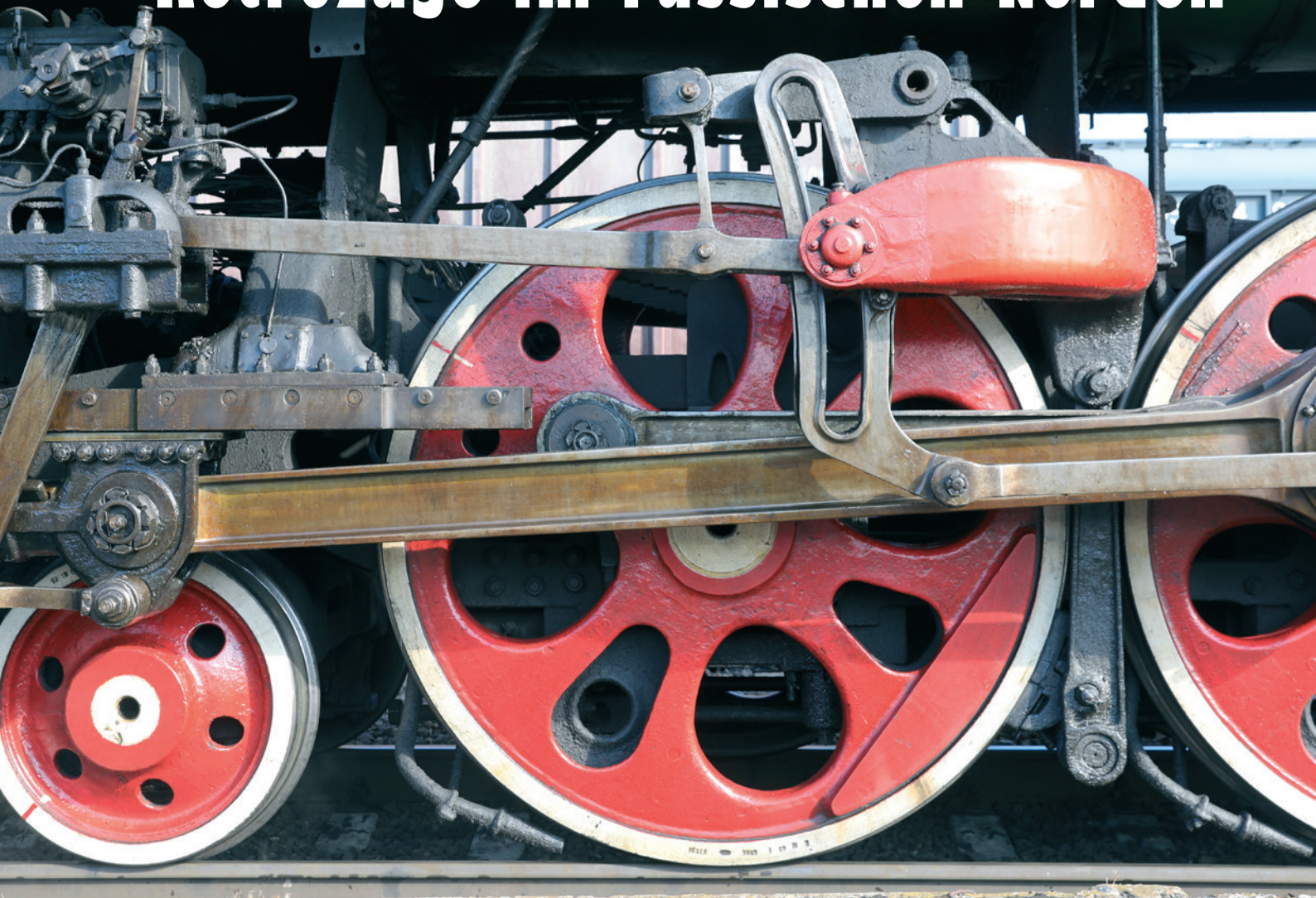


# Retrozüge im russischen Norden



## Vorwort

Die Reise erfolgte im Sommer 2021, etwa sieben Monate vor dem Überfall Russlands auf die Ukraine. Genauso wie ich auch heute noch Tschaikowski höre und Puschkin lese, sollte es möglich sein, über eine Reise nach Russland ideologiefrei zu berichten. Aus heutiger Sicht bin ich sehr froh, mich überwunden und die Tour unternommen zu haben.

