

DIE EISENBAHN IN BULGARIEN UND RUMÄNIEN

von Reinhard Fuchs (0427018) und Laurentius Terzic (1026315)



Die Freundschaftsbrücke verbindet Bulgarien und Rumänien

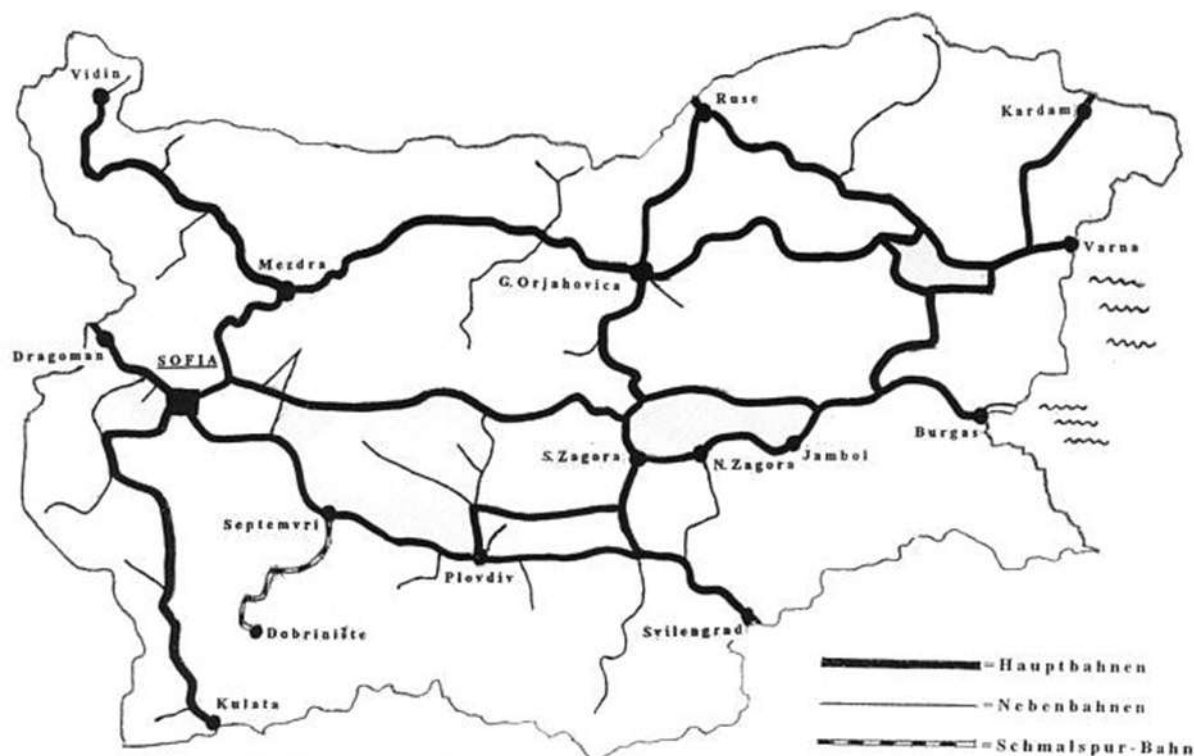
Einleitung	2
Bulgarien	2
Geschichte	2
Russe-Warna-Bahn	3
Zentralbahn Sofia-Warna	3
Orientbahn / Linie Sofia-Burgas	4
Transbalkanlinie Russe-Stara Sagora.....	5
Bahn in Bulgarien heute	5
Rumänien	6
Geschichte	6
Die Anfänge (bis 1918)	6
Großrumänien (1918-1947)	8
Sozialismus (1947-1989).....	8
CFR nach 1989	9
Bahn in Rumänien heute	9
Quellen	10

Einleitung

In dieser Arbeit möchten wir einen Überblick über die Geschichte des Eisenbahnwesens in Bulgarien und Rumänien geben und im Anschluss kurz darstellen, was Fahrgäste dort heute erwartet. Bevor wir im Einzelnen auf die beiden Länder eingehen, möchten wir eingangs einige Fakten über Bulgarien, Rumänien und die Bahnen dieser Staaten im Vergleich zu Österreich darstellen.

