

Thomas Wagner / Wolf-Dietrich Geitz

Eisenbahnen in der Dobrudscha

Die rumänische Provinz Dobrogea, gelegen zwischen Donau, Donaudelta, Schwarzem Meer und bulgarischer Grenze ist eines der Hauptreisegebiete des Landes. Sandstrände, das urwald-ähnliche Delta und historische Stätten aus der wechselhaften Geschichte der Region unter griechischer, römischer, mongolischer und türkischer Herrschaft bilden ein besonders attraktives Urlaubsziel.

Vergleichbar spannend ist die Region für den Eisenbahnfreund. Die Magistrale Constanța – București bildet den richtigen Gegenpol zu historischen Triebwagen auf Nebenbahnen, der dichte Verkehr im Blockabstand nach Constanța zu den vier Zugpaaren auf der 144 Kilometer langen Nebenbahn von Medgidia nach Tulcea, die das nur wenig besiedelte Hinterland der Küste erschließt und im Sommer durch scheinbar unendliche Sonnenblumenfelder führt. Das umfangreiche Netz um den bedeutenden Hafen von Constanța mit vier großen Rangierbahnhöfen ergänzt das Reiseziel für den Eisenbahnfreund. Im Folgenden sollen die wichtigen Strecken der Region im Mittelpunkt stehen.

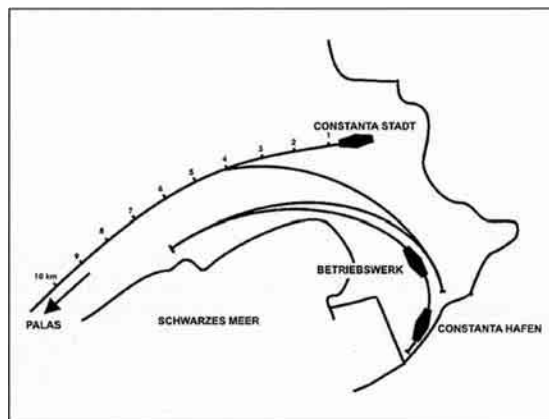
Constanța Hafen – Cernavodă Hafen

Die Strecke zwischen Constanța Hafen und Cernavodă Hafen ist die älteste Bahnstrecke Rumäniens. Sie bestand ursprünglich aus den Teilstrecken Constanța Stadt – Cernavodă mit 63,2 km Länge, sowie dem 2,5 km langen Abschnitt Constanța Hafen – Constanța Stadt. Der Bau der Strecke geht auf ein englisches Unternehmen zurück, das im Rahmen des Exports von Getreide an einer Bahnverbindung zwischen Cernavodă und dem Schwarzen Meer, sowie am Ausbau des Hafens Constanța interessiert war.

Vor Fertigstellung der Schienenverbindung gab es eine von einer österreichischen Binnenschiffahrtsreederei mit Pferdefuhrwerken betriebene Straßenverbindung, die jedoch aufgrund ihrer sehr eingeschränkten Leistungsfähigkeit in erster Linie dem Personentransport diente. Für den Güterverkehr blieb lediglich die wasserseitige Verbindung durch das Donaudelta.

Der Donau-Schwarzmeer-Kanal sollte erst viele Jahre später eröffnet werden, auch wenn es bereits seit 1837 Pläne für dessen Bau gab. Der Wasserweg durch das Donaudelta war außerdem aufgrund militärischer Auseinandersetzungen und häufigen Zufrierens mit wirtschaftlichen Risiken behaftet. Am 1. September 1857 erteilte die Regierung des Osmanischen Reiches, zu dem die Dobrudscha zu der Zeit noch gehörte, den englischen Investoren die Konzession zum Bau und Betrieb einer Eisen-

bahn zwischen Cernavodă und Constanța. Die Konzession wurde für einen Zeitraum von 99 Jahren erteilt, danach sollte die Strecke ablösefrei in das Eigentum des türkischen Staates übergehen. Die Bauarbeiten dauerten drei Jahre (1857 – 1860).



Am 4. Oktober 1860 wurde die Strecke feierlich für den Personen- und Güterverkehr freigegeben. Die 33 m Höhenunterschied zwischen der Stadt Constanța und dem Hafen hatte man überwunden, indem drei Spitzkehren angelegt wurden, die einen mehrfachen Richtungswechsel erforderten. Die Höchstgeschwindigkeit betrug 15 km/h



Die Hafenbahn von Constanta bildet für viele Bahnfrachten den ersten Kontakt mit rumänischen Schienen. (W. Geitz, Januar 2002)

und es konnten maximal fünf bis sechs Wagen befördert werden.

