Hans-Georg Löwe

Kosovo: NoHAB - Bilderbogen

Sie sind vielleicht die beliebtesten und schönsten Dieselloks Europas – die NoHAB-Rundnasen… Mittlerweile verliert sich ihre Spur, in den bekannten Einsatzländern sterben sie langsam aus. Ein kleines Wunder ist geschehen, in Folge des unseligen Bürgerkrieges gelangten vier Lokomotiven in den Kosovo und haben dort durch ihre Individualität nochmals Geschichte gemacht. Mittlerweile sind nur noch ein bis zwei Maschinen betriebsfähig – wie lange noch?

Da im Heft 2 aus aktuellen Gründen bereits vorab über den Kosovo berichtet wurde, folgt an dieser Stelle ein kleiner Bilderbogen dieser Maschinen.

Nach dem Bürgerkrieg lag die Eisenbahn des Kosovo am Boden. Unter der Regie der UNMIK (*United Nations Interim Administration Kosovo*) wurde die „UNMIK Railways“ gegründet, die neben den Militärtransporten den Reiseverkehr (*„Freedom of Movement“-Trains*) zwischen Lešak und Hani i Elizit wieder aufnehmen sollte. Unter italienischer Regie begann man den Neuanfang – mit Personal und Rollmaterial aus aller Herren Länder. Neben den jugoslawischen Überbleibseln kamen aus Frankreich, Schweden und Deutschland Lokomotiven – mangels Ersatzteilen wurden die KFOR-Dienste allerdings nicht lange überlebt.

Als Aufbauhilfe kamen aus dem Königreich Norwegen vier bei der NSB nicht mehr benötigte Maschinen der Reihe Di 3, die sich im Januar 2001 auf den abenteuerlichen Weg machten. Nach dem Schiffstransport wurden sie, in Güterzügen eingestellt, zur *UNMIK Railway Kosovo* transportiert. Hierbei handelte es sich um:

Lok-Nr. NSB	HK	Baujahr	Fabr.-Nr.
Di 3b.619	005	1958	2413
Di 3a.633	006	1969	2752
Di 3b.641	007	1959	2416
Di 3b.643	008	1958	2402

Bei diesen vier Loks gibt es einige Bauartunterschiede:
- Di 3a.633 besitzt Achsfolge Co´Co´, alle anderen wurden als (A´1A´) (A´1A´) - Lokomotiven erbaut
- Di 3b 643 besaß ursprünglich ebenfalls Breitspurdrehgestelle und diente als Vorführlok in Finnland, wurde 1960 auf Regelspur umgebaut und an die NSB verkauft
- Di 3b.641 und Di 3b.643 wurden für Finnland gebaut (Breitspur; zul. Geschwindigkeit 140 km/h), vor Fertigstellung Umbau auf Regelspur, Verkauf 1960 an NSB
- Di 3a.633 ist aus Nachlieferung 1969 (vier Loks), letztgebaute Maschine dieses Typs
- nur Di 3a.619 und Di 3b.641 waren bei Übergabe an die UNMIK mit einer Zugheizeinrichtung ausgerüstet.

Nach ihrer Ankunft waren die vier Loks bei der UNMIK Kosovo in ihrer NSB-Farbgebung mit den bisherigen Ordnungsnummern im Einsatz. Die mit elektrischer Zugheizvorrichtung ausgerüsteten Loks kamen im Reisezugdienst zum Einsatz, wo auch die beiden anderen im Sommer aushalfen.

Mittlerweile hatten Eisenbahnfreunde aus Europa entdeckt, dass es da im Kosovo ein paar Raritäten gab. Erste kamen nach dem Abzug der serbischen Truppen und nutzten zumeist geschäftliche Reisen, um ein paar Bilder zu machen. Die freundliche Art der Angestellten der „Hekurudhat e Kosovës“ tat ein übriges, viele Bekanntschaften wurden geschlossen. Die NoHAB´s standen natürlich im Mittelpunkt des Interesses.

Unter Einfluß dänischer Videofilmer erfolgte 2005 zuerst die Umlackierung der 006 in blau nach Muster der DSB - ME, lediglich die symbolisierte Krone wurde gespiegelt angebracht. Die folgende 005 erhielt blaue Fronten und rote Seitenwände, bei 007 und 008 wurde umgekehrt verfahren.

Allerdings gefiel die neue Farbgebung nicht jedermann. Man könnte … Nach dem Zugang von vier ehemaligen Y1-Triebwagen der SJ waren genügend Fahrzeuge vorhanden, so dass nach Verfügbarkeit der finanziellen Mittel in Abständen die Maschinen aus dem Verkehr genommen und gründlich gespachtelt und neu lackiert wurden. So wurde unter der Regie von Michael Frick die Aufarbeitung des Lokkastens der 007 mit kompletter Grundierung und Neulackierung im Juni 2008 vorgenommen. Noch im August 2008 folgte die 006, im Sommer 2009 war die 008 an der Reihe. Alle Maschinen sind äußerlich Individualisten geworden, jede hat eine andere Farbgebung erhalten. Den Abschluss machte im Jahr 2010 die 005. Viele empfinden das Erstwerk, die 007 als gelungenste Variante.

