

MUSEUMSDAMPFLOKS IN BULGARIEN

In den Schluchten des Balkan

EINHEITSLOKS FÜR DEN EXPORT ■ Bulgarien bezog viele seiner Dampfloks immer schon aus Deutschland. Heute gibt es eine Anzahl schön hergerichteter Maschinen für Sondereinsätze auf wunderschönen Strecken

Deutsche Fahrzeuge der 1930er-Jahre: 05.01 und 03.12 mit den königlichen Salonwagen im Mai 2013 in Perperek
Alfons Stettner



Während einer Fotofahrt am 15. Oktober 2005 gab es die Gelegenheit, mit der 15.215 und älteren Güterwagen die Gleisanlagen im Donauhafen von Somovit zu befahren

Alfons Stettner

Die Triebwerke in leuchtendem Rot, die Führerhäuser und Tender in sattem Grün: Zusammen mit dem glänzenden Schwarz prägte diese Farbensymphonie lange Zeit das Bild der bulgarischen Dampflokomotiven. Fast vier Jahrzehnte nach dem Ende des planmäßigen Dampfbetriebs erstrahlen die Museumsloks der bulgarische Bahnverwaltung BDZ wieder in diesen Farben und sind so ein wahrer Genuss für den Eisenbahnfreund.

Die Führerstandsbeschriftung erinnert auch an die Norm bei deutschen Dampfloks

Alfons Stettner



Nicht nur für die erste Bahnlinie des heutigen Bulgarien, die von Varna nach Rustschuk (Ruse) führte und im Eröffnungsjahr 1866 noch zum Osmanischen Reich gehörte, kamen die Dampflokomotiven aus England. Bis weit in das 20. Jahrhundert wurden aus Ermangelung einer effizienten bulgarischen Schienenfahrzeugindustrie fast alle Lokomotiven aus dem Ausland bezogen. Viele unterschiedliche Baureihen mit teils nur geringen Stückzahlen wurden bis zum Zweiten Weltkrieg vorwiegend von Österreich und Deutschland nach Bulgarien geliefert.

Um diesen Fahrzeugpark zu vereinheitlichen und den hohen Erhaltungsaufwand einzuschränken, entwickelte die Generaldirektion der BDZ 1938 ein neues Lokomotivbauprogramm, das Einheitsbaureihen nach deutschem Muster vorsah und sich auf neun (statt 21) verschiedene Baureihen beschränken sollte. Beispielgebend war eine Lieferung von drei 1'D1'-Schnellzugmaschinen aus dem Hause Hanomag von 1930, die als BDZ-Reihe 01 bezeichnet wurde.

Aus dem Einheitsprogramm mit den Reihen 03, 05, 11, 36, 46 und 48 konnte wegen des Krieges jedoch nur eine kleine Anzahl von Lokomotiven aus Deutschland geliefert werden. Die BDZ musste daher auch wieder mit Käufen aus anderen Ländern, aber hauptsächlich von DRG-Baureihen (50 – BDZ



Im Bahnhof Rogazce wurde am 10. Juni 2004 die 01.23 aufgenommen. Es war der letzte Tag, an dem die drei alten deutschen Reisezugwagen zum Einsatz kommen durften

Alfons Stettner

14; 52 – BDZ 15 und 42 – BDZ 16) den stetig steigenden Lokomotivbedarf decken.

Nach dem Ende des planmäßigen Dampfbetriebes in den 1970er-Jahren wurden nach sowjetischen Vorbild über 250 Dampflokomotiven als strategische Reserve hinterstellt. Diese Loks und einige historisch wertvolle Maschinen für das Eisenbahnmuseum in Ruse sind so dem Schneidbrenner entkommen. Viele sind so, wenn auch teils in schlechtem Zustand, erhalten geblieben und haben damit die kleine Chance, vielleicht einmal wieder unter Dampf zu stehen.

