



konnte und zu einer Art Symbol des sozialistischen ländlichen Raumes wurde, ebenso wie der Triebwagen **M 262.012**, der dank der Nutzung von Erfahrungen im Schienenfahrzeugbau aus der Zwischenkriegszeit bis zum Ende der ersten Dekade des 21. Jahrhunderts betrieben wurde. Äußerst sehenswert ist auch der im Depot des Technischen Nationalmuseums in Chomutov befindliche Teil der **Salonwagensammlung**. Man findet hier zum Beispiel einen Salonwagen der k.k. privilegierten Aussig-Teplitzer Eisenbahn-Gesellschaft, der 1900 in der Prager Waggonfabrik Ringhoffer Smichow gebaut wurde, oder einen Salonwagen, der 1906 von der Nesseltdorfer Wagenbau in Kopřivnice für Baron Adolph Rothschild hergestellt wurde. Außerdem können Besucher hier eine **von der Firma Henschel und Sohn gebaute Dampfschneeschleuder** aus dem Jahr 1943 sowie die Tenderlokomotive **404.003** mit Zahnradantrieb bewundern.



Das Museumsdepot in Chomutov befindet sich in der Nähe des Depots der Tschechischen Bahnen in Chomutov. Der Eintritt in das umzäunte Areal ist nur über den markierten Pfad von der Černovická-Stráße, ausgehend vom Globus-Einkaufszentrum (in Richtung Karlovy Vary), möglich.



Eintrittspreise

Aktuelle Eintrittspreise finden Sie auf der Website des Museumsdepots: www.muzeum-chomutov.cz

Öffnungszeiten

Die aktuellen Öffnungszeiten finden Sie auf der Website des Museumsdepots: www.muzeum-chomutov.cz

Kontakt

Tel.: +420 220 399 111

E-Mail: info@ntm.cz

Verfolgen Sie die Veranstaltungen und das aktuelle Geschehen im Technischen Nationalmuseum auch auf Facebook und Instagram



In Zusammenarbeit mit



Hauptmedienpartner



Generalpartner



Medienpartner



Partner der Ausstellung



EISENBAHNDEPOT DES TECHNISCHEN NATIONALMUSEUMS IN CHOMUTOV

www.ntm.cz

ÜBER DAS MUSEUMDEPOT

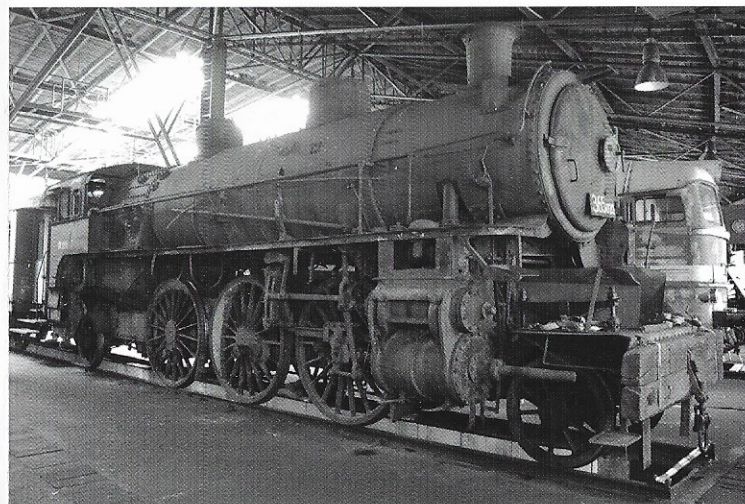
Das Technische Nationalmuseum in Prag verwaltet die größte staatliche Sammlung historischer Schienenfahrzeuge in der Tschechischen Republik. Der Großteil dieser Sammlung befindet sich im ehemaligen Lokomotiven-Depot Chomutov, das 2006 geschlossen wurde. Seit 2012 ist das Technische Nationalmuseum Besitzer des Areals und verwendet es als Museumdepot, das für die Öffentlichkeit im Sommer geöffnet ist. Vor nicht allzu langer Zeit wurde das Areal noch zur Wartung von Elektro- und Diesellokomotiven und bis in die zweite Hälfte der 1970er Jahre sogar auch zur Wartung von Dampflokomotiven genutzt. Die Atmosphäre ist also sehr authentisch. Das Depot in Chomutov besteht aus zwei Rotunden, einer Montagehalle und anderen kleineren Gebäuden.

Das Technische Nationalmuseum bereitet die Errichtung eines Eisenbahn- und Elektrotechnikmuseums auf dem Masaryk-Bahnhof in Prag. Auch nach der Eröffnung des Museums im Jahr 2028 wird jedoch das Museumsdepot in Chomutov nicht an Bedeutung verlieren. Für die Dauerausstellung in Prag rechnet man nur mit einem Teil der Sammlung, ihr Großteil wird der Öffentlichkeit weiterhin im Museumdepot in Chomutov zugänglich sein.

