

Markus Rabanser

Die Murmanbahn

Eisenbahn im hohen Norden Russlands

Die Ära der Eisenbahnen begann in Russland erst spät. Der Wiener Professor Franz Anton von Gerstner, der in einer Denkschrift für den russischen Zaren auf die fehlenden Transportmöglichkeiten hinwies und den Bau von Eisenbahnlinien zwischen St. Petersburg, Moskau, Nischni-Nowgorod und Kasan anregte, strebte selbst die Gründung einer Bahngesellschaft in Russland an. Ihm wurde der Bau einer kurzen Versuchsstrecke erlaubt, die die Eignung dieses neuen Transportmittels für Russland demonstrieren sollte.

HISTORISCHE ENTWICKLUNG

Mit dem Bau der rund 23 km langen eingleisigen Linie von der damaligen Hauptstadt St. Petersburg nach Zarskoje Selo, der Sommerresidenz der Zarenfamilie, wurde im Jahre 1835 begonnen. Die Bahn wurde in einer Spurweite von sechs Fuß (1.829 mm) angelegt, erst im Jahr 1902 kam es zur Umspürung auf die „russische Spurweite“ von fünf Fuß (1.524 mm). Die offizielle Eröffnung der ersten Eisenbahn Russlands fand am 30. Oktober 1837 statt, wiewohl bereits zuvor schon provisorischer Zugverkehr stattgefunden hatte. Die bereits ursprünglich geplante Verlängerung nach Pawlowsk mit einer weiteren Streckenlänge von zwei Kilometer wurde im Sommer 1838 eröffnet. Die Endstation lag in einem beliebten Ausflugsziel der St. Petersburger Bevölkerung, was den damaligen russischen Finanzminister zur bitteren Aussage hinreißen ließ, dass die erste Bahn Russlands zu einem Wirtshaus führe, während sie in allen anderen Ländern wirtschaftliche Ziele erschließen. Abwertend wurde die Bahn auch als „von Gerstner's Spielzeug“ bezeichnet.

Die Warschau-Wien-Bahn war die zweite Bahnlinie, deren Bau vom russischen Zaren zugestimmt wurde. Durch das im Wiener Kongress von 1815 geschaffene „Kongresspolen“ war der russische Zar damals in Personalunion auch polnischer König. Die Bahn führte von Warschau über Grodzisk Mazowiecki und Czestochwa zur damals österreichischen Grenze nächst Sosnowiec. Nachdem es sich um eine grenzüberschreitende Linie handelte, wurde diese Bahnstrecke - als große Ausnahme im damaligen Russland - in der europäischen Normalspur angelegt. Mit deren Eröffnung im Jahr 1848 ging auch die erste Fernbahn Russlands in Betrieb.

Obwohl sich in der zaristischen Regierung namhafte Gegner zu weiteren Eisenbahnbauten in Russland zu Wort meldeten, ordnete Zar Nikolaus I im Jahr 1841 die Bildung einer Kommission zur Abwägung

der Vor- und Nachteile einer Petersburg-Moskau-Eisenbahn an. Der Endbericht war eindeutig und regte den Bau dieser Bahn an. Gleichzeitig lieferte er die Grundlagen (z. B. Bestimmung der Spurweite, Festlegung auf Dampftraktion anstatt einer Pferdeisenbahn) zum Bau dieser und weiterer Bahnstrecken. Mit dem Bau der Petersburg-Moskauer-Eisenbahn wurde im Jahre 1843 begonnen. Von Gerstner, der im Auftrag der russischen Regierung in Amerika die dortigen Eisenbahnen studierte, war in der Zwischenzeit im Alter von 44 Jahren verstorben und konnte so die Umsetzung seiner Idee nicht mehr unterstützen.

Die durchgehend zweigleisige Strecke konnte im Herbst 1851 in ihrer ganzen Länge eröffnet werden, der erste Reisezug verließ Petersburg am 1. November 1851 um 11.15 Uhr und traf am

nächsten Tag um 9.00 Uhr in Moskau ein. Nach dem Tode des Zaren Nikolaus I im Jahr 1855 wurde die Bahnstrecke als „Nikolai-Bahn“ bezeichnet.

Auf den Tag zwei Jahre nach der Eröffnung der Petersburg-Moskauer-Eisenbahn ging mit der Teilstrecke St. Petersburg – Gattschina der erste Teil der Petersburg-Warschauer-Eisenbahn in Betrieb. Deren Gesamtstrecke über Pskov und Vilnius konnte schließlich am 15. Dezember 1862 eröffnet werden.

