

Ein Leben mit der Bahn



Mein erstes Bahnhfoto: Im Bw Schongau auf einer Lok der BR 64

Aufgezeichnet zwischen 2007 & 2013 von Heinz Hohn

Als ich im Februar 1949 in dem kleinen Städtchen Schongau am Lech geboren wurde geschah dies in einer Notwohnung. Diese hatte man 1945 im Dachgeschoss des Bahnbetriebswerks Schongau eingerichtet.

Meine Eltern hatte es nach Schongau verschlagen, weil der Fliegerhorst Altenstadt, bei Schongau, die letzte Luftwaffendienststelle meines Vaters gewesen war. Er selbst stammte aus Berlin Tegel. Meine Mutter, als Lehrerin in der Gegend von Lodz im besetzten Polen eingesetzt, hatte sich 1945, auf der Flucht vor der heranrückenden Ostfront, an den letzten Einsatzort meines Vaters begeben. Sie traf ihn wieder auf dem Fliegerhorst Altenstadt, kurz bevor dieser aufgelöst wurde.

Das Glück währte nur kurz.

Mein Vater wurde abkommandiert und sollte als Infanterist, mit einem Karabiner in der Hand München verteidigen, wozu er wenig Lust verspürte. Meine Mutter meldete sich im Schongauer Krankenhaus als Schwesternhelferin und war dort im Einsatz, als die amerikanischen Truppen einmarschierten.

Die Einheit meines Vaters hatte westlich von München vergeblich versucht die herannahenden Truppen der Amerikaner abzuwehren. Nach einem kurzen Geplänkel setzte er sich im Schutze der Dunkelheit ab, warf seinen Karabiner weg und marschierte zu Fuß zurück zu seiner Frau.

Ohne Karte, aber ausgestattet mit einer guten Orientierungsgabe, lief er nur bei Nacht. Zuerst strikt nach Westen, bis er den Lech erreicht hatte. Nun folgte er auf seiner Ostseite dem Fluss nach Süden. Ein kriegsversehrter Kraftwerkswärter erlaubte ihm, im Tunnel eines Wasserkraftwerkes auf die Westseite des Flusses zu queren. So gelangte er auf dem letzten Wegstück, Bahngleisen folgend, nach Schongau. Beim erst erreichten Gebäude, etwas außerhalb der Stadt gelegen, klopfte er vorsichtig an und wurde eingelassen. Er war im Bahnbetriebswerk Schongau gelandet, wo man ihn freundlich aufnahm. Aus Furcht vor den Besatzern wurde jedoch sofort seine Uniform mitsamt wertvollen Unterlagen verbrannt. In einen viel zu weiten Zivilanzug gesteckt, machte er sich schon am nächsten Tag auf die Suche nach seiner Frau.

Er traf sie im Krankenhaus an. Niemand verriet ihn, deshalb konnte er schon ein paar Tage später als Schlosser im Bahnbetriebswerk anfangen. Als hilfreich erwies sich, dass er als Schlossermeister sich sofort um die Ausbildung von dort noch anwesenden Lehrlingen kümmern konnte. Ansonsten galt es, nach dem Krieg Kriegsschäden an Dampfloks auszubessern.

Aber wo wohnen? In den Dachboden des Betriebsgebäudes wurden für zwei Flüchtlingsfamilien zwei winzige Notwohnungen eingebaut, die Möbel „organisiert“, denn es war nichts da. Meine Eltern hatten 1941 im Krieg geheiratet und vorher keine eigene Wohnungen besessen. Unter anderem fand sich in einem Wehrmachtsküchenwagen ein Schrank, welcher, immer wieder renoviert, jahrzehntelang seinen Dienst bei uns tat.

Bahnbetriebswerke (Bw) waren universell ausgestattete Dienststellen. Man fand dort Lokomotiven, Lokpersonale und Werkstätten, die viele Arbeiten erledigen konnten. Nachdem jedes Bw eine Badeanstalt für die Bediensteten vorhielt, die am Samstag auch von Familienangehörigen genutzt werden durften, gestaltete sich das Leben im Provisorium gar nicht so schlecht.

Ich wurde also als drittes Kind, mitten im Bahnbetrieb, von meiner Mutter zur Welt gebracht. Die älteste Schwester war leider nur ein knappes Jahr alt geworden, aber meine ältere Schwester und ich verbrachten die ersten Jahre in engem Kontakt zu Dampflokomotiven. Direkt vor dem Bw Gebäude stand in den Nachmittagsstunden immer eine schwere Lok der BR 50 unter Dampf, welche den Nachmittagsgüterzug nach Augsburg zu bespannen hatte.



1964 steht eine Lok der BR 50 in Schongau zum Wenden auf der Drehscheibe

Unsere Mutter erzählte gerne zwei Geschichten: Bei der kurz vor Abfahrt auf Hochdruck geschürten 50.er öffneten sich die Sicherheitsventile, als sie mit meiner Schwester, die schon laufen konnte, vorbeikam. Diese warf sich flach auf den Boden und führte vor, was für ererbte Instinkte der Mensch hat. Ein andermal wurde meine Schwester von der befreundeten Frau des Bw Chefs beobachtet, wie sie ängstlich vor einem prall unter Druck stehenden C-Wasserschlauch stand und sich nicht traute über diese „Riesenschlange“ hinüberzusteigen. Sie redete sich gut zu: Der Wasserlauch, der tut dir nix, der Wasserlauch, der tut dir nix.

Ich jedoch soll vergnügt unter den Kastanien im Hof, direkt neben den Loks, in meinem Kinderwagen gelegen sein.

Das Bw war in eine wunderschöne Umgebung eingebettet, denn es lag außerhalb der Stadt. Direkt hinter der Anlage ging es steil den Berg hinauf zum „Helgoland“, einer waldreichen Moränenanhöhe am Lech. Richtung Stadt gab es noch viele grüne Wiesen, und in direkter

Nachbarschaft lag die Lederfabrik Ranz, die viel Wasser brauchte. Deshalb besaß diese einen großen Weiher. Dieser Weiher grenzte unmittelbar ans Bw, hatte einen Schilfgürtel und war ein Froschparadies.

1952 wurde dann doch in eine reguläre Wohnung umgezogen, hastig waren Genossenschaftswohnungen aus dem Boden gestampft worden. Wir lebten nun in einer Strasse, die zum größten Teil von Nachkriegsnomaden bewohnt wurde. Es wimmelte von Kindern, dazu wurden alle Dialekte gesprochen! Auch einige Eisenbahnerfamilien lebten hier.

Die Bahn hatte nach dem Krieg eine wichtige gesellschaftliche Aufgabe zu erfüllen: Sie nahm nicht nur geflüchtete Eisenbahner auf, sondern auch Menschen deren Berufsgrundlage nicht mehr existierte, wie dies bei meinem Vater der Fall war. Auf die Frage des Bw Chefs, was er gelernt habe, hat er wohl geantwortet: „Flugzeuge warten und prüfen, aber ich bin auch gelernter Schlosser“. Wenn Sie bereit sind, statt Feinmechanik Grobschlosserei auszuüben, können Sie bei uns arbeiten, wir haben genug zu tun, soll dieser geantwortet haben. Von dieser brutalen Umstellung hat er mir oft erzählt. Vielleicht ahnte er, dass ich schon infiziert war?

Als die Bundeswehr gegründet wurde, hätte auch mein Vater zu seinen beruflichen Wurzeln zurückkehren können und als Stabsfeldwebel der neu gegründeten Luftwaffe beitreten können. Sofort hätte ein höherer Verdienst gewunken. Doch er zögerte: Die Freifahrtscheine der DB waren ihm, dem „Reiseonkel“, lieb und teuer geworden. Schon 1953 war er so bis nach Sizilien gereist. Dazu kam, dass er keine Uniform mehr anziehen wollte, war er als Gründungsmitglied der Luftwaffe doch selbst im Krieg in Zivilstatus geblieben. Auch von der Möglichkeit, permanent versetzt zu werden, war er nicht angetan. Er wollte lieber dahin reisen, wohin er wollte. So tat er es dann auch: Als er 1998 starb hatte er fast die ganze Welt bereist.

Das Leben mit der Bahn war aber nicht nur angenehm. Über so einer kleinen Werkstatt, wie der in Schongau, die nur vom Verkehr auf Nebenbahnen lebte, schwebte immer der Schatten der drohenden Schließung. Zuerst war das Lokpersonal betroffen. Der Strukturwandel in der Zugförderung griff schnell. Der Retter der Nebenbahnen, der Schienenbus tauchte sehr früh auf. Es wurde sogar noch ins Bw investiert. Ein modernes Schienenbuswerkstattgleis wurde im Rundhaus eingerichtet. Nun mussten die überzähligen Heizer gehen. Das Bw Wiesbaden nahm die Leute auf. So zog auch ein unternehmungslustiges Mädchen aus unserer Strasse fort. Ich bedauerte dies, denn mit ihr hatte ich Pferde stehlen können. Ich erinnere mich sehr genau, wie mein Vater eines Tages vom Defizit der Bahn erzählte, und dass die Bahn zu viele Mitarbeiter hätte. Damals war zum ersten Mal die Angst um den Arbeitsplatz zu riechen.

Ich war inzwischen im neu gegründeten Gymnasium Mitglied der zwei ersten Aufbauklassen geworden und unter den fast 70 Schülern das einzige Eisenbahnerkind.

In der Freizeit zog es mich ständig zum Bahnhof. Im Bw konnte ich ohnehin ein- und ausgehen. Wenn ich auftauchte und mein Vater nicht in seiner kleinen Vorarbeiterkabine saß, in der er die Stunden der Kollegen aufschrieb, rief irgendeiner meistens: „Kurt, dei Bua!“ Sehr spannend war es zu sehen, wie an den Motoren der Schienenbusse gearbeitet wurde oder im Innenraum über geheimnisvolle Deckel Wartungsstellen der Unterfluranlagen erreicht wurden.

Der Bahnhof war nicht minder interessant. Eine Rangierlok vom Typ V60 war immer im Einsatz, und wenn diese, aus der Papierfabrik kommend, den langen Übergabezug über die Lechbrücke geschleppt hatte, ging im Bahnhof der Rangierdienst los. Als Auszug diente das Gleis Richtung Hohenfurch. Das Einfahrtsignal stand weit oben am Berg, so dass viele Wagen

auf einmal mitgenommen werden konnten. Geheimnisvolle Zahlen wurden über Lautsprecher ausgerufen, Wagen rollten einzeln oder zu zweit ab. Ein bis zwei Stunden dauerte so die Zugbildung, dann kam der spannende Moment: Die Dampflok für den Augsburger Zug rollte, vom Bw kommend, an den Zug. Im Führerstand wurde emsig geschauft, denn aus dem Stand galt es, die Steigung nach Norden zu nehmen. Die Auspuffsschläge der 50er waren durch die ganze Stadt zu hören, wenn mal wieder Grenzlast befördert wurde. Oft musste auch die V 60 bis Kinsau nachschieben.

So vergingen die Nachmittage auch ohne Schulaufgaben zu erledigen, die Ergebnisse waren entsprechend. Speziell mein Vater, welcher sich ein besseres Bildungsangebot in seiner Jugendzeit im Berlin der Weltwirtschaftskrise gewünscht hatte, war über mich enttäuscht. Später erweiterten sich meine Interessen in Richtung LKW. Ich wollte nach der 10. Klasse unbedingt Mechaniker in einer MAN Werkstätte werden und blieb nur meinem Vater zu Liebe weiterhin in der Schule, überraschte jedoch Lehrer und Mitschüler mit meinem gewählten Vortragsthema: „Arbeitsverfahren von Dieselmotoren“. Ich hatte im Fundus meines Vaters ein umfangreiches Lehrbuch zu diesem Thema gefunden, ein Thema, welches mich bis heute nicht losgelassen hat.

Viel Geld gab es in dieser Zeit bei der Bahn nicht zu verdienen, aber einen unschätzbareren Vorteil hatte unsere reiselustige Familie: Die Freifahrtscheine. Bei 4 Kindern war ein Auto nicht drin, aber wir reisten mit der Bahn. Keineswegs die ganze Familie. Nein, einzeln oder zu zweit ging es auf die Reise. Wir wurden in München in den Zug gesetzt und fuhren zur Tante in die DDR, zur Tante und Cousine nach Westberlin! Am Rückweg wurden wir in München abgeholt.



Zwischen Weilheim und Schongau

Die Strecken Schongau - München oder Schongau - Augsburg waren unsere Hausstrecken. Wenn Klamotten eingekauft werden mussten, ging es zu C&A in München. Für Bergwanderungen gab es, mit Umstieg in Weilheim, die Züge Richtung Garmisch.

Unsere Mutter Irene hatte bis 1956 als Lehrerin in einem Flüchtlingslager unterrichtet, welches in der ehemaligen Flakschule Altenstadt eingerichtet worden war. Mit Gründung der Bundeswehr wurde dieses Lager aufgelöst, die Luftlandeschule der Bundeswehr hielt Einzug. Irene musste sich andere Aufgaben zu suchen. Wir bekamen noch einmal zwei Schwestern, als geistige Herausforderung lernte sie die internationale Sprache „Esperanto“. Irene knüpfte, schreibfreudig wie sie war, sehr viele Auslandskontakte, die sie durch Besuche, wenn möglich, vertiefte. So kam es immer wieder zu Einladungen, auch für uns Kinder. Europäische Verständigung war das, ohne jedes Förderprogramm!

Ich war 13 Jahre alt, als ich 1962 mit meiner knapp zwei Jahre älteren Schwester für vier Wochen nach London fuhr. Wir folgten der Einladung einer Familie aus London, die meine Mutter während der Passionsspiele in Oberammergau auf der Straße kennengelernt hatte. Wir fuhren mit dem Nachtzug von München nach Oostende, mit dem Fährschiff über den Kanal nach Dover und mit total ungewohnten Zügen nach London! Dort waren wir viel mit U- und S Bahnen unterwegs. Es waren aufregende Wochen, und ich in meiner unentbehrlichen Lederhose! Damals habe ich mir überhaupt nichts dabei gedacht. Meine Lederne und ich waren unzertrennlich bis zur Pubertät und zur ersten Lewis.

Später reisten wir zu Freunden nach Lyon. Diese nahmen uns in den Osterferien mit zu ihren Großeltern in Cannes. Einmal durfte ich aus diesem Grund nach den Osterferien zwei Tage später in der Schule erscheinen. Ich reiste über Straßburg nach Hause und erfuhr dort, dass wegen eines Streiks der Eisenbahner in Paris mein Zug mehrere Stunden später käme. So erreichte ich Schongau erst nach Mitternacht, war aber zuvor schon die ganze Nacht im Zug gesessen. Am nächsten Tag in der Schule bin ich dann irgendwann eingeschlafen.

In diesen Jahren ging der Strukturwandel bei der Bahn unerbittlich weiter. Das Bw Schongau wurde Außenstelle des Bw Augsburg und die Arbeit in der Werkstatt immer weniger. Eines Tages erzählte mir mein Vater, er habe sich auf eine Stelle in der Augsburger Lehrwerkstätte beworben. Ich konnte das sehr gut nachvollziehen. Er war jedoch sehr enttäuscht, als er nicht genommen wurde. Im Jahr darauf, 1965, bewarb er sich wieder und wurde nun genommen. Als Folge war er Wochenendpendler und lebte im Augsburger Eisenbahner Wohnheim unter primitiven Bedingungen.

Der Wohnungsmarkt in Augsburg war zu dieser Zeit überstrapaziert und für eine Familie mit vier Kindern keine bezahlbare Wohnung zu finden. Ein Jahr lang wurde gesucht, denn es galt, auch unseren Großvater mitzunehmen, der in Schongau im Altersheim lebte und von uns regelmäßig besucht wurde. Wir lasen ihm dicke Bücher vor, denn er litt an grünem Star, konnte nicht mehr selbst lesen, aber war als Alphilologe ein großer Bücherwurm. So erreichte ich im Vorlesen ein sehr hohes Niveau. Nebenbei besprach ich mit ihm meine Lateinübungen und steigerte mich dadurch in diesem ungeliebten Fach erheblich.

In der akuten Phase der Wohnungssuche beschloss der Familienrat, eine Wohnung von 200 qm in der Augsburger Alpenstrasse zu mieten, was nur mit Hilfe von Großvaters Pension finanziert werden wäre. Der Plan zerschlug sich, denn es kam anders. Ich feierte gerade am Schongauer Stausee mit meinen Mitschülern das Schuljahresende, als der Mann vom Bootsverleih bei uns anlegte und mir mitteilte, dass mein Großvater soeben gestorben sei. Das Projekt Alpenstrasse wurde abgeblasen, ich ging weiter in Schongau in die Schule und musste mich dort auf das Vorabitur einstellen. Aber: Noch im September des gleichen Jahres wurde uns eine im Bau befindliche Genossenschaftswohnung in Mering angeboten. Es gab keine Wahl, wir mussten das Angebot annehmen. Umgezogen wurde zum Jahreswechsel von 1967 auf 1968.

Mitten im kritischen 12. Schuljahr wechselte ich die Schule. Es wurde eine Katastrophe. Ich konnte mich auf die ungewohnten Bedingungen nicht schnell genug einstellen. Nach 4 Monaten war mir klar: Ich muss hier raus. Ich hatte Glück im Unglück: Obwohl alle Ausbildungsplätze bei der Industrie für das nächste Lehrjahr bereits vergeben waren, gab mir ein sozial eingestellter Ausbildungsleiter eine Chance. Im Herbst 1968 begann ich als verspäteter Azubi in Kissing bei der Fa. Frisch eine Lehre als Maschinenschlosser. Ich entdeckte meine Fähigkeiten als Malocher, fand Spaß an der Technik von großen Baumaschinen und schloss nach 2 1/2 Jahren mit Bravour ab.

Noch nicht erledigt war das Thema Wehrdienst. Ich war bis dahin nur zurückgestellt worden. Ersatzambitionen beim Entwicklungsdienst zerschlugen sich, als ich unbeabsichtigt Vater wurde und heiratete. Die Bundeswehr griff trotzdem sofort nach mir, zahlte meiner Frau aber anständigen Unterhalt. Nach 18 Monaten Wehrdienst und einer durch Personalmangel geförderten Karriere bis hin zum Fähnrich fand ich mich wieder bei den Baumaschinen der Fa. Frisch ein. Wirtschaftlich ging es der Firma leider nicht mehr gut, ich hatte mit Kündigung zu rechnen.

In dieser Phase der Unsicherheit, im Winter 1973, sah ich am Augsburger Hbf ein Plakat: „**Lokführer gesucht**“. Ich vergaß alle Pläne für einen zweiten Bildungsweg und stellte mich im Bw Augsburg vor. Der Personalbeamte las meine Vita durch und sagte nur:

Natürlich nehmen wir sie. Am ersten April 1973 trat ich meinen Dienst als Bewerber für den Lokfahrdienst an.

