Schattierungen dazwischen.

Aber letztlich konnte sich unser Programm auch sehen lassen, heute würde jeder darüber in Begeisterung ausbrechen: Der erste Zug stand auch schon abfahrtsbereit, die Lok fehlte allerdings



noch. Sie kam wenig später, eine 56.5 mit herrlichem urtümlichen Steifrahmentender, toll herausgeputzt, in einer wahren Kriegsbemalung.

Dieser Zug, Abfahrt ca. 10:00 Uhr (so genau nahm man es nicht) nach Afyon, sollte unser Stammfoto-Objekt der nächsten Tage werden. Die Standaufnahmen im Bahnhof beim besten Licht waren herrlich, zumal die Bespannung jeden Tag neue Überraschungen brachte. Von der 56.5 über die 55.0 (ex G 10), 56.9, 57.0 bis zur 46.1 war alles vertreten, oft sogar in Doppelbespannung. Auch legten die Lokführer, teils auf Wunsch, teils von sich aus, wenn sie die Fotografen erspähten, jeweils eine sehenswerte Ausfahrt hin.

Hatten wir in den ersten Stunden als „gute Deutsche“ noch Bedenken, den Bahnsteig zu verlassen (*man bedenke: In einer Großstadt, auf dem Hauptbahnhof, ja pfui!*), so legte sich das schnell, als wir mitbekamen, dass diese Vorschriften in der Türkei (wie wohl in allen Ländern der Dritten Welt) nicht ganz so eng gesehen wurden.



Freunde deutscher Dieselloks kamen bei den im S-Bahnbetrieb eingesetzten V65-Varianten auch auf ihre Kosten, hier am Block B.



Wenige Stunden später marschierten wir Richtung Block B ... an den Gleisen entlang.

Nachdem wir am Basmane heraus gefunden hatten, dass vom Alsancak um 9:00 Uhr ein Zug nach Denizli fahren sollte, beschlossen wir am nächsten Tag dort anzufangen. Im Hotel erfuhren wir, dass es die sinnvolle Einrichtung sogenannter „Dolmus-Taxen“ gab, Sammeltaxen, die wie Linienbusse eine bestimmte Route abfahren und Fahrgäste auflesen. Eine solche „Dolmus“-Route führte am Hotel vorbei zum Alsancak. damit war auch das Problem gelöst, wie wir zum Bahnhof kommen und am nächsten Morgen waren wir pünktlich zur Stelle. Und auch hier stand die Sonne optimal - unser zweiter „Stammzug“. In den nächsten Tagen optimierten wir das Ganze: Hotel – Alsancak – zu Fuß über Block B zum Basmane und unterwegs die entsprechenden Streckenaufnahmen.

Sicherlich könnten wir uns heute ein Monogramm in den Allerwertesten beißen, dass wir die Ausgaben gescheut haben, mittels Taxi oder Mietwagen bessere Streckenaufnahmen zu bekommen, aber wir wussten es nicht besser. Außerdem, Urlaub war das ganze ja auch, und zwar in Reinkultur: Wo bekommt man als Eisenbahnfotograf schon die Wartezeit auf den nächsten Dampfzug schon verkürzt mit Hammelschlachtungen ... mit dem Treiben einer Schaffherde über eben die berühmte Kreuzung mit zwei gleichzeitig nahenden S-Bahnzüge (DA war Leben ... trotz Dieselpespannung!) ...mit einer Ladung Cay (Tee) auf der „Terrasse“ des Block B-Stellwerkes mit exklusivem Standpunkt?

Die Liste ließe sich fast beliebig verlängern. So hatte auch die Schranke in der Ausfahrt des Bahnhofs Basmane einen ausgesprochen hohen Unterhaltungswert: Der Schrankenwärter pflegte diese (mit herrlichem Glockenspiel: „klliiiiing ... klliiiiing ... klliiiiing ...“) erst zu betätigen, wenn der Zug zur Abfahrt gepfiffen hatte. Allerdings bedeu-

tete das Schließen der Schranke nicht unbedingt nicht automatisch: Halt! man konnte ja noch drunter durch kriechen und auch den Verkaufswagen für Gebäck noch schnell durchschieben. Jetzt stelle man sich das Chaos vor, das an manchen Tagen ausbrach, wenn der Einbahnstraßencharakter dieser Straße nicht ernst genommen wurde, gleichzeitig der Schrankenwärter etwas spät und umso hektischer reagierte („kling ... kling ... KLING ... KLINNGG ...!“) und einige Passanten das übliche Spielchen mit Drunter-durch-Kriechen betrieben, ohne zu merken, was Sache ist ... !

Wenn man dieses chaotische Treiben sah, das sich auch im Straßenverkehr fortsetze, muss man sich wundern, das so wenig passierte. Aber irgendwie ist dieses Chaos auch ein Teil dessen, was die Türkei ausmacht und ein Großteil dessen, was ich an diesem Land liebe. Vielleicht deshalb weil ich als „guter Deutscher“ das andere Extrem gewohnt bin und dieses in weiten Teilen als genauso unsinnig einschätze.

(Der Text wurde 1987 verfasst und erschien in dem Buch: Bickel, Koch, Schmidt: „Dampf unterm Halbmond – die letzten Jahre des Dampfbetriebes in der Türkei“, Röhrverlag)

Die Ausfahrt am einzigen Tag mit schlechtem Wetter unseres Urlaubs war genauso sehenswert wie all die anderen ... schon allein durch die Kombination aus ex 52er und G 10 ...

Die formschönen Loks der Baureihe 57.0, 1933 bis 1937 von Henschel, Krupp und Schwartzkopff geliefert, waren damals die eigentlichen Stars der Dampflokszene in Izmir...

