

Markus Rabanser

GEORGIEN

Die Eisenbahnen Georgiens bieten ein vielfältiges und interessantes Bild. Ehemalige ER2-Triebwagen wurden in unterschiedlichsten Varianten umgebaut, Triebwagen-Schnellverkehr mit Neubaufahrzeugen aus China wird geboten und auch die in anderen ehemaligen Ländern der Sowjetunion üblichen Breitspurlokomotiven sind weiterhin im Einsatz. Das alles eingebettet in einer wunderschönen Landschaft entlang des Kaukasus'. Die meisten Georgier zeichnen sich durch große Gastfreundlichkeit aus. Grund genug, einmal die Eisenbahnen der kleinen Kaukasus-Republik einer eingehenden Betrachtung zu unterziehen.



Auf der Rückfahrt hat der Schmalspurbahnzug von Bakuriani nach Bordschomi gerade den Ort Tsemi durchfahren.

(Foto: Lukas Burtscher)

Georgien erstreckt sich auf einer Landbrücke, die im Osten vom Kaspischen Meer und im Westen vom Schwarzen Meer begrenzt wird. Wesentliche Gebirgszüge sind der Kleine Kaukasus (entstand vor 150 Millionen Jahren und ist eines der ältesten Faltengebirge) sowie der Große Kaukasus (entstand vor nicht mehr als zwei Millionen Jahren, gehört zu den alpinen Gebirgen). Während der Kleine Kaukasus im Süden die Landesgrenzen zu Aserbaidschan und Armenien definiert, verläuft über den Großen Kaukasus im Norden die Grenze zu Russland.

Das Land befand sich praktisch immer im Spannungsfeld zwischen dem Osmanischen Reich, Persien und Russland. Erst durch die russische Februarrevolution des Jahres 1917 und die damit verbundene Abdankung

des Zars Nikolaus II. konnte sich die nationale Selbstbestimmung der unterschiedlichen Völker Russlands kurz entwickeln. Ende 1917/Anfang 1918 entstand das Transkaukasische Komitee, ein Zusammenschluss der drei Kaukasusstaaten Georgien, Armenien und Aserbaidschan. Unüberbrückbare Differenzen ließen diese Föderation jedoch bald scheitern, am 26. Mai 1918 erklärte Georgien seine Unabhängigkeit. Das deutsche Kaiserreich war das erste Land, das Georgien diplomatische Beziehungen antrug und bereits am 28. Mai 1918 trat ein Vertrag in Kraft, der dem Deutschen Reich unter anderem das Nutzungsrecht über die georgischen Eisenbahnen eingeräumt hätte. Nachdem das Deutsche Kaiserreich jedoch auch keinen langen Bestand mehr hatte, blieb dieser Vertrag schließlich nur noch eine Randnotiz der Geschichtsschreibung.

Bewaffnete Auseinandersetzungen zwischen Osseten und Georgiern im Grenzgebiet boten schließlich der bolschewistischen Regierung Russlands einen Vorwand, Einheiten der Roten Armee in das Krisengebiet zu schicken und sich Georgien einzuverleiben. Im März 1921 verließ die georgische Regierung das Land und ging ins Exil nach Paris. Am 30. Dezember 1922 wurde die Gründung der Union der Sozialistischen Sowjetunion (UdSSR) proklamiert. Georgien gehörte zu deren Gründungsmitgliedern. Die Transkaukasische Föderation wurde zwischen 1922 und 1936 wieder ins Leben gerufen, erst danach wurde Georgien der Status einer eigenen Sowjetrepublik zuteil. In den 1980er Jahren gab es – durch Gorbatschows Politik von Glasnost und Perestroika ermöglicht – mehrere Demonstrationen für Georgiens Selbstständigkeit. Im Sommer 1990 erklärte das Parlament in Tiflis de facto die Unabhängigkeit Georgiens. Bei den darauf folgenden Wahlen gingen die Nationalisten um Swiat Gamsachurdia als Sieger hervor. Ethnische Minderheiten wurden in der Folge unterdrückt. Es folgte ein blutiger Bürgerkrieg. Südossetien (Hauptstadt Zchinwali) erklärte bereits 1990, noch vor der Auflösung der UdSSR, seine Unabhängigkeit. Im August 1992 eskalierte der Konflikt mit Abchasien (Hauptstadt Sochumi), das im selben Jahr noch seine Loslösung vom georgischen Staat erklärte.

