

Christoph Grimm

KOSOVO: Aktuelles von der Eisenbahn auf dem Amselfeld

Bereits in FE II/2007 wurde über die Eisenbahn im Kosovo berichtet. Seitdem hat sich allerdings einiges getan, denn auch in diesem kleinen Eisenbahnnetz bleibt die Zeit nicht stehen.

Erst 1936 erreichte die Eisenbahn Peja. Der Güterverkehr zur gleichnamigen Brauerei wurde mittlerweile eingestellt. Mit Glück kann man, so wie am 24.04.2014, jedoch noch eine NoHAB mit dem Planzug 7200 erleben. Lok 005 sonnt sich bevor sie eine kräftige Dusche aus den Gewitterwolken nehmen wird.

Auch wenn der Staat Kosovo noch sehr jung ist (*offizielle Ausrufung 2008*) so kann die Eisenbahn doch inzwischen auf eine 140-jährige Geschichte zurück blicken. Freilich spiegelt diese Geschichte nicht die Geschichte einer nationalen Eisenbahn wider, sondern beginnt mit der Teileröffnung der berühmten Orient-express Route. Der deutsche Baron Hirsch hatte nämlich 1874 den Teil Thessaloniki - Skopje - Mitrovica fertig stellen lassen. An dem anschließenden Gebirgs-zug scheiterte der Weiterbau jedoch für Jahre.

Erst in den 30er Jahren des letzten Jahrhunderts kam im Königreich der Serben, Slowenen und Kroaten wieder Schwung in den Bahnbau und die Route weiter nach Belgrad konnte ebenso vollendet werden, wie einige wichtige Zweigstrecken. Während sich im Tito-Jugoslawien die Eisenbahn gut entwickelte, wurde sie spätestens mit dem Ausbruch des Kosovo Kriegs 1999 schwer in Mitleidenschaft gezogen.

Mitte 1999 begann die KFOR mit dem Wiederaufbau des Bahnnetzes und nutze es zunächst für militärische

Zwecke. Der militärische Personenverkehr wurde im Dezember 1999 für die Bevölkerung zur kostenlosen Mitbenutzung freigegeben. Ab 2001 verkehrten wieder erste zivile Züge unter Leitung der UNO Übergangsverwaltung UNMIK. Ab 2005 gab es schließlich eine eigene Bahnverwaltung für den Kosovo. Diese wurde - nachdem die Unabhängigkeitserklärung 2008 zu weiteren Einstellungen von Personenverkehrsstrecken (Mitrovica und Gračanica) in serbisch dominierten Gebieten geführt hatten - ab 2011 in die Gesellschaft TRAINKOS für den Bahnbetrieb und INFRAKOS für die Verwaltung und Unterhaltung der Strecken umgewandelt.

Mit Stand 01.05.2014 zeigte sich die Eisenbahn im Kosovo in folgendem Zustand:

INFRASTRUKTUR

Mit rund 280 Mitarbeitern hält die Infrastrukturbehörde INFRAKOS den Bahnbetrieb 349 Kilometern ein-





gleisiger, nicht elektrifizierter Strecken aufrecht. Wie in der Anfangszeit der Eisenbahn wird dabei nur nach Süden (Makedonien) grenzüberschreitend gefahren. Die Mehrheit der Strecken ist jedoch außer Betrieb oder nur im Güterverkehr befahrbar, eine genaue Übersicht kann der Streckenkarte entnommen werden. Seit dem 21.04.2014 wurde auch die 88 km lange Güterstrecke Klinë - Xërxë - Prizren nach Hochwasserschäden geschlossen. Da dort schon seit 2012 kein Güterzug mehr verkehrt war, ist eine Instandsetzung der Strecke derzeit nicht geplant.

Die Strecke nach Belgrad durch den serbisch dominierten Nord-Kosovo und die faktische geteilte Stadt Mitrovica wird seit der Unabhängigkeitserklärung und kleineren Zwischenfällen bewusst nicht mehr von TRAINKOS befahren. Die Bahnanlagen über die "interne kosovarische Grenze" in Mitrovica sind jedoch intakt, einige Schwellen jüngst getauscht und die Signalanlagen in Betrieb.

Die EU hat deutlich gemacht, dass sie für jedwede Gespräche mit Serbien oder dem Kosovo erwartet, dass auch die Verkehrsbeziehungen normalisiert werden. Dies lässt für die ehemalige internationale Hauptstrecke hoffen. Die INFRAKOS plant hier sogar eine Elektrifizierung der Strecke. Irgendwann einmal ...