	Österreich	Bulgarien	Rumänien
Einwohnerzahl (2011)	8.404.252	7.364.570	21.413.815
Fläche (km ²)	83.879	110.994	238.391
Gleiskilometer	10.143 (2011)	6.938 (2008)	20.677 (2006)
Staatliche Eisenbahngesellschaft	ÖBB	BDŽ	CFR
Zahl der Mitarbeiter	45.352 (2010)	33.633 (2010)	54.000 (2010)
Passagierzahl	210 Mio. (2010)	31 Mio. (2009)	86 Mio. (2007)
Bahnkilometer pro Person u. Jahr (2010)	1.270	280	290
Bahnstrom (Hauptstrecken)	15.000 V 16,7 Hz	25.000 V 50 Hz	25.000 V 50 Hz

Bulgarien



Geschichte

In der Zeit zwischen der Gründung des Fürstentums Bulgarien 1878 und dem Ausbruch des Ersten Weltkriegs wurden zahlreiche Strecken gebaut, die die wichtigsten Städte im Land

miteinander verbunden und bis heute das Grundgerüst des bulgarischen Eisenbahnnetzes bilden. Anhand ausgewählter Strecken soll die Entwicklung der Eisenbahn in Bulgarien illustriert werden.

Russe-Warna-Bahn

Die erste Eisenbahnlinie auf dem Gebiet der heutigen Republik Bulgarien war die am 7. November 1866 eröffnete Strecke von Russe nach Warna. Zu diesem Zeitpunkt stand Bulgarien noch unter osmanischer Herrschaft. Für die Regierung in Konstantinopel hatte die Verbindung eigentlich nicht Priorität,

doch war man für die Finanzierung des Eisenbahnausbaus auf ausländische Hilfe angewiesen. Als Partner fand sich Großbritannien, das aber darauf bestand, die Strecke vom Donauhafen Russe zum Schwarzmeerhafen Warna als Erste in Angriff zu nehmen. Sie verkürzte den Weg vom Schwarzmeer in die donauaufwärts gelegenen Gebiete unter Umgehung des Donaudeltas, das in Reichweite des Russischen Reiches lag. So verminderte sie den Einfluss Russlands auf den Donauroaum und nützte dem für Großbritannien besonders wichtigen Seehandel. Die 224 Kilometer lange Strecke wurde hauptsächlich für den Güterverkehr errichtet und ist für den Transport von Waren zwischen dem Schwarzen Meer und Europa noch heute von großer Bedeutung, während der Personenverkehr eine verhältnismäßig geringe Rolle spielt.



Zentralbahn Sofia-Warna

Im Jahr 1888 wurde der Bau der bulgarischen Zentralbahn beschlossen. Sie sollte nach den ursprünglichen Plänen die Hauptstadt Sofia via Lowetsch und Weliko Tarnowo mit Warna verbinden. Realisiert wurde letztendlich eine weiter nördlich gelegene Trasse,

einerseits kam so der Bau der Zentralbahn billiger, andererseits konnte man auf dieser Route besser mit dem Schiffsverkehr konkurrieren. Die Zentralbahn mündete in Kaspitschan in die bereits



bestehende Strecke Russe-Warna ein. Mit der 109 km langen Teilstrecke von Sofia nach Roman konnte 1897 der erste Teil dieser Bahnlinie in Betrieb genommen werden. Als zweite Teilstrecke folgte im Osten die Strecke Schumen – Kaspitschan (24 km). Zwei Jahre später konnte der 85 km lange Abschnitt von Roman nach Plewen in Betrieb gehen, schließlich wurde mit der Eröffnung der Strecke von Plewen nach Schumen (244 km) im November 1899 die gesamte Zentralbahn befahrbar.

