



Thomas Franke

Bosnien: VERSCHOBENE GÖTTERDÄMMERUNG

Im Wettstreit um den Titel „letzter nichttouristischer Dampfeinsatz auf der Welt“ ist Europa auch heute noch vertreten. Auch wenn es 2015 bereits nach einem schnellen Ende des Dampfbetriebes in den Minen der bosnischen Bergwerksgesellschaft KREKA aussah, gab es eine, wenn auch bescheidene, Wende der Geschehnisse.

▲ Noch im März 2016 war die 33-248 während ihrer HU fast vollständig demontiert.

Mit Ruhe und Besonnenheit unterstützt die Bahnhofskatze aus Ljubace den Fahrdienstleiter.

Und so wird immer noch in den Minen Šikulje und Dubrave mit jeweils einer Dampflokomotive der Reihe 33 rangiert. Jeder weiß, dass sich dahinter Lokomotiven der BR 52 verbergen, die auf den unterschiedlichsten Wegen hierher gelangten.

Bei der 33-064 handelt es sich um die 1943 bei der DWM in Posen gebaute 52 1134, die bei Kriegsende in Jugoslawien stehen blieb. Zwei weitere Maschinen (beide 1944 von Henschel gefertigt), 33-236, die ehemalige 52 817 und 33-248, die Zweit-

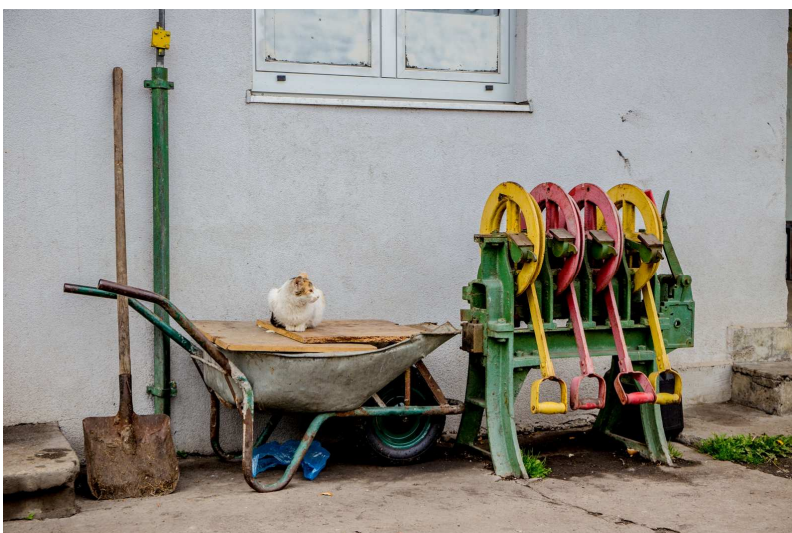
besetzung 52 4779 kamen 1951 von der DB. Die 33-248 wurde übrigens 1944 direkt nach Serbien als SDZ 33-001 ausgeliefert, war dann aber bei Kriegsende in Deutschland aufgefunden worden.

1964 erwarb die KREKA-Bergwerksgesellschaft direkt die 33-503 und 33-504 von der sowjetischen Staatsbahn. Damit waren die ehemaligen 52 1345 (DWM 1944) und 52 793 (Henschel 1944) in ihren Diensten.

Für mich persönlich sind diese Lokomotiven immer wieder etwas Besonderes. Als ich im Jahr 1977 mit dem Eisenbahnvirus infiziert wurde, waren die nicht rekonstruierten 52er noch gut im Berliner Raum vertreten. In ihren verschiedenen Ausführungen fand ich sie immer spannend.

Ab der 8. Klasse durfte man in den Winter- und Sommerferien in Betrieben arbeiten. Davon haben wir nicht nur wegen des Geldes gern Gebrauch gemacht. Die Plätze im Bw Schöneweide waren begehrt, wurden wir doch von Heinz Schmeling, einem pensionierten Dampflokfürer, betreut. Nachdem er bemerkte, dass wir richtiges Interesse an den Dampflokomotiven hatten, fuhr er mit uns die 52 4966, die 52 2614 und andere aus dem Schuppen auf die Scheibe, zur Bekohlung und zur Übergabe an das Streckenpersonal. An unser stolzes Grinsen erinnere ich mich heute noch gern.