PERSONENVERKEHR

Im Personenverkehr werden insgesamt nur zehn Züge (nicht Zugpaare!) angeboten. Diese verteilen sich mit sechs Triebwagen-Fahrten auf die Strecke von Priština über den Knoten Fushë Kosovë nach Hani i Elezit (dort einmal täglich Anschluss nach Skopje) und mit vier Lok

bespannten Zügen auf Zweigstrecke nach Peja. Alle Züge im Kosovo sind gut ausgelastet, da die Bahn mit Abstand das günstigste Verkehrsmittel ist. Die Züge nach Hani i Elezit verkehren deshalb normalerweise mit ehemaligen schwedischen Y1 Triebwagen in Doppeltraktion, während die Lok bespannten Züge nach Peja mit vier und an Wochenenden sogar fünf ehemaligen ÖBB Schlierenwagen gefahren werden. Die schwedischen Personenwagen werden nur in Ausnahmefällen noch eingesetzt und drei weitere ÖBB Schlierenwagen sind als "Arbeitsreserve" zur möglichen Aufarbeitung vorhanden.

Im serbischen Teil des Kosovo bietet die serbische Eisenbahn von Mitrovica Nord aus mit modernen russischen Dieseltriebwagen Personenverkehr in Richtung des serbischen Kernlandes an. Hierzu wurde im Nordteil der Stadt im Oktober 2013 der Haltepunkt Mitrovica Sever neu errichtet. Der Bahnverkehr zum Flughafen von Priština (siehe FE II/2007) hat sich leider nie verwirklicht und würde auch wenig Sinn ohne eine kurze Neubaustrecke machen.

GÜTERVERKEHR

Der Güterverkehr ist in den letzten Jahren weiter deutlich zurück gegangen. Containerverkehre wurden weitgehend an die Straße verloren. Innerhalb des Kosovo gibt es nur zwischen einer Nickelerde-Mine an der 8 km langen Stichstrecke von Bardh nach Magura und dem Veredelungswerk in Drenas an der Bahnlinie nach Peja Güterverkehr. Täglich verkehren zwei Zugpaare mit jeweils 16 Wagen. Teilweise wird das gereinigte und veredelte Nickel in Containern über Hani i Elezit auf der Schiene in Containern exportiert.

Ein einmaliges Erlebnis im Jahr 2014: NoHAB 007 führt einen Personenzug mit schwedischen Wagen anstelle der Y1 Doppeltraktion nach Hani i Elezit. Auf der Rückfahrt musste nämlich ein Güterwagen mitgenommen werden und so war der Einsatz eines GmP anstelle des "internationalen" IC die wirtschaftlichste Lösung! Südlich von Kaçanik donnert die Lok durch die Schlucht des Lepenac am 24.04.2014





Ein Schwede auf dem Balkan: Triebwagen 02 verkehrt am 22.04.2014 ausnahmsweise solo nach Hani i Elezit und passiert eine Moschee in Fushë Kosovë.

Die von Fiat für die SJ zwischen 1979-81 gebauten Y1 Triebwagen erwiesen sich als später Exportschlager in die meisten Staaten des früheren Jugoslawien.

Ein weiterer Güterstrom existiert in Form der Öl- und Gastransporte aus Makedonien in den Kosovo. Diese Züge verkehren auch 2014 regelmäßig aber nicht mehr täglich. Der Containerverkehr aus Makedonien hat stark abgenommen, weil die Griechen die Verbindung nach Mazedonien nicht mehr bedienen und somit keine Container mehr vom Hafen Tessaloniki in den Kosovo gelangen. Daher wird aktuell mehr von dem Hafen Durres (Albanien) per Lkw über eine neu gebaute Autobahn abgewickelt. Angeblich wollen die Griechen die Strecke jedoch wieder bedienen.

Und schließlich gibt es noch ganz selten Militärzüge der verbliebenen KFOR Truppen. Das Ziel dieser Transporte ist dann meist Mitrovica.

Insgesamt zählt TRAINKOS zum Bewegen aller rund 14 bis 16 Züge am Tag und zu deren Wartung deutlich über 200 Mitarbeiter.

