

# Das Ende Ungarns

## Ausflug zum östlichsten Punkt der MÁV – Ausflug in die Geschichte

von Julian Nolte

▲ Gegen 11 Uhr wendete das im Sommer 2020 einzig verbliebene öffentliche Zugpaar in Zajta. InterPici-Triebwagen 127 409 ist dort am westlichen Bahnhofskopf als Zug Sz 32414 zum Stehen gekommen. Ein erster Fahrgast bestieg bald darauf den Triebwagen für die anstehende Rückfahrt nach Fehérgyarmat. Ein Bahndienstfahrzeug war an diesem 3.9.2020 ebenfalls im Bahnhof Zajta anwesend.  
Foto: Julian Nolte

In Folge der Niederlage im Ersten Weltkrieg verlor Ungarn vor rund 100 Jahren einen Großteil seiner vormaligen Gebiete, seiner Bevölkerung und seiner Eisenbahnstrecken. Der Vertrag von Trianon besiegelte am 4.6.1920 dieses Schicksal. Der Bahnhof von Zajta wurde dabei zu dem, was er noch heute ist – zum östlichsten Punkt im Netz der ungarischen Staatsbahnen MÁV.

Es sind zugegebenermaßen weniger landschaftliche Höhepunkte, die eine Reise nach Ostungarn lohnenswert machen: Man selbst bewegt sich hier in der Pannonischen Tiefebene, die man gemeinhin mit der sprichwörtlichen Puszta assoziiert. Spannender ist für Eisenbahnfreunde sicherlich der Betrieb: Neben lokbespannten Leistungen dominieren zwar Triebwagen den Großteil des Verkehrs, doch mit verschiedenen Fahrzeugtypen ist auch hier durchaus Abwechslung geboten.

Regionales Zentrum des vorzustellenden Landstriches ist Mátészalka, das mit seinen rund 17 000 Einwohnern die zweitgrößte Stadt des Komitats (ungarische Verwaltungseinheit) Szabolcs-Szatmár-Bereg ist. Der Name des Komitats deutet auf die bewegte Vergangenheit dieser Gegend hin: Es vereint das alte ungarische Komitat Szabolcs um die Hauptstadt Nyíregyháza mit jenen Überbleibseln der früheren Komitate Szatmár und Bereg, die »nach Trianon« bei Ungarn verblieben waren. Das einstige Komitat Bereg liegt heute nahezu vollständig in der ukrainischen Oblast Transkarpatien. Wesentliche Teile des alten Komitats Szatmár haben sich nach 1920 in Rumänien wiedergefunden und so ist Szatmár

Ein Jahrhundert später ist die Bahnstrecke nach Zajta wieder von zeitgeschichtlichen Ereignissen betroffen: Im Schatten der Corona-Pandemie wurde hier (und auf weiteren ungarischen Strecken) im Sommer 2020 das Angebot auf der Schiene empfindlich ausgedünnt. Treffliche Gründe, sich die Eisenbahnen im heute östlichsten Zipfel Ungarns einmal genauer anzuschauen.

auch besser unter dem rumänischen Namen Satu Mare (deutsch Sathmar) bekannt. Der ungarisch-rumänische Grenzverlauf wird uns in diesem Artikel

▼ »Starzug« am östlichen Ende Ungarns war über viele Jahre eine Direktverbindung Zajta–Budapest, welche 2020 Opfer des Pandemiefahrplans der MÁV wurde. Am 14.8.2011 war die damalige M41 2165 mit der Zuführung des Wagenparks, der aus einer Garnitur des Budapest-Vorortverkehrs gebildet war, als Sz 36154 nach Zajta beschäftigt und führte dabei am Zugschluss noch den InterPici-Bzmot 403 mit zum Endbahnhof. Kurz vor Zajta entstand die Aufnahme von Daniel Trescher am Haltepunkt Rozsály.





Ein Fußgängersteg bietet einen schönen Blick über den Bahnhof Mátészalka, hier am Abend des 3.9.2020 mit den für ihn typischen Fahrzeugen des Personenverkehrs: Links eine »Brotbüchsen-Garnitur nach Záhony, daneben ein Lok-Wagen-Zug mit M41 (heutige MÁV-Reihe 418) an der Spitze Richtung Nyírbátor/Debrecen sowie rechts zwei Vertreter der unterschiedlichen Bauarten der InterPici-Triebwagen. Foto: Julian Nolte

noch häufiger beschäftigten, hat doch die Grenze zwischen beiden Ländern wesentlich das Schicksal der Eisenbahnstrecken an diesem Ende Ungarns geprägt. Weitere magyarische Grenzschicksale gibt es vielerorts (siehe Trianon-Kasten) – die 2009 eingestellte und ebenfalls »trianonbedingt« unterbrochene Bahnstrecke nach Körösnagyhársány hat es bereits vor einigen Jahren (in LOK Report 3/2010) zu einer gewissen Prominenz gebracht.

