

**Eisenbahn  
JOURNAL**

B 30873 E • ISBN 3-89610-066-1

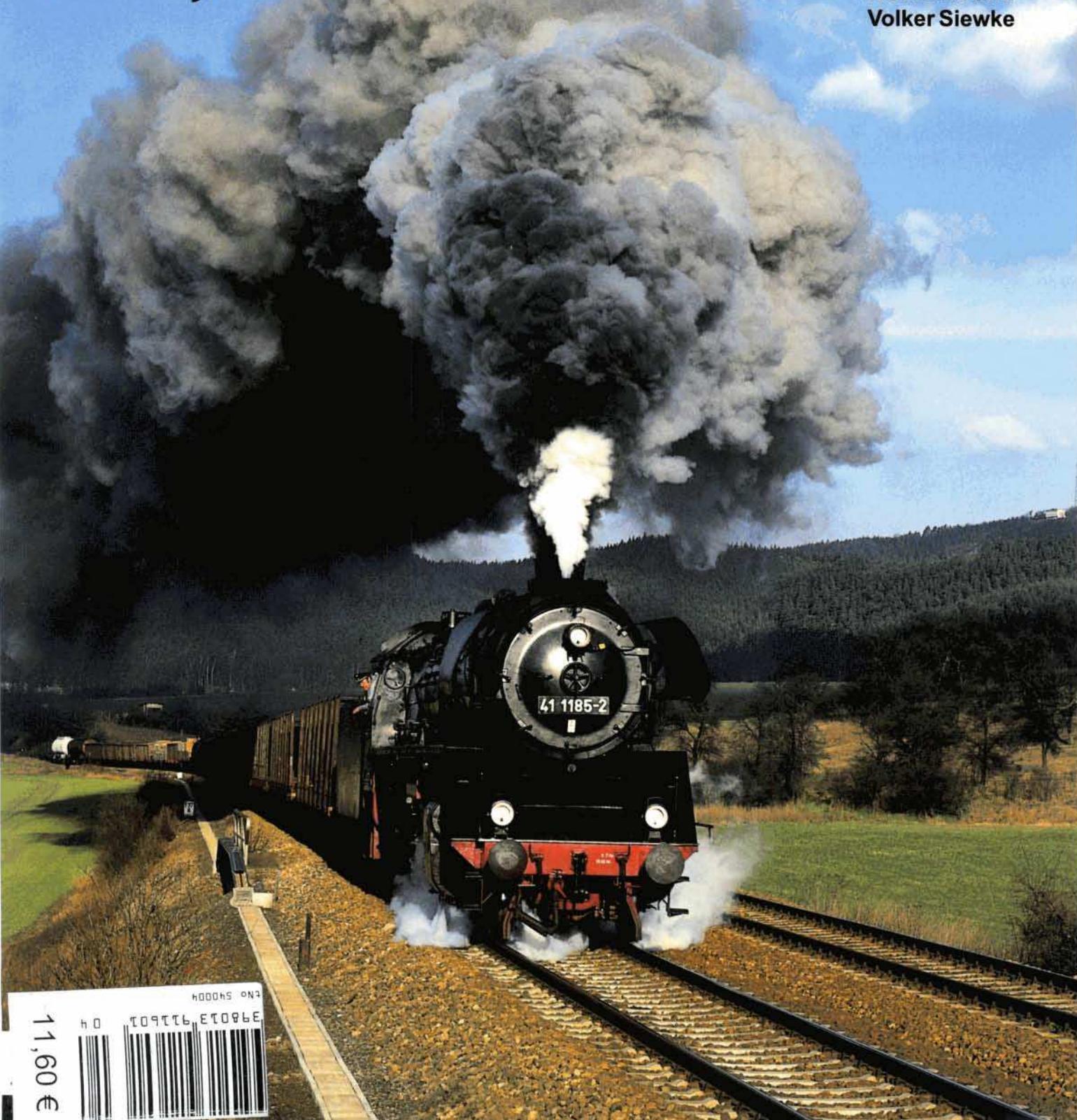
DM 22,80 hfl 29,--  
sfr 22,80 lfr 490,--  
S 170,-- Lit 27 000

