

Thomas Franke

UMLEITER IN UNGARN

Ein Wochenende in Börgönd



Nach dem Ende der Nohab-Planverkehre in Ungarn war ich zwar noch ein paar mal auf der Durchreise durch Ungarn gekommen, aber eine gezielte Tour dahin habe ich seitdem nicht mehr gemacht.

Die 628 210, die ich schon in Székesfehérvár gesehen habe, eröffnet den Reigen in Börgönd.

Seit dem letzten Fahrplanwechsel im Dezember 2018 gibt es wieder eine Nachtzugverbindung zwischen Berlin und Budapest. Bis Ende März 2019 fanden Umleiterverkehre auf der Strecke von Székesfehérvár und Puztaszabolcs statt, bei der die M 62-Lokomotiven der MAV die Traktion übernehmen. An dieser Strecke liegt der Bahnhof Börgönd, der mit seinen Formsignalen, seinem Empfangsgebäude und seiner Gleisanlage wie aus der Zeit gefallen zu sein scheint.

Die modernisierte 628 321 hat am westlichen Bahnhofskopf Ausfahrt und passiert das Stellwerk.

Das vorletzte Märzwochenende wollte ich nun da verbringen. Am Donnerstagabend lief ich zum Berliner Ostbahnhof und bestieg den Nachtzug, der einen Laufweg über Frankfurt/Oder, Breslau, Opole, Ostrava, Breclav, Bratislava und Vac nach Budapest

-Keleti pu hatte. Trotz einer fast einstündigen Verspätung bei der Abfahrt kommen wir fast pünktlich in der Donau-Metropole an.

Schnell den lästigen Geldwechsel durchführen und dann zur Metro eilen, die mich zum Budapester Südbahnhof bringen soll. Von dort noch eine knappe Stunde mit einem Stadler-Flirt und schon ist Székesfehérvár erreicht. Wegen der Umleiterverkehre fahren keine Personenzüge sondern nur SEV-Busse nach Börgönd und davon auch nicht all zu viele.

Auf dem Bahnhof wird ein Umleiterzug mit der 628 210 bespannt und ich bin schon leicht in Sorge, dass dieser vor meinem Bus abfährt. Durch das öffentlich zugängliche Programm <http://iemig.mavtrakcio.hu> kann man die Triebfahrzeuge der MAV gut verfolgen und suchen.

Als mein Bus abfährt, sehe ich den Güterzug noch stehen. Der Schienenersatzverkehr fährt aber nicht bis zum Bahnhof Börgönd, sondern hält nur an der Straße in Höhe des Ortes und so habe ich noch 2 km Fußmarsch vor mir. Meine warme Jacke ist mir an dem ersten richtig warmen Tag des Jahres mehr als lästig. Nach der Ankunft auf dem Bahnhof begebe ich mich zur Aufsicht und melde mich mit ein paar Souvenirs zum Fotografieren an.

Bis zum ersten Zug musste ich noch fast eine Stunde warten, aber dafür ging es dann richtig los. Zuerst kam die 628 210 mit dem schon gesehen Zug aus Székesfehérvár und fast gleichzeitig fuhr aus Puztaszabolcs die 628 089 mit ihm Zug ein. Aus Sarbogard rollte die modernisierte 628 306 ebenfalls in den Bahnhof und so waren drei Güterzüge gleich-





Auch das Ensemble aus Empfangsgebäude, Toilettenhäuschen und Eisenbahnerwohnhaus ist mit dem Zug der 628 306 ein schönes Motiv.

Der Höhepunkt des Tages ist die Ausfahrt der M62 194 in Retrolackierung. Der Lokführer gab in Höhe Einfahrsignal der Gegenrichtung alles.



Die Signalgruppe an der östlichen Bahnhofseite umrahmt die Ausfahrt der 628 089 in Richtung Sarbogard.



zeitig im Bahnhof. Nach der Ausfahrt der 628 089 in Richtung Székesfehérvár bemerkte ich aus Sarbogard einen weiteren einfahrenden Zug. Dieser wurde von der 628 321 gezogen und stellte sich neben die 306. Beide fuhren dann nacheinander aus und der erste Stress war vorbei. Ich begab mich nach einem kurzen Schwatz mit dem Fahrdienstleiter wieder auf meinen Platz auf der Bahnhofsbank.

