

Het is alweer bijna een eeuw geleden na de bewuste 'kwade' dag, 4 juni 1920, dat het Vredesdictaat van Trianon het Hongaarse koninkrijk afstand liet doen van grote lappen grond, waaronder een groot deel van de Karpaten. Vele Hongaren zijn echter in de achtergebleven gebieden blijven wonen en vormen daar grote minderheden. Maar nog steeds voelen deze mensen zich Hongaren en staan ook vaak in contact met het huidige Hongarije. Op hun beurt zijn er vele Hongaren die geregeld een bezoek brengen aan deze 'buitengewesten', waarover wij in dit magazine al dikwijls reportages publiceerden.

Sedert 2009 verzorgt MÁV-Nostalgie (bijna jaarlijks) een treinrit door een deel van de Karpaten met als doel het aanhalen van de banden tussen de verschillende Hongaarse gebieden aan weerszijden van de grenzen. Onze treinverslaggever David Nijenhuis nam deel aan zo'n meerdaagse treinrit die hem vanuit Hongarije meevoerde naar de Hongaarse delen van Roemenië, Oekraïne, Slowakije en weer terug naar Hongarije. In twee delen doet hij verslag van deze nostalgische trip.

Kárpátalja Expressz



Transsylvanië

Vertrek uit Budapest

7 september, 5 uur 's ochtends: na een betrekkelijk kort nachtje ging de meegebrachte wekker af, (je moet over een flinke lading wilskracht beschikken om in Budapest om 21:00-21:30 je bed in te duiken, terwijl de stad nog volop bruist en leeft). Snel in mijn kleren en schoenen geschooten, begaf ik me met reiskoffer en al van het Oktogón naar het Nyugati-station. Het Guru-Hostel is een vrij geschikt 'low-budget'-onderkomen: niet ver van een station, gunstig gelegen aan de tramlijnen 4 en 6 en de 'gele' metro, en met op tijd boeken ben je voor een laag bedrag verzekerd van een bed zonder andere gasten (zie voor goedkope logies in Budapest ook MM! 63). Een deel van de stad ligt nog op één oor, en de ochtendduisternis met bijbehorende stilte doet menige avondmens ongetwijfeld naar bed terug verlangen, maar vele schoonmakers zijn in de **Teréz körút** al druk in de weer om de stoepen bij het eerste krieken van de dag weer schoon en fris te

hebben en de eerste winkeltjes zijn al opengestaan, waar de eerste levensbehoeften en dagbladen al op een volgende eigenaar liggen te wachten.

Op de vertrekstaten stond de **Különvonat** (speciale trein) al aangegeven, maar een beetje rondkijken loodste elke geïnteresseerde én nieuwsgierige onder ons ook wel naar de niet-dagelijkse verschijning,

(overigens wordt het **Nyugati pu.** geregeld als vertrekbasis voor de nostalgische treinen gebruikt, het spoorwegmuseum (**Vasúttörténeti Park**) ligt immers niet erg ver van dit station). Een setje 1e en 2e klas Schlieren-wagons uit de jaren 60/70, (overgekocht van de ÖBB), een nostalgische MÁV-restaurantwagon en een oude in de DDR vervaardigde wagon vormde het decor voor de drie opeenvolgende dagen. Het trek-



