

Markus Rabanser

Die Vojvodina – ihre Eisenbahnen – ihre Schienenbusse

In der nordserbischen Provinz Vojvodina finden derzeit die letzten Schienenbuseinsätze Serbiens statt. Teilweise erfolgen die Leistungen sogar im internationalen Verkehr.

Im Folgenden geben wir einen Überblick auf die Region, deren Eisenbahnen und die letzten Schienenbusse. Durch die Grenzziehungen zwischen Serbien, Ungarn und Rumänien entstanden aus früheren Durchgangslinien oftmals Stichbahnen, die heute großteils stillgelegt sind.

Geografischer und historischer Überblick

Die Vojvodina ist eine autonome Provinz innerhalb der Republik Serbien und liegt nördlich der Donau und der Save. Die Hauptstadt ist Novi Sad. Die Vojvodina liegt überwiegend in der Pannonischen Tiefebene. Bei Vršac, im äußersten Osten, befindet sich mit 641 Meter Höhe der Gudurčki vrh die höchste Erhebung. Durch die Flüsse bzw. Ströme Donau, Theiß und Save wird die Vojvodina in ihre drei historischen Regionen gegliedert: Banat, Batschka und Syrmien. Alle drei Regionen gehen dabei über das serbische Staatsgebiet hinaus.

Das Banat liegt östlich der Theiß und nördlich der Donau. Durch die Auflösung der österreichisch-ungarischen Monarchie nach dem Ersten Weltkrieg wurde das Banat durch den Vertrag von Trianon zwischen Rumänien (Timișoara, Reșița, Oravița), Ungarn (Szeged) und Serbien (Zrenjanin, Pančevo, Kikinda) geteilt.

Die Batschka wird im Süden und im Westen durch die Donau begrenzt, die hier ihren Lauf ändert. Teile der Batschka gehören heute zu Ungarn (Komitat Bács-Kiskun). Zentrale Städte der serbischen Batschka sind Novi Sad, Subotica und Sombor.

Syrmien liegt südlich der Batschka zwischen der Donau und der Save. Teile dieser Region gehören zu Kroatien (Gespannschaft Vukovar-Syrmien). Im serbischen Teil Syrmiens liegen die Städte Šid, Ruma, Sremski Karlovci und Sremska Mitrovica.

Ursprünglich gehörte auch die Baranja zur Vojvodina. Diese verblieb nach dem Zweiten Weltkrieg bei Ungarn (Komitat Baranya mit dem Hauptort Pécs).

Bis zum Ende des Ersten Weltkrieges gehörte die Vojvodina zur ungarischen Reichshälfte der österreichisch-ungarischen Doppelmonarchie. Am 25. November 1918 beschloss die Nationalversamm-

lung der Vojvodina sich Serbien anzuschließen und gehörte damit zum neu gegründeten Staat der Serben, Kroaten und Slowenen (SHS-Staat). Nach 1929 proklamierte König Alexander I das Königreich Jugoslawien. Bereits zuvor kam es zur so genannten Königsdiktatur. Während des Zweiten Weltkrieges wurde die Region aufgeteilt: Die Batschka fiel an Ungarn, Syrmien an Kroatien und das Banat wurde einem serbischen Staat unter deutscher Verwaltung zugeschlagen.

Nach dem Zweiten Weltkrieg wurden die meisten der in der Vojvodina lebenden Donauschwaben vertrieben. Die Vojvodina wurde wieder als autonome Provinz dem wiedererstandenen Staat Jugoslawien ein-

gegliedert. Im Jahr 1974 wurde der Autonomiestatus unter dem jugoslawischen Präsidenten Tito bedeutend erweitert, durch Milošević wurde diese Autonomie im Jahr 1989 wieder auf den Stand vor 1974 zurück gestuft. Erst nach seinem Sturz erhielt die Vojvodina ihre alten Kompetenzen wieder. Mit einer neuen Verfassung der Republik Serbien im Jahr 2006 wurde auch die Autonomie auch um die finanzielle Selbständigkeit erweitert.

