

Von der Eger an die Elbe

Am 1. Mai 2004 tritt die Tschechische Republik der Europäischen Union bei. Das soll Anlass sein, mit einer **BAHN**Tour ausnahmsweise einmal den vollständigen Schritt ins angrenzende Ausland zu wagen. Und neben der großen Politik gibt es noch einen ganz profanen Grund für gerade *diese* Tour: Das anziehende Zusammenspiel von historischem Eisenbahnflair und zauberhafter Flusslandschaft im mittleren Egertal

wird es bald so nicht mehr geben, denn Mitte Januar 2004 begann offiziell die lange geplante Elektrifizierung zwischen Karlovy Vary und Kadan. Ab Juni 2006 soll der durchgehende elektrische Betrieb möglich sein. Tschechien – das ist mehr als Knödel und Knödelpressen, und so hoffen wir, dass auch für die erfahrenen Böhmen-Reisenden unter unseren Lesern einiges Neues dabei sein wird.

Die 182 km lange zweigleisige Hauptbahn Cheb - Usti nad Labem (KBS 140 + KBS 130) ist gewissermaßen das böhmische Gegenstück zur Sachsenmagistrale. Man kann sich beide Strecken wie die Holme einer Leiter vorstellen, deren Sprossen die das Erzgebirge und das Vogtland querenden Nebenbahnen sind. Die Entwicklung unseres Ausgangspunktes Cheb (Eger) zum bayerisch-sächsisch-böhmischen Bahnknoten begann 1865 mit Inbetriebnahme der Strecken nach Wiesau, Oelsnitz – Falkenstein – Herlasgrün und Asch – Selb-Plößberg – Oberkotzau. Wenig später folgten die innerböhmischen Linien: 1870 eröffnete die Buschtiehrader Eisenbahn (BEB) den Abschnitt Karlsbad – Eger als Teil ihrer Verbindung von Prag - Komotau her, während 1872 die Kaiser-Franz-Josef-Bahn von Wien über Gmünd/NO, Budweis und Pilsen Eger erreichte. Zuletzt kam 1883 der Lückenschluss nach Marktredwitz hinzu. Von Osten her hatte die Aussig-Teplitzer Eisenbahn (ATE) schon 1858 den Betrieb bis Teplitz und 1867 weiter bis Dux aufgenommen. Ab 1873 schließlich konnte vom Egerland zum Elbestrand durchgefahen werden.

Elektrifiziert ist das tschechische Netz im nördlichen Landesteil mit Gleichspannung (3.000 V), im südlichen dagegen mit Wechselspannung (25 kV, 50 Hz). Wer nicht weiß, in welchem „Netzteil“ er sich gerade befindet, werfe einen Blick auf die Anfangsziffer der E-Lokbaureihe: 1 bedeutet Gleichstrom- und 2 Wechselstrommaschine. Die 300er-Baureihen sind Zweisystemloks. Die Gleichstromelektrifizierung am böhmischen Fuße des Erzgebirges nahm 1968

von Cheb bis Sokolov ihren Anfang, erreichte 1982 Nove Sedlo u Lokte und 1983 Karlovy Vary. Am östlichen Ende ist seit 1963 der Abschnitt Usti nad Labem - Trebusice unter Wechselspannungsfahrdraht, dem 1989 die Verlängerung bis Chomutov und 1990 bis Kadan folgte.

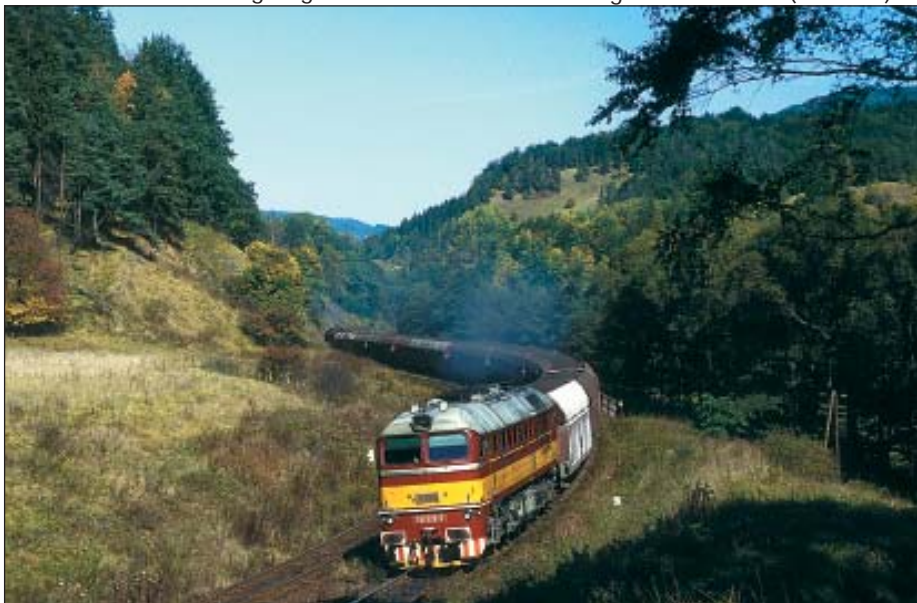
Nach Cheb gelangt man von Zwickau - Plauen oder Marktredwitz aus mit den Desiros der Vogtlandbahn. Neuerdings bedient den Bahnhof an den Wochenenden auch DB Regio mit zwei Pendolinopaaren von Nürnberg aus. Den Fernverkehr über Schirnding besorgen zwei IC-Paare von Nürnberg und ein Nachtschnellzugpaar von Frankfurt nach Prag. Das heutige Egerer Empfangsgebäude wurde 1963 übergeben, da sein Vorgänger am 8. April 1945 den Bomben zum Opfer gefallen war. Eine historische Luftaufnahme im Bistro an der Hausbahnsteigeseite zeigt eindrucksvoll das verwüstete Bahnhofsareal. Unsere Fahrt folgt kilometrierungsmäßig zunächst der ehemaligen BEB-Linie von Prag her (heute KBS 120 + KBS 140), die mit Kilometer 237,4 in Cheb endet. Bis Karlsbad wird ein recht sauberer Stundentakt mit Personenzügen angeboten; hinzu kommen einige Schnellzugleistungen, die alle weiter Richtung Usti fahren. Mädchen für alles in Sachen „Trakce“ sind hier die 242er vom Bw Plzen. Die ältesten der Maschinen mit ihren runden Formen und den meist noch vorhandenen Scherenstromabnehmern sind seit fast 30 Jahren im Dienst.