Dieses schwerfällige System führte dazu, dass die Strecke schon bald an ihre Kapazitätsgrenze stieß, so dass 1908 eine neue Verbindung zwischen Stadt und Hafen gebaut wurde. Die neue Verbindung zweigt in Höhe von Medeea von der alten Strecke ab und führte durch einen 490 m langen Tunnel direkt zum Hafen. Den höchsten Punkt der gesamten Strecke stellt mit 72 m über n.n. der Bahnhof Palas dar, während Cernavodă mit 37 m über n. n. in etwa so hoch liegt wie Constanța. Die alte Hafenzufahrt blieb aber bis 1947 betriebsfähig zur Anbindung des dortigen Betriebswerkes.

Nach dem Ende des Unabhängigkeitskrieges 1878 fielen die Dobrudscha und das Donaudelta an Rumänien. 1882 wurde die Bahnstrecke inklusive des rollenden Materials, der Gebäude und der gesamten Ausstattung nach Zahlung einer Entschädigung Eigentum des rumänischen Staates, der sie schon bald (1886) in die Organisation der CFR integrierte. Zwischen ihrer Fertigstellung 1860 und dem Jahr 1895 war die Strecke ohne Anbindung

an andere Eisenbahnstrecken und diente ausschließlich der Verbindung des Binnenhafens Cernavodă mit dem Seehafen Constanța. Ein wichtiges Datum in der Geschichte der Eisenbahnstrecke zwischen Constanța und Cernavodă ist der 25. September 1895. An diesem Tag wurden die neuen Donaubrücken und die Strecke Fetești – Saligny eröffnet. Damit erhielt Cernavodă und somit auch Constanța Anschluss an das übrige Schienennetz. Gleichzeitig bedeutete dieses Ereignis auch den Lückenschluss zwischen Constanța und der Hauptstadt Bukarest (București), der sich in vier Etappen vollzogen hatte:

- Constanța Hafen – Cernavodă Hafen (63,2 km), eröffnet 4. Oktober 1860
- București Nord – Ciulnița (109 km), eröffnet am 17.11.1886
- Ciulnița – Fetești (37,5 km), eröffnet am 1. Juli 1887
- Fetești – Saligny (25,6 km), eröffnet am 25. September 1895.

Nach diesem Lückenschluss verzeichnete die Strecke einen starken Anstieg des Verkehrsaufkommens, da nun die Eisenbahn das wichtigste Verkehrsmittel im Hafenhinterlandverkehr von Constanța geworden war. In der Folge kam es zu Kapazitätsengpässen, wodurch eine Modernisierung der Strecke notwendig wurde. Im Ergebnis bedeutete das einen Neubau fast der gesamten Strecke. Die Trassierung erfolgte so, dass der Bahnkörper weniger durch Überschwemmungen gefährdet war als die alte Strecke.

Die Verbindung wurde, um dem gestiegenen Verkehrsaufkommen gerecht zu werden, durchgehend zweigleisig ausgebaut und war für höhere Geschwindigkeiten ausgelegt. Die Streckenführung blieb lediglich auf den Teilstücken Palas – Constanța und Saligny – Cernavodă unverändert. Die damit erreichte Ausbaustufe hielt bis 1917, als deutsche Besatzungstruppen eines der beiden Gleise abbauten und das gewonnene Material für den Bau der strategisch wichtigen Strecke Târgușor – Baia Dobrogei verwendeten.

Erst 1930 sollte die Strecke wieder zweigleisig befahrbar sein. Die nächste Veränderung erfolgte ab 1949 im Rahmen des geplanten Baus des Donau-Schwarzmeer-Kanals. Dabei wurde die Strecke entsprechend der Pläne für den Verlauf der Binnenwasserstraße angepasst und der Bahnkörper teilweise verlegt.

Zwischen 1958 und 1960 erfolgte die Modernisierung der an der Küste gelegenen Eisenbahnstrecken und Bahnhöfe, im Rahmen derer auch der in der Ortsmitte gelegene Bahnhof Constanța verlegt wurde.