Die erste Eisenbahn nördlich von St. Petersburg konnte am 11. September 1870 mit der Strecke Petersburg – Riihimäki eröffnet werden. Sie war wiederum Teil der Petersburg-Helsinki-Eisenbahn. Als weitere wichtige Bahnlinien wurden am 22. Oktober 1870 die Baltische Eisenbahn eröffnet, sie verband



Imperiale Pracht bietet der Katharinenpalast in Puschkin, dem vormaligen Zarskoje Selo. Vom früher hier existenten Bernsteinzimmer ist heute eine Kopie zu sehen.



Hier war früher Großes geplant, heute ist der ehemalige Bahnhof von Kirowsk, an der Apatit-Werkbahn gelegen, nur mehr eine monströse Ruine. (13. Juni 2006)

die Nikolaier Eisenbahn mit den Seehäfen der Ostsee.

Am 1. Jänner 1907 wurden die Bahnstrecke St. Petersburg – Warschau, die Baltischen Eisenbahn sowie die Pskow – Riga-Eisenbahn zu den Nord-West-Eisenbahnen zusammengeschlossen. Nach der Oktoberrevolution wurde die Nikolaier Eisenbahn von Volkskommissär für Verkehrswesen, Feliks E. Dzerzhinskij, dem berühmten Gründer der Tscheka, in „Oktobereisenbahn“ umbenannt. Der Name sollte an die von den Bolschewiki gewonnene Oktoberrevolution erinnern. Am 1. September 1929 wurden die Nord-West-Eisenbahnen mit der Oktober-eisenbahn vereinigt.

Bereits im Jahr 1932 wurde mit der Elektrifizierung des Bahnknotens Leningrad (so der Name von St. Petersburg in den Jahren von 1924 bis 1991) begonnen. Am 5. März 1933 konnte die Teilstrecke Leningrad – Ligowo den elektrischen Betrieb aufnehmen. Im Jahr 1940, nach Beendigung des Sowjetisch-Finnischen Krieges wurden auch die Bahnstrecken des durch die Sowjetunion gewonnen Gebietes in die Oktobereisenbahn eingegliedert.

DIE MURMANBAHN

Am 3. November 1916 wurde mit dem Bau der Murmanbahn, der nördlichsten Eisenbahn der Welt, begonnen. Mit dem Bau der Eisenbahn verbunden war auch die Gründung der Stadt Murmansk, die damals, nach dem Namen der Zarenfamilie, als „Romanow na Murmane“ bezeichnet wurde. Bereits im April 1917 folgte die Umbenennung im „Murmansk“.

Die Strömung des Golfs von Mexiko sichert dem dortigen Hafen auch in den dortigen langen Wintern eine im Wesentlichen eisfreie Zufahrt. Bis zum Jahr 1991 handelte es sich bei der Stadt Murmansk um militärisches Sperrgebiet.

Die Neugründung der Stadt und des Hafens war mit der Steigerung der Kriegsanstrengungen Russlands im Ersten Weltkrieg verbunden, denn über diesen eisfreien Hafen konnte Russland von seinen Verbündeten mit Rüstungsgütern versorgt werden. Die russischen Häfen

Archangelsk und Vladivostok fielen durch feindliche Blockaden seit dem Sommer 1914 aus. Durch den Kriegseintritt des Osmanischen Reiches konnten auch die Schwarzmeerhäfen Russlands nicht mehr für den Nachschub verwendet werden. Der Bau der Murmanbahn hatte also vor allem strategische Gründe und sollte innerhalb kürzest möglicher Zeit erfolgen.

Die Gesamtlänge der Murmanbahn von St. Petersburg nach Murmansk beträgt insgesamt 1.448 Kilometer und führt von St. Petersburg über Wolchowstroj – Lode-noje Pole – Petrosavodsk - Belomorsk – Kjem – Kandalakscha – Apatity und Kola nach Murmansk. Die Endstation liegt dabei auf der Kola-Halbinsel, die unmittelbar an der Bucht von Kandalakscha beginnt. Diese Halbinsel ist sehr reich an verschiedenen Bodenschätzen, die durch den Bau der Murmanbahn abtransportiert werden konnten.

