

## UNMIK<sup>1</sup> Railways Kosovo

Es ist 06.20 Uhr an einem Sonntag im August 2006. Ich sitze in Pristina in einem alten Abteilwagen der Mazedonischen Eisenbahn und warte, daß sich der Zug Richtung Skopje in Bewegung setzt. Noch sind die Temperaturen angenehm, es deutet aber alles darauf hin, daß es wieder ein extrem heißer Sommertag wird.



**Abbildung 1: Hauptbahnhof Pristina - Straßenansicht**

Daß ich in diesem Zug sitze, verdanke ich einem Zufall. Auf einer Motorradtour vom Kosovo nach Deutschland traf ich Ende Juli 2006 in einem Hotel in Mojkovac (Montenegro) Herrn Koch, den Herausgeber dieses Magazins, der nur 20 km von meinem Wohnort in Deutschland entfernt wohnt. Und wie es so ist, wenn sich „Nachbarn“ im Ausland treffen – man redet miteinander.

Als Herr Koch von meinem beruflich bedingten Aufenthalt im Kosovo hörte, bat er mich, einige Informationen zum Thema Eisenbahn im Kosovo zu besorgen. Und da ich selber gerne Reiseberichte schreibe, normalerweise über meine Motorradtouren, entstand daraus die Idee zu dieser Reise mit UNMIK Railways Kosovo von Pristina, der Hauptstadt des Kosovo und Sitz der UNMIK, nach Skopje, der Hauptstadt Mazedoniens.

---

<sup>1</sup> UNMIK – United Nations Mission In Kosovo, seit 1999 auf Grundlage der UN Resolution 1244 die Übergangsverwaltung im Kosovo, der bislang völkerrechtlich noch ein Teil Serbiens ist, bis zur endgültigen Klärung des völkerrechtlichen Statuses

Inzwischen ist es 06.24 Uhr. Abfahrtszeit. Ich höre das Pfeifen des Bahnbediensteten und dann setzt sich der Zug, bestehend aus einer imposanten Diesellok, dem Abteilwagen der Mazedonischen Eisenbahn und zwei Großraumwagen der UNMIK Railways Kosovo, pünktlich in Bewegung.

Obwohl Pristina die Hauptstadt des Kosovo ist, gibt es hier nur einen winzigen Bahnhof mit zwei Gleisen. Bahnsteige, wie man sie aus Deutschland kennt, gibt es hier nicht. Nur Betonplatten zwischen den Gleisen.



**Abbildung 2: Der Zug nach Skopje wartet im Bahnhof Pristina auf die Lok**



**Abbildung 3: Rangiervorgänge kann man im Bahnhof Pristina "hautnah" miterleben**

Die Waggons und auch die Lokomotiven der UNMIK Railways Kosovo stammen aus Spenden, überwiegend aus Skandinavien. Speziell den Personenwaggons sieht man an, daß sie ihre besten Zeiten lange hinter sich haben.



Abbildung 4: Die Personenwaggons der UNMIK Railways Kosovo von aussen ...



**Abbildung 5: ... und innen**

Am Rand von Pristina hält der Zug das erste Mal. Eine kleine Betonplattform bildet hier den Bahnsteig. Anschliessend geht die Fahrt weiter nach Kosovo Polje.

Kosovo Polje verfügt über einen überdachten Bahnhof mit mehreren Bahnsteigen. Hier befindet sich auch die Hauptverwaltung der UNMIK Railways Kosovo, wo ich in der Woche zuvor den Commercial Director der Gesellschaft, Herrn Besim Asllani, getroffen habe, um von ihm Informationen über die Eisenbahn im Kosovo zu bekommen.

Herr Asllani erzählte mir von den beiden vorhandenen Personenzugstrecken, die zur Zeit im Kosovo betrieben werden. Die eine verbindet die Grenze zu Mazedonien im Süden mit der Grenze zu Serbien im Norden, die andere – und in einem Zug dieser Verbindung sitze ich gerade – verbindet Pristina mit Skopje.

Durch diese Zugverbindungen sind die in der östlichen Ebene des Kosovo gelegenen Städte Leposavic, Mitrovica, Pristina, Kosovo Polje, Lipljan, Ferizaj und Kacanik zu erreichen. Eine Personenzugverbindung zu den Städten Peja, Prizren und Djakova in der westlichen Ebene gibt es nicht, dort verkehren nur unregelmäßig mehrmals im Monat Militär- und Güterzüge.