### Eisenbahnknoten Mátészalka

Mátészalka ist nicht nur ein in Einwohnerzahlen gemessen wichtiger Ort für den heutigen Osten Ungarns, sondern zugleich auch ein regional bedeutsamer Bahnknoten. Insgesamt vier Strecken münden unmittelbar in den Bahnhof Mátészalka ein. Jene, die den Knoten nach Osten verlässt, teilt sich einige Kilometer entfernt – im kleinen Bahnhof Kocsord alsó – noch einmal auf, um mit jeweils einem Ast nach Zajta bzw. nach Csenger zu führen.

Zumindest auf dem heute noch betriebenen Abschnitt Mátészalka–Kocsord alsó–Csenger ist diese Strecke die ältere. Sie wurde 1908 als Teil einer knapp 50 km langen Verbindung Mátészalka–Szatmár (rumänisch: Satu Mare) eröffnet. Der Vertrag von Trianon unterbrach diese Verbindung nach gerade einmal zwölf Jahren, denn zwischen Csenger und Oar (ungarisch Óvári) lag 1920 die damals neue ungarisch-rumänische Grenze. Von 1940 bis 1944, als Teile des nördlichen Siebenbürgens und die Gegend um Satu Mare aufgrund des Zweiten Wiener Schiedsspruches wieder zu Ungarn gehörten, wurde der Verkehr kurzzeitig noch einmal aufgenommen. Die Wiederherstellung der Trianon-Grenze von 1920 beendete den Bahnbetrieb zwischen dem ungarischen Mátészalka und dem rumänischen Satu Mare auf dieser Strecke jedoch erneut. Die nunmehr wieder grenzüberschreitenden Gleise verschwanden endgültig. Der auf rumänischer Seite verbliebene Stummel bis kurz vor die Grenze soll noch bis in die 1970er Jahre bedient worden sein. Im Dezember 2009 wurde auch auf un-

### Trianons Grenzen, Ungarns Schicksal

Das Hadern mit seinen Grenzen hat in Ungarn seit 1920 fast schon Tradition. Noch in der Gegenwart leidet mancher Magyar unter den Folgen der vom Vertrag von Trianon gezogenen Linien, die den ungarischen Staat vor hundert Jahren von über zwei Dritteln seines vormaligen Territoriums abschnitten. Ringsum erlitt Ungarn nach dem Ersten Weltkrieg Verluste. Auch die vor bzw. im Zweiten Weltkrieg mit maßgeblicher Hilfe Nazideutschlands erwirkten Wiener Schiedssprüche konnten die Grenzen nur kurzzeitig wieder zu Gunsten Ungarns verändern. Abgesehen von kleineren Korrekturen hat sich an den Trianon-Grenzen bis heute kaum etwas geändert. Kurz: Ungarn ist seit Trianon ein eher kleines Land.

Daraus begründet sich ein offenbar tiefsitzender nationaler Schmerz, den der Ungarnreisende spätestens dann bemerkt, wenn er über zur Schau gestellte Landkarten mit den Vorkriegsgrenzen stolpert oder ihm ein T-Shirt mit den Umrissen Großungarns begegnet. Es überrascht folglich nicht, wenn zuweilen vom »Friedensdiktat« von 1920 die Rede ist. Eine ähnliche Bezeichnung für den Vertrag von Versailles, der nach dem Ersten Weltkrieg die Deutschland betreffenden Regelungen zur Kriegsniederlage enthielt und jedenfalls damals auch als »Schmachfrieden« empfunden wurde, würde in der Bundesrepublik heutzutage gleichwohl verstören.

Da sich die Geschichte sehr nachdrücklich für die Gegenwart instrumentalisieren lässt, greift die ungarische Politik Trianon immer wieder vollmundig auf, seitdem Viktor Orbán 2010 zum zweiten Mal Ministerpräsident wurde. Und so entbehrt es nicht einer gewissen Tragik, dass die nationalkonservative Regierung Orbán und führende Politiker der Europäischen Union regelmäßig über Kreuz liegen, wo doch gerade die EU-geförderte grenzüberschreitende Zusammenarbeit vielerorts dafür sorgt, dass die Grenze von 1920 in den vergangenen Jahren oftmals wesentlich weicher, durchlässiger geworden ist. Gleichzeitig ist es aber eben jene Regierung Orbán gewesen, die an der heutigen ungarischen Südgrenze 2015 einen Zaun errichten ließ, der bei einer revisionistischen Sichtweise eigentlich kein Grenzschutz sein kann, sondern vielmehr »mitten in Ungarn« steht.