Neben Zehntausenden Arbeitern aus Russland wurden in den Jahren von 1915 bis 1917 auch zahlreiche Kriegsgefangene beim Bau dieser Bahnlinie eingesetzt, deren Zahl auf rund 60.000 geschätzt wird. Während des Baues der Murmanbahn waren unter diesen Kriegsgefangenen etwa 25.000 Todesopfer zu beklagen. Der britische Polarforscher Terence Armstrong verglich den Bau der Murmanbahn mit den menschenverachtenden Erschließungsmaßnahmen in der Polarzone unter Stalin und stellte die These auf, dass der schonungslose Verschleiß von Menschen zur zwangsweisen Erbringung von Wirtschaftsleistung in unwirtschaftlichen Gegenden erstmalig im 20. Jahrhundert während des Ersten Weltkrieges vom Zarenreich



Zwar nicht an der Murmanbahn, sondern auf der in der Nähe liegenden Nebenbahn St. Petersburg – Jänisjärvi, bedient die diensthabende Fahrdienstleiterin die sehenswerte Sicherungsanlage des Bahnhofes Tuuska.

durchgeführt wurde. (Zitat aus dem im Literaturverzeichnis angeführten Buch von Reinhard Nachtigal, das sich eingehend mit dem Schicksal der dortigen Kriegsgefangenen beschäftigt)

Mit dem Bau wurde im Juli 1914 im Abschnitt Zvanka (heute Volchov) – Petrozavodsk begonnen. Die Aufnahme des Verkehrs auf diesem südlichsten Abschnitt der Murmanbahn erfolgte Ende 1915. Ebenfalls im Jahr 1915 ging es dann an die Realisierung des nördlich davon anschließenden Abschnittes von Petrozavodsk bis zum heutigen Belomorsk. Dieser Abschnitt konnte dann in der zweiten Jahreshälfte 1916 eröffnet werden. Von den 60.000 Arbeitern die an dieser Strecke beschäftigt waren, handelte es sich bei zwei Drittel um Kriegsgefangene.

Der Bau des Nordabschnittes von Kola nach Kandalakscha wurde ebenfalls Mitte des Jahres 1915 begonnen. Der Baubeginn für den mittleren Abschnitt von Kandalakscha nach Belomorsk entlang des Weißen Meeres fand erst zuletzt - während des Jahreswechsels 1915/16 - statt.

Der durchgängige Betrieb auf der Murmanbahn konnte um die Jahreswende 1916/17 aufgenommen werden. Ihre Leistungsfähigkeit blieb anfangs jedoch sehr gering. Lediglich während der langen Wintermonate konnte die Bahn uneingeschränkt genutzt werden. Ab der Schneeschmelze lag die Trasse teilweise unter Wasser und umfangreiche Reparaturarbeiten waren dann nötig um einen Bahnbetrieb dauerhaft zu ermöglichen.

Bereits ab 1916 langten Rüstungsgüter am Hafen Romanov-na-Murmane (Murmansk) ein, die vorerst noch nicht abtransportiert werden konnten. Erst ab 1923 kam es auf Grund der vorhandenen Bahnlinie zur zivilen Besiedelung und damit einher gehender wirtschaftlichen Erschließung der Kola-Halbinsel und Ost-Kareliens. In diesem Zusammenhang wurden auch Bodenschätze im Chibiny-Massiv entdeckt und mit deren Ausbeutung begonnen.

In den Jahren zwischen 1922 und 1927 wurde die gesamte Murmanbahn ertüchtigt um einen ganzjährigen Vollbetrieb zu ermöglichen. Dabei blieb die Bahnstrecke zunächst eingleisig.

Nach dem finnisch-russischen Krieg im Jahr 1939/40 baute die Sowjetunion die erste von der Murmanbahn abzweigende Stichstrecke von Kandalakscha in westlicher Richtung nach Rovaniemi.



ED9M-1026 wartet im Bahnhof Kjem auf seine nächste Leistung. (12. Juni 2006)

Erst im Zweiten Weltkrieg erlangte die Murmanbahn eine strategische Bedeutung. Vor dem Kriegseintritt Finnlands ging die Bahnstrecke von Belomorsk über Obozerskaja nach Archangelsk und Vologda in Betrieb. Nachdem die Strecke südlich dieser neuen Verbindung teilweise durch finnisch besetztes Gebiet führte, konnten die kriegswichtigen Güter vom Hafen Murmansk aus über die neu gebaute Strecke in die Sowjetunion gebracht werden. Trotzdem war die Murmanbahn durch die Kriegseinwirkungen an mehreren Stellen unterbrochen, Leningrad von der restlichen Sowjetunion abgeschnitten.