Lok	von – bis	Farbe	Neulackierung M. Frick
005	2006 – 2010	rot/blau	2010
006	2005 – 2008	blau	August 2008
007	2006 – 2008	blau/rot	Juni 2008
008	2007 – 2009	blau/rot	2009

In den folgenden Jahren war die Einsatzfähigkeit ständigen Schwankungen unterworfen. Noch bevor die 005 umlackiert wurde war bereits das Ende der 006 gekommen. Ein Generatorschaden zwang zur Abstellung, die Lok sollte zwar repariert werden, musste aber letztendlich als Ersatzteilspender genutzt werden, um die drei anderen Maschinen am Leben zu erhalten. Mit der für dieses kleine Land eigentlich sinnlosen Aufteilung der Geschäftsbereiche im Jahre 2011 kamen die NoHABS´s zum Reiseverkehr. Spätestens mit dem Eintreffen der im TŽV Gredelj aufgearbeiteten 001 (ex 645-033) war der Stern der Rundnasen gesunken. Mit dem Einsatz der Y1 - Triebwagen vormittags als internationaler „Umsteige“-IC 891 zwischen Fushë Kosovë und Skopje entfiel dieser Umlauf. Nachmittags kam hier 2012/2013 zumeist die 001 zum Einsatz, lediglich die Strecke

Die ersten beiden Bilder zeigen zwei der „dänischen“ Farbvarianten. Abendstimmung am 29.09.2007 im Bahnhof Lešak. Lok 005 hat ihren Zug bereits umfahren und steht abfahrbereit mit dem 4302 nach Fushë Kosovë.

Im Nachbargleis hat gerade 661 116 mit dem 3833 aus Kraljevo den Bahnhof erreicht. Sogar ein bescheidener Güterverkehr existierte damals noch.

nach Pejë sah planmäßig zwei lokbespannte Zugpaare am Tag, für die, wenn verfügbar, die 007 genutzt wurde. Die 005 war eher Reservelok, da die Personale sie als „lahm“ empfanden. Durch die Aufteilung war eigentlich kein Bedarf mehr an der 008. Nachdem nach langer Abstellzeit 2012 auch die Vossloh-Lok 009 wieder einsatzfähig war, standen für den Güterzugdienst fünf Maschinen zur Verfügung, der Bedarf lag bei maximal drei Loks am Tag. Lediglich im Frühjahr 2013 gab es eine Krise, als nach der 002 auch die 004 schadhaft wurde und die 003 von der Aufarbeitung noch nicht zurück war. So kam auch die 008 nochmals zu Einsatzehren.

Im Mai 2014 bot sich die Loklage wie folgt dar:

005	einsatzfähig
006	abgestellt seit 2009, äußerlich aufgearbeitet 2014
007	nach Ausbesserung wieder einsatzfähig, Lokkasten nach Unfall sehr schlechter Zustand
008	abgestellt seit Sommer 2013, schadhafte Bremsanlage

Bleibt zu hoffen, dass uns die 005 und 007 noch lange betriebsbereit erhalten bleiben. Bei dem derzeitigen Entgegenkommen der „*trainkos*“ dürften auch in den folgenden Jahren noch Sonderfahrten machbar sein – solange die Preise dafür nicht ins Uferlose steigen.

Zum Abschluss soll an dieser Stelle nochmals ein Dank an Michael Frick gesagt sein, er hat mit seiner Initiative vier einzigartige Maschinen geschaffen.

Einen Tag später hat die an den Fronten blau lackierte 007 mit dem Vormittagszug 4300 (Lešak - Fushë Kosovë) den Bahnhof Mitrovica erreicht. So wie die Farbgebung ist auch dieser Zugverkehr in den serbisch besiedelten Norden seit Frühjahr 2008 Geschichte.

An einer der wohl bekanntesten Fotostellen des Landes, dem „Alte Frau“-Felsen bei Dritan, röhrt die 005 mit dem nachmittäglichen IC 761 (Prishtinë – Pejë) durchs Land. Im Gegensatz zu den bunten 006 und 008 ist die Farbgebung dezent gehalten, was der Maschine sehr gut zu Gesicht steht.

Schon lange krank ist der „Papagei“ 006, die im Jahre 1969 letztgebaute NoHAB. Obwohl äußerlich noch komplett erhalten, hat bei der seit 2009 abgestellten Lok die Demontage der „Innereien“ bereits begonnen. Am 04.05.2012 steht sie noch mit der ebenfalls defekten Kollegin 003 (ex 661-228) vor der Halle im Depo Fushë Kosovë.

Während andere Landesteile bereits mit EU-Mitteln sinnlos zugebaut wurden, hat sich die Landschaft zwischen Klinë und Pejë kaum verändert. Am 06.05.2012 warten in Butisalls vç (Haltepunkt) nur wenige Reisende auf den TL 4200 (Pejë – Prishtinë), der an diesem Tag mit der 007 bespannt war. Zu dieser Zeit wurde die Strecke im serbischen Kursbuch noch immer unter „61“ (ohne Verkehrsangaben) geführt.

Nachdem am 15.05.2013 die 004 in Drenas mit Motorschaden liegengeblieben war, mußten „geschäftsübergreifend“ die NoHAB´s wieder in den Güterzugdienst. Auch die abgestellte „Streifennase“ 008 wurde schnellstens notdürftig wieder betriebsbereit gemacht. Am 17.05.2013 befördert sie am Ortsausgang von Drenas gerade die dritte Wagengruppe des vormittäglichen 57861 (Medvec – Drenas) zum Anschlussgleis des Ferronickel-Werkes.