

Bericht über die Jahrestagung 1990 in Ungarn

1. Vortagung Wien

Donnerstag, 21.07.1990: Wie schon 1982 waren wir im "Sommerhotel" Panorama, einem in den Semesterferien als Hotel verwendeten Studentenheim in der Nähe des U-Bahn-Betriebshofs Wasserleitungswiese untergekommen. Am Donnerstag, 19.07.1990 fuhren wir aber zunächst zum gemeinsamen Treffpunkt an den Karlsplatz, wo in der Informationsstelle der Wiener Verkehrs-Betriebe Fahrpläne und Straßenbahnmodelle erworben werden konnten. Anschließend ging es zur Wasserleitungswiese, wo ein recht interessanter Rundgang durch die Werkstatt mit anschließendem Mittagessen stattfand. Am Nachmittag stand noch ein Besuch im Straßenbahndepot Favoriten auf dem Programm. Am Abend trafen wir uns in der Nähe unseres Hotels beim Betriebshof Brigittenau, von wo wir mit einem Old-Timer nach Nußdorf zum Heurigen fuhren, wobei

in der bereits beginnenden Dämmerung unterwegs noch einige Fotohalte möglich waren. Nach rund zwei Stunden Aufenthalt ging es zurück zum Hotel.

Freitag, 20.07.1990: Am Freitagmorgen war wiederum Treffpunkt am Betriebshof Brigittenau, von wo nach kurzem Rundgang eine große Rundfahrt über den Ring, vorbei an den zahlreichen prunkvollen Gebäuden, bis zur Hauptwerkstätte Simmering führte. Ein ausführlicher Rundgang, wie üblich mit reichlich genutzten Fotogelegenheiten, endete in der Kantine, wo wir zu einem Imbiß eingeladen wurden. Nach dem Essen führte die Rundfahrt zum Depot Erdberg, dem Sitz des Wiener Straßenbahn-Museums. Nachdem wir einen sehr gut gelungenen Videofilm angesehen hatten, konnten wir die zahlreichen, zum Teil einsatzfähigen Fahrzeuge intensiv besichtigen. Selbstverständlich waren hier auch Modelle, Postkarten und Bücher zu kaufen und sie wurden auch gekauft.

Das Programm in Wien hatte der Verein der Eisenbahnfreunde vorbereitet und durchgeführt, auch die Fahrer unserer Sonderfahrten gehören dem Verein an. Für die gelungene Exkursion gebührt allen Beteiligten der herzliche Dank der Tagungsteilnehmer.

Samstag, 21.07.1990: Der Samstag stand individuell für die Weiterreise nach Budapest zur Verfügung, wo wir im Grand Hotel Hungaria in unmittelbarer Nähe des Budapester Ostbahnhofs, "Budapest keleti pályudvar" untergebracht waren.

Sonntag, 22.07.1990: Am Sonntagmorgen trafen wir uns vor dem Keleti Pu., von wo mit den Wagen 436, 611 und 418 eine große Rundfahrt über das Budapester Straßennetz begann. Über die Strecke der Linie 23 ging es zu den Depots Baross, Ferencvaros und Közvagohid, jeweils mit intensiver Besichtigung einschließlich Fotogelegenheit. Weiter ging es über die Linie 30, - u.a. durch die Mester-ut, wo sich Herr Mester wunderte, daß er in Budapest durch eine Straße geehrt wurde! - über Betriebsverbindungen und weiter über die Linie 6 und 18 bis zur Talstation der Zahnradbahn. Nach Besichtigung des Depots folgte die Auffahrt mit der Zahnradbahn auf den Szechenyi hegy. Ein kurzer Aufenthalt an einer Imbißbude genügte zur Stärkung und Erfrischung für die nachfolgende Fahrt mit der Jugendbahn, wie die frühere Pionierbahn nun heißt, zum anderen Endpunkt Hívösvölgy, wo das Programm endete. Eine kleinere Gruppe besichtigte noch das Depot, bevor es zurück zum Hotel ging.

Um 18 Uhr fand im Konferenzsaal der Budapester Direktion der Ungarischen Staatsbahn, gegenüber dem Keleti pu. und somit nur wenige Schritte von unserem Hotel entfernt, die Mitgliederversammlung statt.

