

Zu Besuch bei den Schmalspurbahnen der MAV in Ungarn



Im Bf. Herminatanya wartet eine Standardlokomotive der Reihe C50 als Bauzuglok in gelber Farbgebung auf die Ankunft der Züge aus drei Richtungen. (17.5.2007)



Der erste Zug mit Mk 48 2016 trifft im Bf. Herminatanya aus Richtung Dombrad ein. (17.5.2007)

Das verlängerte Himmelfahrts-Wochenende bietet sich für einen ersten ausgedehnten Eisenbahntrip im Jahr immer an. Bei meist gutem Wetter lassen sich so auch etwas weiter entfernt gelegene Bahnen leicht besuchen. In diesem Jahr nutzten wir die Gelegenheit, wieder einmal kurzfristig (die Idee reifte sonntags, am Mittwoch Nachmittag ging es los) die letzten noch verbliebenen Schmalspurstrecken der ungarischen Staatsbahn zu bereisen. Immer wieder Gegenstand von Stilllegungsgerüchten und vor dem Hintergrund der massiven Einstellungen normalspuriger Nebenstrecken ist es unklar, wie lange die Netze von Nyíregyháza und Kecskemét noch bestehen werden.

Der erste Tag unserer Tour führte uns (wie immer mit dem Auto, per Bahn ist diese Tour leider ohne ausgiebige Planung in dieser Zeit nicht machbar) von Dresden über Prag und Bratislava nach Eger; auf

Nach Ankunft des Zuges aus Balsa im Bf. Herminatanya wird Mk 48 2016 der Mk 48 2025 vorgespannt und der Zug setzt vor den Wagen des Dombrader Zuges. Der Doppelzug nach Nyíregyháza ist gebildet. (17.5.2007)

halbem Wege zwischen Budapest und Nyíregyháza gelegen ließen sich hier bei gutem Essen, Erlauer Stierblut und Tokajer die weiteren Aktivitäten im Detail planen.

Der zweite Tag unserer Tour war ganz dem Netz von Nyíregyháza gewidmet; wir verfolgten mehrere Züge zum Trennungsbahnhof Herminatanya und weiter nach Balsa und Domrad. Es findet nur noch



Personenverkehr mit aus Diesellokomotiven der Baureihe Mk 48 und Personenwagen bestehenden Zügen statt. Der Betrieb ist vor allem aufgrund der umfangreichen Rangierarbeiten in Herminatanya von Interesse, laut Kursbuch ist dies eine der letzten Bahnen in Europa, die umfangreichen Kurswagenverkehr aufweist: der aus drei Wagen bestehende und aus Nyíregyháza kommende Zug wird in

Nach Abschluss der Rangierarbeiten fährt der Gegenzug aus Nyíregyháza mit Mk48 2024 ein. Die Trennung des Zuges erfordert wiederum umfangreiche Rangiermanöver. (17.5.2007)

Herminatanya getrennt, ein Wagen verkehrt weiter nach Dombrád, zwei Wagen gehen nach Balsa. Die Gegenzüge treffen sich zur gleichen Zeit in Herminatanya und werden vereinigt.

Die Lokomotive von Nyíregyháza nach Balsa läuft durch, während die Lokomotive auf dem Streckenast

Ein Zug nach Balsa mit Mk 48 2012 in einer der zahlreichen Ortsdurchfahrten. (17.5.2007)





Im Endbahnhof Dombrád ist ein kleines Fahrzeugmuseum eingerichtet. Dort ist MK 48 2020 ausgestellt. (17.5.2007)

Herminatanya-Dombrád pendelt. Einmal pro Tag werden die Triebfahrzeuge hier getauscht, so dass der Zug zwischen Nyíregyháza und Herminatanya mit Vorspann verkehrt. Wir verfolgten die Züge mit dem Auto, um so einige gute Bilder machen zu können. Da der Verkehr aber ohne Mitfahrer ganz zum Erliegen kommen würde, erwerbe ich bei solchen Aktionen (auch als Souvenir) normalerweise ein Rückfahrtticket für die entsprechende Fahrt. Es war recht schwierig, diesen Sachverhalt dem Schaffner klar zu machen.