Im Jahr 2008 kam es zwischen Georgien und den beiden abtrünnigen Republiken zu einem weiteren Krieg worauf die Unabhängigkeit der beiden Gebiete von Russland, Venezuela, Nicaragua und Nauru anerkannt wurde. De facto hat Georgien heute keinerlei Zugriff auf die beiden abtrünnigen Republiken. Der Konflikt mit dem autonomen Gebiet Adscharien (Hauptstadt Batumi) konnte schließlich gelöst werden und das Gebiet verblieb innerhalb der Georgischen Republik.

Im Zuge der sogenannten Rosenrevolution kam es im Jahr 2003 zum Rücktritt des Präsidenten Schewardnadse, dem früheren Außenminister der UdSSR. Im Januar 2004 gewann Michail Saakaschwili die Präsidentschaftswahlen. Im Jahr 2013 wurde Giorgi Margwelaschwili zum neuen Präsidenten gewählt. Damit kam es erstmals zu einem friedlichen Machtwechsel.

Die Eisenbahnen Georgiens

TRANSKAUKASISCHE EISENBAHN UND DIE STRECKE ÜBER DEN SURAMI-PASS

Die Historie der Georgischen Eisenbahnen begann während der Zugehörigkeit Georgiens zu Russland mit dem Bau der Transkaukasischen Eisenbahn von Poti über Tiflis nach Baku im heutigen Aserbaidschan. Die Trassierungsarbeiten zum Bau dieser Bahn begannen bereits im Jahr 1865. Der erste Abschnitt zwischen Tbilisi und Zestafoni ging am 1. August 1871 in Betrieb, die weiterführende Strecke Zestafoni – Poti folgte am 10. Oktober 1872. Die Abzweigung von Samtredia nach Batumi konnte den Betrieb am 2. Mai 1883 aufnehmen. Damit waren die beiden Schwarzmeerhafene Poti und Batumi bereits sehr früh an das dortige Eisenbahnnetz angeschlossen, wobei das südlicher gelegene Batumi der bedeutendere Hafen war. Batumi gelangte aber erst ab dem Berliner Vertrag im Jahr 1878 zu Russland, zuvor war die Stadt dem Osmanischen Reich zugehörig. Deshalb wurde der ursprüngliche Bahnbau nach Poti realisiert.

Ebenfalls am 2. Mai 1883 konnte auch die Bahnstrecke von Tbilisi nach Baku ihren Betrieb aufnehmen. Damit war eine Verbindung zwischen dem Schwarzen Meer

Republik Georgien

Fläche 69.700 qkm, Einwohner ca. 4,3 Millionen, Hauptstadt Tbilisi (russ. Tiflis), Höchster Berg: Schchara mit 5.068 m, BIP pro Kopf 2.690 US\$ (Stand 2011). Währungseinheit 1 Lari = 100 Tetri, 1 EUR entspricht etwa 2,70 Lari. Für EU-Bürger ist die Einreise visumfrei.

Tbilisi (russ. Tiflis)

Hauptstadt Georgiens, 1,16 Millionen Einwohner. Die Stadt liegt in einer Senke am Fluss Mtkwari, der in der Türkei und Aserbaidschan als Kura bezeichnet wird. Tbilisi ist als größte Stadt des Landes auch das wirtschaftliche und kulturelle Zentrum des Landes.



10-1853 erreicht mit einem Güterzug aus Richtung Armenien kommend den Güterbahnhof Tbilisi Samgori; 5. September 2015. Hier befindet sich die Abzweigung Richtung Baku oder Richtung Yerevan.

Der ursprünglich zu einem Schnelltriebwagen umgebaute ES-007 wird heute nur mehr im Lokalverkehr eingesetzt. Am 6. September 2015 erreicht die Garnitur als Zug 677 (Kutaisi I – Tbilisi) den Bahnhof von Gori.