Orientbahn / Linie Sofia-Burgas

Bereits im Jahr 1873 ging die Orientbahn von Konstantinopel über Plowdiw nach Belowo im Südwesten des heutigen Bulgariens in Betrieb. Auch nach der Unabhängigkeit Bulgariens 1878 blieb die Strecke im Besitz des türkischen Staates. Bis 1888 wurde die Strecke über



Sofia bis an die heutige serbische Grenze verlängert. Um die sich aufgrund der fehlenden Landverbindung kaum entwickelnde Hafenstadt Burgas am Schwarzen Meer zu fördern, entschloss sich die bulgarische Regierung, eine Zweigstrecke der Orientbahn nach Burgas zu

bauen. Die Strecke von Jambol nach Burgas wurde 1890 eröffnet, war aber nur über die Linie der Orientbahn-Gesellschaft zu erreichen, die für Frachten nach Burgas einen um rund 70% höheren Tarif verlangte, als für Frachten ans Ägäische Meer. Deshalb trachtete die bulgarische Regierung nach einer Verstaatlichung der Orientbahn, welche erst 1908 gelang. Später wurde noch eine zweite, direkte



Personenzug mit Diesellok der Baureihe 07 in Plowdiw, 2006

Verbindung von Plowdiw nach Nowa Sagora errichtet, die die Fahrzeit von Sofia nach Burgas erheblich verkürzte. Die Bahn von Sofia nach Burgas gilt heute neben der Zentralbahn als wichtigste Strecke Bulgariens.

Transbalkanlinie Russe-Stara Sagora

Diese Gebirgsbahn wurde geplant, um den Norden mit dem Süden Bulgariens zu verbinden. Ausgehend von Russe wurde am 8. Oktober 1900 das 129 Kilometer entfernte Weliko Tarnowo, die alte Hauptstadt Bulgariens, erreicht. Nach Verzögerungen wegen

Diskussionen über die Trassierung der Bahn wurden die weiteren Abschnitte zwischen Weliko Tarnowo und Stara Sagora erst zwischen 1910 und 1913 eröffnet. Damit war die Transbalkanlinie mit ihren 23 Tunnels (darunter auch Kehrtunnel) und zahlreichen Kunstbauten durchgehend befahrbar. Zwischen Plachkovci und Borushtiza wird eine Höchststeigung von 25 ‰ auf einer Gesamtlänge von 13,95 km erreicht. Aus Kostengründen wurde ein leichtes Schienenprofil gewählt, sodass diese Bahnstrecke noch lange Zeit nur von Lokomotiven mit geringem Achsdruck befahren werden konnte.

Bahn in Bulgarien heute

Die Bulgarischen Staatsbahnen BDŽ (Bălgarski Dăržavni Železnici) verfügen heute über ein mehr als 4.000 Kilometer umfassendes, zu ca. 63% elektrifiziertes Schienennetz. Die Passagierzahlen der BDŽ erlitten nach dem Fall des Eisernen Vorhangs erhebliche Einbrüche. Wurden 1990 noch rund 102 Mio. Fahrgäste befördert, waren es 1995 nur mehr 59 Mio. und 2009 31 Mio. Auch das Transportvolumen ging von 63 Mio. Tonnen 1990 auf 20 Mio. Tonnen 2007 zurück. Diese Entwicklungen sind vor allem auf einen seit dem Fall des Eisernen Vorhangs deutlich erhöhten Motorisierungsgrad und kontinuierlich ausgebaute Straßeninfrastruktur zurückzuführen. Die Bahn wurde im selben Zeitraum kaum modernisiert – die Streckenführungen

stammen vielfach noch aus dem 19. Jahrhundert, das Rollmaterial zum überwiegenden Teil aus der kommunistischen Ära. Ab 2005 wurden 100 moderne Regionalverkehrstriebwagen



