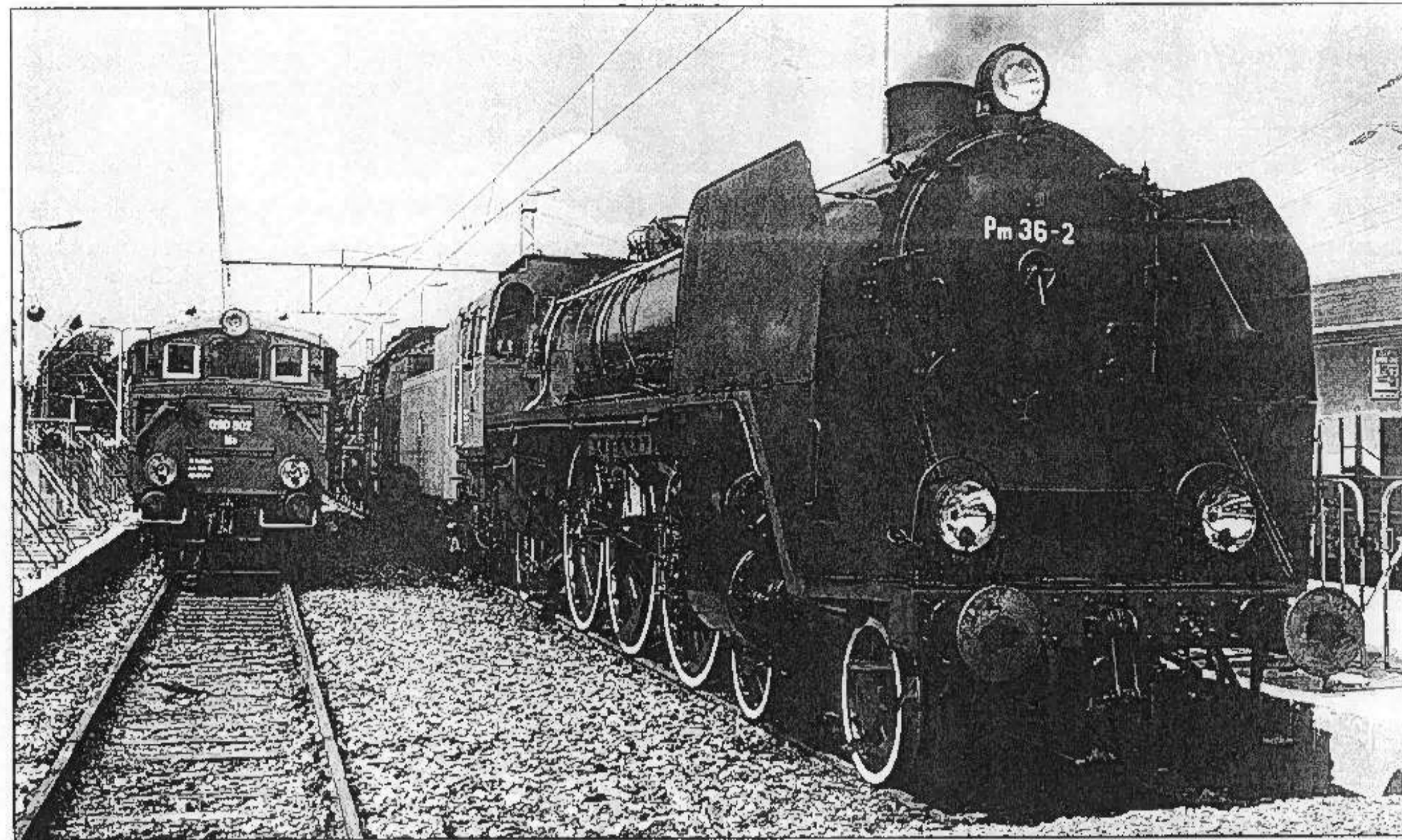


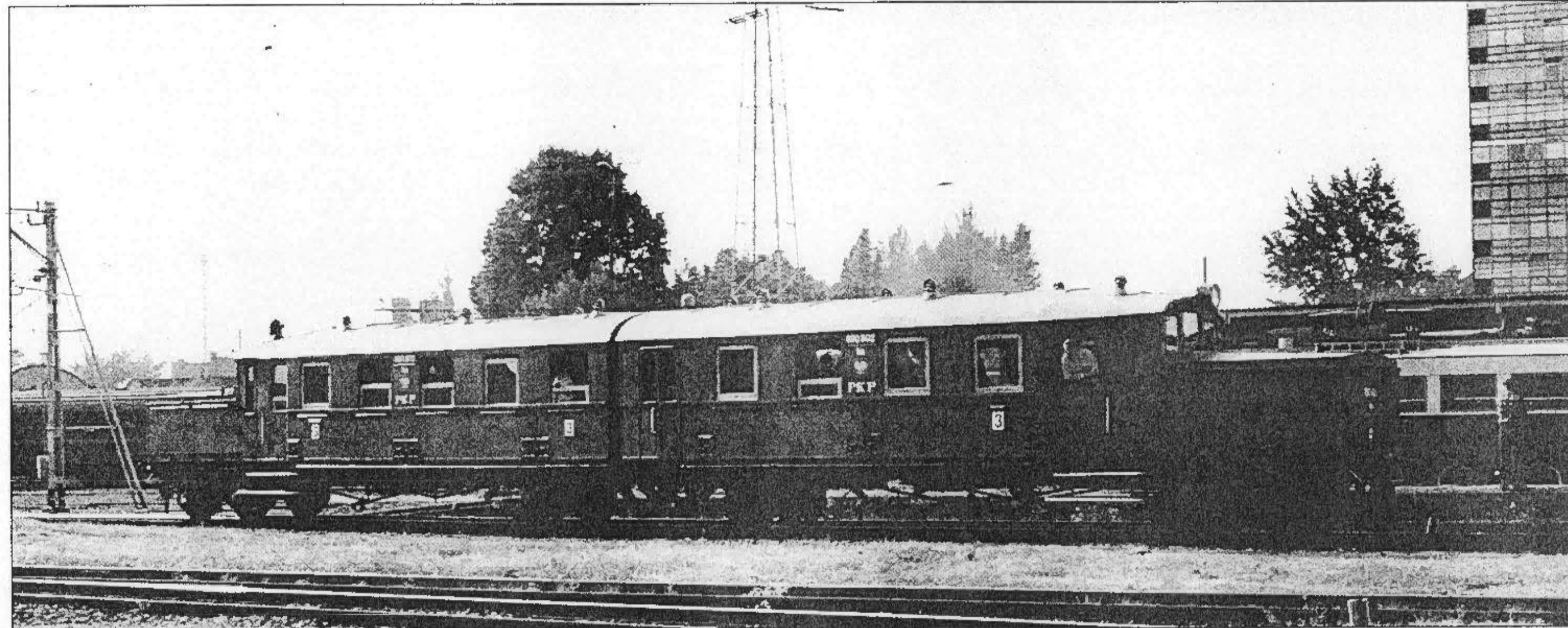
# Bahnjubiläum in Polen

Bei den 150-Jahr-Feiern in Warschau öffneten die Museumsdepots ihre Schatzkammern.

Am 14. Juni 1845 wurde das erste auf polnischem Gebiet gelegene Teilstück der Warschau-Wiener Eisenbahn eröffnet: der 30 km lange Abschnitt von Warschau nach Grodzisk Mazowiecki. Es war die erste polnische Eisenbahn, auch wenn es damals keinen souveränen polnischen Staat gab. Große Teile des heutigen Polen gehörten zu Preußen, Österreich und Rußland. Doch die Initiative zum Bau kam von den Polen, die die Strecke auch



090 802 und Pm 36-2 hatten in Warschau ihren ersten Auftritt nach der Aufarbeitung.



