

Bertram Frenzel

DIE LETZTEN DAMPFLOKEINSÄTZE IM NORDOSTEN VON BÖHMEN

Im Rahmen einer großen Festveranstaltung wurde 1980 in Liberec der planmäßige Dampfbetrieb bei den Československé státní dráhy (ČSD, Tschechoslowakische Staatsbahnen) offiziell beendet. Tatsächlich sind die letzten Staatsbahndampfloks erst 1981 abgestellt worden. Unabhängig davon existierten in vielen Betriebswerken Heizlokomotiven. Schließlich verkehrten von 1989 bis 1991 fahrplanmäßig an ausgewählten Wochenenden noch einmal Personenzüge mit Dampftraktion.

Der Nordosten des Landes wird von mehreren Mittelgebirgen geprägt. Die Eisenbahnen in dieser Region führen zum überwiegenden Teil durch tief eingeschnittene Täler oder queren Gebirgszüge. Die höchste Erhebung ist das Riesengebirge (Krkonoše) mit der Schneekoppe (Sněžka, 1603 über NN). Weitere Gebirge mit über 1000 m hohen Bergen sind das Jeschken- (Ještědský hřbet), das Iser- (Jizerské hory) und das Adlergebirge (Orlické hory). Hinzu kommen mehrere Gebiete mit imposanten Sandsteinformationen. Nicht nur an der böhmisch-sächsischen Grenze im Elbsandstein- und Zittauer Gebirge gibt es Sandsteinfelsen. Auch im Böhmischem Paradies (Český ráj, zwischen Turnov und Jičín) sowie bei Adršpach und Broumov befinden sich beeindruckende „Felsenstädte“.

Liberec ist mit über 102.000 Einwohnern die sechstgrößte Stadt Tschechiens. In der Nachbarstadt Jablonec nad Nisou leben weitere 45.000 Menschen. Beide Städte sind mit einer meterspurigen Überlandstraßenbahn verbunden. Obwohl die Umgebung von Liberec dicht besiedelt ist, gibt es in dieser Region nur eingleisige Bahnlagen. Auf Grund der geografischen Gegebenheiten sind auf den Schienenverbindungen keine hohen Geschwindigkeiten möglich. Der öffentliche Verkehr in die Landeshauptstadt findet heute zum überwiegenden Teil mit Bussen auf der großzügig ausgebauten Autobahn statt.

Wer Zeit hat und die landschaftlichen Schönheiten genießen möchte, sollte unbedingt die Bahn als Fortbewegungsmittel nutzen. Der Verkehr wird heute mehrheitlich mit Dieseltriebwagen abgewi-

ckelt. Diesellokomotiven befördern nur noch die Schnellzüge zwischen Hradec Králové und Trutnov. In den 1970er Jahren war die Situation völlig anders. Im Güterverkehr kamen überwiegend Dampfloks zum Einsatz. Auch etliche Reisezüge wurden noch mit Dampf bespannt.

DER DAMPFBETRIEB IN DEN 1970ER JAHREN

Ende der 1960er Jahre fuhren auf vielen Strecken Vorkriegsdampfloks. Es handelte sich dabei um die Reihen 354.1, 423.0, 434.1, 434.2, 464.0, 464.1, 524.1 und 555.0. Der Personenverkehr auf den Nebenbahnen wurde hauptsächlich mit den zweiaxigen dieselmehrwachsigen Triebwagen der Reihe M131.1 bewältigt. Zwischen 1948 und 1956 beschafften die ČSD davon insgesamt 549 Stück. Fast zeitgleich wurden 250 vierachsige Schlepptriebwagen der Reihe M262.0 in Betrieb genommen. In den 1960er Jahren beförderten diese diesel-elektrischen Fahrzeuge etliche Schnellzüge.

Ende der 1960er Jahre gelangten immer mehr Neubaudampfloks nach Nordostböhmen. Mit der fortschreitenden Elektrifizierung der Hauptstrecken verloren die Lokomotiven der Reihen 475.1, 477.0 und 556.0 ihre ursprünglichen Einsatzgebiete. Damit konnten nun ältere Bauarten ersetzt werden. Ebenfalls in größerer Stückzahl kamen die Nachkriegsmaschinen der Reihe 534.03 zum Einsatz. Die Neubautenderloks der Reihe 433.0 blieben im Gegensatz dazu nur eine Randerscheinung.

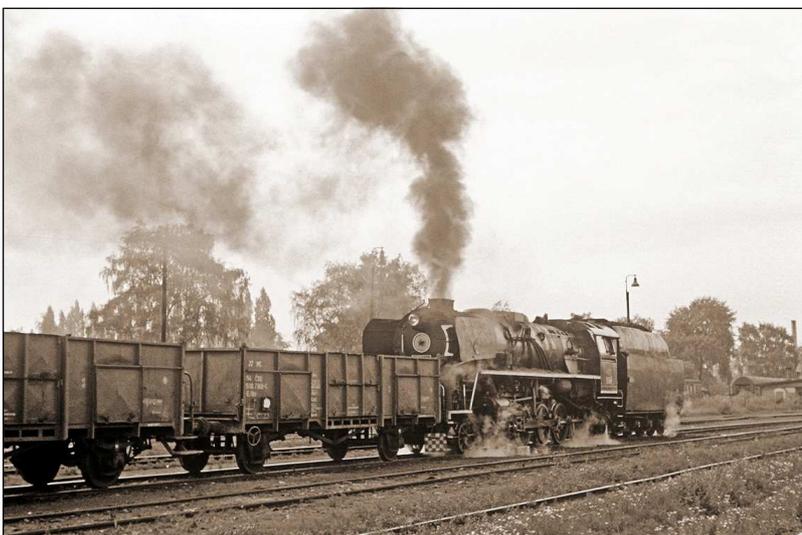
Der Großteil der auf den nordostböhmisches Gebirgsbahnen eingesetzten Lokomotiven und Triebwagen wurde von den LD (Lokomotivní depo) Česká Lípa, Liberec und Trutnov gestellt. Weitere Leistungen übernahmen die LD Děčín, Hradec Králové und Nymburk. Jedes Depo hatte mehrere Außenstellen. Die PLD (Pobočné lokomotivní depo) unterhielten eine größere Anzahl an Triebfahrzeugen und hatten gut ausgerüstete Werkstätten. Von den Maschinen- (Strojová stanice) und Wagenstationen (Vozební stanice) wurden in der Regel nur wenige Fahrzeuge eingesetzt.

DIE INGESETZTEN BAUREIHEN

Reihe 354.1 (ex 629 kkStB)

Die 2'C1'h2t-Tenderloks der Reihe 354.1 bespannten Anfang der 1970er Jahre zahlreiche Personen-

Die letzten planmäßig eingesetzten Dampflokomotiven vom LD Česká Lípa waren 556.053 und 0296. Im Sommer 1980 konnte Steffen Mann in Česká Lípa hl.n. 556.0296 nur noch im Rangierdienst erleben.



züge. Allerdings sind die Leistungen schon wenig später von Dampfloks der Reihen 464.0 und 475.1 oder Dieseltriebwagen übernommen worden. Lediglich beim PLD Letohrad fuhren die Maschinen bis 1978.