Führerhaus der P36-0147 (Сев. жд = Nord-eisenbahn)



Im Juli/August 2021 tobte die Corona-Pandemie mit all ihren Folgen und Auswüchsen. Eine seit längerer Zeit geplante Russland-Reise in kleiner Gruppe scheiterte an den ständig wechselnden Einstufungen in „einfache“ Risikogebiete, Hochinzidenzgebiete oder gar Virusvariantengebiete. Nachdem die Reise offiziell beerdigt wurde, erfolgte Anfang Juli eine Herabstufung Russlands, in deren Folge keine Quarantäne mehr nach der Rückreise erforderlich wurde.

Das Visum war bereits vorhanden, Zeit stand auch zur Verfügung. Also beschloss ich, die Möglichkeit spontan für einen Besuch der sogenannten Retrozüge im Norden des europäischen Teils Russlands zu nutzen.

## Anreise und Sankt Petersburg

Die Deutsche Bahn brachte mich am 29. Juli pünktlich und ohne Zwischenfälle zum Flughafen BER in Berlin-Schönefeld. In der Ankunftshalle offenbarten sich mir die Folgen der Pandemie: Wenige Flüge und eine sehr überschaubare Zahl an Fluggästen. Dennoch drohte meine Reise bereits hier zu enden. Der obligatorische PCR-Test durfte bei der Ankunft in Russland nicht älter als 72 Stunden sein und die Teststation am Heimatort hatte leider versäumt, die genaue Uhrzeit der Probenentnahme zu vermerken. Der Schalterangestellte am Flughafen erklärte mir mit ernster Miene, dass jede Minute (!) eine Rolle spiele. Bereits leicht nervös fand ich auf dem digitalen Nachweis des Smartphones eine Uhrzeit, die ich ihm glaubhaft als Zeit der Proben-



entnahme verkaufen konnte. Worum es sich bei der angezeigten Uhrzeit (es war etwa 21:30 Uhr) tatsächlich handelte, war mir schleierhaft. Nach einigen Telefonaten des Schalterangestellten mit Aeroflot in Moskau bekam ich endlich grünes Licht und meinen Boarding Pass.

Der Flug startete pünktlich und führte mich über Moskau nach Sankt Petersburg. Direktflüge gab es zu damaliger Zeit auf Grund zu geringer Buchungszahlen nicht. Gegen 22:30 Uhr erreichte ich ein kleines Hotel unweit des Moskauer Bahnhofs und fiel erleichtert ins Bett.

Da Sankt Petersburg für mich bisher ein weißer Fleck auf der Landkarte war, wollte ich nicht weiterreisen, ohne wenigstens die Höhepunkte dieser ehemaligen Zarenstadt gesehen zu haben. Und davon hat die auch heute noch wahlweise als Heldenstadt, Venedig des Nordens oder Stadt der weißen Nächte bezeichnete Metropole wahrlich genügend zu bieten! Für einen ersten Überblick erschien mir eine Bootsfahrt auf den Flüssen Fontanka und Moika geeignet. Entlang ihrer Uferlinien stehen viele Anwesen des ehemaligen russischen Adels. Die Flüsse werden von mehreren sehenswerten Brücken überquert.

Natürlich durften anschließend auch Besuche des Winterpalais, der Peter-Paul-Festung und der Erlöserkirche nicht fehlen. Ziemlich viel für einen einzigen Tag und alles per Metro bzw. zu Fuß.