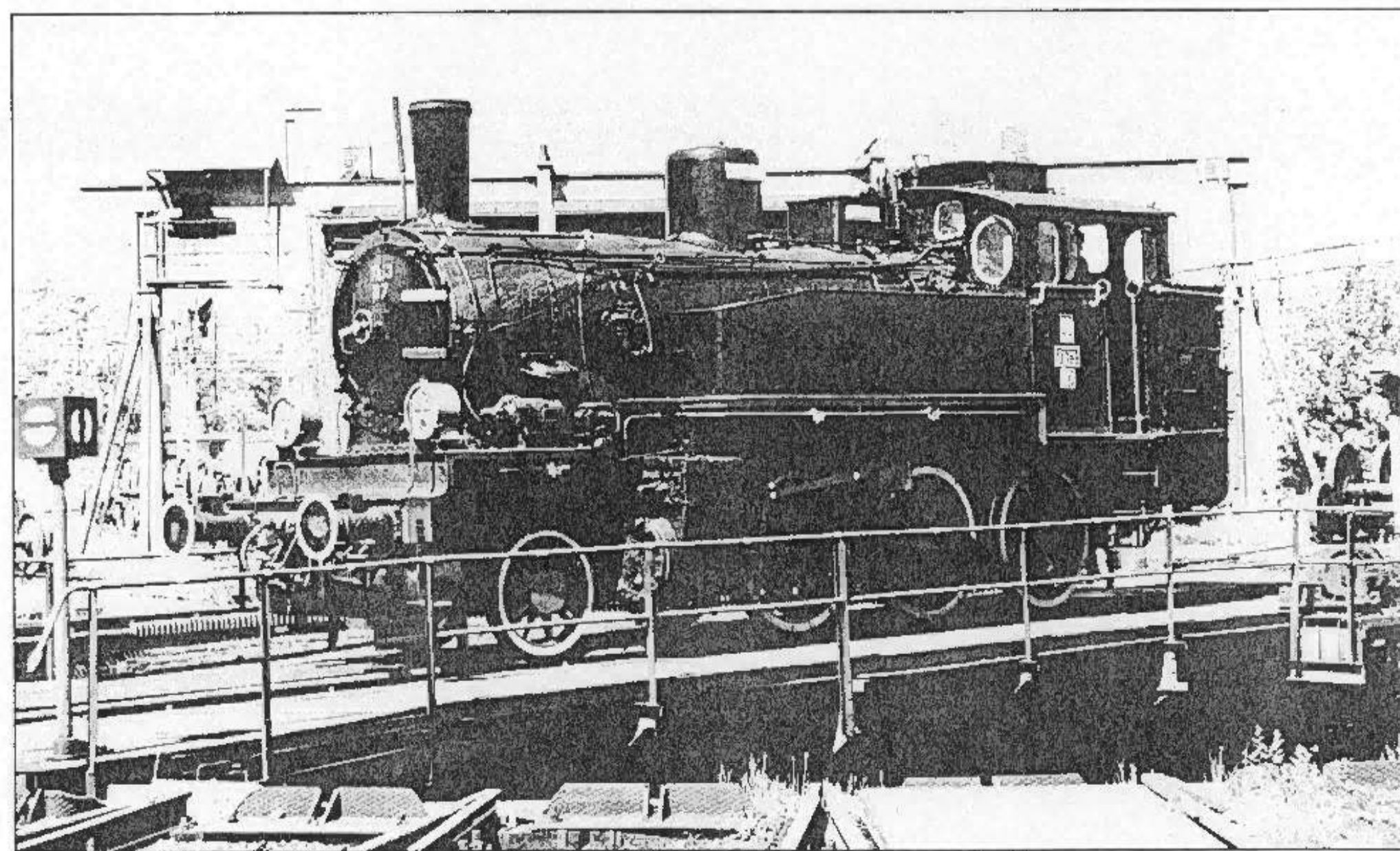
Zu den Überraschungen der Parade gehörte der restaurierte Wittfeld-Akkutriebwagen 090 802, der letzte seiner Art.

Sliwa

finanzierten, bauten und betrieben. Nicht auf ursprünglich polnischem Territorium lag dagegen die 1842 eröffnete Linie Breslau-Ohlau (im Mai 1992 als 150jähriges Jubiläum der Bahn auf heutigem polnischem Gebiet gefeiert).

Zur Jubiläumsfeier vom 11. bis 18. Juni 1995 wurde auf dem Bahnhofsgelände von Warschau Glowna ein Großaufgebot an historischen und modernen Eisenbahnfahrzeugen gezeigt. Aus mehreren Museumsdepots waren betriebsfähige Dampflok angereist, hinzu kamen die in letzter Zeit neu aufgearbeiteten Maschinen. Daneben wurden mehr als 30 nicht betriebsfähige Loks aus der Sammlung des Eisenbahnmuseums Warschau (em 9/94) ausgestellt, ergänzt durch Fahrzeuge anderer Bahndirektionen.