Die Vojvodina zählt heute rund zwei Millionen Einwohner, 65 % davon sind Serben, 14 % Ungarn, 3 % Slowaken, 3 % Kroaten und 1,5 % Rumänen. Zusätzlich sind auch folgende Minderheiten vertreten: Jugoslawen, Montenegriner, Bulgaren, Bunjewatzen,

814-301 + 812-301 des Depots Zrenjanin sind am 14. September 2009 auf der gemischten Straßen-Schienenbrücke über die Tamiš zwischen den Bahnhöfen Orlovat Stajalište und Tomaševac unterwegs.

Der Plantriebwagen des Depots Ruma, der 812-015 hat soeben die Savebrücke zwischen Klenak und Šabac verlassen und wird in Kürze den Zielbahnhof Šabac erreichen, 19. September 2009.

812-174 als Pu 4505 (Subotica – Kikinda) bei der Ausfahrt aus dem Bahnhof Subotica am 16. September 2009.

Goranen, Mazedonier, Russen, Sinti und Roma, Deutsche, Slowenen, Tschechen und Ukrainer. In der Vojvodina werden sechs Amtssprachen mit ihren unterschiedlichen Schriften verwendet.

Auf Grund der zahlreichen Nebenbahnen wies die Vojvodina ursprünglich eine sehr hohe Eisenbahndichte auf. Allerdings kam es in den letzten Jahren zu einigen Stilllegungen.

Schienenbusse in Jugoslawien und Serbien

Für den Betrieb auf ihren zahlreichen Nebenbahnen benötigte die Gemeinschaft der Jugoslawischen Eisenbahnen (JŽ) in den 1950er Jahren neue Fahrzeuge. Bei der deutschen Waggonfabrik Uerdingen, der Herstellerfirma der auch bei der DB eingesetzten Schienenbusse, wurden zehn sehr ähnliche Fahrzeuge samt Beiwagen in Auftrag gegeben. Grundsätzlich entsprachen die für die JŽ bestimmten Garnituren der DB-Baureihe VT 95, die Beiwagen hatten jedoch einen Achsabstand von 6 Meter und wiesen eine durchgehende Bestuhlung auf. Die Triebwagen wurden im gewöhnlichen „Uerdinger-rot“ (RAL 3004) nach Jugoslawien geliefert.

Die Wagen bewährten sich offensichtlich sehr gut, denn in den Jahren bis 1967 wurden noch insgesamt 264 Triebwageneinheiten in Betrieb gestellt. Diese wurden allerdings nicht mehr von der deutschen Waggonfabrik geliefert sondern wurden von der Firma Gosa (Waggon- und Stahlbau Gosa in Smederevska Palanka) in Lizenz der Uerdinger Werke gefertigt. Erst später wurden die Beiwagen zu Steuerwagen umgebaut.

Die Lizenztriebwagen wiesen jedoch einige Unterschiede zu den Originalfahrzeugen auf. Die Seitenfenster waren als Über-setzfenster ausgeführt. Aus diesem Grund konnte auf die Dachlüfter verzichtet werden. Sowohl Trieb- als auch Beiwagen waren mit einem Abort ausgerüstet. Auch in ihrer Farbgebung wichen die Gosa-Triebwagen von den Uerdinger-Fahrzeugen ab: Das Dach und der Wagenkasten wurden silberfarben gestrichen, im Bereich des Wagenkastenbodens kam ein hellblau abgesetzter breiter Zierstreifen zur Anwendung. Später wurden auch die Uerdinger-Triebwagen diesem Farbschema angepasst. Ursprünglich waren die Führerstände mit einer Schiebetür vom restlichen Fahrgastraum abgesondert. Als Bezeichnung wurde in Jugoslawien der Begriff „Šinobus“ (sprich „Schienobus“) geläufig. Auch heute noch werden die mit dieser Reihe geführten Züge in den Bahnhofsanlagen als „Šinobus“ bezeichnet.