Politische Beobachter schätzen das Spiel der ungarischen Regierung als bewusst doppeldeutig ein. Revisionen der Grenzverläufe werden zwar nicht gefordert, doch gerne zeigen sich Orbán und Co. in einstigen Landesteilen mit nach wie vor ungarischer Bevölkerung, die sich somit zugehörig zum »Vaterland« fühlen darf und die nicht zuletzt auch einen durchaus erheblichen Teil der Wählerschaft darstellt. Nicht umsonst erhielten die Auslandsungarn durch eine Initiative der Orbán-Regierung auch das Wahlrecht für die ungarische Parlamentswahl.

Ernsthafte Ambitionen, den Personenverkehr über die Trianon-Grenzen hinweg dauerhaft zu verbessern, waren in den vergangenen Jahren allerdings eher zaghaft, auch wenn gerade aufgrund der gemeinsamen Vergangenheit vielerorts spürbare Austauschbeziehungen bestehen. Sicherlich ist nicht jede unterbrochene Verbindung reaktivierungswürdig, doch insbesondere in Richtung Slowakei gibt es mehrere Bahnstrecken, die zwar grundsätzlich betriebsbereit sind, auf denen allerdings nur vereinzelt Güterverkehr stattfindet. Lediglich die Verbindung zwischen Bratislava-Petržalka und Rajka ist hier Ende 2017 reaktiviert worden. Dort, wo Schienen längst fehlen, werden Lückenschlüsse wohl ein Traum bleiben, obwohl dies ein Zeichen der Zusammengehörigkeit sein könnte. Nicht nur für die ungarische Seele, sondern vielmehr auch für die europäische Idee.





▲ Kilometerstein 15,0 im Bahnhof Zajta. Der dazugehörige Nullpunkt befindet sich in Satu Mare, Rumänien. Zwischen dem einstigen Ausgangs- und dem heutigen Endbahnhof liegt die 1920 gezogene ungarisch-rumänische Trianongrenze, die hundert Jahre später »hart« wie lange nicht werden sollte. Auch wenn die Eisenbahn längst nicht mehr weiter als bis Zajta fährt, ist Corona auch hier gleichwohl nicht unbedeutend: Schließlich haben die MÁV im Schatten der Pandemie anno 2020 das Angebot auf der hinteren KBS 113 empfindlich ausgedünnt. Foto: Julian Nolte



▲ Den weitgehenden Rückzug der Eisenbahn aus Zajta symbolisiert, neben dem traurigen Zustand des dortigen Bahnhofsgebäudes, ein daran angebrachtes Hinweisschild zum mehrheitlich stattfindenden Schienenersatzverkehr. Foto: Julian Nolte

Zweiten Weltkrieges der Verkehr Richtung Satu Mare wiederaufgenommen. Somit bestanden nun für wenige Jahre gleich zwei Eisenbahnverbindungen Mátészalka–Satu Mare: einmal über Csenger und einmal über Zajta. Nachdem die Gegend um Satu Mare zurück unter rumänische Verwaltung kam und die Trianon-Grenze wiederhergestellt war, endete auch diese kurzzeitige Episode. Die grenzüberschreitenden Gleise wurden hier gleichfalls abgebaut.

Auf ungarischer Seite blieb die Strecke zwischen Fehérgyarmat und Zajta bis heute in Betrieb – allerdings ruhte hier in den Jahren 2009/2010, wie auch auf der Strecke nach Csenger, der Personenverkehr.

Nicht vergessen werden soll die Wirtschaftsbahn, die ab 1957 im Bahnhof Jánkmajtis ihren Ausgangspunkt hatte und Anfang 1960 den Ort Kölcse erreichte. Zum Jahresbeginn 1972 wurde der Betrieb auf dem Bähnchen mit 760 mm Spurweite jedoch bereits wieder eingestellt. In Fehérgyarmat erinnert heute die Schmalspurlok GV 3729 (Typ C 50) neben dem Empfangsgebäude der Regelspur an die kurzlebige Geschichte der Wirtschaftsbahn.

Jene Strecke, die in südlicher Richtung aus dem Knoten Mátészalka herausführt,

wurde 1920 zu einer internationalen Verbindung zwischen Ungarn und Rumänien und hat sich in dieser Funktion bis in die Gegenwart halten können. Die 34 km lange Linie ins heute rumänische Carei (ungarisch Nagykároly) ist 1905 eröffnet worden. Grenzbahnhof wurde mit Trianon zunächst die Station Ágerdömajor fernab jeglicher Zivilisation. Heute übernimmt auf ungarischer Seite der Bahnhof Tiborszállás diese Funktion. Dort endet auch der ungarische Binnenverkehr. Auf dem Teilstück in Rumänien gibt es keine Zwischenhalte mehr, so dass hier keinerlei Binnenverkehr stattfindet. Die Grenzkontrolle durch die rumänischen Organe erfolgt im Bahnhof Carei an der CFR-Strecke Satu Mare–Valea lui Mihai–Oradea.