Ein Umlauf in der Nebensaison der Strecke Constanța-Mangalia wird von einem der Triebwagen des Bw Palas betritten. (Mai 2003 in Constanța)

Die Strecke zwischen Constanța und Cernavodă hat nach wie vor eine große Bedeutung für den Schienenverkehr in Rumänien. Zum Einen reisen im Sommer viele Urlauber mit dem Zug an die als Erholungsgebiet sehr beliebte Schwarzmeerküste, zum Anderen ist der Hafen Constanța der bedeutendste Seehafen des Landes, so dass auch im Güterverkehr ein entsprechend hohes Aufkommen gegeben ist.

Seit 1980 befindet sich in Constanța Mărfuri ein Containerterminal der CFR. Auch ist die Strecke Teil der direkten Verbindung zwischen Constanța und der Hauptstadt Bukarest und somit auch Teil des Korridors IV der von der EU geförderten Trans-europäischen Netze (TEN). Im Rahmen der zum TEN-Programm gehörenden Infrastrukturmaßnahmen wird die Strecke Cernavodă – Constanța derzeit modernisiert. Die Höchstgeschwindigkeit soll für Personenzüge auf 160 km/h und für Güterzüge auf 120 km/h erhöht werden, begleitet von entsprechender Umrüstung der Sicherungstechnik.

Constanța – Mamaia

Die eingleisige Strecke zwischen Constanța und Mamaia wurde am 2. Oktober 1905 eröffnet. Sie war genau 7,87 km lang und endete im Bahnhof Mamaia Băi (Mamaia Bad). Ein Teil des Materials für den Bau der Strecke stammte von der 1905 stillgelegten und in der Folge abgebauten Strecke zwischen Constanța und Băile de la Vii.

Sie wurde vor allem als touristische Bahn gebaut, da bereits seit dem ausgehenden 19. Jahrhundert Mamaia als Urlaubsort zunehmend an Bedeutung ge-

wonnen hatte. Der Ort befindet sich an einem 7 km langen Sandstrand auf einer schmalen Landzunge zwischen dem Schwarzen Meer und dem Siutghialsee. Die Züge verkehrten ausschließlich während der Urlaubssaison in den Sommermonaten.

Der planmäßige Zugverkehr begann daher erst Monate nach der Eröffnung der Strecke. Während der Saison allerdings gab es ein durchaus bemerkenswertes Verkehrsaufkommen von beispielsweise zwölf Zugpaaren pro Tag im Jahre 1938. 1928 wurde die Strecke aus strategischen Gründen um 11,7 km bis zum Militärfahrerhafen Tașaul verlängert und erreichte eine Gesamtlänge von 19,5 km. Im Zuge der Streckenerweiterung wurde auch der Bahnhof Mamaia Băi verlegt und ein neues Empfangsgebäude errichtet. Weiterhin wurde ein Teil der Trasse verlegt, da die Strecke mitten durch den Ort geführt und somit ein gewisses Hindernis dargestellt hatte.

1944 wurde der Personenverkehr eingestellt und es verkehrten nur noch gelegentliche Güterzüge bis 1960 die Stilllegung der Strecke erfolgte.

Constanța – Mangalia

Der Bau der 44 km langen Eisenbahnstrecke zwischen Constanța und Mangalia inklusive einer 4,5 km langen Stichbahn von Eforie Nord nach Techirghiol vollzog sich in drei Etappen. Zunächst erfolgte in den Jahren 1916 bis 1927 der Bau des 19,2 km langen Teilschnitts zwischen Constanța und Eforie Sud. Die lange Bauzeit rührte



Im dichten Abstand verkehren auf der Magistrale Constanta – Bucuresti Güterzüge: Containerzug aus dem Hafen durchfährt den Bahnknoten Medgidia.

