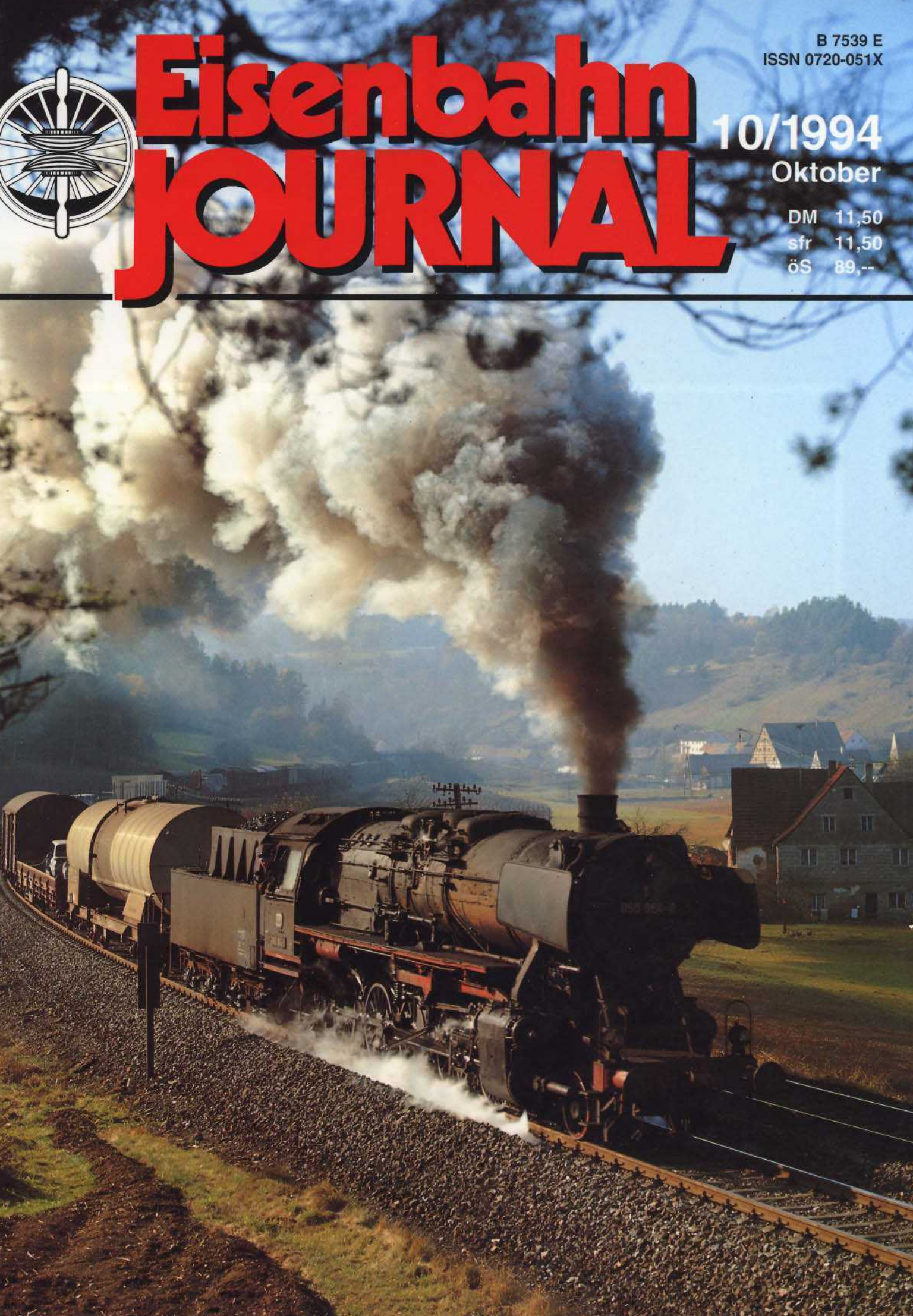
B 7539 E
ISSN 0720-051X

Eisenbahn JOURNAL

10/1994
Oktober

DM 11,50
sfr 11,50
öS 89,--



Erinnerungen an die letzten Jahre der DB-Dampflokomotiven:

Bevor die Feuer erloschen

Nach den großen Ausmusterungswellen von 1966 und 1967 war der Dampflokbestand der Deutschen Bundesbahn zu Beginn des Jahres 1968 auf 2506 Exemplare geschrumpft. Das Ende einer Epoche hatte sich unübersehbar abgezeichnet. Der Wandel in der Struktur der Zugförderung war in vollem Gange. Den Dampflokfreunden und Eisenbahnfotografen blieb nur noch eine kurze Frist für die letzten stimmungsvollen Fotos an besonders markanten Streckenabschnitten.

