



Tekst og fotos af Frank Nielsen



At se den femkoblede CSD 534.0323 med godstog over broen ved Novina er et fantastisk skue. Broen er en ca. 30 meter høj granitstensbro, der går i en blød bue hen over dalen. Foto den 12. september 2003. Øvrige billeder i artiklen er taget på turen, der forløb den 11. - 14. september 2003.

Der er snart gået 15 år siden „murens fald“, men det gamle Østeuropa gemmer stadig på mange hemmeligheder. Nogle af disse hemmeligheder kom frem i dagens lys, da DJK Rejser arrangerede endnu en septemberudflugt denne gang til Tjekkiet og Tyskland (Sachsen).

Men lad os tage det fra begyndelsen: man møder op på Høje Taastrup station en torsdag morgen klokken „nogle timer før solopgang“ - for nogle var det endda ved at knibe, fordi DSB S-tog denne morgen havde arrangeret et møde med politiet på Ballerup station. Forpustet stavrer man op i bussen, som straks begiver sig mod Gedser.

Efter endnu et gensyn med de „kære, gamle“ Storebæltsfærger kører man i land i Rostock. Så går det sydpå i ca. 3 timer ad

motorveje, som endnu ikke er sat i stand til den standard, vi kender hjemmefra, men - du store kineser - jeg skal love for, at det er i gang. Med jævne mellemrum er al trafik samlet sammen i begge retninger i den ene side af motorvejen, fordi den anden er totalt gravet op og er ved at blive fornyet. Visse af disse stræk er over 10 km. lange.

Første stop bliver i *Woltersdorf* - en forstad til Berlin ca. 25 km. øst for centrum. Stedet udmærker sig i dag ved en række hyggelige spisesteder, en kanal og en badestrand. Der er stadig brolagte gader, og der kører en sporvogn i én af dem. Linie 87, som kommer fra S-bahn station Rahnsdorf, kører herud og ligner mest af alt noget, der er blevet glemt.

Efter indtagelse af frokost fortsætter vi i



Med DJK i Tjekkiet og Sachsen

bussen sydpå. Myldretid kendes ikke på motorvejene her sydøst for Berlin; der er simpelthen konstant to rækker køretøjer så langt øjet rækker. Ved „Schönefelder Kreuz“ går det galt, da et uheld på den anden side af horisonten har fået trafikken til at gå helt i stå. Her holder vi så i to omgange (ca. 25 min. hver gang).

Vi krydser grænsen til Tjekkiet ved Varnsdorf. Den direkte vej går i virkeligheden gennem Zittau ved den polske grænse, men vores chauffør (Henri igen-igen) har dårlige erfaringer med tidsforbruget med pas-kontrollen gennem Polen, så derfor kører vi en mindre omvej. Da vi kører ind i Tjekkiet, er det blevet buldrende mørkt. Skiltene langs vejen giver indtryk af, at det er en hovedvej vi kører på, men det kunne lige så godt være

vejen mellem Sønder Longelse og Illeboelle.

„Hotel Liberec“ i Liberec er et ganske nydeligt hotel, og der bliver tændt julelys i øjnene hos en del af rejseselskabet, da det viser sig, at der kører sporvogne i gaden lige udenfor. Vi er forsinkede, men via diverse mobiltelefonopkald er det lykkedes at forklare situationen, så aftensmaden er stadig varm, da den bliver serveret...

Næsten morgen er der ingen nåde. 7.30 afgår bussen mod Jablonec N. Nisouk, og ved Vratislavice bliver vi sat af, fordi der her er et glimrende fotosted, hvor man på én gang kan tage billeder af både sporvogne og regionaltog. Og ganske rigtigt: efter få minutter kommer et tovnogs sporvognstog kørende for fuld drøn rundt i kurven på det smalle spor. Det der med at sætte farten ned

i svinget, bruger man åbenbart ikke hér, så det ser faktisk både imponerende og halsbrækkende ud.

Lige ved siden af sporvognen kører regionaltoget til Zelezny Brod via Tanvald. Lokomotivføreren på det lille skinnebustog er nærmest ved at få et slagtilfælde, da han lige foran toget får øje på en større gruppe mennesker – hver med et fotografiapparat for ansigtet. Toget fortsætter rundt i kurven, hvor der åbenbart ligger en overkørsel. Man hører pludselig noget, der kunne lyde som et horn, bræge ud over dalen.

