

Markus Rabanser

Eisenbahnen am Ende der Welt – im Mittelpunkt Europas

Der geographische Mittelpunkt Europas ist nicht eindeutig geklärt. Im Rahmen des Bahnbaus der Eisenbahnstrecke vom heute rumänischen Sighetu Marmăției ins heute ukrainische Ivano Frankivsk kamen die mit dem Bahnbau befassten Ingenieure zur Erkenntnis, dass in Dylove, einem kleinen Dorf südlich der ukrainischen Stadt Rachiv, der Mittelpunkt Europas wäre.

Strecke
Debrecen – Sighet

Für die meisten Züge zwischen Satu Mare und dem Grenzbahnhof Halmeu reicht ein zweiteiliger Triebwagen der Reihe 79 (ex DR 172, ex DB 772) aus.

Am 28. August 2014 war 79-0527/0127 mit R 4405 im Bahnhof Satu Mare anzutreffen.



Der geographische Mittelpunkt Europas wird durch einen alten Obelisken mit lateinischer Inschrift sowie einem modernen Denkmal dargestellt.

Für die folgenden Betrachtungen wollen wir annehmen, dass die Messergebnisse der damaligen Ingenieure richtig waren. Ein anderer Mittelpunkt Europas wird nächst Vilnius angenommen. Jedenfalls liegt die Mitte Europas weiter im Osten als es für die meisten Europäer in unseren Breitenlagen den Anschein hat.

Die Bahnen, rund um den hier unterstellten

Mittelpunkt unseres Kontinents, waren Zeit ihres Bestehens einer wechselvollen Geschichte ausgesetzt. Grenzen, die zur Zeit des Bahnbaues aktuell waren, existieren heute nicht mehr. Andere Grenzen sind neu entstanden und haben auch wesentlichen Einfluss auf die Verkehrsströme genommen. Nicht mehr alle Strecken sind heute durchgehend befahrbar, teilweise wurden aber auch Ergänzungsbahnen gebaut und natürlich kam es auch zur teilweisen Änderung der Spurweite. Trotzdem vermittelt sowohl die rumänische Maramureș als auch die ukrainischen Waldkarpaten das Gefühl, in der Peripherie unterwegs zu sein, quasi am Ende der Welt.

Während der Zwischenkriegszeit wurde durch ein ausgeklügeltes System an Korridorzügen ein für die beteiligten Staaten sinnvoller Personenverkehr ermöglicht.

DIE DEBRECEN – SIGHET-EISENBAHN

... war die eisenbahnmäßige Initialzündung um das Gebiet um den Mittelpunkt Europas per Bahn zu erreichen. Debrecen selbst war seit dem Jahr 1857 durch die Theiß-Eisenbahnstrecke von Szolnok her an die Schienenwege angeschlossen. Durch die Gründung der österreichisch-ungarischen Doppel-





Strecke Debrecen – Sighet

Irgendwie vermittelt dieses Bild beinahe DB-Atmosphäre: 76-1458 (ex. DB 614) und 92-501 (entspricht DB 628) mit zwei Regionalzügen im Bahnhof Satu Mare am 28. August 2014.

An dieser Stelle ist ein kleiner Exkurs zu „Korolevo“ angebracht: Der Abzweigbahnhof verfügt auch über ein kleines Depot. Die an die Deutsche Reichsbahn gelieferten „Taigatrommeln“ und „Ludmillas“ wurden vom Herstellerwerk Lugansk auf der Breitspur bis nach Korolevo gebracht. Hier erfolgte für alle von der DR bestellten Lokomotiven die Umrüstung der Lokomotiven auf die Spurweite von 1.435 mm und die Weiterfahrt auf normalspurigen Schienen.

monarchie im Jahr 1867 herrschte in der ungarischen Reichshälfte damals ob der soeben erworbenen Autonomie große Euphorie. So beschloss die ungarische Regierung im selben Jahr, auch die Randgebiete des Landes an die Eisenbahnnetze anzuschließen.

Bereits 1868 wurde die Konzession zum Bau der rund 220 Kilometer langen Strecke von Debrecen nach Máramarossziget an die Gesellschaft Bethel Henry Strousberg vergeben. Von dieser Gesellschaft wurde die Konzession zwei Jahre später an eine Bankengruppe verkauft. Das in dieser waldreichen Gegend gewonnene Holz sollte so leichter zu den Absatzmärkten gelangen.