Die Reaktivierung

Teils von den strategischen Abstellplätzen, die bereits 1993 offiziell aufgelöst wurden, oder aus Museums-Beständen sind ab 1988 die Lokomotiven 01.23, 15.215, 26.26 und 36.10 für ein Projekt zur musealen Erhaltung ausgewählt worden. Nach der betriebsfähigen Aufarbeitung waren sie allerdings nur selten im Einsatz. Die Staatsbahn wollte in der Zeit des totalen politischen und wirtschaftlichen Umbruchs in Osteuropa das Museums-Programm nicht weiterführen. Die Dampfloks standen damit ab Mitte der 1990er-Jahre bereits wieder auf dem Abstellgleis.

Erst 2002 wurde mit der neuerlichen Reaktivierung der 15.215 (ex DRG 52 5915) einen zweiten An-

lauf unternommen, das Museums-Projekt auf die Schiene zu bringen. Die Lokomotiven der Reihe 15 waren zwischen 1943 und 1964 über die alte Reichsbahn, die Nachkriegs-DR, die CSD und die SZD ins Land gekommen und mit insgesamt 275 Stück die zahlenmäßig stärkste Dampflokbauart in Bulgarien. Ein Jahr später folgte die Wiederinbetriebnahme der 01.23. Von dieser ersten bulgarischen Einheitsbaureihe waren bis 1935 insgesamt 23 Stück bei Hanomag, Chrzanów, Borsig, Henschel und der SLM Winterthur gebaut worden.

2004 erhielt die Schmalspur-Tenderlok 6097⁶ eine Hauptuntersuchung und steht seitdem im Depot Septemvri mit historischen Personenwagen für Sonderzüge auf der Rhodopenbahn zur Verfügung. Diese letzte Schmalspurbahn der BDZ mit 760 mm Spurweite bei einer Länge von 125 Kilometern zählt mit 35 Tunnels und dem höchstgelegenen Bahnhof Bulgariens in Awramowo (1.267 Meter über der Adria) zu den spektakulärsten Bahnlinien Bulgariens.

42er aus Österreich

Aus der strategischen Reserve stammt die 16.01. Sie wurde 2005 in der Werkstatt des Depo Gorna Orjahovica weitgehend im Anlieferungszustand von 1952 aufgearbeitet. Leider musste die Lok aus technischen Gründen bereits wenige Jahre später



Viele schöne Fotopunkte bietet die Strecke von Dimitrovgrad nach Podkova. Hier bildet der Stausee bei Swesdelina den Hintergrund, vor dem die 03.12 im Mai 2013 aufgenommen werden konnte Alfons Stettner

wieder abgestellt werden, als Ersatz wird aktuell die 16.27 einer Ausbesserung unterzogen.

Die Reihe 16 hat eine interessante österreichische Vergangenheit, da sie zur Nachkriegsbauserie der DRG-Reihe 42 bei der Wiener Lokomotivfabrik Floridsdorf (WLF) gehört, wo 56 Lokomotiven ab 1945 auf Vorrat (42 2716 und 42 2718 – 42 2772) produziert wurden. Im Jahr 1952 konnten davon 33 Maschinen nach Bulgarien verkauft werden, wo sie als 16.01 – 33 eingereiht wurden.

Herrliche Drillingsloks

Mit den beiden Dreizylindermaschinen 03.12 und 05.01 konnten 2010 zwei weitere Einheitsloks die Museumsflotte ergänzen. Die 03 wurde als Universal-Schnellzugtype im Planbetrieb vor schweren Fernzügen auf allen bulgarischen Hauptstrecken verwendet. Hingegen war die Serie 05 als einzige Pacific-Type der BDZ mit einer Höchstgeschwin-

digkeit von 120 km/h für leichte Expresszüge im Flachland konzipiert, Krupp orientierte sich bei ihrer Konstruktion an der DRG-Baureihe 03.10.

Sechskuppler wieder aktiv?

