Sondernummer des
Eisenbahn JOURNAL
B 7539 E
ISBN 3-922404-37-5

Helmut Kaleve

Ein Lokführer von der Lahn erzählt

special 5/92

DM 17,80
sfr 17,80
öS 128,-

B
F
37
9

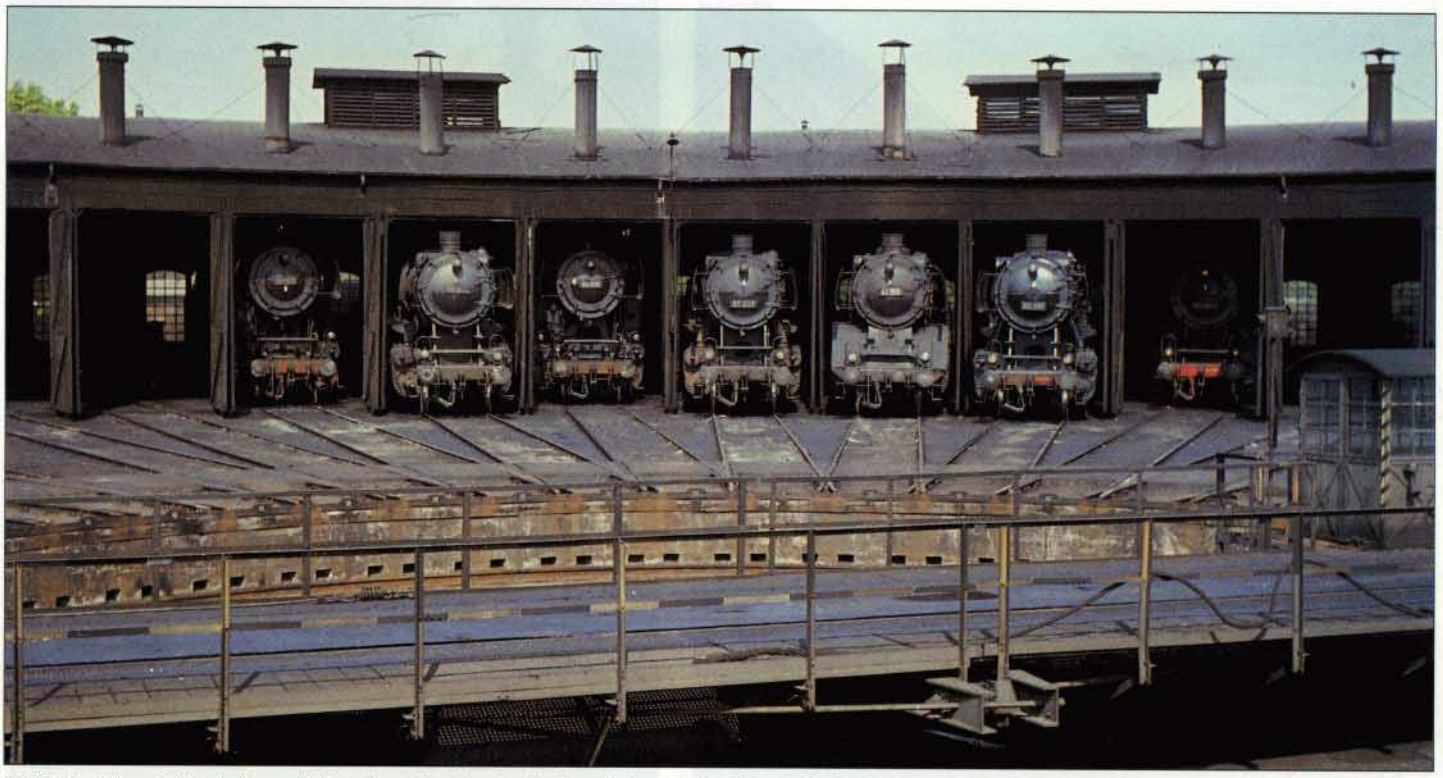

Bild 3: Im Jahre 1967, als dieses Bild entstand, bestimmte die Dampflok noch den Alltag beim Bw Limburg. **Foto: H. Kaleve**

Bild 1 (Titel): Bei Hohenrhein passiert eine Schienenbusgarnitur die betagte Lahnbrücke. Nach dem Zweiten Weltkrieg als Übergangslösung errichtet, erfüllt das Bauwerk nach wie vor seinen Zweck. **Foto: U. Kandler**

