

Auf schmaler Spur durch Polen Schmalspurbahnen und Schmalspurmuseen in Polen

Reisen nach Polen

Mit dem Beitritt Polens zur EU und zum Schengen-Raum sind die Personenkontrollen an der deutsch-polnischen Grenze entfallen, stichprobenartige Kontrollen oder die temporäre Wiedereinführung von Grenzkontrollen sind jedoch möglich. Für die Einreise reicht der Personalausweis.

„Polnische Wirtschaft“, Wodka, gestohlene Autos. Was dem Durchschnittsdeutschen zu Polen einfällt, war und ist von Vorurteilen und Klischees geprägt. Jedenfalls dann, wenn er noch nie in Polen war.

Ich konnte vom alldem so rein gar nichts wiederfinden, was mir im Westen in den 1970er Jahren in der Schule im Erdkunde- und Geschichtsunterricht und auch noch danach versucht wurde über Polen zu vermitteln. Auch von der abfällig gemeinten „polnischen Wirtschaft“, die mir Kollegen näherbringen wollten, die während des Krieges aus den „deutschen Gebieten“ geflohen waren, habe ich nichts vorgefunden. Genau das Gegenteil war der Fall.

Es gibt reichlich Positives zu berichten über unser Nachbarland. Was ich dort vorfand waren weite Strände, tiefe Wälder, stille Dörfer, ungezählte Seen, romantische Altstädte und vorbildlich wiederaufgebaute Städte, wie Breslau, Warschau oder Danzig, die im Zweiten Weltkrieg fast vollständig zerstört waren. Den Wiederaufbau dieser Städte haben ganz allein die Polen bewältigt.

Die vier Siegermächte hatten sich im Potsdamer Abkommen von 1945 darauf geeinigt, dass die Sowjetunion aus der sowjetischen Besatzungszone im Osten Deutschlands entschädigt wird und Polen einen Anteil zukommen lässt. Die sowjetischen „Befreier“ setzten in Polen jedoch eher auf Demontage und Abtransport in die Sowjetunion, als auf Wieder-

aufbau. Nicht nur den östlichen Landesteil haben die Sowjets von Polen „befreit“, auch Infrastruktur wie Schienen, Schienenfahrzeuge und so manche Industrieeinrichtung verschwand auf Nimmerwiedersehen Richtung Sowjetunion.

Polen hat sich seit den ersten (teilweise) demokratischen Wahlen am 4. Juni 1989 entwickelt und manchmal muss man auch feststellen, dass es einige westliche Länder innerhalb der EU inzwischen überholt hat.

Es mag nur ein ganz persönlicher Eindruck sein, aber ich merkte es bereits kurz nach Passieren der Grenze, dass ich in Polen bin. Plötzlich fährt man auf intakten Autobahnen mit gepflegten Grünstreifen und trifft auf saubere Sanitäreinrichtungen auf den Rastplätzen.

Gefunden habe ich in Polen auch – teilweise mit Vorsicht und Vorbehalten, die für mich angesichts der polnisch-deutschen Geschichte verständlich sind – eine Gastfreundschaft. Leider ist bei einigen Deutschen aber auch 80 Jahre nach Kriegsende der Revisionismus immer noch vorhanden. Wer sich in Polen wie ein Gast benimmt, der wird zu- meist auch eine Gastfreundschaft finden.

Was Polen gar nicht mögen, wenn man von sich aus politische Diskussionen beginnt oder versucht die „Welt zu erklären“. Viel zu oft hat das polnische Volk solche Einmischungen erdulden müssen und viel zu oft lag die einzige Hoffnung der polnischen Bevölkerung in den Worten „Jeszcze Polska nie zginęła“ („Noch ist Polen nicht verloren“). Diese Redensart entwickelte sich aus den Worten der Anfangszeile der polnischen Nationalhymne „Mazurek Dąbrowskiego“, die Józef Wybicki im Jahr 1797 gedichtet hat. Seit dem 26. Februar 1927 ist Mazurek Dąbrowskiego die offizielle Nationalhymne Polens.

▼ Zug von Venedig (Wenecja) nach Gasawa. Früher konnte man von hier sogar nach Rom (Rzym) fahren.