werk werd voor zijn rekening genomen door een knalrode lok met een vrij 'bol' uitzijnde voorkant, de M-61. Deze diesellok, ontworpen in de VS door General-Motors, gebouwd in België (bij Cockerill) en Zweden (bij NoHaB, Nydqvist & Holm AB) werd door de Belgische, Luxemburgse, alle Scandinavische én Hongaarse Spoorwegen besteld en heeft in al deze landen bekende en minder bekende reizigers- én goederentreinen aan de haak gehad. Afgelopen zomer nam een NoHaB zelfs een reguliere sneltrein (Székesfehérvár-Tapolca) voor zijn rekening en liet je een aantal mooie plekje aan de noordoever van het Balatonmeer zien. Door hun grote ronde neus, kreeg deze snel de bijnaam de Bolle-Neus! Dit exemplaar uit 1963 stond al flink ronkend wachtend op vertrek naar verre oorden. Tussen de ochtendspitsmenigtes begaven zich zo nu en dan gegadigden naar de deuren, waar hun kaartje werd overhandigd en een zitplaats werd toegewezen, (boven elke stoel waren de naamkaartjes van de betreffende reizigers ingeschoven). Na het innemen van zitplaats 42, was er nog even tijd om wat foto's te schieten van het materieel, al werd het gauw 6.18 u. waarop er een nostalgisch fluitje klonk, een spiegelei gehesen werd en de trein zich in beweging richting Debrecen zette. Onderweg keken niet alleen forenzen op de tussengelegen stationnetjes op, maar ook vele automobilisten langs de wegen en voor de spoorbomen keken met grote interesse naar de niet alledaagse verschijning die op ijzeren wielen voorbij kwam. In Debrecen was er volop aandacht van de media en werden de eerste interviews afgenomen met daarbij het een en ander genoteerd voor publicatie in de plaatselijke dagbladen voor de volgende dag. Veel tijd was er niet en binnen 10 minuten zette de trein koers naar **Nyirabrány**, de laatste stop voor de huidige grens en een uitgebreide pascontrole, **Vizontlátásra** stond er weemoedig te lezen op het verroeste grensbord bij het binnegaan van het huidige Roemenië.

Érmihályfalva

In Valea lui Mihai (**Érmihályfalva**) werd de trein warm onthaald door de Roemeense douane én de plaatselijke bevolking. Tientallen mariettes van verschillende korpsen zwaaiden met stokjes en pon-pons. Terwijl de douaneformaliteiten werden doorlopen, doopten Hongaarse dansparen en zangeressen het station geheel in Hongaarse sfeer, terwijl de Roemeense- en Hongaarse vlaggen broederlijk naast elkaar – en naast de EU-vlag – wapperden. Onze 'bolle neus' mocht niet op eigen kracht verder, de Roemeense spoorwegen (CFR) schrijven namelijk voor dat alle treinen die in dit land rijden van CFR-tractie zijn voorzien. Een blauw-grijze diesellok van de CFR-Marfa (goederentak van de spoorwegen) werd aan de Hongaarse lok vastgemaakt en twee Roemeense conducteurs begeleidden volgens dezelfde CFR-voorschriften de verdere rit tot aan de grens.



Vertrekpunt station Nyugati, Budapest

Nagykároly

De rit ging verder naar **Nagykároly** (Carei). Nagykároly is een van de weinige plaatsen in Roemenië, waar



Roemeense lok voor de Hongaarse trein

(Mocht er onverhoopt wat gebeuren, dan is men er zeker van dat er minstens één dienstverlener aanwezig is, die het Roemeens machtig is én moeiteloos met de overige hulpdiensten kan communiceren, zolang deze trein zich binnen het territorium van dit land bevindt).



Interview voor TV Debrecen

op een kleine uitzondering na de gehele lokale bevolking het Roemeens én Hongaars machtig is. Maar officieel was het geen uitstapplaats voor deze trein (en de politie hield scherp in de gaten dat de trein niet bevolkt ging worden door wie een kort proletarisch ritje wilde maken!), maar eventjes een korte uitstap voor een treinfoto werd oogluikend toegestaan. Wie genoeg had van de trip, kon hier al blijven wachten op de trein naar **Mátészalka**, maar dat aanbod was niet lonkend genoeg om ook maar één iemand uit onze trein op die gedachten te brengen.

Szatmárnémeti

Te **Szatmárnémeti** (Satu Mare) was er tijd voor een klein feestje zonder muziek of culturele festiviteiten. Er moest water bijgevoerd worden tijdens de stop van een uur, dus even tijd om onder genot van een groot blik Ursus de stationsomgeving te verkennen. De stad telt 115.000 inwoners en is de bakermat van de

