

Ligne Quatre (4) - Die französische Ostbahn

Une ballade de SNCF classique



(c) FERN-Express.de

Der 10.09.2016 war ein heißer Spätsommertag. Bei Amblans rauscht CC72145 mit IC 1944 vor der Kulisse der Vogesen nach Paris.

Die 1858 auf der Länge von 491 km (Paris – Mulhouse) von der *Compagnie du chemin de fer de Paris à Strasbourg* eröffnete französische Ostbahn (meist historisch als „Ligne 4“ bezeichnet) genießt über Frankreichs Grenzen hinaus „Kultstatus“ bei vielen Eisenbahnfreunden.

dem hochwertigen und schnellen Fernverkehr bildete der umfangreiche Güterverkehr lange eine weitere Attraktion.

Die alten Corail-Wagen hinter den CC72100 ermöglichen das klassische „SNCF Reise Gefühl“. Hier sieht man aus dem Fenster in der 1. Klasse den Sonnenaufgang bei Troyes.

EINE GROSSARTIGE MAGISTRALE

Der Grund dafür ist leicht verständlich, wenn man sich vor Augen hält, dass dies lange die wichtige zweigleisige Hauptschlagader von Paris nach Basel bildete und schon früh von namhaften Schnellzügen befahren wurde. Dazu gehörten zwischen 1957 und 1979 sogar ein TEE und bis 2007 die internationalen Schnellzüge von Paris nach Basel. Bis 2015 verkehrten zudem noch innerfranzösische Nachtzüge auf der geschichtsträchtigen Verbindung. Neben

Das eigentliche „Highlight“ der nicht elektrifizierten Strecke bildet aber nach wie vor die alte Infrastruktur über weite Abschnitte. Insbesondere der östliche Abschnitt vom Bahnknoten Culmont-Chalendrey nach Belfort weist auch 2017 noch eine aktive Telegrafeneileitung (teilweise mit Doppelmasten), klassische und besetzte Bahnhöfe auf (viele davon nur noch betrieblich genutzt) und bietet dazu die liebliche Landschaft der Champagne-Ardenne und der Ausläufer der Vogesen im Osten. Mit gutem Recht kann man deshalb über diese Strecke sagen, dass sie heute zu den absolut letzten klassischen Hauptstrecken in Frankreich gehört, die hochwertigen Verkehr mit alter Infrastruktur verbinden.



(c) FERN-Express.de

Das historische Flair der Strecke hängt mit dem Niedergang dieser großen Bahnlinie zusammen. Neben dem allgemein starken Rückgang des Güterverkehrs in Frankreich gehören dazu die Umstellung des großräumigen Fernverkehrs auf TGV und der Niedergang des Regionalverkehrs auf der Schiene außerhalb der Ballungszentren. Eine konsequente Modernisierung der Strecke östlich der Stadt Troyes unterblieb deshalb weitgehend und wurde mit der Eröffnung der TGV Hochgeschwindigkeitsstrecke „LGV Rhin-Rhône“ zunächst zwischen Paris und Dijon und später dann zwischen Dijon und Mulhouse endgültig obsolet.

LETZTE EINSATZSTRECKE DER CC72100

Seit Ende 2014 werden nur noch hier die letzten sechsschichtigen Diesellokomotiven der SNCF, die CC72100, mit den verbliebenen Fernzügen Paris –

Chaumont – Belfort eingesetzt. Je nach Verkehrstag verschafften vier bis sechs *Intercités* Zugpaare der SNCF mit einzelnen Verstärkern bis Troyes bis zum 03.04.2017 den „Edelrennern“ der SNCF einen letzten „Auslauf“ mit bis zu 160 km/h auf weiten Abschnitten. Noch voraussichtlich bis in den frühen Sommer 2017 hinein verkehren die CC72100 zumindest mit zwei IC-Zugpaaren (Umlauf siehe Kasten) auf der Teilstrecke zwischen Paris, Troyes und Culmont-Chalendrey, der Heimatdienststelle der CC72100. 30 Stück CC72100 wurden zwischen 2002 und 2004 aus klassischen CC72000 modernisiert und mit einem umweltfreundlichen Pielstick V16 Motor (2650kw) ausgestattet.

ZUKUNFT DES FERNVERKEHRS AUF DER STRECKE

Wäre es nach dem Willen der SNCF gegangen, wäre der verbliebene Fernverkehr der französischen Ostbahn bereits 2011 nicht nur von Mulhouse bis nach Belfort zurück gezogen sondern sogar gänzlich eingestellt worden. Dem Engagement der betroffenen Regionen ist es zu verdanken, dass der Fernverkehr zunächst von der SNCF mit den Diesellok bespannten *Intercités* bis Anfang 2017 fast unverändert weitergeführt wurde. Seit Februar 2017 erfuhr der Fernverkehr dann sogar die lange überfällige Modernisierung. Die „Ligne 4“ wurde zur ersten Einsatzstrecke der neuen Generation an 160 km/h schnellen bimodalen (elektrisch für 25 KV AC und Diesel) Alstom Triebwagen vom Typ „Coradia Liner“. Diese sechsteiligen Triebwagen basieren auf dem Konzept der „Régiolis“ für die SNCF aber in Fernverkehrausstattung mit 300 Sitzplätzen. Sie sollen nicht nur hier den nötigen Aufwind im defizitären französischen Fernverkehr (als *Intercités* bei der SNCF bezeichnet) außerhalb des TGV Netzes bringen. Dieses *Intercités* Netz bestand 2015 noch aus 24 Linien. Eine Studie im Auftrag der Regierung legte die Einstellung der meisten Strecken oder die Übernahme durch die Regionen nahe. Glücklicherweise einigte man sich 2016 bei 18