Name der Bahn	Lage Woiwodschaft	Spur- weite	Streckenlänge 2024 [km]	Passagiere 2024 [in Tausend]
Gesamt	–	–	439,0	917,6
Elker Schmalspurbahn Elcka Kolej Wąskotorowa	Warminsko-Mazursk Ermland-Masuren	750 mm	15,2	17,8
Gnesener Schmalspurbahn Gnieźnieńska Kolej Wąskotorowa	Wielpolskie Großpolen	750 mm	3,8	1,8
Pendlerbahn Kalisz Kaliska Kolej Dojazdowa	Wielpolskie Großpolen	750 mm	8,0	21,1
Maltanka-Parkeisenbahn (Posen) Kolejka Parkowa Maltanka	Wielpolskie Großpolen	600 mm	3,6	118,0
Pleszewska Kolej Dojazdowa Pleszewska Kolej Dojazdowa	Wielpolskie Großpolen	750 mm	4,0	1,0
Schmiegeler Kreisbahnen Smigielska Kolej Wąskotorowa	Wielpolskie Großpolen	750 mm	7,0	3,4
Schrodaer Kreisbahn Sredska Kolej Powiatowa	Wielpolskie Großpolen	750 mm	14,0	25,1
Kreisbahn Wyrzysk (Białośliwie) Wyrzyska Kolej Powiatowa (Białośliwie)	Wielpolskie Großpolen	600 mm	12,5	5,0
Świętokrzyska-Schmalspurbahn (Ciuchcia Express Poniemie)	Świętokrzyskie Heiligkreuz	750 mm	18,0	9,0
Starachowice-Schmalspurbahn Starachowicka Kolej Wąskotorowa	Świętokrzyskie-Maz. Heiligkreuz/Masowien	750 mm	20,0	3,5
Waldbahn Bieszczady Bieszczadzka Kolej Lesna	Podkarpackie Karpantenvorland	750 mm	15,0	158,0
Schmalspurbahn Przeworsk Przeworska Kolej Wąskotorowa	Podkarpackie Karpantenvorland	750 mm	46,2	35,4
Zniner Kreisbahn Zninska Kolej Powiatowa	Kujawsko-Pomors Kujawien-Pommern	600 mm	12,0	76,9
Weichsel-Schmalspurbahn Nadwiślańska Kolej Wąskotorowa	Lubelskie Lublin	750 mm	18,8	16,7
Piaseczno-Schmalspurbahn Piaseczyńska Kolej Wąskotorowa	Mazowieckie Masowien	1000 mm	15,0	16,0
Museumsbahn Sochaczew Sochaczewska Kolej Muzealna	Mazowieckie Masowien	750 mm	17,6	21,9
Schmalspurbahn Krośnicka Krośnicka Kolej Wąskotorowa	Dolnosslaskie Niederschlesien	750 mm	3,3	0,0
Schmalspur-Waldbahnen (Białowieża) Wąskotorowe Kolejki Leśne (Białowieża)	Podlaskie Podlachien	600 mm	17,1	11,9
Wigry-Schmalspurbahn Wigierska Kolej Wąskotorowa	Podlaskie Podlachien	600 mm	18,0	keine Daten
Militärische Schmalspurbahn (Hel) Wojskowa Kolej Wąskotorowa (Hel)	Pomorskie Pommern	600 mm	1,0	3,7
Neuteich-Liessauer Kleinbahn Zulwaska Kolej Dojazdowa (ZKD)	Pomorskie Pommern	750 mm	32,0	88,3
<i>Schmalspurbahn Krośniewice</i> <i>Krośniewicka Kolej Wąskotorowa</i>	<i>Lubuskie</i> <i>Provinz Łódź</i>	<i>750 mm</i>	<i>geschlossen</i>	<i>-</i>
Schmalspurbahn Rogów–Rawa–Biała Kolej Wąskotorowa Rogów-Rawa-Biała	<i>Lubuskie</i> <i>Provinz Łódź</i>	750 mm	49,0	19,2
Oberschlesische Schmalspurbahn Gornoslaskie Koleje Wąskotorowe	Slaskie Schlesien	785 mm	21,0	25,3
Schmalspurbahn Rudy Rudy Kolejka Wąskotorowa	Slaskie Schlesien	785 mm	7,0	51,2
<i>Park-Schmalspurbahn (Chorzów)</i> <i>Parkowa Kolej Wąskotorowa (Chorzów)</i>	<i>Slaskie</i> <i>Schlesien</i>	<i>785 mm</i>	<i>geschlossen</i>	<i>-</i>
Köslin–Belgarder Kleinbahnen Koszalinska Kolej Wąskotorowa	Zachodniopomors Westpommern	1000 mm	20,0	17,4
Greifenberger Kleinbahn Nadmorska Kolej Wąskotorowa	Zachodniopomors Westpommern	1000 mm	39,9	161,7
<i>Stargarder Nahverkehrsbahn</i> <i>Stargardzka Kolej Dojazdowa</i>	<i>Zachodniopomors</i> <i>Westpommern</i>	<i>1000 mm</i>	<i>geschlossen</i>	<i>3,0</i>