Bei km 233,6 unterqueren wir die von Schirnding herüberkommende Transitstraße. Erste Unterwegsstation ist Trsnice (Tirschnitz) mit

seinem zitronengelb getünchten Empfangsgebäude, konzipiert als Güterbahnhof der BEB und daher mit recht umfangreichen Gleisanlagen versehen. Die aus dem Fichtelgebirge kommende Ohre (Egerfluss) begleitet unsere Fahrt, doch entpuppt sich das vielbesungene Egerland auf den nächsten Kilometern als eher unspektakuläre Feld- und Wiesenlandschaft. Rechts ist in gut 15 km Entfernung der Aussichtsturm auf dem flach hingestreckten Dylen (Tillenberg, 940 m) nahe der Grenze zu Bayern auszumachen, unweit dessen der geografische Mittelpunkt Europas liegt. Weiter in Fahrtrichtung erhebt sich das Gebirgsmassiv des Slavkovský les (Kaiserwald), dessen Ausläufer wir in Kynsperk nad Ohri (Königsberg an der Eger) mit Signalbrücke und pinkfarbenem Stationsgebäude erreichen. Die Bahn tritt hier nach und nach in den Auenwald ein und beschreibt auf den nächsten Kilometern zusammen mit dem Fluss eine große Doppelschleife. Idyllisch ist darin der Bahnhof Dasnice (Dasnitz) eingebettet, dessen Empfangsgebäude sich noch im alten k.u.k.-honiggelb zeigt. Der Haltepunkt Hlavno (Kloben) markiert den Übergang zum Sokolover Braunkohlenrevier. Er wurde erst nach dem Zweiten Weltkrieg angelegt und dient als Zugang zum nahen Kraftwerk Tisova auf der anderen Flussseite. Hinter dem Bergarbeiterwohnhort Citice (Zieditz) liegt links der erste größere Tagebau, von dessen umfangreichen Werksbahnanlagen kaum etwas übriggeblieben ist. Rechterhand folgt erst der Güter- und dann der Personenbahnhof von Sokolov (Falkenau). Wie das historische Empfangsgebäude früher aussah, zeigt eine kleine Bildergalerie im Seitengang der Bahnhofshalle. Später wurde das Haus allen Fassadenschmuckes beraubt und mit einem hässlich mausgrauen Verputz versehen, doch mildert der 2003 angebrachte zartgrüne Anstrich den Anblick etwas.

Ab Sokolov herrscht bis Kadan Linksfahrbetrieb. Nach der Ausfahrt liegt rechts das Bw, hinter dem einige Taigatrommeln der ex-BR 781 („Sergej“) vor sich hin dämmern. Ihr äußerlicher Zustand hinterlässt keinerlei Zweifel daran, dass das Leben hier im Braunkohlenrevier hart und arbeitsreich war.

Wenig später beginnt bei km 205,8 der erste Neubauabschnitt unserer Magistrale. Hinter einem Mini-Umspannwerk direkt neben dem Streckengleis zweigt die alte Trasse, die nunmehr eine Rohrleitung trägt, von der Eger weg nach links ab. Seinerzeit wollte man beim Bahnbau aufwändige Erdarbeiten im sich merklich verengenden Flusstal vermeiden, doch war die Linienführung des neunzehnten Jahrhunderts dem Kohleabbau des zwanzigsten im Wege. Die 1980 vollendete Neutrassierung durch den unwegsamen Steilhang des Fluss-



Das Egertal wie es viele Eisenbahnfreunde noch in Erinnerung haben: schwer arbeitende „Sergej“ in herrlicher Landschaft. 781 529 nimmt mit ihrem Bunkerzug, unterstützt von der in Vojkovice angehängten 781 591, Anlauf für die Rampe über Ostrov nach Hajek. Foto (26.09.97): O. Heckmann



Noch wird in Karlovy Vary umgespannt: Nachdem ein Schnellzug mit der Diesellok der Reihe 749 Richtung Kadan entschwinden ist, rollt die 242 222 unter dem alten Bahnsteigdach hervor.

ufers verschlang Unsummen, wovon der folgende lange und tiefe Felseinschnitt Zeugnis liefert. Aber immerhin ist hier Tempo 100 erlaubt und dem Dörfchen Kralovske Porici (Königswerth) wurde gar ein neuer Haltepunkt spendiert, der freilich mit seinen heruntergekommenen Billigbetonwartehäuschen einen ausgesprochen unschönen Eindruck hinterlässt. Erster größerer Bahnhofsneubau im Zuge der Streckenverlegung war Nove Sedlo u Lokte (Neusattl) mit seinen ausgedehnten Gleisanlagen. Früher lag der Bahnhof auf der anderen Ortsseite, wo sich hinter einer riesigen Glasfabrik der Tagebau breitgemacht hat. Obwohl der Ort relativ klein ist, spendierte man ihm ein durchaus beachtliches Empfangsgebäude im typischen Stil der Siebziger. Die schon repräsentativ zu nennende Eingangshalle mit ihren zwei riesigen Blech-Kronleuchtern hat ihre besten Zeiten allerdings sichtlich hinter sich. Hinter Nove Sedlo schwenkt unser Zug scharf nach rechts auf einen eingeleisigen Abzweig.

