



*Hoogtepunt van de reis door Servië naar Kosovo met de in Santa Fe-kleuren geschilderde loc MY 1125 was de fotostop bij het avontuurlijk op een rots staande kapelletje van Pavlica; 23 augustus 2009.*

Alle foto's bij dit verslag: Paul Muré.

## Bijlage bij 'Met een NoHAB naar Kosovo'

# Reisverslag

Wie op de vroege ochtend op het station van de Duitse stad Augsburg staat, zal zeker verwonderd zijn als er een extra trein naar Sopron (Hongarije) wordt aangekondigd. Nog meer verbaasd zal de toeschouwer zijn als langs het tweede perron dan een trein tot stilstand komt met ongewoon uitzierende rytuigen, in een donkere, ietwat nostalgische beschildering en deze ook nog wordt getrokken door een diesellocomotief in kleuren van de Amerikaanse Santa Fe. Het lijkt in eerste instantie een vreemde fantasie van een spoorwegliefhebber. Maar nee, dit tafereel speelt zich daadwerkelijk af op 21 augustus 2009!

PAUL MURÉ

Op die dag vertrekt een toch wel unieke trein met aan boord zo'n honderd spoorwegliefhebbers uit diverse Europese landen voor een zesdaagse trip via Oostenrijk, Hongarije en Servië naar Kosovo, met als doel een bezoek te brengen aan de soortgelijke diesellocomotieven die sedert enige tijd in dit 'nieuwe' Europese land rijden. Trekkraft is de ex-Deense NoHAB-loc MY1125, die nu voor een Duitse dochter van de Oostenrijkse spoorwegaanemer Strabag rijdt. De reis naar Kosovo is georganiseerd door een aantal (Duitse) NoHAB-liefhebbers onder leiding van Michael Frick, in samenwerking met de Duitse reisorganisatie IGE, die de rytuigen beschikbaar heeft gesteld. Het programma is in het kort als volgt: op dag 1 wordt via Passau en Wenen

door Oostenrijk naar het Hongaarse Sopron gereisd. De tweede dag gaat het via Budapest, met een bezoek aan het Hongaarse spoorwegmuseum, naar de Servische hoofdstad Belgrado. Op de derde dag wordt vanuit Belgrado Kosovo bereikt, waar op maandag 24 augustus de hele dag op het Kosovaarse spoorwegnet wordt gereden. Op dinsdag begint de reis terug, die met slechts één overnachting in Budapest uiteindelijk op dag 6 weer in Augsburg eindigt. Wie de Europese spoorwegkaart een beetje in gedachte heeft, zal beseffen dat het een nogal ambitieus reisplan is. Bovendien is zo'n reis met 'vreemd' materieel door een aantal landen, waar naast onverwachte technische moeilijkheden ook politieke gevoeligheden op de loer liggen, zeker een uitdaging voor de organisatie! De deelnemers zijn



*De lijn van Fushë Kosovë naar Hani i Elezit voert op het laatste stuk door een bergachtig gebied. Op 24 augustus 2009 wordt hier een fotostop gehouden van de excursietrein met loc KR 006.*

afkomstig uit negen landen, waaronder het merendeel Duitsers, maar ook zeventien Nederlanders. Het behoeft geen betoog dat er een enorme hoeveelheid werk in de voorbereiding is gestoken.

### Vrijdag 21 augustus

Op deze zomerse vrijdagmorgen is het dan zover en staat een deel van het reisgezelschap in Augsburg te wachten totdat de trein binnenloopt. De driedaagse heenreis heeft, ondanks de af te leggen afstand, veel te bieden. Het eerste traject is meteen al bijzonder, omdat vanwege werkzaamheden niet rechtstreeks naar Nürnberg kan worden gereden, maar eerst via de enkelsporige en niet geëlektrificeerde Paartalbahn tot Ingolstadt en dan door het fraaie Altmühltal via Treuchtlingen.