**Special-  
Ausgabe  
4/2000**

# Dampf in den 90ern

bei DR, DB und DB AG

Konrad Koschinski  
Robin Garn  
Joachim Hund  
Volker Siewke



400045 0N3

11,60 €

40 109116 41086E



# Inhalt

Einleitung	6	Dampfnostalgie bei der Deutschen Bahn	46
Mut zur Reise in die Vergangenheit	10	Partnerschaft für die Sache	62
DB-Museum setzt auf Kooperation	16	Regelwerk und Praxis	68
Donner und Gloria		Die Nostalgie und ihr Preis	70
Plandampf als Zeiterscheinung der 90er Jahre	18	Lizenz zum Dampfen: „H Unt Mei“	74
Eckdaten des Plandampfes	40	Unter Dampf in den Neunzigern	76
Finale wie Dantes Inferno	42	Impressum	84



**Bild 2:** Zum Auftakt eine Lok, die die gesamten 90er Jahre hindurch unter Dampf zu erleben war: Das Foto vom 24. Mai 1997 dokumentiert den Saisonfahrten-Einsatz der 41 1185 im Weserbergland (Sonderzug nach Hameln, bei Uffeln).

**Abb: J. Högemann**

**Bild 1 (Titel):** 1100 Tonnen wuchtet die Reko-41er am 18. Februar 1995 nach Unterwellenborn hinauf – wohlgemerkt keinen Fotogüterzug, sondern den planmäßigen Ng 63302! **Abb.: O. Kettner**

**Bild 172 (Rücktitel):** Anfang der 90er noch öfters beim Plandampf dabei, dann bis auf weiteres abgestellt: 44 1486 am 14. März 1991 mit P 6249 (Magdeburg–Aschersleben) in Schierstedt, der untergehenden Sonne entgegen ...

**Abb.: U. Knoblauch**



# Einleitung

Schwanengesang und doch eine Zukunft? Was den seit 1990 inszenierten „Plandampf“ – also die Dampflokbespannung von Regelzügen – betrifft, lag schon mehrfach Abschiedsstimmung in der Luft. Zum ersten Mal Ende Mai 1994, als die DB AG den Preis je Lastkilometer drastisch erhöhte, dann erneut im Mai 1996, nachdem der dreitägige „Frühlings-Plandampf“ zwischen Saale und Elster nur noch unter größten Mühen veranstaltet werden konnte. Der Aufwand für ein solches Programm erschien einfach zu groß, das Risiko unkalkulierbar. Die Bahnreform hatte schier unüberwindbare

**Bild 3:** Am 3. April 1994 donnert 01 1531 mit Höchstgeschwindigkeit von Magdeburg kommend durch Götz Richtung Hauptstadt. Anlässlich der Plandampfveranstaltung „Metropol“ befördert sie den D 243 Paris–Berlin.  
**Abb: S. Pfütze**



bürokratische Hindernisse aufgetürmt. Trotzdem ging es weiter, fanden immer wieder Plandampfveranstaltungen mit mehreren Lokomotiven an mehreren aufeinander folgenden Tagen statt. Abschied genommen wurde 1996 übrigens auch von der 01 1531, da ihre Kesselfrist abgelaufen war. Tatsächlich gab die dann doch erneut untersuchte 01 1531 ihre (letzte?) Abschiedsgala aber erst am 6. Mai 2000 mit einem Sonderzug Halle–Erfurt. So manche Maschine ließ in den neunziger Jahren ihren vermeintlich finalen Pfiff ertönen, dann erwachte sie wider Erwarten zu neuem Leben.

Die Situation im Herbst 2000 verleitet einmal mehr dazu, einen Nachruf zu schreiben. Fast alle normalspurigen Dampflokomotiven der Deutschen Bahn AG sind abgestellt, den letzten vier betriebsfähigen Maschinen droht das baldige Aus. Plandampfspektakel gibt es zwar noch, aber zumindest in größerem Umfang lassen sie sich nur noch mit privaten Lokomotiven realisieren. Obendrein ist der Begriff „Plandampf“ zusehends verschwommen, denn unter diesem Motto werden heute auch gänzlich unplanmäßige Züge eigens für die Fotografen zusammengestellt. Erst recht wie ein letztes

Aufgebot mutet das noch während der laufenden Saison teilweise stornierte Nostalgiefahrtenprogramm des DBMuseum Nürnberg an.

