

Erich Preuß

Historische Wagen der Ungarischen Staatsbahn

In Ungarn bieten die beiden Reisebüros »lokomotiv« und »mavtours« Reisen in historischen Eisenbahnzügen an. Insbesondere auf den Strecken Keszthely - Badaczsony und Balatonfüred - Badaczsonytördemic-Szigliget am Nordufer des Plattensees setzt die MAV historisches Material ein, da dort mit Urlaubern als Fahrgästen gerechnet werden kann. Hier präsentiert die MAV ihren »hundertjährigen Zug«, eine kleine Fahrzeugsammlung von hundertjährigen Wagen oder solchen, die in die Zeit der Jahrhundertwende zurückversetzt worden sind. Der Buffetwagen hat zwar auch eine lange und wechselhafte Geschichte, er zählt jedoch nicht zu den historischen Zeugen, sondern ergänzt den Zug, um für das leibliche Wohl der Fahrgäste zu sorgen, und bringt den Veranstaltern eine zusätzliche kleine Einnahmequelle.

Der »hundertjährige Zug« gibt ein farbenfrohes Bild; ist doch jedes Fahrzeug - so glaubt man zumindest - mit seiner früheren Farbgebung versehen. Die Inneneinrichtung wurde so weit wie möglich auch mit ursprünglich vorhandenen Details ausgerüstet, auch wenn diese extra hergestellt werden mußten. Der Zug erhielt keine Druckluftbremse, sondern wird handgebremst gefahren! Die MAV leistet dadurch nicht nur einen wichtigen Beitrag zur Substanzbewahrung, sondern vermittelt darüberhinaus eine längst überholte Arbeitsweise im originalen Betrieb. Vorgespannt werden die ebenfalls in den Ursprungszustand zurückversetzten Dampflokomotiven 269 (Baujahr 1870) und 1026 (Baujahr 1883).

Für den an der Wagengeschichte Interessierten ist die Chronik jeweils in einem Abteil unter Glas angebracht. Im Winter wird der »hundertjährige Zug« im Heizhaus Budapest-Nord hergerichtet, da die Wagen während der Fahrsaison arg strapaziert werden. Die Lokomotiven sind dagegen dezentral untergebracht. Nun zur Geschichte der einzelnen Wagen:

MPV CF 25

Der 1887 gebaute Sitz- und Postwagen MPV CF 25 ist ein Abteilwagen mit seitlichem Laufbrett für den Schaffner, wie sie nach 1854 in großer Zahl für verschiedene Bahnverwaltungen gebaut wurden, so auch für die »Mohacs - Fünfkirchner Eisenbahn«. Er hatte zuletzt als Flachwagen in einer Kohlengrube bei Pécs gedient und wurde 1989 in der MAV-Werkstatt in Szombathely hergerichtet. Ein gleicher Wagen steht im Verkehrsmuseum Budapest.

MAV Bh 1574

Ab 1880 beschaffte die Staatsbahn Durchgangswagen mit 6 m Achsstand für den Schnellzugverkehr. Damit wurde die Abteilwagen-Bauart verlassen, wodurch auch die Arbeitsbedingungen der Schaffner durch Fortfall der gefährlichen Laufbretter verbessert wurde. Der Reisezugwagen Bh 1574 wurde 1883 von der Firma Ganz mit Abteilen der 1. und 2. Klasse gebaut. Er wurde seit 1911 nicht mehr als Reisezugwagen, sondern zu Bahndienstzwecken genutzt. Zunächst war er Rettungswagen und zuletzt Werkwagen im Bahnbetriebswerk Celldömölk. 1986 wurde er in der MAV-Werkstatt Szombathely aufgearbeitet, dabei wurde jedoch die dritte Achse weggelassen.