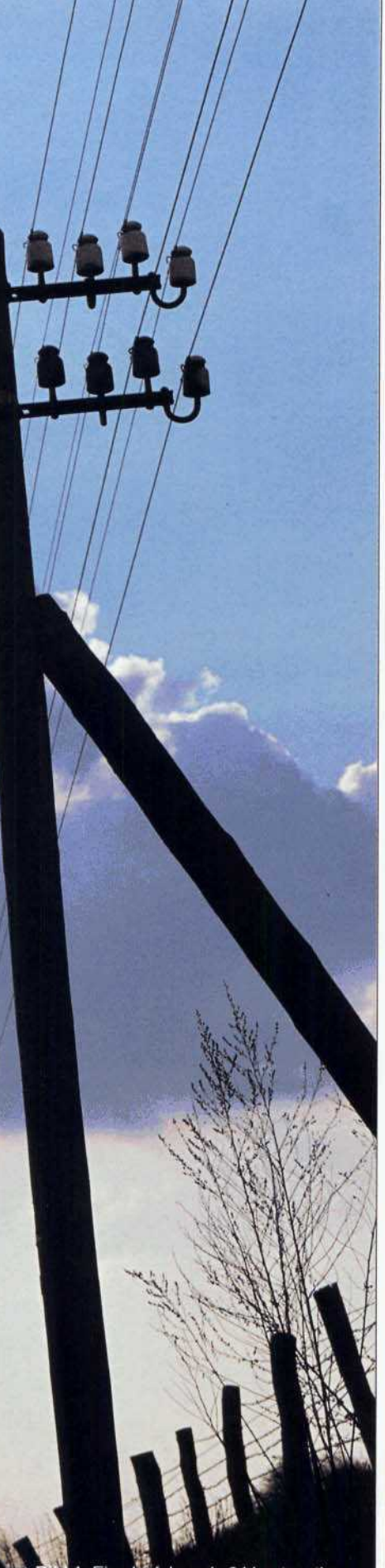


Bild 1: Eine Lz fahrende 044 unter stimmungsvollem Aprilhimmel 1976 bei Brakel.
Abb.: Matussek, Archiv Ritz

Bild 2 (rechts oben): Vor einem schweren Kokszug legt sich 044 654 zwischen Nürnberg und Maxhütte mächtig ins Zeug.

Bild 3 (rechts): Mit einem Personenzug Lichtenfels – Hof ist die 001 111 bei Neuenmarkt-Wirsberg, am Fuße der "Schiefen Ebene", unterwegs.
Abb. 2 und 3: J. Nelkenbrecher

Eine fortschreitende Elektrifizierung von Hauptstrecken und die Indienststellung weiterer Dieseltriebfahrzeuge sowie rückläufige Transportleistungen hatten zu Beginn der siebziger Jahre viele Dampflokomotiven entbehrlich gemacht. Zum 1. Januar 1974 war der Gesamtbestand dieser Fahrzeugart zum ersten Mal unter die Tausendermarke gesunken. Von den im amtlichen Verzeichnis enthaltenen 925 Dampfloks waren auch schon 94 Stück von der Ausbesserung zurückgestellt. Im Dienst standen noch 15 verschiedene Baureihen und Unterbaureihen, die in 28 Bahnbetriebswerken beheimatet waren. Der größte Posten in dieser düsteren Bilanz waren 517 Maschinen der universell verwendbaren Reihen 050 bis 053. Von einigen anderen, einst weitverbreiteten Gattungen, standen die letzten Exemplare kurz vor der Ausmusterung, wie die folgende Statistik verdeutlicht:

Baureihe	Stückzahl	Baureihe	Stückzahl
001	3 (3)	051	167 (10)
012	13 (1)	052	194 (21)
023	59 (6)	053	31 (-)
038	3 (-)	064	9 (3)
042	35 (-)	072	2 (1)
043	26 (-)	086	3 (1)
044	196 (27)	094	10 (3)
050	174 (18)		