Chassidische Satmarbeweging, (vandaar dat de naam ook in vele andere talen Satmar met zich meedraagt). De stad is een samensmelting van Szatmár en Németi in 1715. De naam Németi verwijst naar de Duitse kolonisten. In 1711 werd de vrede van Szatmár getekend die een eind moest maken aan de Hongaarse opstand onder leiding van **Ferenc II Rákóczi** tegen de Habsburgers. Het oude stadhuis (1768-1772), gehuisvest aan het **Szabadság tér** (Piața Libertății, Vrijheidsplein) verloor op een gegeven moment zijn functie en werd in 1911 geheel in jugendstil omgebouwd tot Hotel Pannonia (thans omgedoopt tot Hotel Dacia, viersterren). In 1984 werd het 97 meter hoge **Palatul administrativ** gebouwd, en was enige tijd het hoogste bouwwerk dat Roemenië telde, (nu het in hoogte derde gebouw). Na het vertrek uit Szatmárnémeti brak er lichte paniek bij de organisa-

Europa. Vertrok de trein om 14.20 u. (Roemeense tijd), maar stond je horloge nog op de West-Europese tijd, was je wel mooi een uur te laat en



de trein lang en breed vertrokken! Ondermeer de twee Duitse reizigers die tegenover mij zaten, overkwam dat. Zij namen later op aanbeveling van de stationschef van Szatmár een taxirit van 120 Lei (€28) voor de 27 gemiste kilometers. Leergeld voor hen, grote omzet voor de taxichauffeur die hen bracht (achteraf hadden



Ontvangst in Érmihályfalva

te uit. Kennelijk werd door sommigen een grote vergissing met de tijd gemaakt. In Roemenië is het immers een uur later dan in West- en Midden

ze ook een stoptrein kunnen nemen om nog ruim op tijd te zijn voor de verdere rit!).

Doorlezen op blz. 26

Grens Roemenië-Oekraïne

De trein is inmiddels in het grensdorp **Halmi** (Halmeu) aangekomen, ook gelegen in de provincie (Județ) Satu Mare. Ook daar was een toespraak van de burgemeester en overdracht van een flinke mand met brood en werd er voor het publiek flessen met mineraalwater, frisdrank en zoutjes neergezet. De passen werden weer gecontroleerd en een heuse Taiga-trommel verving de CFR-lok. (Ook in Oekraïne zorgen de spoorwegen voor hun eigen tractie, maar zenden geen eigen personeel op besloten treinen uit het buitenland). Deze bij foto's zeer geliefde lok uit de 62-serie is van Russische makelij. Ook de MÁV heeft een serie lokken van dat type in dienst, destijds al of niet aangeschaft onder Sovjet-dwang. De NoHaBs bevielen de MÁV goed en deze wilde een nieuwe bestelling plaatsen, doch de Sovjet-Unie wilde werkgelegenheid voor de eigen bevolking creëren en verplichtte een aantal landen (waaronder de Hongarije) om Taiga-trommels af te nemen, dus dat laatste geschiedde. De M-62 werd in de meeste landen regulier als goederenlok gebruikt, vanwege hun flink aantal PK's, maar een enkele keer wordt er een vervangende trein mee getrokken of een trein met panne weggesleept (je ziet ze met-name in Transdanubië). En nu wordt de NoHaB door een Taiga-trommel gesleept, ironischer kan het bijna niet! Halmeu wordt voor 37% bevolkt door Hongaren, toch



Station Szatmárnémeti

slag. We reden verder naar station 'Dyakovo' (de oude benaming voor Nevetlenfalva toen het nog Russisch was), waar we door een muzikale menigte werden opgewacht. De leider van MÁV-Nostalgie hield een toespraak, nam zelfs twee verschillende kinderen op zijn schouder en sprak er zijn verbazing over uit hoe Frankrijk en Engeland het destijds presteerden om een land zoveel grond af te pakken: 'zij woont hier in Oekraïne, maar ze is - zoals je ziet - een echte Hongaarse!'. Er was ook een indirect verband met Nederland te zien: de liederen werden uit een bundel gezongen, die in een map van het Woonboek gebundeld waren!