### Sankt Petersburg - Jaroslavl – Rybinsk - Jaroslavl - Sankt Petersburg

Am Abend setzte sich der Nachtzug 0046 nach Jaroslavl am Moskauer Bahnhof pünktlich um 19:36

Uhr in Bewegung. Der Moskauer Bahnhof von Sankt Petersburg gehört zu den fünf Hauptbahnhöfen der Stadt. Er entstand 1847 mit der Teileröffnung der Bahnstrecke Sankt Petersburg - Moskau, welche zu Ehren des Zaren Nikolai-Bahn genannt wurde. Daher wurde er bis 1917 als Nikolai-Bahnhof bezeichnet. Der durchgehende Verkehr bis Moskau wurde 1851 aufgenommen. Konstantin Thon, ein russisch-deutscher Architekt, entwarf das Empfangsgebäude. Er war auch an der Entstehung des Moskauer Endbahnhofs der Strecke maßgeblich beteiligt. Von 1917 bis 1924 hieß der Bahnhof zu Ehren der Revolution Oktoberbahnhof, bevor er seinen heutigen Namen erhielt.

In den 1950er Jahren wurde der Bahnhof an das damals neu entstandene U-Bahn-Netz angebunden. Er ist heute über zwei Metrostationen, Площадь Восстания (Platz des Aufstandes) und Маяковская (Majakowski), direkt zu erreichen.

Ich wollte auf dieser Reise verschiedene Komfortvarianten der Züge kennenlernen und hatte für die Fahrt nach Jaroslavl die erste Klasse gebucht. Es war ein äußerst angenehmes und entspanntes Erlebnis. In Bologoje, hier startet an Wochenenden ein Retrozug nach Ostashkov, gab es den einzigen längeren Aufenthalt und ich erreichte am Morgen des 31.07. nach 605 km um 06:56 Uhr den Hauptbahnhof Jaroslavl. Dort hieß es, den Bahnhof zu wechseln. Für einen geringen Betrag ging es mit dem Taxi zum Moskauer Bahnhof.

Im Sommer 2021 verkehrten an Sonnabenden die Retrozüge nach Rybinsk. Internetrecherchen vor der Abreise nannten als Zuglok eine P36. Ich war sehr gespannt und kurz darauf ebenso erfreut, als

**Die Eremitage (Winterpalast) mit der Alexandersäule auf dem Schlossplatz in Sankt Petersburg**







▲ P36-0147 im Bahnhof Rybinsk vor der Rückkehr nach Jaroslavl

▼ L-2331 im Bw Sortavala, im Hintergrund L-3958







▲ Die Fahrt nach Ruskeala wurde im Salonwagen stilvoll mit Klaviermusik begleitet.  
 ▼ Eine Personenzugdiesellok der RŽD. Sie ist eine Modifikation der Baureihe TEP 70. Den Zusatz BS erhielt sie nach Boris Salambekow, einem "Helden der sozialistischen Arbeit".





ich die P36-0147 tatsächlich an der Spitze des Zuges fand. Die Fahrkarten für die Retrozüge konnte ich nicht vorab über das Internet buchen. Glücklicherweise gab es am Ticketschalter im Bahnhof keinerlei Probleme.

Die Wagen hatten mit Retro leider nichts gemein, man griff auf das übliche Wagenmaterial der RŽD zurück.

Die Baureihe P36 kann als der Höhepunkt des Dampflokbbaus in der UdSSR bezeichnet werden. Sie wurde von 1947 bis 1949 unter Leitung des Chefkonstruktors der Lokomotivfabrik Kolomna, Lew Lebedjanski, entworfen. Im März 1950 wurden ein Prototyp, 1952 bis 1954 weitere Versuchsexemplare gefertigt. Diese Prototypen unterzog man zunächst vier Jahre lang intensiven Tests unter den extremen klimatischen Bedingungen der Transsib. Zwischen 1954 und 1956 entstanden in der Lokomotivfabrik Kolomna 251 Exemplare. Der Serienbau endete am 29. Juli 1956 mit der Fabriknummer 10420.

Die hohe Stückzahl beweist, dass es sich – bei der in der UdSSR in den 1950er Jahren schon weit fortgeschrittenen Verdieselung – um eine gelungene Maschine handelt. Elegant wirken ihre grüne Lackierung sowie die Teilverkleidung um Triebwerk, Schornstein und Dome sowie Führerhausvorderwand.