Die Bahnstrecke wurde in mehreren Etappen in Betrieb genommen, in Klammer immer die heutige Bezeichnung des Ortes und der Staat, in dem die Ortschaft heute liegt):

- 5. Juni 1871: Debrecen – Nyirábrány – Érmihályfalva (*Valea lui Mihai, RO*) – Nagykároly (*Carei, RO*)
- 25. September 1871: Nagykároly – Szátmarnemeti (*Satu Mare, RO*)
- 16. Juni 1872: Szátmarnemeti – Halmi (*Halmeu, UA*) – Királyháza (*Korolevo, UA*) – Busztyaháza (*Buschtyno, UA*)
- 4. Dezember 1872: Busztyaháza – Taracköz (*Teresva, UA*) – Máramarossziget (*Sighetu Marmáției, RO*)

Der Betrieb wurde von der Ungarischen Nordostbahn geführt. Im Jahr 1890 kam es zur Verstaatlichung dieser Privatbahn, sodass die Bahnstrecke ab diesem Zeitpunkt durch die MÁV betrieben wurde.

Durch den Zerfall der österreichisch-ungarischen Monarchie wurde die Debrecen – Sighet-Eisenbahn auf mehrere Staaten aufgeteilt. Debrecen – Nyirábrány verblieb bei Ungarn. Zwischen Nyirábrány und Valea lui Mihai verläuft

seither die Grenze zwischen Ungarn und Rumänien. Auf rumänischem Territorium verbleibt die Strecke nun bis Halmeu. Nach dem Ersten Weltkrieg verlief hier dann die Grenze zwischen Rumänien und der Tschechoslowakei. Zwischen Teresva und Câmpulung la Tisa erreichte die Bahnstrecke wiederum rumänisches Territorium.

Durch den Ersten Wiener Schiedsspruch des Jahres 1938, der auch als „Wiener Diktat“ bezeichnet wird, kam die spätere Karpatenukraine, also im gegenständlichen Fall das Gebiet zwischen Halmeu und Câmpulung la Tisa wieder an Ungarn. Durch den Zweiten Wiener Schiedsspruch im Jahr 1940 musste Rumänien unter anderem das Gebiet um Satu Mare sowie die Maramureș ebenfalls an Ungarn abtreten. Somit gelangte die gesamte Bahnstrecke nochmals unter ungarische Verwaltung.

Nach Ende des Zweiten Weltkrieges wurden die Wiener Schiedssprüche für nicht existent erklärt und die zuvor bestehenden Grenzen wieder herge-

Strecke Debrecen – Sighet

M 41 2303 mit Regionalzug 6814 (Debrecen – Oradea) im Ausgangsbahnhof





Strecke Batevo – Korolevo:

D1-632 wird am 8. September 2013 für eine Regionalzugleistung nach Solotvino 1 im Bahnhof Batevo bereitgestellt.

M62-1103 hat den Schnellzug 602 (Lviv – Solotvino 1) im Bahnhof Chop übernommen. Das Foto zeigt den Zug am 9. September 2013 bei der Ausfahrt aus dem Bahnhof Chust.





Strecke Debrecen – Sighet

60-0196 wartet mit R 11402 (Satu Mare – Valea lui Mihai) am 28. August 2014 im Ausgangsbahnhof auf den Abfahrtsauftrag.

Der ukrainische D1-563 war am 5. Juli 1998 mit einem Regionalzug aus Teresva im rumänischen Sighetu Marmăției anzutreffen.



stellt. Das in der Zwischenkriegszeit der Tschechoslowakei gehörende Gebiet wurde aber Teil der Ukrainischen SSR und somit Teil der Sowjetunion. Im Jahr 1991 erklärte die Ukraine ihre Unabhängigkeit. Damit liegt der beschriebene Streckenabschnitt in der Ukraine.

Die gesamte Strecke ist – damals wie heute – eingleisig und nicht elektrifiziert. Nach dem Zweiten Weltkrieg wurden der in der Ukrainischen SSR liegende Streckenabschnitt auf die Spurweite von 1.524 bzw. 1.520 mm umgespurt. Zwischen Porumbesti (RO) und Korolevo (UA) existiert heute sowohl eine Breitspur- als auch ein Normalspurgleis. Damit geht die Breitspur über den rumänischen Grenzbahnhof Halmeu hinaus. Auch der Abschnitt zwischen Teresva und Sighetu Marmatiei ist als Breitspurstrecke ausgeführt, zwischen Câmpulung pe Tisza und Sighetu Marmatiei wurde in den 1980er Jahren auch eine Normalspurstrecke in Form eines Vierschienengleises angelegt.