Am nächsten Tag hatten wir geplant, das von Kecskemét ausgehende Netz nach Kiskörös und Kiskunmajsa zu besuchen. Da hier nur jeweils 3 Zugpaare, davon je zwei in Tagesrandlagen verkehren, ist es recht schwierig, mehrere gute Fotostellen an einem Tag zu erreichen. Wir waren der Meinung, gut vorgeplant zu haben, aufgrund eines Unfalls mit Blech-

Ein Personenzug mit MK 48 2012 hält in einem typischen Bahnhof. (17.5.2007)



schaden (der Fahrer des Lieferwagens, der uns gerammt hatte, war sehr hilfsbereit, und glücklicherweise war das Auto immer noch fahrtüchtig) auf der Fahrt nach Kecskemét war das Programm aber nur noch Makulatur. Am Betriebsgelände in

Zug aus Kiskörös nach Kecskemét mit MK 48 2030 beim Zwischenhalt im Bf. Bugac. (18.5.2007)

MK 48 2022 wartet im Schmalspurbahnhof von Kecskemét auf die Betankung. (18.5.2007)

Kecskemét befindet sich ein kleines Museum, im Bahnbetriebswerk steht eine Dampflokomotive für Sonderfahrten bereit und es sind einige Draisinen abgestellt. Ansonsten hatten wir noch die Möglichkeit, im Trennungsbahnhof Törökfai sowie in Bugac an der Strecke nach Kiskunmajsa zu fotografieren. Am Abend ging es noch nach Balatonfenyves weiter.

Am Samstag besuchten wir die Waldbahn von Kaszó, bei der Dampflok- und Draisinenfahrten auf dem Programm standen. Wir schafften es auch noch, nach einem kurzen Abstecher zur Waldbahn von Mesztegyő den



Blick auf die Bahnhofsanlagen des Schmalspurbahnhofs von Kecskemét mit MK 48 2013 (18.5.2007)



Ansicht der Werkstätten und des Lokschuppens des Schmalspurbahnhofs von Kecskemét (18.5.2007)

letzten Zug in Balatonfenyves nach Somogyzentpál am Abend zu erreichen. Der Zugführer ermöglichte unterwegs sogar einen Fotohalt auf einer Brücke bei Pálmajor; die drei anderen Fahrgäste nahmen es gelassen und der Fahrplan ermöglichte diese kurze Verzögerung ohne Probleme.

Den letzten Tag unserer Tour verbrachten wir mit einigen Draisinenfreunden auf dem anderweitig nicht

Am Rande des Werkstättenbereichs des Schmalspurbahnhofs von Kecskemét sind diese beiden Draisinen abgestellt. (18.5.2007)





Der Trennungsbahnhof Törökfai mit dem Zug von Kecskemét nach Kiskörös mit MK 48 2013 (18.5.2007)

befahrenen Netz von Balatonfenyes. Mit diesen kleinen Gefährten sind wahre Höllenritte, die unheimlich viel Spaß machen, angesagt. Auf dem Streckenast nach Táska mussten wir einen Elektrozaun abbauen, um danach durch eine auf der Strecke grasende Kuhherde hindurchzufahren. Einige Kilometer weiter war der Spaß leider vorbei, da



Auf der Waldbahn von Kaszó präsentierten sich die C50 mit der Nr. C-402 vor dem Lokschuppen und die Resita-Lok im Streckendienst. (19.5.2007)

Schienen und Klein-eisen gestohlen waren.

Am Nachmittag ging es dann wieder zurück nach Dresden, wo wir schließlich nach dem obligatorischen Stau auf dem Prager Ring gegen Mitternacht ankamen.

Noch ein Blick auf die beiden Loks der Waldbahn von Kaszó. (19.5.2007)



In der Abendsonne sonnt sich C50 Nr 5727 im Bf. Balatonfenyves mit einem Zug nach Somogyszentpál. Rechts ist der Zug auf der Brücke bei Pálmajor zu sehen. (19.5.2007)



Zum Schluss möchte ich noch Tibor Baczinsky für seine Unterstützung danken und auf den hervorragenden, aber leider schon lange vergriffenen "Reiseführer zu den Schmalspurbahnen in Ungarn" von Thomas Allgaier verweisen.

Text und Fotos: Peter Höhn

Rechts wartet der Zug mit C50 Nr 5727 im Bf Somogyszentpál auf die Rückfahrt nach Balatonfenyves. (19.5.2007)



In Balatonfenyves stehen vor dem Betriebswerk weiter C50 mit den Nummern 2920 733-9 und 2920 713-1 sowie verschiedene andere Fahrzeuge abgestellt (19.5.2007)



Der Konvoi der verschiedensten Draisinen bei einer Fahrtpause an der Strecke. (20.5.2007)