

# Das Album „Reschitza – die Lokomotive mit der Nr. 1000“

## Die Geschichte der Tausend Dampflokomotiven

LIVIA MAGINA



Lokomotive 150.105,  
Ansicht während der Verlegungsarbeiten.  
Desch (Dej) 1992, Foto FLORIN NAN.

### Livia Magina

Wissenschaftliche Mitarbeiterin am  
Banater Montanmuseum Reschitza.

**I**N DEN Jahren der industriellen Revolution hat die Industrie von Reschitza mehrere technikgeschichtliche Pionierleistungen für das vormalige Ungarn und heutige Rumänien erbracht, darunter die Herstellung der ersten Eisenbahnschienen im Jahr 1852 und der ersten Lokomotive.

Im Jahr 2022 ist es 150 Jahre her, dass die erste Dampflokomotive in der Werkstatt der Maschinen- und Radatzfabrik der STEG gebaut wurde. Von dieser Premiere in Südosteuropa an bis zum Jahre 1964, als die Produktion von Dampflokomotiven zugunsten von Dieselmotoren eingestellt wurde, wurden im Reschitza-Werk insgesamt 1461 Dampflokomotiven gebaut. Ein besonderer Augenblick dieser Entwicklung war im September 1955, als die Lokomotive 150.105 die Maschinenfabrik Reschitza verließ: Sie war die tausendste hier gebaute Dampflokomotive.

Die Produktion im ganzen Land, wie auch der Bau dieser Lokomotive,

war Teil eines umfassenderen wirtschaftlichen und politischen Prozesses, den Rumänien nach dem Krieg durchlief. Die Strukturierung des Wirtschaftslebens durch Fünfjahrespläne und die Absteckung des politischen Lebens durch Einparteienkongresse waren die koordinierenden Kräfte der Nachkriegszeit. Vielleicht ist es symbolisch, dass diese Lok 1000 die Werkstätten der Lokomotivfabrik im Herbst jenes Jahres verließ, in dem der Fünfjahreszeitraum endete. Obwohl die Presse schon traditionell auf die Produktionserfolge hinwies, erschien in der Lokalzeitung *Flamura roșie*<sup>1</sup> (Die Rote Fahne) ein einziger Artikel über den Lokomotivbau – als Vorschau auf die Veranstaltung am 23. August dem damaligen Nationalfeiertag, gewidmet der „Befreiung vom Faschismus“ später der „antifaschistischen und antiimperialistischen nationalen und sozialen Befreiungsrevolution“ hinter der sich so gut die Morde und Willkürakten der Kommunisten tarnen konnten. Ein einzelner Artikel (mit demselben Inhalt) erschien am selben Tag auch in der Regionalzeitung *Drapelul roșu*<sup>2</sup> (Die Rote Flagge).

Zu diesem Anlass wurde die Lokomotive anders als üblich olivgrün lackiert und mit einem schwedischen Pflug ausgestattet. Sie war die schnellste ihrer Zeit, erreichte eine „Höchstgeschwindigkeit“ von 80 km/h und war zum Ziehen von CFR-Güterzügen bestimmt. Die Ausfahrt aus dem Werk wurde in der Landschaft des Lokomotivwerks verewigt, unter dem „Blick“ der fahrenden Brücke, als das Nummernschild 1000 angebracht wurde.

Am 28. September 1955 wurde die Übernahme durch die CFR unterzeichnet, mit dem Hinweis, dass die nächste „interne Kaltdrucküberholung“ in fünf Jahren, d.h. im September 1960,<sup>3</sup> erfolgen würde. Laut Fahrtenbuch erfolgte die erste Fahrt der Lokomotive 150.105 zum Depot Klausenburg, wo sie am 2.11.1955 eintraf. Im Mai 1974 wurde sie im Depot Deesch-Triage ausgemustert, von wo sie im Herbst 1991 auf Initiative von Herrn Florin Nan zur Restaurierung geschickt wurde, um in Deesch ein Lokomotivmuseum auf die Beine zu stellen. Seit 1992 ist die in Reschitza gebaute Paradelokomotive 150.105 ein Museumsstück.