Im Programm konnte ich erkennen, dass sich mit 628 194 die Starlokomotive der MAV schlechthin von Dunauvarosz nach Pusztaszabolcs auf den Weg machte. Meine Hoffnung war nun, dass sie noch bei Tageslicht und vor Abfahrt des letzten Busses hier vorbeikommt. Ich hatte zwar noch den Samstag zur Verfügung, aber was man hat, hat man. Plötzlich wird wieder alles sehr hektisch.

Ein Zug aus Székesfehérvár mit der 628 089 kündigt sich an. Also laufe ich zur östlichen Ausfahrt. Der Zug fährt nach Sarbogard und in Pusztaszabolcs macht die 628 194 Kopf. Meine Hoffnung steigt, obwohl es nun schon auf 17:00 Uhr zu geht.

Nun kommt erst noch die 628 210 solo zurück und dann endlich erscheint die wieder in den Ursprungslack versetzte 628 194 im Bahnhof. Da sie aber noch keine Ausfahrt hat, renne ich zu den Ausfahrtsignalen, aber da ist schon alles verschattet. Schnell weiter bis zum Einfahrsignal der Gegenrichtung. Dort stehen zu meiner Verwunderung noch ca. zehn andere Eisenbahnfreunde.

Gerade noch rechtzeitig vor dem Ende des Lichts folgt die Ausfahrt und als der Lokführer die Meute der Fotografen sieht, hat er die Kurbel schnell hochgedreht. Alle sind glücklich, dass es mit diesem Motiv noch geklappt hat.

Ich überlege, ob mein Bus nun weg sein wird und begeben mich in Richtung der Hauptstraße.

Wieder habe ich Glück und bekomme eine Mitfahrgelegenheit nach Székesfehérvár.

Die Bilder des Tages wären aber auch einen längeren Fußweg wert gewesen.

Infokasten:

Ungarn hat als einziges sozialistisches Land 20 Nohab-GM Lokomotiven aus Trollhättan (Schweden) importiert und diese als M 61 in den Bestand der MAV aufgenommen. Die Antwort des RGW ließ nicht lange auf sich warten. Nachdem Bau von zwei Prototypen für die Oktobereisenbahn der SŽD im Jahr 1964 war Ungarn dann das erste Land, dass ab 1965 M 62 - Lokomotiven aus Luhansk erhielt. Schon die dann übliche Bezeichnung M 62 auch im Nummernsystem vieler anderer Bahnen ist bezeichnend. Insgesamt 273 regelspurige und 15 breitspurige Wummen als M 62.5 wurden an die Ungarische Staatsbahn geliefert, zu denen kamen noch sechs Maschinen hinzu, die die Győr-Sopron-Ebenfurti Vasút (GySEV) als M 62.9 erhielt

Zwischen 2001 und 2007 wurden 34 davon modernisiert und erhielten unter anderem Cat-Motoren, eine neue Steuerung und die weithin erkennbaren Klimaanlage für die Führerstände, ein geänderten Außenanstrich sowie neue Betriebsnummern von 301 bis 334.

Für den nächsten Tag beschließe ich eine Programmänderung zu den Brotbüchsen auf der Balaton-Nordstrecke, weil ich hier in Börgönd in ca. sechs Stunden alles erreicht habe, was ich mir gewünscht habe. Nur leider blieb mir das Glück am nächsten Tag nicht so hold und ich sehe tatsächlich nicht einen einzigen Schienenbus. Aber auch auf der Umleiterstrecke verkehren den ganzen Sonnabend nur zwei Züge bei Tageslicht, wie meine Kontrollen des MAV-Programms ergeben.

Ein leckerer Lángos und ein Bosodi am Abend in Budapest sind der Abschluss der Tour und am Sonntag fahre ich ganz gemütlich und zufrieden mit dem Tageszug zurück nach Hause. ◀