Bij Passau wordt Oostenrijks grondgebied bereikt en gaat het vlot in de richting Linz, om vervolgens met maximale snelheid over de Westbahn naar Wenen te sporen. Later kan op het bochtige traject door het Wienerwald volop worden genoten van het karakteristieke diesegeluid van de loc. In Wenen wordt na een korte stop in Hütteldorf afgebogen naar de Verbindungsbahn. Via Speising en Inzersdorf bereikt de trein de zuidpunt van het enorme Zentralverschiebebahnhof Kledering en gaat het verder via de Aspangbahn. In Traiskirchen wordt alle tijd genomen voor een zonnige fotostop. Langs Wiener Neustadt en Mattersburg gaat het ten slotte naar de Hongaarse grens, waar in het laatste daglicht nog een fotostop wordt gehouden. Met uiteindelijk een uur vertraging wordt Sopron bereikt, waar de eerste overnachting is.

### Zaterdag 22 augustus

Op de tweede dag is er al vroeg een 'taxirace' georganiseerd om iedereen tijdig op het station te krijgen. Hoewel het nog wat somber is, leidt de variatie aan treinen van de Oostenrijk-Hongaarse GySEV tot grote fotografische activiteit onder de deelnemers. Het verschijnen van de Hongaarse NoHAB M61.017 (genummerd als 2761.017) samen met 'onze' MY 1125 vormt de opmaat voor een boeiende treinreis met twee NoHAB's door Hongarije. Met enkele fotostops onderweg gaat het vlot via Győr naar Budapest, waar de zon is teruggekeerd als via een zeer interessante route langs Kelenföld, Ferencváros, de oostelijke ringspoorbaan en terugsteken bij Rákosrendező uiteindelijk het spoorwegmuseum (Vasúttörténi Park) wordt bereikt.

Daar worden de locs samen met de in het museum aanwezige M61.020 rond de draaischijf opgesteld voor een fotosessie.

Om 13.47 uur gaat het in zuidelijke richting verder. De route voert via Cegléd, Kiskunfélegyháza en Kiskunhalas naar het Hongaars-Servische grensstation Kelebia. Daar wordt de Hongaarse M61 afgerangeerd en sleept een elektrische V43 de trein de grens over.

In Subotica biedt de aanblik van sterk verwaarloosd materieel een eerste indruk van de staat waarin de Servische spoorwegen (Železnice Srbije, ŽS) zich bevinden. Na langdurig grensoponthoud gaat het in een uiterst traag tempo over slecht spoor naar Belgrado. Inmiddels blijkt dat de Servische spoorwegen niet toestaan dat de NoHAB op eigen kracht rijdt en dus wordt de trein getrokken door een elektrische 444. Ook die heeft een Zweedse oorsprong...

Het wordt langzaam donker als we – met toenemende vertraging – de stad Novi Sad bereiken. Boeiend is de passage over de Donau via de in 1999 door NAVO-troepen gebombardeerde spoorbrug. De (enkelsporige) spoorlijn is daarna over de verkeersbrug geleid, waarbij het autoverkeer wordt stilgezet met overwegbomen als een trein passeert. Deze noodoplossing is toch wel uniek in een internationale treinverbinding!

De uitstekende faciliteiten van het restauratierijtuig blijken onmisbaar om die dag ook 's avonds nog behoorlijk te kunnen eten, want pas laat wordt het hotel in de Servische hoofdstad bereikt.

### Zondag 23 augustus

Vandaag begint de dag op het hoofdstation van Belgrado, waar een onvoorstelbare variëteit aan rijtuigen voor internationaal treinverkeer te zien is. Nu Joegoslavië is opgedeeld in vele zelfstandige staten, elk met hun eigen spoorwegbedrijf, levert dat een bont geheel op: er passeren treinen met rijtuigen uit Servië, Kroatië, Macedonië, Montenegro en ook uit Bulgarije, Griekenland, Hongarije, Tsjecho, Rusland en Oekraïne. Er wordt uitgebreid gerangeerd en wissels worden nog met de hand omgelegd!

Na een uur staat ook de excursietrein gereed, waarbij een grote, lelijke Servische diesellocc serie 664 als trekkracht fungeert. Eén troost: deze is eveneens voorzien van een motor van General Motors en produceert hetzelfde geluid als de NoHAB.