Die Dampflokomotiven des Typs 1E-h2 mit der Baureihe 150.000, die den Spitznamen „Decapod“ trugen, wurden ab 1946 in Reschitza nach deutschem Vorbild mit gemischter Kohle- und Ölfuehrung hergestellt. Sie hatten eine Spurweite von 1435 mm und waren ausschließlich für den Transport von Güterzügen bis zu 1200 Tonnen auf den schwersten Eisenbahnstrecken vorgesehen. Zwischen 1946 und 1960 wurden 261 dieser Lokomotiven gebaut. Obwohl der Hauptnutznießler die Rumänischen Eisenbahnen waren, gingen 1958 10 Lokomotiven dieser Serie in die Volksrepublik China und ein Jahr später 24 Lokomotiven in die Demokratische Volksrepublik Korea; eine Werkslokomotive wurde von der Deutschen Demokratischen Republik angefordert und die

letzten beiden Lokomotiven dieser Serie wurden 1964 an die Demokratische Volksrepublik Vietnam geliefert.<sup>4</sup> Im Jahr 1955 wurden 45 Lokomotiven dieser Baureihe gebaut. Technisch gesehen war die Lokomotive mit einem Tender mit fünf Kuppelachsen und einer Laufachse ausgestattet. Einige technische Merkmale der Baureihe deuten auf eine leistungsstarke Lokomotive hin: Die Höchstgeschwindigkeit betrug 80 km/h (während in den 1950er Jahren Lokomotiven für den Güterverkehr eine Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h erreichten) bei einer Leistung von 1700 ps, einem Leergewicht von 86,85 Tonnen und einer Gesamtlänge von 22240 mm.

In der Fotosammlung des Banater Montanmuseums aus Reschitza (Signatur 194/1955) befindet sich ein Fotoalbum, das das Ende der Produktion der Lokomotive 150.105 markiert. Das Album wurde von Frau Lenuța Șiclovan erworben und enthält 62 Schwarz-Weiß-Fotos, auf denen die beiden in Reschitza hergestellten Lokomotivtypen abgebildet sind, sowie, entsprechend der Tradition, das Personal, das an der Produktion der Lokomotive 150.105 beteiligt war.

In den Nachkriegsjahren hatte die Lokomotivfabrik den Status einer Abteilung innerhalb der Fabriken von Reschitza. Im Jahr 1955 wurde die Abteilung von Chefsingenieur Mircea Popovici geleitet, der von Ingenieur Victor Körmöczy unterstützt wurde. Die beiden Hallen, die Montagehalle und der Kesselraum, bildeten praktisch das Labor der Abteilung. Die Montagehalle wurde vom Vorarbeiter Francisc Crenianu koordiniert und der Leiter des Kesselraums war Ing. Alexandru Bululete. Die Tests an der Lokomotive wurden von Gheorghe Vădeanu durchgeführt.

Neben den Fotografien, die 1955 von den Mitarbeitern aufgenommen wurden, stellt eine große Anzahl von Fotos eine Art Geschichte der im Laufe der Zeit in Reschitza hergestellten Lokomotiven dar, sowohl der Werkslokomotiven als auch der Tender verschiedener Typen.



Die Belegschaft der Lokomotivfabrik



Führungspersonal

Die Geschichte der tausend Lokomotiven beginnt in den STEG-Werkstätten in Reschitza,<sup>5</sup> wo zwischen 1871 und 1873 die ersten drei dampfbetriebenen Schmalspurlokomotiven für den innerbetrieblichen Einsatz – *Resicza*, *Bogsan* und *Hungaria* –, gebaut wurden, wobei letztere auf der Weltausstellung 1873 in Wien vorgestellt wurde. Alle drei wurden nach dem Vorbild der *Szekul-Lokomotive* gebaut, die 1871 von dem schottischen Ingenieur John Haswell aus der Wiener Fabrik gebracht wurde. Erst Anfang 1923 wurde das neue Werk, das speziell für die Reparatur und den Bau von Lokomotiven bestimmt war, in Betrieb genommen. Die Lokomotivfabrik, die später als Dieselmotorenhalle diente, verfügte über einen Kesselraum und eine Montagehalle und war voll-



