

Eisenbahnbrennpunkt Ústí nad Labem

FE-Reporter vor Ort



Pünktlich um 10:48 Uhr verlässt die Zweisystemlok 363 081 mit dem R 608 „Svatava“ von Prag nach Cheb den Bahnhof.
(Alle Fotos in diesem Artikel: Thomas Estler, 12.11.2011)
Die Führung des Regionalzugs 6947 nach Roudnice nad Labem ist Aufgabe des „City-Elefanten“ 471/071/971 051.





Überragt vom Marienfelsen fährt die 162 019 mit ihrem Schnellzug R 781 „Střekov“ von Děčín nach Prag in Ústí nad Labem ein (oben). Ein bekanntes Gesicht in tschechischen Diensten: Die ER 20-010 von MRCE-Dispolok ist derzeit an die AWT (Advanced World Transport, Ostrava) vermietet und durchfährt mit Ihrem Sondergüterzug den Bahnhof (unten).



Thomas Estler

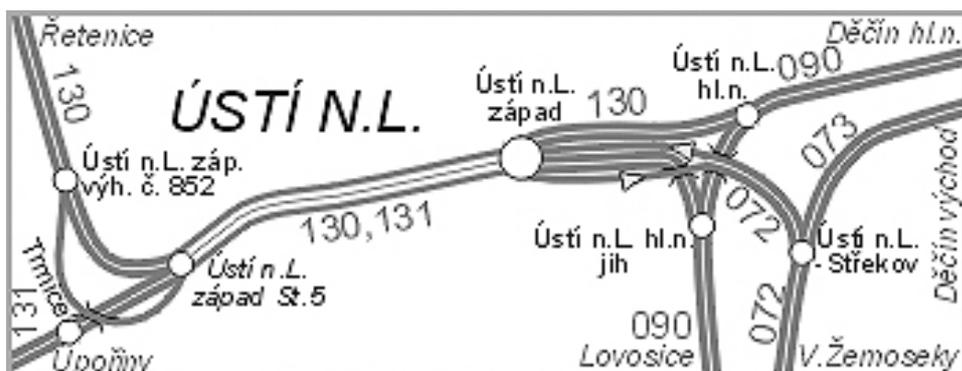
Eisenbahnbrennpunkt Ústí nad Labem

FE-Reporter vor Ort

Mit „Eisenbahnbrennpunkt XXX – FE-Reporter vor Ort“ soll eine neue Serie gestartet werden, die interessante Bahnhöfe und Strecken mit Text und vor allem mit Bildern vorstellt. Den Anfang macht nun der tschechische Bahnknoten Ústí nad Labem (Aussig/Elbe), der schöne Motive und einen abwechslungsreichen Betrieb bietet.

EIN WICHTIGER BAHNKNOTEN

Die links der Elbe verlaufende Bahnstrecke Prag – Děčín (KBS 090) bildet den Teil der internationalen Magistrale von Berlin nach Wien. Von Westen mündet die Strecke (KBS 130) von Nürnberg über Cheb (Eger) und Chomutov (Komotau) in diese ein. Rechts der Elbe befindet sich die Bahnstrecke Kolín – Děčín (KBS 072/073), welche vor allem als tschechische Güterverkehrsmagistrale dient.



EIN BISSCHEN GESCHICHTE

Strecke Prag – Děčín:

Ein erster Anschluss an das Eisenbahnnetz erfolgte in Aussig/Elbe (Ústí nad Labem) am 1. Oktober 1950 mit der Strecke Prag – Bodenbach (Děčín), welche ursprünglich als Teil der österreichischen k.k. Nördlichen Staatsbahn erbaut und betrieben wurde. Sie verläuft von Prag entlang der Moldau und der Elbe bis in die

nordböhmisches Stadt Děčín (Tetschen-Bodenbach). Sie ist heute als KBS 090 Teil des Paneuropäischen Verkehrskorridors IV und des TEN-Korridors Nr. 22 (Athen – Nürnberg/ Dresden). Eine besondere strategische Bedeutung kam der Strecke im Zweiten Weltkrieg zu. Bis zum Kriegsende war sie wegen ihrer Frontferne für den Güterverkehr im deutschen Machtbereich nutzbar. Direkte Kriegseinwirkungen gab es lange Zeit

nicht. Die Aussiger Bahnanlagen wurden erst bei den Luftangriffen am 17. und 19. April 1945 schwer beschädigt. Nach Ende des Zweiten Weltkriegs verblieb die Strecke vollständig bei den ČSD, welche bis 1986 die Gesamtstrecke vollständig mit 3 kV= elektrifizierten.

Strecke Aussig – Chomutov:

Zur Abfuhr der im Nordböhmisches Becken um Teplitz geförderten Braunkohle zum Elbhafen Aussig eröffnete die k.k. privilegierte Aussig-Teplitzer Eisenbahn (ATE) am 20. Mai 1858 ihre zweigleisige Bahnstrecke (KBS 130) von Aussig nach Teplitz (Teplice). Zügig ging es dann weiter in Richtung Komotau (Chomutov), um auch die Kohlegruben um Dux (Duchcov) und Brüx (Most) anzubinden.