*In Bardh/Belačevac wordt de excursietrein met loc 007 ingehaald door trein TL761 Fushë Kosovë - Pejë, bestaande uit voormalige Zweedse motorwagens type Y1; 24 augustus 2009. I*



*In Drenas/Drenica treffen we op 24 augustus 2009 loc KR 003 met een goederentrein, die net vertrekt. Rechts een gebouw met oorlogsschade.*



Na vertrek wordt stapvoets langs de bij het depot opgestelde stoomlocomotieven gereden (een voormalige Duitse 52'er staat zelfs nog onder stoom als verwarmingsloc) om gelegenheid te geven deze door de open ramen te fotograferen. Een stuk verder ligt het emplacement van het station Beograd Topčider, waar ooit de trein van de voormalige Joegoslavische leider Tito stond opgesteld. Daar staan nog altijd drie in Duitsland gebouwde diesellocs serie 761 (een zesassige versie van de Duitse V200), die voor die trein werden gebruikt. Ze staan vol graffiti al jaren buiten dienst weg te kwijnen.

In een gemoedelijk tempo van vaak niet sneller dan 60 km/h gaat het verder door Servië. Er zijn diverse foto-stops (waarbij de Servische diesel wordt afgerangeerd) en de rit voert door soms adembenemend mooie landschappen, zoals de kloof van de rivier de Ibar tussen Kraljevo en Rudnica met veel tunnels.

Bij Pavlica wordt gestopt op een bijzonder punt langs de lijn, waar op de rand van een diepe insnijding in de rotsen, hoog boven het spoor, een kapelletje staat. Hier worden de deelnemers door de lokale bevolking onthaald met drank en lekkere hapjes, die in een soort prieeltje staan uitgesteld. En de locatie is tevens het mooiste fotopunt van de hele rit door Servië!

Na dit intermezzo wordt het echt avontuurlijk en volgt de grenspassage met Kosovo. Inmiddels zijn de geruchten

bevestigd dat de eigen trein om politieke redenen de grens niet over mag. Maar desondanks zullen we zeker in Kosovo komen! Allereerst wordt gestopt in het station Leshak/Lešak. Daar bevindt zich de daadwerkelijke grens tussen Servië en Kosovo. Na een ruim oponthoud met douanecontrole mogen we door. Inmiddels begint het te schemeren. We bevinden ons nu daadwerkelijk op Kosovaars grondgebied, maar mogen niet verder rijden dan het station Zvečan/Zvečan. Dat is het punt tot waar de Servische spoorwegen de lijn (sedert enige tijd weer) exploiteren. De oorzaak ligt in het feit dat de Servische spoorwegen in 2008 de spoorlijn vanaf de Servische grens tot het in Kosovo gelegen Zvečan/Zvečan weer in gebruik hebben genomen om de Servische bevolking in het noorden van Kosovo te bevoorraden. En omdat dit niet aan UNMIK gemeld is, hebben de VN de grens voor alle treinverkeer gesloten en kan er zelfs voor de excursie geen uitzondering worden gemaakt. Maar wat hier ook van zij, de 'Deense' MY komt in Zvečan uiteindelijk wel op Kosovaars grondgebied en in die zin wordt het doel van de reis toch bereikt en zijn we met een NoHAB-diesel helemaal in Kosovo gekomen. Maar de eigen trein moet noodgedwongen hier achterblijven en de deelnemers stappen over op een bus naar het drie kilometer verder gelegen Mitrovicë/Mitrovica. Deze stad is de afgelopen jaren vaak in het nieuws geweest vanwege etnische onlusten. De stad is verdeeld in een Servisch en



Loc 007 met de excursietrein op weg van Fushë Kosovë naar Klinë met ex-Zweedse rijtuigen (nog in blauwe Zweedse kleur) op het station Dritan/Dobročevac; 24 augustus 2009.

een Albanees gedeelte. In het donker is er weinig van te zien, maar halverwege de busrit passeren we inderdaad een soort controlepost met een hek.

Op het verlaten station van Mitrovicë/Mitrovica staat een (extra) Kosovaarse trein gereed, bestaande uit een voormalige Noorse NoHAB-dieselloc en enkele ex-Zweedse rijtuigen. De grote bagage kan in een gesloten goederenwagen worden geladen, die voor in de trein meeloopt. En zo reizen we dan de laatste kilometers van vandaag in Kosovo en gaat het op weg naar Kosovo Polje (tegenwoordig in het Albanees Fushë Kosovë geheten).