Die für Mátészalka heute bedeutendste Bahnlinie ist die von Westen in den Bahnknoten kommende Strecke. Sie führt auf 78 km von Debrecen, der zweitgrößten Stadt Ungarns, über Nyíradony und Nyírbátor nach Mátészalka. Von Nyírbátor existiert zudem eine Verbindung nach Nyíregyháza. Wer sich jetzt verständlicherweise fragt, was es mit der Vorsilbe »Nyír« auf sich hat: diese bedeutet »Birke(n)...« und erklärt sich von selbst in Anbetracht der vorherrschenden Bewaldung dieses Gebiets. Die Verbindung Nyíregyháza–Nyírbátor–Mátészalka ist die eigentlich ältere Strecke und wurde bereits 1887 eröffnet. Von Debrecen nach Nyírbátor nahm die Eisenbahn zwischen 1906 und 1911 den Betrieb auf.

Die aus Norden in den Knoten Mátészalka führende Strecke hat heute ihren Ausgangspunkt im ukrainisch-ungarischen Grenzbahnhof Záhony. Sie misst 57 km und entstand 1905 zeitgleich mit der bereits erwähnten Linie nach Carei. Ursprünglich führte die von der »Nagykároly–Mátészalka–Csap HÉV« eröffnete Strecke, wie unschwer zu erkennen, bis nach Csap (ukrainisch Чоп/Tschop). Nachdem auch nördlich von Záhony der Vertrag von Trianon 1920 eine neue Grenze zog, kam Csap zunächst zur Tschechoslowakei und gehört heute zur Ukraine. Bahnverkehr



▶ Als einzige der von Mátészalka ausgehenden Strecken ins heutige Rumänien hat die Verbindung nach Carei die Trianon-Grenzziehung von 1920 dauerhaft überlebt. Gleichwohl ruhte hier hundert Jahre später aufgrund der Corona-Pandemie der internationale Personenverkehr. Bereits am 3.10.2011 fotografierten Stefan Högemann und Julian Nolte den MÁV-Triebwagen mit der damaligen Bezeichnung Bzmot 419 bei Cămin. Die CFR-Telegrafeneileitung verdeutlicht, dass sich Zug und Fotografen bereits auf rumänischem Territorium bewegten.

garischer Seite der Personenverkehr im Zuge einer größeren Einstellungswelle von den MÁV stillgelegt. Doch nur ein Jahr später erfolgte die Reaktivierung der Strecke nach Csenger: Ein zwischenzeitlich erfolgter Regierungswechsel brachte damals diese Trendwende – die seit 2010 amtierende Regierung unter Viktor Orbán wollte schließlich vieles anders als ihre unmittelbaren Vorgänger machen (siehe Kasten auf Seite 15).

Das Dorf Zajta erhielt seinen Bahnanschluss bereits 1898 in Form der 39 km langen Lokalbahn Szatmár (Satu Mare)–Zajta–Fehérgyarmat. Von letzterem Städtchen bestand zunächst keine Verbindung in das gar nicht weit entfernte Mátészalka. Zwischen beiden Orten liegt der Fluss Szamos (rumänisch Someș, deutsch Somesch) und hätte gequert werden müssen. Die Orientierung Richtung Osten ist aus damaliger Perspektive neben dieser physischen Barriere auch deswegen logisch, weil doch das heutige Satu Mare Hauptort des damaligen Komitats Szatmár war und die Verkehrsbeziehungen entsprechend ausgerichtet waren. Dies änderte sich 1920 mit dem Vertrag von Trianon schlagartig: Durch die Grenzziehung östlich von Zajta wurde die Strecke zunächst sogar vom restlichen ungarischen Bahnnetz abgeschnitten.

Um diesem Umstand Abhilfe zu schaffen, wurde zum Jahreswechsel 1925/26 schließlich eine 10 km lange Verbindungsstrecke von Fehérgyarmat mit Überbrückung des Somesch bis nach Kocsord also an der Strecke Mátészalka–Csenger eröffnet. Wie auch auf der Csenger-Strecke wurde via Zajta während des

zwischen Záhony und Чоп/Tschop besteht gleichwohl weiterhin (auf Regel- und Breitspur), ist betrieblich aber nicht mehr Richtung Mátészalka durchgebunden.

### Aktueller Bahnbetrieb

Schauen wir nach den historischen Abhandlungen nun genauer auf den heutigen Bahnbetrieb im Osten Ungarns. Der ist jedenfalls für Freunde der Dieseltraktion als sehr interessant zu bezeichnen: Alle Strecken rund um den Bahnknoten Mátészalka sind nicht elektrifiziert und zudem eingleisig.