Ook de plaatselijke middenstand mocht op het feest niet ontbreken! Er was een vlooiemarkt en een uitbater probeerde met gekoeld bier, frisdranken, en hapjes de inwendige mens tevreden te stellen. Nu had

lang niet iedereen grivna's bij zich, om van al het lekkers te kunnen genieten, maar er werd onderling gewisseld en met een beetje handje-klap tussen klant en uitbater met daarbij een iets minder gunstige wisselkoers voor lief nemend, kon men zich met euro's en forintjes als nog prima uitleven: een halve liter bier met een goed gevuld broodje shaslik met wat sla en saus of een bockworst kon je al voor omgerekend €1,60/HUF 450 soldaat maken. Na ruim 2,5 uur gingen alle reizigers weer de trein in en kwamen de douaniers elk met een stapel van 30-35 paspoorten om deze - met stempel van het land - aan de betreffende personen terug te geven.

Wie aan spoor én Oekraïne (of de voormalige Sovjet-Unie) denkt, zal zich allang achter de oren gekrabbeld hebben, denk maar aan waar de trein op rijdt! In de regel kent Rus-

land en alles wat vroeger Sovjet-Unie was breedspoor. Het oud-Hongaarse gebied mocht naast het breedspoor ook de eigen spoorbreedte houden. Dankzij deze gunst kunnen zulke ritten gemaakt worden, zonder dat onderstellen van wagons vervangen moeten worden, zoals bij de nachttrein Amsterdam-Moskou en Moskou-Nice het geval is!

Nagyszőlös en Saján

De trein zette koers naar het noorden. Het landschap is eentonig, doch rommelig-met-een-functie ingericht. Hier en daar zie je een boer met een paar knechten de laatste werkzaamheden voor de dag afronden, terwijl de paarden voor de wagen, trappend van ongeduld, wachten op de laatste trek van de dag. Er wordt aanzienlijk langzamer gereden dan in Roemenië en Hongarije, de laatste 30 km namen 4550 minuten in beslag, zo kun je de omgeving ook beter leren kennen. De heuvels van de Karpaten kwamen in zicht, het einddoel van de trein voor deze dag. In **Nagyszőlös** (Vinogradov) werden we door twee dansparen met live-muziekbegeleiding onthaald. De bussen kwamen voorrijden en we zetten koers naar een restaurant, waar een lekker maaltje op ons zat te



Nevetlenfalva
Toespraak Máv-Nostalgie

wachten om vervolgens na een lange en enerverende dag in **Saján** (Sjain) bij Hotel Blagodat aan te komen, vrij afgelegen, maar met een mooi uitzicht op de heuvels en het Roemeense achterland. Bij de sleutelverdeling werd het even een chaotische bedoeling: iedereen wilde natuurlijk als eerste de sleutel hebben. Het was immers al 23.00 uur en velen waren al rond half vijf opgestaan! Een groep moest wachten, omdat deze in bijgebouwtjes sliepen. Een vrouw op gepensioneerd leeftijd ging vrij gepikeerd de discussie aan met een van de organisatoren, omdat zij en haar echtgenoot organisatorisch gezien niet op één kamer terecht konden. Ik werd met een reiziger uit Londen op één kamer ingedeeld.

Van Saján naar Visk

De volgende ochtend (zaterdag) was een gewone werkdag voor de Oekraïense haan. Al om 7.30 u. werd verlangd dat men uit de veren kroop voor een haastig ontbijt met brood, roerei en thee of warme grapefruit-limonade (voor wie op het vroege tijdstip graag in de lokale gewoonten wilde duiken!). Tijd om het ontbijt af te eten was er niet, want er stonden 3 bussen klaar, die ons naar **Visk** (Vyshkovo) zouden brengen. Niet iedereen kon mee, dus



Visk

was het wachten totdat een van de bussen terugkeerde om de rest op te pikken, dus ging ik maar even terug naar de eetzaal om alsnog te ontbijten. In de rest van dat anderhalve lome uurtje was er niks anders te doen, dan kijken naar voorbijkomende fietsers paarden met wagens en werklui die de oprijlaan van het hotel een opknappbeurt kwamen geven. Maar na het instappen was er volop tijd om te genieten van het heuvelachtige landschap én de vele kuilen in het wegdek. Aangekomen in **Visk** was het een drukke van jewelste. Er was een markt, waar lokale agrariërs hun reuzenmeloenen en aan de man probeerden te brengen. Er waren massaal jongens en meisjes in klederdracht die een herdenkingsdienst gingen bezoeken en zich na afloop onder het genot van een grote zak chips een weg naar het volgende evenement baanden. Een groot aantal liep in de georganiseerde optocht naar het marktplein. Deze stond in het teken van Trianon en de nooit te vergeten Hongaarse gemeenschap uit **Visk** en de wijde omgeving.