Zwischen Debrecen und Nyirábrány wickelt die MÁV heute noch einen relativ dichten Nahverkehr ab. Von besonderem Interesse für Eisenbahnfreunde sind drei Zugpaare, die als internationaler Regionalverkehr zwischen Ungarn und Rumänien geführt werden. Als Lokomotiv- und Personalwechselbahnhof fungiert Valea lui Mihai. Die weitere Strecke nach Satu Mare ist heute Teil der rumänischen Bahnlinie von Oradea nach Satu Mare. Hier verkehren sowohl Nah- als auch Fernverkehrszüge der Rumänischen Eisenbahn. Von Satu Mare nach Halmeu werden einige Regionalzüge angeboten, über die Grenze ins ukrainische Djakove werden keine personenbefördernden Züge geführt, der Grenzübergang dient nur dem Güterverkehr. Von Djakove nach Korolevo wird nur ein minimaler Regionalverkehr der Ukrainischen Eisenbahn angeboten. Von Korolevo nach Teresva und weiter nach Solotvino 1 gibt es täglich mehrere Regionalzüge sowie einen Schnellzug von Lviv nach Solotvino 1. Dieser Abschnitt ist Teil der ukrainischen Bahnstrecke von Batevo nach Solotvino. Der Grenzübergang zwischen Teresva und Câmpulung la Tisa und die weitere Strecke nach Sighetu Marmatiei sind heute ohne Verkehr.

Interessant war der grenzüberschreitende Nahverkehr in den Jahren vom 6. Dezember 1996 bis Oktober 2007. Mit einem breitspurigen D1-Triebwagen der Ukrainischen Eisenbahn wurden in dieser

Zeit zwei täglich verkehrende Regionalzüge in der Relation Teresva – Sighetu Marmatiei angeboten.

TERESVA – SOLOTVINO – VELKY BYCHKOV sowie BOCICOI – VELKY BYCHKOV

Bereits seit 1883 existierte zwischen Sighetu Marmatiei und Solotvino, dem damaligen Aknaszlatina, eine 760-mm-Schmalspurbahn, die in der Nähe des heutigen Bahnhofes Cămara Sighet die Theiß übersetzte. Der Grund für den Bau dieser Bahn waren die Salzsalinen in Solotvino. Nach dem hier schon mehrmals genannten Ersten Wiener Schiedsspruch wurde das Gebiet der Karpatoukraine vorübergehend wieder ungarisch. Nachdem die Beziehungen zwischen Ungarn und Rumänien in der Zwischenkriegszeit angespannt waren, war der verlässliche Transport des Salzes über das rumänische Sighetu Marmatiei nicht gesichert. Deshalb wurde in den Jahren 1939 und 1940 von Teresva aus eine Nebenbahn am rechten Theißufer nach Solotvino 1 gebaut. Am Endbahnhof ist bis zum heutigen Tag das Bahnhofsgebäude der ehemaligen Salzbahn als solches auch genutzt.

Vom heutigen CFR-Bahnhof Bocicoi, zwischen Valea Vişeuului und Sighetu Marmatiei gelegen, existierte bis 1970 ebenfalls eine etwa zwei Kilometer lange Anschlussbahn in Breitspur auf die ukrainische Seite der Theiß nach Velky Bychkov. Auf Grund eines Hochwassers wurde die Theißbrücke jedoch schwer beschädigt. Vom heutigen Bahnhof Solotvino 2 wurde in den folgenden Jahren eine breitspurige Bahn wiederum am rechten Theißufer gebaut, um die in Velky Bychkov liegende Sodafabrik bedienen zu können. Auf dieser Strecke wurde in der Folge auch ein bescheidener Reisezugverkehr angeboten. Auf Grund eines weiteren Hochwassers im Jahr 1998 wurde auch diese Strecke unbefahrbar und in der Folge nicht mehr in Betrieb genommen.

DIE BAHNSTRECKE BATEVO – KOROLEVO

Nur kurz nach der Debrecen – Sighet-Eisenbahn konnte am 24. Oktober 1872 die rund 68 Kilometer lange Bahnstrecke Batevo – Korolevo als Teil der Gesamtstrecke Szerencs – Mármározziget eröffnet. Auch diese Bahnlinie wurde von der Ungarischen Nordbahn betrieben. Das Gebiet gehörte nach dem Ersten Weltkrieg zur Tschechoslowakei, später zur Sowjetunion und jetzt zur Ukraine.