Wir lassen das Dampfgeschehen der neunziger Jahre auf normalspurigen Gleisen von DB, DR und DB AG noch einmal Revue passieren. Im Zentrum stehen dabei – nennen wir sie getrost so – die „Staatsbahnlokomotiven“. Einen Schwerpunkt bilden die Einsätze vor Regelzügen, einen zweiten die vom Verkehrsmuseum Nürnberg bzw. der Deutschen Bahn AG (Reise & Touristik) veranstalteten Nostalgiefahrten. Darüber hin-



**Bilder 4 und 5:** In der Saison 1999 setzte die DB AG vor Nostalgiezügen im Ahrtal die private 01 1102 ein. Dort ohnehin unpassend, wirkt die Stromlinienlok rückwärtsfahrend geradezu lächerlich.

**Gr. Abb.: G. Wagner**

(31.10.1999);

**kl. Abb.:**

**L. Rotthowe**

(30.10.1999)

aus sei an bemerkenswerte Sonderzüge privater Veranstalter und Einsätze privater Lokomotiven auf „Staatsbahngleisen“ erinnert. Ausdrücklich ausgeklammert bleiben reine Museumsbahnen.

Vieles deutet darauf hin, dass dieses Special eine praktisch abgeschlossene Ära behandelt. Robin Garn bringt in seinem Beitrag zum Ausdruck, wie sehr der „Plandampf“ mit Staatsbahnloks nach dem kurzzeitigen Boom mittlerweile ver-

kümmert ist. Joachim Hund berichtet vom Niedergang des 1985 so erfolgreich in Nürnberg gestarteten DB-Nostalgiebetriebs. Volker Siewke zeigt beispielhaft auf, wie das Kompetenzwirrwarr innerhalb des Bahnkonzerns die einst gut funktionierende Zusammenarbeit mit Vertragspartnern gefährdet hat. Sicher ist, dass sich die Deutsche Bahn AG selbst weitgehend aus dem Geschäft mit Dampfzügen zurückzieht und besten-



falls nur noch ganz wenige Maschinen betriebsbereit hält. In Aussicht steht noch ein minimales Nostalgiefahrtenprogramm in Regie des DBMuseums. Gewiss rollen auf Strecken der DB AG weiterhin private Dampflokomotiven. Vielleicht mischen einmal auch wieder viele jetzt im Eigentum der DB AG befindliche Loks mit. Dazu kann es aber nur kommen, wenn sich Vereine und Sponsoren ihrer anneh-

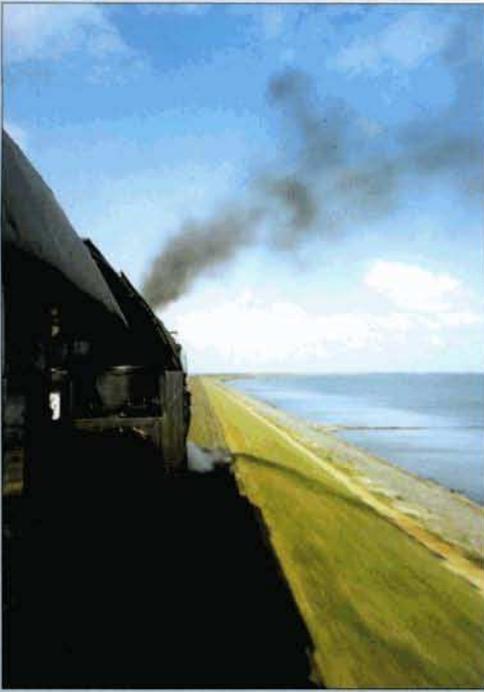
men (siehe den Beitrag „Mut zur Reise in die Vergangenheit“). Die in diesem Heft gezeigten Aufnahmen dokumentieren eine Zeit, als die große Bahn sich noch einen stattlichen Museumslokpark leistete. Damit ist es vorbei.