Fast alle 354.1 (354.101 bis 120, 136 bis 199 und 1200 bis 1234) wurden zwischen 1920 und 1938 von Škoda, Breitfeld Daněk und Českomoravská-Kolben hergestellt. Die Loks mit den Ordnungsnummern 354.121 bis 135 sowie 1235 und 1236 waren ursprünglich kkStB-Maschinen.

Reihe 423.0

Die 1'D1'h2-Tenderlokomotiven sind zwischen 1921 und 1946 von verschiedenen böhmischen Lokfabriken gefertigt worden. Die als 423.001 bis 099 und 0100 bis 0231 bezeichneten Maschinen fuhren einst auf vielen Nebenbahnen. Sie beförderten aber nicht nur Güter- und Personenzüge, sondern übernahmen auch auf einigen Bahnhöfen den Rangierdienst.

Die Tenderlokomotiven waren Ende der 1960er Jahre in Nordostböhmen weit verbreitet. Doch kurz darauf wurden die 423.0 auf den meisten Linien von Schlepptenderloks der Reihe 434.2 oder durch Dieselfahrzeuge abgelöst. Deutlich länger kamen die 423.0 vor Personenzügen auf der Verbindung Mladá Boleslav - Dolní Bousov - Libuň - Stará Paka zum Einsatz. Erst 1976 wurde der Einsatz bei der Maschinenstation Mladá Boleslav beendet.

Reihe 433.0

Diese Baureihe ist das Nachfolgemodell der Reihe 423.0. ČKD baute 1948 von den 1'D1'h2-Tenderloks insgesamt 60 Stück (433.001 bis 060). In den 1970er Jahren waren einige Exemplare im LD Liberec beheimatet. Die Abstellung der Maschinen erfolgte 1978.



Reihe 434.1 (ex kkStB 270)

Bei dieser Bauart handelt es sich um eine Weiterentwicklung der kkStB-Reihe 170 (ČSD 434.0). Die ersten Fahrzeuge (434.101 bis 107) wurden 1917 von den kkStB beschafft und gelangten 1918 zu den neu gegründeten ČSD. Die übrigen Maschinen (434.108 bis 199 und 1100 bis 1165) sind von verschiedenen Herstellern direkt an die ČSD geliefert worden. Die Beschaffung dieser Baureihe endete 1930. Nach dem Zweiten Weltkrieg kamen von der BBÖ 34 weitere Maschinen (434.1166 bis 1199) hinzu. Anfang der 1970er Jahre konnten die 1'Dh2-Schlepptenderloks noch vereinzelt im Rangierdienst angetroffen werden.

Reihe 434.2

Insgesamt 345 Nassdampfverbundmaschinen der Reihe 434.0 (ex kkStB 170) wurden zwischen 1924 und 1947 bei Škoda und in den Ausbesserungswerken

Am Wochenende 9./10.3.1991 bespannte 434.2186 mehrere Personenzüge auf der Stichbahn Martinice v Krkonoších - Rokytnice nad Jizerou. Die Aufnahme von Bertram Frenzel entstand am 9.3.1991 in Rokytnice nad Jizerou. Der reguläre Dampfbetrieb endete auf dieser Strecke bereits Ende 1977. Letztmalig kam am 30.11.1977 regulär 434.2175 vor einem Güterzug zum Einsatz.



Die Verbindung von Stará Paka nach Mladá Boleslav wurde vergleichsweise spät auf Triebwagenbetrieb umgestellt. Am 2.5.1975 fotografierte Günter Haslbeck 423.036 bei der Einfahrt in Libuň.



Die Dampflok vom LD Hradec Králove fuhren vor Reisezügen bis Liberec. Günter Haslbeck konnte am 5.4.1974 bei Sychrov 464.071 beobachten.

Bei Františkov nad Ploučnicí fotografierte am 16.4.1990 Bertram Frenzel 475.179 mit Os 6604 auf der Fahrt von Česká Lípa hl.n. nach Děčín hl.n.





477.043 ist oft bei Nostalgieveranstaltungen zu sehen. Am 15.5.1994 beförderte die Lok den Os 9854 von Lužná u Rakovníka nach Žatec, der bei Veletice von Bertram Frenzel erwartet wurde.

Während einer Fotoveranstaltung im Sázava-Tal übernachtete 464.102 in Kácov. (Foto: Klaus-Henning Damm, 28.3.2015)



Louny, Nymburk und Pízeň zu 1'Dh2-Heißdampfloks umgebaut. Nach Abschluss der Arbeiten verließen diese Loks als Reihe 434.2 (434.201 bis 299 und 2100 bis 2345) die Werkhallen. Durch den Umbau konnte die Leistung um fast 20 % gesteigert werden.

Die Baureihe 434.2 ist sehr universell eingesetzt worden. Auf Haupt- und Nebenbahnen beförderten die Loks Güter-, Personen- und manchmal sogar Schnellzüge. In vielen Bahnhöfen wurde mit 434.2 rangiert. Als Ende der 1960er Jahre immer mehr Neubaudampfloks der Reihe 556.0 nach Nordostböhmen kamen, gingen die Leistungen der 434.2 spürbar zurück. Allerdings wurden nun die Baureihen 423.0 und 434.1 teilweise durch 434.2 ersetzt. In den 1970er Jahren beschränkten sich die Einsätze der 434.2 vor allem auf den Rangier-, Übergabe- und Arbeitszugdienst. Sehr sehenswert waren die Güterzüge mit Personenbeförderung zwischen Stará Paka und Lomnice nad Popelkou. Auf dieser Strecke fuhren die 434.2 bis 1978.

Wegen der höheren Achslast konnten die 556.0 nicht auf allen Strecken verkehren. Auf diesen Bahnen kamen die 434.2 etwas länger zum Einsatz. Aus diesem Grund wurden auch die Ferienschnellzüge zwischen Trutnov und Svoboda nad Úpou planmäßig mit 434.2 bespannt. Die letzten Vertreter schieden erst 1979 aus dem Betriebsdienst. In den 1970er Jahren waren 434.2 in größerer Stückzahl in allen nordböhmisches Betriebswerken sowie in den jeweiligen Außenstellen stationiert.

Reihe 464.0

Diese Tenderloks wurden für den Schnellzugdienst auf Gebirgsbahnen konstruiert und konnten wegen der geringen Achslast flexibel verwendet werden. ČKD und Škoda lieferten zwischen 1933 und 1938 insgesamt 76 Exemplare (464.001 bis 076). Neben Schnell- und Personenzügen beförderten die 2'D2'h2-Maschinen vereinzelt auch Güterzüge. Über mehrere Jahrzehnte war die Fahrzeugreihe in Nordostböhmen heimisch, wobei die Einsatzgebiete hin und wieder wechselten.

