

Thomas Franke

# Ein Wochenende in ... CHISINAU



Beim Besuch des Eisenbahnmuseums von Sankt Petersburg sah ich mit dem Triebkopf D1-719 das erste Mal einen D1-Triebwagen. Als altem „Triebwagenkasper“ hatte es mir das Fahrzeug gleich angetan. Noch fahren diese Triebwagen ja planmäßig in einigen Gegenden der Ukraine und in Moldawien. Alle anderen Bahnen der ehemaligen Sowjetunion haben deren Einsätze bereits beendet.

**Der Zug 6026 aus Ungheni erreicht mit D1-736 Chisinau.**

Insgesamt wurden von 1964 bis 1988 605 Triebzüge in Dienst gestellt. Die Entwicklung der Triebzüge, sowie die Herstellung der Triebköpfe und der meisten Mittelwagen erfolgte bei GANZ-MAVAG.

Länge über Kupplung von 99,08 m und eine Höchstgeschwindigkeit von 120 km/h. Von einem Führerstand aus kann auch eine Doppeltraktion gesteuert werden. Ich nahm mir vor, einige von diesen Fahrzeugen noch einmal im Betrieb zu erleben.

**Der Charakterkopf des D1-772**

Die restlichen Mittelwagen kamen von der Firma RABA in Győr und von der Firma ASTRA in Arad. Eine normalerweise vierteilige Einheit, bestehend aus je zwei Triebköpfen und Mittelwagen, hat eine

Im Anschluss an eine andere Reise ergab sich die Gelegenheit ein Wochenende in Moldawien anzuhängen. So fuhr ich im Mai 2016 standesgemäß mit dem Tageszug von Sofia nach Bukarest und dann mit knapp zwei Stunden Umsteigezeit weiter mit dem Nachtzug nach Chisinau. So war zumindest der Plan ... Der Puffer für die Umsteigezeit war bereits auf halber Strecke noch in Bulgarien aufgebraucht und ich habe schon nach Alternativen zu meinem Reiseplan gesucht. Im rumänischen Grenzbahnhof fragte ich die Zugführerin nach meinem Anschluss und sie zeigte auf den Lokomotivführer und sagte: „Istvan macht das schon.“



Und so war es auch. Laut pfeifend eilte der Zug nach Bukarest Nord und ich erreichte meinen Zug ohne weitere Probleme. Ich bezog mein Schlafwagenteil und da ich meinen Pass dem Schlafwagenschaffner gab, bekam ich von den Grenzformalitäten nichts mit. Lediglich das Umspuren nahm ich im Unterbewusstsein wahr. Und so traf ich am

Samstagmorgen um 09:06 Uhr ausgeschlafen mit dem Zug Nr. 106 in Chisinau ein. Da es im März einen ziemlich ausdünnenden Fahrplanwechsel im Regionalverkehr gab, war der erste Weg der zu den Fahrplanaushängen. Zu meiner Verwunderung war der um 11:00 Uhr ankommende Regionalzug von Ungheni im Gegensatz zu den Onlineangaben noch enthalten. Also brachte ich schnell mein Gepäck in das Hotel KOSMOS in Bahnhofsnähe und ab ging es für ein eventuell erstes Foto.

Bis zu meiner Abreise am Sonntagnachmittag wollte ich natürlich nicht nur Bilder im Hauptbahnhof machen, sondern auch Streckenaufnahmen und vor allem stand auch eine Mitfahrt mit einem D1 Triebwagen ganz oben auf der Liste.

Noch war ausreichend Zeit und für den Zug 6026 suchte ich im Westen der moldawischen Hauptstadt nach einer geeigneten Stelle und fand diese auf einer Brücke über den Gleisen. Das Motiv mit der Fernwärmeleitung und den Hochhäusern gefiel mir und nun wartete ich auf die Geschehnisse. Fast pünktlich war das urige Brummen des D1-736 zu vernehmen und im besten Licht fuhr er Richtung



ging es weiter mit der Eisenbahn. Vor dem Bahnbetriebswerk kam ich am Pförtner nicht vorbei. Die dort hinterstellte Sektion einer 2TE10L ließ mich das bedauern.

Hinter dem D1M-001 verbirgt sich der ehemalige D1-737.

Der Zug 804 nach Bender und der Zug 6831 nach Ungheni schlossen sich gegenseitig aus und so entschied ich mich erneut für den westlichen Stadtrand mit dem doppelten D1 Triebwagen. Zuerst fuhr noch ein „Erdbeben“ 3TE10M 0021 mit Zug 105 in Richtung Bukarest. Die Abgasfahne war immens. Danach wanderte ich in der prallen Sonne, was die Fotowolke im entscheidenden Moment trotzdem nicht abhielt, pünktlich mit der Vorbeifahrt des achteiligen Zuges mit dem D1-780 an der Spitze, vor Ort zu sein.

Die A-Sektion der 3TE10M-0021 nebelt die Skyline der moldawischen Hauptstadt zu.