Bild 2: Längst bestimmen die Neubau-Dieseltriebwagen der Baureihe 628.2 auch das Bild der "Neuen Bahn" im Lahntal (Arfurt, 4. Mai 1989). **Foto: U. Kandler**

Bild 102 (Rücktitel): Die 216 133 des Bw Limburg verläßt am 30. Juni 1987 vor dem E 3757 den Kalkofener Tunnel, der mit 592 m der zweitlängste Tunnel der Lahntalbahn ist. **Foto: U. Kandler**

Impressum

ISBN 3-922404-37-5

Verlag und Redaktion:
Hermann Merker Verlag GmbH
Rudolf-Diesel-Ring 5
D-8080 Fürstenfeldbruck
Telefon (0 81 41) 50 48/50 49
Telefax (0 81 41) 4 46 89

Herausgeber: Hermann Merker
Autor: Helmut Kaleve
Textredaktion: Manfred Grauer
Bildredaktion: Ingo Neidhardt
Satz Merker Verlag: Regina Doll, Evelyn Freimann
Anzeigen: Elke Albrecht
Layout: Gerhard Gerstberger
Printed in Italy by Europlanning srl
via Morgagni 24, I-37136 Verona
Vertrieb: Hermann Merker Verlag GmbH
Vertrieb Einzelverkauf:
MZV Moderner Zeitschriften Vertrieb
GmbH & Co KG, D-8057 Eching/Freising

Alle Rechte vorbehalten. Übersetzung, Nachdruck und jede Art der Vervielfältigung setzen das schriftliche Einverständnis des Verlags voraus. Unaufgefordert eingesandte Beiträge können nur zurückgeschickt werden, wenn Rückporto beiliegt. Für unbeschriftete Fotos und Dias kann keine Haftung übernommen werden. Durch die Einsendung von Fotografien und Zeichnungen erklärt sich der Absender mit der Veröffentlichung einverstanden und stellt den Verlag von Ansprüchen Dritter frei. Beantwortung von Anfragen nur, wenn Rückporto beiliegt. Eine Anzeigenablehnung behalten wir uns vor. Zur Zeit gilt Anzeigenpreisliste Nr. 11 vom 1. Januar 1990. Gerichtsstand ist Fürstenfeldbruck.

Copyright August 1992 by
Hermann Merker Verlag GmbH, Fürstenfeldbruck

Inhalt

	Seite
Vorwort	**4**
Mit der Lahntalbahn unterwegs	**6**
Die Drohung des Moritz Hilf	**17**
Die Havarie des Luftschiffs Z II bei Weilburg	**18**
Ein Runkeler Metzger flüchtet per Lokomotive	**19**
Der »Tunnelbär«	**20**
Der »Ausstieg«	**22**
Der nächtliche Lokomotivzug	**24**
»Vor den Feiertagen geht der Teufel auf Stelzen«	**25**
Mit einem Bein nach »NSD«	**26**
Die Überführung	**28**
Wo liegt Dettingen?	**31**
Meine schwerste Fuhre	**34**
Der »U-Boot-Crash«	**38**
Plaudereien über eine Westerwald-Strecke	**40**
Ein lautes Krachen – dann setzte das Bewußtsein aus	**44**
Nur wegen eines Kugelschreibers ...	**46**
Als der Bahnhof Laurenburg noch Überholgleise hatte	**48**
Eine P 10 wird »ausgezählt«	**50**
Der Beweis	**52**
Die verhinderte Wettfahrt	**54**
Meine letzte Fahrt durch das untere Lahntal	**57**

Bild 5: Der Dienst auf einer Dampflokomotive gehörte zweifelsohne auch für Kaleve zu den anstrengendsten, aber schönsten Tätigkeiten eines Triebfahrzeugführers.

Bild 4 (links): Nach Lokschlossertätigkeit und Ausbildung zum Lokomotivführer begannen ab 1958 für Helmut Kaleve die interessanten Jahre als Heizer und "Meister" auf einer Dampflokomotive.