Typisch für Dampflokomotiven der UdSSR sind der große Schienenräumer sowie die Treibräder in Boxpok-Bauweise. Relativ geringe Treibraddurchmesser zeigen, dass es sich bei der Lokomotive um keinen ausgesprochenen Schnellläufer handelt. Ausschlaggebend waren eine hohe Beschleunigung und die Fähigkeit, große Entfernungen zu bewältigen. Das zeigt besonders der riesige Tender, wodurch sich eine Länge über Kupplung von 29,8 m ergibt.

Die Lokomotiven sind mit Speisewasservorwärmern, Rollenlagerung sämtlicher Achsen, einschließlich des Tenders, und Zentralschmierung ausgerüstet. Sie besitzen eine Stoker-Feuerung und eine Spitzenleistung von 3077 PS.

Denkmallokomotive  
L-5270 in Rybinsk



Um 08:56 Uhr machte sich der gut gebuchte Zug auf den Weg nach Rybinsk. Für die etwas mehr als 80 Kilometer lange Strecke benötigte der Zug mit einigen Zwischenhalten reichlich zwei Stunden. Kurz nach 11:00 Uhr erreichten wir die Stadt an der Wolga. Der Bahnhof von 1904 wurde über Jahrzehnte vernachlässigt, bis er zwischen 2011 und 2014 sein ursprüngliches Inneres und Äußeres zurückbekam. Er gilt heute als Musterbeispiel einer gelungenen Restaurierung. Auf dem Bahnhofsvorplatz befindet sich die ebenso gepflegte Denkmallok L-5270.

Nach einigen Aufnahmen unserer P36 machte ich mich nach deren Wegsetzen vom Zug auf den Weg an die Wolga. Das Zentrum von Rybinsk ist durchaus ansprechend. Die zwei- bis dreistöckigen Häuser schmücken heute Ladenschilder im Stil des 19. Jahrhunderts, damalige Rechtschreibung inklusive. Zurück am Bahnhof ergaben sich noch einige Fotomöglichkeiten und um 16:24 begab sich unser Zug wieder auf die Rückfahrt. Jaroslawl erreichten wir 19:18 Uhr. Ich hatte also ausreichend Zeit bis zur Abfahrt des Nachtzuges nach Sankt Petersburg um 20:43 Uhr. Ausgeruht erreichte ich die Stadt an der Mündung der Newa in die Ostsee am Morgen des 01. August.

### Eisenbahnmuseum Sankt Petersburg

Der heutige Tag gehörte dem Eisenbahnmuseum Sankt Petersburg. Ich war sehr gespannt, soll es sich doch um eines der größten Eisenbahnmuseen weltweit handeln. Es befindet sich in unmittelbarer Nachbarschaft zum Baltischen Bahnhof und wurde erst 2017 als Russisches Eisenbahnmuseum neu eröffnet. Etwa 39.000 m<sup>2</sup> Freiflächen und 16.000 m<sup>2</sup> Hallenflächen bieten in zwei Gebäuden, einem alten Lokschuppen und einem großen Neubau, Platz für etwa 200 Lokomotiven und Wagen aus 180 Jahren russischer Eisenbahngeschichte.

Für den Bau des Museums wurde viel Geld in die Hand genommen, um eine den zeitgenössischen Anforderungen genügende Ausstellung mit allerlei Multimedia-Effekten zu präsentieren. Hinter dem Eingang befindet sich ein riesiges Zeitrad, um die Geschichte der russischen und sowjetischen Eisenbahn zu erforschen. Zu den ausgewählten Epochen werden kurze Informationsfilme auf einer riesigen halbrunden Leinwand präsentiert.

Geradezu unheimlich erscheint im Freigelände der militärische Eisenbahnraketenkomplex RT-23 mit Abschussrampen für Interkontinentalraketen aus der Zeit des Kalten Krieges. Niemand im Westen konnte genau wissen, wo sich die gut getarnten und stets in Bewegung befindlichen Züge gerade aufhielten, da sie vom Weltall aus kaum von normalen Kühlzügen zu unterscheiden waren.