▲ Beim Umbau-Triebwagen ES-001 stand wohl der japanische Shinkansen Pate. Am 8. September konnte der Triebwagen als Zug 618 (Tbilisi – Borschomi) bei der Einfahrt in den Frachtenbahnhof von Borschomi fotografiert werden. Links sind die Depotalagen der Schmalspurbahn eine noch handbediente Schranke. Am 8. September 2015 war TschS11-10 vor dem ersten Zug aus Bakuriani im Einsatz.

▼ Im Stadtbereich von Borschomi befindet sich für die Schmalspurbahn eine noch handbediente Schranke. Am 8. September 2015 war TschS11-10 vor dem ersten Zug aus Bakuriani im Einsatz. Auf dem Foto überquert dieser Zug gerade die örtliche Stalinstraße und wird in Kürze den Endpunkt Borschomi erreichen.



Interessanterweise ist das neue Design der Georgischen Lokomotiven sehr dem russischen nachempfunden. Die neu lackierte 11-316B erreicht am 6. September 2015 mit ihrem Güterzug in Richtung Tbilisi den Bahnhof Gori.



Batumi

Hauptstadt der Region Adscharien, Hafenstadt am Schwarzen Meer mit rund 180.000 Einwohnern. Zahlreiche internationale Investitionen haben dazu geführt, dass Batumi die wohl mondänste Stadt Georgiens ist. Erst durch den Berliner Vertrag des Jahres 1878 gelangte die Stadt vom Osmanischen Reich zu Russland.

und dem Kaspischen Meer verwirklicht worden. Diese Bahnen wurden in der Spurweite von 1.524 mm angelegt. Die Gesamtlänge der Bahnstrecke Batumi – Tbilisi – Baku betrug 898,6 km. Für einige Jahre verblieb die Transkaukasische Eisenbahn als isolierter Betrieb, der an keinen Anschluss zum restlichen Eisenbahnnetz Russlands verfügte. Die Konzession zum Betrieb der Bahn wurde an eine englische Gesellschaft vergeben, im Jahr 1888 erfolgte die Verstaatlichung.

samt waren auf der Pässstrecke 45 Fairlie-Lokomotiven im Einsatz, vier Lokomotiven der Serie K von Avonside, Bristol; vier Lokomotiven der Serie L von den Yorkshire-Werken sowie fünf Lokomotiven der Serie M von der österreichischen Lokomotivfabrik Georg Sigl (nachmalige Lokomotivfabrik Wiener Neustadt). Später baute das Werk Kolomna 17 Fairlie-Lokomotiven der Serie N für den Betrieb auf der Surami-Strecke. Schließlich konnten von der Tambow-Saratower-Eisenbahn noch weitere 15 Fairlie-Maschinen der Serien I, II sowie 1 erwerben.

Khashuri verfügt über ein futuristisches Stellwerksgebäude. Am 9. September 2015 war 10-1306 mit Zug 12 (Tbilisi – Ozurgeti, am Zugschluss ein Kurswagen nach Kutaisi I) bei der Einfahrt in Khashuri anzutreffen.

Damals wie heute stellte die Beförderung von Erdöl und dessen Nebenprodukte das Hauptsubstrat im Güterverkehr dar, wobei der Transport von Baku aus nach Batumi oder Poti erfolgt. In der Gegenrichtung sind aus diesem Verkehr nur Leerzüge zu führen.

Durch die Eröffnung der Strecke Tbilisi – Baku war auf der Gesamtstrecke eine bedeutende Verkehrszunahme zu verzeichnen. Gerade über den Surami-Pass war die Bahn an der Grenze ihrer Leistungsfähigkeit angelangt. Deshalb wurde dieser Abschnitt neu trassiert und die Rampenstrecken durch den Tsipa-Tunnel mit einer Länge von 4,423 km ersetzt. Im Zuge der Neutrassierung, die am 16. September 1890 in Betrieb ging, mussten auch vier neue Bahnhöfe errichtet werden. Die Maximalsteigung auf der Westrampe konnte auf 18‰, diejenige der Ostrampe auf 10‰ gesenkt werden. Nachdem von West nach Ost hauptsächlich Leerzüge zu befördern sind, macht dieser Unterschied in der Trassierung durchaus Sinn.