Polen und Polens Schmalspurbahnen



Die Republik Polen ist ein Staat in Mitteleuropa der zwischen der Ostsee im Norden, den Sudeten und den Karpaten im Süden und größtenteils im Weichsel- und Oderbecken liegt. Im Norden grenzt Polen an Russland (Kaliningrad/Königsberg) und Litauen, im Osten an Weißrussland und die Ukraine. Der Süden bildet die Grenze zur Slowakei und der Tschechischen Republik und im Westen grenzt Polen an Deutschland. Der größte Teil im Norden wird durch die Ostseeküste begrenzt. Die Grenzen zur Ukraine, Weißrussland und Russland sind zugleich Außengrenzen der Europäischen Union, des Schengen-Raums und der NATO.

▲ Kleinbahnromantik
mit Herbstfärbung bei
der Kolejka Parkowa
Maltanka im Oktober
2022.

Durch die drei polnischen Teilungen Ende des 18. Jahrhunderts von den Nachbarstaaten (Preußen, Österreich und Russland) wurde Polen seiner Souveränität beraubt.

Preußen erhielt mit dem Land zwischen den Flüssen Weichsel, Bug und Memel mit der Hauptstadt Warschau erstmals nur von Polen besiedeltes Land. Russland verlegte seine Grenze noch weiter nach Westen, bis an Bug und Memel. Österreich sicherte sich den „Rest“, indem es sich das Land zwischen Bug und Pilica mit Krakau und Lublin aneignete.

Diese dritte Polnische Teilung im Jahre 1795 bedeutete zugleich das Ende bzw. die Auflösung des Staates Polen. Das ursprünglich 733.500 km² große Land war zu knapp 20 % an Preußen, zu mehr als 60 % an Russland und zu rund 18 % an Österreich gegangen.

Mit der Auflösung des Staates Polen konnten die Teilungsmächte jedoch die polnische Nation zu keiner Zeit wirklich auslöschen. Vielmehr belasteten die Teilungen zunehmend das Verhältnis zwischen den Völkern im östlichen Mitteleuropa. Erst nach 123 Jahren erlangte Polen mit dem „Versailler Ver-

trag“ im Jahre 1918 seine Unabhängigkeit zurück. Bis zum Überfall Polens durch die deutsche Wehrmacht am 1. September 1939 dauerte diese jedoch nur 21 Jahre.

Der Einmarsch der Deutschen Wehrmacht und der Roten Armee am Beginn des Zweiten Weltkrieges und deren Besatzungsherrschaft kostete Millionen polnischer Bürger, insbesondere Juden, das Leben. Viele Städte Polens waren komplett zerstört. Infolge des Krieges kam es 1945 zur „4. Teilung“ durch die Westverschiebung Polens. Als „Volksrepublik“ stand Polen unter sowjetischem Einfluss. Mit der „Solidarność-Bewegung“ und den ersten (fast) freien Wahlen erlebte das Land 1989 einen politischen und wirtschaftlichen Systemwechsel.