Im Bw Rheine waren alle ölgefeuerten Maschinen der Baureihen 012, 042 und 043 zusammengefaßt, die vor allem auf der Emslandstrecke ihre letzten Leistungen erbrachten. Die "Jumbos" der Reihe 044 waren noch in Betzdorf, Ehrang, Emden, Gelsenkirchen-Bismarck, Hamm, Ottbergen, Rheine und Weiden beheimatet. Beträchtlich dezimiert war inzwischen auch der Einsatzbestand von Personenzuglokomotiven. In Crailsheim, Kaiserslautern und Saarbrücken standen noch 53 betriebsfähige Loks der Neubaureihe 023 zur Verfügung. Die letzten 038er und 078er befanden sich in Rottweil. In Crailsheim und Weiden dampfte noch ein halbes Dutzend der 064er. Bereits ausgedient hatte die Baureihe 001, von der die 001 111 und 202 in Hof und die 001 227 in Lehrte z-gestellt waren. In Emden, Hamm, Lehrte und Ottbergen verrichteten noch sieben Maschinen der Baureihe 094 den schweren Verschiebedienst. Nur die "Fünfziger" blieben in größerer Zahl bei 26 Dienststellen von Emden bis Weiden im Einsatz. Diese Maschinen waren täglich noch auf vielen Haupt- und Nebenbahnen mit Reise- und Güterzügen unterwegs. Wer bislang seine Bilder noch nicht im "Kasten" hatte, mußte sich also sputen. Bei Fotofahrten zu bevorzugten Standorten konnte man sicher sein, Gleichgesinnte und Bekannte zu treffen. Bei Abschieds- und Sonderfahrten säumten oftmals Tausende von Fotografen und eine wachsende Schar von Schmalfilmern den Weg der Züge. Videokameras standen zu jener Zeit leider noch nicht zur Verfügung. Heute besteht jedoch die Möglichkeit gute Sequenzen von alten Schmalfilmen auf Videobänder zu überspielen, um so in den Besitz bewegter Bilder aus den sechziger und siebziger Jahren zu kommen. Ansonsten erfreuen wir uns an den Diapositiven einiger Fotografen, die es in dieser Zeit immer wieder hinaus an die Strecken trieb, um eindrucksvolle Bilddokumente einer zu Ende gehenden Zeit zu schaffen. Zu den besonders bevorzugten Reisezielen zählten das Emsland mit dem Abschnitt von Rheine bis Lathen, die "Schiefe Ebene" zwischen Neuenmarkt-Wirsberg und Marktschorgast, die Strecken von Nürnberg nach Sulzbach-Rosenberg und von Heilbronn nach Crailsheim sowie der Raum zwischen Eggegebirge und Weserbergland.

Die 001 auf dem Weg nach Hof

Bis zum Inkrafttreten des Sommerfahrplans 1973 lohnte sich auch noch eine weite Anfahrt zur Schiefen Ebene. Die Hofer Maschinen der Baureihe 001 mühten sich mit ihren Reisezügen über die Steilrampe, die auf einer Länge von knapp 8 km einen Höhenunterschied von rund 170 m überwindet. Besonders schwere Züge verlangten dort die Hilfe einer Schublokomotive. Unvergessen ist das Schauspiel, wenn die Maschinen durch die S-Kurve bei km 80 donnerten oder kurz zuvor schwer arbeitend an der Blockstelle Streitmühle vorüberzogen. "Freies Schußfeld" und in den Morgenstunden bestes Licht fanden die Lichtbildner bei km 83,2 zwischen Marktschorgast und Falls. Erforderlich war eine sehr frühe Anreise oder eine Übernachtung in einem der umliegenden Orte, in denen man Bett und Frühstück noch für 10 bis 15 DM erhalten konnte. Zu den letzten Maschinen, die dann zwischen Mai und November z-gestellt wurden, zählten die 001 008, 088, 111, 131, 168 und 173 mit altem und die 001 180 mit neuem Kessel. Die letzten dampfgeführten Reisezüge von Lichtenfels nach Hof und von Coburg nach Neustadt waren danach noch mit Maschinen der Baureihen 050 bis 053 aus dem Bw Hof bespannt.

Hartmannshof – Etzelwang

Auf diesem kurzen Abschnitt der Strecke Nürnberg – Neukirchen, zwischen km 37 und km 43, konnte man im Jahre 1973 auch noch faszinierenden Dampfbetrieb erleben. Wer die Mühe auf sich nahm, einen der Hänge zu erklimmen, wurde reich entlohnt.

Bild 4 (oben): Zwei 001 (211 und 008) entfachen vor dem E 1649 bei der Ausfahrt aus Neuenmarkt-Wirsberg am 14. April 1973 ein prächtiges Dampfspektakel.

Bild 5 (rechts): Faszinierenden Dampfbetrieb bot im gleichen Jahr auch noch der Abschnitt Hartmannshof – Etzelwang der Strecke Nürnberg – Neukirchen.

Bild 6 (ganz rechts): 044 834 mit Kokszug bei Lehenhammer zwischen Nürnberg Rbf und Sulzbach-Rosenberg Hütte.