Beim Umsetzen erwischt: Dieseltriebwagen 843 017, der um 11:27 Uhr ohne Halt bis Děčín und dann weiter nach Liberec zurückfahren wird.

Bis 1964 hatten die ČSD die für den Kohlenverkehr nachwievor unentbehrliche Strecke von Aussig aus bis Třebošice (Triebšütz) mit 3 kV= elektrifiziert. Von Cheb aus wurde ab 1968 Richtung Aussig mit dem modernen Wechselstromsystem 25 kV/50 Hz elektrifiziert. Der durchgängige elektrische Zugbetrieb über die Gesamtstrecke am 28. Dezember 2006 eröffnet, wobei sich die Systemtrennstelle zwischen 3 kV= und 25 kV/50 Hz Wechselstrom zwischen den Bahnhöfen Kadaň-Prunéřov und Klášterec nad Ohří.



Mit dem vormittäglichen Schnellzug von Kolín überquert eine Lok der Baureihe 163 die Elbebrücke.

Strecke Kolín – Děčín:

Schon Ende der 1860er Jahre planten deutsche Wirtschaftskreise eine direkte Verbindung von Berlin nach Wien über Reichenberg (Liberec). Österreich forderte ergänzen eine kurze Verbindung von Wien mit den Häfen der Ostsee und Nordsee, welche auch die mittelböhmischen Kohlengruben und Zuckerfabriken anschließen sollte.

Am 26. Juli 1870 wurde die k.k. priv. Oesterreichische Nordwestbahn (ÖNWB) ins Leben gerufen, um eine zweite Nord-Südverbindung in Böhmen zu bauen. Schon 1874 war mit der Strecke Wien – Kolín – Nymburg (Nymburk) – Lissa (Lysá nad Labem) – Schreckenstein (Ústí nad Labem Střekov) – Tetschen (Děčín) die Hauptstrecke der ÖNWB fertiggestellt, die im Bereich Kolín – Tetschen auch als Elbetalbahn bezeichnet wird.

Nach dem Ende des Zweiten Weltkriegs spielte der Abschnitt Ústí nad Labem Střekov – Děčín wegen der veränderten Verkehrsströme zunächst keine größere verkehrliche Rolle mehr. Der Abschnitt Ústí nad Labem Střekov – Kolín wurde in den 1950er Jahren hingegen als Teil der tschechoslowakischen Hauptverkehrsachse Košice – Chomutov zweigleisig ausgebaut und bis 1958 elektrifiziert. Bis 1963 kam dann auch der Abschnitt Ústí nad Labem Střekov – Děčín východ unter Fahrdraht. Lediglich die Weiterführung nach Děčín-Prostřední Žleb und damit die Verbindung nach Deutschland wurde erst 1987 elektrifiziert.

Strecke Ústí nad Labem-Střekov – Ústí nad Labem západ:

Die Bahnstrecke Ústí nad Labem-Střekov (Aussig-Schreckenstein) – Ústí nad Labem západ (Aussig-ATE-Bahnhof) wurde ursprünglich durch die k.k. privilegierte Oesterreichische Nordwestbahn (ÖNWB) als kurze Verbindungsbahn zwischen deren Hauptlinie und dem Netz der k.k. privilegierten Aussig-Teplitzer Eisenbahn (ATE)

bis 1874 erbaut und betrieben. Einen wesentlichen Bestandteil dieser kurzen Verbindung bildet die Eisenbahnbrücke über die Elbe. Als Teil der tschechoslowakischen Hauptverkehrsachse Košice – Chomutov wurde dieser kurze Abschnitt 1957/58 zweigleisig ausgebaut und elektrifiziert. Die alte Elbbrücke von 1874 wurde dabei durch ein neues Bauwerk einige Meter flussabwärts ersetzt.



Den Schnellzug R 617 „Krušnohor“ von Cheb nach Prag hat in Ústí nad Labem gerade die 150 225 vom Depot Prag übernommen.



Vor einem Kohlenleerzug in Richtung Komotau macht sich bei Ústí nad Labem-Střekov die 123 024 nützlich (oben), während kurze Zeit später aus der Gegenrichtung die 123 023 mit ihrem vollbeladenen Kohlenzug vorbeidonnert und die Burgruine Schreckenstein sowie die Elbeschleuse hinter sich lässt (unten).





Die Szenerie um Střekov vom linken Elbeufer aus:
Oben passiert eine Lok der Baureihe 123 in neuer Lackierung die Ruine Schreckenstein, während unten schon der nächste Kohlenleerzug Richtung Komotau von der 122 014 geführt wird.