Senere på formiddagen bevæger vi os med bussen op nord for Liberec til Frydlant og Raspenava for at fotografere regionaltog og „andet godt“. Udenfor Raspenava tror jeg, at det første vi bliver imponerede over, er synet af et godstog forspændt to store diesellokomotiver af „brilletypen“ (type 753). Bag lokomotiverne kommer 40 (!) biltransportvogne med fire af de nyeste Skoda-modeller på hver.

Ventetiden til næste tog blev af nogle brugt til at gå ind på selve stationen i Raspenava. Man kan se at signalanlægget er blevet fornyet, og det hele styres nu fra den detacherede post i vestenden. Den lokale stationsbestyrer kommer ud fra sin post og kaster et inspicerende blik på den person, der kommer hen mod ham. Så opdager han, at personen har et fotografiapparat om halsen („åh, nej, endnu én af den slags!“), hvorpå han vender om og går ind igen. Stationsbygningen har engang rummet både kommandopost og endda en jernbanerestaurant, men det er tydeligt, at det er længe siden.

Næste tog er regionaltoget fra Liberec til Frydlant. Inde på stationen møder det et lille skinnebustog fra Frydlant, der kører ud til Jinrichovice. Der findes stadig et utal af småbaner i dette område, og nøgternt må man nok vælge at tolke det som et bevis på, at udviklingen i Østeuropa halter ca. 25 år bagefter.

Ved frokost er vi tilbage i Liberec, hvorfra eftermiddagens udflugt med dampstog skal ske. Forinden bliver der dog tid til lidt frokost, der i omregnet pris (2 bagels og 2 øl) andrager kr. 10,50. Der bliver også studeret klagørning af tog, hvilket vil sige at diverse regionaltog får tilpasset antallet af siddepladser ved, at der bliver flyttet rundt med samtlige tilstedeværende skinnebusbivogne – og dem er der ikke mangel på(!). Om det bliver bagpå en standard UIC-personvogn, en motorvogn eller en anden skinnebusbivogn tager man ikke så nøje.

Præcis kl. 12.22 afgår vores udflugtstog, og samtidig går al anden aktivitet på banegården i stå. Alle mand er af huse – ingen vil gå glip af dette imponerende skue – og imponerende er lige hvad det er. Det 5-koblede lokomotiv af typen 534 hører ikke til de mindste, man har set. Med tunge dampslag damper vi ud af byen og begiver os mod Česká Lipa. Undervejs er der ophold på de fleste mellemstationer, og vi får set at signal-systemerne også hér er blevet moderniseret næsten alle steder. Uniformerne er også flotte. Stationsbetyreren i Horni Ruzodol er en kvinde, men der er ingen tvivl om, at det



Rynoltice.



Rynoltice. Ja, det er stort!

er hende, som er stationsbestyrer, for ikke blot pulden, men også kanten på kasketten hele vejen rundt, er i en iøjnefaldende orange-rød farve.

Næste fantastiske skue er broen over dalen ved Novina. Broen er en ca. 30 meter høj granitstensbro, der går i en blød bue hen over dalen. Vi begiver os til fods over broen, fordi toget af hensyn til signalgivningen ikke kan rykke frem og tilbage på dette sted. Mens vi står og venter på den anden side, hører vi overtryksventilerne gå af på det store damplokomotiv. Her er der ikke tale om de hyggelige små „pffft“, vi er vant til hjemme fra. Det lyder snarere noget hen i retningen af tungt, hurtigtgående artilleri. Men så kommer toget også hen over broen, og anselige mængder film bliver brændt af.

Vi når frem til den hyggelige, lille „by“, Brništi (sådan staves det altså), med den store station. Her har der engang været læsestation for et større stenværk, der dog nu ligger helt spøgelsesagtigt hen. Vi bliver overhalet og krydset af nogle regionaltoget, og får rig lejlighed til at studere den lokale stationsbestyrer i aktion. For at afvikle tre togs passage går han ind og ud af „signalposten“ 10 gange.

Omkring kl. 16 er vi fremme i Česká Lipa, som er et pænt, stort jernbaneknudepunkt.