Ich schiebe hier meine Erinnerungen an das Bw Augsburg ein, begonnen im Jahre 2005:

Als ich Anfang April 1973 zu meinem ersten Arbeitstag als Lokführeranwärter im Bahnbetriebswerk Augsburg antrat, tauchte ich in eine besondere Welt ein, eine Welt, die mir seit langem vertraut war, denn ich stammte aus einer Eisenbahnerfamilie. Mein Vater war Eisenbahner „wider Willen“, er hatte als Techniker der untergegangenen Luftwaffe am Kriegsende Unterschlupf im kleinen, ländlichen Bw Schongau gefunden. Hiermit war für mich schon als Kind die Tür geöffnet zu der Atmosphäre und den Gerüchen eines Bahnbetriebswerkes. Eine kurze Phase, in der ich auf Autos fixiert war wurde verdrängt, als ich wieder in einem Bw stand, diesmal aber in einem großen. Für einen Eintritt in die Lokführerlaufbahn hatte ich alle Voraussetzungen erfüllt, ich war geprüfter Maschinen-schlosser und hatte bei meiner Ausbildungsfirma vor und nach meiner Wehrdienstzeit Baumaschinengebiete repariert. Es konnte losgehen!

Obligatorisch war damals vor der Ausbildung zum Lokführer eine sechs Monate dauernde Werkstattzeit. Die Einkleidung als Schlosser fand im Obergeschoss der Lokrichthalle statt. Verkleidet kam ich mir danach vor, mit viel zu weiten, schwarzen Klamotten. Für lange, schlaksige Typen wie mich gab es damals nichts Passendes. Sollte man wegen sechs Monaten groß in die Tasche greifen? Die Lokanwärter waren im Werkstattbereich Außenseiter, die bald wieder verschwanden.

Maschinentechnisch waren die ersten Kontakte zur Loktechnik fast ein Schock: Im Bw Augsburg wurden zu dieser Zeit nur Vorkriegs E-Loks betrieben, es erinnerte mehr an ein Technikmuseum. Die Baureihen 117, 144 und 194 waren ölstrotzend und wartungs- intensiv. Besonders hervor traten in dieser Beziehung die Schnellzugloks der BR 117, welche mit Baujahr 1928, am Ende ihrer Nutzungszeit standen und die letzten Einsatzjahre permanent überstrapaziert wurden. Als Beimann in der Lokführerausbildung erlebte ich dann noch leibhaftig, wie diese Maschinen im Nahverkehr, für den sie nicht konzipiert worden waren, geschunden wurden. Was war das Ergebnis? Bremsklotzwechsel alle zwei bis drei Tage, dazwischen war das Bremsgestänge zu regulieren.



117 113 im Rundhaus

So standen wir im nördlichen Rundhaus, der Heimat der E-Loks, vereint mit den professionellen Bremsklotzwechslern bereit, wenn wieder eine 117 mit verschlissenen Bremsklotzen ins Haus rollte. Sechs Leute stürzten sich auf die Arbeit, eine Stunde später rollte die Lok wieder auf die Drehscheibe, wobei manch ein verölt Klotz noch vor Hitze geraucht hatte, wenn der Befestigungsnagel aus dem Bremsschuh geschlagen wurde. Wie Brennholz waren an der Innenwand des Rundhauses riesige Mengen an neuen Bremsklotzen aufgestapelt! Diese Wartungsarbeiten wurden auch am Wochenende durchgezogen.

Später meldete ich mich freiwillig zum Schwerteiletausch in die Lokrichthalle. Im nördlichen Drittel dieser Halle war eine große Achssenkanlage eingebaut, mit deren Hilfe an drei Loks gleichzeitig Radsätze und Fahrmotoren getauscht werden konnten. Sehr häufig waren warmgelaufene Gleitlager zu erneuern. Eine wirkliche „Krankheitswelle“ an den Lagern brach aus, als im Ausbesserungswerk Freimann ein Spezialist für die Gleitflächenbehandlung der Radsätze in Rente gegangen war. Schon damals wurde es schwierig das „know how“ für Vorkriegstechnologien zu erhalten.

Recht schnell hatte ich mich im Team eingearbeitet, man arbeitete mindestens zu zweit. Die Holzbohlen am Boden rund um den defekten Radsatz mussten abgehoben werden, ein Schacht kam zum Vorschein. Die Senkeinrichtung wurde vom Vorarbeiter von unten gegen den auszubauenden Radsatz gedrückt, die letzten Halterungen entfernt und ab ging es nach unten. Eine etwas amputiert wirkende Lok blieb zurück. Neben der Lok wurde der Radsatz wieder in die Höhe gehoben. Er konnte nun weggerollt werden. Wenn nur die Lagerschalen erneuert werden mussten, war dank routinierter Arbeit in Gießerei und Dreherei nach wenigen Stunden ein überarbeitetes Lager montiert. Am frühen Nachmittag konnte dann die Kleinlok kommen und die Patientin aus der Halle ziehen. Wegen dieser Rangiermanöver stand der Mannschaft in der Richthalle permanent eine Kleinlok zur Verfügung. Als junger Lokführer hatte ich noch einige Male die „Ehre“ diesen Rangierdienst durchzuführen.

Wenn größere Schäden anfielen gab es noch mehr zu tun in der Halle. An größeren Schäden war kein Mangel. Motordefekte erforderten bei der BR 117 als erstes den Radsatz- und dann den im Rahmen aufgehängten Doppelmotor abzusenken. So etwas beschäftigte uns zwei Tage lang. Es gab noch schlimmere Schäden: Der krasseste, den ich zu sehen bekam, war ein Zahnbruch an einem der Motorritzel, welcher bei Höchstgeschwindigkeit von 120 km/h ein sofortiges Blockieren des betroffenen Radsatzes zur Folge hatte. Bis dem Lokführer klar wurde, was passiert war, er eine Schnellbremsung auslöste und zum Stehen kam, war eine 30 cm lange Flachstelle mit übergeschobenen Materialschollen entstanden. Auf Rollböcken

wurde die havarierte Lok ins Werk gebracht. Diesmal mussten wir das Ritzel von der Welle abpressen, den Wellenrundlauf überprüfen usw. Defekte Großteile wurden in Güterwagen geladen und ins zuständige Werk Freimann gebracht, welches alle Vorkriegsloks bis zum endgültigen Ausscheiden betreute. Bald nach dem Ausscheiden der letzten Vorkriegslok schloss auch dieses stolze Werk seine Pforten.

Noch eine Bemerkung zur BR 117:

Diese Loks waren im Laufwerk die Vorbilder für die BR 118, welche 1935 als die modernsten ihrer Zeit galten. Im Antrieb war bereits die Hohlwelle verwirklicht, die heute Standard bei schnelllaufenden Loks ist. Zur Leistungsregelung war eine Schützensteuerung eingebaut, die über einen leicht drehbaren Kontroller bedient wurde. Die großen Mengen zu überholender Schütze wurden in einer werkseigenen Spezialwerkstatt aufgearbeitet.



E 18.08

Im südlichen Drittel der Richthalle, wurden in den siebziger Jahren Hebezeuge aller Art gewartet. Technische Delikatessen, von denen leider keine erhalten blieb, waren selbst fahrende Dampfkräne, welche im Gleislager Oberhausen im Einsatz standen.

Heute werden dort die anfallenden Hebearbeiten von zwei großen Portalkränen erledigt, damals fuhren diese Dampfkräne mit schnuffelnden Geräuschen zwischen den gestapelten Schienen und Schwellen hin und her.

Ein stehender, mit Kohle gefeuerter Dampfkessel, versorgte die ebenfalls stehende Dampfmaschine mit der nötigen Energie. Ein kompliziertes, offen arbeitendes Getriebe, verteilte die Kraft auf Seiltrommel, Drehantrieb und Fahr'antrieb. Eines dieser Unikate stand meistens zur Überholung in der Halle. Es wurden sogar Zahnräder dafür einzeln hergestellt.



Ein alter Dampfkran wartet auf seine Verschrottung

Das größte Hebegerät im Bw war ein 40 Tonnen Dampfkran, dem eine eigene Gruppe mit Werkmeister zugeteilt war.

Die für die E-Lokwartung zuständigen Werkmeister residierten in einem einstöckigen Anbau der Triebwagenhalle und damit genau gegenüber dem Rundhaussegment, in dem die Fristgleise für die regelmäßigen Wartungsarbeiten an E-Loks untergebracht waren.

Täglich standen drei Loks zur Wartung bereit.

Ein Gleis blieb jedoch frei:

Es war das Gleis der Dachinspektionsplattform. In diesem Gleis gab es ein ständiges Kommen und Gehen von Loks, weil bei jeder Nachschau die Dachausrüstung, speziell die Schleifstücke der Stromabnehmer kontrolliert werden mussten. Auch heute noch stellt die Dach- und Stromabnehmerkontrolle ein wesentliches Element der regelmäßigen Untersuchungen von E-Loks dar.

Für die nötigen Rangiermanöver war eine zweite Kleinlok im Einsatz.

Im Rundhaus waren auch die E-Lokschmierer stationiert, die die Loks ständig mit den nötigen Schmiermitteln versorgten. Für diesen Zweck stand zwischen zwei Abstellgleisen ein geheiztes Ölkabinett, in dem unterschiedlich zähe Öle warm gehalten wurden. Eine Lok wie die 117 abzuschmieren war eine Wissenschaft für sich.

Neben den Schienen der Abstellplätze wurde durch einen Betriebsarbeiter ein Sägemehlbett aufgeschüttet, in welches sich die Loks abtropfen konnten. Das verölte Sägemehl wurde regelmäßig ausgewechselt. Dadurch war der Schuppen immer pikobello sauber.

Fast habe ich es bedauert nach drei Monaten die Richthalle zu verlassen, aber es galt noch ein drei Monate dauerndes Praktikum in der Dieselwerkstatt zu absolvieren. Hier ging es dann um die Technik, an der wir kurz danach selbst ausgebildet wurden.

Die Dieselwerkstatt, aber auch die Waschanlage befand sich im südlichen Rundhaus.

Stationiert waren Rangierloks, leichtere Streckenloks vom Typ V 100 und Schienenbusse für die zahlreichen Nebenlinien, die von Augsburg aus betreut wurden.

Die letzte, nach Süden zeigende Gleisgruppe war verlängert. Hier hatte man bis zum Ende der Dampftraktion Wartungsarbeiten an Dampfloks durchgeführt, dort gab es auch eine Achssenke. Schlepptenderloks passten auf diesen Gleisen in voller Länge ins Haus.

Der Erhalt der Rundhausdächer brachte schon damals den Chefs graue Haare ein, deshalb wurde dieser Teil des Rundhauses als erstes abgerissen, die Inspektionsgruben zugeschüttet und die Fahrzeuge im Freien abgestellt.

Mit der Ausmusterung der BR 117 und 144, sowie der Umstationierung der BR 194 nach Ingolstadt ging die Ära der E-Lokwartung, welche seit 1930 bestanden hatte, zu Ende. Die Dieselwerkstatt zog noch für ein paar Jahre ins nördliche Rundhaus.

Nachts war dann dieses Haus gefüllt von den wendenden Dieselloks der BR 218, sowie wendenden E-Loks.



Letzte Lokparade in Augsburg

Mit dem Abzug der Altloks war eine gewaltige Beschäftigungszäsur verbunden. Handwerker und Meister, so sie jung genug waren, gingen ins Werk München Hbf, wo sie noch lange das Bild der Werkstatt mitprägten.

Ruhig war es plötzlich im Bereich der Werkstätten geworden.

Einige Elektriker bauten noch die gesamte Flotte der S-Bahn München auf die geforderte Notbremsüberbrückung um.

Es gab aber neben der stark verkleinerten Diesellokwerkstatt noch andere Aktivitäten:

Der immer vorhanden gewesene Bestand an Batterietriebwagen des Typs ETA 515 wurde vergrößert und in der Triebwagenhalle gewartet.

Bald wurden die Batterietriebwagen durch moderne Dieseltriebwagen ersetzt, diese jedoch in Kempten und nicht in Augsburg stationiert. Die Wartung der letzten V 100 wurde ebenfalls nach Kempten verlegt.

Es verblieb noch für einige Jahre die Güterwagenwerkstatt, die weiter südlich im riesigen Werksgelände gelegen, immer eigenständig gewesen war.

Die Werkstätten des Betriebswerks waren aufgelöst, die Anlage konnte aber nicht komplett geschlossen werden, da von dort immer noch der Einsatz der 300 Lokführer gesteuert wurde. Man nannte sie nun Betriebshof. In den Rundhäusern wurden nur noch Loks abgestellt. Viele Lokführerschichten begannen und endeten nun an der Meldestelle im Hauptbahnhof.

1998 wurden die Organisationseinheit der Lokführer aufgelöst, die Personale den Transportgesellschaften DB Regio oder DB Cargo zugeteilt. Das Bw Augsburg existierte nicht mehr!

Fortsetzung folgt!

Ein Leben mit der Bahn Teil 2:

Augsburg war in der Zeit der siebziger Jahre eine der größten Einzeldienststellen der Bundesbahn Direktion München. Der Grund dafür lag an der besonderen Situation der Stadt München. Die aufstrebende Großstadt hatte so viele attraktive Arbeitsplätze zu bieten, dass die DB als Arbeitgeber nie genügend Personal gewinnen konnte. Besonders schlimm wurde die Lage, als mit der Sommerolympiade 1972 die S-Bahn München eröffnet wurde.

Als Folge wurde möglichst viel Arbeit auf die, rund um München tätigen Dienststellen, verlagert. Es wurde verstärkt von außen nach innen gefahren. Augsburger Lokführer waren tätig im hochwertigen Reisezugdienst, besonders auf der Linie München – Stuttgart, aber auch im Rangierdienst auf Münchner Bahnhöfen, wie München Süd und München Hbf.

Nach 6 Monaten Werkstattpraktikum begann endlich meine Ausbildung im Betriebsdienst. Technisch begannen wir damals auf der Rangierdiesellok V60 (360), lernten rangieren und wurden sofort praktisch eingesetzt. Nach einigen Wochen ging es weiter. Die Betriebsausbildung wurde für den Streckendienst komplettiert, als zweite Lokbaureihe kam die BR V 100 (211/212) dazu. Die Fahrausbildung erfolgte auf Personenzügen und Güterzügen. Da damals die Donautalbahn noch nicht elektrifiziert war, übten wir, sehr schwere Güterzüge in Doppeltraktion zwischen Donauwörth und Ulm zu führen. Ansonsten drehten sich unsere Übungsfahrten bevorzugt auf der Rundfahrt Augsburg – Schongau – Weilheim – Augsburg, weil dort Güter- und Personenzüge in einer Schicht gefahren werden konnten.



Meine Ausbildungsgruppe

Kaum war 1975 die Anstellungsprüfung geschafft, bekam die Wirtschaftskonjunktur in Deutschland eine Delle, welche den Güterverkehr kurzzeitig fast zum Erliegen brachte. Wir hatten verkappte Kurzarbeit zu ertragen. Viele Kollegen, die nach mir gekommen waren, mussten andere Beschäftigungen ausüben. Es wurde abgeordnet. Sicherheitsposten beim Gleisbau, Omnibus fahren und Fahrgäste zählen stand auf dem Programm.

Ich durfte im Lokfahrdienst bleiben, wurde weiter geschult auf den Schienenbussen, der BR 290 und den Kleinlokomotiven, aber der Weg nach oben war versperrt. Die Rangierlok war unser tägliches Brot, nicht nur in Augsburg, sondern auch in München. Mit Kleinloks in der

Provinz, beim Bahnmeister- oder als Hausmeister im Betriebswerk zu fahren, war die Steigerung.

Bei Großumbaumaßnahmen waren wir monatelang auf der Strecke Augsburg-Ulm mit der BR 290 im Baueinsatz.

Große Abwechslung ergab sich für mich durch eine Abordnung zur Versuchsanstalt Freimann als Lokbeimann bei Messfahrten. Hier wurde das Laufverhalten neuer Stromabnehmerkonstruktionen am Fahrdräht überprüft und Schallmessfahrten durchgeführt.

Im gleichen Jahr ergab sich eine unerwartete Gelegenheit: Ein Planlokführer wurde wegen Alkoholproblemen vom Dienst abgezogen und ich als Ersatzmann eingeteilt.

Nun fuhr ich mit den Schienenbussen 798/795 und den Loks 211/212 nach Welden, Markt Wald, Schongau, Weilheim, Buchloe und Ingolstadt. Einziger Wehrmutstropfen: Bei diesen Diensten wurde sehr viel an den Streckenendpunkten übernachtet, das bedeutete, wertvolle Freizeit nicht zu Hause zu verbringen.



Mit der V100 in Markt Wald



und am Hohenpeissenberg

Bald darauf erhielt ich als Zusatzausbildung auf die BR 218, welche damals, 1976 in der dritten und vierten Bauserie, neu ausgeliefert wurde. Nun erweiterte sich mein Einsatzspektrum bis Kempten und Mittenwald.



218 plus 212 auf der Drehscheibe

Die Arbeit machte mir manchmal Spaß und manchmal nicht, geistig war ich jedoch unterfordert, was mich frustrierte. Es gab nur einen Lichtblick: Ich hatte in meiner alten Heimat Schongau viele Pausen, übernachtete in meinem Geburtshaus und ging viel in und um die Stadt spazieren, denn die Schichten waren damals noch nicht konsequent durchrationalisiert. Die Umgebung des ehemaligen Bw Schongau war zwar immer noch schön, aber der große Froschweiher war mitsamt der Lederfabrik verschwunden, ein hässlicher Supermarkt machte sich breit. Ein paar Jahre später wurde das

Betriebswerksgelände verkauft. Geradezu gekränkt fühlte ich mich, als mein Geburtshaus abgerissen wurde. Zu viele Erinnerungen hingen daran!



Das Schongauer Rundhaus in Trümmern!

Nach 7 Jahren Fahrdienst kam meine Rettung. Ich war bei der Ausbildung positiv aufgefallen und wurde deshalb gefragt, ob ich bei der Triebfahrzeugführer Ausbildung mithelfen wollte. Natürlich wollte ich das. Aufbaukurse für „Neue“ auf der 360 waren die ersten Aufträge, bald durfte ich sogar auf der BR 218 schulen. Nach 2 Jahren war die Einstellungswelle 1981/82 abgearbeitet, der Alltag drohte wieder einzukehren, da folgte für mich die Umschulung zur Elektro-Lok, was in Augsburg höheren Weihen gleichkam.

Nicht nur das. Kaum 1984 auf den E-Loks der BR 110, 140 und 111 geschult, wurden dringend Dieselexperten mit E-Lok Kenntnissen gesucht. Der Grund: Der VT 601 (der ehemalige Trans Europa Express Schnelltriebwagen) sollte von Augsburger Personal gefahren werden, um die Stammpersonale aus München freizusetzen. Der Zug war wegen seiner Störanfälligkeit berüchtigt, weshalb man mir als dem jüngsten Kandidaten den Vortritt ließ. Mich konnte das nicht schrecken, ich war mit 37 Jahren nun richtig „gut drauf“.