DIE SAMMLUNG

Besucher des Depots können hier fast 100 für verschiedene Spurweiten ausgelegte Schienenfahrzeuge diverser Typen sehen, von einer im Jahr 1870 hergestellten Dampflokomotive bis zu einem Schienenschneepflug aus dem Jahr 1980. Zur Schau stehen hier Schienenfahrzeuge der Tschechoslowakischen Bahnen und der kaiserlich-königlichen österreichischen Staatsbahnen – Personen- und Triebwagen, E-Loks und Diesellokomotiven, historische Draisinen sowie Schienenfahrzeuge, die noch vor Kurzem von

den Tschechischen Bahnen für den regelmäßigen Transport verwendet wurden und nun in den Sammlungen des Museums aufgehoben werden. Die größte Attraktion stellen womöglich die Dampflokomotiven dar, allen voran das älteste Schienenfahrzeug der Sammlung – die Dampflokomotive **322.302 „Donnersberg“** aus dem Jahr 1870. Von Interesse ist natürlich auch die Dampflokomotive **„Albatros“ 498.106**, die für Schnellzüge konzipiert wurde und im August 1964 eine Geschwindigkeit von 162 km/h erreichte und damit den bisher unübertroffenen Dampflokomotiven-Geschwindigkeitsrekord bei den Tschechoslowakischen Bahnen erzielte. Die erste vollständig in der Tschechoslowakei entworfene Dampflokomotive, die Lokomotive **365.020**, die 1921 nach einem Projekt von Dipl. Ing. Vojtěch Kryšpín in der Ersten Böhmisches-Mährischen Maschinenfabrik in Prag hergestellt wur-



de, darf in der Sammlung natürlich ebenfalls nicht fehlen. Einen majestätischen Eindruck erweckt die erste tschechoslowakische Lokomotive der Nachkriegszeit, die **534.0301**, die schon am 22. 12. 1945 von den Škoda-Werken geliefert wurde. Eine Rarität ist die **„Straßenbahn- Dampflokomotive „Gartenau“**, die 1887 in Linz gebaut wurde. Sie war ursprünglich für die Salzburger Stadtbahn bestimmt und ihre Verbindung zu den böhmischen Ländern ergab sich erst durch den langjährigen Einsatz als Lokomotive auf dem Anschlussgleis der Mährischen Zuckerfabrik in Doloplazy. Zu den Prachtstücken der Sammlung zählen auch die Dampflokomotive **475.1142 „Edelfrau“** aus dem Jahr 1951, die für ihre technische und vor allem ästhetische Exzellenz bewundert wird, sowie die letzte von der Firma ČKD hergestellte Dampflokomotive, die Lokomotive **477.060**. Ein weiterer Bestandteil



der Sammlung, die Lokomotive der Reihe **556.0510**, die in den 1950ern zum Symbol heroischer Leistung auf Schienen avancierte, war die letzte in der Tschechoslowakei gebaute Dampflokomotive überhaupt. Dank seiner einzigartigen Dampftraktion stellt der vor Kurzem restaurierte **Dampftriebwagen „Komarek“ M 124.001** aus dem Jahr 1903 eine seltene Rarität dar. Die Sammlung enthält auch ikonische Schienenfahrzeuge, wie zum Beispiel die Tenderlokomotive **„Kaffeemühle“ 310.0118**, die zwischen den 1870ern und den 1970ern auf lokalen Kurzstrecken eingesetzt wurde. Die elektrische Traktion ist hier neben den Triebwagen **E 225.001**, **E 423.001**, **E 436.004**, die auf den Strecken im Großraum Prag nach deren Elektrifizierung in der zweiten Hälfte der 1920er verwendet wurden, vor allem durch eine Lokomotive **499.089** vertreten. Diese stellte den Grundstein der Elektrifizierung der Hauptstrecke zwischen Prag und Košice in der Nachkriegszeit dar. Ebenso kann eine weitere abgeleitete Variante dieser Maschine für Güterzüge, die **E 469.1**, besichtigt werden. Von den Diesellokomotiven sind vor allem die Lokomotive **T 478.3016**, die aufgrund ihrer charakteristisch gestalteten Führerstandscheiben den Spitznamen **„Brillenschlange“** bekam, oder zwei dieselektrische Lokomotiven der sogenannten **„Hektor“-Reihe** zu erwähnen: die **T 435.001** (das älteste Schienenfahrzeug dieser Baureihe überhaupt) und die **T 435.087** (die erste Lokomotive mit einem Schwenkarm-Drehgestell). Eine weitere typische Vertreterin dieser Traktionsart ist die Lokomotive **ČME 3**, die bei den ehemaligen Tschechoslowakischen Bahnen unter der Bezeichnung **T 669.0069** geführt wurde und weltweit (mit einer Stückzahl von fast 8000 hergestellten Einheiten) am meisten verbreitet war. Eine Schlüsselrolle bei der Motorisierung der Nebenstrecken in der Nachkriegszeit spielte der Triebwagen **M 131.1405**, der dank seiner einfachen Konstruktion viele lokale Strecken vor deren Abschaffung retten