Zwischen Zestafoni (damals Kvirili) und Khashuri (damals Mikhailovo) überwindet die Bahn den Suramipass, der die Verbindung zwischen dem Großen und dem Kleinen Kaukasus darstellt. Ursprünglich wies diese Gebirgsstrecke Steigungen bis zu 46‰ und Krümmungshalbmesser von lediglich 320 Meter auf. Insgesamt

Durch den durch Lenin forcierten GOELRO-Plan (Staatsplan zur Elektrifizierung Russlands nach dem Motto „Kommunismus – das ist Sowjetmacht plus Elektrifizierung des ganzen Landes“) stand auch die Elektrifizierung wichtiger Eisenbahnstrecken der Sowjetunion an. Von Baku aus wurde zuerst die Vorortebahn nach Sabunçu elektrifiziert.



Die Arbeiten zur Elektrifizierung mit 3.000 Volt Gleichspannung für die gesamte Transkaukasus-Eisenbahn begannen im Jahr 1927 und konnten fünf Jahre später beendet werden. Am 16. August 1932 verkehrte der erste elektrische Zug über den Surami-Pass. Heute gehört Georgien – neben der Schweiz und Armenien – zu den wenigen Ländern, die praktisch

über ein vollständig elektrifiziertes Eisenbahnnetz verfügen.

Damit waren im heutigen Georgien die ersten Elektrolokomotiven der Sowjetunion im Einsatz. Mangels eigener Erfahrungen wurden zuerst acht Lokomotiven von den amerikanischen (!) General-Electric-Werken importiert. Diese Lokomotiven gingen als Reihe S10 in Betrieb. Die erste sowjetischen Elektrolokomotive war die VL 114-01 aus den Kolomna-Werken (benannt nach Vladimir Lenin und der Masse von 114 Tonnen). Bald nach der Auslieferung wurde sie in VL19 umbenannt. Die Zahl 19 bezieht sich dabei auf die Achslast. Es folgte eine Serie von 144 Einheiten dieser Lokomotive. Die VL19-01 steht noch heute im Bahnhof Khashuri als Denkmal. Von der nachfolgenden Serie der VL22 stehen die letzten Exemplare noch im Einsatzbestand des Depots Kutaisi (Stand Herbst 2015).

Die gleichzeitig mit der VL19 gebaute Serie Ss (bezeichnet nach „Suramski Sowjetski“ der Baujahre 1932 – 1934) wurde ebenfalls von den Kolomna-Werken geliefert. Von dieser 21 Einheiten umfassenden Serie gingen allerdings nur drei Lokomotiven am namensgebenden Suramipass in Betrieb.

WEITERE BAHNSTRECKEN

Am 12. August 1877 wurde die durch die Verbindung von Rioni nach Kutaisi auch die zweitgrößte Stadt Georgiens an das Schienennetz angeschlossen und zehn Jahr später, am 10. Dezember 1887 konnte die Verbindung von Kutaisi nach Tkibuli in Betrieb genommen werden. Bereits am 1. Mai 1884 erfolgte die Eröffnung der Strecke Khashuri – Borschomi. Damit konnte der bereits zu dieser Zeit bedeutende Kurort Borschomi per Bahn erreicht werden. Die Weiterführung dieser Bahn nach Vale wurde erst 1967 in Betrieb genommen.

Von Shoropani nach Sachkhere konnte im Jahr 1895 eine Schmalspurbahn mit einer Spurweite von 900 mm eröffnet werden. Zum Bau des Tsipa-Tunnels auf der Transkaukasus-Magistrale wurden Werkbahnen in dieser Spurweite angelegt. Nach Beendigung der Bauarbeiten wurde das Gleis- und Fahrzeugmaterial dann auf anderen Strecken weiterverwendet. Im Jahr 1957 erfolgte die Umspurung dieser Strecke auf 1.524 mm.

Eine weitere wichtige Verbindung, die Strecke von Tbilisi nach Yerevan in Armenien und weiter nach Kars in der Türkei, wurde am 5. Dezember 1899 eröffnet. Die Russischen Eisenbahnen erreichten im armenischen Dshadshur auf über 1.600 Meter ihren höchst gelegenen Punkt. Damit war die transkaukasische Eisenbahn samt dem mittlerweile darum entstandene Bahnnetz zumindest über das Osmanische Reich an das übrige Bahnnetz angeschlossen. Der Anschluss an das übrige russische Bahnnetz wurde bereits im Jahr 1900 vollzogen, als die Vladikavkas-Bahn (Rostov am Don – Vladikavkas) eine Verbindungsbahn über Grosny und Machatschkala nach Baku in Betrieb nahm.