Heute besteht hier durchgehend ein Vierschienengleis. In den Stationen existiert jeweils ein eigener Normalspur- bzw. Breitspurbereich mit den dazugehörigen Gleisverschlingungen vor und nach den Bahnhöfen. Auf der Normalspur wird bis heute ein bescheidener Güterverkehr abgewickelt. Das Vierschienengleis zweigt heute kurz vor dem Bahnhof Korolevo in südlicher Richtung nach Halmeu ab.

Heute führt die Ukrainische Staatsbahn auf dieser Strecke mehrere Nahverkehrszüge (Batevo – Teresva bzw. Batevo – Solotvino 1) sowie den Schnellzug Lviv – Solotvino 1. Die Strecken Batevo – Korolevo, Korolevo – Teresva und Teresva – Solotvino sind heute zu einer Einheit verschmolzen.

Das Foto zeigt die Gleisverschlingungen (Breitspur, Normalspur) im Bahnhof Vinogradiv-Zakarpattja aus Richtung Batevo.



DIE BAHNSTRECKE SIGHETU MARMAȚIEI – IVANO FRANKIVSK

Der Abschnitt von Sighetu Marmăției bis zur Grenze im Jablunyzkyj-Tunnel, zwischen Laseschtschyna und Woronenko gelegen, gehörte – wie die zuvor beschriebenen Bahnstrecken – zur ungarischen Reichshälfte. Der weitere Verlauf vom genannten Tunnel bis nach Stanislau (Ivano Frankivsk) befand sich auf der österreichischen Reichshälfte und war Teil des Kronlandes Galizien. Die ungarische Regierung verabschiedete das betreffende Gesetz zum Bau der Bahnstrecke im Jahr 1891. Die Eröffnung der Teilstrecke Mármárossziget – Körösmező (Jasinja) erfolgte am 15. Dezember 1894, der Abschnitt von Körösmező zur Grenze ging am 15. August 1894 in Betrieb. Für den österreichischen Abschnitt unterzeichnete Kaiser Franz Joseph I. am 1. Juli 1892 das Gesetz zum Bahnbau. Die Bauarbeiten in diesem Bereich waren am 20. November 1894 abgeschlossen.

Für den österreichischen Abschnitt fungierten die k.k. Staatsbahnen als Betriebsführer, im ungarischen Abschnitt zeichnete die MÁV verantwortlich.

Hier errechneten die beteiligten Ingenieure im Rahmen des Bahnbaues den Mittelpunkt Europas. Der damals errichtete Obelisk samt lateinischer Inschrift existiert hier noch heute. Zusätzlich wurde auch ein modernes Denkmal errichtet um den geographischen Mittelpunkt des Kontinents zu kennzeichnen. Leider ist gerade in diesem Abschnitt, zwischen Rachiv und Valea Vișeuului der gesamte Zugverkehr heute eingestellt. Der Mittelpunkt Europas ist ohne Schienenanbindung.

Nach Ende des Ersten Weltkrieges wurde auch diese Bahn auf drei Staaten aufgeteilt. Der Abschnitt von Sighet Marmăției nach Valea Vișeuului kam an Rumänien, dann folgte die Grenze zur Tschechoslowakei, auf deren Territorium die Bahn bis zum heutigen Jasinja verblieb, der nördlich anschließende Teil gelangte an Polen.

Auch hier kam es durch den Zweiten Wiener Schiedsspruch zur Abtretung des rumänischen Gebietes an Ungarn. Nach dem Zweiten Weltkrieg gehörten der polnische und der tschechoslowakische Abschnitt dann zur Ukrainischen SSR. Die auf ukrainischem Territorium verlaufende Strecke wurde auf Breitspur umgestellt, zwischen Sighet Marmăției und Valea Vișeuului wurde ein Vierschienengleis errichtet. Bis in die 1990er Jahre gab es Transitzüge von Rachiv nach Teresva auf der Breitspur.

Der Verlauf dieser Bahnstrecke in der Ukraine, die durch eine pittoreske Gebirgslandschaft führt und aus diesem Grund zahlreiche Kunstbauten aufweist, wurde in **Fern-Express** 1/2013 von Friedemann Schüler sehr trefflich beschrieben.

Heute wird auf dem rumänischen Abschnitt von Sighet Marmăției nach Valea Vișeuului ein äußerst bescheidener Nahverkehr angeboten, dazu kommt der Nacht-Schnellzug nach Bukarest sowie ein ebenfalls in der Nacht verkehrender Schnellzug nach Timișoara.