Auf der Achse Debrecen–Nyíradony–Nyírbátor–Mátészalka–Fehérgyarmat dominieren lokbespannte Züge, die von M41 (heutige MÁV-Reihe 418) bespannt werden. Üblicherweise ziehen die Loks in Richtung Fehérgyarmat, während in der Gegenrichtung die nicht minder interessanten Steuerwagen der Gattung BDdf (50 55 80-05 101 ff., gebaut Dunakeszi 1963 bis 1969) an der Spitze des Zuges laufen. Nicht als Wendezug gebildet ist das IC-Zugpaar 638/639 »Kraszna«, das zwischen Debrecen und Mátészalka verkehrt und eigentlich eine Kurswagengruppe von/nach Budapest darstellt.

Anders als in anderen Landesteilen sind die hier eingesetzten M41 mehrheitlich nicht remotorisiert, so dass sich in Ostungarn weiterhin der klassische Pielstick-Klang erleben lässt. Die Loks sind dem Depot Debrecen zugeordnet. Weitere von Debrecen ausgehende Einsatzgebiete sind die KBS 108 nach Füzsesabony



sowie die KBS 105 nach Nyíradony bzw. Valea lui Mihai in Rumänien.

Zwischen Debrecen und Mátészalka passieren die Züge auf der KBS 110 mehrere noch mit Formsignalen gesicherte Bahnhöfe: Dies sind Hajdúsámson, Nyíradony, Nyírgelse, Nyírbátor, Hodász und Nyírbogát. Der Knotenbahnhof Mátészalka selbst ist allerdings mit Lichtsignalen ausgerüstet. Zwischen Mátészalka und Fehérgyarmat sind Formsignale noch im Trennungsbahnhof Kocsord als aktiv.

Den Personenverkehr auf den Schienen im Osten Ungarns dominieren ansonsten Triebwagen, wobei hier zahlreiche »InterPici«-Einheiten (MÁV-Reihe 127) vertreten sind. Mit diesen »aufgemotzten« Brotbüchsen schufen die MÁV ab Ende der 1990er Jahre ein etwas höherwertiges (und dafür auch reservierungspflichtiges) Angebot auf manchen, eher provinziellen Strecken. Die entsprechende Zuggattung ist inzwischen längst wieder abgeschafft, doch die dazugehörigen Fahrzeuge gibt es

▲ Wenig verändert hat sich an dieser Situation seit dem Entstehen der Aufnahme vor bald neun Jahren: Lokbespannte Züge mit M41 sind auf der Route Debrecen–Mátészalka–Fehérgyarmat weiterhin genauso anzutreffen wie Formsignale im Bahnhof Nyírbátor. An der östlichen Ausfahrt fotografierten am 29.4.2012 Thomas Kabisch und Julian Nolte die Richtung Mátészalka beschleunigende 418 135.



◀ Am Nachmittag des 3.9.2020 pausierte 127 409 im Bahnhof Fehérgyarmat, nachdem der Triebwagen am späten Vormittag die einzige Zugleistung des Tages auf der Strecke nach Zajta erbracht hatte. Im Hintergrund setzte derweil eine M41 (418 135) zur Fahrt Richtung Mátészalka um. Offensichtlich gab es an diesem Tag Probleme mit dem Steuerwagen. Foto: Julian Nolte