Zum Fahrzeug gehörte eine große Streckenkenntnis. Ich hatte wochenlang nichts anderes zu tun, wie Streckendrehbücher einzustudieren. Damals lernte ich auch mit mäßiger Streckenkenntnis zu leben, denn ich hatte nur 4 Wochen Zeit bekommen, um mich von Salzburg und Kufstein bis Stuttgart, Würzburg und Nürnberg kundig zu machen. Das Spezialprogramm mit VT 601 lief in der Reisesaison. Es wurde immer kombiniert gefahren: Kufstein-Kornwestheim mit der E 110, Übernachtung in Stuttgart, mit VT 601 von Stuttgart nach Augsburg. Mit E 110 von Augsburg nach Würzburg, weiter mit VT 601 von Würzburg nach Mittenwald und von dort als Fahrgäst nach Augsburg.



601 begegnet 218 in Diessen



Der Führerstand des 601

Es gab auch eine Tour, die ich besonders schätzte: Mit dem VT 601 von Augsburg nach Würzburg, mit der 110 von Würzburg über Fürth nach München Hbf und als Fahrgäst nach Hause.

In dieser Zeit kannte ich während der Saison kein Wochenende, war aber sehr zufrieden. Ich habe während dieser Zeit für den VT 601 kein einziges Mal eine Vorspannlokomotive anfordern müssen!



Auch das Schönste hat irgendwann ein Ende, sprach ein Lokführer aus München Ost, als wir beide eine der letzten Plantouren mit dem VT 601 fuhren. Es war dann auch ein Ausbilder aus München Ost, welcher die verbliebenen vier Züge nach Italien überführte, wohin sie verkauft worden waren.

Da meine E-Lok Kenntnisse für die umfangreichen Einsätze ungenügend waren, erhielt ich bald Ergänzungsschulungen auf den BR 150 und 151. Meine Streckenkenntnisse führten zwangsläufig dazu, dass ich auch bei den Sonderprogrammen für Skifahrerzüge eingesetzt wurde. Rückleistungen waren oft Sondergüterzüge. Auch die BR 103 folgte. Augsburger Lokpersonale fuhren mit dieser Baureihe sehr viele Schichten zwischen München und Stuttgart.



Zwei Ausbildungsgruppen 103 mit Trainern auf der Augsburger Drehscheibe

Kaum war der VT 601 gegangen, gab es neue Aufgaben:

Ab 1988 wurden wieder Lokführer ausgebildet. Ich bekam einen festen Posten als Ausbilder. Nach dieser Nachwuchswelle, zu der auch mein älterer Sohn gehörte, wurde angeordnet, alle Lokführer, welche jung genug waren auf beiden Traktionen, d.h. Diesel und E-Lok zu schulen. Ich arbeitete als Ausbilder nun die ganze Fahrzeugpalette durch, von der E 103 bis zum VT 628.



Foto links: Schulung auf 628



Foto rechts: Prüfungsfahrt mit BR 103

Spät besuchte ich Pädagogikseminare, hier hatte man mich einfach vergessen gehabt. Ich hatte Glück und war in Bad Homburg. Hier waren wir zu Gast in der ehemaligen Akademie für Führungskräfte. Meine Nachfolger hingegen wurden in die ehemalige Eisenbahnpionierschule der Reichsbahn, nach Doberlug-Kirchhain delegiert, wo sie in Baracken hausten und mit ehemaligen Reichsbahnlehrern der berüchtigten Lokfahrschule Weißenfels konfrontiert wurden.

Welche Fahrzeuge kamen in dieser Zeit neu in den Einsatz? Die Nebenbahnretter wurden durch Hauptbahnretter ersetzt, als kaum noch eine Nebenbahn übrig war. Welden, Markt Wald, Fuchstal, ade! Nun musste der VT 628 den Betrieb auf den zweitrangigen Hauptbahnen

rationalisieren. Der VT 628.0 war noch einer kleinen Gruppe von Triebfahrzeugführern vorbehalten, als dann aber das Serienfahrzeug VT 628.2 in großer Zahl auftauchte, war auch ich mit von der Partie. Einige Jahre hatte ich sogar meinen Arbeitsschwerpunkt bei diesen Fahrzeugen.

Bei den E-Loks kam die Baureihe 120 hinzu, die erste Drehstromlok, welche vom ersten Tag an auch von Augsburger Personal gefahren wurde. Diese Lok war als universale Lok gedacht, d.h. als schnelle Reise- und Güterzuglok, eine Einsatzart, auf die das Bw Augsburg spezialisiert war.

Direkt nach der Wende kamen von der Reichsbahn ausgeliehene E-Loks der BR 155 in Augsburg zum Einsatz. Sehr ungewohnt waren für uns die Technik und die Bedienungsweise dieser Maschinen. Noch heute scheiden sich hier die Geister bei gelernten Bundesbahnern. Als von Berlin bis München wieder elektrisch durchgefahren werden konnte, führte über einige Jahre die BR 155 den Intercity-Night, Berlin-München. Wir fuhren von und bis Fürth.



Diese Fotos entstanden bei Schulungsfahrten auf: BR 155 und beim LZB Seminar

Sogar in der Dieseltraktion gab es Neues: Die Ulmer Loks der Baureihe 215, eine Vorgängerin der 218, kamen zum Einsatz auf den Schongauer Güterzügen. Es war für mich die letzte DB Dieselbaureihe, an welcher ich auszubilden hatte.

Ebenfalls neu eingeführt wurde die Funkfernsteuerung bei Rangierlokomotiven. Ein neues Berufsbild, der in seiner Bedeutung lange unterschätzte Lokrangierführer, entstand. Wir hatten hier von Anfang an nur noch die Ausbildung durchzuführen, denn die Rangiermeister übernahmen die neue Tätigkeit.

Im Jahr 1990 ließ der vorletzte Chef des Bw Augsburg, Herr Erhard das 140. Jubiläum des Bw feiern. Er wusste warum, denn das 150. erreichte die Dienststelle nicht mehr.

1993 wurde Augsburg eine Außenstelle von München Hbf. Ich empfand dies als Schande. Für die dortigen Chefs waren wir auch kein willkommener Zuwachs, standen doch München und Augsburg immer in Konkurrenz.

Aber auch dieser Zustand währte nicht lange, denn nach der Wiedervereinigung der deutschen Bahnen kam die große Bahnreform, die Auflösung der Behördenbahnen. Wir wurden als Beamte vom neu gegründeten Bundesbahnenvermögen bezahlt und waren für die DB AG „Leiharbeiter“.

Der Personalüberhang der Reichsbahn erzwang Strukturmaßnahmen bei den Beamten, die ohnehin als Auslaufmodell zu gelten hatten. Es wurden Vorruststandsregelungen eingeführt, welche in Augsburg einen gewaltigen Abgang provozierten. Plötzlich gehörte ich zu den „alten“. Unsere Organisationseinheit war nun nicht mehr das Bw, sondern die Traktion, ein Dienstleister für die neu gegründeten Transportgesellschaften. Was sonst in den Bw übrig blieb, kam zum Geschäftsbereich Werke.

Der große Zustrom der Reichsbahner begann einige Zeit nach der Wende, welcher anfangs dazu benutzt wurde, die Münchner Dienststellen so aufzurüsten, dass diese nicht mehr auf Unterstützung durch die Nachbarn angewiesen waren. So wurde Augsburg endgültig zur Provinzdienststelle degradiert.

Schon bei ihrer Gründung war die DB Traktion als Provisorium angelegt worden. Die Zerschlagung kam 1998, als die Transportgesellschaften sich genug stabilisiert hatten. Keine Reform hat die Lokführer mehr getroffen als dieser Vorgang. Es war das Ende des universell einsetzbaren Lokführers, das Berufsbild wurde in seinen Grundfesten erschüttert. Dazu kam, dass die meisten Kollegen nicht nach ihren Wünschen gefragt wurden. Aufgeteilt wurde nach der Baureihenkenntnis. Wer Triebwagen fahren konnte, kam zu DB Regio, wer dies nicht konnte, kam zum Cargobahnhof Augsburg. Die Organisationseinheiten „Cargobahnhof“ waren weit mehr als ein Bahnhof und waren mit der Bahnreform gegründet worden, um den Güterverkehr besser strukturieren zu können.

Bei einer Personalversammlung der 60 Lokführer, die in Augsburg für Cargo vorgesehen waren, warb der damalige Chef der Cargo Niederlassung München auch um Ausbilder. Ich meldete mich daraufhin zusammen mit einem Kollegen freiwillig und gehörte damit zu den wenigen, die ihren weiteren Werdegang mitbestimmen konnten. Wir zwei kamen sofort nach München Nord und wurden dort gut aufgenommen, kannten wir doch viele Kollegen seit langer Zeit. Neu waren für uns die Kollegen aus Regensburg.

In der Übergangszeit Traktion/Cargo hatte ich einen Spezialauftrag angenommen: Neu eingestellte Ingenieure des Forschungs- und Innovationszentrums Freimann, der früheren Versuchsanstalt sollten eine kurze Lokführerausbildung erhalten. Der „Noch“ Chef der Traktion, Dr. Huber, wollte diesen Auftrag einem Ausbilder alleine übergeben. In München wollte dies keiner tun, so kam ich zu diesem aufregenden Auftrag. Ich konnte plötzlich einem Dr. der Physik und einem Dr. Ing. die Loktechnik der BR 111 und 110 ganz alleine erklären. Dazu kamen auch noch die Grundbegriffe im Eisenbahnbetrieb. Nachdem diese Leute die Ausbildung neben ihrer eigentlichen Arbeit machen mussten, blieben nur wenige am Ball. „Mein Physiker“ war der Einzige, der die Fahrausbildung bis zum Ende durchhielt. Er absolvierte auch die Lokführerprüfung und ist heute für die lauftechnischen Untersuchungen von Güterwagen in Minden zuständig.

In München Nord wurden wir erst mal austriakisiert: Ohne die ÖBB Loks war hier nichts zu machen. Es war der Beginn meiner ÖBB Kontakte, die im Laufe der Jahre immer wichtiger wurden.



Schulung auf der neuen 1116 in Salzburg

Wieder einmal kam mir die vorgegebene Altersstruktur zur Hilfe: Bald gingen mehrere Lehrer in Pension. Ich meldete mich bei der ersten Ausschreibung, die deshalb folgte und wurde genommen, auch wegen meiner voraus gegangenen Soloausbildungen.

Nun war ich hauptamtlicher Lehrer. Wir hatten im ehemaligen Sozialgebäude des Rangierbahnhofs Laim ein Unterrichtszentrum eingerichtet. Bis zu drei Klassen konnten hier parallel geführt werden. Es gab sogar noch eine funktionierende Kantine. Anfangs war ich spezialisiert auf LZB Unterrichte, führte aber auch einen kompletten Umschulungskurs für ehemalige Güterwagenschlosser aus Zwickau zum Lokführer auf Diesellok in Mühldorf. Ein Kollege von DB Regio half mir, so dass wir 6 Mann gleichzeitig ausbilden konnten. Auf diese Weise lernte ich auch den Linienstern Mühldorf kennen.

Ein weiterer, sehr entscheidender Augenblick kam, als die Frage gestellt wurde, wer sich um die Grenzbahnhofausbildung Salzburg/Kufstein kümmern wolle. Ich wollte, wie immer. In Salzburg ließ ich mir vom dortigen Prüfer die höheren Weihen verpassen und hielt nun auch Unterricht über Regeln der ÖBB.

Damit nicht genug: 1999 schloss der DB Fernverkehr mit den ÖBB ein Abkommen, welches vorsah, die Züge zwischen München und dem Brenner ohne Personalwechsel zu fahren. Weil jedoch zu dieser Zeit ein Leistungsausch zwischen Cargo und dem Fernverkehr bestand, der genau diese Züge betraf, wurden wir mit ins Boot geholt. Als Folge hatte ich eine ÖBB Lizenz in der Tasche und den Auftrag, unsere Leute in diesem Thema zu schulen. Nun gab es deutsch-österreichische Arbeitstreffen, Begleitfahrten und vieles mehr. Aber nicht nur das: Im Jahr 2001 wurde die „Lokomotion, Gesellschaft für Schienentraktion“ gegründet, mit dem Auftrag, den Güterverkehr am Brenner zu beschleunigen. Sie war am Anfang ein EU Projekt, welches keine eigenen Ressourcen besaß. So wurden die Traktionsleistungen bei uns bestellt.

Nun fuhren wir neben Reisezügen auch Güterzüge Richtung Brenner. Zum ersten Mal fuhren DB Lokführer auf gelben Siemens-Displokotiven! Es waren aufregende Tage, die Fotos von der ersten Fahrt, bei herrlichem Oktoberwetter aufgenommen, hängen seit dem in meinem Büro.



Zwei Displokos bespannen neu für Lokomotion Züge am Brenner

Aber auch in anderen Bereichen tat sich einiges: Als zum erstem Mal Dieselloks der Reichsbahnbaureihe 232 (die Ludmilla) in München auftauchten, ließ ich mich sofort von einem Kollegen aus Regensburg einschulen und brauchte nicht lange zu warten: Es wurden Lokführer auf dieser BR benötigt, und ich konnte mit Unterricht und Praxistraining dienen.



Mit der 232 in Lindau

Einige Leute, die sich bei Cargo für Loktechnik und das Lokführerwesen interessierten, wurden nun zu mir geschickt. So tauchte eine Diplomandin auf, welche von Krauss-Maffei-Siemens ein Stipendium für eine Diplomarbeit erhalten hatte.

Ihr Thema war die Kraftschlussregelung von modernen Drehstromlokomotiven. Sie wollte Lokführer über ihre Erfahrungen befragen, und ich unterstützte sie dabei.

Eines Tages stand ein junger Mann, Niels Jäger, in meinem Büro, welcher sich als Praktikant der Fa. Lokomotion vorstellte. Er hatte Eisenbahnverkehrstechnik an der TU Stuttgart studiert und war der erste deutsche Student in Sibirien an der Uni Irkutsk gewesen.

Es ergab sich für uns eine äußerst fruchtbare Zusammenarbeit. Er blieb bei Lokomotion und ich schulte ihn auf unseren Loks. Er nahm mich bei Lokomotion in alle neuen Kontakte mit, so auch zu den österreichischen Privat EVU. Unvergessen werden für mich die Schulungsfahrten mit den Lokführern der Salzburger Lokalbahn und der Logserv, dem EVU der Stahlwerke Linz, auf der Tauernbahn und nach Tarvisio bleiben.



Bf Tarvisio

Einige Jahre lang hatte ich neben dem regelmäßigen Fortbildungsunterricht für Triebfahrzeugführer auch unsere Azubis zu unterrichten. Dies bedeutete komplett Betriebslehrgänge mit Klassen von 15 Azubis durchzuziehen, eine harte Schule!

Aber das Räderwerk der Geschichte lief weiter... Wir hatten einen Mann im Zentralbüro sitzen, welcher das Ausbildungspersonal einteilte. Nach dem Abgang unseres Teamleiters war dieser ohne Vertreter. Ich wurde deshalb von ihm in der Diensteinteilung, dem Abrechnungswesen und vielen anderen Bürokratismen unterwiesen. Wieder einmal kam der Zufall zu Hilfe: Der betroffene Kollege fiel wegen einer heimtückischen Erkrankung längere Zeit aus, ich musste ihn vertreten und in vollkommen neuem Metier schwimmen lernen. Dieser Schwimmkurs kam mir bald darauf zugute. Wir erhielten einen neuen Chef, mit dem ich zum Glück erst konfrontiert wurde, als ich das Gröbste, sowie diverse Vorträge meines Controllers hinter mir hatte.

Bald darauf wurde ernsthaft umstrukturiert. Ich hätte nun in Deckung gehen und mich nicht mehr bewerben können. Ich wäre dann fällig für den Vorruhestand mit 55 Jahren gewesen. Mein Chef, selbst damals 60 Jahre alt redete mir das aus:

„Wer nichts Ernsthaftes mehr zu tun hat, verblödet noch schneller als er dies ohnehin tut“ lautete seine Devise. Ich folgte ihm und bewarb mich auf die Stelle des Bildungsplaners. Nachdem ich das Auswahlverfahren überlebt hatte, legte er mir noch eine weitere Arbeitsplatzbeschreibung auf den Tisch. Die Folge: Ich war nun Ausbildungsteamleiter und Bildungsplaner in einer Person, und dies für ganz Bayern.

Ich hatte 30 Ausbilder verteilt auf Nord- und Südbayern zu führen. Unsere Organisationseinheit war das Transportmanagement der neu gegründeten Railion, der Gütertransportsparte der DB. Wir hatte unsere Traktion wieder, wenn auch nur im Güterverkehr. Der Anfang war fürchterlich, da ich Personalführung lernen, aber auch die Kostenstellenverantwortung übernehmen musste. Trotzdem, nach einem Jahr meinte mein Chef ganz cool: „Sehen Sie, ein Jahr ist vorbei, und Sie leben immer noch.“

Eines stimmte auf jeden Fall: Das Gehalt. Ich ließ mich aus dem Beamtenstatus beurlauben, war nun direkt angestellt und konnte dort auch befördert werden, was im Beamtenstatus nicht mehr möglich war, ich war dort schon seit längerer Zeit am oberen Ende meiner Laufbahn angekommen. So genoss ich 5 Jahre lang einen Verdienst, der für mich sonst nicht erreichbar gewesen wäre.

Im Jahr 2007 stand mir und meinem Team eine gewaltige Anstrengung bevor: Wir sollen für Nachwuchs sorgen, und zwar so schnell wie möglich. In der Zeit der damaligen Hochkonjunktur fehlte Personal an allen Ecken und Enden. Es wurde deshalb das Projekt 1000 Tf aus der Taufe gehoben. Deutschlandweit und einmalig sollten 1000 Kandidaten eingestellt werden und von allen Geschäftsbereichen gemeinsam zum Lokführer geschult werden. Einstellungen von außen waren zu dieser Zeit bei der DB noch tabu, da ein Sozialpakt vorsah, vorrangig intern alle Personalressourcen zu nutzen, die durch Rationalisierungsmaßnahmen frei wurden. Dieser Kraftakt beschäftigte mich dermaßen, dass ich die Chance gekommen sah, den mir zustehenden Bildungsplaner einzustellen. Ich fragte den Kollegen, der sich damals mit mir auf die Stelle des Bildungsplaners beworben hatte, ob er bereit wäre diese Arbeit doch noch zu übernehmen. Er sagte sofort zu. Mein Chef ließ mich gewähren! Ein freies Büro war vorhanden, die Möbel wurden aus dem Reservepool geholt und er legte los. Ich dagegen konzentrierte mich zwei Jahre lang auf das Projekt 1000 Tf.