Polens Staatsgebiet bedeckt heute eine Fläche von 312.696 km² und ist damit das neuntgrößte Land in Europa sowie gemessen nach der Bevölkerungszahl mit rund 38 Millionen Einwohnern das achtgrößte. Seit 2004 ist Polen Mitglied der Europäischen Union und eine starke Wirtschaftskraft in Mitteleuropa.

Auch nach dem starken Wachstum des Individualverkehrs in den letzten zwei Jahrzehnten spielt der

Schienenverkehr in Polen immer noch eine wichtige Rolle. Die polnische Eisenbahngesellschaft PKP gehört zu den größten europäischen Eisenbahngesellschaften mit über 23.420 km Schienennetz. An der polnischen Ostgrenze trifft das europäische Normalspurnetz auf das russische Breitspurnetz. Daneben gibt es noch zahlreiche Schmalspurstrecken mit überwiegend Museums- oder Touristikbetrieb.

Der Bau von Eisenbahnstrecken in Normalspurweite von 1435 mm erfordert einen erheblichen finanziellen Aufwand. Dies gilt sowohl in Bezug auf die Baukosten, wie auch für ihre weitere Nutzung. Schmalspurige Bahnen sind einfacher und billiger zu bauen als Normalspurbahnen. Bei den kleineren Wagen ist der Radstand kürzer, womit engere Bogenradien befahren werden können. Die kleineren und leichteren Fahrzeuge ermöglichen einen sparsameren Oberbau. Schmalspurbahnen wurden vor allem dort gebaut, wo der Bau von Normalspurstrecken nicht rentabel war. Darüber hinaus hatten sie viele Vorteile, die die Normalspurbahnen nicht hatten: Sie waren schneller und billiger zu bauen und zeichneten sich durch niedrigere Betriebskosten aus.

Diesen Umstand begründen leichtere Schienen, kleinere Abmessungen, Anzahl der Schwellen, einfachere Sicherungssysteme sowie die Tatsache, dass Brücken und Durchlässe auch aufgrund der niedrigeren Achslasten ebenfalls deutlich bescheidener ausfallen können. Zudem waren die Strecken überwiegend nur eingleisig. Dadurch nahmen sie deutlich weniger Platz in Anspruch und es war einfacher, Gleise durch schwierige Wald- oder Feuchtgebiete zu führen.

Auch Polen verfügte mit seinen Schmalspurbahnen in den unterschiedlichen Regionen über ein Netz von Schmalspurbahnen unterschiedlicher Spurweiten. Noch heute sind auch an den unterschiedlichen Spurweiten die preußischen, österreichischen und russischen Interessen am polnischen Kleinbahnnetz sichtbar. Sie sind heute wertvolles historisches und kulturelles Erbe mit einer reichen Vergangenheit und einer sehr wechselvollen Geschichte. Oft wurden die Bahnen in unzugänglichen Gegenden, für den Bergbau oder für militärische Zwecke gebaut. Im Personenverkehr waren sie der Anschluss an den „Rest der Welt“.

Im Jahre 2001 wurde die Polnische Staatsbahn PKP gesetzlich verpflichtet, die zahlreichen Schmalspurbahnen des Landes in private oder kommunale Hände zu geben oder sie zu schließen.

Es sah so aus, als wäre die wechselvolle Geschichte der polnischen Schmalspurbahnen damit beendet worden. Doch es kam anders: In den Regionen hatten die Stadt- und Kreisparlamente inzwischen den Wert ihrer Schmalspurbahnen für die ländliche Infrastruktur und den Tourismus erkannt. Erste Privatisierungen wurden durchgeführt. Durch neue, kommunale Strukturen und Betreiber lebten viele Strecken fort. Hauptaufgabe wurde der Museums- oder Touristenbetrieb. Einige Strecken werden sogar auch im öffentlichen Personen- und Güterverkehr weiterbetrieben.

Allzuviel ist nicht übrig geblieben von der einstigen Vielfalt und Romantik der polnischen Schmalspurbahnen und so muss man schon genauer hinschauen, um eine Schmalspurstrecke mit (einigermaßen) authentischen Fahrzeugen in Polen zu finden. Der-



◀ Die Dampflokomotiven vom Typ Las wurde in den Jahren 1947 bis 1948 von der Lokomotivfabrik Fablok in Chrzanów gebaut. Diese Las läuft auf 785 mm-Spur bei der Rudy Kolejka Wąskotorowa.