Die noch heute im Personenverkehr betriebenen weiteren Breitspurstrecken Georgiens wurden wie folgt eröffnet:

Natanebi – Ozurgeti	10. Oktober 1924
Senaki – Ingiri	15. September 1930
Ingiri – Zugdidi	Mai 1940
Brotseula – Tskaltubo	5. August 1935
Gori – Nikozi	Mai 1940



Die Verbindungen in die heute abtrünnigen Teilrepubliken Abchasien (Gali - Sokhumi) ging 1938 in Betrieb und die Verbindung von Nikozi ins südossetische Zchinwali nahm, wie die Strecke von Gori nach Nikozi, im Mai 1940 den Betrieb auf.

Am 31. Dezember 1986 war auch der Bau der Strecke von Marabda nach Akhalkalaki beendet.

DIE SCHMALSPURBAHN BORSCHOMI – BAKURIANI (900 mm Spurweite)

Eine liebenswerte Besonderheit stellt die genannte Schmalspurbahn dar. Vom Kurort Borschomi aus führt diese rund 37 km lange Gebirgsstrecke mit einer Spurweite von 900 mm zum Wintersportort Bakuriani, der im Großen Kaukasus gelegen ist. Die Bahn bewältigt dabei einen Höhenunterschied von 900 Meter. Die Inbetriebnahme dieser Bahn erfolgte im Jahr 1902. Seit vielen Jahren ist der Güterverkehr eingestellt, im Personenverkehr werden zwei tägliche Zugpaare angeboten. Dafür sind auch zwei verschiedene Garnituren nötig. Das Depot befindet sich beim Ausgangspunkt in Borschomi Frachtenbahnhof. Seit 1965 ist auch diese Schmalspurbahn elektrifiziert, zum Einsatz kommen Lokomotiven der Serie ČS11, die im slowakischen Dubnicanađ Vahom gebaut wurden. Die Bahn verkehrt hauptsächlich durch dichte Wälder. Ansprechende Fotostellen sind praktisch nur im Umkreis der Bahnhöfe zu finden.

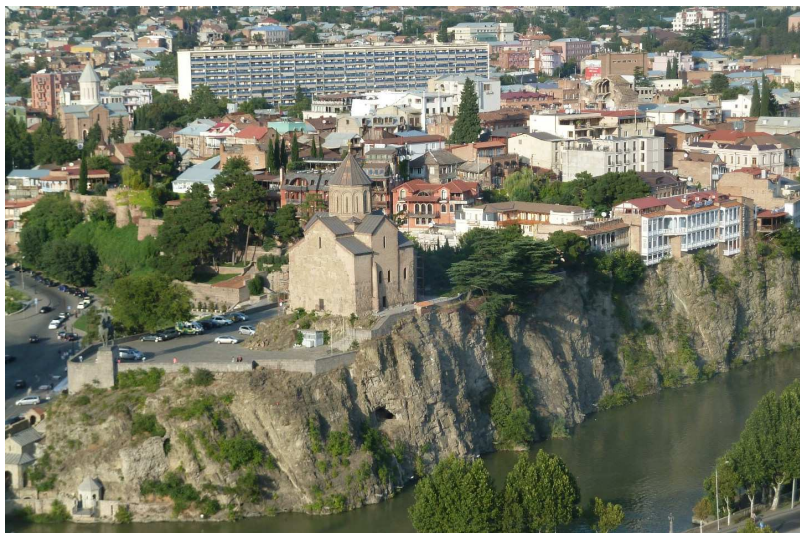
VERKEHR HEUTE

Die Elektrolokomotiven verkehren mittlerweile allesamt ohne die in den sonstigen ehemals sowjetischen Ländern übliche Bezeichnung „VL“, die für Vladimir Lenin steht. Seit dem Jahr 1974 werden vor den meisten Zügen die Doppellokomotiven (VL) 10 und 11 eingesetzt. Güterzüge über den Surami-Pass verkehren mit Vorspann- und/oder Schiebelokomotiven. Im Bahnhofsvor- und im örtlichen Güterverkehr kommen zumeist Diesellokomotiven der Serien TschME3 zum Einsatz.