Siemens Desiro der BDŽ in Sofia, 2006

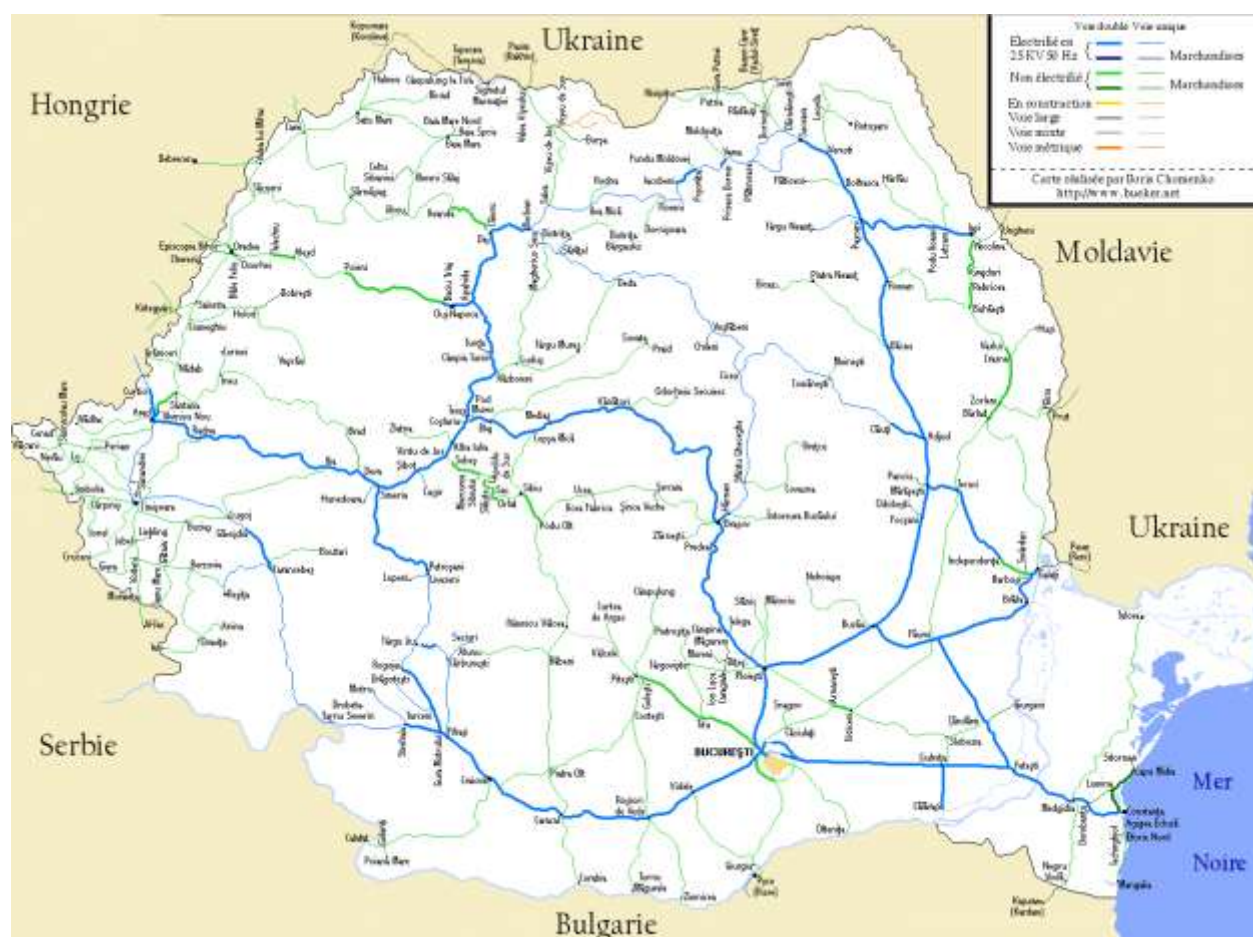


Halle des Hauptbahnhofs in Sofia

des Typs Siemens Desiro beschafft, die durch Ausstattungsmerkmale wie einen niederflurigen Einstieg und eine Klimaanlage den Fahrkomfort heben sollen. Der allgemein schlechte Zustand der Infrastruktur bedingt jedoch geringe Geschwindigkeiten und lange Fahrzeiten. Für die nächsten Jahre sind eine Modernisierung der Verbindungen in die Türkei und Griechenland sowie eine zweite Donaubrücke von Vidin nach Calafat als zusätzliche Verbindung nach Rumänien vorgesehen.