Die erste Bankenkrise veränderte aber die Rahmenbedingungen so stark, dass beigesteuert wurde. Das Projekt lief nach zwei Jahren wieder aus und ich sah mich um: Soll ich den Bildungsplaner auf seine Lehrerstelle zurückschicken? Wo will ich mich nun engagieren? Mir kam eine spontane Idee. Warum nicht in Altersteilzeit wechseln? Dieses soziale Angebot, erfunden, um ältere Kollegen zu Gunsten überzähliger, ehemaliger Reichsbahner, vom Arbeitsplatz weg zu locken, würde in Kürze auslaufen. Ich beantragte deshalb 2010 die Rückversetzung in den Beamtenstatus und stellte Antrag auf Teilzeit mit 50% Anwesenheit. Dieser wurde sofort gewährt. So konfrontierte ich den neuen Leiter des Transportmanagements mit meinem neu gewählten Weg, was in sichtbar schockierte.

War ich zu leichtsinnig gewesen? Er hätte meine Weiterbeschäftigung weigern können, dann wäre ich der Auffanggesellschaft für überzählige Mitarbeiter gelandet. Mein tadelloser Ruf rettete mich wohl, ich war zwar die Teamleitung los, fand aber im Ausbildungsteam genug Arbeit. Unter anderem vertrat ich den Bildungsplaner und erzeugte gleich wieder Überstunden. Bei einer seit langem geplanten Umorganisation, wurde ich zum Fachreferenten ernannt und kann so mein in langen Jahren gesammeltes Fachwissen optimal einsetzen. Im Jahr 2012 war ich sogar stark gefragt, da wegen einer mehrmonatigen Sperre der Brennerstrecke meine alten Kenntnisse auf der Strecke nach Tarvisio gefragt waren. Ich konnte unsere Kollegen einweisen und half bei der Organisation. Noch einmal gab es einen Höhepunkt beruflicher Arbeit, bei der ich mich auch mit aktiv gefahrenen Lokfahrtschichten beteiligte. Nun jedoch naht unerbittlich das Ende meiner aktiven Zeit bei der DB!



Zwei 1116 der ÖBB fahren im Bahnhof Tarvisio Boscoverde ein

Nachtrag im Dezember 2017:

Als Pensionär arbeite ich nun schon im Vierten Jahr bei der Fa. Lokomotion als Ausbilder und engagiere mich dort hauptsächlich in der Berufsausbildung. Der Zweite Jahrgang EiB steht vor dem Abschluss. Die Arbeit mit den jungen Leuten ist eine Herausforderung, die großen Spass macht und mir gut tut.

Ende und Wiederaufstieg des Bw Augsburg,

Wir hatten uns 1995 eine Wohnung in Augsburg gekauft und zogen deshalb im März 1996 in das Stadtteil Hochfeld um, gegenüber von dem, vor sich hindämmernden Bw. Ich kann seitdem direkt auf das Bw Gelände hinüberschauen. Bis ins Jahr 2000 hinein hatte ich dort ab und zu dienstlich etwas zu erledigen, dann gaben wir als DB Cargo als die Letzten unsere Aktivitäten in dem Bw auf. Nichts bewegte sich mehr dort, bald war auf den Freiflächen ein Birkenwäldchen gewachsen.

Laut Flächennutzungsplan der Stadt war auf dem Gelände als Sekundärnutzung Wohnbebauung vorgesehen. Für mich war damit das Ende des BW klar. Zu meiner Überraschung wurde eines Tages der Pflanzenwildwuchs entfernt, dazu sah ich immer wieder eine Dampflok vorbeifahren. Als dann noch eine neu restaurierte Schnellzuglok mit Stromlinienverkleidung auftauchte war meine Neugierde geweckt, ich wollte sehen was da los war.



Kurzbesuch 1998: 01.1102 steht in der nördlichen Montierung

In der ehemaligen nördlichen Lokrichthalle (Montierung) fand ich eine bunt zusammengewürfelte Mannschaft vor, die sich um diese exotische Maschine kümmerte. Einen erkannte ich als kürzlich pensionierten Kollegen wieder. Er erzählte mir, dass dieses Fahrzeug, die 01.1102 der DB, zwei Jahre zuvor in Bebra vom Denkmalsockel geholt worden, in Meiningen überholt und mit einer handgeklopften Stromlinienverkleidung versehen worden sei. Nun sei man unterwegs, im Auftrag eines Fans mit dem dafür nötigen Geld. Einen Tag später wurde die Lok nach Nürnberg überführt und tauchte nie mehr auf. Ich entdeckte sie Jahre später im Werk Meiningen in traurigem Zustand abgestellt, da die Restaurierung wohl nicht korrekt bezahlt worden war.

Trotzdem allem verstärkten sich die Aktivitäten im Bw. Es wurde Rasen gemäht, ich sah Leute auf den Dächern arbeiten. Eines Tages gab ich mir deshalb einen Ruck und ging hinüber.

Den ersten, dem ich begegnete fragte ich, ob es etwas zum Helfen gäbe und erklärte ihm, dass mir das Gelände vertraut und ich Eisenbahner sei. Er zeigte sich erfreut und schickte mich zum südlichen Teil der Lokrichthalle, wo eine Dampflok außerhalb der Halle stand. Es war die 41.018, samt Bedienungsmannschaft, die sich hier eingenistet hatte, ohne dass es mir aufgefallen war. Mindestens 5 Leute schraubten und werkeln an ihr herum. Einer von ihnen war regelmäßig bei mir im Fortbildungsunterricht gesessen. Wir begrüßten uns erstaunt. Nachdem ich meine Herkunft erklärt hatte, wurde ich eingeladen mitzuarbeiten und, da aus dem Fahrdienst kommend auch mitzufahren. Zuerst diente ich als Lotse, bald stand auch eine Fahrt auf dem Programm, bei der ich Bedienhandlungen auf der Heizerseite einüben konnte. Es war eine Rundfahrt für das Südwest Fernsehen durch Baden Württemberg. Im Laufe der Jahre haben sich diese Aktivitäten verselbständigt, ermöglichen mir den Erwerb der Dampflizenz und eine Reihe von unvergesslichen Reisen mit dieser Dampflok.

(Siehe: Reportagen im Anhang)



41.018 steht angeheizt im Depot Brugg



41.018 als Vorspann vor 01.202 auf der Schwarzwaldbahn

Einen anderen Weg nahm für mich der Einsatz für den Erhalt des Bw:

Rechtlich befand sich die Dampfloktruppe, die Dampflokgesellschaft München (DGM), in einer absurdnen Situation: Der letzte amtierende Chef des Bw, Herr Kofler hatte ihnen den Aufenthalt in dieser Halle genehmigt, da diese für den Betrieb nicht mehr benötigt wurde. Zuvor hatten sie schon die Bw München Ost und Rosenheim, welche ein ähnliches Schicksal wie Augsburg ereilt hatte, verlassen müssen.

Nun war auch Augsburg geschlossen worden, die Immobiliengesellschaft Aurelis der DB war der neue Eigentümer. Aurelis versuchte natürlich die Truppe loszuwerden, aber mit dem Mut der Verzweiflung blieben die einfach dort. Eisenbahnrechtlich geriet nun Aurelis in die Klemme, denn eine Eisenbahnfläche darf erst entwidmet werden, wenn kein Interesse an einschlägiger Nutzung mehr besteht. So wurde die DGM erst einmal geduldet, es entstand eine Art „Instandbesetzung“. Die DGM reparierte die Dächer und richtete sich weiterhin häuslich ein. Ideen sprießen auf. Warum die schöne und helle Halle nicht auch kulturell nutzen? Ein erster Jazzfrühschoppen wurde veranstaltet, der sofort hervorragend angenommen wurde. Eine zweite Lok, die 44.606 kam hinzu, denn die südliche Halle bietet drei Gleise an. Diese Maschine war in Wilhelmshafen auf einem Denkmalgleis gestanden und sollte da weg. So fand sie nach einer dreitägigen Schleppfahrt durch ganz Deutschland ein Dach über dem Kopf. Die Ideen wurden nun immer verwegener. Warum nicht auch das nördliche Rundhaus in die Aktivitäten mit einbeziehen? Nachdem Angebote aus der Schweiz, Frankreich und Slowenien vorlagen, Lokomotiven als Dauerleihgaben in Augsburg zu stationieren, wurde der Name „Rundhaus Europa“ geboren. So viele Loks, wie Lokstände vorhanden, könnte man aus ganz Europa zusammenführen. Stufenweise wurde die Idee Realität. Es fanden sich ein: Frankreich, Slowenien, Luxemburg, Schweiz, Italien, Niederlande und Österreich.



Die CC 6500 der SNCF ist gerade aus Lyon Venissieux eingetroffen

Die nächste Idee: Aus dem alten Bw wird ein „Bahnpark“, in dem sich Technik und Kultur zusammenfinden. Gastronomie wurde provisorisch eingerichtet, immer mit der Gefahr im Hintergrund, dass die DB Immobiliendienste ernst machen und ihr Recht durchsetzen. Aber die hielten erstaunlich lange still. Irgendwann schlugen sie dann vor, den illegal genutzten Teil des Bw abzutreten.

Nachdem auch immer mehr Politiker Gefallen am Bahnpark bekundeten, wurde das unmögliche Wahrheit: Für den symbolischen Preis von 1€ ging ein genau umgrenzter Teil der Bw Anlage in den Besitz des Bahnparks über, der als Folge in eine gemeinnützige GmbH verwandelt wurde. Im Flächennutzungsplan der Stadt wurde das Gesamtareal wieder als Bahnanlage definiert. Damit war das alte Bw grundsätzlich gerettet, aber die Schwierigkeiten begannen erst richtig, denn Besitz verpflichtet auch. Geldbeschaffung ist seitdem die Hauptaufgabe des Geschäftsführers.

Die kulturellen Aktivitäten wurden nun einige Jahre von einer Person bestimmt, die sehr gute Ideen eingebracht hatte, aber den Schwerpunkt zu sehr auf Events und zu wenig auf die Weiterentwicklung der Anlage gesetzt hatte.

Ein weiterer Höhepunkt in der unüberschaubar gewordenen Entwicklung war das Ergebnis einer Nahverkehrsausschreibung für zwei Strecken im Raum Augsburg. Veolia Verkehr war siegreich hervorgegangen und gründete als Folge die Bayerische Regiobahn „BRB“, nach dem Vorbild der BOB. Dringend musste nun ein geeigneter Standort für eine neu zu errichtende Werkstätte gesucht werden. Die Verhandlungen mit den DB Immobilien und dem Investitionspartner, der Augsburger Localbahn, zogen sich in die Länge. Vorrübergehend und als Notlösung richtete sich die neue Werkstätte, bis zur Fertigstellung einer neuen Halle, im Bahnpark ein. Der Veranstaltungsbetrieb im Bahnpark wurde zwar beeinträchtigt, aber als Gegenleistung wurden Dächer, die Elektroanlagen und die Gleise saniert. Das zweijährige Gastspiel der BRB ist im Jahre 2012 vorübergegangen. In der Südwestecke des Bw steht jetzt eine nagelneue Triebwagenhalle mit allen Zusatzeinrichtungen.

Nun konzentrieren sich alle Anstrengungen auf drei Bereiche: Ein ausgewogenes Kulturprogramm inklusive Gastronomie dient dem Erhalt der Lokrichthalle, das Rundhaus Europa, mitsamt der zugehörigen Drehscheibe, ist zu sanieren, ein förderungsfähiges Museumskonzept ist zu entwickeln.

Die Sanierung erfordert enorme Geldsummen, die mühsam eingesammelt werden. Das Museumskonzept hat sich im Laufe der letzten Jahre hin vom reinen Eisenbahnmuseum zu einer Lerneinrichtung mit Eisenbahnhintergrund gewandelt.

Lange Jahre konnte nach Ablauf der Zulassungsfrist die Drehscheibe nicht mehr betrieben werden. Die darin abgestellten Fahrzeuge gerieten in Gefangenschaft. Im Jahr 2013 soll die sanierte Anlage wieder eingebaut werden, eine Grundvoraussetzung für die überfällige Sanierung des Rundhauses.

Trotz aller noch zu bewältigen Aufgaben: Der Wiederaufstieg von einer Technikruine zu einer Technischen Kultureinrichtung ist bemerkenswert und soll weitergehen.



Eine Schmalspur Modellbahn erfreut hauptsächlich die Kinder.



Lokparade, kurz vor Ende der Drehscheibenzulassung

Seite 25: Die slowenische 06.013 nach ihrer Ankunft in Augsburg, siehe gesonderter Bericht

Nachtrag, geschrieben im Dezember 2017:

Der Bahnpark hat einiges an Auf- und Ab erlebt, aber er existiert weiter. Es wurde mit Hilfe von Fördergeldern die Drehscheibe und das Dach des Rundhauses saniert. Im Sommer 2017 wurde jedoch die Existenz des Bahnparks durch Behördenauflagen in Frage gestellt. Einnahmen brachen weg, ein Planfeststellungsverfahren wurde eingeleitet, Insolvenz drohte. In letzter Minute sprang die Stadt Augsburg doch noch als Hilfeleister ein, forderte jedoch eine Neuordnung: Rundhaus Europa als Kulturprojekt, welches gefördert wird und eine Halle, in der Gastronomie und Veranstaltungen in Eigenregie stattfinden, sowie eine Museumswerkstatt, die sich selbst trägt. Diese Auflagen werden erfüllt, das Planfeststellungsverfahren steht vor dem Abschluss. In der Saison 2018 geht hoffentlich der Kulturbetrieb wieder weiter.

Schranken/los

DB SCHENKER

INFORMATIONEN FÜR ALLE DB SCHENKER RAIL MITARBEITER DER REGION SÜDBAYERN

Oktober 2009

Winton Train - Einsatz der 41.018 auf der Strecke von Furth im Wald bis Emmerich

Eindrücke und Erlebnisse geschildert von Heinz Hohn

Seit einem Jahr wussten wir, die Aktiven der Dampflosgesellschaft München (DGM), von dem Projekt „Winton Train“ der Tschechischen Staatsbahn (CD). Schon bevor der Vertrag unter Dach und Fach war, gab es keinen Zweifel, dass wir eine Fahrt vor uns hatten, die in ihrer Art nicht noch einmal stattfinden würde.

Die DGM hatte den Auftrag angenommen, einen Sonderzug, gebildet aus 11 historischen Wagen von Furth im Wald bis zur Grenze der Niederlande zu befördern. Auf den Tag genau 70 Jahre nach einer Rettungsaktion für jüdische Kinder aus Tschechien, die damals nach England gebracht worden waren, sollte noch einmal ein Zug auf dieser Route rollen, besetzt mit Überlebenden und deren Nachkommen. Langsam wurde mir die politische Bedeutung dieser Aktion bewusst. Ob wir wollten oder nicht: Wir hatten stellvertretend für die Deutsche Reichsbahn diesen Zug zu befördern und würden entsprechend unter Beobachtung stehen.

Die Kesseluntersuchung hatte sich in die Länge gezogen. Am Sonntag, den 30.08.09, hatte eine letzte Werkstattprobefahrt bewiesen, dass die Maschine in Ordnung war - auch ihr Äußeres ließ nichts zu wünschen übrig. Viel Zeit war in die Sanierung der linken Antriebsstangen investiert worden, welche uns bei den vorangegangenen Fahrten ständigen Ärger bereitet hatten. Die Lichtmaschine hatte ein wenig Zuwendung unseres Elektrikers gebraucht, bis auch sie wieder ihren Dienst tat. Ein Begleitwagen wurde mit Material beladen, kein Detail sollte vergessen werden. Ständige Telefonate waren die Folge, die manchmal auch dazu da waren, die eigene Nervosität zu bekämpfen.

Am Montag, den 31.08. war es soweit, aus einem vermeintlichen Überbestand an Personal war durch Krankheit ein Unterbestand geworden. Zu zweit hatten wir die Lok und den Materialwagen nach Furth im Wald zu bringen. In München Laim spannte eine 212 vor, neu lackiert und besetzt durch den Betriebsleiter der BOB persönlich, der sich die Mithilfe nicht nehmen ließ. In Landshut besuchte uns Pater Anselm aus Bogen auf der Lok, ein echter „Fan“, der uns eine von ihm geweihte Plakette an den Kessel heftete. In Schwandorf stiegen Helfer aus Furth im Wald zu, die uns dort mit Rat und Tat zur Seite standen. Ein letzter gemütlicher Abend im Hotel, ein letztes gemütliches Frühstück, dann wurde es ernst. Gründliches Abölen stand auf dem Programm, ein wunderschöner Tag versprach noch einmal große Hitze.

Am frühen Nachmittag standen wir zur Abfahrt bereit: Die Dampfloks an der Westseite, die 212 als Angst- und Schiebelok samt Materialwagen im Osten. Nichts bewegte sich mehr im Bahnhof, die Spannung stieg. Endlich der erlösende Ruf: „Sie kommen!“ Hellgrün, unter einer schwarzen Wolke von Kohleruß wurde die Kesselfront der fahrenden 486 007 „Grüner Anton“ sichtbar. Dahinter lief die 498 022 „Albatross“, eine gute Bekannte aus den Tagen des Gotthard-Jubiläums.



Die beiden Dampflokführer Heinz Hohn und sein Kollege

Nach dem Lokwechsel fuhren wir pünktlich ab.

Das Zugbegleitpersonal, im aktiven Dienst bei DB Fernverkehr, war aus Dortmund zugereist und mit Unternehmensbekleidung der BOB ausstaffiert worden. Bei der Bestellung der Trassen hatte der Besteller, die BOB, noch einmal auf die Bedeutung dieses Zuges hingewiesen, mit dem Ergebnis, dass wir auf der gesamten Strecke bis Emmerich nur von zwei Fernverkehrszügen in Kitzingen überholt wurden, und das bei HG 80 km/h!

Durch schöne Landschaft, begleitet von tschechischen und englischen Filmteams, bei tief stehender Sonne, rollten wir Hersbruck entgegen, wo Wasser gefasst wurde. Der Kessel heiß, die Außentemperatur 35 Grad, und ich auf der Sonnenseite: Das war kurz vor dem Garkoch werden. (Fortsetzung Seite 2)



Der grüne Anton und die Albatross

Ich kühlte mir mehrfach die Hände mit Wasser, um nicht mit den unentbehrlichen Lederhandschuhen zu verschweißen. 5 Liter Wasser flossen außerdem durch meine Kehle!

Ankunft in Nürnberg Hbf pünktlich am Gleis 14: Der Bahnhofschef ist persönlich anwesend. Viele Gäste warten auf den Zug, Plakatwände sind aufgestellt, es werden Reden auf Tschechisch, Englisch und Deutsch gehalten und sofort übersetzt. Die 24 „originalen“ Wintonkinder stehen im Mittelpunkt des Interesses, aber auch deren Kinder und Enkel sind zum Teil dabei. Eine mitreisende Jazzcombo spielt.