15 Mar 2025 © Stepmap, 123map • Daten: Natural Earth / OpenStreetMap, Lizenz ODbL 1.0

STEPMAP

zeit erhalten viele Schmalspurbahnen ein zweites Leben und das alles dank ehrenamtlicher Helfer und Eisenbahnbegeisterter. Mit großem Engagement wird die zerstörte Infrastruktur wieder aufgebaut.

Einige mögen diese Museums- und insbesondere Touristikbahnen nicht mehr als Schmalspurbahnen ansehen und auch ich finde es schade, dass alten Wagen durch den Umbau in offene „Frischluftwagen“ das historische Aussehen genommen wurde. Allerdings sollte man bei solchen Bewertungen auch berücksichtigen, dass mit dem alleinigen Erhalt von Historie kein Betrieb finanziert werden kann und Tatsache ist wohl auch, dass es viele Strecken ohne diese Art von Tourismus nicht mehr geben würde und die Fahrzeuge längst verschrottet wären.

Von einigen dieser Schmalspurbahnen, die ich in den Jahren 2022 und 2023 besucht habe, soll hier berichtet werden. Für 2025 ist eine weitere Reise zu den polnischen Schmalspurbahnen zwischen Posen, Lodz und Warschau geplant, so dass mit einer Fortsetzung gerechnet werden kann. Selbstverständlich können diese Berichte nur einen Teil der zahlreichen polnischen Schmalspurbahnen abbilden und sollen/können keinen Anspruch auf Vollständigkeit erheben. Es sollte auch klar sein, dass diese Schmalspurbahnen inzwischen fast alle Museumsbahnen geworden sind. Erfreulich ist aber wohl in jedem Fall, dass es sie noch gibt. Dass es in Polen inzwischen wieder ein großes Interesse an den einst so wichtigen Schmalspurbahnen gibt, zeigt die Statistik aus dem Jahr 2024:

- ▶ 8 aktive Dampflokomotiven
- ▶ 829 Lokomotiven und andere Fahrzeuge – das älteste Fahrzeug ist rund 130 Jahre alt
- ▶ 918.000 Passagiere befördert
- ▶ 439 km Streckenlänge – davon 61,9 % in der Spurweite 750 mm

Wer sich einen umfassenderen Eindruck von den Schmalspurbahnen Polens machen möchte, dem sei der „Atlas Kolei Wąskotorowych“ der Autoren Paweł Korcz und Ryszard Pyssa empfohlen. Erschienen ist dieses Buch in polnischer Sprache im Jahr 2019 beim „Kolpress-Verlag“ unter der ISBN 978-839430752-3. Der in deutscher Sprache erschienene „Reiseführer zu den Schmalspurbahnen in Polen“ des Fern-Express-Teams (Röhr-Verlag 1998 - ISBN 3-88490-228-8) ist leider nur noch vereinzelt – gebraucht – im Antiquariat erhältlich.

Die „Polska Organizacja Turystyczna“ gibt gemeinsam mit „Urząd Transportu Kolejowego“ jährlich (meist ab Mai) eine Übersicht über Schmalspurbahnen in Polen unter den Titel „Poznaj polskie koleje wąskotorowe“ heraus. Diese Broschüre gibt neben einem guten Überblick über Schmalspurbahnen im Betrieb und auch Informationen zu Strecke und Fahrzeugen. Die Broschüre kann als PDF von der Internetseite <https://utk.gov.pl/> heruntergeladen werden.

Weitere Informationen und Statistiken findet man auch unter dieser Internetadresse:

<https://dane.utk.gov.pl/sts/infrastruktura/koleje-waskotorowe/21223.Koleje-waskotorowe.html>



▲ Eine beliebte Fotostelle bei der Średzka Kolej Powiatowa ist die Brücke an der Straße „Topolowa“ in Śnieciska.

▼ Auch nach 100 Jahren macht die kleine Borsig Bn2t noch mächtig Dampf, wie hier bei einer Foto-Sonderfahrt im September 2022 bei der Parkeisenbahn Maltanka.