Abb. 4 bis 6: J. Nelkenbrecher

Von oben bot sich ein herrlicher Blick auf die langen Ganzzüge mit Kohle und Erz für die Maxhütte in Sulzbach-Rosenberg. Hier wurden den Lokomotiven der Baureihen 044 und 050 bis 053 die letzten Kraftreserven abverlangt. Die ernormen Steigungen bei Weigendorf-Öd (km 39,4) und Lehenhammer (km 40,3) ließen sich nur mit Vorspann-, meist jedoch mit Schublokmotiven bewältigen, die in Hartmannshof an die Züge kamen. Haushohe Rauchpilze zeugten von Schwerstarbeit der Heizer, der sich verlangsamende markante Auspuffschlag der dreizylindrigen 044 von Fahrten im Grenzbereich mit kaum noch zu bewältigenden Lasten.

Der Erz- und Kohletransport zur Maxhütte erfolgte zum überwiegenden Teil in offenen Güterwagen verschiedener zweiachsiger Bauarten. Die Lokomotiven stellten die Bahnbetriebswerke Nürnberg Rbf, Schwandorf und Weiden. In Neukirchen bei Sulzbach-Rosenberg verzweigt sich die Strecke in die beiden Äste nach Weiden und nach Schwandorf.

Von Heilbronn nach Crailsheim

Vor allem die ortskundigen Eisenbahnfotografen kamen in den Jahren 1972 und 1973 noch an einigen Streckenabschnitten zu reicher Beute. Damals waren die meisten Züge zwischen Heilbronn und Crailsheim weiterhin mit Dampflokomotiven der Baureihen 023, 044 und 050 bis 053 bespannt. Neben der Gegend im Weinsberger Tal bot auch die Umgebung von Gailenkirchen gute Aufnahmestandpunkte. Ein frühmorgens aus Crailsheim kommender Güterzug, bespannt mit einer Lok der Reihe 044, erklomm die langgezogene Steigung bei km 48 hinter dem Bahnhof Gailenkirchen oft nur im Schrittempo. Andere Züge erhielten Vorspannhilfe, zu der auch Loks der Reihe 023 aus dem Bw Crailsheim herangezogen wurden. Gut zu beobachten waren die Doppelbespannungen im Abschnitt zwischen Schwäbisch Hall und Hessenthal. Als nahezu idealer Platz erwies sich das Gelände hinter dem Tunnel bei Tullau in Richtung Hessenthal ab dem km 61,9. Die in einem weitgeschwungenen Linksbogen verlaufende Strecke ist vom leicht ansteigenden Akkerland sehr gut einzusehen. In den strengen Wintern von 1971 und 1972 entstanden dort viele beeindruckende Aufnahmen, wenn die Kameras bei oft klirrendem Frost noch mitspielten. Ein prächtiges Bild boten auch die mit der Baureihe 023 bespannten Nahverkehrszüge, die mit mächtigen Dampfwolken aus dem Tullauer Einschnitt an den eisbehangenen Felswänden vorbeizogen. Auch hinter Crailsheim, bei Ellrichshausen, hatten die Lokomotiven vor den Zügen nach Nürnberg noch einmal schwer zu arbeiten.

Dampflokhochburg Ottbergen

Fast vierzig Jahre dauerte der Einsatz von Lokomotiven der Baureihe 44/044 in Ottbergen, der erst im Mai 1976 endete. In dieses Eldorado für Dampflokfreunde, zwischen Eggegebirge und Weserbergland, kamen zu Beginn der siebziger Jahre noch unzählige Besucher aus dem In- und Ausland. Besonders häufig wurden die Züge auf der Steigung vor Altenbeken und auf dem imposantem Steinviadukt im Bild festgehalten. Auch an anderen Abschnitten ließ sich manch lohnender Standort finden, wenn sich die Züge bergwärts quälten. Am 29. Mai 1976 hatte die Herrlichkeit ein Ende, die Zeit der "Jumbos" im Bw Ottbergen war vorüber. Die 21 noch betriebsfähigen Maschinen fanden im Bw Gelsenkirchen-Bismarck für kurze Zeit eine neue Heimat, das zuvor schon über einen Bestand von 30 solcher Maschinen verfügte. Genau ein Jahr später vollzog sich dort jedoch der endgültige Abschied der Reihe 044 aus dem Bestand der Bundesbahn. Betroffen waren davon noch 20 Maschinen, von denen die 044 360 bereits z-gestellt war. Nach dem Ausscheiden dieser Fahrzeuge verfügte die DB nur noch über einige ölgefeuerte Maschinen der Baureihen 042 und 043 in den Bw Emden und Rheine.