Mein Dampfeinsatz ist nun beendet, ich werde mich ab nun um die begleitende Lok kümmern müssen. Wir ziehen nach einer Stunde den Zug in das vorgesehene Gleis der Abstellanlage Ost. Die Abstellung macht Probleme, weil keine Steckdosen für die Kühlchränke der Speisewagen zu finden sind. Nach zähen Verhandlungen dürfen wir den Zug auf die ICE Gleise stellen, wo Steckdosen für die Reinigungsmaschinen vorgehalten werden. Lang dauert der Weg in die Abstellung im Bw Gostenhof, wo die Dampflokmannschaft noch beim Abschmieren beschäftigt ist. Die Diesellok wird dort auf die Rückkunft des Leerzuges warten.

Am nächsten Morgen muss die startende Dampfmannschaft sehr früh raus, denn Abfahrt ist um 6:45 Uhr. Eine relativ lange Etappe liegt vor dem Zug und uns allen. Trotz verspäteter Abfahrt wird der Zug über die dicht befahrene Strecke von Nürnberg nach Würzburg so geschleust, dass wir in Würzburg bereits wieder im Plan liegen. In Gemünden wird Wasser bei Lok und Speisewagen genommen. Dank Schub durch die in Nürnberg aufgenommene Schiebelok, einer „Zebra“ 139 der Lokomotion, werden alle Steigungen mit 80 km/h genommen. Etwas langwierig gestaltet sich die Durchquerung des Rhein-Main Gebietes, danach wird die Umgebung wieder schön. Es geht rechtsrheinisch am Fluss entlang. In Kaub halten wir direkt am Rheinufer, gegenüber der Mäuseburg. Eine Feuerwehrpumpe fördert Wasser direkt aus dem Rhein in den Tender hinauf, auf der Straße werden alle Autofahrer genötigt, über Rampen den Schlauch zu überqueren.



Beim Rheinwasseraufnehmen in Kaub



Ankunft in Emmerich

Während dieser Pause wird vom Winton Organisationskomitee ein Fototermin für die Ehrenreisenden und ihre Nachkommen organisiert, eine bewegende Sache.

In Linz am Rhein stößt die 41 360 aus Oberhausen zu uns und setzt sich als Zuglok an den Zug. Diese Maschine stand als Ersatzlok bereit, wenn die 41 018 ausgefallen wäre. Nun ist der Zug doppelt bespannt und rollt so bei Zeigerruck in den Kölner Hbf ein, wo eine vergleichbarer Empfang wie in Nürnberg abläuft, diesmal aber mit persönlichen Ansprachen von Nachkommen und von wichtigen Personen im Organisationskomitee. Für den Rest des Tages hat die Dampflokmannschaft noch ein langes Programm, mit Ölburkern, Wasserfassen und Service vor sich, das bis Mitternacht dauert. Wir, die „Schiebemaxen“, haben ein wenig Zeit für Köln und ein gutes Abendessen in einem Kölschlokal, denn morgen haben wir beide, die E-Lok fahren können, das härtere Programm vor uns. Wir haben die Aufgabe, den aus Hoeck van Holland zurückgekehrten Leerzug nach Nürnberg über Stuttgart zu transportieren, wo zwei Wagen der UEF abgestellt werden müssen. Aber erst rollen wir gemütlich durch das Ruhrgebiet über Oberhausen, Duisburg und Düsseldorf bis Emmerich, wo die Kollegen aus Holland mit der 01 1075 auf uns warten.

Hier wird mir durch das Verhalten der Fahrgäste bewusst: Symbolisch, stellvertretend für 1939, sind sie nun der Freiheit wieder nahe, umringen die Holländer und lassen sich gerne vor der Lok fotografieren.

Unsere Bahn dagegen hatte ihre Eltern und Verwandten bald darauf in die Vernichtung gefahren, keines der Kinder hat seine Eltern wieder gesehen. Dazu waren sie durch Deutschland in versiegelten Waggons gefahren worden und mussten sich geballte Fäuste auf den Bahnsteigen anschauen. Die Reichsbahn hatte gegen Geld eben alles gemacht...

Für uns war es eine Ehre, diese Fahrt durchzuführen zu dürfen. Ich denke, keiner der Beteiligten wird sie jemals vergessen.

Der „Winton-Train“ ist ein Sonderzug, der nach Sir Nicholas Winton benannt ist. Der einstige Börsenmakler, der als der britische Oskar Schindler gilt, rettete 1939 669 jüdische Kinder aus Tschechien vor dem sicheren Tod. Am 5. September kam der historische Zug in London an. In der Liverpool Station wurde er von dem inzwischen 100 Jahre alten Sir Nicholas Winton selbst empfangen.

Durch die Erlebnisse rund um den Winton Train hat ihn die Geschichte der Kindertransporte nicht losgelassen, deshalb zeichnete Heinz Hohn auf, was er in Geschichtsbüchern und authentischen Berichten darüber gefunden hatte.

Nachforschungen zum Thema Kindertransporte 1939 nach England.

In der Vorbereitungsphase des Winton Train erhielt ich durch meine Schwester den Hinweis, dass dieser Zug nur einer unter vielen gewesen sei dürfte. Sie lieh mir ein Buch von Anja Salewsky „Der olle Hitler soll sterben, Erinnerungen an den jüdischen Kindertransport nach England“, erschienen bei Claassen 2001. Angeregt durch diese Lektüre griff ich in meiner eigenen Büchersammlung nach dem Werk von Christopher Browning „Die Entfesselung der Endlösung, NS Judenpolitik von 1939 bis 1942“, erschienen bei Propyläen 2003, nach den originalen Unterlagen von Yad Vashem: „The origins of the final Solution“. Dort wird in einem Kapitel die Suche nach einer Endlösung durch Vertreibung, 1939 – 1941 beschrieben.

Der später in Israel vor Gericht gestellte und zum Tode verurteilte Adolf Eichmann war damals Leiter der Zentralstelle für jüdische Auswanderung bei der Gestapo in Wien, er hing besonders intensiv an der Idee, die Juden zur Auswanderung in Reservate zu zwingen, die er im Osten von Polen einzurichten gedachte. Dazu kam die absurde Idee des „Madagaskarplanes“, welcher von antisemitischen Kreisen in Polen, England und Frankreich verfolgt wurde. Er sah die Ausbürgerung von Juden in Kolonien wie Madagaskar vor. Da man in der NS Führung vom Erobern französischer Kolonien träumte, erhielt Adolf Eichmann den Auftrag, Material für eine außenpolitische Lösung der Judenfrage zusammenzutragen.

Vor diesem historischen Hintergrund bekommt die Darstellung von Anja Salewsky in ihrem einleitenden Kapitel eine verstärkende Wirkung, ich zitiere gekürzt den Originaltext.:

„Nach der Reichskristallnacht im November 1938 war den meisten Juden in Deutschland klar, dass sie in Deutschland keine Zukunft hatten. Viele suchten verzweifelt nach Fluchtmöglichkeiten. In England ergriff eine kleine Gruppe von Hilfswilligen um Chaim Weizmann die Initiative und beantragte beim damaligen Premierminister Chamberlain, jungen Juden aus Deutschland die Einreise nach Palästina zu ermöglichen, obwohl England als Mandatshalter in Palästina den Arabern zuliebe die Einreise von Juden strikt kontingentiert hatte. Der Antrag wurde vom Parlament in London abgelehnt. Es wurde jedoch entschieden, dass England selbst Kinder aufnehmen würde. Das Alter wurde mit Rücksicht auf den angespannten Arbeitsmarkt auf 17 Jahre begrenzt. Voraussetzung: Die Eltern oder eine Hilfsorganisation hinterlegten eine Sicherheit von 50 Pfund pro Kind. Daraufhin beteiligten sich jüdische und nichtjüdische Organisationen an den Hilfsaktionen, unter anderem auch die englischen Quäker.“

Am 01.12.1938, zwei Wochen nach der Kabinettsentscheidung, verließ der erste Zug mit 200 Kindern Berlin. Um nun weitere Ausreisegenehmigungen zu bekommen, mussten die deutschen Behörden informiert werden. Gertrud Weismüller-Meijer, eine holländische Bankiersfrau fuhr Anfang Dezember nach Wien zu Adolf Eichmann, der dort Leiter des Judenreferats der Gestapo war. Sie erhielt von ihm die Zusage, dass alle weiteren Kindertransporte genehmigt würden, was angesichts der bei Browning zitierten Ziele Eichmanns nicht so sehr verwundert.

Auf diese Weise emigrierten über 10.000 jüdische Kinder bis zum Ausbruch des Zweiten Weltkrieges nach England. Die bittere Seite: Die Eltern mussten sich von ihren Kindern, oft für immer, trennen. Das Alter der Kinder lag zwischen 5 und 17 Jahren. Die Helfer in England gründeten das „Movement for the care of children from Germany“, später umbenannt in „Refugee Childrens Movement“ und kooperierten mit dem „Jewish Refugees Committee“. Die Anzahl der ausreisewilligen Kinder überstieg die Anzahl der englischen Familien, die bereit waren, ein fremdes Kind zu ernähren, drastisch. Die BBC sendete eine halbstündige Reportage und rief zur Hilfe auf. Trotzdem mussten viele Kinder längere Zeit in provisorisch errichteten Auffanglagern ausharren, und das im kältesten Winter seit Jahrzehnten.

Die Möglichkeit, Kinder ausreisen zu lassen, wurde in Deutschland nur durch Mund-zu-Mund-Propaganda weiter getragen. Um kein Aufsehen zu erregen, fuhren die Züge erst nach Mitternacht ab. Da sich dramatische Szenen an den Bahnhöfen abgespielt hatten, durften die Eltern ihre Kinder später nicht mehr begleiten. Die Eltern wurden oft nur 24 Stunden vor Abfahrt des Zuges informiert, das Gepäck war auf einen Koffer begrenzt.

Die Züge fuhren von Wien, München, Frankfurt, Berlin, und wie wir wissen, am 01.09.1939 auch von Prag ab. Die Hauptroute ging Richtung Hoeck von Holland und Harwich. Nur wenige Erwachsene durften die Züge begleiten und mussten, am Ziel angekommen, sofort zurückreisen, um weitere Transporte nicht zu gefährden. Die Kinder blieben so weitgehend sich selbst überlassen, die größeren kümmerten sich um die kleineren Kinder.

Die Gastfamilien nahmen sich der Kinder höchst unterschiedlich an, manche beuteten sie als billige Hilfskräfte aus. Ältere Kinder mussten später in Fabriken arbeiten. In den Städten erlebten viele die Bombardements der deutschen Luftwaffe, andere wurden nach Ausbruch des Krieges auf der Isle of Man interniert.“

Die Autorin des Buches erhielt die Erlaubnis, die Schilderung ihrer Erlebnisse von elf damals beteiligten Kindern aufzuzeichnen. Es sind elf höchst unterschiedliche Schicksale beschrieben. Wie die Zeit erlebt wurde, hing in hohem Maße vom Alter ab. Den Jugendlichen war oft vollkommen klar, was sich abspielte, während kleine Kinder traumatisiert wurden.

Ich habe mir nun noch folgende Frage beantwortet:

Warum fuhr aus Prag erst im September 1939 ein Kinderzug ab? Ich sehe die Begründung in der Besetzung Prags am 15.03.1939. Kurzfristig entstanden für einige Monate bis zum Kriegsbeginn auch in Prag Bedingungen wie in Deutschland. Sir Winton's Verdienst dürfte das schnelle Erfassen dieser Chance gewesen sein. Er hatte wohl keine Zeit mehr, eine eigene Hilfsorganisation zu gründen, die Organisation war er selbst.

Heinz Hohn



Bericht über die Einsätze der DGM Dampflok 41.018 in der Schweiz

vom 02.05. – 17.05.2013

Teil 1, verfasst von Heinz Hohn

**Im Zeitraum vom 02.05. bis zum 17.05.2013 weilte die Dampflok 41.018 der DGM in der Schweiz.
(DGM = Dampflokgesellschaft München)**

Wie war es zu diesem ungewöhnlichen, ja denkwürdigen Auftrag gekommen?

In Brugg, Kanton Aargau, existiert eine ähnliche Vereinigung wie die Dampflokgesellschaft München, der Verein Mikado 1244, der sich um den Erhalt und Einsatz der ehemaligen SNCF Lok 141R 1244 kümmert. Die Führungskräfte beider Vereine kennen sich seit vielen Jahren persönlich. Da im August 2013 die Kesselzulassung der 41.018 endet, wurde vereinbart, im Frühjahr dieses Jahres eine gemeinsame Sonderfahrt in der Schweiz durchzuführen. Schon im Winter begann die Firma „Steam Adventure Tours“ Werbung für eine Rundfahrt Zürich, Biel, Lausanne, Fribourg, Bern, Zürich zu machen. Das Ergebnis war ein voll ausverkaufter 13 Wagen Zug, ergänzt durch umfangreiche und hervorragende Gastronomie.

Da beide Maschinen die Achsfolge 1D1 „Mikado“ besitzen, wurde die Fahrt unter dem Titel „Doppeltraktion Mikado“ vermarktet. Unter diesem Begriff finden sich im Internet diverse Einträge, die sich mit dieser Sonderfahrt beschäftigen.

Die BR 141R ist eine amerikanische Konstruktion, die für Kriegseinsätze in Europa konzipiert worden war. Über 1200 Exemplare, beginnend mit der Rückeroberung Frankreichs 1944, wurden an die SNCF geliefert. Die Nummer 1244 gehörte zur zweiten Bauserie und wurde von den Montreal Lokomotive Works im Jahre 1946 mit Ölfeuerung ausgeliefert. Das Dienstende erlebte sie 1975 in Lyon Venissieux. Dort wurde sie von zwei Schweizer Geschäftsleuten entdeckt. Diese kauften sie mit dem Ziel, die Lok in der Schweiz der Nachwelt zu erhalten.



Zitat aus der Vereinswebseite:

Der Verein Mikado 1244 wurde 1975 in Zürich gegründet. Sein Zweck war, die in Kanada gebaute Dampflokomotive 141.R.1244 in die Schweiz zu überführen. Diese war kurz zuvor bei den Französischen Staatsbahnen SNCF am Ende des Dampfzeitalters außer Dienst gestellt worden. Eine umfassende Restaurierung erfolgte. Im Jahre 1977 gaben die Schweizerischen Bundesbahnen SBB offiziell die Bewilligung, diese sehr schön renovierte Dampflokomotive auf ihrem Normalspurnetz zu betreiben. Der Verein Mikado 1244 besitzt auch zwei historische Elektrolokomotiven, seit 2001 die Ae 4/7 11026 und seit 2009 die Gotthardlokomotive Ae 6/6 11407 „Aargau“, zwei renovierte Reisezugwagen erster Klasse vom Typ A EW II, einen Wagen zweiter Klasse vom Typ B EW I und zusätzlich einen Schienentraktor Tm II für Rangieraufgaben auf den Gleisanlagen des Depots Brugg.

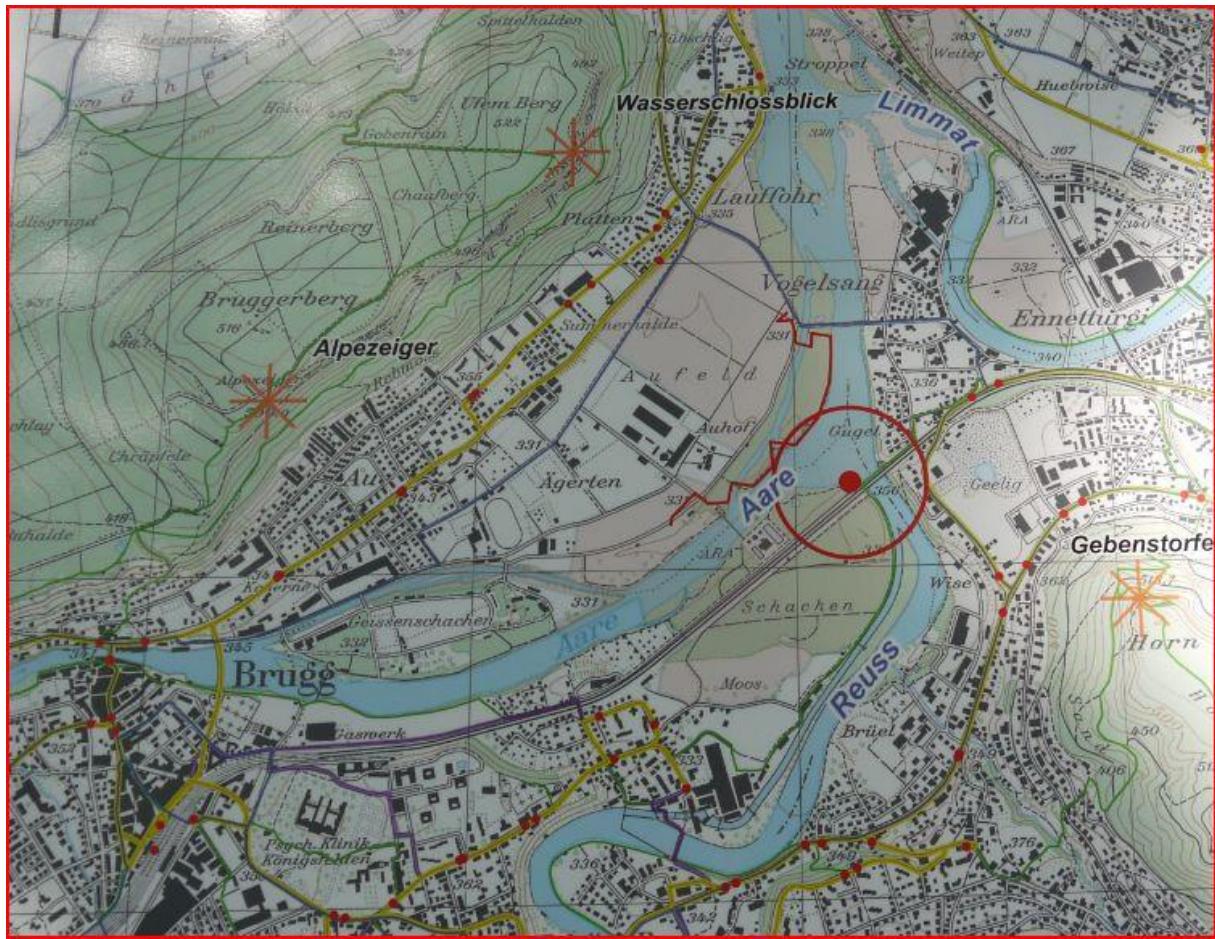


Die Ae 4/7 bei der Überführung des Sonderzuges

Im Jahre 2012 endete eine zwölf Jahre dauernde Revisionsphase, in der die Maschine dermaßen aufwendig restauriert wurde, dass sie heute schöner und perfekter dasteht, als dies jemals während ihrem harten Arbeitsleben der Fall war.