Het hele gebeuren rond de grens heeft natuurlijk veel tijd gekost en bovendien is de reis door Servië ook bepaald niet stipt volgens dienstregeling verlopen. Dat betekent dat de geplande aankomsttijd van 18.02 uur in Fushë Kosovë/Kosovo Polje ruim wordt overschreden en we pas tegen tien op het omvangrijke, maar verder volkomen verlaten en nauwelijks verlichte station aankomen. Tot slot volgt een korte voettocht dwars over het donkere emplacement naar het hotel.

## Maandag 24 augustus

De vierde dag van de reis is eigenlijk waar het allemaal om gaat: met NoHAB-locs door Kosovo rijden. Weliswaar niet met de 'eigen' MY 1125, maar toch...

Vanuit het naast het emplacement gelegen hotel is er een mooi uitzicht over het station. Bij daglicht valt pas de enorme omvang van het (moderne) stationsgebouw op. Een groot deel van de goederensporen staat vol met schroetrijpe goederenwagens, allemaal nog met het eigendomskenmerk JŽ van de voormalige Joegoslavische spoorwegen.

In alle vroegte staat een NoHAB-loc klaar met een trein. Het is de internationale IC 891 naar Skopje: een loc, een ex-Zweeds en een Macedonisch rijtuig. Reizigers zijn er vrijwel niet als de trein zich om 6.01 uur in beweging zet.

Na het ontbijt verzamelt de groep zich op het perron, waar op dat moment alleen twee voormalige Zweedse rijtuigen staan. Voor het station staat een stoomloc serie 01 als monument opgesteld.

Er rijden maar heel weinig reguliere treinen. Het station maakt een verlaten indruk en is véél te groot. De hal ziet er overigens netjes uit en daar zijn zelfs een paar winkeltjes, waar je voor absurd lage prijzen in euro's iets voor de lunch kunt kopen.

Om 7.35 uur begint het programma met een rit met een extra trein naar Hani i Elezit, het grensstation met Macedonië. Die gaat gepaard met veel fotostops en duurt tot halver-

wege de dag. De trein bestaat uit twee ex-Zweedse rijtuigen, met aan beide zijden een NoHAB in fraaie rood-gele kleuren. De rit voert eerst door het vlakke land waar ooit de Slag op het Merelveld moet hebben plaatsgevonden. Verderop volgen er heuvels en bergen. De fotostops vinden volgens beproefd recept plaats: iedereen uitstappen, trein terugzetten en in de omgeving fotograferen. Kleine dorpen, een armsein, handmatig vervangen van een biels in een zijspoor, een kudde schapen, verderop een brug, een tunnel en een hoog standpunt vanuit de heuvels: het zijn enkele van de talrijke motieven die we tegenkomen. Bij een lokale supermarkt wordt een grote hoeveelheid bier, frisdrank en broodjes ingeslagen om het gemis aan het eigen restauratierijtuig te compenseren.

In Hani i Elezit (voorheen Đeneral Janković geheten) loopt de loc om en bepalen minaretten het stadsbeeld. Lokale winkeltjes doen even goede zaken met zoveel buitenlanders. Met het warme weer vinden vooral ijsjes gretig aftrek. In de middag gaat het terug naar Fushë Kosovë en volgt een rit op de lijn naar Pejë. Ook daar vinden enkele fraaie fotostops plaats en is een ontmoeting met een ertstrein met de naar verluidt enige bedrijfsvaardige Kosovaarse loc van de serie 661, die nu 003 is genummerd. De rit voert tot het stationnetje van Klinë, want tijd om nog verder te gaan is er niet. Terwijl een flinke onweersbui losbarst keert de excursietrein terug naar Fushë Kosovë en eindigt de rit op het korte zijlijntje naar de hoofdstad Prishtinë, waar in een lokaal restaurant gedineerd wordt.



*Tijdens de terugrit over de Oostenrijkse Westbahn wordt in Melk gestopt voor een foto met de MY1125 vanaf de voetbrug; 26 augustus 2009.*



*Terugreis door Servië achter de MY1125 met de Servische 661-121 als voorspan. Op sommige stations zijn nog armseinen te zien en worden wagens kolen gelost, zoals hier tussen Raška en Kragujevac; 26 augustus 2009.*



## Dinsdag 25 augustus

Op de eerste dag van de terugreis is iedereen al weer vroeg op het perron om de nog ontbrekende variant van een Kosovaarse NoHAB voor de lens te krijgen: loc 005, die nog in de kleuren van UNMIK rijdt. Het vertrek is om zeven uur van Kosovo Polje, eerst weer met een extra Kosovaarse trein tot Mitrovica en dan de grens over. In tegenstelling tot de heenreis wordt dit traject nu bij daglicht afgelegd. Er kan met het zonnige weer volop worden genoten van het landschap en de vele dorpen die de trein passeert. Na enkele kilometers bereiken we Obilić, waar de aansluiting is van een industriële lijn naar een kolenmijn en waar nog met stoom gerangeerd wordt. Helaas is er geen stoom te zien, wel allerlei industriële activiteiten.