Vor Erreichen des (historischen) Bahnhofs von Chodov (Chodau) mit seinen typischen Mini-Zwischenbahnsteigen kommt von links gut erkennbar die gleislose Alttrasse heran. Das letzte Stück der eigentlichen Neubaustrecke aber umfährt den Bahnhof und endet erst hinter seiner Ausfahrt. Da alle Personenzüge der CD in Chodov halten, war die Umfahrung lange ausschließlich dem Güterverkehr vorbehalten. Kurvensammler kommen aber seit dem letzten Fahrplanwechsel bei den Wochenendleistungen der Vogtlandbahn auf ihre Kosten, die nonstop von Sokolov nach Karlovy Vary fahren.

Rechterhand wölbt sich wie ein Uhrglas eine Rsachte wieder begrünzte Kippe, dann endet fürs erste die Braunkohlelandschaft und wir erreichen den östlichen Vorort Karlovy Vary-Dvory (Karlsbad-Maierhöfen). Zusammen mit der Rolava (Rohlaubach), dessen Einmündung in die Eger in einer eleganten 180°-Kurve umrundet wird, kommt von links der „Erzgebirgssemme-

ring“ (KBS 142) heran, um sich an der Odbocka Sedlec (Abzw Zettlitz) mit unserer Magistrale zu vereinen. Von Stuck und Schnörkel im historischen Stadtzentrum ist vom Zug aus nichts auszumachen. Dafür sind in die Stadtrandbebauung Scharen von Plattenbauten eingestreut und nur von der Anhöhe rechts am jenseitigen Flussufer grüßt der die Baumwipfel überragende spitzbedachte Aussichtsturm auf der Diana-Höhe hinüber. Das ehemals prächtige Empfangsgebäude des Karlsbader oberen Bahnhofs wurde im Zweiten Weltkrieg schwer beschädigt und danach nur unvollständig wieder aufgebaut. Bröckelnder Putz und abblätternde Farbe außen, realsozialistischer Mief innen nebst einer schmutzstarrenden, wenngleich historisch-gusseisernen kleinen Bahnhofshalle sind beileibe kein Aushängeschild für einen weltberühmten Badeort. Doch Besserung ist in Sicht, da der Bahn-

hof bis 2007 durch eine italienische Firma einer gründlichen Verschönerungskur unterzogen werden soll.

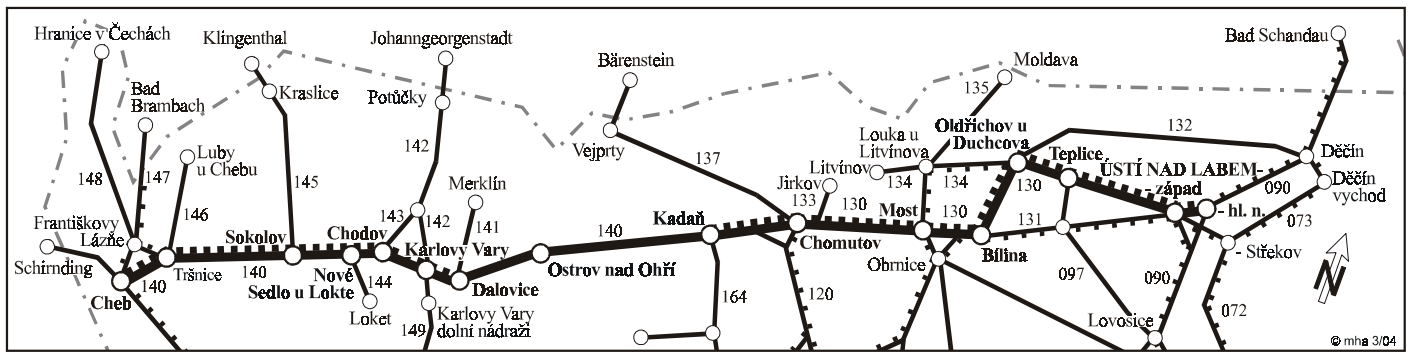
In Karlsbad endet zurzeit noch die Fahrleitung. Fahren wir Personenzug, heißt es umsteigen, und zwar zumeist in eine der wohlbekanntesten zweiachsigen Schienenbusse der BR 810, die überall da anzutreffen sind, wo Dieselstrecken abzweigen. Das Personenzugangebot Richtung Chomutov ist allerdings deutlich ausgedünnt. Die „Brotbüchse“ (tschech. „kufř“ = Koffer oder „orchestřion“) kommt vom jenseits des Flusses gelegenen unteren Bahnhof herauf. Da Kopf gemacht werden muss, es aber keine Steuerwagen gibt, wird auf dem kurzen Stück mit dem Beiwagen voraus gefahren. Wohlgermerkt, das ist keine Rangierbewegung, sondern eine reguläre Zugfahrt, bei dem sich der Schaffner vorn im Beiwagen postiert und den Třz über Funk Anweisung gibt. Neuerdings geben sich hier an den Wochenenden auch die von Zwickau herüberkommenden Desiros der Erzgebirgsbahn ein Stelldichein.

Fahren wir aber Schnellzug, verlässt uns die E-Lok. Auf dem Stumpfgleis am Bahnsteigende wartet bereits SIE – die „Bardotka“ der BR 749 vom Bw Louny (in der Güterzugvariante als BR 751), die unseren Zug nun übernimmt. Ihr zweiter Spitzname „Zamracena“ (die düster dreinblickende) dürfte weniger bekannt sein. Das unverwechselbare Motorengeräusch ist ihr Markenzeichen, das so gar nicht den gewohnten Klängen der Erzeugnisse russischer oder deutscher Lokomotivschmieden verwandt ist. Jetzt, da sich die Maschine gemächlich an die Zugspitze setzt, ähnelt es sehr dem trockenen Staccato-Tuckern eines gegen die Strömung ankämpfenden Fischkutters. Unter Vollast, wenn etwa ein schwerer Kohlenzug im Doppelpack die Rampe aus dem Egertal hinaufzuziehen ist, wird daraus ein rasch auf und ab vibrierender, sonorer Treckersound, ohne in das hysterische Geheul der „Ludmilla“ zu verfallen.