Am ersten Sonntag im August wird in Russland der Tag des Eisenbahners begangen. Wie der Zufall es wollte, befand ich mich genau an diesem Tag im Museum. Am Nachmittag ertönte Marschmusik im Foyer des Anbaus und verdienstvolle Eisenbahner wurden gewürdigt.

### In Karelien von Sortavala nach Ruskeala

Wiederum mit einem Nachtzug ging es von Sankt Petersburg nach Sortavala am nördlichen Ufer des Ladogasees. Ich hatte für diese Fahrt den offenen Liegewagen gewählt, eine Variante für preisbe-





◀ ◀ S.68 - Schnellzuglok, Baujahr 1913 - Lokomotivfabrik Newski, Sankt Petersburg

◀ rechts ganz oben: SO17-2413 - eine Güterzuglok aus dem Lokomotivwerk Krasnojarsk, Baujahr 1948



◀ Güterzuglok EM 730-31 im Freigelände des Eisenbahnmuseums Sankt Petersburg



◀ ◀ Figuren dreier Bahnmitarbeiter vor der JeL 534, einer Güterzuglok von ALCO aus dem Jahre 1917

◀ ESch-4444 aus dem schwedischen NOHAB-Werk



◀ Tk3-1105 – eine finnische Güterzuglok aus dem Jahre 1943

wusste Reisende ohne größere Komfortansprüche. Für längere Reisen oder gar mehrere Nächte im Zug kann ich sie nicht empfehlen.

Die Abfahrt erfolgte um 00:44 Uhr gewohnt pünktlich ab dem Ladogaer Bahnhof. Er ist der jüngste der fünf Hauptbahnhöfe Sankt Petersburgs und als einziger kein Kopf- sondern ein Durchgangsbahnhof. Er liegt am rechten Newa-Ufer neben der Metrostation Ладожская (Ladoshkaja). Planungen gab es erstmals in den 1980er Jahren. Die Bau-

arbeiten waren jedoch lange Zeit aus Geldmangel eingefroren und begannen erst 2001. Eröffnet wurde der neue Bahnhof im Mai 2003 anlässlich der Feierlichkeiten zum 300-jährigen Bestehen der Stadt Sankt Petersburg.

Um 08:19 Uhr erreichte der Zug Sortavala. In ihrer wechselhaften Geschichte gehörte die Stadt mit heute etwa 20.000 Einwohnern zu Schweden, Finnland und seit dem Ende des Zweiten Weltkrieges erneut zu Russland bzw. der damaligen Sowjetunion.



L-3958 wird im Bw Sortavala auf ihre Fahrt nach Ruskeala vorbereitet.



Von einer Anlegestelle am Ladogasee bringen Schiffe Touristen und Pilger zur Walaam-Insel, wo sich das gleichnamige orthodoxe Kloster befindet. Taurige Berühmtheit erlangte das Kloster zu Sowjetzeiten. Nach der sowjetischen Eroberung 1944 dienten die Insel als Militärbasis und das Kloster als Invalidenheim, Lager und Offizierskasino. Den Klostergarten nutzte die Rote Armee als Schießplatz, Ikonen als Zielscheiben. Kriegsversehrte Bettler von den Straßen Sankt Petersburgs wurden 1950 hierhergebracht, weil sie in der Heldenstadt nicht zum Bild des großen Sieges passten. Pässe und Dienstbücher wurden ihnen abgenommen, sie starben namenlos auf der Insel.

Nach der Ankunft in Sortavala musste ich mir zunächst einen Fahrschein für den Retrozug nach Ruskeala besorgen. Der 02. August fiel auf einen Montag und es überraschte mich sehr, dass der sitzplatzpflichtige Zug so gut wie ausverkauft war. Im mitgeführten Speisewagen bekam ich einen der letzten Plätze. Der Zug mit der Dampflok L-3958 an der Spitze bestand aus fünf dunkelblauen Waggons, die an das Reisen in der Zarenzeit erinnern sollten. Was ich zu diesem Zeitpunkt noch nicht wusste: Eine knappe Stunde später folgte ein zweiter Dampfzug, geführt von L-2331 und sogar aus neun (!) Wagen bestehend. Die Fahrten entwickelten sich in kurzer Zeit zu einem echten Geheimtipp und sind auf die Ankunftszeiten der Nachtzüge aus Sankt Petersburg und Moskau abgestimmt.