Wie auch 41.018 weilt 141R 1244 in einem stillgelegten Lokschuppen. In dem benachbarten historischen Rundhaus des ehemaligen Lokdepots Brugg stehen die betriebsfähigen Museumslokomotiven von „SBB Historik“, einem Ableger der SBB, ähnlich dem Verkehrsmuseum Nürnberg. Wie in Deutschland ist ohne die ehrenamtliche Mitarbeit von Spezialisten kein Betrieb möglich.

Die Stadt Brugg liegt seit der Antike an einer Stelle, wo die Aare, der längste innerschweizerische Fluss, sich durch eine enge Felsschlucht zwängen muss. Unmittelbar nach diesem Engpass vereinigen sich Reuss und Limmat mit der Aare, welche später, 20 km nördlich, in den Rhein mündet. 41% der Landesfläche werden von diesen drei Flüssen entwässert. Deshalb wird dieses Mündungsgebiet umgangssprachlich „Wasserschloss der Schweiz“ genannt (Quelle: Infotafel am Fluss). Auch der Bahnhof Brugg stellt im schweizerischen Eisenbahnnetz einen wichtigen Knoten dar, da sich dort West-Ost und Nord-Süd Strecken kreuzen.



Wasserschloss der Schweiz

Ablauf der Hinreise:

Nach gründlichen Vorbereitungsarbeiten wurde am 02.05.2013 überführt. Als Mannschafts- und Materialwagen war ein Bn Wagen des Lokalbahnvereins München angemietet worden. Die gewählte Route führte über die Allgäubahn, Augsburg-Kempten-Lindau. Dort angekommen wurde nach Wasserfassen die Lok über Reutin gewendet. Weiter ging es am Bodensee entlang bis Singen. Hier stieg der SBB Lotse zu, der uns bis Schaffhausen begleitete. In Schaffhausen wurden vier Reisezugwagen aufgenommen und ein letztes Mal Wasser gefasst. Mit einem, nun nennenswerten Zug, wurde die Weiterfahrt angetreten. Bei fehlender Zugsicherung sind im Netz der SBB zwei Lotsen vorgeschrieben, die das Kommando übernehmen und ihre „Helper“, das eigentliche Lokpersonal zu instruieren haben. Die zwei Lotsen erwiesen sich tatsächlich als sehr hilfreich, da in der Schweiz das Regelgleis links ist. Erster landschaftlicher Höhepunkt: Der Rheinfall, der in Neuhausen am Rheinfall regelrecht umrundet wird. Kurz danach überquerten wir den Rhein auf einem hohen Viadukt. Gerade aus ging die Fahrt Richtung Zürich, aber via Affoltern, Würenlos und Wettingen kann man den Knoten Zürich elegant umfahren. Der Lotse, selbst aktiver Dampfloksführer, hatte den S-Bahn Takt so gut im Kopf, dass er die optimalen Geschwindigkeiten ansagen konnte. So gelangen auf den eingleisigen Abschnitten drei „fliegende“ Kreuzungen. Auf die Minute genau rollten wir in den Bahnhof Brugg ein. Die Reisezugwagen wurden abgehängt und anschließend zum Wenden der Lok das Bahnhofsdreieck ausgefahren. Bei dieser Gelegenheit konnten wir unsere Bleibe bereits von oben besichtigen, da wir auf der Güterzugstangente Basel-Gotthard hoch über dem Depot Brugg dahinrollten. Unten angekommen wurden wir bereits ungeduldig erwartet:

Das zu bunkernde Schweröl stand angeheizt zum Umpumpen bereit, aber gleichzeitig hatte sich auch ein Gewitter zusammengebraut. Endlich hatte ich die Lok richtig platziert, es wurde eine Leiter von Tender zu Tender gelegt, der Förderschlauch darüber gezogen, da legte der Gewitterregen los. Er begann mit riesigen Wassertropfen und steigerte sich zu einem fürchterlichen Wolkenbruch. Alle Beteiligten flüchteten sich nach und nach in einen Aufenthaltscontainer, die Pumpaktion musste abgebrochen werden. Mein, einige Tage zuvor überführtes Wohnmobil stand in Kürze in einem See, deshalb setzte ich es um, direkt unter die Güterzugsbrücke. Lieber mehr Krach, aber trockene Füße! So lief der Tag noch gemütlich aus... Am 03.05. wurde die Öl Bunkeraktion sofort nachgeholt, es galt den Sonderzug zusammenzustellen, beide Loks anzuheizen und nebenbei sich kennenzulernen. Die Schweizer Kollegen gingen mit offenen Armen und vorbehaltlos auf uns zu, egal ob Berufs- oder Freizeiteisenbahner. Bald hatte ich einiges an Orts- und Betriebskenntnissen erworben, da ich mich gerne an den Rangieraktionen beteiligte.

Am Abend standen glänzend und unter Dampf die zwei Hauptakteure nebeneinander. Als Teilnehmer der Spätschicht durften wir uns noch ein wenig Geselligkeit leisten, ein Grund, warum ich an solchen Tagen die Spätschicht bevorzuge!



Beide Mikados fertig zum Einsatz im Depot Brugg

Ablauf der Sonderfahrt:

Wir konnten am nächsten Tag um 8:50 Uhr in Brugg, beim Sonderzug Nr. 30420, Zürich-Lausanne auf reservierte Plätze zusteigen. Mit einem Mehrklangpfeifkonzert lief der ellenlange Zug ein.

Merkwürdigerweise musste der amtierende Tf auf Höhe Bahnsteig noch einmal anziehen. Der Grund: Ein Gestängesteller am dritten Wagen hatte zu scharf nachgezogen und musste von Hand geöffnet werden. Dies besorgte der Reiseleiter trotz prachtvoller historischer Montur selbst! Die eingefangene Verspätung wirkte sich nun bis Lausanne aus. Obwohl aus den beiden Maschinen alles rausgeholt wurde, musste auf zwei Programmpunkte, eine Scheinanfahrt und den geplanten Tausch von Zug-

und Vorspannlok verzichtet werden. Die landschaftlich äußerst reizvolle „Jurafußlinie“ Olten-Biel-Neuchatel-Yverdon gab sich leider verregnet. Kurz vor Lausanne nahm Team 2 in einem der zwei Speisewagen das Mittagessen ein. Unsere Schicht würde bis ein Uhr früh dauern! In Lausanne angekommen wurde der Zug in eine Vorstellanlage weggedrückt und beide Loks gingen ins Depot zum Wasserfassen und Service.



In Lausanne

Meine Aufgabe war nun das Führen der Zuglok von Lausanne bis Zürich, das Wendemanöver und die Lz Fahrt von Zürich nach Brugg. Meine Gedanken wurden sorgenvoll gefangen von der uns bevorstehenden Bergfahrt. 30 km Bergfahrt, hinauf nach Vauderens, dem Scheitelpunkt der Strecke vor Fribourg stand uns nun bevor! Nach zwei Stunden Pause war die Ausmauerung der Feuerbüchse nicht mehr glühend heiß. Dies bedeutete einen „Kaltstart“ für die Lok, den sie überhaupt nicht mag. Wir hätten 30 km Anlauf im flachen Terrain benötigt um optimale Dampferzeugungsbedingungen zu erhalten. Auch der Heizer wusste genau, was auf uns zukam. Meine Hoffnung lag auf der schier unbegrenzten Dampferzeugungsfähigkeit der Vorspannlok!

Abfahrauftrag, es ging los. Unabhängig von meinen Sorgen, die Bergfahrt war spektakulär! Die Strecke windet sich in unzähligen Kurven, zwischen den Weinbergen hindurch, immer höher hinauf. Die Wolken hatten sich verzogen, unter uns glänzte der See, ein Helikopter flog auf gleicher Höhe mit, der Pilot winkte... Leider gab unser Kesseldruck nach und damit auch die Geschwindigkeit von anfangs 60 km/h auf 40 km/h! Der Lotse beruhigte: Wir erreichen gleich Palezieux, da geht es kurz bergab. Solche Momente können den Heizer retten, mit immerhin 13 Bar Druck ging es in die finale Steigung. Die Rußentwicklung musste auf beiden Maschinen ignoriert werden. Die Fotos und Filme zeigen das sehr deutlich. Am besten gelungen: Der Film „Doubleheader Mikado, Part two“.



In Fribourg

In Fribourg angekommen wurde der Zug in einen Ladehof umgesetzt, da beide Tender weitgehend leergepumpt waren. Die Rückkehr an den Bahnsteig wurde für eine Scheinanfahrt genutzt, eine Prozedur, die man den Fotografen schuldet. Zwischen Bern und Aarau ließ ich mich vertreten, da ich die 141R auf ihrem Führerstand erleben wollte. Sigi, der „erste“ Lokführer saß am Regler. Interessant die vollkommen andere Bedienungsweise einer nach amerikanischen Grundsätzen gebauten Lok: Das Personal sitzt auf breiten gepolsterten Sesseln. Die auf deutschen Loks so kraftaufwendig zu bedienende Steuerung wird pneumatisch durch einen Alco Taktluftmotor bewegt, so dass der Bediener nur einen gerasteten Hebel zu bewegen hat. Der Reglerhebel hängt mit einer beachtlichen Länge versehen von der Decke herab und wird zum Bediener her gezogen. Nach vorsichtigem Anfahren und einer zweiten vorsichtigen Leistungssteigerung zog Sigi bei 20 km/h mehrfach den Regler komplett auf. Ein infernalischer Radau setzte ein, die Maschine legte mit Urgewalt los. Bei solchen Gelegenheiten wurden am Zughaken schon weit mehr als 3000 PS gemessen! Der Radau wird hauptsächlich durch ein Vierfachblasrohr erzeugt, das die Abgase in der Rauchkammer unglaublich beschleunigt und so einen entsprechend starken Saugzug erzeugt. Eine einfache Technik, die bei der DB sehr wohl bekannt war, aber leider nicht angewendet wurde. In Aarau verließ ich schwer beeindruckt den Führerstand, war aber auch froh, dem Radau entkommen zu sein. Wie leistungsfähig müssen die in den amerikanischen Dimensionen gebauten Originale gewesen sein!

Nach einem weiteren Halt in Brugg rollten wir um 20:50 Uhr in die Zürcher Haupthalle ein. Es war noch viel los um die Zeit, bald jedoch füllte sich der Bahnsteig mit unseren Fahrgästen. Nun passierte etwas für mich vollkommen Ungewohntes: Wir wurden von der Reiseleitung aufgefordert, am Fototermin direkt vor der Lok teilzunehmen. Auf der Pufferbohle die Damen und Herren aus den Speisewagen mit ihren Kostümen aus den vierziger Jahren, unten das „Schwarze“ Personal. Das Blitzlichtgewitter wollte kein Ende nehmen, bis sichtlich nervöse Securityleute auftauchten und der Sache ein Ende bereiten wollten. Netterweise intervenierte die dazu gerufene Bahnpolizei entgegengesetzt und beruhigte die Securitykräfte. Eine kuriose Situation.

Irgendwann rollte unser Zug aus der Halle, wir folgten, um die Loks in einem zeitaufwändigen Manöver als Zugfahrt im Dreieck zu wenden. Endlich rollten wir in Richtung Brugg los, es war nach 01:00 Uhr als die Maschinen endlich in der Garage standen. Was für ein Tag, was für eine Fahrt lag hinter uns!



Bericht über die Einsätze der DGM Dampflok 41.018 in der Schweiz

vom 02.05. – 17.05.2013

Teil 2, verfasst von Heinz Hohn

Im Zeitraum vom 02.05. bis zum 17.05.2013 weilte die Dampflok 41.018 der DGM in der Schweiz.

Die große Rundfahrt durch die Schweiz war zur Zufriedenheit aller zu Ende gegangen, aber das sollte noch nicht alles gewesen sein.

Bereits in der folgenden Woche, am Mittwoch, stand Öl bunkern auf dem Programm, denn der zweite Auftrag wartete. In der Zeit vom 09.05.-12.05. fanden im Bahnhof Sissach, an der Strecke Olten-Basel gelegen, Dampfloktag statt. Die 141R war die gesamte Zeitspanne engagiert um mehrmals täglich zwischen Olten und Sissach die alte „Hauensteinstrecke“ zu befahren. Der Hauenstein bildet das Hindernis im Juragebirge zwischen dem Tal der Aare bei Olten und dem Rheintal bei Basel. Es existiert noch die alte Bergstrecke mit Scheiteltunnel, die auf ein Gleis zurückgebaut wurde, nachdem die neue Strecke mit Basistunnel fertiggestellt war. Hier, am alten Hauenstein, gibt es nur noch ein wenig Nahverkehr. Damit ist diese Strecke prädestiniert für Sonderzüge. Auf 27 Promille Steigung können Dampflokomotiven zeigen, was sie können.

Unser Anheitztag war der Samstag, 11.05.2013. Die Kollegen waren per Zug angereist. Ich dagegen hatte die fernere und nähere Umgebung erkundet und dabei vier anregende Radtouren unternommen. Dieser Samstag bot zusätzliche Höhepunkte, die uns die Routinearbeit verschönerten: Wegen einem Defekt am Heizwagen wurde eine historische Tenderlok aus dem Jahre 1913 angeheizt und spendete den nötigen Dampf für das Anfachen unseres Feuers. Des Weiteren fand um uns herum ein Fotoworkshop statt. Vier Hobby Fotografen hatten einen Profi engagiert, der mit ihnen heikle Belichtungsaufgaben übte. Das schwarz in schwarz einer Dampflok sollte die Kulisse abgeben, dazu waren auch noch drei Hobbymodels eingeladen worden, die die Sache belebten. Uns wurde so nicht langweilig!



Wir hatten den Auftrag, am Sonntag, 12.05.2013 einen Sonderzug zu den Sissacher Festtagen zu führen, der von Winterthur nach Sissach und weiter über Basel nach Winterthur zurückkehren sollte. Es galt 9 Wagen ab Brugg zu bespannen, den alten Hauenstein zu bezwingen und nach einer Pause in Sissach nach Basel Rangierbahnhof zu fahren. Dort sollte die Lok über ein Gleisdreieck beim Depot gewendet werden und anschließend am Rhein entlang gen Osten fahren. Bis Stein-Säckingen ist man auf der Güterzugmagistrale zum Gotthard unterwegs, dann geht es eingleisig weiter bis Laufenburg.

Der Rest der Strecke bis Koblenz wird planmäßig nur noch von Güterzügen befahren. Höhepunkt: Mit 30 km/h über ein, in engem Linksbogen die Aare überspannendes Stahlviadukt. In Koblenz gibt es eine Verknüpfung zum deutschen Streckennetz bei Waldshut. (Gedanken zum Ortsnamen Koblenz: Es gibt zwei Koblenz am Rhein, dort wo jeweils zwei große Flüsse ineinander münden, was auf Lateinisch confluere heißt. Kein Kunststück daraus den Namen Koblenz zu formen.)



Der weitere Verlauf ist landschaftlich genauso schön wie der Abschnitt davor, da ständig den Rheinauen gefolgt wird. Den Platz auf der Strecke teilt man sich ab Koblenz mit der S41 des Großraumes Zürich. In Eglisau trafen wir auf die Strecke Schaffhausen – Zürich, wo wir schon bei der Überföhrung gefahren waren. Eine historische E-Lok wartete auf unseren Zug, wir rollten als Lokzug zurück nach Brugg.

Der letzte Teil unserer Reise sollte am 17.05.2013 ablaufen.

Die Lok musste nach Hause gebracht werden. Deshalb versuchte der Veranstalter des letzten Sonderzuges auch noch unsere Rückfahrt zu vermarkten. Beworben wurde ein verlängertes Wochenende in Augsburg, im Nobelhotel, mit An- und Abreise im komfortablen Sonderzug. Dank der Kaufkraft des Schweizer Franken in Deutschland nahmen genug Teilnehmer das Angebot an. So zogen wir statt einem fünf Wagen am Bodensee entlang, im weiteren Verlauf jedoch über Aulendorf und Memmingen. Der Fluch der auf das Minimum zurückgebauten deutschen Schieneninfrastruktur traf uns bei dieser Fahrt auf ärgerliche Weise: Wegen einem Leck an einer Speiseleitung baten wir in Friedrichshafen um eine kurze Reparaturpause. Aus der von uns benötigten kurzen Pause wurde eine lange, da auf der zweigleisigen Württembergischen Südbahn der Bahnhof Ravensburg dermaßen zurückgebaut worden ist, dass wir geweigert wurden, mit der Begründung, nun seien alle Gleise im Bahnhof Ravensburg belegt. Der eingleisige Verlauf Aulendorf – Buchloe bewirkte im weiteren Verlauf der Fahrt, dass aus einer Reparaturpause von 10 Minuten eine Verspätung von genau einer Stunde wurde. Eine Werbeveranstaltung des Netzbetreibers!

Dieses Schlusserlebnis konnte unsere Freude über die gelungenen Veranstaltungen nicht trüben. Sie werden unvergessen bleiben und haben für mich einen besonderen Platz innerhalb der Erinnerungen an mein Eisenbahnerleben verdient. Ein besonderer Dank geht an dieser Stelle noch einmal an alle Kollegen aus der Schweiz, die uns nicht nur vorbildlich gelotst haben, sondern uns auch menschlich aufgenommen und mitgenommen haben.

Bericht zur Überführung der 06-013 von Jesenice nach Augsburg vom 28.04.-30.04.2006

Kleine Vorgeschichte:

Vor drei Jahren war der Architekt und Buchautor Markus Heel auf der Suche nach ausgefallenen Fotos aus der Einsatzgeschichte der preußischen Lokbaureihe G12. Er wurde als Quelle unter anderem auf das Eisenbahnmuseum Ljubljana aufmerksam gemacht. So entstand sein Kontakt zu Professor Bobic, dem Leiter dieses Museums. Nach einigen Gesprächen, bei denen auch die Idee zur Sprache kam, Teile des ehemaligen Bw Augsburg als Museum zu erhalten, bot Professor Bobic eine Slowenische Dampflok der Baureihe 06 als Dauerleihgabe an. Die Lok war 1930 bei Borsig in Berlin Tegel speziell für die Einsatzbedingungen in Slowenien und Kroatien entwickelt und gebaut worden.

Dieses Angebot gab den Anstoß zur Idee „Rundhaus Europa“. Endziel soll die Anwesenheit je einer „Botschafterlok“ aus jedem Eisenbahn besitzenden Staat Europas sein. Schnell nahm die Idee Formen an. Drei Botschafterloks sind als Dauerleihgaben ihrer Besitzer im Augsburger Rundhaus schon anwesend.