Hauptanziehungspunkt bildeten natürlich die betriebsfähigen Dampflok, die auf der Lokparade (siehe Kasten) und bei Sonderfahrten eingesetzt waren. Bei der Parade wurden drei Fahrzeuge erstmals gezeigt: die Dampflok



Unter Dampf ist wieder die TKi 3-87, früher 91 1041, der Posener Eisenbahnfreunde. Pyssa

Pyssa



Der Gast aus Frankreich: TGV 4522 auf Sonderfahrt in Warschau am 16.6.95

Pm 36-2 und TKi 3-87 (ex 91 1047) sowie der Akkutriebwagen 090 802 der Bauart Wittfeld.

Die Pm 36-2 war vom Ausbesserungswerk Pila (Schneidemühl), wo sie einen neuen Kessel erhalten hatte, direkt nach Warschau gekommen; ihre künftige Heimat ist das Museumsbahnbetriebswerk Wolsztyn (Wollstein). Von dieser polnischen 2'C1'-Schnellzugbauartreihe wurden 1937 nur zwei Exemplare bei Chrzanów gebaut. Die Pm 36-1 hatte eine Stromlinienverkleidung (em 10/94), wurde nach der Besetzung Polens von der Deutschen Reichsbahn als 18 601 bezeichnet, blieb nach dem Zweiten Weltkrieg in der UdSSR und soll dort 1952 verschrottet worden sein. Die ohne Stromschale gebaute Pm 36-2 war bei Kriegsende in Österreich stationiert, kam erst 1947 nach Polen zurück und wurde neu als Pm 36-1 eingereiht. Nach ihrer Aufarbeitung trägt sie jetzt wieder die Ursprungsnummer.

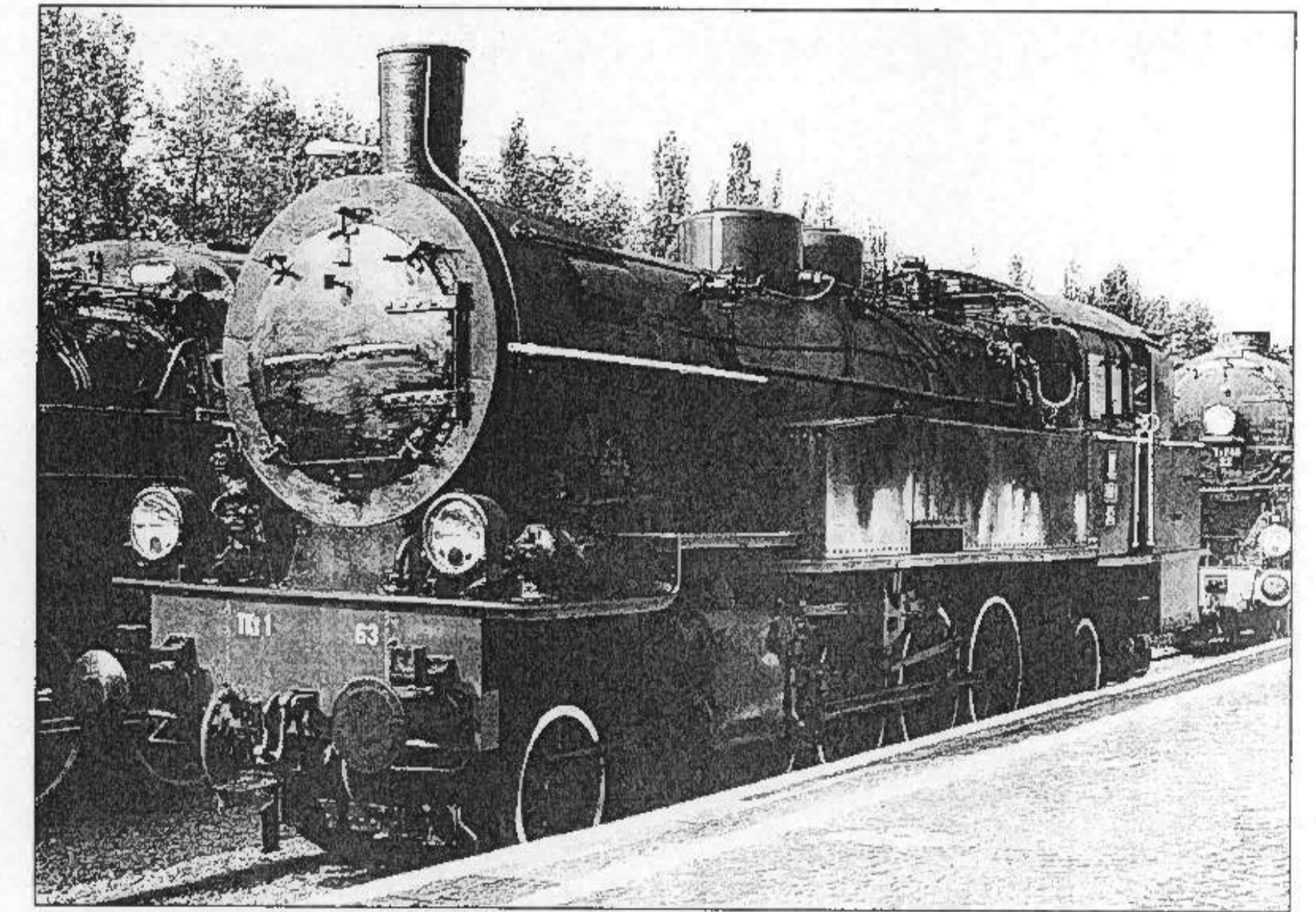
Die TKi 3-87, eine preußische T 9.3 (ex KPEV „7247 Posen“ bzw. 91 1041), war nach dem