Die Lokomotiven der Baureihe L trugen als erste nach dem Zweiten Weltkrieg gebaute Maschinen anfangs den Namen Pobeda (Sieg). Es wurden von dieser am meisten gebauten Lokomotivgattung der SŽD insgesamt 4.199 Exemplare gefertigt. Diese wurden von drei Lokomotivwerken produziert, der Lokomotivfabrik Kolomna (1.762 Maschinen), der Lokomotivfabrik Luhansk (2.048 Maschinen) und der Lokomotivfabrik Brjansk (389 Maschinen). Die Zweizylindermaschine ist eine Güterzuglokomotive der Bauart 1'E h2. Fünf Kuppelachsen sind fest im

Barrenrahmen, die Vorlaufachse in einem Bisselgestell gelagert. Einer Legende nach gab es mit den ersten Lokomotiven eine Reihe massiver Probleme. Als Stalin davon erfuhr, berief er eine Beratung im Kreml ein, auf der er verkündete, dass die Mängel schleunigst zu beseitigen seien und „... damit dem Genossen Lebedjanski seine bisherige Arbeit peinlich sei, soll die Lokomotive umbenannt werden und seinen Namen tragen“. Der Wahrheitsgehalt lässt sich heute nicht mehr überprüfen. Immerhin erhielt der Genosse Chefkonstrukteur später den Stalinpreis.

Bei sonnigem Wetter machte sich unser Zug um 10:40 Uhr auf den etwa einstündigen Weg nach Ruskeala. Die Reise führte zum großen Teil durch Wälder und bot nur wenig Abwechslung. Eine Ausnahme bildete der erste Halt an der auf einem Damm gelegenen Station Sortavala Zentrum.

Um 11:50 Uhr erreichte der Zug den Bahnhof Gornyj Park Ruskeala (Bergpark Ruskeala). Ziel der zahlreichen Touristen war der geflutete, ehemalige Marmorsteinbruch. Ende des 18. Jahrhunderts wurde das große Marmoraufkommen entdeckt und schnell erschlossen. In nur fünfzig Jahren wurden mehr als 200.000 Tonnen Marmor abgebaut, aus denen unter anderem die Fassade der Isaakskathedrale und die Fensterbänke der Eremitage in Sankt Petersburg sowie weitere Gebäude in Gattschina, Peterhof und Zarskoje Selo gefertigt wurden. Am Ende der Sowjetzeit ließ man den Steinbruch verkommen, alter Industrieschrott lagerte in ihm und er füllte sich nach und nach mit Wasser.

Ein russischer Geschäftsmann erkannte das Potenzial des verlassenen Steinbruchs und machte sich gemeinsam mit Einheimischen daran, die Natur vom Schrott zu befreien. Inzwischen können Besucher den rund 500 Meter langen und 110 Meter breiten See mit seinem smaragdgrünen Wasser per Boot erkunden. Am Ufer laden Höhlen zu Erkundungstouren ein und kleine Wälder zu Spaziergängen.

Mein Interesse galt jedoch in erster Linie der Eisenbahn. Überaus erstaunt erblickte ich am Ende der Bahnstrecke eine riesige Drehscheibe. Sie wurde offensichtlich erst vor kurzem fertiggestellt und war ohne weiteres in der Lage, die knapp 24 m langen Lokomotiven der Baureihe L aufzunehmen. Es ist sicher kein Problem, hier auch eine der mächtigen Lw mit ihrem sechsachsigen Tender zu drehen. Eine dieser Maschinen, die Lw-0522, befand sich während meines Aufenthaltes ständig unter Dampf (!) im Bw Sortavala, um bei Ausfall einer der beiden anderen Dampfloks einzuspringen. Neben der Drehscheibe befinden sich am Bahnhof Bergpark Ruskeala zwei hölzerne Bahnsteige sowie einige Formsignale zur Dekoration. Die Ankunft des zweiten Zuges, Rangierfahrten und das Drehen auf der Scheibe ließen mir die Zeit nicht lang werden.