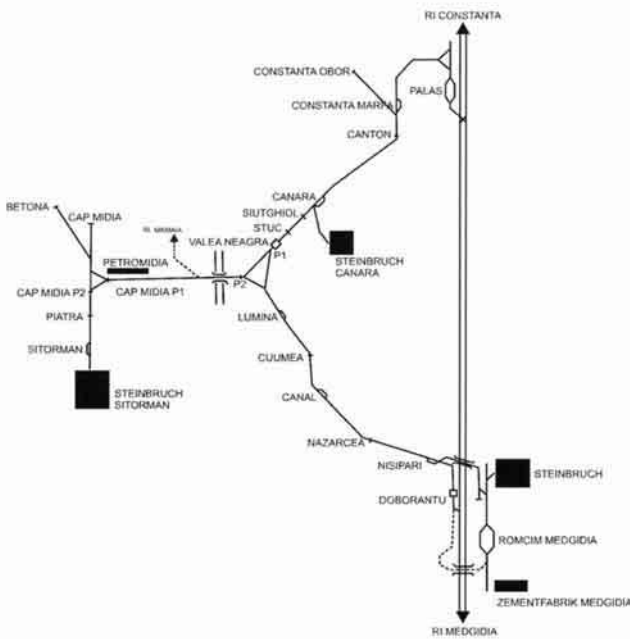


Nahverkehrszug von Tulcea in Babadag (August 2003)



Der Badezug aus Iasi passiert den schmalen Landstreifen zwischen Binnengewässern und Schwarzem Meer zwischen Eforie Nord und Sud. (August 2003)

(alle Fotos: W. Geitz)



Palas - Cap Midia und Dorobanțu – Sitorman

Der Bau der beiden Eisenbahnstrecken Palas – Cap Midia (30,2 km) und Dorobanțu – Sitorman (24,6 km) hängt eng mit dem Bau des Donau-Schwarzmeer-Kanals zusammen. Sie dienen Baustofftransporten, z.B. dem Kalkabbau in Sitorman und Canara, aber auch für die Industrie (Raffinerie Petromidia, Chemiefabrik Navodari). Die Idee zum Bau des Kanals stammt aus dem 19. Jahrhundert. Bereits 1837 und 1844 gab es erste Konzepte für eine Verbindung zwischen der Donau und dem Schwarzen Meer durch eine künstliche Binnenwasserstraße, deren Verwirklichung jedoch an des immensen Kosten scheiterte.

Baubeginn war dann auch erst 1949, nachdem die Kommunisten in Rumänien an die Macht gelangt waren. Jedoch schon 1953 wurden die Arbeiten aus finanziellen Gründen wieder eingestellt. 1973 beschloss die rumänische Führung, die Bautätigkeit am Kanal wieder aufzunehmen, wobei der Verlauf des Kanals gegenüber dem alten Konzept teilweise verändert wurde. Der Donau-Schwarzmeer-Kanal ist seit 1984 in Betrieb. Er hat jedoch bisher nicht die Bedeutung erlangt, die sich seine Erbauer und die Politik versprochen hat-

ten. Der Kanal ist 64,2 km lang. Die drei Binnenhäfen Cernavodă, Basarabi und Medgidia, sowie der Seehafen Constanța liegen an seinem Ufer bzw. sind direkt angeschlossen. Der Bau des Kanals war eines der größten Bauvorhaben in der Geschichte Rumäniens. Es wurden mehr als 300 Mio. m³ Aushub bewegt, 4,2 Mio. m³ Beton verbaut, 80 km Gleise verlegt und 36 Brücken gebaut. Etwa 10.000 Arbeiter waren mit dem Bau des Kanals beschäftigt.

Im Rahmen der Bauarbeiten am Kanal wurden in den Jahren 1949 bis 1953 folgende, den Schienenverkehr betreffende, Maßnahmen durchgeführt:

- Neubau der Strecke Palas – Cap Midia (30,2 km)
- Verlegung der Strecke Cernavodă – Saligny
- Verlegung des Bahnhofs Dorobanțu um 0,8 km nach Norden
- Anschluss des neuen Bahnhofs Dorobanțu an die Strecke Dobranțu – Cap Midia und Bau der Verbindung zwischen Dorobanțu und Valea Neagră
- Bau einer zweiten Abzweigung an der Strecke Palas – Cap Midia bei Lumina
- Verbindung von Constanța Mărfuri (Traian) mit Constanța Obor
- Bau eines Gleisanschlusses zur Zementfabrik in Medgidia

daher, dass die Anfang des Jahres 1916 begonnenen Bauarbeiten bereits im August desselben Jahres kriegsbedingt unterbrochen werden mussten. Erst 1927 wurden die Bauarbeiten wieder aufgenommen und rasch abgeschlossen, da der zunehmende Urlauberverkehr an das Schwarze Meer eine große Nachfrage im Schienenpersonenverkehr bedeutete. Am 5. Juni 1927 wurde der Personenverkehr und zehn Tage später auch der Güterverkehr aufgenommen. Ein Jahr später erfolgte der Bau einer ab Eforie Nord abzweigenden Stichbahn nach Techirghiol, die auch in erster Linie aus touristischen Gründen gebaut wurde.