Nach dem Zweiten Weltkrieg konnte die Bahnlinie ihren zivilen Nutzen unter Beweis stellen, den erbringt sie bis zum heutigen Tag.

Aktuell ist der zum Jubiläum „300 Jahre St. Petersburg“ im Jahr 2003 eröffnete Bahnhof St. Petersburg Ladogskii Ausgangspunkt für die Züge in den Norden. Der neue Durchgangsbahnhof entlastet die traditionellen Kopfbahnhöfe. Ganzjährig verkehren vier tägliche Zugpaare zwischen St. Petersburg und Murmansk, zwei Zugpaare davon aus und nach Moskau. Die Fahrzeit zwischen St. Petersburg und Murmansk beträgt dabei rund 28 Stunden.

Rund 20 Kilometer nördlich des Bahnhofes Polyjarni Krug, noch kurz bevor die

Murmanbahn das Weiße Meer erreicht, wird der Polarkreis erreicht. Ein Obelisk neben der Bahnlinie zeigt diesen Punkt genau an.

Die Murmanbahn führt, wie viele Bahnlinien Russlands, hauptsächlich in unbesiedelter Landschaft. Annähernd unendliche Birkenwälder und Sumpflandschaften können vom Wagenfenster aus beobachtet werden. Allerdings bietet die Fahrt entlang des Weißen Meeres im Bereich Kandalakscha und das Chibiny-Gebirge mit seiner Seenlandschaft einzigartige Schönheiten auf der Fahrt in den hohen Norden Russlands.

FRÜHER BEGINN DER ELEKTRIFIZIERUNG, SPÄTE VOLLENDUNG

Im Jahr 1933 wurde bereits mit der Elektrifizierung des Leningrader Bahnknotens mit 3 kV-Gleichspannung begonnen, im „hohen Norden“ konnten zwischen Kandalakscha und Apatity ab 1935 elektrische Lokomotiven die Traktion übernehmen, auch hier im Gleichstrom-System. Von Apatity wurde die Elektrifizierung weiter in den Norden vorangetrieben. Im Süden endete die elektrifizierte Strecke schließlich bereits in Svir, dazwischen klaffte eine rund 980 Kilometer lange Lücke, die für einen rationalen Betrieb ein immer größeres Hindernis darstellte.

Erst im Jahr 2005 wurde diese Lücke beseitigt. Die Strecke nördlich von Svir wurde mit der nunmehr üblichen Spannung von 25 kV/50 Hz Wechselstrom elektrifiziert, auch der nördliche Abschnitt Kandalakscha – Murmansk – Safonovo wurde auf dieses Stromsystem umgestellt. Damit ging auch eine Neuorganisation der Lokomotiv- und Triebwagenwerkstätten einher. Für die im südlichen Teil eingesetzten Gleichstromlokomotiven und -triebwagen ist Wolchowstroj das Zentrum. In Kjem werden die Wechselstrom-Triebwagen gewartet. Für die Wechselstrom-Lokomotiven ist das Depot Kandalakscha verantwortlich.

ABZWEIGSTRECKEN DER MURMANBAHN

Nebst einigen nur lokal bedeutenden Nebenbahnen sollen hier noch die bedeutenden Stichstrecken, die von der Murmanbahn abzweigen, Erwähnung finden.

Kočkoma – Ledmozero

Gleichzeitig mit dem Lückenschluss bei



VL60PK-1913 und EP1-289 sind am 12. Juni im Depot Kandalakscha abgestellt.

Auch in Russland gibt's kurze Reisezüge: VL80T-773 verlässt mit einem Personenzug am 13. Juni 2006 den Bahnhof Apatity 1.





Zwischen den Bahnhöfen Polyarnji Krug und Pojakonda hat EP1-248 den Obelisk erreicht, der den Beginn des Polarkreises kennzeichnet. (12. Juni 2006)

der Elektrifizierung wurde auch an einer Neubaustrecke gearbeitet: Von Kočkoma an der Murmanbahn wurde in westlicher Richtung eine eingleisige Strecke nach Ledmozero an der Westkarelischen Eisenbahn gebaut. Von Ledmozero bestand schon zuvor eine grenzüberschreitende Strecke ins finnische Vartiuss der nördlichste in Betrieb befindliche Eisenbahnübergang zwischen Russland und Finnland. Diese Strecke wird allerdings nur im Güterverkehr betrieben. Die Inbetriebnahme der Neubaustrecke erfolgte im Jahr 2001 im Dieselmotortrieb, in der Zwischenzeit wurde die Strecke ebenfalls elektrifiziert. Durch diese Strecke wird der Weg für Rohstofftransporte zwischen Archangelsk und Finnland um etwa 500 Kilometer verkürzt.