In der Ukraine wird der Abschnitt Ivano Frankivsk –

Rachiv sowohl im Personen- als auch im Güterverkehr betrieben. Das Angebot ist aber recht schütter. Am geographischen Mittelpunkt Europas, der sich ja etwas südlich von Rachiv befindet, wird seit einigen Jahren kein Zugverkehr mehr angeboten. Somit existieren auch keine grenzüberschreitenden Züge zwischen Rachiv und Valea Vișeuului. Auch hier gab es in den Jahren von 1996 bis 2007 ein grenzüberschreitendes Zugpaar mit D1-Triebwagen an zwei Wochentagen.

VALEA VIȘEUULUI – BORȘA und SALVA - VIȘEU DE JOS

Die Eröffnung der Bahnlinie, die zum damaligen Zeitpunkt auf ungarischem Territorium situiert war, erfolgte im Jahr 1913. Es handelte sich damals um eine typische Nebenbahn. Nach dem Ersten Weltkrieg kam die gesamte Strecke zu Rumänien. Durch die neuen Grenzen war die Strecke Sighetu Marmăției – Valea Vișeuului – Borșa vom restlichen Schienennetz Rumäniens abgeschnitten.

Mit der Strecke Salva – Telciu konnte im Jahr 1939 der ersten Neubau-Abschnitt in Betrieb genommen werden. Mit dem Bau der Verbindung von Telciu nach Moșișei wurde zwar begonnen, die Arbeiten konnten aber nicht beendet werden.

Durch die vorübergehenden Grenzänderungen auf Grund der Wiener Schiedssprüche sah Rumänien auch keine Notwendigkeit mehr, eine Bahnstrecke in die Maramureș zu bauen. Erst nach dem Zweiten Weltkrieg wurde der Bahnbau wieder forciert. Am 28. Dezember 1949 konnte die Bahnstrecke Telciu – Vișeu de Jos in Betrieb genommen werden. Damit war der Bezirk Maramureș an das restliche Schienennetz Rumäniens angeschlossen. Die ursprüngliche Nebenbahn wurde zwischen Valea Vișeuului und Vișeu de Jos so Teil einer Hauptstrecke.

Heute ist diese Strecke Salva – Vișeu de Jos zu einer betrieblichen Einheit mit der Bahnlinie von Sighetu Marmăției zusammengewachsen, wobei für die Normalspurzüge Valea Vișeuului als Kopfbahnhof fungiert.

Der Abschnitt Vișeu de Jos – Borșa wurde vor einigen Jahren stillgelegt,

Der Bau der Bahn von Salva nach Vișeu de Jos war – topografisch bedingt – sehr aufwendig. Deshalb mussten auch zahlreiche Kunstbauten angelegt werden.

Neben einem sehr geringen Nahverkehr werden auch die schon angesprochenen Nacht-Schnellzüge von Sighet Marmăției – Bukarest bzw. Timișoara über diese Strecke geführt, ebenso ein Saisonzug ans Schwarze Meer. ◀

Literatur:

- Paul Engelbert, Schmalspurig durch Ungarn II – die ehemals ungarischen Gebiete, Malmö 2011
- Karel Beneš, Železnice na Podkarpatské Rusi, Praha 1995
- Diverse Artikel aus <http://de.wikipedia.org>



Eisenbahn Sighet – Ivano Frankivsk:

62-1095 fährt mit ihrem Regionalzug 4650 (Sighetu Marmăției – Vișeu de Jos) auf dem Vierschienengleis am 16. Juni 2013 aus dem Bahnhof Sighetu Marmăției aus. Das große Signal gilt für die Züge der Normalspur, das rechts stehende kleine Signal für jene der Breitspur.

D1-757 wartet am 10. September 2013 mit dem Regionalzug 6404 (Rachiv – Ivano Frankivsk) im Bahnhof Jasinja auf die Weiterfahrt.





Eisenbahn Sighet – Ivano Frankivsk: Im Sommer 2014 verkehrte erstmals seit vielen Jahren ein direkter Schnellzug von Kiev nach Rachiv in den ukrainischen Waldkarpaten. Am 5. Oktober 2014 war 2M62-0996 vor diesem Zug im Einsatz. Das Foto entstand kurz vor der Endstation Rachiv.

D1-715 bewältigt am 7. Oktober 2014 mit dem Regionalzug 6406 (Rachiv – Ivano Frankivsk) nächst der Haltestelle Lojova die letzten Steigungsstrecke, bevor er im Bahnhof von Nadvirna die Ebene erreichen wird.