Montag, 23.07.1990: Ein großer und ein kleiner Bus standen am Montagmorgen vor dem Hotel für die Fahrt nach Miskolc bereit. Nach einer interessanten Fahrt über Autobahn und Nationalstraße waren wir schon in der Nähe von Miskolc, als die Insassen des einen Busses noch eine Rast einlegen wollten. Der andere Bus fuhr aber ohne längeren Aufenthalt weiter mit der Vereinbarung, sich am Depot wieder zu treffen. So konnte vorab schon ein kurzer Fotohalt in der Fußgängerzone der Innenstadt von Miskolc eingelegt werden, denn bei der dichten Zugfolge sollten bei unserer Sonderfahrt keine Fotohalte eingelegt werden. Am späten Vormittag fanden sich dann beide Busse wieder gemeinsam beim Depot ein. Für den kleinen Betrieb war ausreichend Zeit zum Rundgang durch die Anlagen mit zahlreichen Fotografiemöglichkeiten, auch das obligate Herausschieben eines in Aufarbeitung befindlichen Fahrzeuges durfte natürlich nicht fehlen. Mit einem Sonderzug befuhren wir dann das gesamte Netz, im Prinzip eine lange Linie mit einer etwa mittig angeordneten zusätzlichen Ringstrecke in Einbahnrichtung. Entgegen der ursprünglichen Planung machte dann das Personal des Sonderzuges doch noch einige Fotohalte möglich, wobei allerdings der Linienverkehr "ein wenig" verbogen wurde. Nur ein kurzes Stück zurück von der Endstation ging es dann zur Station der Miskolc-Waldbahn. Hier war wieder Gelegenheit zur Stärkung und Erfrischung, bevor der Zug zu einer Fahrt über die reizvolle Waldbahnstrecke startete. Bei einem längeren Kreuzungsaufenthalt in Diosgyör konnten die zahlreichen, zum Teil recht ausgefallenen Fahrzeuge intensiv besichtigt und selbstverständlich fotografiert werden. Weiter ging es mit Unterwegsfotohalten und einem weiteren längeren

Kreuzungsaufenthalt in Lillafüred nach Garadna, wo wir von unseren Bussen abgeholt werden sollten. Durch die Aufenthaltliche, die länger waren als geplant, hatten wir erhebliche Verspätung. So hatten unsere Busse gemeint, wir hätten die Fahrt abgekürzt und bereits in Lillafüred beendet, sie waren also dorthin gefahren. Es blieb uns also nur übrig, auch wieder mit dem Zug zurückzufahren. Nach längerem Suchen fanden wir dann auch den Parkplatz, auf dem unsere Busse standen. Es war besonders reizvolle Straße durchzuführen, das war aber einigen Teilnehmern nun zu langwierig, sie wollten auf kürzestem Wege zurück nach Budapest. So wurde der kleine Bus nach Budapest geschickt. Mit dem großen Bus fuhren wir auf eine andere Straße, durch einen kleinen Tunnel, der Bus nickte an einer kleinen Unebenheit ein wenig, und mit ohrenbetäubendem Getöse fiel vom Ende des Busdaches ein großes Metallteil auf die Straße. Es stellte sich heraus, daß das Abdeckblech der Klimaanlage an der Tunneldecke hängen geblieben war und abgerissen wurde. Glücklicherweise funktionierte die Klimaanlage aber noch, es war eben nur kein Abdeckblech mehr darüber, wenn es regnen würde, käme der Regen durch diese Luke bis in den Bus, aber es regnete ja nicht. Nachdem das Teil zur späteren Reparatur im Bus verstaut worden war und unser Busfahrer sich von seinem Schreck erholt hatte, ging es ein enges Tal hinauf und auf der anderen Seite wieder hinunter - und siehe da: bei Felsötarkany entdeckten wir plötzlich eine weitere Waldbahn, die - wie konnte es anders sein - ganz spontan besichtigt wurde. Das Gelände war eingezäunt, am Eingang stand ein Haus, dessen Bewohner offenbar die Aufsicht über das Gelände wahrnahmen. Eine kurze Anfrage unserer ungarischen Reisebegleiter und freundlich wurde uns das Tor geöffnet. So konnten wir - zwar kurz, wegen der fortgeschrittenen Zeit, aber ausreichend - alles besichtigen und selbstverständlich fotografieren. Kurz danach kamen wir nach Eger, wo noch eine kurze Stadtrundfahrt mit Aufenthalt an einem Aussichtspunkt eingelegt wurde. Jetzt begann aber langsam der Magen zu knurren. Ein kurzer Überschlager der noch zurückzulegenden Strecke ergab eine Ankunft in Budapest zu einem Zeitpunkt, an dem ein Abendessen nicht mehr zu erwarten war. Kurze Beratung, Vorschlag unserer ungarischen Begleitung: In der Nähe ist das "Tal der tausend Frauen", da sei ein gutes, volkstümliches Lokal. Dort angekommen, stellte sich heraus, daß wir dort nicht unterkommen können, aber ein kurzes Telefongespräch, und nur wenige Schritte entfernt auf der anderen Seite des Tales konnten wir in einem alten Weinkeller an einem langen Tisch Platz nehmen. Zur Vereinfachung bestellten wir für die ganze Gruppe ein einheitliches Abendessen. Vorab füllte uns der Wirt gekonnt mit elegantem Schwung mit dem Weinheber unsere Gläser. In wenig mehr als einer Stunde hatten wir zu Abend gegessen, untermalt von feurigen Klängen eines Zigeunertrios. Der Abschied fiel uns schwer, aber die Heimfahrt drängte, gegen Mitternacht erreichten wir unser Hotel.