Um 17:30 Uhr machte sich der Ruskeala-Express auf den Rückweg und erreichte Sortavala genau eine Stunde später.

Mein Koffer verbrachte den Tag in der Gepäckaufbewahrung des Bahnhofs. Nachdem ich die hierfür zuständige Mitarbeiterin gefunden hatte, ging es per Taxi zu meiner privaten Unterkunft. In einem relativ modernen Plattenbau stellte eine Lehrerin das ehemalige Zimmer ihrer erwachsenen Kinder zur Verfügung.

Der nächste Morgen brachte ein böses Erwachen. Mein letzter voller Tag in Russland war gleichzeitig der erste mit schlechtem Wetter. Die Wolken hingen tief und immer wieder peitschte der Regen gegen die Fensterscheiben. Zu allem Überfluss war kein Taxi zum Bahnhof aufzutreiben. Meine nette Gastgeberin organisierte eine Mitfahrgelegenheit bei einer Bekannten.

Eigentlich wollte ich heute den Zügen nach Ruskeala mit einem Taxi folgen und mich an Streckenaufnahmen versuchen. Der Bahnhofsvorplatz war jedoch wie leergefegt. Weder private noch offizielle

Taxis waren verfügbar. Dies und das unterirdische Wetter ließen mich umplanen. Aufnahmen bei der Ausfahrt aus Sortavala, die unweit des Bahnhofs als Denkmal aufgestellte Dampflokomotive ER-788-81 sowie das Bahnbetriebswerk mit seinem interessanten Wasserturm sollten mir die Zeit vertreiben. Ich hatte nicht unbedingt erwartet, mich im Bw vollkommen frei bewegen und fotografieren zu dürfen. Jedoch nahm keiner der Anwesenden Notiz von mir. Auf Grund des anhaltend schlechten Wetters kehrte ich zweimal im Bahnhofs Bistro ein, um mich etwas zu trocknen.

Um 20:20 Uhr ging es auf die Rückfahrt nach Sankt Petersburg. Die ersten Kilometer spannte sich eine Diesellok vor den Lastotschka ("Schwalbe") genannten Elektrotriebwagenzug, da die Strecke nicht durchgehend elektrifiziert ist. Vom Finnischen Bahnhof in Sankt Petersburg ging es dann direkt zum Flughafen. Der Rückflug führte wiederum über Moskau. Am Abend des 04. August traf ich wohlbehalten in meiner Heimat ein. Nach drei Nächten in verschiedenen Wagenklassen, der letzten Nacht in der Lastotschka und auf dem Flughafen habe ich das eigene Bett sehr genossen.

Rückblickend bin ich sehr froh, diese Reise unternommen zu haben. Neben den Sehenswürdigkeiten Sankt Petersburgs konnte ich drei Dampflokloketten im Betrieb erleben, wobei mich die mächtige P36 besonders beeindruckte.

#### Quellen:

- Wikipedia (Moskauer Bahnhof St. Petersburg, Ladogaer Bahnhof St. Petersburg)
- <https://www.geo.de/reisen/21515-rtkl-ruskeala-dieser-einst-verlassene-steinbruch-locks-nun-entdecker-aus-aller-welt>
- Rakow, W.A., Russische und sowjetische Dampflokloketten, Berlin 1988, transpress, VEB Verlag für Verkehrswesen, 328 S.
- Kuchenjev, M.L., Moskalev, L.M., Svatikov L.C., Ozhivshie Parovozi - Poslevoennije Serii, Moskwa 2010, Zheleznodorozhnoe Delo, 304 S.



LW-0522 auf der (unterdimensionierten) Drehscheibe des Bw Sortavala. Die Maschine kann nur an der Endstation Bergpark Ruskeala gedreht werden.