LOKOMOTIVEN

Die Streckenlokomotiven sind bei TRAINKOS prinzipiell von 001 bis 010 durchnummeriert, tragen aber seit 2013 auch eine richtige Baureihenbezeichnung.

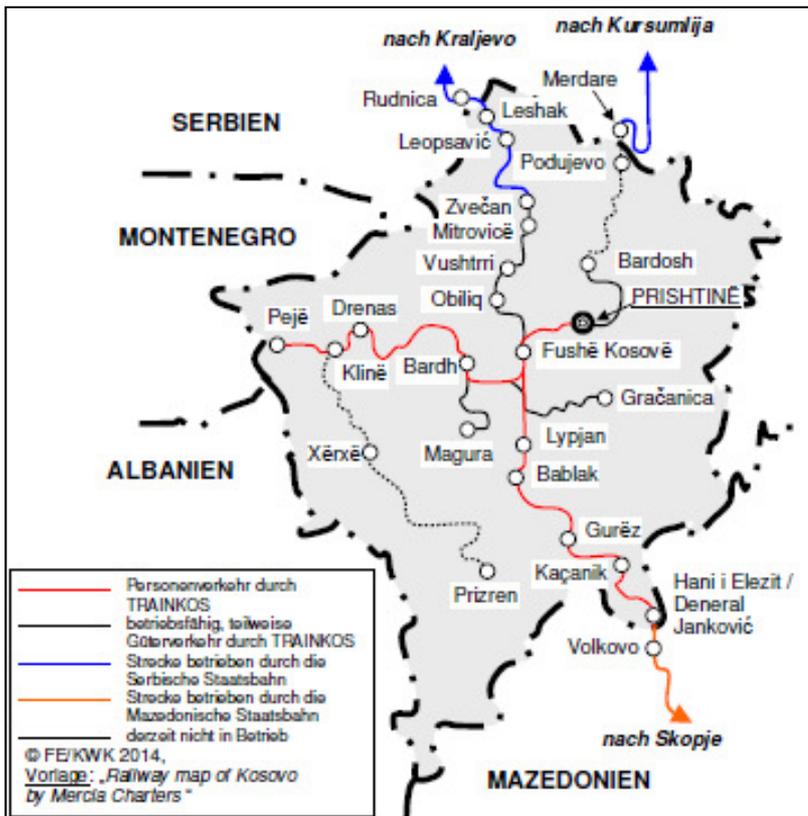
Der Kosovo wurde bei Eisenbahnfreunden vor allem durch die Übernahme von skandinavischen Fahrzeugen berühmt. Dies gilt natürlich insbesondere für die vier norwegischen Di3, die hier seit 2001 im Einsatz stehen. Doch deren "zweites Leben" läuft mittlerweile auch im Kosovo langsam aber sicher ab. Seit 2011 sind sie dem Bereich Personenverkehr zugeordnet. Jedoch werden sie im Planverkehr seit diesem Datum nicht mehr zwingend benötigt, da mit der in Kroatien

bei Gredelj komplett modernisierten Lok 001 (ex. Đuro Đakovic EMD-Lizenzbau der JZ Baureihe 645 von 1984) eine modernere Lok für die Lok bespannten Züge nach Peja zur Verfügung steht.

Anfang 2014 war gar nur noch die NoHAB 005 (exDi3.633) im Einsatz und kam gelegentlich vor den Zügen nach Peja zum Einsatz. Im Frühjahr wurde dann 007 (ex Di3.6419) wieder repariert und auch 008 (ex Di3.643) sollte in den Betrieb zurück kehren. Bei dieser Lok sind die Bremsen seit Monaten jedoch defekt und sie steht sich deshalb seit April 2012 die Radreifen im Bw Fushë Kosovë platt. Dort steht auch die Rundnase 006 abgestellt und dient als Ersatzteilspeicher. Im April 2014 war sie äußerlich von engagierten TRAINKOS Mitarbeitern wieder auf Vordermann gebracht worden, da man eine Gruppe englischer Eisenbahnfreunde erwartete. Ende April hatte Lok 005, bislang die zuverlässigste NoHAB, ernsthafte Probleme mit der Einspritzanlage. Diese konnten jedoch behoben werden und eine Testfahrt am