Schwieriger gestaltete es sich das Angebot aus Ljubljana in die Tat umzusetzen. Die Lok war 15 Jahre auf einem Lokfriedhof gestanden, buntmetallhaltige Bauteile waren gestohlen worden. Der Zustand der Maschine schien verheerend zu sein. Nachdem ein Transport als möglich angesehen wurde fanden sich in Ljubljana genügend ehrenamtliche Helfer, die innerhalb dreier Monate die Lok äußerlich in einen ansprechenden Zustand versetzten. Auch wurde das Laufwerk kontrolliert und notdürftig repariert. Die Lok wurde von einem deutschen Sachverständigen untersucht und zur Überführung freigegeben. Eine Vorüberführung unter den kritischen Blicken von Markus Heel und Norbert Hoffmann von Ljubljana nach Jesenice war erfolgreich und ohne wesentliche Beanstandungen absolviert worden.

Hier beginnt nun die Geschichte der Überführung:

Ich hatte Markus Heel angeboten bei den in Österreich und Deutschland tätigen Eisenbahnverkehrsunternehmen Lokomotion und SLB nachzufragen, ob sie eine Überführung mit ihren Mitteln unterstützen würden. Nachdem beide Unternehmen immer wieder Maschinen überführen kam fast spontan die Zusage. Lokomotion stellte eine am Wochenende frei werdende Lok der Baureihe 1116 zur Verfügung und bestellte die Fahrtrassen und Fahrpläne. Die SLB steuerte ihre Erfahrungswerte im Umgang mit Behörden und dem Netz der ÖBB sowie einen der drei Lokomotivführer bei nach dem Motto: Hier steuert der Chef. Auch Lokomotion stellte mit ihrem Betriebsingenieur einen Lokführer. Mit mir zusammen befanden sich so immer zwei sich ablösende Lokführer auf dem fahrenden Fahrzeug.

Die Begleitmannschaft bestand aus 7 mit der Dampflokunterhaltung vertrauten Fachleuten, mit zum Teil jahrzehntelanger Erfahrung. Besonders gefragt war Fachwissen über Gleitlager, sowie Improvisationstalent.

Hinzu kam ein Kamerateam und eine Zeitungsreporterin. Alle zusammen fanden in einem ehemaligen Halbgepäckschnellzugwagen der DB Platz, in dem auch alles benötigte Werkzeug, Schmiermittel und Verpflegung transportiert wurden.

Am Morgen des 28. April übernahm ich in München Ost die direkt vom Brenner angekommene 1116 501, welche das Logo der Firma Lokomotion, das Bayerische Wappen, sowie die Sterne der EU an der Seitenwand trägt. Als Lokzug ging es nach Augsburg Hbf, wo bereits der Wagen bereitgestellt worden war.

Mittags um 12.00 Uhr startete eine noch gut gelaunte Truppe ins Abenteuer „Loküberführung“. Zügig wurde mit Tempo 140 Salzburg erreicht, wo der Kollege von der SLB zustieg. Nach Erledigung einiger Formalitäten wurden wir vom Fahrdienstleiter Salzburg Hbf nach Jesenice verabschiedet. Über die zum Teil spektakulär trassierte Tauernbahn gelangten wir nach Villach. Hier stieg ein Lotse der ÖBB zu, welcher uns durch den acht km langen Karawankentunnel bis in den Bahnhof von Jesenice begleitete.

Wir wurden erwartet. Eine Rangierlok nahm uns an den Haken und überstellte Zug und Mannschaft ins ehemalige Betriebswerk. Unsere Lokschlosser stürzten sich an die Arbeit um unsere „Patientin“ zu untersuchen und abzuschmieren.

Bald standen Taxis bereit und brachten uns in eine Pension, wo wir noch zu später Stunde köstlich bewirtet wurden.

Als das Lokpersonal um 7 Uhr wieder im Bw erschien wurde schon heftig gearbeitet. Einer unserer Dampflokexperten hatte ein beschädigtes Lager entdeckt, welches nur provisorisch repariert worden war und nun mit seinem Schmierpolster nicht mehr ordnungsgemäß von unten an die Radsatzwelle gedrückt wurde. Wieder musste gebastelt werden.



Gerade noch rechtzeitig konnten wir abrücken. Die Lok wurde mit einem Zweiwegegetraktor mühsam auf die Drehscheibe gezogen, noch einmal um 360 Grad gedreht und an unseren Zug gehängt. Die Rangierpartie überstellt uns wieder in den Bahnhof, die E-Lok zuerst unter die Wechselstrom Fahrleitung (Die Slowenischen Bahnen sind mit Gleichstrom elektrifiziert), dann folgten die Dampflok und als Schlussfahrzeug der Begleiterwagen. Der ÖBB Lotse wartete schon, ebenfalls in der Frühe war der unentbehrliche Eisenbahnsachverständige erschienen, welcher durch seine fachkundige Anwesenheit die fehlende Zulassung der Dampflok auf dem Netz der ÖBB ersetzte.

Mit den genehmigten 30 km/h rollten wir dem Karawankentunnel entgegen, welcher uns verschluckte und für die Begleiter auf dem offenen Führerstand der Dampflok etwas unheimlich war. Der erste Bahnhof nach dem Tunnel diente als Kontrollhalt. Die Gesichter unsere Techniker versprachen nichts Gutes, als wir von unserem Führungsfahrzeug abgestiegen waren. Das rechte Lager der ersten Treibachse war heiß gelaufen. Es war das als fehlerhaft erkannte Lager. Nun wurde fieberhaft nach Ersatzlösungen gesucht. Ein Holzkeil ersetzte verloren gegangene Federn. Tücher wurden mit aufgeheiztem Heißdampföl getränkt und ins Lager gestopft. Bangen Herzens gaben die Techniker die Fahrt bis Villach frei. Nur weg von der eingleisigen Strecke! In Villach die ernüchternde Erkenntnis: Die Lagertemperatur ist weiter gestiegen! Noch einmal wurde nachgebessert. Das kranke Lager wurde regelrecht tamponiert.



Wir kürzten nun den Abstand der Betriebshalte. Langsam stieg unsere Verspätung. Irgendwann stabilisierte sich die Temperatur auf hohem Niveau. In Mallnitz, vor dem Tauern tunnel gab es eine längere Kühlpause und für die Lokführer Kaffee beim Fahrdienstleiter. Wieder ging es in einen langen dunklen Tunnel. Ad Bad Gastein fiel die Außentemperatur und auch die Lagertemperatur. Hoffnung keimte auf. Vielleicht packen wir es doch noch. Das Führerstandspersonal nahm die Sache etwas gelassener, durfte sich auch nicht von der

Nervosität der Dampflokmänner anstecken lassen. Eine endlose Fahrt ahnend füllte ich bei mehreren Halten immer wieder meinen Koffeinpegel auf. Für das Begleitpersonal wurde die Fahrt noch von einer anderen Seite her immer unangenehmer. Bei stetig fallender Temperatur fingen sie immer mehr an zu frieren. Der am Schluss laufende Begleiterwagen konnte nicht geheizt werden. Die Zwei Führerstände der Zuglok füllten sich mit ausgekühlten Gestalten, die uns begleitende Reporterin erhielt von uns während der Fahrt einen Schnellkurs in Eisenbahntechnik und Betrieb. Sie lernte sehr schnell!



In Hallein angekommen besserte sich die Situation von zwei Seiten. Das defekte Lager hatte sich auf geheimnisvolle Weise stabilisiert und war wieder ausgekühlt. Die Steine die den Verantwortlichen vom Herzen fielen spiegelten sich gegenteilig in deren Gesichtern. Zum anderen wurde eine zweite E-Lok an den Schluss unseres Zuges gesetzt, welche ohnehin nach München in die Werkstatt überführt werden sollte. Nun konnte der Begleiterwagen geheizt werden. Die Stimmung stieg merklich.

In Salzburg angekommen verliess uns unser Helfer von der SLB sowie der Eisenbahnsachverständige. Abgelöst wurden sie durch den neu hinzu gekommenen Betriebsingenieur der Fa. Lokomotion, welcher sich ab nun die Steuerarbeit mit mir teilte. Der geplante Aufenthalt in Freilassing entfiel, wir waren wieder im Zeitplan!

In Teisendorf schien der Zustand unsrer „Patientin“ so gut zu sein, dass wir die Geschwindigkeit auf 35 km/h erhöhten. Wir planten nun in 25 km Schritten zu fahren. Schmierhalt in Übersee, in Prien am Chiemsee. Plötzlich beginnt ein anders Lager, das der Treibachse heiß zu werden. Das heiße Lageröl wird abgepumpt, kaltes Öl eingefüllt. Weiterfahrt bis Rosenheim. Lager heiß, aber nicht heißer geworden. Stetiger Ölwechsel in den Haltbahnhöfen Haar, Lochhausen, Mammendorf und Haspelmoor. Die deutsche Betriebsleitung spielt super mit, genehmigt jeden Halt den wir brauchen und schleust uns weiter so schnell es nur geht.

Bauarbeiten in Mering erzwingen einen längeren Halt in Haspelmoor. Die Dampflok wird noch einmal bis zum „Stehkragen“ mit Schmieröl getränkt, denn wir müssen ohne Halt bis Kissing kommen. Gegengleisfahrt bis Mering im wieder voll eingesetzten Verkehr! In Kissing nur noch ein kurzer Halt dann setzen wir zum Endspurt an.

Um 13 Uhr und damit vier Stunden vor Plan rollen wir in den Augsburger Hauptbahnhof ein, erwartet von der unter Dampf gesetzten 41 018, welche nun stilig ihre 9 Jahre ältere Schwester in ihr letztes Asyl schleppt.



Augsburg, 01.05.06
Heinz Hohn

Eine Ehrenrunde auf der Drehscheibe ist fällig, die Sonne fällt in optimalem Winkel auf die Szene, die 06 zeigt sich in ihrer technischen Eleganz. An dieser Stelle kommen Emotionen auf, die Anspannung von Monaten der Vorbereitung, die wohl fast unerträglichen Sorgen während 30 Stunden Schleppfahrt treten in den Hintergrund. Langsam kommt Freude auf und gibt uns die Kraft alle Fahrzeuge aufzuräumen und unsere große Patientin in die Dampflokhalle zu stellen, wo sie bis zur Slowenischen Woche Ende Mai weiter verbessert wird und auch ihre im Tender transportierten Antriebsstangen erhalten wird.



Einsatz der 41.018 der Dampflok Gesellschaft München (DGM)

Zu Besuch bei der Österreichischen Gesellschaft für Eisenbahngeschichte (ÖGEG)

Dampflokomotiven der ÖGEG waren in den letzten Jahren regelmäßig zu Gast im Bahnpark Augsburg, dem Sitz der DGM. Besonders 638.1301, ein rumänischer Nachbau der legendären Baureihe P8 der Preußischen Staatsbahn, tat sich hier hervor.

Diese Lokbaureihe lief als BR 38 auch bei der DB bis zum Ende des Dampfeinsatzes, obwohl sie schon vor dem ersten Weltkrieg entwickelt worden war.



Auf einer ihrer alten Stammstrecken, der Ammerseebahn von Augsburg nach Weilheim machte sie eine gute Figur, als im Sommer 2012 der alte Badeexpress zum Ammersee nachempfunden wurde. Auch auf der Staudenbahn Gessertshausen - Markt Wald weckte sie Erinnerungen an alte Zeiten.

Da die Lok 41.018, die Stammlok in Augsburg, wegen den zu hohen Ölpreisen nicht kostendeckend eingesetzt werden konnte, erledigte die P8 bei extrem niedrigem Kohlenverbrauch diesen Job zur Zufriedenheit aller.

Als Abschiedsgeschenk der ÖGEG wurde 41.018 zum herbstlichen Dampflokfest nach Ampflwang, dem heutigen Stammsitz der ÖGEG, eingeladen. Der Markt Ampflwang liegt 10 km nördlich des Bf Timmelkam an der Westbahn Salzburg - Wels.

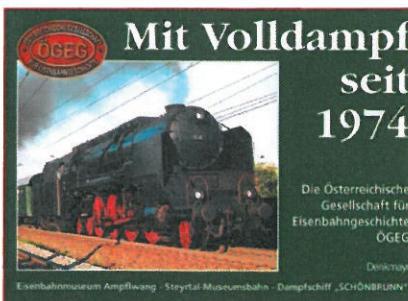
Am 29. September 2012 wurde ein Sonderzug Salzburg - Ampflwang, der extra für das Fest eingelegt worden war, von 41.018 bespannt. Während dem Fest hatte sie dann mehrfach auf der Drehscheibe zu „posieren“.

Das Museum Ampflwang nutzt das ehemalige Werksgelände der Wolfsegg-Traunthaler Kohlenwerks-Aktien-Gesellschaft (WTK), wo sich die Kohlenwäsche, mit Verladeanlage befand.

Im Jahre 2006 wurde dort eine Oberösterreichische Landesaustellung zum Thema „Kohle und Dampf“ abgehalten, was es der ÖGEG ermöglichte, eine große Geldsumme in den Aufbau des Museums zu investieren. Unter ande-

rem wurde auch die Drehscheibe des Bw Rosenheim nach Ampflwang verpflanzt.

Die ÖGEG, die sich seit 1974 mit dem Erhalt historischer Lokomotiven beschäftigt, war früher Gast in diversen Heizhäusern der ÖBB und konnte sich der vollen Unterstützung der Staatsbahn sicher sein. Aber auch die ÖBB hatte sich modernen Geschäftsmodellen zu unterwerfen, was zur Folge hatte, dass seit einigen Jahren der Erhalt historischer Fahrzeuge voll und ganz von ehrenamtlichen Kräften getragen werden muss.



Neben dem Museum Ampflwang betreibt die ÖGEG auch die Steyrtal Museumsbahn und das Donaudampfschiff Schönbrunn in Linz. Für Sonderzüge wird ein stattlicher, historischer Wagenpark bereitgehalten. Zur Bespannung stehen historische Dampf-, Diesel- und E-Loks bereit.



Vorbildlich ist ein Spielgelände gestaltet worden, wo keiner den Kindern erklären muss, was sie dort spielen könnten. Es ist eine selbsterklärende Anordnung von Gleisanlagen, Drehscheiben, Kränen usw., wo Kinder Kohleverladung spielen und ohne Zwang schuften können. Ich stand staunend da und revidierte meine Meinung über die Schädlichkeit von Kinderarbeit.

Während dem Fest gab es für uns eine gute, aber auch aufregende Nachricht: Wir bekamen den Auftrag am 26. Oktober, dem Nationalfeiertag, einen Son-

derzug nach Budweis zu bespannen und am Sonntag darauf, als Krönung, einen Fotogüterzug durch das Innviertel zu führen. Schnell war uns klar, im momentanen Zustand der Lok kann man das nicht machen. Wir müssen den Regler ausbauen und sanieren. Undichtheiten und Verschleiß hatten ein Regeln der Leistung fast unmöglich gemacht.

Uns blieben drei Wochen!

Schon am Wochenende darauf bildeten wir ein Team von vier erfahrenen Monteuren, die den Regler ausbauten, ohne Kran, nur mit Unterstützung eines Gabelstaplers!

Eine Woche blieb zur Sanierung verschlissener Teile...

Am übernächsten Wochenende konnten wir ans Einbauen gehen. Hier wurden wir vor Ort vorbehaltlos unterstützt, die ehemalige Dreherei der WTK leistete hervorragende Dienste. Am Sonntagmittag, den 21. Oktober packten wir das Werkzeug wieder ein und wussten: Erst wenn die Lok angeheizt ist und der Kessel unter Druck steht zeigt sich, ob unser Einsatz erfolgreich war. Kurz darauf große Erleichterung: Die Maschine war nach außen und innen dicht, machte Dampf und im Mittelgebirge eine gute Figur.



Der Sonderzug Ampflwang - Budweis wurde mit 12 alten Wagen geführt und war ausverkauft. Leider durfte die Lok nicht ins Netz der CD einfahren. Ein langer Aufenthalt im Grenzbahnhof Summerau war die Folge. Ich selbst reiste nach und musste nicht so lange warten.

Am Samstag konnten wir die Lok auf Vordermann bringen und tauschten die Nummernschilder gegen die originalen DB Schilder aus. Dazu hatten wir noch die Zeit die riesige Loksammlung zu besichtigen, an der noch mehrere Generationen ehrenamtlicher Kräfte Arbeit finden können.

Fortsetzung nächste Seite

Einsatz der 41.018 der Dampflok Gesellschaft München (DGM)

Zu Besuch bei der Österreichischen Gesellschaft für Eisenbahngeschichte (ÖGEG)

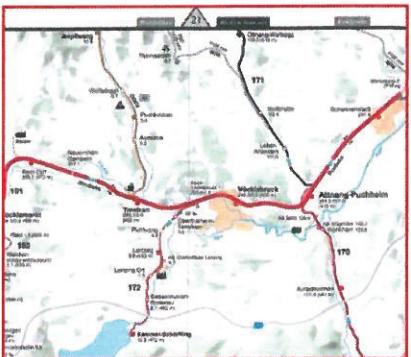
Eine Gruppe von Fotografen, welche den Fotogüterzug für den Sonntag bestellt hatte, war ebenfalls anwesend und erbat nach Einbruch der Dunkelheit eine fotogerechte Platzierung der Lok. So entstanden beeindruckende Nachtaufnahmen.



In der Nacht war der lange angekündigte Schnee gefallen, unsere Überstellfahrt auf dem ÖGEG Gleis nach Timmelkam löste Schneelawinen aus, die von den Bäumen auf und in unseren Führerstand fielen.



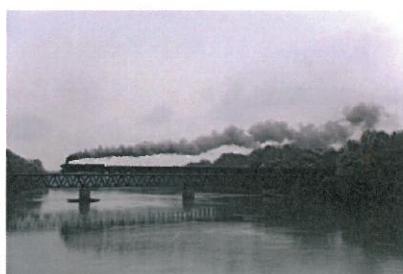
Im Bf Attnang-Puchheim warteten wir auf unseren Zug eine Stunde lang, da Weichen vereist waren. Dann rollte er ein, geführt von einer vorbildlich sanierten Lok der BR 1245, deren Heimat immer auch in Attnang-Puchheim gewesen war.



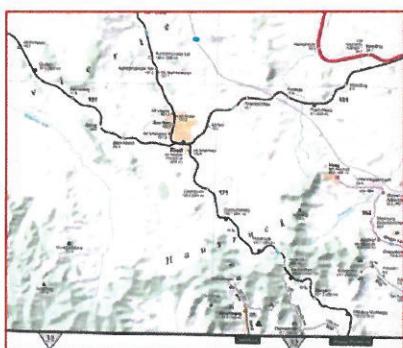
Der Zug war ein Erzwagenpark, dessen Leerlauf von Linz-Stahlwerk nach Koper ein wenig umgeleitet wurde um den Fotografen die Kulisse eines „Fotogüterzuges“ zu liefern.



Wegen der Verspätung, aber auch wegen den schwierigen Reibungsverhältnissen wurde auf die geplanten Scheinanfahrten auf der Steigungsstrecke hinauf zum Tunnel Hausruck verzichtet. Aber auch so sind beeindruckende Szenen festgehalten worden, gefördert durch die frisch verschneite Landschaft.