Kandalaksa - Alakurtii

Nach dem Winterkrieg zwischen Finnland und der Sowjetunion im Jahr 1940 verpflichtete der Friedensvertrag von Moskau die Republik Finnland, eine Bahnstrecke zwischen Kemijärvi und der gemeinsamen Grenze zu bauen. Seitens der Sowjetunion wurde der Bau der Anschlussstrecke nach Kandalakscha an der Murmanbahn gebaut. Grenzüberschreitende Züge wurden jedoch nur wenige Jahre geführt. Auf russischer Seite wird die Strecke heute lediglich zwischen Kandalakscha und Alakurtii (rund 100 km) im Güterverkehr genutzt.

Apatity – Kirowsk

Von Apatity aus erfolgte im Jahr 1930 der Bau die Inbetriebnahme einer rund 30 Kilometer langen Anschlussbahn zur Erschließung eines bedeutenden Apatitvorkommens im Chibiny-Gebirge. Auch diese Strecke wurde im Jahr 1935 elektrifiziert und wird bis heute mit 3 kV Gleichspannung betrieben. Der Personen-

verkehr zwischen Apatity und Kirowsk (vormals Chibinogorsk) wurde mittlerweile stillgelegt. Während der 1950er-Jahre sollte die Bahn rund 300 Kilometer verlängert werden. Nach dem Tode Stalins wurde dieses Projekt, an dem hauptsächlich Gulag-Häftlinge zur Zwangsarbeit verpflichtet wurden, wieder verworfen und die bereits schon fertig gestellten Abschnitte demontiert.

Kola – Nickel

Von der für die Kola-Halbinseln namensgebende Stadt Kola führt seit den 1960er Jahren eine Bahnstrecke über Petschenga (Eröffnung 1960) nach Nickel (Eröffnung 1968). Diese Bahnlinie ist heute die nördlichste Eisenbahn der Welt mit



WL80S-815 ist am 14. Juni 2006 im Depot Murmansk abgestellt. Auf dem Hügel ist die Statue "Aljoscha" zu sehen.

Personenverkehr und dient vor allem für dem Nickel-Abbaues an der Endstation und in Zapolyarnaja. Die Bahn ist rund 200 km lang und wird auch von einem Reisezugpaar (Murmansk – Nickel) befahren. Die Endstation Nickel befindet sich in der Nähe der Grenze zu Norwegen. Auf Grund der Nickel-Gewinnung ist das Gebiet rund um die Stadt ökologisches Notstandsgebiet. In Luostari zweigt hier nochmals eine kurze Nebenlinie nach Linachamari ab. Diese nur im Güterverkehr betriebene Bahn ist heute endgültig die nördlichste Eisenbahn der Welt.

BEDEUTENDE STÄDTE AN DER MURMANBAHN:

St. Petersburg

(Leningrad 1924 – 1991) war von 1712 bis 1918 Hauptstadt Russlands, hat heute rund 4,5 Mio. Einwohner und wurde von Peter dem Großen als „Fenster nach Europa“ gegründet. Die Stadt atmet heute noch Geschichte an allen Ecken und Enden.

Petrosavodsk

Hauptstadt der Republik Karelien, ca. 280.000 Einwohner. Die Stadt liegt am zweitgrößten See Europas, dem Onega-See. Die auf der dort situierten Kischinsel gebauten Kirchen wurden ohne einen einzigen Nagel erbaut und zählen zu den bekanntesten Touristenziehungspunkten Kareliens.

