

『遠い日・ドイツへの旅』 林 保明



海外への旅は楽しい。最初ドイツに行ったのは1995年、もう四半世紀も昔になる。「都合10回くらい行ったのだろうか?」と思い数えて見ると、どうも9回らしい。

当初は戦後50年と言うこともあり戦争の痕跡を訪ねるのが目的だったが、その後は音楽・鉄道・技術・歴史と興味は尽きず、時間の許す限り周辺諸国を含め広範囲に歩き回った。ドイツに関係した写真展も3、4回開いている。

行く場所は大体決まっていて、いわゆる観光地ではなく、旧東ドイツ側のごく地味な街や工業都市、避暑地などが殆どだ。

できれば今年も行きたいと思うのだけれど、新型コロナウイルスとやらでどうも行けそうにない。

去年は新つれづれ草16号に載せたペーネミュンデを再訪した。しかし仕事の関係で夏休みが思うように取れず、ようやく行けたのは9月の末、天候が悪かったせいもあり、あまり収穫は無かった。雨模様の寒い陽気は秋と言うよりは初冬を感じさせた。

もっとも泊まったのが北ドイツ・ウゼドーム島のツィノヴィッツ・パレス・ホテルと言うクラシックなホテルで、レセプションがどこにあるのか分からない。階段を上がると、デスクを挟んで女性が2人おしゃべりをしていた。聞くとそこがレセプションで、デスクの椅子に座りながらチェックインをするのだった。（「昔の旅籠みたいだな〜?」と思った。）



V2ロケット試験場跡 (ペーネミュンデ)



ツィノヴィッツ・パレス・ホテル、3階右側のベランダのある部屋に泊まった。



調べてみるとウゼドーム島と言う場所は昔（第二次大戦前）、ベルリンから直通列車が出ている有名な避暑地だったようだ。ホテルの地下にはプールがあり、海岸にはバルト海に突き出た海上レストランがある。夕食後の腹ごなしにプールに行ったら水は冷たく、早々に引き上げてきてしまった。しかしベランダ付きの広い部屋と、天井が高く広々としたレストランでの食事は、古き良き時代を彷彿とさせた。

ツィノヴィッツでの贅沢な3日間、クラシックなホテルのゆったりとした雰囲気と、駅に併設された小さな博物館で見た昔のリゾート風景には夏の名残の暖かさがあっただけけれど、一旦外に出るとそのぬくもりは消え、哀愁を帯びた冷たい秋の景色があった。バルト海沿岸の冬の厳しさを垣間見た気がした。



ツィノヴィッツのメインストリート



栈橋の先には海上レストラン



Die Bäderbahn in der DDR

Bitte umsteigen!

Unter allergrößten wirtschaftlichen Schwierigkeiten begann schon wenige Jahre nach dem Krieg wieder Urlaubsverkehr. Schon 1950 wurde mit 75.000 Fernreisenden der höchste Vorkriegsstand von 1937 erreicht. Bis zur Wende 1990 waren jährlich rund 640.000 Urlauber auf der Insel. Hinzu kamen noch einmal ca. 70.000 Feriengäste, die mit 60 bis 100 Sonderzügen zur Insel gebracht wurden.

Nach Ankauf eines Schnellzuges in Wolgast Hafen musste 25 bis 30 Minuten später ein Personenzug in Wolgast Fähre abfahren und umgekehrt genauso. Dazu mussten die Reisenden einen 1 km langen Fußmarsch über die Brücke zurücklegen, um rechtzeitig den Anschluss zu erreichen!

Nächtliche Dienstreise gab es nicht. Die Züge fahren rund um die Uhr, sogar nachts verkehrte ein Personenzugpaar. Zu den Reisenden kamen auch Züge für Berufspendler hinzu. Unter den steigenden Zugzahlen litt der Oberbau der 37 km langen Strecke erheblich. Anfang der 70er Jahre erfolgte die Sanierung, nach deren Beendigung die Streckengeschwindigkeit auf 60 km/h angehoben werden konnte, so dass Zugleiste auf 1,5 Züge je Richtung und Tag anstieg.