In Mitrovicë/Mitrovica is gelegenheid om vlug een zonnig plaatje te maken van de trein, alvorens het ritueel van de grenspassage zich herhaalt. Dat gaat overigens opvallend vlot, zodat we na een korte busrit in Zvečan/Zvečan arriveren, waar de 'eigen' trein weer gereedstaat. De demonstratief aan het stationsgebouw opgehangen overmaatse vlag van de Servische spoorwegen duidt op de politieke situatie. Maar het stationsnaambord is wel tweetalig! Verder is iedereen vriendelijk en kijkt een schare belangstellenden toe hoe de groep eerst de reguliere trein en daarna de excursietrein fotografeert. Die kan nu – weliswaar in tegenlicht – maar wel in zonnige omstandigheden op Kosovaarse grond worden vereeuwigd, waarna een zeer lange reis begint.

In een gemoedelijk tempo gaat het eerst naar het 'echte' grensstation Leshak/Lešak, waar de passage zonder noemenswaardige formaliteiten gepaard gaat en we zelfs te vroeg vertrekken. De verdere rit kan weer genoten worden van het prachtige landschap met landelijke stations, armseinen en telegraafdraden langs het spoor en natuurlijk de culinaire geneugten van het restauratierijtuig.

Onderweg zijn weer diverse (foto)stops in de grotere stations, waar hier en daar ook een reguliere trein te zien is. Uiteindelijk blijkt dat er in Belgrado toch weer de nodige vertraging ontstaat, want vanwege baanwerkzaamheden kan het hoofdstation (waar we niet hoeven te zijn) niet vermeden worden. Dat betekent kopmaken en – omdat het doorgaande spoor naar Hongarije wordt vernieuwd – een wat bijzondere route tot het eerste station op de lijn naar Zagreb, daar nogmaals kopmaken en dan terugsteken via een andere verbindingsoog naar de hoofdlijn naar Novi Sad en de grens. Dit hele gebeuren leidt ertoe dat we pas rond middernacht de Servisch-Hongaarse grens passeren en dan nog helemaal door moeten naar Budapest. De aankomst was daar oorspronkelijk gepland om 23.31 uur en dat wordt dan in werkelijkheid nog drie uur later. Om half drie 's nachts (!) rolt de trein dan eindelijk in Budapest het station Nyugati pu binnen en arriveert de groep rond drie uur in het hotel...

## Woensdag 26 augustus

Na de laatste (en vooral korte...) hotelovernachting vertrekt de trein al om 8.25 uur. Het is opnieuw zomers warm als het terug gaat naar Oostenrijk en Duitsland, nu via de hoofdlijn over Győr, Hegyeshalom, Bruck an der Leitha en Wenen. Bijzonder is de aanblik van allerlei exotische particuliere locomotieven in het grensstation Hegyeshalom: naast Oostenrijkse en Hongaarse 'Taurussen' zijn er voormalige Tsjechische en Roemeense diesellocomotieven en zelfs een voormalige Britse elektrische locomotief te zien, allemaal van nieuwe particuliere goederenvervoerders.

De rit door Wenen loopt weer via allerlei verbindingssporen en dan volgt de laatste etappe over de Westbahn met een laatste (en strak geregisseerde) fotostop in Melk. Ten slotte gaat het met hoge snelheid en brullende dieselmotor verder via Linz naar Passau, Nürnberg en Augsburg. Ondergetekende haakt met enkele reisgenoten in Linz af, waar kan worden teruggezien op een zeker unieke en soms ook wel avontuurlijke treinreis. We hebben kunnen vaststellen dat de NoHAB's ook na vijftig jaar nog tot grote prestaties in staat zijn. En in Kosovo gaan ze zelfs een nieuwe jeugd tegemoet!