Hauptbahnhof. So konnte es weiter gehen. Nach der anschließenden Ausfahrt des Zug 47 nach Moskau mit einer Sektion der 2TE10M suchte ich für den Sonntagmorgenzug aus Ungheni einen geeigneten Platz. Bei dieser Wanderung am Bahndamm überraschte mich ein modernisierter D1M-Triebwagen, der in keinem öffentlichen Fahrplan stand.

Die CFM hat bei Elektroputere im rumänischen Pascani fünf D1-Triebwagen modernisieren lassen. Diese werden für den Verkehr nach Soccola in Rumänien, aber auch oft für die Verkehre nach Bender benutzt. Die D1M haben eine sehr moderne Form und die Herkunft aus einem D1 mit dem Cw-Wert einer Hellerau-Schrankwand ist fast nicht zu erkennen. D1M-003 stand bei meinem Besuch mit einem Brandschaden im Depot Chisinau.

Es stand nun eine größere Zugpause an und so konnte ich die Stadt besichtigen, die an beiden Tagen in Bahnhofsnähe ein einziger großer „Flohmarkt“ war. Ein Nachmittagsimbiss und dann

Am späten Abend wartete ich am Hauptbahnhof auf die Abfahrt der Nachtzüge nach Moskau und Sankt Petersburg, betrachtete die als Denkmal aufgestellte Dampflok

Die Denkmallok ER 785-63 auf ihrem Sockel im Hbf. von Chisinau





**Wunschmotiv in Revaca: Der wendende D1-772 und die M 62-1060 mit dem Zug 642 nach Odessa.**

ER 785-63 und hoffte vor allem aber auf die eventuelle Ankunft des Zuges 641 aus Odessa. Ich konnte den teilweise widersprüchlichen Aushängen nämlich nicht eindeutig entnehmen, ob diese M 62-Planleistung an beiden Tagen verkehrt. Zur Ankunftszeit war in östlicher Richtung ein Scheinwerfer zu erkennen, der zu einer Wumme passen könnte. Der Zug war mit seinen zwei Wagen so kurz, dass er im vorderen Bereich der Bahnhofshalle hielt und auch so schnell abgehängt wurde, dass kein brauchbares Bild der M62-1060 gelang. Aber nun wusste ich doch wenigstens, dass der morgendliche Odessazug fuhr.

Diesen wollte ich in Revaca bei der Durchfahrt neben dem wendenden D1-Triebwagen fotografieren. Mit ihm wollte ich morgens auch dorthin fahren. Also bemühte ich mich noch am Abend um eine Fahrkarte. Man schickte mich von Schalter zu Schalter, aber immer wurde mir erklärt, dass nach Revaca kein Zug fährt und ich mit dem Minibus fahren solle. Auch als ich den Aushangfahrplan fotografierte und vorzeigte, wurde mir die gleiche Antwort zuteil.

Am nächsten Morgen war ich rechtzeitig von den Frühzügen 821 nach Socola und 6826 aus Ungheeni zurück am Bahnhof und sah den D1-772 am Bahnsteig stehen. Ich fragte die Fahrgäste nach

dem Ziel des Zuges und siehe da: „Revaca“ war die Antwort. Ich stieg ein und wollte eine Fahrkarte im Zug kaufen. Der Zugführer kontrollierte zwar die Fahrkarten der Mitreisenden, aber mich und meinen Kaufwunsch beachtete er nicht. Er stieg mit allen anderen auch eine Station vor Revaca aus und ich war allein im Fahrgastraum.

Nach der Ankunft bezog ich meine Position neben den Gleisen in Blickweite des Stellwerkes. Dort öffnete sich ein Fenster und der Fahrdienstleiter machte sich mit dem Ruf „Wnimanje“ (Achtung) bemerkbar. Ich hielt meinen Fotoapparat hoch und sagte „Odessa“. Ein kurzes Nicken und es war genehmigt. Kurz vor der Durchfahrt des Zuges 642, der heute mit vier Wagen verkehrte, kam der Hinweis vom Stellwerk und dann hat die Morgensonne das Motiv mit den beiden Hauptgründen für die Tour wunderbar ausgeleuchtet. Der Bahnhofshund hat währenddessen Desinteresse geheuchelt, sich dann aber doch über ein Leckerli gefreut.

Vor der Rückfahrt versuchte ich beim Lokführer noch einmal mein Fahrgeld loszuwerden, aber es gelang mir nicht. Auf dem Weg zum Frühstück gab ich es einem Mütterchen an einem Trödelstand vor dem Bahnhof. So konnte ich nach den Aufnahmen des 11:00 Uhr-Zuges mit dem D1-706 schuldenfrei aus Chisinau nach Hause fahren. ◀

▼ **Der Fahrgastraum des D1-772.**

► **Die B-Sektion der 3TE10M-1246 mit Zug 61 nach Sankt Petersburg im Vollmond.**