Mitte der 1970er Jahre waren die 464.0 im LD Česká Lípa, LD Hradec Králové und PLD Letohrad konzentriert. Unter anderem zwischen Týniště nad Orlicí und Meziměstí fuhren bis 1976 die in Letohrad stationierten 464.0. Die 464.0 vom LD Hradec Králové wurden im gleichen Jahr abgestellt. Die Maschi-

nen aus Hradec Králové bedienten die Linien Hradec Králové - Jaroměř - Stará Paka - Turnov und Hradec Králové - Ostroměř - Libuň - Turnov.

Beim LD Česká Lípa endeten die planmäßigen Reisezugeinsätze 1977. Einige 464.0 blieben in Česká Lípa bis 1978 als Reserve unter Dampf. Vor ihrer Ausmusterung bespannten die Maschinen als »letmo« (wörtlich übersetzt: wild, Triebfahrzeug ohne festen Umlaufplan) meist Güterzüge.

Reihe 464.1

1940 wurden 464.101 und 102 in Dienst gestellt. ČKD hatte die Reihe 464.0 weiter entwickelt und beide 464.1 mit einem leistungsfähigeren Kessel versehen. Einige Jahre kamen 464.101 und 102 gemeinsam mit den Reihen 464.0 und 477.0 beim LD Nymburk zum Einsatz. Gelegentlich konnte die Reihe 464.1 auf der Strecke Nymburk - Mladá Boleslav - Česká Lípa - Jedlová - Rumburk beobachtet werden. Später wechselte 464.102 zum PLD Letohrad und fuhr zusammen mit der Reihe 464.0 unter anderem vor den Personenzügen nach Meziměstí.

Reihe 475.1

Von 1947 bis 1950 baute Škoda die universell einsetzbaren 2'D1'h2-Dampfloks der Reihe 475.1 (475.101 bis 199 und 1100 bis 1147). Nach ihrer Indienststellung wurden die Triebfahrzeuge meist im hochwertigen Reisezugdienst auf Hauptstrecken verwendet. Erst Mitte der 1960er übernahmen 475.1 Zugleistungen in Nordostböhmen. Das dem LD Trutnov unterstellte PLD Meziměstí bespannte mit dieser Fahrzeugreihe zwischen 1968 und 1976 Reisezüge auf der Verbindung Týniště nad Orlicí - Meziměstí. Ebenfalls 1976 endete der Einsatz beim LD Hradec Králové. Die in Hradec Králové beheimateten Loks fuhren vor Personenzügen auf den Strecken Pardubice - Hradec Králové - Jaroměř - Stará Paka - Turnov - Liberec und Hradec Králové - Ostroměř - Libuň - Turnov.

Das LD Děčín hatte ebenfalls 475.1. Die Lokomotiven vom LD Děčín waren in erster Linie auf den Hauptbahnen im Elbtal unterwegs. Allerdings gab in den 1970er Jahren manchmal Plan- sowie Sondereinsätze von 475.1 auf der Achse Děčín - Jedlová - Varnsdorf - Zittau - Liberec. Vor ihrer Ausmusterung wurden die Maschinen vor allem als Betriebsreserve oder als Heizloks verwendet. In diesem Zeitraum fuhren die 475.1 verstärkt im Güterverkehr. Von 1976 bis 1978 sind im Raum Lovosice auch planmäßig Übergabezüge bespannt worden.

Reihe 477.0

Diese markanten Tenderloks mit der Achsfolge 2'D2'h3 wurden zwischen 1950 und 1955 von ČKD hergestellt. Die ersten Exemplare sind als Reihe 476.1 geliefert worden und erst später kam die Baureihenbezeichnung 477.0 (477.001 bis 060) zur Anwendung. Es gab zwar auch 477.0 in schwarzer Lackierung, aber in der Regel hatten die Dreizylinderloks eine blaue Farbgebung.

Die Ära der 477.0 im LD Česká Lípa begann 1969. Die 477.0 übernahmen die Leistungen der 464.0 auf der Verbindung Rumburk - Jedlová - Česká Lípa - Mladá Boleslav - Nymburk - Kolín - Kutná

Mit Mn 80725 aus Turnov erreicht 534.0432 am 7.5.1989 den Zielbahnhof Stará Paka. Der hinter der Lok laufende Zugführerwagen war zum Aufnahmezeitpunkt nichts Ungewöhnliches. Heute sind diese Wagen selten geworden, meist fährt bei Übergabezügen das Rangierpersonal auf dem Triebfahrzeug mit.

(Foto: Bertram Frenzel)





Mit einem Reisezug aus Rumburk trifft 477.051 in dem einsam im Wald gelegenen Abzweighbahnhof Jedlová ein. Als am 24.6.1973 die Aufnahme von Günter Haslbeck entstand, wurden dort noch die meisten Züge von Dampflokomotiven gezogen. Lediglich die Triebwagen der Reihe M131.1 kamen in größeren Umfang zum Einsatz.

Hora. Mit den 464.0 konnten nun die auf der Strecken Česká Lípa - Děčín und Liberec - Česká Lípa - Lovosice eingesetzten 354.1 abgelöst werden. Die 477.0 vom LD Česká Lípa bespannten nicht nur Personen- und Eilzüge zwischen Rumburk und Kutná Hora, sondern fuhren auch regelmäßig zwischen Česká Lípa und Děčín. Zeitweise erreichten die 464.0 und 477.0 aus Česká Lípa sogar Čáslav.

In den Jahren 1975 und 1976 wurden die 477.0 schrittweise aus dem Plandienst verdrängt. Da zunächst nur im begrenzten Umfang Dieseltriebfahrzeuge zur Verfügung standen, verlief die Traktionsumstellung nicht reibungslos. Wenn Dieselloks unvorhergesehen oder länger als geplant die Werkstatt aufsuchen mussten, kamen oft vorübergehend vermehrt Dampflokomotiven zum Einsatz. Erst 1977 wurden in Česká Lípa die 477.0 endgültig abgestellt.

Die begrenzten Kohlevorräte bei den 477.0 stellten die Lokpersonale oft vor große Probleme. Besonders im Winter, wenn zusätzlicher Dampf für die

Zugheizung benötigt wurde, oder bei schlechter Kohlequalität, konnte es manchmal ausgesprochen „eng“ werden. In solchen Situationen wurde die Fahrt von Kolín nach Rumburk zu einer echten Herausforderung für Mensch und Maschine. Auf der mehr als 150 km langen Strecke mussten beachtliche Steigungen bewältigt werden.

Außerdem verkehrten Dampflokomotiven vom LD Nymburk mit Reisezügen nach Česká Lípa bzw. Rumburk. Neben 464.0 und 464.1 waren dort auch einige 477.0 beheimatet. Der Einsatz endete beim LD Nymburk ebenfalls Mitte der 1970er Jahre. Lediglich 477.043 ist vom PLD Kolín aus noch weiter eingesetzt worden. Im Mai 1979 bespannte die Lok zum letzten Mal einen Personenzug nach Čáslav. Ein Jahr später wurde 477.043 als Werklok vom Heizkraftwerk Praha-Malešice übernommen.