MAV Ch 4416

Auffällig ist der Sitzwagen dritter Klasse Ch 4416 durch den Dachaufbau in Wagenmitte, der dem Bremser die Sicht auf den Zug und die Signale ermöglichte. Der Bremser gelangt durch einen Mitteleinstieg, der zugleich das Ein- und Aussteigen der Reisenden beschleunigen sollte, zu seinem Arbeitsplatz. Zwischen 1889 und 1891 baute Ganz 140 solche Wagen. Der Wagen Ch 4416 gelangte nach dem ersten Weltkrieg nach Jugoslawien, kehrte 1941 nach Ungarn zurück und diente auch als Beiwagen eines Triebwagens. Die MAV-Werkstatt in Szolnok rekonstruierte ihn.

MAV Ch 4743

Kurz vor der Jahrhundertwende erhielt die Staatsbahn 1000 Wagen dritter Klasse mit Abort und Ofen in Wagenmitte. Die »Kaschau - Oderberger Eisenbahn« ließ 8 Wagen dieses Typs 1893 bei der Firma F Ringhoffer in Prag-Smichow bauen. Einer davon stand bis 1962 im Einsatz, wurde dann als Werkwagen genutzt bis ihn die Szolnoker Werkstatt in den ursprünglichen Zustand zurückversetzte.

KsOD AB 59

Dieser Wagen gehört zu einer Serie Wagen mit 1. und 2. Klasse, die mehrere Firmen u. a. in Arad, Prag und Budapest zwischen 1893 und 1896 für verschiedene Bahnen bauten. Den Wagen erhielt die Tschechoslowakische Staatsbahn 1920 von der Kaschau - Oderberger Eisenbahn und versah ihn mit einem neuen Wagenkasten. 1937 übernahm ihn die Slowakische Staatsbahn und 1938 die Polnische Staatsbahn. Nach dem zweiten Weltkrieg kam er zur Ungarischen Staatsbahn MAV, die ihn bis 1963 einsetzte. Als jüngstes Kind wurde er in Szolnok rekonstruiert.

MAV WR 50002

Der Ursprung des Wagens 50002 geht auf das Jahr 1854 zurück, als die Südöstliche Staatsbahn in ihrer Hauptwerkstatt Pécs gedeckte Drehgestellgüterwagen bauen ließ. 1891 erhielten die Wagen Stahlträger anstelle der bisherigen Holzlangträger, und das Untergestell wurde 1935 für den Bau eines zweiachsigen Personalwagens benutzt. Als nach dem zweiten Weltkrieg bei der MAV Wagenmangel herrschte, wurde der Wagen in einen 3.- Klasse-Wagen umgebaut. 1959 erhielt ihn die Budapester Vorortbahn BHÉV, die das Fahrzeug 1967 ausmusterte. 1987 kehrte er zur MAV zurück und wurde in Szombathely mit einem neuen Wagenkasten als Buffetwagen geboren.

MAV Pw 108003

Zum Zug gehört ein Gepäckwagen aus dem Jahre 1912 von der Firma Ganz. Der seit 1960 nur noch internen Zwecken dienende Wagen erfuhr 1987 seine Rekonstruktion in der Eisenbahnwerkstätte Debrecen.

Reisehinweise

Im Kursbuch der MAV 1990/91 sind Dampfzugfahrten auf den Strecken Budapest - Estergom sowie Budapest - Sifok ausgedruckt. Doch Dr. György Heller, der Leiter der Geschichtskommission der MAV, machte kürzlich darauf aufmerksam, daß die angegebenen Fahrpläne nicht garantiert werden, da die Züge oft unrentabel führen. Daher konzentriert die MAV ihr Dampfzugangebot auf die im Beitrag erwähnten Strecken am Plattensee. Außerdem gibt es dort Betrieb auf der Schmalspurbahn Balatonfenyves - Csiszta gyógyfürdő, wo die für Ungarn typische Lokomotive 490.056 eingesetzt wird.

Während das Reisebüro »mavtours« als Teil der ungarischen Staatsbahn die genannten Aktivitäten betreut, gehört das Reisebüro »lokomotiv« zur GySEV und vermarktet vor allem die schmalspurige Szechenyi-Museumsbahn in Nagycenk, nahe der Stadt Sopron.



Am 20. April 1990 standen die Wagen Ch 4416 und Bh 1574 auf der Drehscheibe in Budapest-Nord.
Foto: Hafner