der 24 Strecken auf eine Übernahme der Verantwortung durch die Regionen. Zentral werden dafür neue Züge beschafft. Bis spätestens 2025 sollen im ganzen Land die Lok bespannten Züge der Vergangenheit angehören (Ausnahme ausgewählte Nachtzüge). In einer ersten Tranche sind 34 sechsteilige „Coradia Liner“ für die Strecken Paris – Belfort mit der erneuten Verlängerung nach Mulhouse sowie ab Sommer 2017 auch für die IC zwischen Bordeaux und Nantes (bis dahin IC mit BB67400) in der Auslieferung. Im April 2017 wurden weitere 30 Triebwagen bestellt (geplanter Einsatzschwerpunkt Paris – Amiens – Boulogne) und weitere werden folgen. Der Fernverkehr auf dieser Strecke kann somit als längerfristig gesichert gelten und die diskutierte Stilllegung des Abschnitts Chalendrey – Vesoul konnte abgewendet werden.

GÜTERVERKEHR AM ENDE

Weniger optimistisch sieht das Bild im Güterverkehr aus. Dieser hat durch den allgemeinen Strukturwandel in Frankreich, die Wirtschaftskrise von 2008, den

Am Morgen des 20.01.2017 trafen sich die Veteranen BB15021 und CC72190 im Endbahnhof Paris Gare de l'Est. Die Diesellok hat den ersten IC des Tages aus Troyes gebracht. Nach Jahrzehnten wird dieser Anblick bald der Vergangenheit angehören.



CC72138 jagt mit IC1643 am 11.09.2016 durch den aufgelassenen wunderbaren Bahnhof von Genevreuille in Richtung Osten. Ein halbes Jahr später rollten hier bereits die Bagger zur Modernisierung an.



Sogar im April 2017 ließ sich im Depot Chalendrey noch etwas vom "ancienne gloire", dem alten Glanz finden. Die beiden Klassiker 67571 der SNCF *Infra* und 68081 der SNCF *Traktion* sonnten sich vor dem aktiven Teil des Rundschuppen. Ein Besuch der Anlage ist nur mit Anmeldung möglich.

unglücklichen Einfluss der Gewerkschaften auf die Produktivität und Wettbewerbsfähigkeit der SNCF und Entscheidungen des SNCF Managements zur Schließung kleiner Ladestellen seit 2010 um 35% abgenommen. Durchgangsgüterzüge nach Osten wurden zudem auf die elektrifizierten Strecken verlegt, da es hier mit der Einführung des schnellen TGV Verkehrs in Richtung Strasbourg genügend freie Kapazitäten gab. 2017 findet Güterverkehr deshalb praktisch nur noch auf Teilstrecken der Magistrale statt. Viele Fahrten sind zudem nur ad hoc eingelegt und werden von Dritten wie *EuroPorte* oder *CFL Cargo* erbracht. An Wochenenden fährt mittlerweile fast kein Güterzug mehr, unter der Woche selten mehr als eine Handvoll in 24 Stunden.

DAS BAHNBETRIEBSWERK VON CULMONT-CHALENDREY

Das im Ortsteil Chalendrey gelegene große Betriebswerk (im französischen als *technicentre* bezeichnet) liegt verkehrsgünstig am Schnittpunkt der elektrifizierten Nord-Süd Strecke mit der verdieselten Ost-West Strecke. Obgleich das technicentre weit abseits größerer Orte in einem Dorf liegt, konnte sich der Bahnknoten Culmont-Chalendrey bis heute im Bahnbetrieb eine Bedeutung erhalten. Dies wird auch durch den Halt eines TGV Metz – Marseille in diesem Dorf unterstrichen. Das Bw selber zeichnete sich seit Jahrzehnten für die Instandhaltung von Dieselloks aus. Mit dem Rückgang des Güterverkehrs und der Umstellung des Personenverkehrs auf Triebwagen ist es heute jedoch nur noch ein Schatten seiner selbst und lebt in erster Linie von dem Unterhalt der Lokomotiven von SNCF *Infra*, dem staatlichen Infrastruktur-

betreiber. Die SNCF hält für den Bereich „*Infra*“ eine große Zahl der sonst überflüssigen Diesellokomotiven weiter vor und hat viele davon sogar aufwendig modernisiert.