Am 24.05.03 hat der R694 mit Bardotka 749 081 im schönsten Abendlicht Ausfahrt in Ostrov bekommen um die kurvenreiche Rampe nach Hajek zu erklimmen. Regler Güterverkehr an der Ladestraße ist noch immer typisch auf vielen tschechischen Bahnhöfen.

Foto: C. Sacher



Die Weiterfahrt geht zunächst durch die recht zersiedelten östlichen Karlsbader Vororte zum Abzweighbahnhof Dalovice (Dallwitz) mit seinen historischen Gitterflügel-Einfahrtsignalen österreichischen Typs. Diese Spezies ist auf der gesamten Route nur noch hier im Diesel-Abschnitt anzutreffen und wird der im Gefolge der „Elektrizace“ Einzug haltenden ESTW-Technik weichen. Formausfahrtsignale hatten mit Stichtag 31.03.04 von den folgenden Bahnhöfen noch Ostrov (nur Richtung Vojkovice), Vojkovice (nur Richtung Straz) und Perstejn (beide Richtungen). Dalovice selbst hat Lichtausfahrtsignale, während es in Hajek (Grasengrün) lediglich Formeinfahrtsignale gibt.

Auf der Steigung ab Dalovice muss sich die Barotoka ein wenig ins Zeug legen. Ihr Grummeln verebbt aber hinter Hajek, denn ab jetzt geht es bergab. In der hügeligen, mit etlichen Fischteichen durchsetzten Landschaft beschreibt die Trasse zwei große Kehrschleifen, so dass auch die rechts sitzenden Fahrgäste einmal den herrlichen Blick zum Erzgebirgskamm genießen können.

Nicht lange, und wir unterqueren bei km 171,9 das Betonmonstrum der entstehenden Ortsumgehung von Ostrov nad Ohri (Schlackenwerth). Der Schlosspark, hinter dem sich der winzige Altstadt kern versteckt, bleibt links liegen. Im noch gut ein Kilometer entfernten Bahnhof hat einer der Arbeitszüge Quartier bezogen, welchen die Elektrifizierung obliegt. Und nun beginnt die landschaftliche Glanzpartie unserer Reise, denn entlang eines Nebenflusses geht es hinab zum historischen Bahnhofensemble von Vojkovice (Wickwitz) im mittleren Egertal, dem die Strecke auf den nächsten Kilometern folgt. Leider hat die Idylle hier Ende März mit Beginn der Umbauarbeiten ihr Ende gefunden. Der kleine Bahnhof liegt am linken Flussufer, doch wechselt die Trasse dann auf die andere Seite hinüber. Der Liebreiz dieser Gegend sucht weit und breit seinesgleichen. Wie von den Backen eines Schraubstockes ist die hier in gut 300 m Meereshöhe fließende Eger hier von zwei Gebirgsmassiven in die Zange genommen worden. Unmittelbar hinter Straz nad Ohri (Warta) steigen links die höchsten Teile des Erzgebirges auf über 1.200 m empor, während rechts die Duppauer Berge (militärisches Sperrgebiet!) immerhin bis über 800 m Höhe erreichen.

Der Haltepunkt Boc (Wotsch) ist vom Ort am jenseitigen Ufer direkt nur über eine schmale Fußgänger-Hängebrücke zu erreichen. Hier verlässt die parallele Fernverkehrsstraße das Tal, so

dass auf den folgenden Kilometern kein Autolärm mehr das Miteinander von Fluss und Bahnlinie stört. Gelegentlich wagen sich Basaltfelsen aus den bewaldeten steilen Uferhängen hervor. Wohl dem, der eine der „Chaty“ (Datschen) drüben am Wasser unten sein eigen nennen kann... Ab Perstejn (Pürstein) weicht das Tal allmählich vom Erzgebirgsfuß zurück und verliert so seine lauschige Enge. Bei Kotvina (Ketwa) bildet der bewaldete Bergkegel der Sumna (Schönburg, 542 m) am anderen Ufer noch einmal einen markanten Blickfang. In Höhe der Altstadt von Klasterec nad Ohri (Klösterle) poltert unser Zug im Schleichtempo über die letzte Egerbrücke. Nach Verlassen des Bahnhofs bietet sich noch einmal der Blick hinab zum Fluss, der sich hier als Begleiter verabschiedet und seinen Weg durch die Weiten des Böhmisches Beckens fortsetzt, um oberhalb Lovosice (Lobositz) an der Magistrale Dresden – Prag in die Elbe zu münden.

Etwa zwei Kilometer nach dem zum Fahrplanwechsel 2003 aufgelassenen Haltepunkt Vernerov (Wernsdorf) beginnt ein weiterer Neubauabschnitt. Ein auch hier vorrückender Tagebau verlangte nach einer Verlegung von Bahnstrecke und Fernstraße in Richtung zum Erzgebirgsfuß hin. Die sich nach rechts ent-

fernende Alttrasse ist auch hier noch gut auszumachen. Kurz nachdem die ersten neuen Fahrleitungsmasten neben den Gleisen auftauchen, ist der neue Bahnhof Kadan (Kaaden) erreicht. An seiner westlichen Einfahrt wird sich die künftige Systemtrennstelle zwischen Wechsel- und Gleichspannungsnetz befinden. Der Bahnhof Kadan liegt weitab der Stadt quer über der langgestreckten, sich ehemals bis ans Erzgebirge hinziehenden Ortslage von Prunéřov (Brunnersdorf). So war der Name des alten Bahnhofs folgerichtig auch Kaaden-Brunnersdorf, wurde nach 1945 in Prunéřov verwandelt und nach dem Abriss des Dorfes auf das gewaltige Kraftwerk direkt am Bahnhof übertragen. Die nebenbei stehenden Schaufelradbagger zeigen, dass hier der Hauptteil des nordböhmischen Braunkohlereviers beginnt.