Bild 6 (rechts): Ab 1970 begann der Dienst als Lokführer einer Diesellokomotive, wie hier auf einer Maschine der Baureihe 216. **Foto: J. Seyferth**

Vorwort

In der vielfältigen Eisenbahnliteratur sind nahezu alle Themen rund um den Zug immer wieder abgehandelt worden. Da gibt es dicke Bücher über die Geschichte der Eisenbahn, herrliche Bildbände, Kalender mit faszinierenden Fotografien, lückenlose Fabrikchroniken, detaillierte Kartenwerke und noch vieles mehr. Auch die Funktionsweise der Dampflokomotive wurde in unzähligen Büchern eingehend beschrieben und dokumentiert. Nur Erlebnisberichte von Eisenbahnern sind relativ selten.

Ich lade Sie deshalb ein, mit mir mitzufahren. Klettern Sie zu mir auf den Führerstand einer Dampflokomotive oder nehmen Sie Platz in einem Speichertriebwagen bzw. auf dem zweiten Sitz im Führerraum einer 216. Während der Fahrt werde ich Ihnen von schönen und weniger schönen Erlebnissen und Erinnerungen eines Lokomotivführers berichten, die hoffentlich Ihr Interesse finden werden. Wenn ich dabei von Dampfloks und Speichertriebwagen erzählen werde, berichte ich von einer vergangenen Epoche. Wie Sie wissen, werden derartige Fahrzeuge in Europa kaum noch für den normalen Zugdienst eingesetzt.

Auch die Deutsche Bundesbahn hatte bedauerlicherweise ihr Streckennetz mit einem generellen Dampflokverbot belegt. Wäre da nicht das 150jährige Eisenbahnjubiläum zu feiern gewesen, hätte es wohl noch lange keine Lockerung dieses bei Eisenbahnfreunden umstrittenen Verdikts gegeben.

Allmählich erkannte man bei der DB, daß die alten Dampflokomotiven für die zahlreichen Eisenbahnfreunde immer noch eine große Anziehungskraft besitzen. So hob man das Streckenverbot schließlich auf und bietet seither Jahr für Jahr Nostalgiefahrten in ganz Deutschland an. Dafür wurden sogar Lokomotivveteranen zurückgekauft und Ausstellungslokomotiven reaktiviert. Die "Dampfrösser" erleben ihre kleine Renaissance!

Auch die vielen Modellbahnclubs halten das Interesse an diesen Maschinen wach. Es ist kaum zu glauben: Die Kosten für den Entwurf und die Werkzeuge zur Herstellung einer Modellbahnlok sind mittlerweile so hoch, daß man dafür in den zwanziger Jahren eine richtige Dampflok hätte kaufen können. Die Ausgaben der Spieler, Tüftler und Sammler für ihr Hobby machen inzwischen 20% des Spielwarenumsatzes aus!

Dennoch heißt es weiterhin, von der guten alten Eisenbahn Abschied zu nehmen. Immer mehr zieht sie sich zurück. Strecken werden stillgelegt und Bahnhöfe durch Rückbaumaßnahmen zu Haltestellen herabgestuft. Bahnhofsgebäude, Stückguthallen, Stellwerke und Wärterhäuschen werden vermietet, verkauft oder sogar abgerissen, wenn sie verfallen sind. Gleisanlagen sind in Park & Ride-Plätze umgestaltet worden. Vieles von der einstigen Herrlichkeit ist längst vergangen. Hatte die DB im Jahr 1975 noch 33 000 Lokführer beschäftigt, so sind es heute weniger als 24 000.

Während bei der Dampflokomotive die Maschinenleistung nicht zuletzt vom Geschick des Heizers, dem Zustand des Feuers oder der Qualität der Kohle abhing, fahren die von nur einer Person bedienten Diesel-, Elloks und Speichertriebwagen ungleich störungsfreier. Sie sind weniger reparaturbedürftig, verschleißen nicht so schnell und bringen jederzeit die volle Leistung.

Nicht jedem Lokomotivführer war jedoch der Wechsel zu den neuen Traktionsarten willkommen. Die vielen anfänglich auftretenden Störungen an den Lokomotiven stellten sich oft als bloße Bedienungsfehler heraus, was sich besonders bei den Steuerwagenzügen bemerkbar machte. Dann mußte der Lokführer entscheiden, ob er den Fehler selbständig beheben konnte oder ob eine Ersatzlok anzufordern war.