In Bulgarien gibt es drei Arten von Inlandszügen: „Expresen Vlak“ (reservierungspflichtige Schnellzüge auf den Routen Sofia-Varna und Sofia-Plovdiv-Burgas), „Barz Vlak“ (Eilzüge) und „Patnicheski“ (Regionalzüge). Darüber hinaus gibt es internationale Verbindungen von Sofia Richtung Belgrad und Bukarest, sowie von Bukarest über die Transbalkanlinie nach Istanbul.

Rumänien



Geschichte

Die Anfänge (bis 1918)

Der rumänische Staat wurde erst 1859 als Vereinigung der Fürstentümer Moldau und Walachei gegründet und hatte damals eine Ausdehnung, die etwa der Hälfte des nunmehrigen Territoriums entspricht. Die vor allem für den Transport von Kohle konzipierte erste Eisenbahnlinie auf heutigem rumänischem Staatsgebiet wurde 1854 in der damals

österreichischen Region Banat eröffnet und führte von Oravița zum Donauhafen Baziaș. Auf dem Gebiet des damaligen Fürstentums Rumänien begann das Zeitalter der Eisenbahn erst 1869 mit der von der englischen Gesellschaft Barclay & Comp. errichteten, 69 km langen Verbindung von Bukarest nach Giurgiu, damals Grenzstadt zum Osmanischen Reich, heute zu Bulgarien. Der Lückenschluss



1872 eröffneter Bahnhof Gara de Nord in Bukarest

zum nur wenige Kilometer Luftlinie entfernten bulgarischen Eisenbahnnetz erfolgte 1954 mit der Eröffnung der Freundschaftsbrücke Giurgiu-Russe über die Donau.

Im Mai 1866 wurde der Deutsche Karl von Hohenzollern-Sigmaringen als Carol I. Fürst von Rumänien. Unter seiner bis zu seinem Tod 1914 andauernden Herrschaft, ab 1881 als König von Rumänien, wurde der Eisenbahnbau nach preußischem Vorbild intensiv vorangetrieben. Bereits im September 1866 beschloss das rumänische Parlament den Bau einer Nord-Süd-Achse, von Roman im Norden über Tecuci, Galați, Brăila, Buzău, Bukarest, Pitești nach Vârciorova im Süden des Landes. Der Abschnitt von Pitești über Bukarest und Galați nach Roman wurde 1872 eröffnet. In Bukarest wurde zur Eröffnung der Bahn auch der Bahnhof Gara Târgoviștei eingeweiht, der, mittlerweile in Gara de Nord umbenannt, bis heute den wichtigsten Verkehrsknotenpunkt des Landes bildet. 1878 wurde die Strecke mit dem Abschnitt Vârciorova–Pitești finalisiert. Als Verbindung wichtiger Zentren in Moldau und Walachei war die Strecke Roman- Vârciorova im Personen- und Güterverkehr von hoher Bedeutung.

In den 1880er-Jahren wurde die Verstaatlichung der bisher meist privat betriebenen Bahnen vorangetrieben. Das Projekt konnte 1889 abgeschlossen werden, es befanden sich nun alle Eisenbahnlinien, die die wichtigsten rumänischen Städte miteinander verbanden, unter Verwaltung der rumänischen Staatsbahnen CFR (Căile Ferate Române). Bis zum Ausbruch des Ersten Weltkrieges wurde das Netz noch um zahlreiche Nebenbahnlinien



Noch aus der Vorkriegszeit stammende Dampflokomotive der Baureihe 230 mit Personenzug bei Sibiu, 1972

ergänzt, die auch abgelegenen Gebieten den Anschluss an das neue Verkehrsmittel und damit wirtschaftlichen Aufschwung brachten. Es erreichte bis 1913 eine Gesamtlänge von 3.549 Kilometer.