Bei der Weiterfahrt liegt rechts eine ausgedehnte Kippenfläche, doch bald können wir erstmals vom Zugfenster aus einen Blick in das kilometerweit sich hinziehende, gewaltige Abbauloch werfen. Es versorgt neben dem Kraftwerk Prunéřov auch das in Tusimice mit Brennstoff, das seine Rauchfahne landeinwärts an der Rückseite des Tagebaus gen Himmel schickt. Kurz vor Chomutov (Komotau) zweigt nach rechts die Verbindungskurve zur KBS 120 Richtung Prag ab. Die Strecke selbst mündet erst im unmittel-

Einige Fototipps für den Dieselabschnitt Karlovy Vary - Kadan

- Östliches Einfahrtsignal und Bf. Dalovice für Züge Ri. Karlovy Vary (9-13 Uhr)
- Bahnübergang in Lesov bei Hajek, mit aufgelassener Blockstelle Ri. Kadan (7-10 Uhr), Ri. Karlovy Vary (15-18 Uhr)
- Westliche Einfahrt Hajek, ehem. Brückenkopf mit Flügelsignal, Züge Ri. Kadan (8-10 Uhr)
- Bf. Hajek mit EG, 14-16 Uhr Ri. Karlovy Vary
- Östliche Einfahrt Hajek von Brücke, Ri. Karlovy Vary (8-11 Uhr)
- Östliche Einfahrtsignale Hajek, Ri. Karlovy Vary (13-15 Uhr)
- Bf. Ostrov, östliche Einfahrt (Flügelsignal) oder Ausfahrt von Brücke Ri. Karlovy Vary (16-19 Uhr)
- Einschnitt bei Vojkovice ca. 1,5 km Ri. Ostrov, Züge Ri. Kadan 8-11 Uhr, Ri. Karlovy Vary 11-17 Uhr
- Bf Vojkovice, ganztägig Ri. Karlovy Vary, abends von Felsen Ri. Kadan.
- Ortsdurchfahrt und Bf. Straz, Ri. Karlovy Vary (13-16 Uhr)
- Felswand bei Korunni, erreichbar per Straße von Korunni, oder 1,5 km westlich des Hp. Boc, Ri. Karlovy Vary (14-17 Uhr)
- Bf. Perstejn, Ri. Kadan (7-13 Uhr)
- Ohrebrücke in Klasterec, vom Schlosspark aus, ab ca. 16 Uhr in beide Richtungen
- Einfahrt mit Stellwerk und EG Klasterec (10-12 Uhr)

Die offiziellen Güterzugfahrzeiten sind unter www.bahnfuhrer.wz.cz im Internet zu finden, allerdings sind in der Praxis ständig Abweichungen sowie zahlreiche bedarfsabhängige Züge zu beobachten. So können zwischen 8 und 18 Uhr manchmal nur drei und an guten Tagen auch schon mal fünfzehn Güterzüge je Richtung beobachtet werden...

Nach Beobachtungen einigermaßen sicher sind:

- Ca. 9.35 Uhr ab Karlovy Vary (unmittelbar nach R 693) ein bis zwei volle Kohlezüge
- Ca. 11.00 Uhr ab Karlovy Vary ein gemischter Gz
- Ca. 14.30 Uhr ab Karlovy Vary der Post-/Expressgutzug Nex 57411
- Ca. 8.00 Uhr ab Kadan der Post-/Expressgut Nex 54710
- Oft zwischen 14-17 Uhr ein leerer Kohlezug und gemischte Güterzüge Ri. Karlovy Vary

baren Bahnhofsvorfeld ein. Sie ist eingeleisig, doch zeigt eine in Sichtweite gelegene Brücke, dass ihre Widerlager früher auch die beiden Gleise „unserer“ Strecke trugen.

In Chomutov heißt es „Umsteigen“ oder „Lokwechsel“, sofern der nicht schon in Kadan vollzogen wurde. Die Personenzüge der KBS 130 fahren wieder im angenäherten Stundentakt; die Traktion obliegt den Baureihen 162 und 163 („Persing“), deren Form mit der gesickten Außenhaut derjenigen der „Knödelpresse“ gleicht. Für die Verdichterleistungen unter der Woche kommt auch ein Triebwagen der BR 460 auf die Strecke. Die Güterzüge werden mit den sichtlich bejahrteren Baureihen 121-123 bespannt. Seit kurzem fährt auch die Erzgebirgsbahn an Wochenenden ein Desiro-Paar zwischen Chemnitz und der nordböhmischen Stadt.

Seinen ersten Bahnanschluss erhielt Komotau 1870 durch die ATE aus Richtung Dux. Die BEB zog 1871/72 mit ihren Strecken aus Richtung Prag und Weipert (KBS 137) nach. Dritter im Bunde war die Dux-Bodenbacher Eisenbahn (DBE), die gleichfalls 1872 ihre immer am Erzgebirgsfuß entlang führende Linie vom heutigen Decin her (KBS 132, 133, 134) mit separatem Endbahnhof eröffnete. Die ehemaligen DBE-Anlagen dienen heute nur noch dem Güterverkehr; das noch erhaltene Fachwerk-Empfangsgebäude steht gegenüber am Bahnhofsvorplatz. Im Seitenausgang des Hauptbahnhofs hängt ein Luftbild der Stadt, dem der Verlauf der nach 1945 aufgelassenen DBE-Trasse noch gut zu entnehmen ist. Im Zuge dessen wurde auch der Haltepunkt Chomutov mesto (Komotau Stadt) neu und leider weiter weg von der Stadtmitte angelegt. Gleich danach unterqueren wir das ehemalige Überwerfungsbauwerk der DBE, das heute Fußgängern und Radfahrern vorbehalten ist. Dahinter glänzt unmittelbar neben dem Gleis der Wasserspiegel des Kamenecove jezero (Alaunsee) – entstanden aus einem abgehoffenen Alaunbergwerk und heute Naherholungszentrum der Chomutover. Die vielen gelösten Mineralien verhindern jegliches Leben in dem glasklaren Wasser. Dafür bescheren sie den Badenden eine heilsame Wirkung und einen gewissen Totes-Seeffekt.