BAHNHÖFE UND BETRIEB

Ústí nad Labem besitzt insgesamt vier Bahnhöfe, ziemlich viele Gleisanlagen und ein entsprechend hohes Schienenverkehrsaufkommen. Von Nordosten aus Richtung Děčín kommt als erstes der Haltepunkt Ústí nad Labem sever (Aussig Nord, früher Aussig-Schönpriesen), der sich im Vorort Krásné Březno befindet. Wichtigster und auch fotografisch interessantester Bahnhof und auch Eurocity-Halt ist der dann folgende Hauptbahnhof Ústí nad Labem hl.n., der in einer Kurve liegt. Er wurde bei dem Jahrhundert-Hochwasser der Elbe im Sommer 2002 stark in Mitleidenschaft gezogen. Bis 2007 erneuerte und modernisierte man daher die Gleis- und Bahnsteiganlagen. Moderne, überdachte Bahnsteige prägen seitdem das Bahnhofsbild.

In 2012 soll es an den nächsten Bauabschnitt gehen. Dabei soll das Empfangsgebäude komplett umgebaut werden und eine gläserne Ladenstraße erhalten. Das Gebäude wird bis auf die Außenmauern komplett entkernt. Auf der elbseitigen Bahnhofseite werden zahlreiche Parkplätze entstehen. Ferner plant hier die Stadt Ústí für rund sieben Mio. Euro eine Fußgängerzone mit Geschäften. Eine neue Unterführung wird das Empfangsgebäude, das neue Areal und die Bahnsteige miteinander verbinden.

Vom Hauptbahnhof gelangt man entweder zu Fuß oder über eine kurze Verbindungs-

bahn nach Ústí nad Labem západ (Westbahnhof, früher Aussig ATE). Hier schließen sich die riesigen Anlagen des Güterbahnhofs Ústí nad Labem západ an. Ebenso befindet sich hier ein Bahnbetriebswerk der ČD Cargo (CDC), an dessen Eingang die 121 059 als Denkmal (mit falscher Nummer E 469.110) aufgestellt steht. Das Bw besitzt einen großen Lokbestand mit folgenden Baureihen (und Stückzahlen): 110 (7), 111 (9), 121 (6), 122 (44), 123 (29), 163 (13), 363 (10), 372 (9), 703 (2), 704 (1), 708 (1), 730 (8), 731 (9), 742 (71), 743 (10), 750 (4), 753 (38), 755 (2) und 799 (3).

Nur vom Westbahnhof aus ist über eine spektakuläre Eisenbahnbrücke das Ostufer der Elbe mit vierten Bahnhof Ústí nad Labem-Střekov (Aussig-Schreckenstein) zu erreichen. Er liegt an der rechtselbischen Strecke Kolín – Děčín, die vorwiegend dem Güterverkehr dient. Einige Kilometer südlich führt die Strecke direkt am Elbufer unterhalb der Burgruine Střekov (Schreckenstein) vorbei, eine der schönsten Fotostellen in Tschechien und von beiden Elbufern umsetzbar.

Das ganze Treiben von oben und eine hervorragende Fotostelle für die Elbebrücke bietet das Větruše-Schlösschen auf der Ferdinandshöhe. Der beliebte Aussichtspunkt liegt unmittelbar südwestlich des Hauptbahnhofs (das gelbe Gebäude mit dem Turm auf dem Berg). Zu Fuß benötigt man etwa 20 Minuten für Aufstieg, ganz Faule können jedoch auch die neue

Gondelbahn vom Forum-Einkaufszentrum beim Hauptbahnhof benutzen.

Den Betrieb auf der Strecke Prag – Děčín wird von den stündlich verkehrenden Schnellzügen (meist bespannt mit der Baureihe 162) sowie den zweistündlichen EC (Baureihe 371) geprägt. Daneben benutzen natürlich auch Güterzüge (Baureihen 163, 372, Traxx) die linke Elbestrecke. Im Regionalverkehr fahren u.a. die „City-Elefanten“ der Baureihe 471. Mit den zweistündlichen Regionalzügen zwischen Liberec (Reichenberg), Děčín und Ústí laufen die Dieseltriebwagen der Baureihe 843.

Die zweistündlich zwischen Prag und Cheb verkehrenden Schnellzüge müssen in Ústí Kopf machen. Von/bis Prag werden sie von Elloks der Baureihe 150.2 gezogen, zwischen Ústí und Cheb kommen Zweisystemloks der Baureihe 363 zum Einsatz.

Nicht im Hauptbahnhof sondern im Westbahnhof beginnen die zweistündlichen Schnellzüge (Baureihe 163) nach Kolín. Die schweren Kohlenzüge (Baureihen 121/122/123) aus Richtung Chomutov fahren ebenfalls nur durch den Westbahnhof, queren dann die Elbe und dann den Bahnhof Střekov.

Nur zweistündlichen Lokalverkehr sehen die Strecken Ústí nad Labem-Střekov – Děčín sowie Ústí nad Labem hl.n. – Bílina, welchen auf beiden Strecken „Brotbüchsen“ der Baureihe 810 bewältigen.



Wegen dem in der Kurve liegenden Bahnsteig musste der Lokführer der 317 004 vor dem EC 172 „Vindobona“ extra aussteigen, um den Abfahrtsbefehl nicht zu verpassen.