Zwar war die Strecke von Anfang an bis Mangalia geplant, doch musste man aufgrund der Weltwirtschaftskrise die Arbeiten erneut unterbrechen. Erst 1938, als infolge der angespannten politischen Lage in Europa militärstrategische Überlegungen eine zunehmende Rolle spielten, wurde das letzte Teilstück (25,5 km) der Strecke in der Rekordzeit von lediglich sechs Monaten fertig gestellt.

In den Jahren 1977 bis 1978 erfolgte der Bau eines zweiten Gleises bis Agigea Ecluză. Dieser Abschnitt wurde 1987 auch elektrifiziert. Auf der Stichbahn nach Techirghiol ersetzen ab 1966 Busse den Schienenverkehr, so dass diese Strecke danach ausschließlich dem Güterverkehr diente. Die Bespannung der Züge zwischen Constanța und Mangalia erfolgte mit Lokomotiven aus Constanța und Triebwagen aus Palas. Bis 1969 hatten lokbespannte Züge ausschließlich Dampf-Traktion. Erst danach kamen Diesellokomotiven zum Einsatz, auf dem elektrifizierten Teilstück nach Agigea Ecluză natürlich auch Elektrolokomotiven.



Der Nahverkehrszug nach Medgidia nimmt in Tulcea zahlreiche Touristen aus dem Donaudelta mit. (August 2003)

Constanța Mărfuri - Constanța Obor wurde wieder aufgegeben. Ebenfalls stillgelegt wurde die Teilstrecke Dorobanțu – Valea Neagră. Eine weitere Maßnahme in dieser Zeit war der durchgehend zweigleisige Ausbau der Strecke Palas – Cap Midia. Seit 1984 fahren zwischen Palas und Cap Midia, sowie zwischen Dorobanțu und Sitorman nur noch Güterzüge. Eine Ausnahme bildeten die Jahre 1996/1997, in denen zwei Personenzugpaare pro Tag verkehrten.

Medgidia – Negru Vodă

Anfang des 20. Jahrhunderts wurde von der rumänischen Regierung aus strategischen Gründen der Bau einer Eisenbahnstrecke von Medgidia aus nach Süden in Richtung der bulgarischen Grenze beschlossen. Sie sollte im Verteidigungsfall den schnellen Transport von Truppen und Material Richtung Grenze ermöglichen. Gefordert war vor allem eine möglichst

Donau-Kanal, führt an der Zementfabrik Medgidia vorbei und schließt kurz vor dem Haltepunkt Valea Dacilor an die alte Strecke an. Die Strecke Medgidia – Negru Vodă ist heute eine wichtige Verbindung im Güterverkehr mit Bulgarien.

Medgidia – Tulcea

Der erste Spatenstich für die Strecke Medgidia – Tulcea erfolgte 1911. Ihre Gesamtlänge von 144 km erreichte die Strecke jedoch erst im Jahr 1940. Die eingleisige und nicht elektrifizierte Bahn wurde in fünf Etappen fertig gestellt. Der erste Abschnitt nach Târgușor mit einer Länge von 34,5 km wurde in den Jahren 1911 bis 1915 gebaut. Die relativ lange Bauzeit ergibt sich aus der Tatsache, dass sich infolge des Krieges zwischen Rumänien und Bulgarien 1913 die Bauarbeiten auf die nach Süden führende Strecke Richtung Negru Vodă konzentrierten. Außerdem gab es immer wieder Finanzierungsprobleme,

wieder nur ein Teilstück, in diesem Falle Târgușor – Hamangia (47,4 km), fertig. Es wurde am 1. August 1919 eröffnet. Als 1923 ein neuer Kredit in Höhe von 30 Mio. Lei gewährt worden war, konnte der nächste Abschnitt (22 km) nach Badabag gebaut und der planmäßige Verkehr am 1. Oktober 1925 aufgenommen werden. Danach ruhten die Arbeiten ganze zehn Jahre lang.