Es kam nicht selten vor, daß vor dem Eintreffen der Ersatzlokomotive der Schaden bereits repariert worden war. Bei der jüngsten Triebfahrzeuggeneration sind freilich solche "Alleingänge" des Lokführers kaum mehr möglich. Ein heißes Stangenlager an der Dampflok qualmt, ein gerissenes Rohr spritzt, aber eine kleine Fluse auf dem Schaltwerkkontakt sieht man nicht!

Den Lesern dieses Specials, die die Sonderausgabe III/89 "Lahntalbahn" des Eisenbahn-Journals noch nicht kennen, soll die Lahn anhand einer alten Reisebeschreibung in geraffter Form mit herrlichen Bildern aus der Jetzt-Zeit vorgestellt werden. Die ersten zehn Seiten des Heftes sind deshalb der LANDSCHAFT AN DER LAHN gewidmet. Schöne Bilder setzen sich durch den ganzen Erzählungsteil hindurch fort.

Lebenslauf

Zu meiner Person hier noch einige Angaben: Als zweites von fünf Kindern wurde ich 1933 in Breslau-Schmiedefeld geboren. Mein Vater stand als Lokomotivführer in Diensten des Bw Breslau-Mochbern. 1945 Flucht nach Hoyerswerda und fünf Wochen später weiter nach Erfurt-Marbach. 1947 begann ich eine Maschinenschlosserlehre im Bahnbetriebswerk Erfurt G. Im Jahre 1951 floh ich aus der DDR. Als Bergmann arbeitete ich bei der Bergbau Aktiengesellschaft Ewald König-Ludwig in Herten/Westfalen – zwei Jahre als Schlepper, danach als Gedingeschlepper.

1955 Wiederbeginn bei der Bahn als Betriebsarbeiter im Bahnbetriebswerk Wanne-Eickel, 1956 Lokschlossertätigkeit in der Stangenreparaturgruppe. 1957 begann meine Lokführerausbildung mit zehnmonatigem Heizerdienst im Rangier- und Güterzugdienst. 1958 Lokführerprüfung. 1959 folgte über ein Jahr Heizertätigkeit im Langlaufplan des Bw Wanne-Eickel. Wegen Personalabbaus infolge der ersten Kohlenkrise wurde ich zum Bw Recklinghausen abgeordnet. Einsatz meist als Heizer im T 18-Plan. 1961 kam es zu der gewünschten Versetzung zum Bahnbetriebswerk Limburg/Lahn. Es folgten Heizerdienste im P 10-Plan. 1963 Heizer als Reglerberechtigter im Wendezugbetrieb, 1966 Heizer- und Führervertreter im Sonderdienst (Bereitschaften, Sonderzüge), Zusatzausbildung für elektrische Speichertriebwagen in der Bundesbahnschule Troisdorf, 1967 Zusatzausbildung für Diesellokomotiven im Ausbesserungswerk Nürnberg und 1970 schließlich Zusatzausbildung für die Lokomotivbaureihe 215.

1972 erfolgte mein planmäßiger Einsatz als Lokomotivführer im gemischten Dampflok-/Diesellok-Plan 5. Eine Zusatzausbildung für E-Loks absolvierte ich in der Bundesbahnschule München-Neuaubing. 1973 war meine letzte Dampfloktour. Bis 1986 wurde ich in Plänen mit ETA-Diesellok- und E-Lok-Leistungen eingesetzt. 1989 wurde ich wegen eines Gehörsturzes in den Ruhestand versetzt. **Helmut Kaleve**

Bild 7: Mit Leib und Seele Lokomotivführer: Helmut Kaleve, geboren in Breslau, heute in Limburg an der Lahn zu Hause. **Fotos 4, 5, 7: Sammlung Kaleve**

Bild 9: Friedrichssegen ist eine der zahlreichen verträumten Bahnstationen im Lahntal, wo die Zeit stehen geblieben zu sein scheint. Am 7. März 1987 wurde der E 3752 noch aus Mitteleinstiegswagen gebildet. **Foto: U. Kandler**

Bild 8 (links): "Mit der Lahntalbahn unterwegs" lautet das Motto unserer "Bilderreise" in einer der schönsten deutschen Flußlandschaften. Bei Lahnstein, wo die Lahn in den Rhein mündet, thront hoch oben die Burg Lahneck. Vielleicht war für einige Reisende des morgendlichen N 6909 von Koblenz nach Limburg dieser Anblick der Auftakt zu einer beschaulichen Fahrt entlang der Lahn (23. Mai 1988). **Foto: U. Kandler**