Führungskräfte der Lokomotivfabrik



Reschitzaer Arbeiter feiern die Fertigstellung der Lokomotive mit der Nr. 1000.  
Foto: Arhiv des Instituts zur Untersuchung der Verbrechen des Kommunismus, Lokomotive 1000, Signatur 194/1955.

ständig mit Maschinen aus den Reschitza-Werken ausgestattet. 1926 wurde in den Reschitza-Werken (Uzinele și Domeniile Reșița oder UDR) die erste Lokomotive der Baureihe 50.100 in Rumänien gebaut, die unter der Baureihe 50.243 registriert und „Regele Ferdinand“ (König Ferdinand) benannt werden sollte. Seit 1928 stellte das Malaxa Werk in Bukarest auch Dampflokomotiven her und wurde so zum Hauptkonkurrenten auf dem rumänischen Markt. Die hundertste Dampflokomotive der Malaxa Werke wurde 1930 in Betrieb genommen, trotz der Großen Depression, der schweren Wirtschaftskrise. Bis 1960 wurden in Rumänien 1207 Dampflokomotiven gebaut, davon 10 Normalspur- und drei Schmalspurlokomotiven, von denen 797 allein in Reschitza gebaut wurden. Die Dampflokomotiven, die bis 1980 bei der CFR im Einsatz waren, wurden zwischen 1980 und 1998 aus dem Verkehr gezogen.

Ohne eine Eisenbahn wäre es sinnlos gewesen, Lokomotiven zu bauen. Nach der Revolution von 1848-1849 gab es im Habsburger Reich mehrere Projekte zum Bau einer Eisenbahn, sowohl in Siebenbürgen als auch im Banat.<sup>6</sup> Mitte des 19. Jahrhunderts verlief die Haupteisenbahnlinie vom Nordwesten des Reiches, von Bodenbach (bei Dresden) nach Prag – Olmütz (Olomouc) – Brünn (Brno) – Wien – Budapest – Szeged – Hatzfeld (Jimbolia) – Temeswar (Timișoara) – Basiash (Baziaș). Die unter der Leitung des Ingenieurs Alexander Bach und unter Verwendung von Walzschienen aus den Reschitza-Werken gebaute Strecke Orawitza (Oravița) – Basiash war 62,5 km lang und wurde am 20. August 1854 für Güterzüge und am 1. November 1856 für Personenzüge eröffnet.<sup>7</sup>

Von den insgesamt tausend Dampflokomotiven, die bis 1955 in Reșița „geboren“ wurden, lässt sich nur über wenige so viel sagen wie über die 150.105.



Führungspersonal der Lokomotivfabrik

Nach ihrer Ausmusterung wurden die meisten von ihnen als Material für Schrottplätze verwendet oder rosteten in verschiedenen Depots im Land, während andere, die mehr Glück hatten, zu „alten Damen“ der einschlägigen Museen wurden.

Das Album ist das Symbol für den Erfolg einer Mannschaft, es ist das Symbol einer Epoche, aber auch eines Industriezweigs, der die Welt in Bewegung setzte und fast zwei Jahrhunderte lang die ganze Welt beeindruckte: die Dampfmaschinenindustrie.