Großrumänien (1918-1947)

Im Ersten Weltkrieg kämpfte Rumänien auf Seiten der Entente. Der Sieg war verbunden mit umfangreichen Territorialzugewinnen – Siebenbürgen, Banat, Bessarabien, Bukowina. Die bereits bestehenden Bahnstrecken auf diesen Gebieten wurden unter die Verwaltung der CFR gestellt. Das Eisenbahnnetz hatte mittlerweile eine große Ausdehnung erreicht, der Schwerpunkt lag nun auf der Modernisierung von Infrastruktur und Wagenmaterial. In den 20er- und 30er-Jahren investierten die CFR im großen Stil in neue Waggons und Lokomotiven. Erstmals kamen in dieser Zeit auch moderne Dieselloks zum Einsatz. In den 30er- und 40er-Jahren wurden einige besonders stark frequentierte Strecken zweigleisig ausgebaut.

Sozialismus (1947-1989)

Nach dem Zweiten Weltkrieg, an dem Rumänien an der Seite der Achsenmächte beteiligt war, geriet das Land unter sowjetischen Einfluss. 1947 wurde König Mihai I. abgesetzt, die bürgerlichen Parteien verboten und die Volksrepublik Rumänien unter der Alleinherrschaft der kommunistischen Partei PMR proklamiert. Die neue Regierung trieb die Industrialisierung des Landes voran, was mit einem weiteren Ausbau der Eisenbahn verbunden war. Zahlreiche neue Nebenbahnen in ländliche Gebiete wurden neu errichtet, der zweigleisige Ausbau von Hauptstrecken weitergeführt. Von 1959-1969 wurde mit Bukarest-Braşov die erste Strecke elektrifiziert, viele weitere folgten in den Jahren danach. Mitte der 1970er-Jahre konnten die letzten Dampflokomotiven ausgemustert und somit der gesamte Fuhrpark auf Diesel- oder E-Traktion umgestellt werden.



Diesellok der Baureihe 60 (Baujahr 1959-1981)



E-Lok der Baureihe 41 (Baujahr 1966-1991) mit InterCity, 2006

CFR nach 1989

Nach der Rumänischen Revolution 1989 wurde das kommunistische System durch ein Demokratisch-Marktwirtschaftliches westlichen Vorbilds ersetzt. Rumänien verfügte zum damaligen Zeitpunkt über eines der größten und dichtesten Eisenbahnnetze Europas, der Zustand der Infrastruktur war jedoch vielerorts schlecht. Im Laufe der 90er-Jahre wurden viele Nebenbahnen geschlossen, vor allem Schmalspurbahnen und Anschlussbahnen für die mittlerweile weitgehend zusammengebrochene Industrie. Im Zusammenhang mit ausgedünnten Fahrplänen, schlechtem Service, langen Fahrzeiten und nicht zuletzt dem stark wachsenden Motorisierungsgrad führte dies – ähnlich wie in Bulgarien – zu dramatisch einbrechenden Fahrgastzahlen und Transportvolumina.

1998 wurden die CFR in mehrere Gesellschaften zerschlagen – CFR SA (Infrastruktur), CFR Călători (Personenverkehr), CFR Marfă (Güterverkehr), CFR Gevaro (Service) und SAAF (An- und Verkauf von Rollmaterial). Auch die Monopol-



Wagen der Baureihe 20-54, eingesetzt in Accelerat- und Rapid-Zügen, 2007

stellung der CFR wurde abgeschafft, seither wurde der Betrieb von ca. 10% der Strecken an Private übertragen. Dem nach den Ereignissen der 90er-Jahre schlechten Image versuchte man nach der Reform zunehmend entgegenzuwirken. In den 2000er-Jahren wurden nicht nur viele alte Wagen modernisiert, sondern auch 120 Nahverkehrstriebwagen des Typs Siemens Desiro beschafft, die nun als modernes „Flaggschiff“ der CFR vermarktet werden.