## Teilnehmer der Warschauer Dampflok-Parade

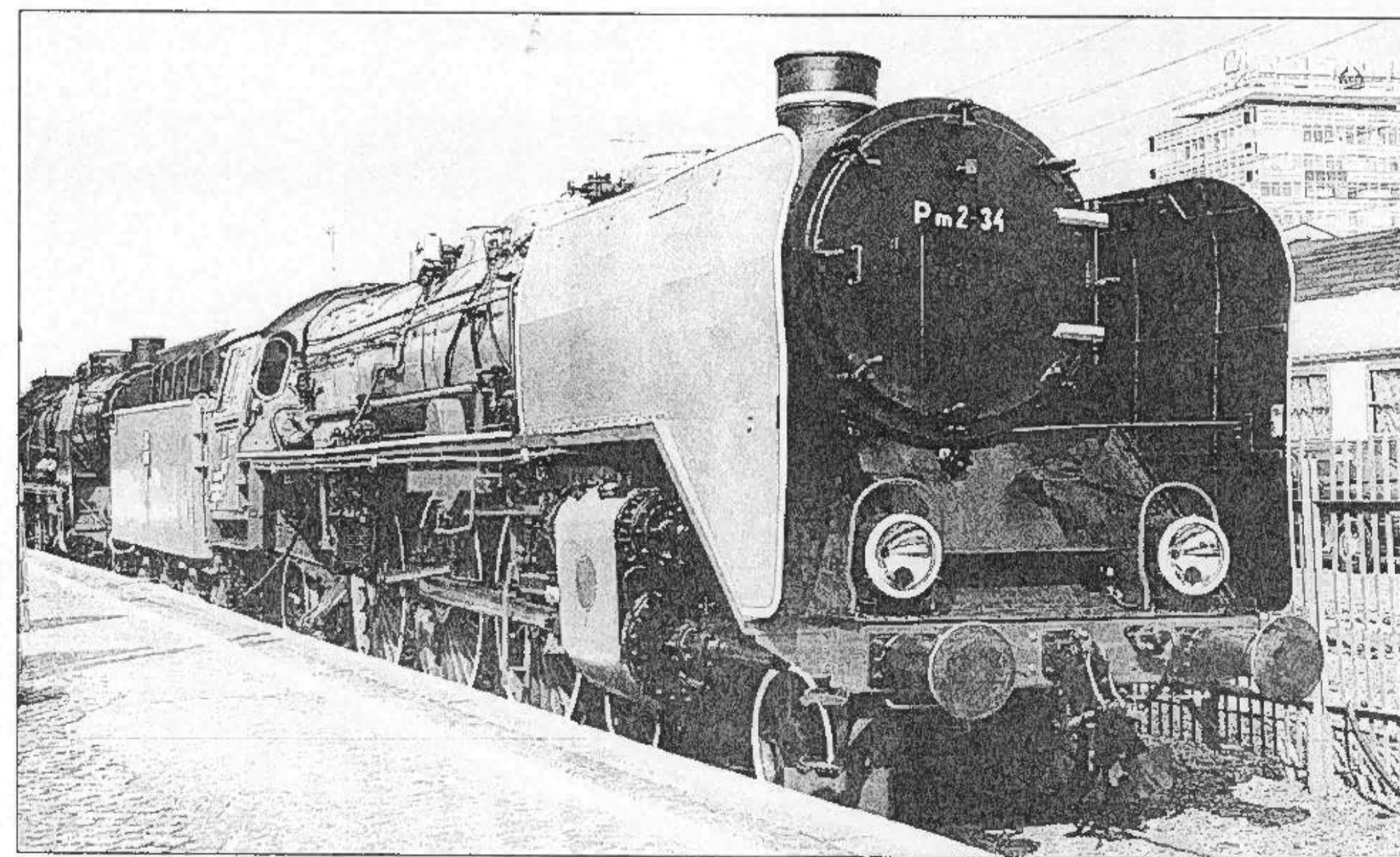
Lok	Herst./Jahr	Heimat-Bw	früher
Pm 36-2	Chrzanów 1937	Wolsztyn	DR 18 602
Pt 47-112	Cegielski 1949	Jaworzyna Sl.	
OI 12-7	StEG 1912	Sucha Besk.	BBÖ 429.195
Ok 22-31	Chrzanów 1929	Wolsztyn	DR 38 4536
Ok 1-359	Schwartzk. 1917	Wolsztyn	DR 38 2155
OKz 32-2	Cegielski 1934	Sucha Besk.	DR 95 303
OI 49-3	Chrzanów 1951	Elk	
TKt 48-191	Chrzanów 1957	Sucha Besk.	
Tr 5-65	O & K 1921	Jaworzyna Sl.	DR 56 511
Tr 12-25	Floridsdorf 1921	Sucha Besk.	BBÖ 270.
Ty 2-1279	Schwartzk. 1943	Elk	DR 52 6051
Ty 3-2	Schichau 1944	Wolsztyn	DR 42 1427
Ty 42-107	Cegielski 1946	Rybnik	
Ty 45-379	Cegielski 1949	Wolsztyn	
Ty 51-223	Cegielski 1957	Wolsztyn	
TKi 3-87	Union Kbg 1908	Wolsztyn	DR 91 1041