Besonders erfreuliche Nachrichten kommen aktuell aus dem Ausbesserungswerk Sofia. Dort wurde im März 2014 mit der Aufarbeitung der 46.03 begonnen. Die Lok zählt mit der Achsfolge 1'F2' zu den größten Normalspur-Tenderloks in Europa und war zu Planzeiten die leistungsstärkste Dampflok der BDZ für schwere Züge auf Bergstrecken. Man kann also schon jetzt auf die ersten Fahrten der imposanten Lok gespannt sein.

Bei der Erweiterung des Museumsprogramms sollte die BDZ aber nicht die Restaurierung von historischen Wagen vergessen, um authentische Museumszüge anbieten zu können. Bis 2004 konnten noch einige deutsche Personenwagen aus

den 1930er-Jahren für Sonderzüge verwendet werden, danach wurden als Ersatz wenig passende Fahrzeuge französischer Herkunft angeboten.

Derzeit stehen nur die grünen Salonwagen des „Korona-Express“ zur Verfügung, die zur Dampfzeit jedoch ausschließlich für Regierungs- und Di-



Ganz links steht der 1'F2'-Gigant 46.03 in der Halle des AW Sofia zur Aufarbeitung Ulpija Tours

rektionszüge verwendet wurden. Sieben Wagen umfasst dieser Zug, der in Sofia zusammen mit dem Salonwagenzug „Vitoshka-Express“ (DDR-Produktion 1975) stationiert ist und für Sonderfahrten gemietet werden kann. Drei Salonwagen und jeweils ein Speise- und Gepäckwagen des „Korona-Express“ wurden zwischen 1938 und 1942 von den Linke-Hofmann-Werken in Breslau für König Boris III. gebaut. Zwei Sitzwagen 1. Klasse kamen dann noch 1958 aus bulgarischer Produktion dazu.

Das Interesse ausländischer Eisenbahnfreunde an bulgarischen Museumslokomotiven ist in den letzten Jahren immer größer geworden, und so haben sich kleine Reiseveranstalter in Sofia darauf spezialisiert, für Gruppen Dampfsonderfahrten zu organisieren. Fahrten für bulgarisches Publikum finden hingegen selten statt, da die Sonderzugpreise im Vergleich zum üblichen bulgarischen Preisniveau überproportional hoch sind.

Eine einmalige Gelegenheit, die Museumsfahrzeuge in größerem Rahmen zeigen zu können, wird 2016 das Jubiläum „150 Jahre Eisenbahn in Bulgarien“ bieten. Hoffentlich hat sich bis dahin die momentan schwierige wirtschaftliche Lage der BDZ verbessert und es gelingt ihr, den bulgarischen Eisenbahnbetrieb inklusive seiner interessanten Geschichte im Jubiläumjahr angemessen zu präsentieren. Alfons Stettner

BULGARISCHE MUSEUMS-DAMPFLOKOMOTIVEN

Betriebsnummer	Achsfolge	Baujahr	Fabr.-Nr.	Hersteller	Bemerkung	Zustand
01.23	1'D1'h2	1935	3.593	SLM Winterthur		betriebsfähig
03.12	2'D1'h3	1942	26.575	Henschel		betriebsfähig
05.01	2'C1'h3	1941	2.459	Krupp		betriebsfähig
46.03	1'F2'h2t	1931	203	Cegielski		in Aufarbeitung
15.215	1'Eh2	1943	12.341	BM AG	ex DRG 52 5915	abgestellt
16.01	1'Eh2	1949	17.647	Floridsdorf (WLF)	vorges. DRG 42 2761	abgestellt
16.27	1'Eh2	1948	17.632	Floridsdorf (WLF)	vorges. DRG 42 2746	in Aufarbeitung
60976	1'E1'h2	1949	1.929	Chrzanów	Schmalspur 760 mm	betriebsfähig
26.26	Dn2v	1908	9.066	Henschel		abgestellt
36.10	1'D2'h3t	1943	2.281	Krupp		abgestellt