An der folgenden Abzweigstelle Dolny Rybnik beginnt der dritte und jüngste Neubauabschnitt. Nach rechts schwenkt die gleislose Alttrasse ab, nach links der Streckenstummel der KBS 133 nach Jirkov (Görkau).

Dahinter ist die einst in Richtung Litvínov (Oberleutensdorf) durchgehende DBE-Strecke seit 1971 durch die Braunkohle unterbrochen. Die Stichbahn hat heute kaum noch Bedeutung für den Personenverkehr – Jirkov und Chomutov sind längst durch Neubaugebiete zusammengewachsen und die Chomutover Obusse fahren bis nach Jirkov hinein. Außerdem hat das Städtchen natürlich auch seinen neuen, aber zentrumsfernen Haltepunkt Jirkov zastávka an der Hauptbahn erhalten. Dann geht es hinein in das flächenmäßig größte Braunkohlenfördergebiet der Region, das Bahn und Schnellstraße in einer Bündelungstrasse durchqueren. Auf einem langen Betonviadukt donnert der Zug über den Ausläufer des Stausees Kyjice. Er erinnert daran, dass ein Wärmekraftwerk nicht nur mit Brennstoff, sondern auch mit Wasser gefüttert sein will. Dann öffnet sich links der grausig-großartige Blick in den hier beginnenden „Großtagebau der tschechoslowakischen Armee“, dessen Fördergerät dem Erzgebirgsfuß buchstäblich schon die Zehen weggeknabbert hat. Das wie ein Schwalbennest am bewaldeten Hang klebende Schloss Jezeri (Eisenberg) droht beinahe in den Abgrund hineinzustürzen. Landeinwärts qualmen am Horizont die Schlotte des Kraftwerks Pocerady. Weiter in Fahrtrichtung sind die Kegelhuppen des Böhmisches Mittelgebirges mit dem ganz links vorgelagerten Moster Schlossberg auszumachen. In Trebusice (Triebschitz) erinnert nur ein unscheinbarer hölzerner Güterschuppen nach dem Stationsgebäude daran, dass wir hier wieder die historische Streckenführung erreichen. Den Bahnhof dominiert das Kraftwerk Komorany mit angeschlossener Kohleaufbereitung nebst ausgedehntem Werks- und Anschlussbahnanlagen.

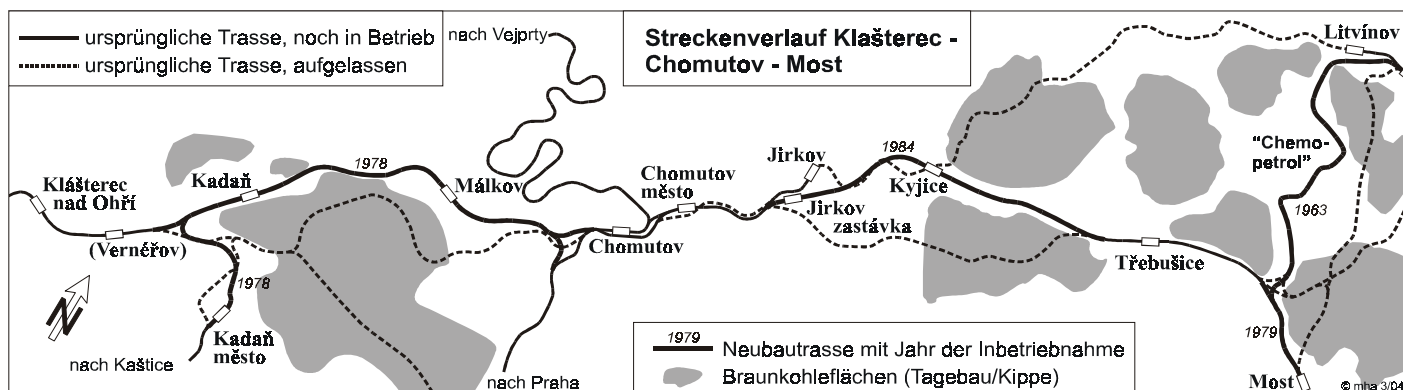
Rechts tauchen die Wasserfläche des Vrbenský-Stausees und die Zuschauertribünen des Moster Autodroms auf. Links der Bahn verraten die über den Baumwipfeln emporsteigenden Rauchwolken den Standort von „Chemopetrol“ – der größten tschechischen Chemiefabrik. Das Werksgelände durchzieht die regelspurige Überlandstraßenbahn aus Richtung Litvínov, die unsere Strecke überquert und uns bis nach Most (Brüx, von tschech. most = die Brücke) hinein begleitet.

Links steht unweit die 1548 vollendete gotische Dekanatskirche, deren Schicksal in aller Schärfe verdeutlicht, welch unermessliche Opfer man zu sozialistischen Zeiten um den Preis von Licht

und Wärme zu bringen bereit war. Bereits in den dreißiger Jahren hatte sich der Tagebau von Osten her bis zum Stadtrand herangefressen, doch das über 100 Mio. t allerbesten Rohbraunkohle umfassende Flöz reichte selbst unter dem Stadtzentrum hindurch. So fällt man 1964 das Urteil zum Komplettabriss der 45.000 Einwohner zählenden Stadt, das 1979-82 vollstreckt wurde. Nur die als historisch wertvoll befundene Kirche wurde auf Rollen gesetzt und 1975 in einer Aufsehen erregenden Aktion um exakt 841 m an den heutigen Standort verschoben. Es versteht sich fast von selbst, dass das neue, weiter südlich gelegene Most eine von autogerechten Schnellstraßen durchzogene, gesichtslose Plattenbausiedlung geworden ist. Die Form des 1979 eröffneten Bahnhofsgebäudes muss man sich als einen flach liegenden und einen aufrecht stehenden Schuhkarton vorstellen, die ineinander geschoben sind. Den zudem einem gewissen Gigantismus huldigenden Bau stattete man allen damals erdenklichen Serviceeinrichtungen aus.