In Jugoslawien erfolgte der Einsatz nicht nur auf Nebenbahnen, auch auf Hauptbahnen und sogar im untergeordneten Schnellzugverkehr konnten die als Reihe B 812 bezeichneten Triebwagen – zum Teil in Mehrfachtraktion – angetroffen werden. Somit wurden diese Fahrzeuge flächendeckend eingesetzt.

Durch den Zerfall des jugoslawischen Staates zu Beginn der 1990er Jahre wurden auch die Šinobusse auf mehrere Länder aufgeteilt. Letzte planmäßige Einsätze in Kroatien fanden auf der internationalen Strecke von Karlovac nach Metlika (Slowenien) statt. Im Jahr 2005 endete der Planeinsatz, ein letzter Schienenbus der bei der Kroatischen Eisenbahn als Reihe 7221 bezeichneten Fahrzeuge wird im Depot Karlovac noch als eiserne Reserve gehalten.

In Serbien, genauer gesagt in der Vojvodina, finden noch die letzten Planeinsätze dieser mittlerweile altherwürdigen Fahrzeuge statt, aber auch hier sind nur mehr „ein Hand voll“ Schienenbusse im Einsatz. Von der Serbischen Staatsbahn wird derzeit eine Neubeschaffung von Dieseltriebwagen angedacht. Damit wären die Einsätze der Šinobusse in der Vojvodina in absehbarer Zeit Vergangenheit.

Depot Subotica

Vom Depot Subotica aus werden noch folgende Strecken befahren: Subotica – Horgoš – Szeged, Horgoš – Kanjiža sowie Subotica – Senta – Kikinda. Herausragend ist der internationale Einsatz bei einem Zugpaar ins ungarische Szeged. Diese Bahnstrecke wurde von der ungarischen Grenze bei Rösztke über Subotica bis nach Sombor am 11. September 1869 eröffnet. Als eine der wenigen Eisenbahnstrecken Serbiens sind die Bahnhöfe dieser Strecke mit altungarischen Einfahr- und Ausfahr-signalen versehen. Dadurch sind auch alle Bahnhöfe mit zwei Außenstellwerken ausgerüstet. Von Horgoš, der serbischen Grenzstation, führt eine im Jahre 1889 eröffnete Abzweigung nach Kanjiža. Das letzte verbliebene Zugpaar dieser Strecke wird im aktuellen Fahrplan mit den Schienenbussen des Depots Subotica geführt. Die weiter führende Strecke von Kanjiža nach Senta wurde mittlerweile stillgelegt.

In Richtung Osten wurden die Züge nach Senta, Banatsko Miloševo und Kikinda bis zum letzten Fahrplanwechsel mit den beim Depot Subotica beheimateten Šinobussen befahren. Seither wurde der Reisezugverkehr auf dieser Strecke jedoch sehr zurückgenommen, sodass die Strecke nur mehr in Tagesrandlagen von zwei Zugpaaren befahren wird. Diese verbliebenen Züge sind weiterhin Aufgabe der Schienenbusse. Im Herbst 2009 waren die beiden Triebwagen 812-017 und 812-174 auf den genannten Strecken im Einsatz. Auf Grund der genannten Leistungskürzungen kann derzeit mit einem Triebwagen in Subotica das Auslangen gefunden werden. Es ist nicht auszuschließen, dass bei Verfügbarkeit weiterer Triebwagen wieder ein etwas umfangreicherer Fahrplan gefahren wird.

Der Streckenteil von Subotica bis zur Theißbrücke zwischen Senta und Čoka liegt in der Batschka, die Strecke östlich davon im Banat. Im ehemaligen Nebenbahnknotenbahnhof Senta ist es heute ruhig geworden. Einst trafen hier die alle-samt im Jahr 1889 eröffneten Strecken Subotica – Senta, Senta – Bečej sowie Senta – Horgoš aufeinander. Im Jahr 1915 erfolgte der Lückenschluss zwischen Senta und Čoka auf Grund der strategischen Bedeutung dieser Schienenverbindung

während des Ersten Weltkrieges. Dieser späte Neubau bedingte den Bau einer mächtigen Brücke über die Theiß. Heute frequentieren den Bahnhof Senta nur mehr die verbliebenen Schienenbusse auf ihrer Fahrt von Subotica nach Čoka. Diese Züge werden in Senta gestürzt. Bereits seit dem Jahr 1896 führen die Schienenstränge von Čoka nach Banatsko Miloševo. Auch hier wickeln die Schienenbusse des Depots Subotica noch den bescheidenen Gesamtverkehr ab, die beiden Zugpaare laufen von Subotica bis Kikinda durch.