**Konrad Koschinski**



# Mut zur Reise in die Vergangenheit

*Plandampf oder Dampfnostalgie? Man mag darüber streiten, wie sich Eisenbahngeschichte am authentischsten zeigen lässt. In jedem Fall gilt es das kostbare Erbe zu bewahren, mit dem die DB AG immer weniger anzufangen weiß.*



Die Realität überholt die Traumwelt! Das rief Ende der achtziger Jahre ein begeisterter Stammkunde der DB-Nostalgiereisen aus. Was meinte er damit? Nun, Dampfsonderzüge rollten „vom Alpenrand zur Waterkant“ – das übertraf in der Tat die kühnsten Träume. Im Programmprospekt des Verkehrsmuseums Nürnberg hieß es gar, neue Dampfstrecken von München bis Westerland hätten die DB zu einem der größten Dampfdorados in Europa werden lassen. Sie haben richtig gelesen.

Eindrucksvoll führte die Deutsche Bundesbahn rollende technische Denkmäler ihrer Geschichte vor, und das keineswegs nur mit Bummelzügen auf Nebenstrecken, sondern mit Fahrten im D-Zug-Tempo auf Hauptstrecken. Die in den Sommermonaten in Norddeutschland gastierende 01 1100

fuhr mit dem „Fernschnellzug Leine-Kurier“ auf klassischer Route bis Hannover und erreichte mit dem „Alsterdampfer“ ihren zeitweiligen Einsatzort Hamburg, regelmäßig bespannte sie den „Schimmelreiter“ zwischen Hamburg und Westerland.

Zur Starlok 01 1100 gesellte sich als zweite Pazifik die zurückgekaufte 01 150, die wie einst in ihrer Hofer Zeit unter anderem die berühmte „Schiefe Ebene“ von Neuenmarkt-Wirsberg nach Marktchorgast erklimmte. Insgesamt sechs Lokomotiven absolvierten im Rahmen der „Dampf-Nostalgie '89“ eine Laufleistung von 57 000 km (siehe dazu auch den Beitrag von Joachim Hund); teils mehrmals in der Saison waren sie auf rund 30 Sonderzugrouten unterwegs. Selbst eingefleischte Reichsbahn-Fans mussten anerkennen, dass die westdeutsche Staats-

bahn ihrer ostdeutschen Schwester in Sachen Dampf nun Paroli bot. Das Bild von der DB, die sich im Gegensatz zur muster­gültig Tradition pflegenden DR ihrer Vergangenheit schämte, stimmte so nicht mehr.

**Bild 6:** Erinnerungen an den 012-Plandienst über den Hindenburgdamm weckte der zeitweilige Einsatz der 01 1100 (bzw. 012 100-4) vor dem 1988 bis 1993 angebotenen „Schimmelreiter“ Hamburg–Westerland (Sommer 1989). **Abb.: Sammlung REF**

**Bild 7:** Auf alte Stammstrecken kehrte auch 01 150 zurück, so am 22. Oktober 1989 mit dem DZ 19109 Nürnberg–Hof, hier in Falls oberhalb der Schiefen Ebene. **Abb.: D. Kempf**

**Bild 8:** Auf der Rücktour des „Schimmelreiters“ von Westerland bezwang die 01 1100 regelmäßig die Rendsburger Hochbrücke. Das gleiche Schauspiel bot sie am 17. Juli 1993 mit einem gecharterten Sonderzug. **Abb.: J. Högemann**





**Bild 10:** Dresdner „Primaballerina“ 03 001 am 31. August 1996 mit DZ 25240 in Bergen auf Rügen, dem Ziel einer ausnahmsweise gut gebuchten Themenfahrt des DB-Nostalgieprogramms ab Berlin.

**Abb.: K. Koschinski**

**Bild 9 (links oben):** Die 80-jährige „Stadtbahnlok“ 74 1230 am 1. Dezember 1996 auf Berliner S-Bahngleisen zwischen Schöneweide und Westend; hier bei der Durchfahrt in Tempelhof.

**Bild 12 (rechts):** Berliner Rekolok 52 8087 mit P 7443 nach Brandenburg östlich von Burg während des schon legendären Herbstplandampfes „Viva Magistrale“ (20. Oktober 1991).