Mit dem erwarteten Ende der CC72100 im Sommer 2017 werden hier noch drei unmodernisierte CC72000 (049, 074,084 in blau) der SNCF Traktion für Überführungs- und Sonderfahrten zur Verfügung stehen. Der große Rundschuppen mit Drehscheibe ist nach einem Brand im Juli 2014 zudem nur noch teilweise benutzbar. Die Zukunft des *technicentre* ist ungewiss, da es nicht wirklich mehr gebraucht wird und hängt ausschließlich von dem politischen Willen ab, diesen Standort dauerhaft als Arbeitgeber für die Region zu sichern.

EIN BESUCH DER LIGNE 4

Ein Besuch der „Ligne 4“ lohnt sich auch nach dem Einsatzende der CC72100 wegen der alten Infrastruktur weiterhin. Diese soll jedoch in den nächsten Jahren umfassend modernisiert werden. Im Frühjahr 2017 fanden bereits Bauarbeiten im Bereich von Genevreville bei Lure statt. Der Kontrast aus modernen Zügen auf der alten Magistrale wird deshalb keine allzu lange Zukunft mehr haben.

Die Zugdichten sind mit denen deutschsprachiger Länder bei weitem nicht zu vergleichen. Zugpausen von mehreren Stunden gibt es mehrfach am Tag, insbesondere im östlichen Abschnitt.

Diese lassen sich jedoch mit einem Kulturprogramm (beispielsweise der Chapelle Notre-Dame-du-Haut de Ronchamp von Le Corbusier in Ronchamp) oder einem kulinarischen Ausflug gut überbrücken.

Wer den verbliebenen Güterverkehr fotografieren will, tut dies am besten westlich von Chaumont, da von dort aus regelmäßig Schotterzüge zusätzlich verkehren. Samstags fährt planmäßig CFL Cargo mit einer von Akiem geleasteten BB75000 einen Drahtrollenzug von Culmont-Chalendrey nach Port d’Atelier in den späten Vormittagsstunden und am frühen Nachmittag wieder zurück. Dank der zahlreichen besetzten Bahnhöfe kann man sich gut vor Ort erkundigen, ob und welche Güterzüge jeweils im „Tages Menü“ stehen.

Das beeindruckendste Bauwerk der Strecke ist sicher der 600 m lange und dreigeschossige Viadukt in Chaumont aus dem Jahr 1856. Seit einigen Jahren wird das Bauwerk jedoch saniert und ist deshalb zeitweise eingerüstet. Ansonsten gibt es aber noch 13 weitere Brücken unterschiedlicher Größe entlang der Strecke.

Ich kann den Lesern deshalb für einen Besuch nur „*bon voyage*“ wünschen. ◀

Umlauf CC72100, Technicentre Culmont-Chalendrey		
Gültig seit dem 03.04.2017 bis auf Weiteres		
Mo-Fr	Zug 11644	Chalendrey 05:25 – Paris Est 08:31
So	Zug 11646	Chalendrey 06:46 – Paris Est 09:46
Mo-Fr	Leerfahrt nachts	Chalendrey – Troyes
Mo-Fr	Zug 11640	Troyes 05:12 – Paris Est 06:46
Mo-Fr	Zug 11649	Paris Est 16:42 – Chalendrey 19:49
Mo-Fr, So	Zug 11743	Paris Est 18:12 – Chalendrey 21:19



(c) FERN-Express.de

Güterverkehr heute: Oben zieht die 4051 von EuroPorte einen Kesselzug aus Bantzenheim am bitterkalten 20.01.2017 in Richtung Westen über den ausnahmsweise nicht eingerüsteten Viadukt in Chaumont. Von Vesoul aus verkehrt bei Jussey am 30.03.2017 der Getreidezug 481050 mit einer Alstom PRIMA der SNCF nach Culmont-Chalendrey (unten).



(c) FERN-Express.de



(c) FERN-Express.de

Zukunft und Vergangenheit treffen sich am 02.04.2017, dem letzten Betriebstag der CC72100 auf der Gesamtstrecke. Am Morgen verkehrt ein „Coradia Liner“ beim Amoncourt mit IC 1542 nach Paris (oben). Während der Triebwagen leise vorbei surrt war CC72130 bereits Minuten vorher mit der vorletzten Planleistung dieser Baureihe von Belfort aus bei Rosières-sur-Mance zu hören und beendete so mit Stil eine großartige Epoche (unten).



(c) FERN-Express.de



Der Regionalverkehr auf der Ostbahn wird seit Jahren von Triebwagen abgewickelt. Oben ist ein AGC am 09.09.2016 mit dem TER von Dijon nach Reims bei Vesaignes-sur-Marne unterwegs. Die Kühe finden den Fotografen in der Wiese allerdings deutlich spannender... Unten hat am 22.01.2017 „Baleine/Wal“ 73757 aus Épinal den Bahnhof Lure erreicht und wird nach kurzem Halt in Richtung Belfort weiter brummen.