Die Bahnlinie von Banatsko Miloševo nach Čoka führte ursprünglich als Lokalbahn weiter via Đjala ins ungarische Szöreg (bei Szeged).

Depot Zrenjanin

Die in Banatsko Miloševo abzweigende Strecke nach Kikinda wurde als Strecke Kikinda (damals Groß Kikinda) – Banatsko Miloševo – Zrenjanin (damals Groß Bečskerek) am 8. Juli 1883 eröffnet. Elf Jahre später konnte die Bahn von Zrenjanin nach Pančevo verlängert werden. Alle Reisezüge auf der Strecke Kikinda – Zrenjanin – Pančevo werden heute mit Schienenbussen gefahren. Allerdings kommen hier planmäßig die in Zrenjanin beheimateten modernisierten Triebwagen der Reihe 812-300 zum Einsatz. Aus den originalen Schienenbussen entstanden vor knapp zehn Jahren sechs zweiteilige Einheiten dieser modernisierten Reihe. Die Umbauten wurden von der Firma Šinvoz in Zrenjanin durchgeführt. Damit einhergehend gab es eine neue Bestuhlung, die Ausrüstung der Triebwagen mit automatischen Türen sowie eine etwas abweichende Lackierung. Ursprünglich wurden die modernisierten Triebwagen auch vom südbosnischen Niš aus eingesetzt. Mittlerweile wurde der Bestand dort aufgelöst und die Schienenbusse nach Zrenjanin umstationiert.

Auch die Strecke Kikinda – Zrenjanin – Pančevo führt durch eine absolut flache Landschaft ohne jegliche Höhepunkte, die hauptsächlich landwirtschaftlich genutzt wird. Auch kleine Ziegeleibetriebe gehören hier zum alltäglichen Bild. Herausragend ist eine gemischte Straßen- und Schienenbrücke über die Tamiš zwischen den Bahnhöfen Orlovat stajalište und Tomaševac. Auf der Straße besteht beidseits dieser Brücke eine handbediente Schranke um den Zügen freie Fahrt zu gewährleisten. Im Bahnhof Pančevo Glavna Stanica bestehen Anschlüsse zur und von der Beograder S-Bahn, dem Beovoz.

Im heute unscheinbaren Bahnhof Kovačica, zwischen Zrenjanin und Pančevo gelegen, zweigte einst die im Jahr 1912 eröffnete Lokalbahn nach Samoš ab. Hier gab es dann eine Verzweigung, einerseits nach

Čot (an der Strecke Sečanj – Vršac, im Jahr 1898 eröffnet) bzw. nach Alibunar (an der Strecke Vršac – Pančevo, ebenfalls 1898 eröffnet). Beide Bahnen sind schon seit Jahrzehnten wieder stillgelegt.

Auch der Bahnhof Kikinda war früher ein Knotenpunkt im Lokalbahnnetz der Vojvodina: Die Strecke von Kikinda ins heute rumänische Neräu (eröffnet im Jahr 1907) wurde nach nur wenigen Betriebsjahren nach dem Ersten Weltkrieg und der damit verbundenen neuen Grenzziehung wieder eingestellt. Neräu selbst wurde erst danach über Comloșu Mare an das rumänische Bahnnetz angeschlossen. Ebenso eingestellt wurde eine direkte Strecke von Kikinda nach Comloșu Mare.