Geschichtsunterricht gratis gab es von ihm auch.



Dann erzählte er von seinen Einsätzen auf den Kondenslokomotiven, mit denen er bis nach Russland und dann als „blauer Eisenbahner“ in die Kriegsgefangenschaft, gefahren ist.

Jedes Jahr im September eröffne ich den Lokführerlehrgang für unsere Auszubildenden im Technikmuseum im ehemaligen Bw Anhalter Bahnhof. Wenn wir dann vor der dort ausgestellten 52 4966 stehen, versuche ich etwas von dem weiterzugeben.

Dass solche Lokomotiven 40 Jahre später immer noch im Dienst stehen, betrachte ich als kleines Wunder. Aber in erster Linie dürfte es, wie bei allen Resteinsätzen auf der Welt, das fehlende Geld sein, das diese Einsätze immer noch ermöglicht.

Streckeneinsätze von Šikulje nach Lukavac, von Dubrave nach Ljubače und jeweils weiter nach Bosanska Poljana gibt es zwar nur mit Sondergenehmigungen der Staatsbahn, oftmals für Fotoveranstaltungen, aber den Werksversuch in den beiden Minen verrichten die Dampflokomotiven nach wie vor.

Die Ausgangszüge zum Kraftwerk Termoelektran in Tuzla werden im Regelfall von den „Kennedy“ genannten Lokomotiven der Reihe 661 der bosnischen Staatsbahn ŽFBH befördert.

Im Jahr 2016 wurde die scheinbar ewig währende Hauptuntersuchung der 33-248 in der Werkstatt Bukinje abgeschlossen und die Maschine wieder dem Betrieb einsatzfähig übergeben.

Auch die Achsen der 33-064 kehrten aus Serbien zurück, wo sie sich zur Aufarbeitung befanden. Somit stehen wieder fünf Lokomotiven der Reihe 33 zur Verfügung.

Den „Treibstoff“ für die Dampflokomotiven produziert KREKA ja selber, obwohl die Qualität der Kohle wohl eher von Gärtnern beurteilt werden kann.



Vielleicht gelingt ja auch einer von den vorhandenen Maschinen ein ähnlicher Weg, wie der ehemaligen 33-502 (ex 52 7620 WLF 1944), die heute wieder als 55.0153 bei der KHKD in Tschechien fährt. Sie wurde von KREKA 1960 aus dem Bestand der CSD erworben, ging 1991 zur ÖSEK nach Strasshof und wurde dann 2001 an die KHKD verkauft und bereichert seit dem die Sonderfahrten im Nachbarland.

Der Weichenwärter in Zivinice beobachtet die Ausfahrt nach Banovici.

Ebenfalls nicht vergessen wollen wir die Dampflokomotiven der Bergwerksbahn in Banovici. In dem nicht zum KREKA-Konzern gehörenden Werk stehen die normalspurige Skoda-Lokomotive 19-12 und auf der schmalspurigen Bergwerksbahn Oskova - Turija sind die bei Dure Drakovic gebauten 83-158 und 83-159 im Reservebestand. Alle drei Lokomotiven sind mit dem Baujahr 1948 nur unwesentlich jünger als die verbliebenen Kriegslokomotiven und zumindest bei Wartungen an den Diesellokomotiven des Werks gelegentlich im Einsatz.

So ist das Rennen der letzten Dampflokbetreiber weiter offen. ◀



Die 33-503 fährt mit dem Übergabezug nach Lukavac aus der Mine Sikulje aus, während die 33-236 auf weitere Rangieraufgaben wartet.



Der Zug aus Sikulje bei der Einfahrt in den Bahnhof Bosanska Poljana.

33-504 rangiert unter der Beladung der Mine Dubrave





83-159 der Bergwerksbahn Oskova kurz vor dem Bahnhof Grivice.

In der Werkstatt Bukinje wartet die 33-064 im März 2016 noch auf ihre revidierten Achsen.