Der aktuelle Fahrplan der „Sakartwelos Rkinigsa“ kann auf der Homepage www.railway.ge abgerufen werden. Im internationalen Reisezugverkehr wird ein tägliches Zugpaar von und nach Baku angeboten, ein weiteres Zugpaar von und nach dem armenischen Yerevan verkehrt von Tbilisi aus jeden zweiten Tag. Im Sommer wird der Zug nach Armenien von und nach Makindjauri

Die Nahverkehrszüge (2 Zugpaare) zwischen Khashuri und Zestafoni verkehren mit einer Lokomotive der Serie 4E10 und zwei Reisezugwagen. Am 13. September 2015 präsentierte sich die rostrote 4E10-1768 mit Zug 6445 bei der Ausfahrt aus dem Bahnhof Zestafoni.

Stalin
Um den Verbrecher und Massenmörder Stalin kommt man in Georgien nicht vorbei. Am 18. Dezember 1878 (gregorianischer Kalender) wurde er als Josef Wissarionowitsch Dschugaschwili in Gori geboren. Noch heute erinnert in dieser Stadt das Stalin-Museum an den Diktator. Dieses „Museum“ ist eine Meisterleistung an Personenkult. Kein Wort wird über die Verbrechen Stalins verschwendet, die Ausstellungsräume dienen ausschließlich seiner Huldigung. Zeitgeschichtlich interessant, aber schwer zu ertragen. Zusätzlich existieren in zahlreichen Städten Georgiens immer noch Stalin-Straßen.



Blick auf Tbilisi, im Vordergrund die aus dem 13. Jahrhundert stammende Metechi-Kirche, davor noch der Fluss Mtkvari

(bei Batumi) geführt und verkehrt täglich. Damit ist das internationale Zugangebot auch schon besprochen. In die abtrünnigen Provinzen Abchasien und Südossetien werden von Georgien weder Reise- noch Güterzüge geführt.

Nationaler Schnellverkehr: Mit den von den chinesischen CSR Nanjing Puzhen Fahrzeugwerken gelieferten Triebwagen der Serie GRT wurde in den letzten Jahren ein nationaler Schnellverkehr gestaltet. Ein Zugpaar verkehrt dabei in der Relation Tbilisi – Poti, drei Zugpaare zwischen Tbilisi und Batumi. Der mit Lok und Klassen geführte Tagesschnellzug wird nur mehr zwischen Tbilisi und Ozurgeti bzw. Kutaisi I geführt. Im nationalen Nachtzugverkehr wird ein weiteres lokbespanntes Zugpaar mit Wagengruppen nach Zugdidi und Ozurgeti angeboten.

Das Angebot auf den Nebenbahnen beschränkt sich zumeist auf zwei Zugpaare. Diese verkehren teilweise mit äußerst geringer Geschwindigkeit (z. B. Kutaisi I – Tkibuli mit 15 km/h). Für den Lokalverkehr werden heute die früher zu Schnelltriebwagen (Serie ES) umgebauten Triebwagen aus der ER2-Reihe verwendet. Zusätzlich sind auch noch umgebaute ER2-Triebwagen im Einsatz, die ihre ursprüngliche Bezeichnung (mit georgischen Schriftzeichen) weiterhin behalten haben. Original ER2-Triebwagen konnten im Sommer 2015 nicht mehr im Einsatz beobachtet werden. Nachdem die Umbauten immer sehr individuell erfolgten, bieten diese Triebwagen heute ein vielfältiges Bild. Die beiden

Der Arbeitsplatz im Stellwerk von Bordschomi sieht zwar nicht mehr zeitgemäß aus, erfüllt aber immer noch seine Aufgaben zuverlässig.

(Foto: Lukas Burtscher)



Zugpaare zwischen Khashuri und Zestafoni werden mit Lokomotiven der Serie 4E10 und zwei Klassen geführt, ebenso die Züge nach Tskaltubo. Bei der Serie 4E10 handelt es sich um Umbauten aus der Serie (VL) 11. Aus einer Doppellokomotive konnten zwei neue Triebfahrzeuge gewonnen werden. Vor den Zügen zwischen Kutaisi I und Tkibuli werden noch – bei Einsatzfähigkeit – Veteranen der Serie 22M eingesetzt.