Her får vi lejlighed til endnu engang at opleve, hvilken betydning skinnebusbivogne har for den tjekkiske regionaltogetrafik, men vi får også prøvet at drikke kava, som er en slags kaffe. Man får udleveret et plasticrus, hvori der er kommet varmt vand og en skefuld af noget brunligt stof af „ubestemmelig herkomst“. Dertil hører der en plasticpind, som det tilrådes at røre rundt i substansen med, og så skal man lade det falde lidt ned, inden man drikker af det. Hvis man rører for kraftigt rundt, risikerer man at éns krus „synker sammen“.

Sådan et kæmpe-damplokomotiv som vores, skal også have vand på. En lokal brandbil holder da også klar med det fornødne, da vi ankommer, men efter lidt intern debat – rækkefølgen på de forskellige ting er vist ikke aftalt på forhånd – ender det med, at lokomotivet først løber omkring. Måske skal der så fyldes vand på – men nej – lokomotivet begiver sig i stedet mod det lokale depot, hvor der er en drejeskive. Forinden skal der dog først gøres noget ved et sandningsrør, og det er et fabelagtigt skue at se en fyrbøder bogstaveligt talt stå og banke op under lokomotivets bundramme med en kraftig jernstang. Senere – langt senere – bliver der fyldt vand på, og med næsten tre kvarters forsinkelse afgår vi tilbage mod Liberec.-

Vi får dog tid til at tage billeder ved broen ved Novina endnu engang, men tilbage i Liberec er det blevet mørkt. Vi tager afsked med „kæmpen“ og står nu foran en sporvognstur tilbage til hotellet. Sporvognene er holdt op med at køre to og to, og da vores ankommer, ser det ud til at resten af byen er på vej hjem med denne ene. Vi er flade i mere end én forstand, da vi endelig står ud.

Rejsearrangørerne er flinke. For at holde os i vanen afgår bussen næste morgen igen kl. 7.30. Vi skal nu til Zittau, men af hensyn til den før omtalte ekspeditionstid kører vi igen via Varnsdorf, og på visse stræk kører vi faktisk lige ved siden af banen, hvor damploket kørte i går. Det går hurtigere at komme ud af Tjekkiet end ind; og dog skal det lige bemærkes: hvad skal man med kvindelige, tjekke stationsbestyrere, når der findes ditto tjekke grænsebetjente?

Zittau ligger helt nede i det aller-sydligste hjørne af Sachsen, hvor grænserne mellem Tyskland, Polen og Tjekkiet støder sammen. Hvis man har tid til at studere byen nærmere, vil man opdage, at der er mange forskellige „kulturer“ på dette sted. Gennem de sidste blot 100 år er grænsen da også blevet flyttet nogle gange frem og tilbage



REKO-sporvogn ved Woltersdorf øst for Berlin.



Tatra-sporvogne ved Vratislavice.

Bertsdorf. Dobbelt udkørsel.



Motorvogn VT 137 322 fra 1927 foran remisen i Bertsdorf.



(Böhmen, Sachsen, Østrig-Ungarn, Sude-terland, Polen m.fl.). Men det vigtigste i denne sammenhæng er dog, at der mod syd fra byen stadig kører en lille 750 mm. (nu) museumsbane op i *Zittauer Gebirge*.

Ved bussens hjælp kører vi omkring i området nogle timer, mens vi tager billeder af damptogene på smalsporsbanen. Desværre har vejrguderne netop denne dag valgt at bruge netop de samme timer på at sprede en stille, sivende, vedholdende støvregn samme sted, men det lykkes da at få nogle ganske pæne billeder alligevel. I *Bertsdorf* forgrener banen sig i to: en del til *Kurort Oybin* og en anden til *Jonsdorf*, og i *Bertsdorf* kan man derfor få flotte billeder af den dobbelte udkørsel, med tog til de to endestationer samtidig. På stationen i *Bertsdorf* kan man også købe en ganske, udmærket *Bertsdorfer Bahnhofsbeer* med patentprop. Indtil flasken er tom, lyder det som en mindre eksplosion, hver gang man løsner proppen.