Dienstag, 24.07.1990: Am Dienstagmorgen erwartete uns unser beschädigter Bus vom Montag und brachte uns um 7.40 zum Westbahnhof. Bis zur Abfahrt unseres Zuges um 8.15 blieb genügend Zeit zum Fotografieren der verschiedensten älteren und modernen Zuggarnituren. Um 10.52 erreichten wir Szeged. Dort wurden wir bereits von der Old-Timer-Garnitur 313/314 erwartet, mit der wir über Bartok Bela Ter zum Depot beim Rokus pu. fuhren. Nach ausgiebiger Besichtigung brachten uns Busse zur Endstelle der Linie 3. Mit Planzügen fuhren wir zur Stadtmitte, von dort mit Planzügen der Linie 4 nach Sagvartelep. Von da wurden wir wieder mit Bussen zum Kasino des Verkehrsbetriebs gebracht. Mit einer logistischen Glanzleistung hatten wir somit das gesamte Streckennetz in kurzer Zeit bereit! Nach einem sehr guten Mittagessen wurde uns ein gelungener Videofilm über die Geschichte der Szegediner Straßenbahn gezeigt. Anschließend begrüßte uns der Direktor des Verkehrsbetriebs und diskutierte mit uns über Verkehrsentwicklung, Betrieb und Tarife in Ungarn und in der Bundesrepublik. Ein Mitarbeiter der Verkehrsbetriebe führte uns die Kollektion seiner Modelle der Szegediner Straßenbahnen vor. Eine Überraschung folgte: Auf der Straße wartete ein Pferde-Omnibus zu einer kleinen Stadtrundfahrt. Da nicht alle gleichzeitig mitfahren konnten, war für die anderen eine Führung durch die nahe gelegene Votivkirche eingeplant. Einige Zeit später tauschten die Gruppen. Bis zur Rückfahrt um 17.25 war noch Zeit für individuelle Wünsche, Stadtrundgang, Streckenfotos, Cafe-Besuch. Am Abend war in Budapest kein Transferbus bestellt. Nachdem unser Zug aber auch beim Bahnhof Zuglo hält, beschlosssen wir, bereits dort auszusteigen, um vom Bosnyak ter mit der Linie 44 direkt zum Baross ter zu fahren.

Mittwoch, 25.07.1990: Am Mittwoch konnten wir etwas ausschlafen, wir hatten ein "Heimspiel". Um 8.30 Uhr erwartete uns - wieder auf dem Baross ter - die Garnitur 4116/4117. Über Festetich Gasse und Mező Imre Straße sollten wir dann zur Messeschleife fahren, wobei wir das sogenannte "Königs-Gleis" der MAV kreuzen sollten, das mit 25 kV elektrifiziert ist. Als wir ankamen, stand da bereits ein anderer Zug und konnte nicht weiter! Die Umschaltanrichtung des Kreuzungsstücks war gestört! Der Entstörungsdienst war bereits verständigt. Wir schoben den anderen Zug aus dem Kreuzungsstück, aber dann entschied das Personal unseres Zuges doch, rückwärts bis zur Abzweigstelle zurück zu fahren, damit wir nicht noch mehr Zeit verlieren. So ging es dann weiter über die Linie 13 zur Hauptwerkstatt am Örs Vezer Tere. Entgegen der ursprünglichen Planung schloß sich sofort eine Fahrt mit einem BHEV-Sonderzug, bespannt mit den Lokomotiven 11 und 33, über Cinkota nach Csömör an. Von da ging es über die Verbindungsstrecke, die nur nachts! von planmäßigen Personenzügen befahren wird, nach Kerepestarcsa, wo wir wieder die Hauptstrecke erreichten und dann nach Gödöllő. In Gödöllő-Palotakert konnten wir die - im Freien abgestellten - älteren Fahrzeuge fotografieren, die später aufgearbeitet werden sollen. Während der BHEV-Fahrt durften sich immer einige Teilnehmer auf den beiden Lokomotiven aufhalten. Auf der Rückfahrt besichtigten wir das Depot Cinkota, dann wurde uns die Diesellok 41 vorgespannt und über den Endpunkt Örs Vezer Tere hinaus ging die Fahrt bis in den Güterbahnhof Törökör und anschließend in die Hauptwerkstatt. Dort war zunächst noch ein kurzer Rundgang durch die U-Bahn-Werkstatt, danach war das Programm für die meisten Teilnehmer beendet. Für eine kleine Gruppe schloß sich ein Fahrlehrgang an. Jeder Teilnehmer durfte die etwa 500m lange Strecke hin und zurück fahren und erhielt eine Urkunde als Ehrenstraßenbahnfahrer der BKV. Diese Urkunde ist in Deutsch geschrieben, und wurde erstmals für uns ausgegeben, die Nr. 001 erhielt Raymond Dhur aus Luxemburg.