1964 Wolgast (BRD) Foto: H. J. Helm, Bg. 1. Halbinsel



1970 Wolgast (BRD) Foto: H. J. Helm, Bg. 1. Halbinsel

Das kleinste Bahnbetriebswerk der Deutschen Reichsbahn

So könnte man das Bw Heringsdorf nennen. Bedingt durch die Insellage wurden hier Instandhaltungsarbeiten an Lokomotiven durchgeführt, die über das sonst übliche Maß hinaus gingen. Sogar Motoren- und Achswechsel wurden im Laufe der Jahre durchgeführt. Seit 1947 griff die DR dazu über, die Vielfalt der Lokomotiv-Gattungen zu bereinigen, um die Versorgung mit Ersatzteilen und Instandhaltungsarbeiten besser handhaben zu können. Für das Bw Heringsdorf fiel die Wahl auf die BR 56¹, die fast 20 Jahre als Zugmaschine auf der Insel im Einsatz war. Sie war als einzige ihrer Gattung mit Winz-Windtrieblichen ausgestattet.

Anfang der 1960er Jahre wurde sie von der BR 86 abgelöst, die bis zum Traktorenwechsel das Bild auf der Insel prägte, ebenfalls mit Windtrieblichen ausgerüstet. Die Strecke Zimmowitz—Penszowende wurde von Diesellokomotiven V36 und V23 bedient, da wegen des munitionskolonialen Gebotes, das sie durchfahren und fehlender Brandschutzreifen, Dampflok mit Braunkohlefeuerung nicht in Frage kamen.



1947 Wolgast (BRD) Foto: H. J. Helm, Bg. 1. Halbinsel

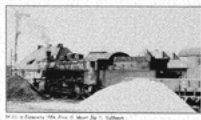


1960 Wolgast (BRD) Foto: H. J. Helm, Bg. 1. Halbinsel

Güterverkehr zwischen 1945 und 1993

Bis Anfang der 1950er Jahre verkehrte ein Güterzug mit Personenbeförderung (Gmp) und ein Nahgüterzugpaar täglich. Zu Beginn der 1960er Jahre konzentrierte man den Güterverkehr auf einige wenige aber leistungsfähigere Stellen. Stückgüter wurden von Anklam und Wolgast aus direkt per Lkw zum Empfänger transportiert.

Bedeutend war der Wagenladungsverkehr. Lebensmittel, Drogemittel, Brennstoffe (Kohle) und Baustoffe sowie Fisch gehörten hier zu den wichtigsten transportierten Gütern. Ein Nadelöhr botete dabei das Traktat in Wolgast. Wegen der Kapazität von 2 bis 3 Güterwagen pro Fahrt dauerte es lange, bis ein Zug zusammengestellt war. Bis 75.000 t die jährlich in 4.000 Güterwagen auf die Insel gebracht wurden, waren somit 8.000 Wagen zu traktieren.



1945 Wolgast (BRD) Foto: H. J. Helm, Bg. 1. Halbinsel



1970 Wolgast (BRD) Foto: H. J. Helm, Bg. 1. Halbinsel

Traktorenwechsel und »Ferkeltaxen«

Im Mai 1974 hielt es für alle Dampflok »Feuer aus«. Fortan bewegten Diesellokomotiven der BR 110 (heute 201) die Züge der Bäderbahn. Hinzu kamen bis 1989 zwei BR 106 (heute 340), die hauptsächlich für Güterzüge und Rangierarbeiten beim Trajekt in Wolgast eingesetzt wurden.

Auch für diese Maschinen war 1993 Schluss, denn mit dem Beginn des Stundentakts am 23. Mai 1993 modernisierte Triebwagen und zu Steuerwagen umgebaute Beiwagen der Baureihe 171 (heute 771/971), im Volksmund »Ferkeltaxen« genannt, eingesetzt. Sie prägen bis zum Jahr 2000 das Bild der Bäderbahn.



1974 Wolgast (BRD) Foto: H. J. Helm, Bg. 1. Halbinsel



1993 Wolgast (BRD) Foto: H. J. Helm, Bg. 1. Halbinsel

博物館展示 (東ドイツ時代、海水浴の鉄道)





写真リスト1 (ツィンヴィッツ)

1. ツィンヴィッツの海岸線,30 Sep,2019
2. V2ロケット試験場跡,29 Sep,2019
3. ツィンヴィッツ・パレス・ホテル,30 Sep,2019
4. ホテルのレセプション,30 Sep,2019
5. メインストリート,30 Sep,2019
6. バルト海の海上レストラン,30 Sep,2019
7. バルト海の栈橋,30 Sep,2019
8. 博物館展示 (東ドイツ時代、海水浴の鉄道),30 Sep,2019
9. 靴屋の店先,30 Sep,2019
10. ツィンヴィッツの海岸線,30 Sep,2019