## Nach Zajta und weiter

Warum ausgerechnet ein Ausflug nach Zajta? Nun, die Strecke weckte irgendwann mein besonderes Interesse aufgrund der im Artikel beschriebenen Direktverbindung aus dem hintersten Winkel des Landes bis in die Hauptstadt Budapest. Dieser Zuglauf wurde mit dem »Pandemiefahrplan« der MÁV zwar gestrichen, doch im Spätsommer 2020 reifte der Entschluss, endlich einmal am dortigen Ende Ungarns vorbeizuschauen, bevor es möglicherweise für eine Zugfahrt nach Zajta bald gänzlich zu spät sein könnte. Immerhin war die Strecke bereits vor zehn Jahren einmal ohne Verkehr und nun bei einem verbliebenen Zugpaar am Tag von dessen dauerhaften Fortbestand auszugehen, erschien und erscheint doch eher unwahrscheinlich. Über allen Reiseplanungen schwebte nach den Erfahrungen des Frühjahrs natürlich das Damoklesschwert drohender Grenzsicherungen: Etwas, das gerade im Bereich der Europäischen Union in den letzten Jahren an Bedeutung verloren hatte, wurde mit der Corona-Pandemie plötzlich wieder von Relevanz. Nun prägt zwar eine Grenze zugegebenermaßen das Reiseziel Zajta seit Trianon ganz besonders. Dabei ist es mir eigentlich viel sympathischer, wenn die Relevanz von Grenzen eher abnimmt als zunimmt. Die kurz vor meiner Abfahrt erfolgte Ankündigung der ungarischen Regierung, ab dem 1. September vorerst keine Einreisen aus touristischen Gründen mehr zu erlauben, kam jedenfalls zu spät, um meine Planungen zu torpedieren. Auf ethisch-moralische Fragen (»Sind Hobbyreisen unter Corona-Bedingungen sinnvoll?«) musste ich allerdings im Vorfeld noch individuelle Antworten finden. Im Ergebnis erschien mir eine Fahrt nach Ungarn sowohl vom Gefährdungspotential für andere Menschen bei Einhaltung von Masken- und Abstandsregeln als auch vom individuellen Risiko angesichts der dortigen Fallzahlen – zum damaligen Zeitpunkt – vertretbar. Nur von Ausflügen jenseits der Grenze, bis nach Rumänien oder in die Ukraine, hatte ich aufgrund der vielerorts einschlägigen Definition als Risikogebiet schon vor der Reise abgesehen. Die Ukraine hatte zu dieser Zeit ohnehin die Einreise für Ausländer grundsätzlich verboten.

Und so besteige ich eines Septembertags in Fehérgyarmat den letzten täglichen Zug nach Zajta. Schon der Schaffner im Zug aus Mátészalka scheint ob meines Reisezieles verwundert. Ich verstehe in unserer babylonisch anmutenden deutsch-ungarischen Konversation eine seiner Fragen so, ob ich denn wirklich »nach hinten« wolle. Ja, das will ich. Mit mir hat offenbar eine weitere Reisende diesen Wunsch, doch sie steigt bereits nach wenigen Stationen aus. Ganz allein für mich habe ich den Zug gleichwohl nicht: Da sind zudem der Triebfahrzeugführer und der Schaffner, zu denen sich in Jánkmajtis noch drei weitere MÁV-Mitarbeiter gesellen. Also, ein Zug für fünf Eisenbahner und einen eisenbahnaffinen Rucksacktouristen. Ob all das hier für die Schiene wirklich zukunftsträchtig ist?

Immerhin wird Fernzugkomfort geboten: Im Einsatz ist an diesem Tag 127 409, ein »InterPici«-Triebwagen. Echte Schnellzugatmosphäre mag bei der ermattenden Geschwindigkeit um 30 km/h dennoch nicht aufkommen. Dass ich nicht dem Schlaf verfallende, verhindert das Gerumpel des Zweiachsers in den zahlreichen Schienenstößen. Wenn nicht Hecken die Aussicht behindern, fällt mein Blick über weite Sonnenblumen- und Maisfelder. In der Ferne grüßen die schon in der Ukraine liegenden Höhenzüge der Karpaten, für mich aufgrund der aktuell »harten« Trianon-Grenze diesmal aber unerreichbar.

Die Fahrt endet schließlich nach einer knappen Stunde auf der Einfahrweiche des Bahnhofs Zajta. Nach Satu Mare geht es bekanntermaßen schon lange nicht mehr weiter, doch selbst bis zum Empfangsgebäude von Zajta fährt man meist nicht: der westliche Bahnhofskopf liegt schließlich ortsnäher. Dass ich als der einzige »echte« Aussteiger gerne bis an den Bahnsteig gefahren wäre, kann das Personal natürlich nicht wissen. Immerhin profitieren einige Zusteiger von dem lagegünstigen Stopp nahe der Dorfstraße, denn es erscheinen tatsächlich Fahrgäste für die Rückfahrt. Ich gehöre nicht dazu, denn ich will noch weiter, will es sozusagen »auf die Spitze treiben«: Zwar endet das Netz der MÁV heute in Zajta, doch das eigentliche Ende Ungarns ist noch einige Kilometer östlicher, am Dreiländereck mit Rumänien und der Ukraine. Den Ort Zajta durchstreife ich somit nur rasch, er wirkt bei dieser flüchtigen Betrachtung auch eher unspektakulär. Immerhin eine Kneipe gibt es unweit vom Bahnhof, falls man hier doch irgendwann noch einmal eine Wendepause füllen müssen sollte.