Während der Zugpausen im Bahnhof Kikinda fahren die modernisierten Schienenbusse des Depots Zrenjanin auch zwei Zugpaare ins rumänische Jimbolia. Die Strecke Kikinda – Jimbolia war Teil der einstigen Hauptbahn von Szeged nach Temesvár, dem heute rumänischen Timișoara. Diese frühere Magistrale wurde bereits am 15. November 1857 eröffnet. Auf Grund der Staatsgrenzen nach dem Ersten Weltkrieg wurde diese Bahnstrecke in einzelnen Abschnitten bedeutungslos und teilweise bereits abgetragen. Neben der Hauptstrecke über Stamora Moravița und Vršac nach Beograd ist Kikinda/Jimbolia der einzige Schienengrenzübergang zwischen Serbien und Rumänien.

In der Zwischenkriegszeit war der internationale Regionalverkehr Kikinda via DjaliŃsko Polje nach dem ungarischen Szöreg noch in Betrieb. Danach wurde der Abschnitt über die Grenze stillgelegt. Auch die zuletzt noch in Betrieb stehende Teilstrecke dieser einstigen Durchgangslinie, Kikinda – Banatsko Arandjelovac, wurde mittlerweile im Gesamtverkehr stillgelegt.

Von Zrenjanin aus führt noch eine Strecke nach Sečanj und ursprünglich weiter nach Margita (eröffnet im Jahr 1889) sowie nach Vršac (Inbetriebnahme 1891) sowie von dort noch nach Bela Crkva (Inbetriebnahme bereits 1858). Weiters führte diese Bahnlinie von Bela Crkva zum ursprünglichen Ausgangspunkt, nämlich ins heute rumänische Oravița. Die am 20. August 1854 als Kohlenbahn eröffnete Eisenbahn Oravița – Jassenova – Bela Crkva – Bazjaš stellte die erste Eisenbahnlinie dar, die den heute serbischen Teil der Vojvodina berührte. Am 1. November 1856 wurde auf dieser der allgemeine Verkehr aufgenommen. Der Endpunkt Bazjaš lag direkt an der Donau und wurde so vor dem Jahr 1888 Endstation für den „Orient-Express“. Die Weiterfahrt nach dem bulgarischen Russe erfolgte dann auf der Donau. Nach dem Ersten Weltkrieg kam Bazjaš zu Rumänien, in der Zwischenkriegszeit wurde noch ein bescheidener grenzüberschrei-

tender Verkehr angeboten. Bis zum Jahr 1950 existierte vom rumänischen Stamora Moravița über den serbischen Streckenabschnitt Vršac – Bela Crkva nach dem wiederum rumänischen Baziaș (so die rumänische Schreibweise) ein Personenzugpaar, das von den Rumänischen Staatsbahnen geführt wurde. Danach wurde schließlich Bela Crkva zur Endstation, die Strecke nach Baziaș wurde stillgelegt. Der Vollständigkeit halber sei noch erwähnt, dass von Vršac vor Ende des Ersten Weltkrieges auch eine Bahnlinie nach Jamu Mare, auf der rumänischen Seite des Banates gelegen, existierte.

Zur Einstellung des Reisezugverkehr auf der Strecke Zrenjanin – Sečanj – Vršac – Bela Crkva kam es während der letzten Jahre in mehreren Etappen. Auch hier waren bis zuletzt die Schienenbusse noch im Einsatz. Im Dezember 2008 wurden auf der Teilstrecke Zrenjanin – Sečanj wieder vier Zugpaare mit dem letzten nicht modernisierten Šinobus des Depots Zrenjanin, dem 812-211, geführt. Diese Züge erfreuten sich allerdings keines großen Zuspruches und somit wurden sie zum letzten Planwechsel im Dezember 2009 wieder aus dem Fahrplan genommen. Auch die in Sečanj abzweigenden Strecken via Jaša Tomić und von dort weiter ins heute rumänische Cruceni wurde nach dem Zweiten Weltkrieg stillgelegt. Des Weiteren existierte auch eine Lokalbahn von Jaša Tomić ins serbische Međa. Sie wurde nach 1948 stillgelegt weil diese Strecke über rumänisches Territorium führte. Von Međa führte diese Bahn bis zum Ende des Ersten Weltkrieges weiter ins heute rumänische Ionel.