### Als ausländische Gäste:

23 105 (DB AG), 475.196 (Slowakei), 498.106 (Tschechien), 33.132 (Österreich)



Nicht betriebsfähig ist die TKt 1-63 (ex 93 108), eine 1916 von Hohenzollern gebaute preußische T 14.



Ein Schmuckstück der Warschauer Ausstellung war Pm 2-34, die frühere 03 273. Stettner (4)

Krieg in Polen geblieben. Von 1964 bis zur Abstellung 1972 fuhr sie bei einem Kartoffelverarbeitungsbetrieb nahe Posen. 1988 kauften Posener Eisenbahnfreunde die TKi 3, die mit ihren 87 Jahren nun die älteste betriebsfähige Dampflok des Landes ist. Die Posener Eisenbahnfreunde suchen zu ihrer Lok jetzt Informationen aller Art und Fotos aus der Zeit vor 1945 (Zuschriften bitte an Waldemar Sliwa, Suebenstraße 4, 44263 Dortmund).

Der einzige noch existierende Wittfeld-Akkutriebwagen (em 4/94) konnte mustergültig restauriert auf der Parade bewundert werden. Sobald die Betriebszulassung von der Polnischen Staatsbahn PKP erteilt ist, kann der frühere preußische Speichertriebwagen für Sonderfahrten eingesetzt werden.

Ein reizvoller Kontrast zur Nostalgie bildete ein moderner französischer Mehrsystem-TGV. Der Hochgeschwindigkeitszug absolvierte mehrere Sonderfahrten, an denen man mit PKP-Fahrkarten zum Regelpreis teilnehmen konnte. **Alfons Stettner, Waldemar Sliwa**