Nach etwa 2 ¼ Stunden Fußmarsch erreiche ich hinter dem Dorf Garbolc das Dreiländereck. Ein herrliches, ruhiges Fleckchen Erde am Ufer des Flusses Túr. Eine Sitzgruppe macht es zum idealen Ort für eine Mittagspause. Wären da nicht die farbenfrohen Grenzsteine in den ungarischen und ukrainischen Nationalfarben und ein großes Schild mit der Aufschrift »Államhatár« (Staatsgrenze), würde man dies nicht für einen geopolitisch interessanten und geschichtsträchtigen Punkt halten. Von Rumänien ist gleichwohl nichts zu sehen: Es muss sich hinter den hohen Bäumen verstecken, die hier jeden sehnsüchtigen Blick auf die nicht oder nur schwer erreichbaren Ziele jenseits der Grenze zurückweisen. Immerhin gibt es hier keinen Zaun wie an anderen Stellen zwischen Ungarn und seinen Nachbarländern. Ich widerstehe trotzdem der inneren Versuchung, das tatsächliche Dreiländereck im Gebüsch zu suchen und dabei womöglich einen unbewussten Abstecher über die grüne Grenze riskieren: Hier ist nicht nur viel Geschichte zu spüren, hier ist mir aktuell auch zu viel Gegenwart mit im Spiel: Trianon. Schengen. Corona. Am Ende Ungarns kommt im Jahre 2020 einiges zusammen!

Die Entscheidung erweist sich spätestens dann als richtig, als ich auf dem Rückweg auf einem Feldweg von »Rendőrség«, der ungarischen Polizei, angehalten werde. Die Kontrolle durch die zwei Beamten ist bestimmt und freundlich, dauert aber einige Minuten, so dass ich anfangs zu zweifeln, ob ich den angestrebten Bus um 14.47 Uhr von Garbolc nach Fehérgyarmat erwischen werde. Die Sorge ist unbegründet, zumal der nur an Schultagen verkehrende Bus etwas verspätet ist. Im Ikarus geht es für mich zurück in die Zivilisation – und das geht auf der Straße wesentlich zügiger als auf der Schiene bei der Hinfahrt. Dabei nimmt der Bus noch so manche Abbiegung in den Dörfern zwecks besserer Erschließung mit. Entsprechend gut ist das Fahrzeug besetzt. Bei Rozsály kommt uns der Schienenersatzverkehr nach Zajta entgegen. Der ist anders als der Ikarus immerhin klimatisiert und kann es komfortmäßig sicherlich mit dem InterPici-Gefährt auf der Schiene aufnehmen.

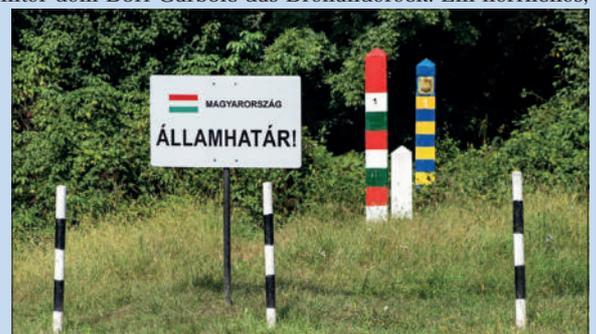
Zugegeben: Meine Zweifel an der Zukunftsfähigkeit der Eisenbahn am Ende Ungarns hat dieser Ausflug eher bestärkt als zerstreut. Ich komme trotzdem gerne wieder, wenn es die allgemeine Situation wieder zulassen sollte. Denn Abstand halten vom schnelllebigen Alltag daheim, das kann man an diesem dünnbesiedelten Ende Ungarns vorzüglich – auch ganz ohne Pandemie.



▲ Maskenpflicht auf Ungarisch.



▲ Wegweiser zum östlichsten Punkt Ungarns.



▲ Staatsgrenze Ungarn/Ukraine am Dreiländereck mit Rumänien.

▼ »Ikarus« in Garbolc als Schulbus nach Fehérgyarmat.

Fotos auf dieser Seite: Julian Nolte



weiterhin. Und so kann man heute noch InterPici-Atmosphäre mit entsprechenden Kopfstützenbezügen auf Nebenbahnen, aber dafür ohne Zwangsreservierung erleben.

Ein heißer Kandidat für den Einsatz eines solchen Fahrzeugs ist das seit Juni 2020 einzig verbliebene Zugpaar auf der KBS 113 zwischen Fehérgyarmat und Zajta. Im vergangenen Sommer haben die MÁV mit Verweis auf im Zuge der Corona-Pandemie gesunkenen Fahrgastzahlen nicht nur hier, sondern auch auf anderen ungarischen Nebenstrecken ihr Angebot erheblich eingedampft. Der Zeitpunkt scheint nicht nur im Nachhinein paradox, schließlich erholte sich das gesellschaftliche Leben im Sommer 2020 auch in Ungarn, als dort der Pandemiefahrplan eingeführt wurde. Mancherorts, so auch zwischen Fehérgyarmat und Zajta, besteht das Angebot auf der Schiene seitdem nur noch aus einer täglichen Verbindung je Richtung. Opfer dieses Streichkonzerts ist auch der lokbespannte Zug Zajta–Debrecen–Budapest (S 16303 »Hétmérföldes« im Fahrplanjahr 2020), der über viele Jahre eine sonntägliche, studentenfreundliche Direktverbindung zwischen dem östlichen Zipfel des Landes und der Hauptstadt hergestellt hatte. Ältere Ausgaben des MÁV-Kursbuches zeigen auch noch einen freitäglichen Zug »raus in die Provinz«. Doch all das ist nun (erst einmal?) vorbei.