Vi får også nået at køre en tur med banen. Lokomotivet, der trækker toget, minder meget om dem, der kører i *Harzen*, bortset fra sporvidden. Bussen samler os op i *Jonsdorf* og kører tilbage gennem *Zittau* og næsten helt ned til grænsen ved *Neisse*-floden. Henover floden og ind i Polen går der

nemlig endnu en stor granitstensbro; denne er dog ikke lige så høj, men den er dobbeltsporet og længere. Den har stået her siden 1855 og er altså bygget i Østrig-Ungarsk tid. Mens regnen stille siler ned, står vi så og venter på ekspresen fra *Prag* til *Dresden*, og i sikker forventet stil lykkes det os at få besøg af *Grenzschutzpolizei* imens. Så mange mennesker i samlet flok så tæt op ad grænsen, kan man ikke undlade at kontrollere. Endelig kommer ekspresen; et flot skue henover den store bro, og prikken over i'et til sidst: for en sikkerheds skyld er der hængt to skinnebusbivogne bagpå.

Fra *Zittau* går turen nu nordpå igen. Vi kører via *Görlitz* til *Cottbus* og får på vejen oplevet lidt af det gamle Østtyskland - mest den del, der nu ligger uvirksom hen. Enorme huller i jorden (f.eks. 2 x 10 km. og mindst 70 m. dybt) vidner om dengang brunkul var det foretrukne brændstof. Kolossale gravemaskiner står „henkastet“ ved siden af og rustet op.

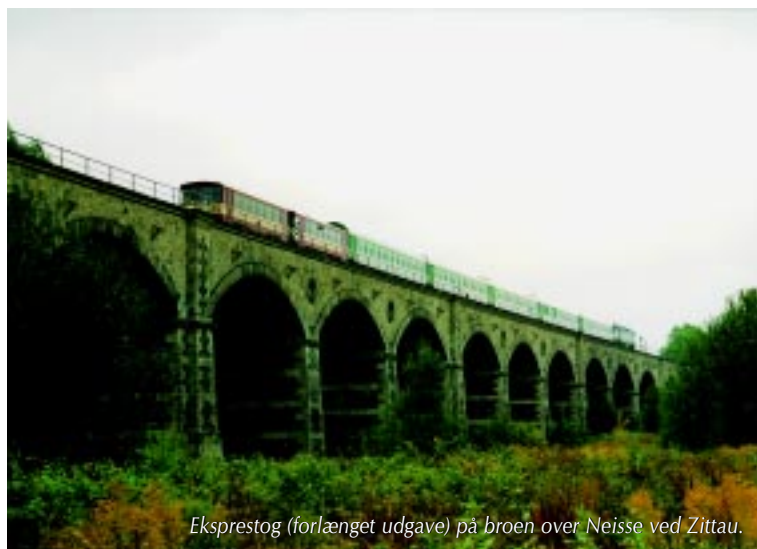
I *Cottbus* skal vi bo på „*Hotel Holiday Inn*“ (!), og næsten lige nedenfor dette hotel kører der også sporvogne. Trætte af lang dags rejse mod nat går nogle af deltagerne direkte op på deres værelser for at slappe lidt af inden middagen og i sikker forvisning om, at

man kan tage billeder af sporvognene næste dag, inden vi skal videre med bussen. Grim er derfor overraskelsen, da det viser sig, at sporvognene i *Cottbus* først kører fra kl. 12 om søndagen. Indtil da er der *Nachtverkehr*.

Søndag morgen har rejsearrangørerne flottet sig. Den planlagte afgang er først sat til kl. 8, og allerede inden vi går til ro, får vi yderligere en halv time foræret. Turen går til *Berlin*, og kort før kl. 11 bliver vi sat af i nærheden af *Alexanderplatz*. Herfra tager nogle ud til *Berlin Lichtenberg* for at se på toggangen dér. Andre tager på bytur, og det kan oplyses at man på ca. tre timer godt kan nå et se det, man skal se i *Berlin*: *Unter den Linden*, *Brandenburger Tor*, *Reichstagsgebäude*, den nye *Berlin Hauptbahnhof* under bygning, *Kaiser Wilhelm Gedächtnis Kirche* og *Kurfürstendamm*.

I løbet af eftermiddagen omdannes bussen mod *Rostock* til en slags sovebus. Vi er alle mætte af de store mængder af sansendtryk m.v.

Tak til *DJK Rejser* for endnu en flot tilrettelagt tur – vi er allerede nogle, der ser frem til næste års septembertur. Er der nogen, der endnu ikke har været med, så håber jeg, at ovenstående kan være med til at friste.



Eksprestog (forlænget udgave) på broen over Neisse ved Zittau.



Regionaltog ankommer til Ceská Lipa.