Reihe 524.1

Die ersten sechs dieser 1'E1'h2-Tenderloko-



Auf den Strecken um Rumburk fuhren die letzten 524.1 der ČSD. Am 9.5.1993 war 524.1110 wieder in ihrer früheren Heimat unterwegs und bespannte den Os 6641 von Ebersbach (Sa.) nach Rumburk. Den grenzüberschreitenden Reisezug fotografierte Bertram Frenzel in Jiříkov.

motiven (Va 501 bis 506, später 524.101 bis 106 ČSD) sind 1918 von der privaten Buschtehader Eisenbahn (Buštěhradská dráha) beschafft worden. Zwischen 1926 und 1943 bauten ČKD und Škoda 524.107 bis 199, 1100 bis 1147 sowie die konstruktiv überarbeiteten 1301 bis 1315.

Anfang der 1970er Jahre endeten die Einsätze auf den meisten Strecken. Danach fuhren die Tenderloks nur noch in der dem LD Česká Lípa zugeordneten Maschinenstation Rumburk. Die dort beheimatete 524.1110 hatte im Gegensatz zu den übrigen Maschinen eine grüne Lackierung. Auf den Nebenbahnen um Rumburk wurden bis 1979 vor allem Übergabezüge bespannt. Auch Personenzüge zwischen Rumburk und Dolní Poustevna fuhren vereinzelt mit 524.1.

Reihe 534.03

Schon kurz nach Kriegsende begann bei Škoda die Produktion der Reihe 534.03 (534.0301 bis 0528). Die Fertigung endete 1947. Auf manchen Strecken wurden mit den 1'Eh2-Güterzugdampfloks auch Reisezüge befördert. Alle Lokomotivní depa in Nordböhmen hatten zeitweise 534.03. Zum Teil waren die Einsätze von begrenzter Dauer oder erfolgten nur von bestimmten Einsatzstellen.

Die dem LD Děčín unterstellte Maschinenstation Lovosice ersetzte 1976 die letzten 543.03 durch 475.1. In dem zum LD Liberec gehörenden PLD Turnov gingen die Einsätze etwa zur selben Zeit zu Ende. Ein Jahr länger fuhren die 534.03 vom LD Česká Lípa. Lediglich die Maschinenstation Jaroměř stellte diesen Loktyp erst 1979 ab.

Reihe 555.0

In der ČSSR verblieben nach dem Zweiten Weltkrieg zahlreiche Kriegsloks der Baureihe 52. Bei den ČSD erhielten diese die Baureihenbezeichnung 555.0 (555.001 bis 099 und 0100 bis 0185). Davon wurden Ende der 1950er Jahre 20 Exemplare nach Bulgarien (15.106 bis 15.125) abgegeben. Zwei Maschinen gingen als 33-501 und 33-502 an die Kohleminen in Tuzla (Jugoslawien, heute Bosnien-Herzegowina). 1962 und 1963 wurden aus der Sowjetunion 100 weitere Maschinen (555.0201 bis 0300) übernommen. Die später mit einer Ölhauptfeuerung ausgerüsteten Maschinen erhielten die Bezeichnung 555.3.

Zum LD Česká Lípa gehörten einst zahlreiche 555.0. Anfang der 1970er Jahre wurden diese hauptsächlich durch die wesentlich jüngeren und moderneren 556.0 ersetzt. Die letzten Leistungen übernahmen die 555.0 zwischen Česká Lípa und Litoměřice. Da auf dieser Verbindung keine 556.0 fahren durften, bekam das LD Česká Lípa als Ersatz 534.03 zugeteilt.

Reihe 556.0

Die schweren 1'Eh2-Güterzugdampfloks der Reihe 556.0 (556.001 bis 099 und 0100 bis 0510) sind von 1951 bis 1958 bei Škoda hergestellt worden. Die 556.001 bis 080 hatten Wagner-Windleitbleche, die später gelieferten die Bauart „Witte“. Wie die Neubauloks der Reihen 475.1, 477.0 und 498.1 waren die 556.0 mit Stokerfeuerung, Kylchap-Doppelblasrohr und Rollenlager ausgerüstet. Neben Güterzügen bespannten die 556.0 auch Personen- und Schnellzüge. Wie bereits erwähnt, kamen die 556.0 ab Ende der 1960er Jahre fast flächendeckend in Nordostböhmen zum Einsatz.

Die interessanteste Zuleistung war der legendäre Pn 47370. Mit diesem Transitgüterzug wurde Bauxit aus Ungarn in das heute stillgelegte Lautawerk nach Schwarzkollm transportiert. Von Nymburk bis ins sächsische Ebersbach übernahm die Zugförderung das LD Česká Lípa. Auf dem steigungsreichen Abschnitt von Česká Lípa zum Scheitelbahnhof Jedlová hatten die 556.0 eine Grenzlast von 550 t. Auf diesem Teilstück wurde der Pn 47370 mit drei 556.0 gefahren.

Aber nicht nur die 556.0 vom LD Česká Lípa überquerten die böhmisch-sächsische Grenze. Die Güterzüge von Hrádek nad Nisou nach Zittau beförderten 556.0 vom LD Liberec. Außerdem fuhren die Loks im Korridorverkehr über Zittau und Großschönau weiter nach Varnsdorf. Der grenzüberschreitende Dampfbetrieb nach Ebersbach und Zittau endete erst im Herbst 1980. Der Korridorverkehr im Dreiländereck DDR/ČSSR/VR Polen ist ein interessantes Kapitel europäischer Eisenbahngeschichte. Bei Streckensperrungen zwischen Mittelherwigsdorf und Varnsdorf wurden sogar Züge mit ČSD-Dampfloks von Zittau über Eibau und Seiffenhensdorf nach Varnsdorf umgeleitet.

Anfang Mai 1989 waren noch einmal sechs Dampflokomotiven gleichzeitig vor Planzügen im Riesengebirgsvorland aktiv.

Mit Os 5402 verlässt 556.0506 am 7.5.1989 den Tunnel am Haltepunkt Lišný. (Foto: Bertram Frenzel)



Der Triebfahrzeugeinsatz beim LD Česká Lípa

Das LD Česká Lípa hatte einen sehr vielfältigen Fahrzeugpark. In dieser Übersicht möchten wir die Einsätze in den Jahren 1972 und 1977 veranschaulichen. Im Sommerfahrplan 1972 übernahmen die meisten Zugleistungen Dampflokomotiven. Folgende Triebfahrzeuge wurden täglich benötigt:

- Turnus 01: 6x 477.0 (R und Os: KH - CL - Rbk, CL - Dc)
- Turnus 02: 6x 464.0 (Os: Lb - CL - Lovo, CL - Dc, CL - Bak)
- Turnus 03: 6x 556.0 (Pn und Mn: Nb - CL - Rbk)
- Turnus 04: 3x 556.0 (Pn und Mn: Nb - CL, CL - Mim; Schiebelok CL - Rbk)
- Turnus 05: 3x 556.0 (Pn, Vn und Mn: CL - UL - Boho, CL - Rbk - Jir, CL - Mim)
- Turnus 06: 3x 524.1 (mit Personal von Bakov nach Jizerou, Mn und Pv: Bak - CL; Z in Bak)
- Turnus 07: 1x 555.0 (Mn: CL - Lito; Schiebelok CL - Bez)
- Turnus 08: 2x 434.1 (Mn: CL - Cvi; CLS; Schiebelok CL - Jes)
- Turnus 09: 1x 434.1 (Z in CL hl.n.)
- Turnus 10: 1x 434.1 (Z in CL m.n.)
- Turnus 11: 1x 423.0 (Verschub im Depo CL)

Die Maschinenstation Rumburk hatte folgende Dienstpläne:

- Turnus 20: 3x 524.1 (Os, Mn und Pv: Rbk - DP)
- Turnus 21: 1x 556.0 (Mn und Pv: Rbk - Ebs, Rbk - Ryb, Rbk - Jir)
- Turnus 22: 1x 434.1 (Z in Rbk)
- Turnus 30: 1x 434.1 (Z in Vf, Schiebelok Vf - Jed)

Lediglich Dieselloks der Reihe M131.1 waren in größerer Stückzahl vorhanden. Von Česká Lípa wurden dreizehn (Turnus M 01 bis M 03), von Rumburk sieben (Turnus M 20 und M 21) und von Ústěk zwei Fahrzeuge (Turnus M 30 und M 31) eingesetzt. Für die Dieselloks der Reihe T444.0 existierte ein zweitägiger Umlauf (Turnus D 01, Mn: CL - Jes, CL - CK, CL - Mim; Z in Mim). Im Turnus D 02 (Z in CL) fuhren zwei T211.0.

Fünf Jahre später hatte sich die Situation inzwischen deutlich geändert. Es wurde zwar für den Sommerfahrplan ein dreitägiger Reisezugumlauf für die Reihe 464.0 als Turnus 01 aufgestellt. Aber schon am 1.6.1977 übernahmen diese Leistungen Dieselloks der Reihe T466.0 (Turnus 12). Lediglich eine 524.1 bespannte zwischen Rumburk und Dolní Poustevna weiterhin ein Reisezugpaar. Planmäßig zum letzten Mal kam am 26.5.1979 die geschmückte und mit der Aufschrift versehene: „Poslední Osobní vlak v parní trakti“ („Letzter Personenzug mit Dampftraktion“) 524.1110 vor diesem Zugpaar zum Einsatz. Es handelte sich allerdings nicht um den letzten Dampfpersonenzug der ČSD. Bis 1981 verkehrten in der ČSSR sporadisch Reisezüge mit Dampflokomotiven.

Im Güterverkehr konnte auf die Dampflok noch nicht verzichtet werden. Česká Lípa setzte im Sommer 1977 planmäßig unverändert zwölf 556.0 ein. Die Dienstpläne wurden als Turnus 02 (6x 556.0), 03 (3x 556.0) und 04 (3x 556.0) bezeichnet. Die Dampflok der Reihe 434.1 waren schon vor einigen Jahren durch 434.2 ersetzt worden. Mit den 434.2 verkehrten drei eintägige Umläufe als Turnus 06 (mit Personal von Bakov nach Jizerou, Pv: Bak - Bel, Bak - DB, Z in Bak), 07 (Mn: CL - Cvi) und 09 (Verschub im Depo CL). Auch eine 556.0 fuhr mit Personal von Bakov nach Jizerou (Turnus 05, Mn und Pv: Bak - CL, Z in Bak). Bis Herbst 1977 existierte beim LD Česka Lípa auch ein eintägiger Umlauf für die Reihe 534.03 (Turnus 8, Pn und Vn: CL - Lito).

Der Fahrzeugeinsatz in Rumburk hatte sich nur geringfügig verändert. Lediglich die 434.1 sind durch 434.2 ersetzt worden. Die Zugleistungen und die Bezeichnungen der Dienstpläne als Turnus 20 (3x 524.1), 21 (1x 556.0), 22 (1x 434.2) und 30 (1x 434.2) sind gleich geblieben. 1973 wurde die Bezeichnung der Einsatzstelle Rumburk von Maschinenstation in Wagenstation geändert. Zu diesem Zeitpunkt waren dort bereits mehrheitlich Triebwagen stationiert. Nach wie vor wurden 1977 in Česká Lípa, Rumburk und Ústěk täglich insgesamt zweiundzwanzig M131.1 benötigt.

Das LD Česká Lípa erhielt immer mehr Dieselloks. Im Sommer 1977 existierten bereits folgende Dienstpläne:

- Turnus T 01, 02 und 04: 10x T478.3 (Güter- und Reiseverkehr)
- Turnus T 03: 3x T679.1 (Güterverkehr)
- Turnus T 05: 2x T435.0 (Übergabedienst)
- Turnus T 06 und 07: 2x T444.0 (Rangierdienst)
- Turnus T 08 und 09: 2x T211.0 (Rangierdienst)
- Turnus T 12: 3x T466.0 (Reiseverkehr)

Vor allem durch die Beheimatung weiterer T466.0 konnte in den folgenden Jahren der Dampftrieb reduziert und Ende 1980 endgültig beendet werden. Aber auch die Triebwagen der Reihe M131.1 fuhren nicht wesentlich länger. Diese Fahrzeuge wurden durch fabrikneue Triebwagen der Reihe M152.0 ersetzt.

Legende:

R	- rychlík (<i>Schnellzug</i>)	CK	- Česká Kamenice	Jes	- Jestřebí
Os	- osobní vlak (<i>Personenzug</i>)	CL	- Česká Lípa	Jir	- Jiřikov
Pn	- průběžný vlak (<i>Durchgangsgüter- oder Ganzzug</i>)	CL hl.n.	- Česká Lípa Hauptbahnhof	KH	- Kutná Hora
Vn	- vyrovnávkový vlak (<i>Leerwagenzug</i>)	CL m.n.	- Česká Lípa Stadtbahnhof	Lb	- Liberec
Mn	- manipulační vlak (<i>Nahgüterzug</i>)	CLS	- Bedienung Česká Lípa stfelnice	Lito	- Litoměřice
Pv	- přestavovací vlak (<i>Übergabezug</i>)	Cvi	- Cvikov	Lovo	- Lovosice
Z	- záloha (<i>Rangierlok</i>)	DB	- Dolní Bousov	Mim	- Mimoň
Bak	- Bakov nad Jizerou	DP	- Dolní Poustevna	Nb	- Nymburk
Bel	- Bělá pod Bezdězem	Ebs	- Ebersbach (Sachs.)	Rbk	- Rumburk
Boho	- Bohosudov	Bez	- Bezděz	Ryb	- Rybníště
		Dc	- Děčín	UL	- Ústí nad Labem
		Jed	- Jedlová	Vf	- Varnsdorf



556.036 bespannte am 7.5.1989 den Pn 60232 von Jaroměř nach Stará Paka, der von Bertram Frenzel hinter Bílá Třemešná aufgenommen wurde.