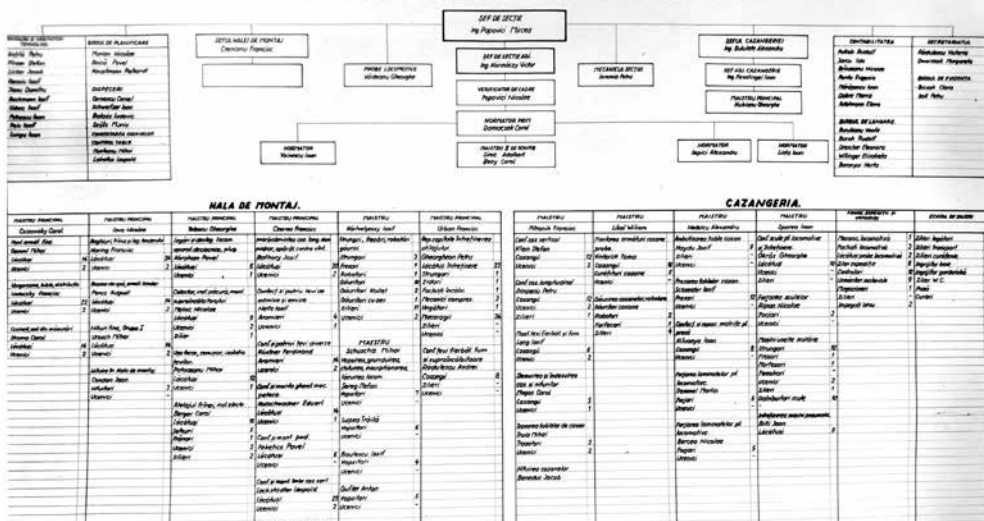


*(Übersetzt von SUSANNE SZABADKAI)*



Die Belegschaft der Kesselschmiede

**Schema de organizare a fabricii de locomotive în anul 1955.**



Organisationsstruktur der Lokomotivfabrik (1955)

**Anmerkungen**

1. Flamura roșie, VII. Jahrgang, Nr. 603, Mittwoch, den 17. August 1955, S. 1, „Mândria noastră“ (Unser Stolz): „Die Lokomotivkonstrukteure der CMR [Das Hüttenwerk Reschitza] haben in den Jahren unseres volksdemokratischen Regimes großartige Leistungen erbracht. Sie schenken unserem Vaterland Dutzende von verschiedenen Lokomotiven. Seit 1954 wird eine neue Art von Lokomotiven hergestellt – die Lokomotive 150.000 – eine modifizierte und verbesserte Konstruktion. Diese Lokomotiven werden wegen ihrer hervorragenden Eigenschaften sehr geschätzt. In diesem Bild ist eine der Dutzenden von Lokomotiven der Serie 150.000 zu sehen, die in den letzten Jahren im Hüttenwerk hergestellt wurden.“
2. Drapelul roșu, Jahrgang XII, Nr. 3316, Mittwoch, den 17. August 1955, S. 1, „Locomotive fabricate la Reșița“ (In Reschitza hergestellte Lokomotiven).
3. Besonderer Dank gilt Herrn Florin Nan vom Lokomotivmuseum Deesch (Dej) für die Bereitstellung der Fotos, Informationen und des Fahrtenbuchs der Dampflok 150.105, die sich im Archiv des Museums befinden, aus dem diese Daten stammen.
4. Dan Gh. Perianu: Istoria locomotivelor și a căilor ferate din Banatul Montan, Reșița: Timpul, 2000.
5. Rudolf Gräf: Domeniul bănețean al STEG 1855-1920. Din istoria industrială a Banatului Montan, Reșița: Banatica, 1997; ebd., Contribuții la istoria industrială a Banatului Montan. STEG, factor de modernizare (1855-1920), Cluj-Napoca: Presa Universitară Clujeană, 2011.



Lokomotive 150.105 im Lokotivmuseum Desch, Foto FLORIN NAN

6. Hilde Mureșanu: Proiecte privind construirea primelor căi ferate în Transilvania. In: Anuarul Institutului de Istorie și Arheologie (Cluj-Napoca), 17/1974, S. 272-279; Radu Mârza: George Bariț on Railways around the Middle of the Nineteenth Century. In: Transylvanian Review, Bd. XXX, Nr. 2, 2021, S. 65-81.
7. Dionisie Károlyi: Contribuții la istoria construcțiilor de căi ferate în Banat (1856-1914). In: Banatica (Reșița), 2/1973, S. 201-218.

### Abstract

The Scrapbook “1,000<sup>th</sup> Steam Locomotive Made in Reșița”:  
The Story of the 1,000 Steam Locomotive

The industrial tradition of Reșița has its beginnings in the 18<sup>th</sup> century, but the production of machines began only in the second half of the 19<sup>th</sup> century with the construction of a steam-engine that participated in the World’s Fair in Vienna. In 1955, the Machine Construction Plant of Reșița delivered the 1,000<sup>th</sup> locomotive made here since the beginning of production. A few years later, in 1964, the communist authorities stopped the production of steam locomotives.

### Keywords

steam locomotives, Reșița, railway tracks