Bei der nun dem Tal der Bilina folgenden neuen Linienführung konnte man größtenteils auf vorhandene Strecken zurückgreifen. Nur bei Obrnice (Obernitz), das rechterhand liegen bleibt, war eine Verbindungsspanne vonnöten, so dass hier ein Gleisdreieck entstand. Endlich gibt es hier auch wieder „richtige“ Landschaft zu erleben, zumal wir uns nun unmittelbar am Rand des Böhmisches Mittelgebirges befinden, das mit dem Zlatník (Schafferberg, 522 m), dem zelenický Vrch (Sellnitzer Berg, 455 m) mit seiner „angeknabberten“ Flanke und dem Boren (Biliner Borschen, 539 m) drei Vorposten unmittelbar am Flussufer stationiert hat. Ersterer liefert mit dem etwas erhöht stehenden Dorfkirchlein von Ceske Zlatniky (Böhmisches Schladnig) davor ein reizend malerisches Bild. Unverwechselbar ist auch der gewaltige Felsklotz des Boren als dem größten Klingsteinmassiv Europas.

Dort, wo das Tal sich allmählich öffnet, liegt der Haltepunkt Bilina kyselka (Bilin Sauerbrunn) mit seinen schönen gründerzeitlichen Bauten, doch wurde der Kurbetrieb hier 1998 eingestellt. Der folgende Bahnhof liegt am Beginn eines weiteren Neubauabschnittes. Kein Zweifel – die Braunkohle hat uns wieder: Links kommt das ebenfalls mit ausgedehntem Anschlussbahnnetz ausgestattete Kraftwerk Ledvice mit seinem papageienbunten gelb-blau-roten Outfit in Sicht, während





Die Reisezugstammmaschine 749 102 hat mit dem R 420 „Excelsior“ (Kosice - Cheb) am 17.09.03 die Steigung nach Hajek erklommen. Der hintere Zugteil wird gerade auf das linke Gleis verschwenkt, da erste Vorbereitungsarbeiten der Elektrifizierung die Strecke blockieren. Foto: C. Sacher

nach rechts kreuzungsfrei die KBS 131 als Alternativroute nach Usti nad Labem ausfädelt. Als Teil der „Kohlenmagistrale“ aus Nordböhmen ins Landesinnere ist diese ehemalige Nebenbahn mit Fahrleitung und zweitem Gleis ausgestattet, womit die Route über Teplice vom Güterverkehr entlastet wird. Der Personenverkehr wird allerdings mit Schienenbussen abgewickelt. Auf den nächsten Kilometern geht es nun geradewegs wieder auf das Erzgebirge zu, das gerade hier im östlichen Teil wie eine Mauer aus dem flachen Vorland aufsteigt.

Dort, wo man kurz vor dem Haltepunkt Zelenky (Grünze) freien Blick nach links hat, ist knapp ein Kilometer entfernt mit gelber Fassade der alte Bahnhof von Duchcov (Dux) zu sehen. Sein Nachfolger ist dagegen nur ein weitab der Stadt gelegener Haltepunkt. Konnte man bislang an den neuen Empfangsgebäuden das Architekturverständnis der Siebziger studieren, so zeigt das rund ein Jahrzehnt ältere von Duchcov eine ganz andere Formensprache. Es ist ein frei stehendes sechseckiges Prisma, dessen größter Teil von der verglasten Empfangshalle eingenommen wird. Gleich danach queren wir die Alttrasse, die hier noch ein Anschlussgleis für eine Duchcover Stahlbaufirma auf dem

ehemaligen Bahnhofsgelände trägt. Der Zug legt sich in eine langgezogene Rechtskurve, welcher sich der Bahnhof Oldrichov u Duchcova (Ullersdorf) anschließt, der heute ein Verknüpfungspunkt zur DBE-Strecke ist. Die Anlage befindet sich zwar nach wie vor auf ihrem historischen Standort, wurde aber insofern modernisiert, als sie an den Gleisen der Hauptbahn einen Inselbahnsteig erhielt. Die originelle zeltartige Empfangshalle ist leider inzwischen löchrig wie ein Schweizer Käse.

Letzte größere Stadt am Wege ist Teplice v Cechách (Teplitz), zwar nicht das berühmteste, aber mit Abstand das älteste der böhmischen Heilbäder. Dem Zugreisenden zeigt die Stadt nicht unbedingt ihre Schokoladenseite, da die Bahnstrecke das Zentrum mit seinen Parks und Badehäusern rechts liegen lässt. Dafür zeigt die Gründerzeitbebauung im Bahnhofsviertel ungeschminkt die gesamte Palette von topsaniert bis zum Endstadium des Verfalls. Auch das neoromanische Empfangsgebäude mit seiner einmalig schönen Ausmalung der Hallengewölbe verlangt sichtlich nach Maurerkelle und Malerpinsel. Das Bahnhofsareal mit seinen gerade einmal drei Bahnsteigen ist sehr beengt und wir verstehen jetzt besser, warum man dem Gü-