DIE LETZTEN FAHRTEN

Bis 1979 konnten die Reihen 434.2, 524.1 und 534.03 im Plandienst angetroffen werden. Danach waren in Nordostböhmen nur noch 556.0 aktiv. Beim LD Trutnov endeten die Dampflokensätze bereits im April 1979. Am 15.4.1979 bespannte 556.0350 letztmalig einen Nahgüterzug zwischen Trutnov und Stará Paka.

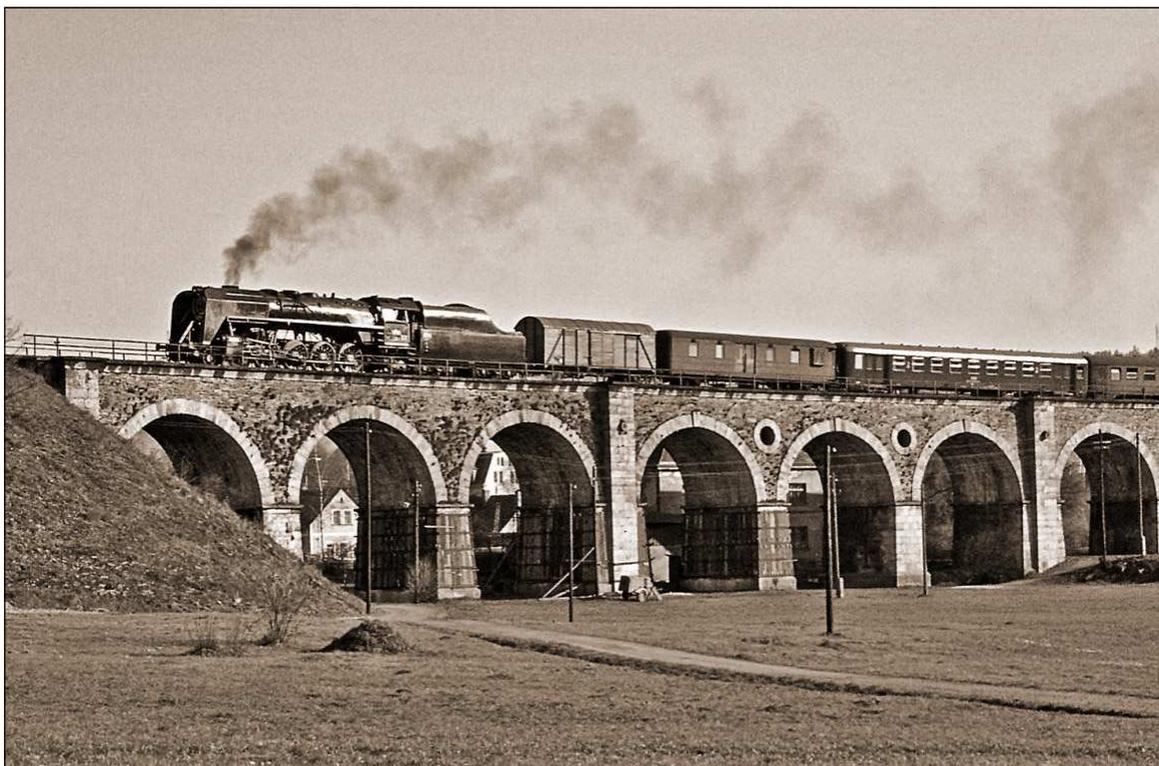
Das zweiwöchige Abschiedsfest fand vom 23.8. bis 7.9.1980 in Liberec statt. Zu diesem Zeitpunkt wurden vom LD Liberec 556.042, 0221, 0317 und 0457 noch regelmäßig eingesetzt. Die ebenfalls in Liberec beheimatete 556.0510 konnte auf der Fahrzeugausstellung besichtigt werden. Bei dieser Maschine handelte es sich um die letzte an die ČSD gelieferte Dampflokomotive.

Zum Auftakt der Festveranstaltung verkehrte am 23.8.1980 ein Dampfsonderzug von Praha hl.n.

über Mladá Boleslav und Turnov nach Liberec. 475.179 und 1142 bespannten den Zug bis Turnov. In Turnov setzte sich 556.042 an die Zugspitze und fuhr den Zug zusammen mit der nachschiebenden 475.179 weiter bis nach Liberec. Während der beiden Festwochen gab es in Liberec eine große Lokausstellung. Täglich fanden Sonderfahrten zwischen Liberec und Tanvald statt. 422.025 beförderte die Züge über Jablonec nad Nisou nach Tanvald. Vor den Zügen von Liberec über Turnov und Železný Brod nach Tanvald kam 354.1217 zum Einsatz. Zusätzlich bespannten 475.179 und 556.0457 Sonderzüge zwischen Liberec und Frýdlant v Čechách.

Nach der Abschiedsveranstaltung wurden die Dampflokensätze nicht sofort abgestellt. Auch beim LD Děčín, LD Česká Lípa und LD Hradec Králové fuhr die 556.0 vorerst weiter. 556.0298 und 0316 waren die letzten aktiven 556.0 beim LD Děčín. Es gab aber nur noch sporadische Einsätze. Beispielsweise Ende Oktober 1980 fand die Belastungsprobe der neuen Brücke über die Vltava (Moldau) zwischen Praha-Holešovice und Praha-Libeň mit sechs 556.0 statt. Neben der 556.0298 konnten nur 556.0242 (PLD Kladno) und 0320 (LD Louny) selbstständig fahren. Die übrigen drei Maschinen (556.0157, 0244 und 0361) wurden kalt mitgeschleppt. Anlässlich des 130jährigen Jubiläums der Eisenbahnstrecke Dresden - Děčín im Mai 1981 beförderte 556.0298 gemeinsam mit 475.179 Sonderzüge zwischen Děčín und Česká Kamenice.

Das LD Česká Lípa hatte zur selben Zeit noch 556.053 und 0296 im Betriebsbestand. 556.053 war langjährige Planlok in Rumburk. Bis September 1980 bespannte diese Maschine die Güterzüge zwischen Rumburk und Ebersbach. Anschließend wurde die Lok noch kurze Zeit von Česká Lípa aus eingesetzt und beförderte bis zum Jahreswechsel ein Übergabepaar zwischen Česká Lípa und Nový Bor.



Fast genau 15 Jahre früher, als noch regelmäßig Dampflokensätze verkehrten, fotografierte Günter Haslbeck am 3.4.1974 eine leider unbekannt gebliebene 475.1 auf dem Viadukt in Rychnov u Jablonce nad Nisou mit einem Personenzug

In der zum LD Hradec Králové gehörenden Maschinenstation Jaroměř übernahmen 556.043, 0305, 0313, 0341 und 0344 ebenfalls noch einige Zugleistungen. Der reguläre Betrieb endete am 15.2.1981, als mit 556.043 letztmalig ein Güterzug von Jaroměř nach Trutnov nachgeschoben wurde.