Wir befuhren die Strecke Attnang-Ried, eine Fortsetzung der Salzkammergutbahn nach Norden, die am Wochenende kaum befahren wird, und erlaubte, die Fahrzeiten an die Bedürfnisse der Fotografen anzupassen.



So warteten wir immer wieder bis die Nachricht an den Lotsen kam: Standplatz erreicht, ihr könnt kommen.

Schöne Fotos entstanden im Gefälle, bei leicht eingebremsten Zug und leicht geöffnetem Regler. So zog ich den Zug an mehreren Stellen mit 25 km/h an den Fotografen vorbei. Auch die Einfahrt in Bahnhöfe wurde so manipuliert.

In Braunau war unsere Mission erfüllt, nachdem wir den Zug noch auf die Innbrücke gezogen hatten, und die historische Diesellok der BR 2050 die Rückfahrt in den Bf Braunau ermöglicht hatte.

Der Abschied von unseren Auftraggebern war herzlich. Mit vier zu überföhrenden Fahrzeugen erfolgte unsere Heimfahrt nach Augsburg über Mühldorf, wo wir Wasser fassten, zügig.

Eine lange Reise ging zu Ende.

Text & Bild
Heinz Hohn (L.RDB-MÜ 2)

**Überführung der ÖBB Lok 93 1410 von der Extetalbahn
in den Bahnpark Augsburg
vom 15.-17. September 2006
Bericht von Heinz Hohn**

Zum zweiten Mal in diesem Jahr, nach der Slowenischen 06.013 galt es eine Museumslokomotive nach Augsburg in den Bahnpark zu schleppen. Zum zweiten Mal hatte die Fa. Lokomotion sich bereit erklärt eine Lok, ihre Begleiterwagen, sowie den Fahrplan bereitzustellen. Anfang August stand alles bereit, mehrere Lokführer hatten ihre Freizeit umorganisiert, die bewährten Lokomotivmechaniker waren zusammengetrommelt worden, da kam die Hiobsbotschaft. Der Spediteur, welcher den Straßentransport nach Hameln durchzuführen hatte war vertragsbrüchig geworden und hatte sich wegen einem Fahrzeugdefekt aus dem Projekt zurückgezogen. Einen Tag vor dem geplanten Aufbruch musste alles abgeblasen werden. Wie groß die Enttäuschung war!

Ich fuhr eine Woche später erst mal in Urlaub, aber schon in der letzten Urlaubswoche meldete sich Marcus Hehl wieder bei mir und bat darum, am 15. September zum zweiten Anlauf zu starten. Kaum zu Hause angekommen, galt es wieder zu verreisen.

Diesmal wurde vorsichtiger agiert. Um einer zweiten „Luftnummer“ vorzubeugen, wurden die Fahrplantrassen erst bestellt, als die Lok im Bf Hameln aufgeleist und die ersten Meter erfolgreich gerollt war. Wie beim Führen von Güterzügen gewohnt, starteten wir mit der gesamten Mannschaft, ohne den kompletten Fahrplan. Mit Begleitfahrzeugen hatten wir uns diesmal besser rüsten können, denn neben dem bewährten Halbgepäckwagen führten wir noch einen ehemaligen Postexpresswagen mit uns, der als Speisewagen und Aufenthaltsraum diente. Mit dem Lokomotion Spezialdesign im Zebralook war der Wagen zusammen mit der frisch polierten Taurus Lok ein sehr auffälliger Zug, der viele Blicke auf sich lenkte.

Die Überführung nach Hameln lief mehr als zügig. Mit der Höchstgeschwindigkeit von 140 km/h rollten wir ohne Halt, ab Würzburg auf der SFS, bis hinter Kassel. Endlich, vor einem kurzzeitig auf Halt stehenden Einfahrtsignal, konnte die Lokmannschaft geschlossen zum Pinkeln absteigen. Welche Erleichterung! Nach 6 h Fahrzeit und einer Durchschnittsgeschwindigkeit von 100 km/h trafen wir um 18.00 Uhr in Hameln ein.

Die Begleitwagen wurden im gleichen Gleis wie unsere kleine „Patientin“, welche geduldig auf uns gewartet hatte abgestellt. Kurz darauf startete Lokomotion Betriebsleiter Heiko Iffland mit zwei seiner jungen Lokführer nach Salzwedel, um dort noch ein weiteres Fahrzeug, einen K-Wagen aufzunehmen, welcher ebenfalls seine Reise nach Süden antreten sollte.

Inzwischen wurde die 93 ziger inspiziert. Großer Ärger gleich zu Beginn: Wo sind die abgebauten Gestängeteile? Die Gleitlager sind schlampig gefüllt worden. Unser wachsamer Kollege Denk öffnet sicherheitshalber eine Entwässerungsschraube an einem der Achslager: Es kommt jede Menge Wasser raus, Öl war einfach nur oben drauf geschüttet worden. Mit Viel Aufwand werden nun alle Lager entwässert und neu gefüllt, alle anderen Schmierstellen versorgt. Ein Vertreter der Eigentümer, welcher merkwürdig uninteressiert wirkt, hat noch ein paar Einzelteile gebracht, aber nichts wirklich Wichtiges. So bleibt ein bisschen Enttäuschung über die Mitarbeit der Besitzer. Es wird eine Zusatzfahrt mit LKW nötig sein, um die fehlenden Teile zu holen. (Dies ist inzwischen mit Erfolg geschehen.)

Der Rest des Abends gehört uns, ein Spaziergang in der schönen Altstadt Hamelns folgt.

Um 1 Uhr Nachts sind unsere Kollegen aus Salzwedel zurückgekehrt, sie dürfen ausschlafen, während wir im Bahnhof ab 6.00 Uhr unseren Zug zusammenstellen, die Bremsprobe durchführen und die Dampflok probeweise hin und herschieben.

Die Fahrpläne bis Günzburg liegen beim Fahrdienstleiter bereit. Pünktlich um 8.00 Uhr rollen wir ab, als Schlusswagen läuft der in der Nacht aus Salzwedel gebrachte K-Wagen. Die ersten 20 km werden brav mit 30 km/h zurückgelegt. Die ersten Kontrollen bestätigen das ausgezeichnete Laufverhalten der Dampflok. Die Lager sind nur handwarm, Öl tritt an den Lagerstellen fast keines aus. Wir steigern deshalb das Tempo auf 40 km/h und kontrollieren nach 30 km wieder. Die Ergebnisse sind ausgezeichnet. Wir sprechen deshalb mit der Betriebsleitung ab, aus technischen Gründen nur noch alle 150 km einen Schmieraufenthalt vorzusehen.

Bei wunderschönem, mildem Spätsommerwetter rollen wir so im Mofatempo durch reizvolle Mittelgebirgslandschaften, über Altenbeken und Warburg zurück nach Kassel und weiter, anfangs entlang der Eder nach Treysa. Hier, am Kreuzungspunkt mit der historischen, preußischen Kanonenbahn nach Metz haben wir 40 Minuten Aufenthalt. Die Zeit nutzen wir, um im ehemaligen Bw Trinkwasser zu holen. Wir finden zum Glück einen Mitarbeiter des dortigen Eisenbahnmuseums, welcher uns sofort alle seine Sammlungsstücke zeigt.

Es beginnt zu dämmern, als wir die Wasserscheide zwischen Weser und Rhein passieren, dann geht's bergab. Gerade noch im schwindenden Tageslicht zu genießen: Die Kulisse der alten Universitätsstadt Marburg an der Lahn. Als wir dann in Gießen Hbf ankommen ist es Nacht geworden. Hier in Gießen sollen wir eine Köf 2 mitnehmen, allerdings im Güterbahnhof. Viel Vergnügen wünscht uns der Fahrdienstleiter und schickt uns aus seiner modernen Rechneranlage, vorbei am verfallenden Bw, in einen Bahnhof mit Uralttechnik. Ja, sagt dort der Fahrdienstleiter, eure Köf steht auf 485. Wir haben keine Ahnung wo dieses Gleis liegt. Ich bitte deshalb den Fdl ganz scheinheilig uns die beste Methode vorzuschlagen, wie wir die Kleinlok in unseren Zug einreihen können. Sofort wird uns alles erklärt. Mit zwei Rangierbewegungen im stockfinsternen Rangierbahnhof wird das Problem gelöst, die Köf hängt nun hinter den Begleiterwagen.

Weiter geht die Reise. Unvergesslich wird das Bild bleiben, welches sich uns bot, als wir um Mitternacht Frankfurt umrundeten. Es ist die Nacht von Samstag auf Sonntag, traditionell die ruhigste Zeit auf Deutschlands Schienen. 4 Stunden vor Plan fahren wir über die Riedbahn, bei Tag eine der am stärksten durch den Fernverkehr frequentierten Strecken Deutschlands. Nur in Groß-Gerau müssen wir eine Horde von Nachtzügen passieren lassen. So erreichen wir um 4 Uhr Mannheim und melden uns bald darauf, nach der fälligen Schmierpause, wieder abfahrbereit.

Der Fahrdienstleiter teilt uns lapidar mit, dass der Fdl auf der alten Strecke, Richtung Bruchsal erst um 5.30 Uhr Dienstbeginn habe, wir könnten aber über die SFS bis Hockenheim fahren. Natürlich wollen wir das. Mit dem Rasseln des Kettenantriebs der Kleinlok als Begleitmusik geht's sofort nach Mannheim Hbf in den Pfingstbergtunnel. Andreas, mein Beimann in dieser Phase der Fahrt, beginnt mit der Zugleitung zu flirten: Ob wir nicht gleich ganz auf der SFS, bis Stuttgart bleiben könnten?

Der Disponent denkt in seinem Karlsruher Slang laut nach: 40 km/h? Ne Dampflok und ne Köf? Des muss isch mir überlegen. Es dauert nur 5 Minuten, dann hat er sich entschieden. Wir dürfen. Zur Verwunderung unserer Begleiter, aber besonders zur Verwunderung des Dampflokbegleiters folgt nun Tunnel auf Tunnel, in Vaihingen stehen wir kurz auf der Seite, ein ICE 3 schießt aus dem Tunnel heraus, Sekunden später rollt unser verrückter Zug wieder in die Röhre.

Die 100 km von Mannheim bis Stuttgart Münster, wo wieder abgeschmiert wird, haben wir so in 140 Min zurückgelegt und sind nun 9 h vor Plan!!

Reihenweise fallen Wartezeiten weg, dank wesentlich günstigerer Zeitlage, aber auch Dank guter Disponenten und einer problemlos laufenden Dampflok.

In Westerstätten bleiben wir an einer Baustelle mit eingleisigem Betrieb hängen. Der Fernverkehr fährt chaotisch verspätet, nichts stimmt mehr. Eine Stunde lang können wir den Zuglauf beobachten und dann den Disponenten davon überzeugen, dass wir entgegen der Berechnung in 10 Minuten in Beimerstetten sein werden. Er lässt uns von der Leine und es klappt. Wir verlassen den eingleisigen Abschnitt und können den sich nähernden Gegenzug sehen, der nicht zum Stehen kommt.

Der große Halt in Neuoffingen, der uns geblüht hätte, wenn wir gemäß Fplo gefahren wären drohte nun nicht mehr, was sehr wichtig war, denn die Zuglok wurde am Montag wieder gebraucht.

Ein Fahrdienstleiter lästerte, wir würden uns ja nicht sehr genau an unsere Fplo halten. Der Mann hatte Recht! Wir erreichten Augsburg um 17 Uhr, stolze 23 h und damit einen Tag vor Plan!! Ob das ein Rekord war?

Allen Beteiligten fiel mal wieder ein Stein vom Herzen, 700 km, störungsfrei, mit 40 km/h geschleppt. Unserer kleinen Österreicherin sei Dank, aber auch dank hervorragender Teamarbeit der gesamten Mannschaft. Mit solchen Helfern kann man sich an die nächsten Aufgaben wagen.

Brückenträger für Hohenpeißenberg

Für ein Brückenbauwerk bei Peißenberg, für das die Fa. Max Bögl in Neumarkt/Sengenthal den Zuschlag erhalten hatte, mussten sechs Träger von fast 35 m Länge und einem Gewicht von über 90 t vom Werk Sengenthal in Neumarkt bis unmittelbar zur Baustelle transportiert werden.



Da ähnliche Projekte (z. B. Brücke zur Landebahn 3 Fraport) bereits erfolgreich mit DB Schenker Rail (DB SR) über die Schiene abgewickelt werden konnten, wurde auch für diesen Transport die Anfrage an den Vertrieb von DB SR gestellt.

Zunächst mussten aufgrund der genauen Abmessungen und Gewichte die richtigen Güterwagen ermittelt und ein BZA Antrag zur Überprüfung der Machbarkeit gestellt werden.

Nach wochenlangen Vorbereitungen und Verhandlungen mit der Lü- Gruppe und der Lokalbahn in Augsburg, die den Transport im Auftrag von DB SR die letzten Kilometer bis zur Baustelle transportieren sollte, wurden die sechs Träger auf je 2 Samms und 1 Rmms (Zwischenwagen) verladen. Bei der Verladung waren die ganze Zeit zwei WTS Wagenmeister mit dabei, die anschließend die Bza abgenommen haben

Die beiden Auflagepunkte der Brückenträger wurden auf sogenannte Drehgleitschemel fixiert, damit auch die engeren Gleisradien ohne Gefahr durchfahren werden konnten.



Für die letzten Kilometer war eine Betra notwendig, die den genauen Ablauf auf der Teilstrecke Schongau - Hohenpeißenberg regelte.

Da Drehgleitschemeltransporte in der Regel nicht nachgeschoben werden dürfen, wurde aus Sicherheitsgründen der erste Transport im letzten Teilstück von unserem Verladeberater Herrn Splett begleitet.

Verschieden Signale und Weichenteile mussten laut Betra für diesen Transport abgebaut werden, damit auf den letzten Metern die kritischen Engstellen passiert werden konnten.

Anfang Juni konnten die sechs Brückenträger im vorgesehenen Zeitplan eingebaut werden, was auch der guten Zusammenarbeit zwischen Produktionszentrum, Verladeberatungsservice und Vertrieb geschuldet war.

Text & Bilder:

Wolf Thomas, GrI Sto Nürnberg,
Frank Splett, Ladungssicherung / Verladeberatung (L.RDB 33)
Otto Fiedler, Kundenberater Branchenteam Bahnbau (L.RCS 31 A)

Fortsetzung nächste Seite



Fortsetzung - Brückenhub am Peissenberg

Da die Augsburger Lokalbahn AL alle Güterzustellungen im Bereich Schongau erledigt, war sie auch für den Weitertransport der Brückenträger vorgesehen.



In den Nächten 4./5. und 5./6. Mai 2013 verkehrten Sperrfahrten, die die Zugpause auf der Linie Weilheim-Schongau zwischen 01:00 und 5:00 zu nutzen hatten.



Der 1000 to schwere Zug wurde in Augsburg von DB Schenker Rail übernommen und mit zwei Dieselloks über Landsberg bis Kinsau transportiert.



Dort wurden im Anschlussgleis die drei Träger abgestellt die in der zweiten Nacht eingehoben werden sollten. Der Zug hatte nunmehr eine Masse von 500 to.



Ab Schongau musste die zweite Lok an den Zugschluss gehen, um bei der Rückkehr von der Baustelle gezogen fahren zu können. Es war jedoch nicht klar, ob die fahrende Lok die erhebliche Steigung von Schongau nach Peiting alleine bewältigen könnte. Im Notfall hätte die Schlusslok nachschieben müssen.

Der Verladeberater Frank Splett war persönlich anwesend, um in diesem Fall das Verhalten der Träger auf ihren Gleitplatten beobachten zu können.

Da die fahrende Lok als Zusatzeinrichtung ein Stufengetriebe besaß, schaffte sie die Steigung mit 20 Km/h ohne Schub.

In Hohenpeissenberg waren zwei abenteuerlich wirkende Hilfsbrücken mit 10 km/h zu passieren. Im Rahmen des Ausbaues der Bundesstrasse 472 werden diese Brücken, aber auch die Brücke, deren Träger zu transportieren waren, neu gebaut.

Die Brücke hat eine schwierige Lage im Gelände. Sie liegt in einem erheblichen Gefälle mit Linksbogen, ist dreispurig und überbrückt die Bahnlinie, die dort in einem engen Geländeeinschnitt mit hohen Stützmauern verläuft.

Das Bergfundament steht deshalb ein Stockwerk über dem Talfundament und das auf den Geologisch labilen Ausläufern des Peissenbergs, der mit 1000m höchsten Erhebung im dortigen Alpenvorland.

Mit einer erheblichen Verspätung gegenüber der Bauplanung traf der Zug an der Baustelle ein, die im rabschwarzen Wald dank tagheller Beleuchtung schon von weitem zu ahnen war.

Trotzdem war zum Schluss Schritttempo angebracht, um den Zug richtig zu platzieren. Es waren sehr viele Leute anwesend, es stellte sich jedoch bald heraus, dass viele nur zur Beobachtung gekommen waren, unter anderem Vertreter der Straßenbaubehörde.

Die Arbeiter der Fa. Bögl bestiegen sofort die Wagen und entsicherten den ersten Träger.

Bergwärts und Talwärts standen zwei gewaltigen Straßenkräne. Riesige Schäkel wurden an dem Träger befestigt, genau ausgerichtet, dann gab der Vorarbeiter über Funk den Auftrag zu heben.

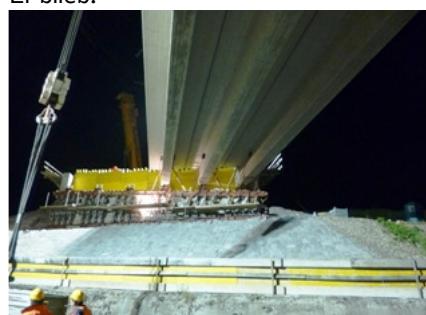
Millimeterweise hob sich der Träger. Er war nun um ca. 10 Meter anzuheben und gleichzeitig um 90 Grad zu drehen, und das ohne Sicht der Kranführer auf die Fracht!



Irgendwann näherte sich das Monster dem vorgesehenen Ablageplatz, der auf jeder Seite nur aus zwei Stahlstempeln bestand. Die Fertigungstoleranz solcher Spezialteile beträgt etwa 5mm!

Das Heben, Einsetzen, Fixieren und Sichern des ersten Trägers dauerte 1.5 Stunden, wie sollte unter diesen Umständen die Sperrpause für drei Träger reichen?

Als die Schäkel gelöst wurden hielt ich den Atem an. Bleibt der Träger stehen? Er blieb.



Das Platzieren der weiteren Träger ging dann wesentlich schneller, der Träger Nummer drei war noch nicht endgültig platziert, als die Sperrfahrt die Baustelle verließ. So konnte der erste Regionalzug Schongau-Weilheim pünktlich abfahren.



Heinz Hohn, Fachreferent Tf in München und beauftragter Lehrführer bei der AL