Op het marktplein was ook een heuse voorstelling met verschillende kindergroepjes, die ieder hun eigen zang, of dansje aan het grote publiek tentoonstelden. Na afloop gingen we naar een centraal punt om daar op een paar busjes te wachten (het aan- en afrijden van busjes bleek het hele weekend niet helemaal vlekkeloos te verlopen), waardoor weer bijna een uur wachten noodzakelijk was, maar toen kwamen er 4 kleine schattige busjes aanrijden. Geen Mercedes- of Volkswagenbusjes, zoals we hier kennen, maar zeg maar een soort mini-touringcar busje, maar dan gericht op het lokale stadsvervoer: met voor- en achter een zijdeur en daartussen 2 zijramen, plaats voor ongeveer 15-20 man. Onderweg we-



Nevetlenfalva

derom ruig landschap met hier en daar volbeladen vrachtwagens, een enkele Lada, soms wat fietsers en een bespande wagen.

In **Nagyszőlös** zou ik naar een officiële lezing zijn meegegaan, maar raakte om onduidelijke redenen het groepje kwijt, waardoor er voor mij niets anders restte om maar op eigen houtje met een andere groep

mee te gaan. Na afloop en een kort wandelingetje door het centrum gingen we verder bussen. De schemering trok langzaam, maar zeker in. Voor de lokale boeren tijd om hun veestapel van het land te halen. Kennelijk liggen boerderijen en het bestemde land verder van elkaar verwijderd, want - verkeer, of geen verkeer - men laat de koeien gewoon in optocht door de straten lopen,

althans dat is de insteek, waarbij dieren een wat andere versie erop nahouden, dan de mens. Met koeien werkt het kennelijk zo: zij vinden dat de weg, waarover zij lopen van hen is en alles wat erbij of eraanst loopt, past zich maar netjes aan hen aan! Sommigen hebben in dit geval gewoon zin om links te lopen, een enkeling maakt nog even een draai, eentje doet nog even gauw haar behoefte midden op de weg en - als er een bus aankomt - nemen weer twee anderen elkaar op de hoorns om de ander verstaan te geven dat de bus eraan komt: "aan de kant!, aan de kant!", doet de flink duwend, terwijl de ander haar gewicht in de strijd gooit met de bijbehorende reactie: "nee, ga jij maar opzij!"



Deelnemers aan de treinreis, tweede van links: David Nijenhuis

De buschauffeur, vermoedelijk ooit op een blauwe maandag een rijcursus in India gevolgd!, draait constant heen en weer aan het stuur, trapt steevast op de rem en weet zo alle bewegende kolossen toch rijdend en al te ontwijken, dus dat werd die avond geen mals bieflapje op het bord! ■ (wordt vervolgd)

Het kaartje links geeft de route weer van de **Kárpátalja Expressz**: vanuit Budapest via Debrecen naar Roemenië en dan via Nagykaroly en Szatmárnémeti naar Subkarpátië (Kárpátalja). In deel 2 van dit verhaal meer over het bezoek aan **Visk**, **Nagyszőlös** en **Beregszász**.



Oost-Hongarije

heeft het Hongaars er altijd de meest prominente rol behouden, daar 58% van de bevolking Hongaars als moedertaal spreekt, tegenover 36% het Roemeens.

Tijd om voor twee dagen afscheid van de EU te nemen. Er werd koers gezet naar Nevetlenfalva. Voor reizigers een uniek moment, maar ook voor een groepje naar ons zwaaiende fruitplukkers langs de rails, al meerdere decennia lang is deze grensovergang met Oekraïne namelijk gesloten voor reizigersverkeer. De grenswachters waren massaal naar de grensovergang gekomen om een glimp van deze trein op te vangen. Pal na de grens stapte een groepje douaniers van Oekraïense nationaliteit in en nam al onze passen in be-



Gesponsorde zangmappen in Nevetlenfalva