一方ベルリンの街は寒かったけど明るくなっていた。街の雰囲気随分変わった気がした。基本的には昔の町並みが残っていると思うのだけれど、旧東独側で良く見られた工事中の懐かしい景色は少なくなり、全体に開放的で明るい感じがした。

しばらく歩き回って夜になると、その理由は街を走る乗り物の色（黄色）とその新しさにある気がしてきた。

木造車混じりで走っていたSバーン（快速電車）はすべて鋼製の新しい車両となり、トラム（路面電車）も大きな窓の新しい低床車になっていた。試しにトラムに乗り込んでみると、車内も明るく広々として気持ちよかった。

しかし何か物足りない気がして、昔良く写真を撮った駅に出かけてみた。そこは乗換駅でホームに花屋があったのだけれど、さすがにもうその姿はなかった。通勤の行き帰りに花を買う風習は無くなってしまったのだろうか？

ホテルから中心地へ電車で行き来する折に目にする、ベルリンの街や駅の雰囲気が好きだったのだけれど…、少し寂しい気がした。



ベルリン市内を走るトラム

写真リスト2 (ベルリン)

11. フィルハーモニー, 30 Sep, 2018
12. 赤の市庁舎 , 5 Oct, 2019
13. アレクサンダー広場, 6 Oct, 2019
14. 同上
15. 車内風景 , 5 Oct, 2019
16. オストクライツ, 27 Aug, 2001
17. 同上
18. Uバーンの駅, 25 Aug, 1995
19. ヴァンゼー駅, 25 Aug, 1995
20. マリアレギナ殉教教会, 24 Aug, 1995
21. プレッツェンゼー記念館, 24 Aug, 1995





Sバーン オストクライツのホーム 2001





Uバーン Kurfursten-str 1995



『ベルリンの夏』（2010年の写真展より）

最初にドイツに行ったのは確か15年前なのだけど、ベルリン市内を走るバスや電車には冷房が無かった。日本で言う山手線のようなSバーンが、扉を開け放して走っていたり、その開け放たれた床に座って足を投げ出している人さえ見かけた。何が起ころうと責任は個人にあるという国なのだろうか？、もっとも、この暑さでは冷房なしで閉め切って走ることなど出来ないだろうけど…。

そんな暑い日差しの中、戦争の痕跡を訪ねて、カメラを持ち市内を歩き回った若き日々があった。（もうそれほど若くは無かったけど!?)

この頃の写真には縦構図が多い。初めての写真展『見えたもの・見えなかったもの』（1996年）は半分ほどが縦構図の写真だった。被写体にのめりこんで撮っていたのだろう。日差しと共に気持ちも熱かった気がする。

そんな夏の照り返しの中、プレッツェンゼー処刑場へ出かけて行った。ヒトラーに反抗したドイツ人が処刑されたところだ。小田実が「わが心の旅」（※1）で熱く語っていた気持ちにほだされて出かけて行った。

途中、マリア・レギナ殉教教会にも立ち寄ろうと、ツーリスト・インフォメーションで場所を確かめてバスに乗った。教えてもらった教会はすぐに見つかった。華やかに着飾った女性とダークスーツの男性が大勢いた。「何か雰囲気が違うな…?」と思って見回すと、その人垣の中心には花嫁の姿があった。

結婚式に紛れ込んでしまったようだ。そばに居たカップルに地図を見せて、印を付けてもらった場所を確かめると、ここだと言う。「マリア・レギナ?」、「ノーノー×…」、「ありゃー、困ったなあ…?」と思ったら、男性の方が地図を覗き込み教会を探している。（こんな小さな字で分かるかな…?）と思いつつ渡してみると、「Here!」と行って指差した場所に確かにマリア・レギナと書いてあった。「ワァ～オ!、ダンケシェーン!」

再びバスに乗り、3つほど先の停留所で降りて地図に示された道を辿ると、プレッツェンゼーで処刑された人々が祭られているシンプルで美しい教会が、真っ青な空と夏の強烈な日差しの下にあった。

※1：NHK BS 1993年放映