Auch vom Bahnhof Boka an der Strecke Sečanj nach Vršac zweigte eine Lokalbahn nach dem heute rumänischen Giera ab. Dieser Übergang wurde ebenfalls bereits nach dem Ersten Weltkrieg stillgelegt. Bis zum letzten Fahrplanwechsel im Dezember 2009 waren die modernisierten Šinobusse des Depots Zrenjanin auch auf der Strecke von Novi Sad nach Zrenjanin im Einsatz. Bei Nichtverfügbarkeit der Triebwagen verblieb diese Strecke in den letzten Jahren allerdings ohne Verkehr. Zum Fahrplanwechsel im Dezember 2009 wurde der Personenverkehr nun wieder stillgelegt. Diese Bahnlinie war allerdings bereits während der Fahrplanperiode 2001/02 ohne Personenverkehr. Baulicher Höhepunkt ist eine Brücke über die Theiß nächst dem Bahnhof Titel. 1899 wurde die Strecke von Novi Sad nach Titel eröffnet, im Jahr 1925 ging die Strecke auf der anderen Theißseite zwischen Knićanin und Orlovat Stajalište in Betrieb. Zwei Jahre später wurde der Lückenschluss über die Theiß vollzogen.

Die Strecke Novi Sad – Bečej (eröffnet im Jahr 1899) und von hier weiter nach Vrbas, die im selben Jahr eröffnet wurde,

812-174 wartet am 16. September 2009 im Bahnhof Senta auf die Weiterfahrt ins heimatliche Subotica.

812-015 hat am 19. September 2009 als Pu 5226 (Šabac – Ruma) den Unterwegsbahnhof Platičevo erreicht.

Am 11. September 2008 war der modernisierte 812-304 als Pu 7582 von Kikinda ins rumänische Jimbolia eingesetzt. Das Bild zeigt den Triebwagen bei der Ankunft im Bahnhof Jimbolia.

ist ebenfalls bereits stillgelegt und war eine weitere Einsatzstrecke der Schienenbusse, ebenso die bereits erwähnte Strecke Bečej – Senta.

Depot Sombor

Im Depot Sombor ist noch ein Šinobus als letzte Reserve stationiert. Er kommt bei Ausfall der Reihe 712 auf der Strecke von Sombor nach Vrbas (eröffnet im Jahr 1907) zum Einsatz. Die Triebwagen der Serie 714 sind auch auf der Strecke Sombor – Bogojevo – Novi Sad im Einsatz. Auch hier existierte früher ein wesentlich dichteres Lokalbahnnetz. Zumindest die Strecke von Sombor nach Apatin wird noch im Güterverkehr betrieben.

Depot Ruma

Der Bahnhof Ruma liegt im historischen Syrmien an der Magistrale Zagreb – Beograd. Hier zweigt die Strecke nach Šabac und weiter nach Zvornik ab. Im Jahr 1901 wurde die Strecke von Ruma nach Klenak eröffnet. Einer Verbindung in die bedeutende Stadt Šabac stand damals noch die Save im Weg. Mit einer rund 800 Meter langen Brücke, die ursprünglich sowohl dem Schienen- als auch dem Straßenverkehr diente, konnte die Strecke im Jahr 1931 nach Šabac verlängert werden.

Im Jahr 1949 ging dann die Verlängerung nach Zvornik normalspurig in Betrieb. Zwischen Šabac und Koviljača ersetzte diese Bahnstrecke eine 760 mm Schmalspurbahn. Später wurde die Stadt Zvornik durch die Errichtung der Haltestelle Zvornik Grad noch besser erreichbar. Zvornik selbst liegt allerdings in Bosnien, die Stationen Zvornik sowie Zvornik Grad sind jedoch in Serbien

situiert. Eine Brücke über die Drina ermöglichte den Übergang von den Bahnstationen in die namensgebende Stadt.