Erst von 1935 bis 1939 wurde der letzte Abschnitt nach Tulcea mit einer Länge von 37 km gebaut (eröffnet am 25.3.1939). In den Jahren 1939/1940 erfolgte dann noch der Anschluss des Hafens Tulcea an die Bahnstrecke, da dieser eine relativ große militärische Bedeutung hatte. Das Empfangsgebäude von Tulcea war bis 1940 eine einfache Holzbaracke. Erst danach wurde ein richtiges Gebäude gebaut, das bis 1970 genutzt und 1971 durch ein neues Gebäude ersetzt wurde. In dieser Zeit erfolgte auch der Bau eines Anschlussgleises zum Aluminiumkombinat Tulcea.



Private Bahnen sind in Rumänien Alltag: Ein Kesselwagenzug der Grup Feroviar

kurze Bauzeit. Die Bautätigkeit begann im Jahr 1912, musste jedoch aufgrund eines militärischen Konfliktes zwischen Rumänien und Bulgarien wieder eingestellt werden. Erst im März 1914 konnten die Arbeiten fortgeführt werden und bereits zehn Monate später, am 1. Januar 1915, wurde die Strecke eingeweiht. Sie ist 55,6 km lang, eingleisig und nicht elektrifiziert. Erbaut wurde sie von der CFR und einem Gleisbataillon der rumänischen Armee.

Ihr Anschluss an die Magistrale Bukarest – Constanța wurde im Laufe der Zeit mehrfach verändert. Die heute existierende Abzweigung wurde in den Jahren 1982/1983 gebaut. Die Strecke überquert bei Medgidia den Schwarzmeer-

die zwar durch eine Anleihe 1915 abgemildert werden konnten, letztendlich jedoch zur Einstellung der Arbeiten im Jahre 1916 führten. So konnte am 2. Januar 1915 lediglich das erste Teilstück bis Târgușor eröffnet werden, obwohl bereits Vorarbeiten bis Hamangia geleistet wurden, darunter der Beginn des 950 m langen Cataloi-Tunnels.

Da die Strecke jedoch große strategische Bedeutung hatte, wurde bereits 1917 an ihrer Vervollständigung weitergearbeitet. Dabei setzte man teilweise Material ein, das durch die Demontage eines der beiden Gleise der Strecke Cernavodă – Constanța gewonnen wurde. Nach relativ kurzer Zeit musste der Bau jedoch aus Geldmangel erneut unterbrochen werden. Damit war

Bahnbetriebswerk Constanța

Das Bahnbetriebswerk wurde 1860 eröffnet. Es befand sich unmittelbar am Hafen, in der Nähe der Öl-Lagertanks. Seine wesentlichen Elemente waren eine Drehscheibe, ein 15-ständiger Lokschuppen, Versorgungseinrichtungen für die Lokomotiven, Werkstätten, Büros und Sozialräume. Daneben wurde eine Reparaturwerkstatt für Lokomotiven und Wagen gebaut, die jedoch 1936 nach Palas verlegt wurde. Von 1860 bis 1895 beheimatete das Betriebswerk neun Lokomotiven englischer Bauart. 1895 kamen weitere Loks dazu, darunter Schnellzuglokomotiven des Typs „Orleans“ mit denen auch hochwertige Züge, wie der Orient-Express, bespannt wurden.

Da sich das Betriebswerk in Höhe des Hafens befand, mussten zum Erreichen des Stadtbahnhofes die drei Spitzkehren befahren werden. In den Jahren 1952 bis 1960 wurde auch das Bahnbetriebswerk nach Palas verlegt. Die neue Bezeichnung des Bahnbetriebswerkes war „Depoul de Lokomotive Palas Constanța“. Diese Bezeichnung gilt noch heute. Die Infrastruktur des Betriebswerkes besteht aus 13 Gleisen, zwei davon unter Fahrdrabt. Der Ringlokschuppen hat sechs Stände, sechs weitere, nicht überdachte Abstellgleise für Lokomotiven sind mit der Drehscheibe verbunden. Hinzu kommen, eine Reparaturhalle, verschiedene Werkstätten, ein Wasserturm und ein Heizkraftwerk. Dem Betriebswerk sind die Außenstellen Medgidia und Tulcea, sowie die Versorgungsstellen Sitorman und Mangalia zugeordnet.

Von Constanța aus werden planmäßig Güter- und Personenzüge nach Mangalia, Tulcea und Cap Midia bespannt.