Bahn in Rumänien heute

Das Schienennetz der CFR umfasst heute eine stattliche Länge von über 20.000 Gleiskilometer und über 11.000 Streckenkilometer, von denen jedoch nur ca. 36% elektrifiziert sind. Während in den vergangenen Jahren vor allem im Fernverkehr stark in modernes Wagenmaterial investiert wurde, sind das Wagenmaterial im Nahverkehr und die Infrastruktur nach wie vor in einem überwiegend



Siemens Desiro der CFR in Bukarest, 2006

veralteten Zustand. Eine Ausnahme bildet die Strecke von Bukarest nach Constanța, die von 2006-2008 für eine Höchstgeschwindigkeit von 200 km/h ausgebaut

wurde. Eine aktuelle Eurobarometer-Umfrage weist die Rumänen jedoch trotzdem als unzufriedenste Bahnfahrergäste Europas aus. Bemängelt werden neben langen Fahrzeiten auch mangelnde Sauberkeit, häufige Verspätungen und die geringe Sicherheit sowohl auf Bahnhöfen, als auch in den Zügen.

Es gibt vier Kategorien von Inlandspersonenzügen: InterCity (zuschlagpflichtige Schnellzüge mit modernem, klimatisiertem Wagenmaterial), Rapid (Schnellzüge), Accelerat (Eilzüge) und Personal (Regionalzüge). Im internationalen Verkehr gibt es EuroCity- und EuroNight-Züge, die Bukarest mit zahlreichen europäischen Hauptstädten, darunter auch Wien, direkt verbinden.

Quellen

http://personenverkehr.oebb.at/de/Daten_und_Fakten/index.jsp

http://www.oebb.at/infrastruktur/de/_p_3_0_fuer_Kunden_Partner/3_3_Schieneninfrastruktur/Zahlen_Daten_Fakten/02_DMS_Dateien/_Statistiken_zum_Schienennetz_.jsp

<http://www.vcoe.at/de/presse/aussendungen-archiv/details/items/Ausgabe2011-086>

<http://www.zeno.org/Roell-1912/A/Bulgarische+Staatseisenbahnen>

<http://members.a1.net/elob/ada/bg.htm>

<http://members.a1.net/elob/enzyklopaedie/bulgarien.htm>

<http://deutsch.interrailnet.com/ende/countries/bulgaria/bulgaria-train-travel>

http://www.rail-infra.bg/cms/export/backup/gallery/news/ER_review.pdf

<http://de.wikipedia.org/wiki/Bulgarien>

<http://de.wikipedia.org/wiki/BD%C5%BD>

http://en.wikipedia.org/wiki/Bulgarian_State_Railways

http://bg.wikipedia.org/wiki/%D0%91%D1%8A%D0%BB%D0%B3%D0%B0%D1%80%D1%81%D0%BA%D0%B8_%D0%B4%D1%8A%D1%80%D0%B6%D0%B0%D0%B2%D0%BD%D0%B8_%D0%B6%D0%B5%D0%BB%D0%B5%D0%B7%D0%BD%D0%B8%D1%86%D0%B8

<http://members.a1.net/edze/enzyklopaedie/rumaenien.htm>

<http://www.zeno.org/Roell-1912/A/Rum%C3%A4nische+Eisenbahnen>

http://www.punkto.ro/articles/EU-Umfrage:_Rum%C3%A4nen_mit_Bahn-Service_h%C3%B6chst_unzufrieden-2433.html

<http://de.wikipedia.org/wiki/Rum%C3%A4nien>

http://de.wikipedia.org/wiki/C%C4%83ile_Ferate_Rom%C3%A2ne

http://fr.wikipedia.org/wiki/C%C4%83ile_Ferate_Rom%C3%A2ne

http://en.wikipedia.org/wiki/C%C4%83ile_Ferate_Rom%C3%A2ne

http://ro.wikipedia.org/wiki/C%C4%83ile_Ferate_Rom%C3%A2ne

Alle Websites abgerufen am 26.09.2011