Kurz darauf wurden die in den übrigen Landesteilen verbliebenen Dampfloks ebenfalls abgestellt. Am 11.7.1981 beförderte 556.0304 vom PLD Sokolov als Abschiedsfahrt einen Übergabezug nach Ostrov nad Ohří. Dem Güterzug wurde an diesem Tag ein Personenwagen mitgegeben, der von Eisenbahnfreunden genutzt werden konnte.

DIE JAHRE DANACH

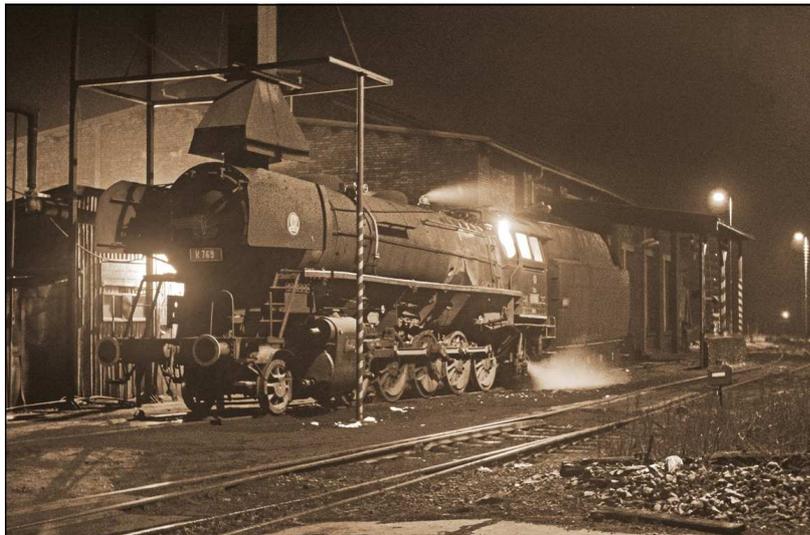
Ganz vorbei waren die Dampflokeinsätze noch nicht. Bis 1983 fuhren auf der Anschlussbahn der Sandgrube in Jestřebí die ehemaligen ČSD-Maschinen 423.009 und 094.

Des Weiteren konnten Dampfloks der Deutschen Reichsbahn und der Polnischen Staatsbahnen in Nordostböhmen beobachtet werden. Das Bw Zittau bespannte mit der Baureihe 52 Personenzüge auf der Korridorstrecke von Zittau über Großschönau, Varnsdorf, und Seifhennersdorf nach Eibau. Außerdem verläuft die Eisenbahn von Zittau nach Dresden zwischen Neusalza-Spremberg und Taubenheim (Spree) ein kurzes Stück durch Böhmen. Bis 1987 fuhren die Nahgüterzüge zwischen Zittau und Bischofswerda planmäßig mit der Baureihe 52. Auch nach dem offiziellen Dampfbetrieb gab es noch zahlreiche sporadische Dampflokeinsätze. Letztmalig im Oktober 1989 übernahm die Zittauer 52 8195 reguläre Zugleistungen und fuhr dabei mehrmals durch das böhmische Varnsdorf. In den 1990er Jahren fanden außerdem in der Oberlausitz mehrfach Plandampferveranstaltungen statt.

Dampfloks der PKP fuhren ebenfalls grenzüberschreitend nach Böhmen. Die Ty2 (ex 52 DR) vom MD Wałbrzych erreichten mit Güterzügen bis Mitte der 1980er Jahre den Grenzbahnhof Meziměstí.

In der ČSSR dienten zahlreiche Dampflokomotiven vor der Verschrottung als mobile Heizanlagen. Bei den ČSD wurden jedoch nur im geringen Umfang Triebfahrzeuge aus dem Betriebspark zum Heizen verwendet. Gewöhnlich handelte es um ausgemusterte Maschinen, die nicht mehr mit eigener Kraft fahren konnten. Die Heizloks hatten statt der ursprünglichen Fahrzeugbezeichnung an den Führerhäusern ein großes „K“ und eine dazugehörige Ordnungsnummer. Das „K“ ist die Kurzbezeichnung für Kessel (tschechisch: kotel). Die Dampfpender wurden fortlaufend nummeriert und es wurde nicht nach Baureihen unterschieden. Mehr als 800 Dampfloks sind am Ende ihrer Laufbahn als Dampferzeuger genutzt und entsprechend umgezeichnet worden. Manche Kessel durften nur mit herabgesetztem Druck betrieben werden. Anfang der 1990er Jahre wurden in Nordostböhmen noch mehrere 556.0 als Dampfpender verwendet.

Als Kind war ich oft mit meinen Eltern in der ČSSR unterwegs. Leider konnte ich nur einmal eine Dampflokomotive im Regelbetrieb antreffen. Im Sommer 1978 hatten wir auf einer Urlaubsreise in die Malá Fatra in Děčín hl.n. einen längeren Aufenthalt. Ich



beobachte dort die Ausfahrt einer 556.0 mit einem langen Güterzug Richtung Benešov nad Ploučnicí. Mehr als zehn Jahre dauerte es nun, bis ich erneut Dampfbetrieb bei den ČSD erleben durfte.

In den 1980iger Jahren verkehrten in unserem Nachbarland manchmal Dampfsonderzüge, aber genaue Informationen waren dazu kaum erhältlich. Im Frühjahr 1989 teilte mir ein tschechischer Eisenbahnfreund mit, dass zum 130jährigen Jubiläum der Strecke Pardubice - Hradec Králové - Jaroměř - Stará Paka - Turnov - Liberec vom 5. bis 8.5.1989 sechs Dampfloks fahren werden. Aber das war nicht die eigentliche Sensation. Bei diesem Jubiläum wurden keine Sonderfahrten durchgeführt, sondern die Dampflokomotiven beförderten Regelzüge!

Zum Einsatz gelangten 434.2186 (LD Praha-Vršovice), 475.179 (LD Děčín), 477.043 (Anschlussbahn Praha-Malešice), 534.0432 (PLD Klattovy), 556.036 (LD Leopoldov) und 556.0506 (LD České Budějovice). Vor den Güterzügen zwischen Jaroměř und Turnov kamen 534.0432 und 556.036 zum Einsatz. Bespannt wurden die Zugpaare Pn 60232/60225 (Jaroměř - Stará Paka) und Mn 80725/80728 (Stará Paka - Turnov). Es handelte sich dabei um einen zweitägigen Umlauf. Eine der beiden Maschinen fuhr mit Pn 60232 und Mn 80728 von Jaroměř nach Turnov. Im PLD Turnov wurde übernachtet und erst am Folgetag die Rückleistung angetreten.