**Abb.: J. Högemann**  
**Bild 11:** Hallenser Schnellfahrlok 18 201 mit von der IG Metall bestelltem Sonderzug DZ 22794 Mannheim–Frankfurt (Main) am 26. August 1992 in Frankfurt (M) Sportfeld.

**Abb.: D. Kempf**

## Das Problem mit der Authentizität

Dann kam das Jahr 1990, und in Ostdeutschland begann eine neue Ära des „Plandampfs“. Anders als die DB scheute die DR nicht davor zurück, ihre zahlreichen noch erhaltenen Dampflokomotiven gelegentlich auch vor Regelzüge zu spannen. Ohnehin hatte sie das noch nach dem offiziellen Ende des planmäßigen Dampfbetriebs auf Normalspurgleisen im Herbst 1988 immer wieder getan, umso mehr tat sie es jetzt auf Bestellung vor allem westdeutscher Enthusiasten. Die entdeckten den von ihnen so getauften „Plandampf“ als das Nonplusultra und rümpften über den nostalgisch verbrämten „Kunstdampf“ im Westen die Nase.

So, nun aber mal sachte! Ist nicht auch der Begriff „Plandampf“ im Grunde Etikettenschwindel? Bei Lichte besehen blieb der Einsatz normalspuriger Dampflokomotiven nämlich auch bei der Reichsbahn eine höchst außerplanmäßige Angelegenheit. Planmäßig waren zwar die Züge, die Bespannung war es nach wie vor nicht. Nur ermöglichten es die Fahrplangestaltung und die Infrastruktur der DR eben in den meis-

ten Fällen problemlos, statt der vorgesehenen Elloks oder Dieselloks ausnahmsweise Dampflokomotiven zu verwenden. Drehscheiben, Wasserkräne und Kohlebansen hatten den Strukturwandel in der Zugförderung vielerorts überdauert, die Schlosser verfügten noch über das nötige Wissen und Rüstzeug – denn 50.35 und 52.80 für Heizdienste gab es zuhauf, zahlreiche Betriebswerke leisteten sich im übrigen eine inoffizielle Traditionslokomotive.

Andererseits verkehrte beispielsweise der „Schimmelreiter“ zwischen Hamburg und Westerland im Sommer 1989 an sechs aufeinander folgenden Wochenenden nach einem festen Plan, nur standen die Fahrzeiten nicht im Kursbuch. Der regelmäßige Einsatz einer 01.10 auf der Marschbahn 17 Jahre nach dem Abschied dieser Baureihe aus Hamburg-Altona war wohl sensationeller als das Verkehren einer 01.5 im Saale-tal, nichtsdestotrotz war er genauso gattungsgerecht und für die Strecke typisch. Allerdings gab es Fotohalte und Scheinfahrten – was Puristen als „Kunstdampf“ verhöhnten.

Doch die Puristen mussten im Laufe der neunziger Jahre Abstriche machen. Mit dem Verschwinden der dampflokgerechten In-

frastruktur auf dem Netz der ehemaligen Reichsbahn, der Ablösung von D-Zügen durch InterRegios und von Personenzügen durch Regionalbahnen sowie der Modernisierung des Wagenparks ließ sich die viel beschworene Authentizität immer weniger aufrecht erhalten. Foto-Güterzüge, die heute im Rahmen so genannter Plandampfveranstaltungen angeboten werden, sind mindestens so gekünstelt wie die Nostalgiefahrten von DB Reise & Touristik oder des DBMuseums.

Robin Garn bezeichnet in seinem Beitrag für dieses EJ-special den „Plandampf“ als die realitätsnaheste Art, die Dampflokomotive zu erleben. Lokpersonale und ihre Maschinen müssten den Kampf um Minuten bestehen, ganz so wie es früher der Fall war. Freilich räumt auch Garn ein, dass die Möglichkeiten des realitätsnahen Erlebens inzwischen stark eingeschränkt sind.

Volker Siewke dagegen bezieht von vornherein den Standpunkt, Dampfbetrieb sei heutzutage kaum noch mit dem Regelverkehr kompatibel. Folglich könne „Plandampf“ dem langfristigen Erhalt betriebsfähiger Lokomotiven nicht dienen. Gleichwohl geht es auch Siewke um Authentizität: Erlebnisorientierte Sonderfahrten sollen de-