Donnerstag, 26.07.1990: Am Donnerstagmorgen erhielten wir ein Frühstückspaket, denn unser Bus brachte uns schon um 6.40 wieder zum Westbahnhof (Nyugati pu.), von wo wir um 7.05 nach Debrecen fuhren, das wir um 9.39 erreichten. Dort wurden wir bereits erwartet, zunächst zu einer O-Bus-Sonderfahrt über den größten Teil der Strecke, die uns zum Schluß zum Depot führte, das unmittelbar neben dem Straßenbahndepot liegt. Das Depot dieses kleinen Betriebs war wesentlich schneller besichtigt, als der Plan dies vorsah, so überredeten wir unsere Begleitung zu einer früheren Abfahrt unseres Sonderzuges über die einzige verbliebene Straßenbahnstrecke nach Tudmanyegyetem. Dort bestand Gelegenheit zum Mittagessen und dort sollten wir auch von Bussen abgeholt werden, um zur Jugendbahn gebracht zu werden. Ein Teil der Teilnehmer fuhr in die Stadt zurück, um noch Streckenaufnahmen zu machen. Nur gut, daß wir unsere Straßenbahnsonderfahrt vorherlegt hatten, denn das Mittagessen dauerte doch wesentlich länger und die Abfahrt der Busse verzögerte sich. Dann aber ging es so schnell wie möglich zur Endstation Harmashegyalja der Jugendbahn. Dort stand zwar unser Sonderzug bereit, aber der Fahrer fehlte! Und unser D-Zug würde pünktlich um 15.20 fahren, mit DB-üblichen Verspätungen könnten wir nicht rechnen. Aber wir fanden ihn nach kurzer Suche. In flotter Fahrt ging es dann zurück nach Debrecen. Trotz der engen Zeit gelang es doch noch, in ausreichender Zahl Fotohalte einzulegen. Vom Jugendbahnhof brachten uns die Busse wieder zum Debrecener Bahnhof, von wo wir pünktlich zurückfuhren. In Budapest-Zuglo verließen wir wieder den Zug und kamen mit der Straßenbahn direkt zum Baross ter und unserem Hotel.

Freitag, 27.07.1990: Am Freitag hatten wir wieder den Zug 8.15, wie am Dienstag, wir stiegen aber bereits in Kecskemet aus. Ein Triebwagen brachte uns durch den ganzen Bahnhof bis zum anderen Bahnhofskopf, hier ist der Bahnhof der schmalspurigen Bahn in die Puszta von Bugac. Vor der Abfahrt konnte noch reichlich fotografiert werden, dann ging es in gemüthlicher Fahrt durch die weite Landschaft, unterbrochen von einigen Fotohalten. Nach etwa eineinhalb Stunden erreichten wir Bugac. Von da ging es zu Fuß durch den Pusztasand etwa 1 km zum Mittagessen im Freien unter Schutzdächern. Obwohl diese Wanderung fast der "Echternacher Springprozession" (drei Schritte vor, zwei zurück) glich, denn man rutschte im Sand immer wieder zurück, war nach dem längeren Sitzen das Laufen ganz angenehm. Nach dem Essen ging es ohne Unterbrechung in einer starken Stunde nach Kecskemet zurück.