Der »Lange Heinrich«

Zum Pflichtprogramm eines jeden Eisenbahnfotografen zählte der Besuch im Emsland. Bis zum 31. Mai 1977 fuhren noch mit Lokomotiven der Baureihe 012 bespannte Reisezüge von Rheine bis Norddeich-Mole und zurück. Vor den schweren Güterzügen kamen die ebenfalls in Rheine beheimateten ölgefeuerten Maschinen der Baureihen 042 und 043 zum Einsatz, häufig sogar in Doppelbespannung.

Die besondere Attraktion unter den Zügen von Emden nach Rheine war der "Lange Heinrich", ein 4000-t-Erzzug, geführt von zwei Lokomotiven der Baureihe 043. Dunkle Rauchsäulen am Horizont und ein langsam anschwellendes Poltern kündigten diesen Parade-Güterzug der DB an. Wer diese Garnitur in ihrer vollen Länge und in gutem Licht aufnehmen wollte, mußte zu früher Stunde den dafür nahezu idealen Platz beim Kilometerstein 274,4 am Einschnitt bei Lathen einnehmen. Viele Eisenbahnfreunde haben dort ihre Spuren hinterlassen, die aus kleinen Steinen im Sandboden geformten Grüße aus vielen Ländern Europas. Im Emsland vollzog sich schließlich am 27. Oktober 1977 das Ende des Dampflokbetriebs bei der Deutschen Bundesbahn, als nach den letzten Abschiedsfahrten die Feuer endgültig erloschen. **HO**

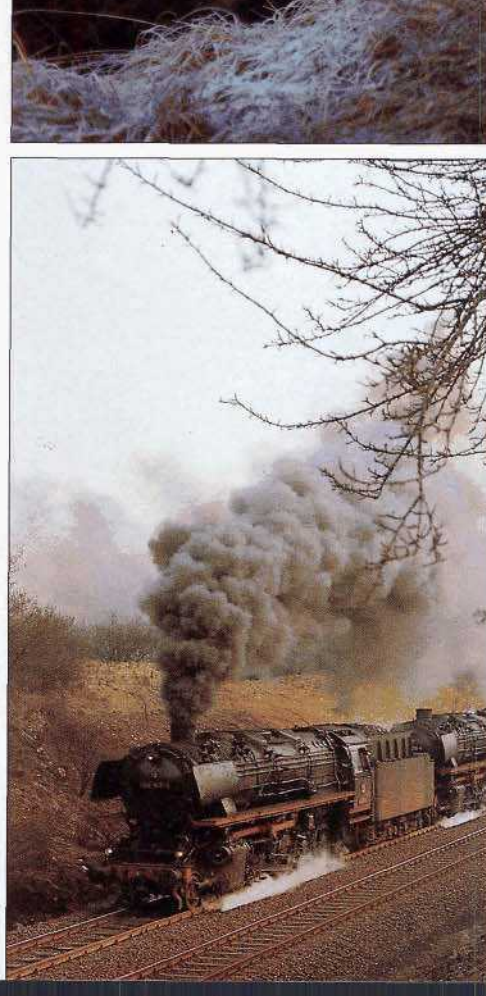


Bild 7 (oben): Auf der Strecke Heilbronn – Crailsheim folgte nach dem Tunnel bei Tullau die Fahrt über die Steigung nach Hessenthal – hier 023 027 mit Personenzug im Dezember 1972.
Abb.: H. Obermayer

Bild 8 (rechts): Zwei 044 aus der Dampf-Hochburg Ottbergen vor einem Güterzug.

Bild 9 (ganz rechts): 043 666 mit dem 2000-t-Zug von Emden nach Rheine bei Lathen am 18. Januar 1975.
Abb. 8 und 9: J. Nelkenbrecher

023 027-6
61
9

Bild 10 (links): Stimmungsvolle Aufnahme eines Dg bei Bad Driburg im April 1976, geführt von 044 319 des Bw Ottbergen. **Abb.: Matussek, Archiv Ritz**

Bild 11 (unten): Der "Parade"-Güterzug "Langer Heinrich" auf der Strecke Emden – Rheine bei Salzbergen am 28. August 1972, bespannt mit zwei Lokomotiven der Baureihe 043. **Abb.: J. Nelkenbrecher**

(Füllseite)

Bild 1: Für die ETA 150 ist der "letzte Zug" bald abgefahren: 515 529 im Bahnhof Duisburg-Meiderich Süd am 4. Oktober 1993.
Abb.: M. Werning