001 (Đuro Đakovic)	2620 005-4
002 (GM - EMD)	2640 006-8
003 (GM - EMD)	2640 007-6
004 (GM - EMD)	2640 008-4
005 (NoHAB)	2640 001-9
006 (NoHAB)	2640 002-7
007 (NoHAB)	2640 003-5
008 (NoHAB)	2640 004-3
009 (Vossloh)	2710 009-7
010 (Gredelj - EMD)	2640 010-0

(Bild linke Seite:)
Kurz vor Drenas im Kosovo ist Lok 003 mit ihrem beladenen Nickel-Erde Zug auf dem Weg zur Veredelungsanlage am 22.04.2014



Ein Personenzug in Mitrovica ist seit 2008 die absolute Ausnahme. Für englische Eisenbahnfreunde verkehrte jedoch am 26. 04.2014 mit den Güterzugloks 003 und 010 sowie drei schwedischen Personenwagen ein Sonderzug in den Grenzbahnhof, der eigentlich gar keiner ist.

02.05.2014 nach Peja vor dem regulären Personenzug verlief positiv. Der vorzeitigen Abstellung war sie so nur knapp entgangen. Grundsätzlich gilt, dass auf die NoHABs im Regelverkehr zugunsten Lok 001 verzichtet wird und für die Strecke nach Hani i Elezit die vier betriebsfähigen Y1 Triebwagen reichen.

Auch im Güterverkehr ist der Lokbestand deutlich großzügiger als die heute noch benötigt wird. Planmäßig wird dort nur die Lok für die Nickel-Erde-Züge gebraucht. Dies erledigt normalerweise die modernisierte Lok 003, eine ehemalige "Amerikanerin" der

Baureihe 661 (EMD G16CW), die seit 1966 zum Bw Fushë Kosovë gehört und die 2012 bei Gredelj modernisiert wurde. Die Schwesterlokomotiven 002 und 004 (ebenfalls ex JZ 661) sind seit dem Frühjahr 2014 beide mit Motorschäden abgestellt worden. Um unnötige Spannungen mit Serbien zu vermeiden (*dort halten manche diese Loks noch für "geraubt"*) wird wohl auf eine Aufarbeitung in Kroatien bei Gredelj verzichtet werden. Unterschiedliche Sichtweisen zu den Eigentumsfragen sind übrigens auch der Grund, warum die vielen Schrottloks und -wagen in Fushë Kosovë vor sich hin rosten: man kann sich schlicht nicht einigen, wer das tun soll, da es sich nicht im "kosovarische" Fahrzeuge handelt. So erledigt die Zerlegung dann faktisch Schritt für Schritt die arme Unterschicht der Bevölkerung.

Den Güterverkehr nach Makedonien teilen sich der "deutsche Exot" 009 (Vossloh G1700-2 BB von 2005) die komplett modernisierte Lok 010 (Neubau 2010 von Gredelj in Zagreb auf Basis der Spenderlok EMD G16CW 661-203 mit der neuen Typenbezeichnung JT38CW-DC).

Und schließlich ist für den Bw Verschub und einige Bedienfahrten in der Umgebung noch eine der beiden 2009 vom bulgarischen Hersteller "Express Service" gebauten Verschubloks der Baureihe MDD3 im Einsatz.

Für das heutige Verkehrsaufkommen ist der Fahrzeugbestand völlig ausreichend. Die drei italienischen Aln 668 wurden beispielsweise abgestellt. Dennoch möchte man bei TRAIKOS gerne zuverlässigeres und moderneres Rollmaterial und plant deshalb noch 2014 die Anschaffung jeweils einer weiteren Güter- und Personenzug-Lok. Diese sollen es dann ermöglichen, auf die NoHABs zu verzichten und für die Güterloks 002 und 004 keine politische Lösung zur Aufarbeitung mehr finden zu müssen.

Wer also die mittlerweile letzten Rundnasen der Welt im planmäßigen Personenverkehr erleben will (*in*



Australien endete der Planeinsatz 04/2013), sollte sich beeilen und muss dennoch schon viel Geduld mitbringen, da die Loks auch über Tage ohne Leistungen sein können. Aber auch ohne die Rundnasen lohnt sich ein Blick zu dieser ungewöhnlichen Bahngesellschaft und ihren stets sehr freundlichen Eisenbahnern.

Weitere Infos kann man auf der hervorragenden Homepage www.kosrail.de von Raphael Krammer finden. Ihm sei an dieser Stelle für seine wertvolle Unterstützung gedankt.

Unter www.trainkos.com gibt es die aktuellen Fahrpläne.