PROJEKT DER EISENBAHNLINIE VON KARS NACH ACHALKALAKI

Seit dem Konflikt um Nagorny Karabach zwischen Armenien und Aserbaidschan hat die Türkei die Grenzen zu Armenien geschlossen. Die Bahnstrecke von Kars nach Gyumri (ehemals Leninakan) ist seit Juli 1993 ohne Verkehr. Um Aserbaidschan und Georgien wieder an das türkische Eisenbahnnetz anzuschließen, wurde das Projekt einer Bahnstrecke von Achalkalaki nach Kars ins Leben gerufen. Dafür ist eine rund 105 Kilometer lange Neubaustrecke nötig, 76 Kilometer in der Türkei sowie 29 Kilometer in Georgien.

Die dazu nötigen Verträge wurden zwischen Georgien, der Türkei und Aserbaidschan im Jänner 2007 in Tbilisi unterzeichnet. Mit dem Bau der Neubaustrecke wurde im Oktober desselben Jahres begonnen. Der aufwendigste Teil ist ein rund 2,4 Kilometer langer Grenzunnel zwischen Georgien und der Türkei. Die Eröffnung dieser internationalen Neubaustrecke wurde bereits mehrfach verschoben. Von der Aserbaidschanischen Eisenbahn wurden für den Reisezugverkehr bereits drei Garnituren mit Schlaf-, Liege- und Speisewagen bestellt. Die Bestandstrecke Tbilisi – Achalkalaki wurde mittlerweile rekonstruiert.

TBILISI-BYPASS PROJEKT

Ein weiteres Projekt ist – entgegen vielen Bemühungen in Mitteleuropa um neue Zentralbahnhöfe – das Bypass-Projekt für Tbilisi. Dafür wäre eine 27 km lange Neubaustrecke um die georgische Hauptstadt nötig. Der Hauptbahnhof, der optimal zum Stadtzentrum liegt, würde aufgegeben. Dabei wäre eine Fläche von rund 86 Hektar für die Stadtentwicklung – und natürlich auch für die damit im Zusammenhang stehenden Immobiliengeschäfte – frei. Für die Reisezüge Richtung Osten wäre der Bahnhof Navtlugi, für Reisezüge Richtung Westen der Bahnhof Didube Ausgangs- und Endstation. Ein zeitlicher Horizont für die Realisierung dieses Projektes wurde bislang noch nicht veröffentlicht.

Literaturnachweis:

- ▶ Girorgi Kvastiani, Vadim Spolanski, Andreas Sternfeldt, Georgien, Berlin 2015.
- ▶ Witali Alexandrowitsch Rakow, Russische und sowjetische Dampflokomotiven, DDR-Berlin 1986.
- ▶ R.A.S. Hennessey, The Transcaucasian Railway And The Royal Engineers, Yorkshire 2004.
- ▶ Neil Robinson, World Rail Atlas, Vol. 8 – The Middle East and Caucasus, 2006
- ▶ Alfred Lorenz, Die transkaukasische Eisenbahn, Aufsatz aus etwa 1895.
- ▶ G. I. Kadagidse, Transkaukasische Eisenbahn, in Eisenbahn-Jahrbuch 1973, DDR-Berlin 1973.
- ▶ Werner Sölch, Expresszüge im Vorderen Orient, Düsseldorf 1989.
- ▶ Diverse Artikel aus www.wikipedia.org und www.railway.de ◀



GRT-004 als Zug 851 (Batumi – Tbilisi) bei der Ausfahrt aus dem Bahnhof Makhindjauri; 14. September 2015.

In Kutaisi wird noch eine Lokomotive der Serie 22M planmäßig vor den beiden Zugpaaren nach Tkibuli eingesetzt. Obwohl die Strecken­ höchstgeschwindigkeit nur 15 km/h beträgt, war 22M-1483 am 10. September 2015 zu früh in Opriri und musste einige Minuten bis zur planmäßigen Abfahrtszeit abwarten.