Einigen besonders Schnellen gelang noch ein Stadtrundgang durch die schicke Innenstadt, dann brachte uns der Zug 16.25 ab Keckskemet nach Budapest Zuglo an 17.44.

Samstag, 28.07.1990: Der letzte Tag war nochmals ein Budapest Tag. Um 8.15 erwarteten uns wieder unsere Old-Timer, diesmal nur 436 und 611, vom Sonntag zur Sonderfahrt zum Betriebshof der "Millenium-U-Bahn", der alten U-Bahn-Linie, der ersten U-Bahn auf dem Kontinent. Als wir dort ankamen, konnte unser Programm nicht wie geplant fortgesetzt werden, da sich auf der U-Bahn ein Unfall (ein Fahrgast war ins Gleis gestürzt) ereignet hatte. Es wurde U-Bahn-Ersatzverkehr mit Bussen durchgeführt. Nach kurzer Wartezeit konnten wir dann aber doch zunächst das Depot besichtigen, dann fuhren wir mit Bussen zur ehemaligen Endstation der U-Bahn, dem ehemaligen Depot und in das Verkehrsmuseum. Der Aufenthalt im Museum war natürlich viel zu kurz, er konnte nur als Appetitanregung dienen, z. B. um am Sonntagmorgen nochmals dorthin zu gehen. Wieder im Depot angelangt, wurde uns noch der Museums-U-Bahn-Wagen herausgefahren, um fotografiert werden zu können. Danach brachten uns die Old-Timer über Keleti pu. - Orczy ter - Ring - Moszkva ter - Moricz Zsigmond ter - Depot Budafok. Hier war wieder Fotografiemöglichkeit. Dann sollten "Fahrwütige" nochmals Gelegenheit zum Selbstfahren mit einem Gütertriebwagen nach Kamara erdö haben, während die anderen mit den Old-Timern nachfahren sollten. Nachdem der Gepäcktriebwagen mitsamt Reiseleitern abgefahren waren, waren die Personale der Old-Timer offensichtlich mit falschen Fahrplanangaben versehen, in denen eine längere Mittagspause eingetragen war. So konnten dann nochmals zwei weitere Fahrten für die "Fahrlehrlinge" eingelegt werden, aber das gesamte Programm verzögerte sich dadurch, was bei einigen Teilnehmern verständlicherweise Verärgerung auslöste. Nachdem die Strecke nach Kamara erdö dann verspätet gemeinsam befahren worden war, ging die Fahrt auf die Strecke der Linie 47. Über deren Endstelle Varga Jenő ter hinaus ist noch Güterverkehr, dieser Abschnitt wurde noch elektrisch befahren. Ein weiterer Gleisabschnitt, der aber nicht mehr überspannt ist, wurde extra für uns hergerichtet. Unsere beiden Triebwagen wurden zusammengekuppelt und von einem Diesel-Oberbau-Arbeitsfahrzeug gezogen, bis an einer Straßenkreuzung die ausgebauten Schienen eine Weiterfahrt unmöglich machten. In gleicher Weise ging es zurück über Linie 4 - Linie 30 - Linie 24 zum Baross ter. Zum Abschied fand abends um 20 Uhr ein gemeinsames Abendessen statt. Daran schloß sich ein sehr gut gestaltetes, ansprechendes Folkloreprogramm an.

Während der ganzen Exkursion begleiteten uns Temösi Agoston und Pronay Adalar - in Ungarn wird grundsätzlich der Nachname vorgestellt - als Reiseleiter. Während Temösi als Eisenbahnfreund für die "fachlichen" Fragen zuständig war, konnte Pronay besonders die kulturellen und historischen Besonderheiten erläutern. Am wichtigsten war selbstverständlich ihre Eigenschaft als Dolmetscher, denn ungarisch konnte eigentlich kaum einer der Teilnehmer. Besonders hilfreich war das, als einige unserer Teilnehmer erkrankten und der medizinischen Hilfe bedurften. Das hervorragende Gelingen der Tagung wäre ohne die engagierte Arbeit unserer Reiseleiter nicht möglich gewesen. Das zeigte sich auch in dem Dank, der anläßlich des Abschiedessens von den Teilnehmern sowohl durch Geschenke als auch in Worten ausgesprochen wurde. Nicht vergessen sollte aber auch das Reisebüro Lokomotiv-Tourist werden, das die Vorbereitung übernommen hatte. Hier hatte vor allem Herr Dr. Zetelaky viel Arbeit und Mühe aufgewendet. Allen Beteiligten sei hiermit nochmals recht herzlich gedankt.