**Abbildung 6: Wartender Personenzug im Bahnhof von Kosovo Polje**

Der Aufenthalt im Bahnhof Kosovo Polje dauert etwas länger. Hier steigen deutlich mehr Personen zu als zuvor in Pristina.

Nachdem sich der Zug wieder in Bewegung gesetzt hat, passieren wir das Instandsetzungswerk der UNMIK Railways Kosovo. Auch dieses habe ich in der Woche zuvor besucht. Leider sind die dort gemachten Fotos mit einer professionellen Digitalkamera, unter anderem von einer nagelneuen Rangierlok, einer Spende aus Deutschland, aufgrund eines Bedienungsfehlers nichts geworden. Zum Glück hatte ich auch meine kleine Digitalkamera dabei.

Das Instandsetzungswerk macht insgesamt eher einen frustrierenden Eindruck. Alte Lokomotiven rosten dort vor sich hin. In einer Halle steht ein alter Personenwaggon. Alte Fahrgestelle stehen auf den Reparaturgleisen.



Abbildung 7: Rostende Loks im Instandsetzungswerk Kosovo Polje



**Abbildung 8: Personenwaggon in einer Halle des Instandsetzungswerks**



**Abbildung 9: Fahrgestell auf einem Reparaturgleis der Halle**

Durch die Felder geht die Fahrt mit dem Zug weiter Richtung Lipjan, der nächsten Station. Zuvor passieren wir jedoch noch ein Cargoterminal der UNMIK Railways Kosovo. Auch hier der gleiche trostlose Eindruck wie im Instandsetzungswerk. Dutzende Güterwaggons rosten vor sich hin. Allerdings gibt es auch in Betrieb befindliche Container- und Tankwaggons zu sehen.



Abbildung 10: Hinweisschild zum Cargoterminal der UNMIK Railways



**Abbildung 11: Containerverladung am Cargoterminal**

Auf den Wiesen rechts und links der Eisenbahntrasse sieht man regelmässig Störche und Reiher auf der Futtersuche. Aber auch streunende Hunde, ein großes Problem im Kosovo, kann man beobachten.

Ständig ist das laute Pfeifen der Lokomotive zu hören, wenn sie sich wieder einem der vielen unbeschränkten Bahnübergänge nähert.

Nach kurzer Fahrt erreichen wir die serbische Enklave Lipljan. Der Aufenthalt ist nur kurz, dann setzt sich der Zug wieder in Bewegung. Nächster Halt ist Ferizaj.



**Abbildung 12: Einfahrt in den Bahnhof Ferizaj**

Weiter geht es dann über freie Felder nach Kacanik. Von da an folgt die Trasse einem Flusslauf durch ein enges Tal bis zur Grenzstation Djeneral Jankovic. Hier gibt es einen längeren Aufenthalt, da die Lokomotive gewechselt wird. Die Lok der UNMIK Railways wird durch eine Lok der mazedonischen Eisenbahn ersetzt.



**Abbildung 13: Lokwechsel an der Grenzstation Djeneral Jankovic**

Währenddessen findet in den Personenwaggons die Passkontrolle durch die Grenzpolizei des Kosovo Police Service statt. Anschliessend geht es weiter bis zum ersten Bahnhof auf dem Gebiet Mazedoniens. Hier werden die Pässe erneut kontrolliert – diesmal durch die mazedonische Grenzpolizei. Insgesamt dauert diese Prozedur von der Einfahrt in Djeneral Jankovic bis zur endgültigen Weiterfahrt in Mazedonien über eine Stunde.

Danach geht es aber zügig weiter. Ich habe das Gefühl, die mazedonische Lok ist deutlich schneller und die Fahrt insgesamt ist ruhiger.

Pünktlich um 09.01 Uhr laufen wir in den Hauptbahnhof von Skopje ein. Zweieinhalb Stunden Fahrt mit der UNMIK Railways Kosovo sind zu Ende. Für den Preis von 4 Euro von Pristina nach Skopje ein unterhaltsames Vergnügen, auch wenn man nicht unbedingt Eisenbahnfan ist und der Standard der Personenwaggons weit entfernt vom Standard in Deutschland ist.



Abbildung 14: Mit mazedonischer Lok nach der Ankunft im Hauptbahnhof Skopje