Immerhin verbleibt nach Zajta derzeit neben dem erwähnten Zugpaar noch ein etwas üppigeres Busangebot als Schienenersatzverkehr. Anders sieht es auf der KBS 114 Mátészalka–Csenger aus: Hier bieten die MÁV ausschließlich ein tägliches Zugpaar an. Mátészalka wird dabei unter der Woche um 4.40 Uhr in der Früh verlassen und um 6.30 Uhr wieder erreicht. An Wochenenden besteht die Gelegenheit, diese Strecke zu »christlicheren« Zeiten zu bereisen, wenn das Zugpaar am Vormittag bzw. um die Mittagszeit verkehrt. Doch die Frage, wer außer Eisenbahnfreunden solche Rumpfangebote nutzen soll, nährt Zweifel an der Sinnhaftigkeit der Gestaltung des Pandemiefahrplans. Wer hier ernsthaftere Verkehrsbedürfnisse hat, muss »multimodal« und unternehmensübergreifend denken, denn wenigstens bestehen auch ohne SEV zwischen Mátészalka und Csenger Busverbindungen der Firma Volánbusz.

Anders als auf den Strecken nach Zajta und Csenger wurden auf der KBS 111 Mátészalka–Záhony die Einschränkungen des Pandemiefahrplans Anfang Oktober 2020 wieder zurückgenommen. Auch auf der KBS 115 Mátészalka–Tiborszállás (–Carei) herrscht aktuell der normale Fahrplan – mit Ausnahme der üblicherweise zwei internationalen Zugpaare nach Carei, die im Herbst 2020 weiterhin coronabedingt ausfielen. Auf beiden Strecken dominieren Triebwagen, wobei sich klassische



▲ Auch im Bahnhof Kocsord alsó, an dem sich die Strecken nach Zajta und Csenger trennen, sind bis heute Formsignale aktiv. Ein Glücksfall war es am 29. April 2012 für die Fotografen Thomas Kabisch und Julian Nolte, hier den Einsatz eines Vegetationskontrollzuges der MÁV zu erleben. 478 302 verließ Kocsord alsó in Richtung Mátészalka, nachdem der Zug zuvor die Strecke nach Csenger »kontrolliert« hatte.

Bzmot-»Brotbüchsen« mit InterPici-Variationen mischen. In manchen (inoffiziellen) M41-Einsatzübersichten taucht immer mal das sonntägliche Zugpaar Sz 16324/16333 Debrecen–Tiborszállás als lokbespannte Leistung auf. Beobachtungen der vergangenen Jahre zeigen allerdings, dass dies eher sporadisch vorkommt und hierbei vorwiegend doch Triebwagen zum Einsatz gelangen.

Die vorstehenden Angaben zum Angebot (Zugnummern, Zeiten) beziehen sich, soweit nicht anders angegeben, auf den Fahrplan mit Stand Herbst 2020. Bei Abschluss dieses Artikels im November 2020 gab es noch keine zuverlässigen Informationen, wie die vorgestellten Strecken im Jahresfahrplan 2021 bedient wer-

den sollen. Ob das ausgedünnte Angebot nach Zajta und Csenger aufrechterhalten wird, blieb somit noch unklar, ebenso wie der Zeitpunkt für eine Wiederaufnahme des internationalen Verkehrs nach Carei in Rumänien.

Nicht gänzlich unerwähnt bleiben soll der Güterverkehr in der Region, der vom Autor jedoch nicht abschließend beschrieben werden kann. Bekannt sind mehrmals in der Woche stattfindende Bedienungen von Mátészalka und Vásárosnamény (an der Strecke nach Záhony) mit M62 (heutige MÁV-Reihe 628).

Der Autor dankt Daniel Trescher und Martin Kopetschke sowie ungarischen Eisenbahnfreunden für Hinweise und Unterstützung bei der Recherche für diesen Artikel.

▼ Die bereits eingangs gezeigte M41 2165 hat am 14.8.2011 in Zajta das Ende Ungarns auf der Schiene erreicht und fuhr dort um den Wagenpark des »Budapesters« (damals Cy 16305 Zajta–Budapest Nyugati), den sie an diesem Tag noch bis nach Debrecen bringen sollte. Foto: Daniel Trescher