Am 5.5.1989 wurde der Pn 60232 sogar von beiden 556.0 gezogen. Vom 6. bis 8.5.1989 fuhr 556.0506 die Personenzüge Os 5411 (Liberec - Hradec Králové) und Os 5402 (Hradec Králové - Liberec). Die Os 5400 (Hradec Králové - Liberec), Os 5455 (Liberec - Turnov) und Os 5427 (Turnov - Hradec Králové) übernahm 475.179. In Hradec Králové fand immer Lokwechsel statt. Auf dem Abschnitt zwischen Pardubice und Hradec Králové beförderte 477.043 die Os 5400, Os 5402 und Os 5427 sowie Os 5471, Os 5425 und Os 5424. Kurz nach 8 Uhr kam 434.2186 mit Os 15466 in Jaroměř an. Anschließend fuhren zeitgleich 434.2186 mit Os 15466 nach Svoboda nad Úpou und 475.179 mit Os 5400 nach Liberec in Jaroměř ab. Von Svoboda nad Úpou nach Trutnov kehrte 434.2186 mit Os 15463 zurück. Während dieser einmaligen und äußerst gelungenen Jubiläumss-

Viele Dampflokomotiven sind am Ende ihrer Laufbahn als Dampfpender genutzt worden. Am 9.3.1991 heizte im PLD Turnov K769 (ex 556.0334). Andere Dampferzeuger waren im Gegensatz dazu wesentlich unvollständiger. Meist fehlten fast alle nicht mehr notwendigen Bauteile wie Zylinder, Treib- und Kuppelstangen, Steuerungsteile oder Windleitbleche.

veranstaltung konnten letztmalig mehrere Dampflokomotiven vor Planzügen im Riesengebirgsvorland erlebt werden. Weitere interessante Fahrzeuge wurden auf den Lokausstellungen in Hradec Králové und Liberec präsentiert.

Auch in den folgenden Jahren fuhren in Nordostböhmen hin und wieder Regelzüge mit Dampf. Beim Durchschauen des Kursbuchs 1989/90 fielen mir sofort mehrere Personenzüge mit einem Dampflokensymbol auf. Zusätzlich war erwähnt, an welchen Tagen die Züge mit Dampfbespannung verkehren sollen. Im Jahresfahrplan 1989/1990 wurden am 28./29.10.1989 sowie vom 14. bis 16.4.1990 einige Dieselloks bzw. Triebwagen durch 434.2186 (ein Zugpaar Jaroměř - Svoboda nad Úpou), 475.179 (zwei Zugpaare Děčín - Česká Lípa, zusätzlich am 2./3.9.1989) und 498.022 (LD Praha-Libeň, ein Zugpaar Praha-Vysočany - Mladá Boleslav - Nymburk) ersetzt.

Während der folgenden Fahrplanperiode wurden andere Strecken bedient. Die 434.2186 bespannte jetzt an einigen Tagen Personenzüge zwischen Martinice v Krkonoších und Rokytnice nad Jizerou und die 475.179 verkehrte zwischen Lovosice und Louny. Im Frühjahr 1992 wurde das Dampfprogramm kurzfristig beendet. Deshalb fuhren nicht an allen angekündigten Terminen Dampflokomotiven.

Einen weiteren interessanten Dampfeinsatz gab es am Wochenende 8./9.5.1993 zwischen Rumburk und Ebersbach. Zum 100jährigen Streckenjubiläum bespannte 524.1110 die grenzüberschreitenden Personenzüge auf der acht Kilometer langen Verbindung. Aber zu diesem Zeitpunkt gab es die ČSD schon nicht mehr. Am 1.1.1993 wurden Strecken und Fahrzeuge von den neu gegründeten Bahnverwaltungen ČD (České dráhy) und ŽSR (Železnice Slovenskej republiky) übernommen.

ERHALTENE MASCHINEN

Etliche der früher in Nordostböhmen beheimateten Dampflokomotiven sind heute Museumsfahrzeuge. Ein Teil davon ist sogar betriebsfähig. Drei ehemalige Maschinen vom LD Děčín konnten in der Vergangenheit häufig bei Nostalgieveranstaltungen angetroffen werden. Aktuell ist davon nur 475.179 einsatzbereit.

An arbeitsfreien Tagen wird die Lok im Ringlokschuppen in Česká Lípa untergestellt. 498.022, bis 1971 planmäßig mit Schnellzügen zwischen Děčín hl.n. und Praha střed unterwegs, musste leider 2012 wegen Fristablauf abgestellt werden. Im Gegensatz dazu erhält 556.0298 eine Revision in der Werkstatt vom ČD-Museum Lužná u Rakovníka.

Ebenfalls mit abgelaufenen Untersuchungsfristen befindet sich 524.1110 in ihrem Heimat-Depo Česká Lípa. Die auf der Anschlussbahn in Jestřebí u České Lípy eingesetzten 423.009 und 094 sind erhalten geblieben und stehen in Letohrad bzw. Lužná u Rakovníka für Nostalgiefahrten zur Verfügung. Mitte der 1970er Jahre gehörten 354.195 und 464.102 zum PLD Letohrad. Heute begegnen sich beide Maschinen manchmal vor Sonderzügen auf den Strecken um Lužná u Rakovníka. Auch drei Loks vom LD Nymburk bzw. dem untergeordneten PLD Kolín sind betriebsfähig: 423.0145 (Eisenbahnvereinigung Mladá Boleslav), 464.008 (Depo Hradec Králové) und 477.043 (ČD-Museum Lužná u Rakovníka).

Häufig verkehren auf den landschaftlich reizvollen Strecken in Nordostböhmen Dampfsonderzüge. Regelmäßige Fahrten veranstalten die Eisenbahnfreunde vom Böhmischem Paradies aus Turnov mit der Cn2t-Nebenbahndampflok 310.0134 (siehe www.3100134.cz). Empfehlenswert ist auch ein Besuch des Eisenbahnmuseums in der ehemaligen Maschinenstation Jaroměř. Neben Dampflokomotiven sind dort mehrere interessante Dieseltriebfahrzeuge und Wagen ausgestellt. Die aus Nordböhmen stammenden 354.1178 (ex PLD Letohrad), 464.001 (ex LD Česká Lípa) und 524.1117 (ex LD Česká Lípa) werden heute in der Slowakei museal erhalten.

Gelegentlich finden in Tschechien „nicht touristische“ Dampflokensätze statt. So wurden mehrfach Brückenbelastungsproben mit Dampflokomotiven durchgeführt. Im Dezember 2012 ist die Brücke über die Radbuza in Plzeň mit 464.102 und 556.0506 getestet worden. Im November 2015 gab es kurz hintereinander zwei weitere Belastungsproben mit Dampfloks. Zunächst übernahm 475.111 die Erprobung der Brücke über die Labe (Elbe) bei Lovosice. Wenige Tage später erfolgte zwischen Plzeň hl.n. und Plzeň-Doubravka ein Belastungstest mit 475.111 und 556.0506. ◀

Die Einsätze der Triebwagen der Reihe M131.1 endeten ebenfalls Anfang der 1980er Jahre. In den 1950er Jahren ersetzten die M131.1 zahlreiche Lokalbahndampfloks.

Der am 24.6.1973 von Günter Haslbeck bei Jedlová aufgenommene Zugverband besteht aus einem Motorwagen der Reihe M131.1, einem vierachsigen und einem zweiachsigen Beiwagen in der Zugmitte und einem weiteren M131.1 am Zugschluss.