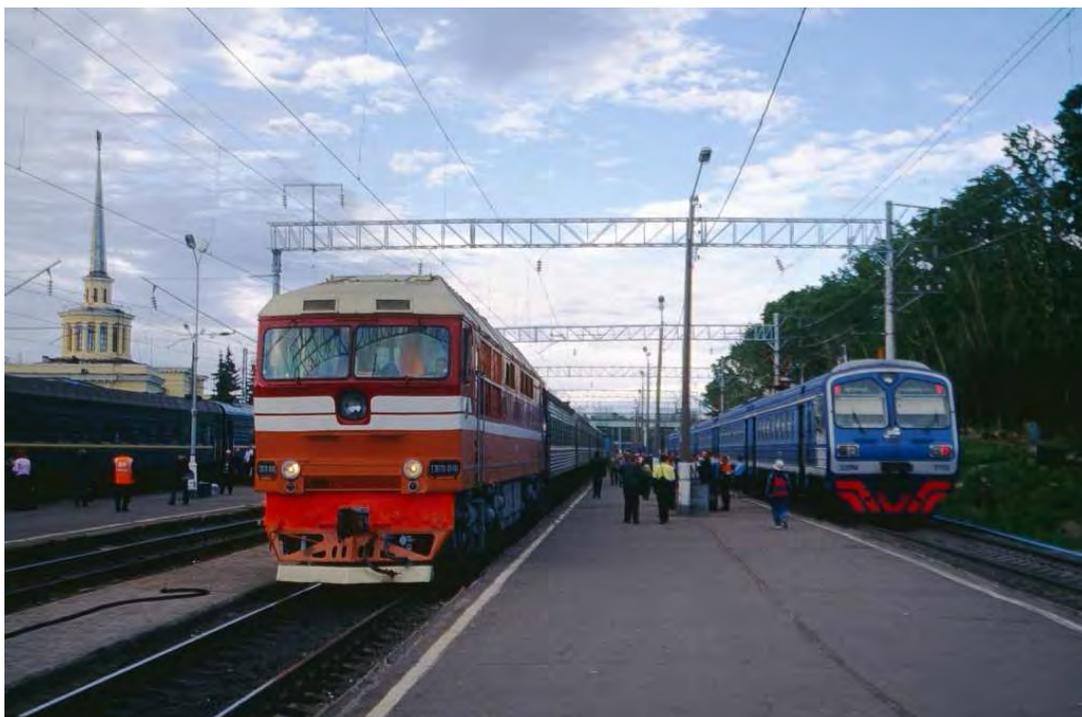
Kandalakscha

Kandalakscha liegt bereits auf der Kola-Halbinsel und ist eine bedeutende Hafen- und Industriestadt am Weißen Meer mit rund 40.000 Einwohnern. Nach endlosen Fahrten entlang der Russland-typischen Wälder und Sümpfe bietet die Fahrt

entlang der Bucht am Weißen Meer südlich Kandalakscha einen landschaftlichen Höhepunkt der Bahnfahrt. Beim Eisenbahndepot befindet sich ein kleines Museum, in dem sich die Elektrolokomotiven aus den 1930er Jahren präsentieren.

Murmansk

Bedeutende Hafenstadt auf der Kola-Halbinsel, der ganzjährig eisfrei gehalten werden kann. Mit rund 400.000 Einwohnern ist Murmansk die nördlichste Großstadt der Welt. Ein 34 Meter hohes Denkmal „Aljoscha“, in Gestalt eines Soldaten mit wehendem Mantel erinnert an die zahlreichen Gefallenen des Zweiten Weltkrieges.



TEP70-0140 und ED9M-0150 warten am 16. Juni 2006 im Bahnhof von Petrosavodsk auf ihre Abfahrtsaufträge.

VERWENDETE LITERATUR

- ◆ J. N. Westwood, Geschichte der Russischen Eisenbahnen, Zürich 1966.
- ◆ Reinhard Nachtigal, Die Murmanbahn, Grunbach 2001.
- ◆ Thomas Kabisch, Die Apatitbahn von Kirowsk, Lok Report 5/2003.
- ◆ Thomas Kabisch, Russland im Sommer 2002, Lok Report 11 und

- 12/2003.
- ◆ Albrecht Fabian, Leistung zählt – die Oktobereisenbahn anno 2006, Lok Report 9 – 11/2006.
- ◆ Baedeker, Russland – Europäischer Teil, Ostfildern 2009.

Bild unten:

Auf der nördlichsten Bahn der Welt, der Strecke Kola – Nickel ist M62-1585 mit ihrem Zug 651 (Murmansk – Nickel) im Zapolyarnaja, dem letzten Bahnhof vor der Endstation, angekommen.





EP1-108 hat am 15. Juni mit einem Sonderzug den Bahnhof von Olenogorsk erreicht.

Die Züge der Werkbahn Apatity – Kirowsk zeichnen sich durch beachtliche Zuglängen aus, am 13. Juni 2006 war die werkseigene VL10-441 am Fuße des Chibiny-Gebirges im Einsatz.