Heute beschränkt sich der Personenverkehr auf die Relation Ruma – Šabac. Die Strecke nach Zvornik wird noch im Güterverkehr bedient, das früher weiter führende Gleis nach Zvornik Grad wurde mittlerweile abgebaut. Planmäßig werden alle sechs Zugpaare zwischen Ruma und Šabac mit dem 812-015 gefahren. Auch hier führt die Strecke durch eine komplett flache Landschaft und die Brücke über die Save stellt das bedeutendste Bauwerk dieser Strecke dar.

Die Städte in der Vojvodina

Steckbrief Subotica (ungarisch Szabadka, deutsch Maria Theresiopel)
Für die Reisenden der internationalen Strecke Budapest – Beograd ist Subotica das Tor zu Serbien. In der Stadt selbst befinden sich zahlreiche Gebäude im Jugendstil, so etwa die die beiden Hauptplätze beherrschende Stadthalle oder das Palais Raichle. Neben orthodoxen, reformierten sowie katholischen Kirchen ist auch eine alte Synagoge noch erhalten. Etwa 70 % der rund 100.000 Einwohner gehören der ungarischen Volksgruppe an. Die Stadt selbst bietet zahlreiche gute Hotels und eine abwechslungsreiche Gastronomie.

Steckbrief Zrenjanin (ungarisch Nagybecskerek, deutsch Groß Betschkerek)
Mit seinen rund 80.000 Einwohnern ist Zrenjanin heute das Zentrum des serbischen Banats. In der Zwischenkriegszeit hieß die Stadt „Petrograd“ und wurde später nach dem Partisanen Žarko Zrenjanin benannt. In einer Volksabstimmung ent-

schieden sich die Bürger für die Beibehaltung des Namens.

Wie in den meisten Städten der Vojvodina existieren in Zrenjanin Kirchen mehrerer Konfessionen, das Stadtzentrum weist teilweise barocke Bauten auf. Auch hier gibt es zahlreiche empfehlenswerte Restaurants sowie ein Drei-Stern-Hotel.

Steckbrief Senta (ungarisch Zenta),
„Vienna ad Zentem servata“ – Wien wurde bei Senta gerettet, so steht es auch heute noch am Triumphbogen des Städtchens. Gemeint war die Schlacht bei Senta gegen die Türken vom 11. Oktober 1689, die die

Truppen des Prinzen Eugen von Savoyen für sich entscheiden konnten. Heute ist auch in dieser Kleinstadt der ungarische Einfluss unübersehbar. Ein Hotel bietet gute Unterkunftsmöglichkeiten.

Steckbrief Novi Sad (ungarisch Újvidék, deutsch Neusatz)

Die Hauptstadt der Vojvodina ist mit ihren rund 200.000 Einwohnern nach Beograd und Niš die drittgrößte Stadt Serbiens. Während der österreichisch-ungarischen Monarchie entwickelte sich Novi Sad zum Zentrum der serbischen Bevölkerung der Donaumonarchie. Das Stadtzentrum weist hauptsächlich Bauten aus dem 18. und 19. Jahrhundert auf. Novi Sad ist die einzige Universitätsstadt der Vojvodina. Die Stadt selbst liegt direkt an der Donau. Während des NATO-Krieges gegen Serbien im Jahr 1999 wurden sämtliche Donaubrücken zerstört. Die meisten davon sind mittlerweile wieder aufgebaut. Auf der gegenüber liegenden Seite des Stromes befindet sich die sehenswerte Festung Petrovaradin. Die gleichnamige Stadt ist nach Novi Sad eingemeindet worden. Auch in Novi Sad leben unterschiedliche Minderheiten, das spiegelt sich auch in den zahlreichen Kirchen der Stadt. Neben einer gepflegten Hotellerie und Gastronomie bietet die Stadt auch zahlreiche kulturelle Veranstaltungen.

Verwendete Literatur:

- Felix Milleker, Die Banater Eisenbahnen, Bela Crkva 1927.
- C. J. Halliwell, Die Lokomotiven Jugoslawiens, Malmö 1973.
- Jezdimir Nikolić, Istorija Železnice Srbije, Vojvodine, Crne Gore i Kosova, Beograd 1981.
- Birgitta Gabriela Hannover, Serbien entdecken, Berlin 2006.