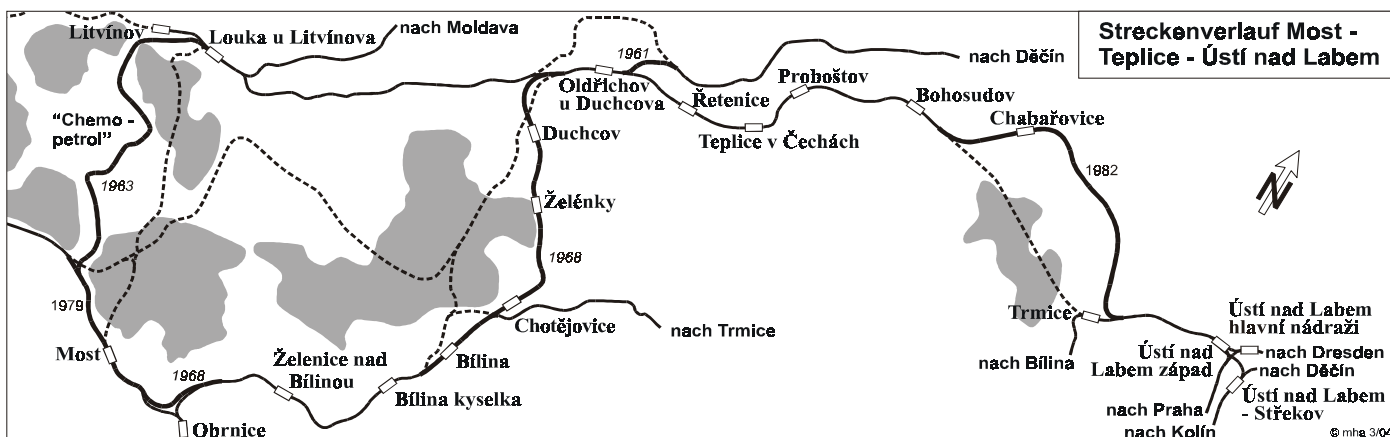
terverkehr die oben beschriebene Ausweichroute geschaffen hat.

Bei Probostov (Probstau) verlassen wir das von der Doubravka (Teplitzer Schlossberg, 393 m) überragte Weichbild des Badeortes. Blickfang auf dem Erzgebirgskamm gegenüber ist das Berghotel auf der Komari hurka (Mückentürmchen, 808 m). Von Bohosudov (Mariaschein) führt ein Sessellift da hinauf – übrigens der einzige, der den Höhenunterschied zwischen Gebirgsfuß und –kamm auf einmal überwindet. Die Talstation liegt unweit des Haltepunktes an der KBS 132, während es vom Bahnhof Bohosudov gut anderthalb Kilometer zu laufen sind.

Unsere Strecke schwenkt dann auf den letzten Neubauabschnitt mit dem Bahnhof Chabarovice (Karbitz). Das Städtchen stand schon auf der Liquidationsliste, doch beschloss man 1991, den Braunkohleabbau in angemessener Entfernung einzustellen.

Rechts steht in etwa 15 km Entfernung die ebene wie aus einem Mahlwerk herausgelaufene Kegelgestalt der Milesovka (Donnersberg, 837 m) mit ihrem Schlosschen auf dem Gipfel. Diese höchste Erhebung des Böhmisches Mittelgebirges ist wie alle Berge ringsum ein erloschener Vulkan. Dort, wo die ersten Ausläufer von Usti nad Labem (Aussig) beginnen, reicht der Blick hinüber in den rechtselbischen Teil des Gebirges zur Bukova hora (Zinkenstein, 683 m) mit dem Fernsehturm. Entlang der Bahn verläuft hier die Trasse der entstehenden Autobahn Dresden – Prag.

Inmitten der ausgedehnten Bahnanlagen von Usti nad Labem zapad (Aussig West) liegt rechts das „depo“ mit seinem frisch sanierten Ringlokschuppen, in dem der Großteil der auf der KBS 130 eingesetzten Eloks beheimatet ist. Links zieht sich ein riesiges Werk für chemische und metallurgische Erzeugnisse hin, gehört doch die Stadt zu den bedeutendsten Chemiestandorten Tschechiens. Die beiden rechten Bahnsteige des Westbahnhofs dienen dem Verkehr der rechten Elbtalstrecke mit dem Bahnhof Strekov (Schreckenstein), doch fahren die Personenzüge aus Richtung Chomutov grundsätzlich weiter zum diesseits gelegenen Hauptbahnhof. Die linkerhand sich ausbreitende Altstadt hat durch den Zweiten Weltkrieg und eine folgende Abrisswelle viel



an historischer Substanz eingebüßt. Ein Mahnmal eigener Art ist die unweit der Bahntrasse stehende Mariahimmelfahrtskirche aus dem 14. Jahrhundert mit ihrem schiefen Turm. Im Bombenhagel vom April 1945 neigte er seine Spitze um heute exakt 1,92 m aus der Lotrechten und konnte nur durch einen massiven Betonkern vor dem Einsturz bewahrt werden.

Wie in Teplice gibt es auch in Usti einen Obusverkehr. Der Bahnhof selbst präsentiert sich als noch unsanierte Insel inmitten des in Tschechien fast fertig ausgebauten Elbtalkorridors von Dresden nach Prag. Immerhin hat das Empfangsgebäude seine dringende Verjüngungskur beinahe schon hinter sich. Usti ist EC-Systemhalt und so kann man nach Lust und Laune im Zweistundentakt (mit einer Mittagslücke) weiter in Richtung Prag – Wien/ Budapest oder Dresden – Berlin – Hamburg – Westerland/Aarhus gelangen.

Text: Matthias Hansen



Ober: 751 101 und 751 159 überqueren am Abend des 29.03.02 mit einem Holzzug die Egerbrücke in Klasterec. Foto: C. Sacher

Links: Herbststimmung im Egertal am Abend des 09.11.03. 750 326 passiert mit dem „Postzug“ Nex 57411 nach Praha-Liben den Bahnhof der kleinen Ortschaft Vojkovice. Foto: O. Heckmann

Links unten: Die Rampe von Hajek hat auch nach dem Ausscheiden der „Sergejs“ noch einiges zu bieten. Zwei „Bardotkas“ der Baureihe 751 mit einem Bunkerzug an der westlichen Rampe kurz vor dem Scheitelpunkt Hajek. Foto: O. Heckmann (03.01.04)

Unten: 750 338 am 18.09.03 im Lokwechselbahnhof Kadan, im Hintergrund steht schon die 749 081 mit einem gemischten Güterzug. Foto: C. Sacher