Mit der Lahntalbahn unterwegs

Das enge, tief eingeschnittene Lahntal, in dem der Fluß immer wieder seine Richtung ändert, ist landschaftlich von großem Reiz. Seine stets im Talgrund verlaufende Eisenbahn bietet allen ihren Freunden wunderschöne Motive zuhauf. Hier hat Helmut Kaleve, der im Folgenden aus seinen Erinnerungen plaudert, für viele Jahre Dienst als Lokomotivführer versehen. Hier lebt er auch noch heute.

Eine Eisenbahnfahrt von Niederlahnstein nach Wetzlar diente auch H. Luerssen als Leitlinie für seinen "Lahnführer", der 1902 erschien. In diesem Buch beschrieb er sehr wortreich die Dörfer, die Städte und die Landschaft des Lahntals, die er aus dem Abteilfenster des Zuges während der Reise sah. Wir werden ihn noch einmal auf der Fahrt begleiten und ihn dabei zu Wort kommen lassen. Die Reise beginnt in **Niederlahnstein** und führt über **Friedrichssegen** und **Nievern** nach **Bad Ems**. Luerssen beschreibt die Einfahrt in die Stadt damals folgendermaßen:

"Bei der Einfahrt in Ems sieht man rechts den Eingang zur Drahtseilbahn auf den Malberg; links erscheinen die zahlreichen Brücken über die Lahn, das Kurhaus, die Promenaden mit dem Denkmal Kaiser Wilhelms, die großen Hotels und Pensionen sowie die Russische Kirche. Von den Quellen, Kränchen, Kesselbrunnen, Fürstenbrunnen, Kaiserbrunnen sieht man von der Bahn aus nichts, und nur der Ortskundige vermag die auf dem anderen Lahnufer gelegene Stelle zu finden, auf der am 13. Juli 1870 um 9 Uhr Benedetti von König Wilhelm die folgenschwere Abweisung erfuhr; diese Stelle liegt in der Brunnenpromenade unmittelbar vor dem Musiktempel."

Bild 10: Die alte Bahnhofshalle von Bad Ems verdeutlicht auch heute noch die einstige Bedeutung der Kurstadt. Ob unter den Fahrgästen des N 6934 am 30. Juni 1987 auch Kurgäste waren? Wohl kaum! **Foto: U. Kandler**

Bild 11: Vom Concordiaturm eröffnet sich dem Betrachter ein herrlicher Blick ins Lahntal und auf den Bahnhof Bad Ems, wo sich am Morgen des 19. Juli 1987 die 215 031 mit ihrem Pilgerzug auf dem Weg nach Obernhof befand. **Foto: U. Kandler**

Es bleibt anzumerken, daß diese "Abweisung" darin bestand, daß König Wilhelm I. die Forderung Napoleons III. zurückwies, die Hohenzollern hätten auf die spanische Thronkandidatur zu verzichten. Des Königs diesbezügliche Mitteilung in der "Emser Depesche" an Bismarck und die Veröffentlichung des Inhalts in verkürzter Form in der Presse veranlaßten die Franzosen, den Preußen den Krieg zu erklären. Es kam zum Krieg von 1870/71.

Fahren wir weiter mit Herrn Luerssen:

"Seine Glanzperiode erlebte Bad Ems während der Regierung Wilhelms I.; es konnte damals als Weltbad ersten Ranges gelten. Heute hat es viel von seinem damaligen Glanz eingebüßt und hält auch in seinen Anlagen und Einrichtungen nicht mehr recht Schritt mit der Zeit; aber in jedem Falle gehört Ems zu den hübschen Badeorten des Landes. Seine Quellen gewähren weiterhin zahlreichen Kranken Heilung ihrer Beschwerden, besonders bei Erkrankungen der Atmungs- und Verdauungsorgane, bei Blasenleiden und Frauenkrankheiten. Die Zahl der Kurgäste und Passanten beträgt in Ems jährlich 23 000 bis 24 000."

Unser Zug verläßt nun Bad Ems, passiert **Dausenau** und erreicht **Nassau**.

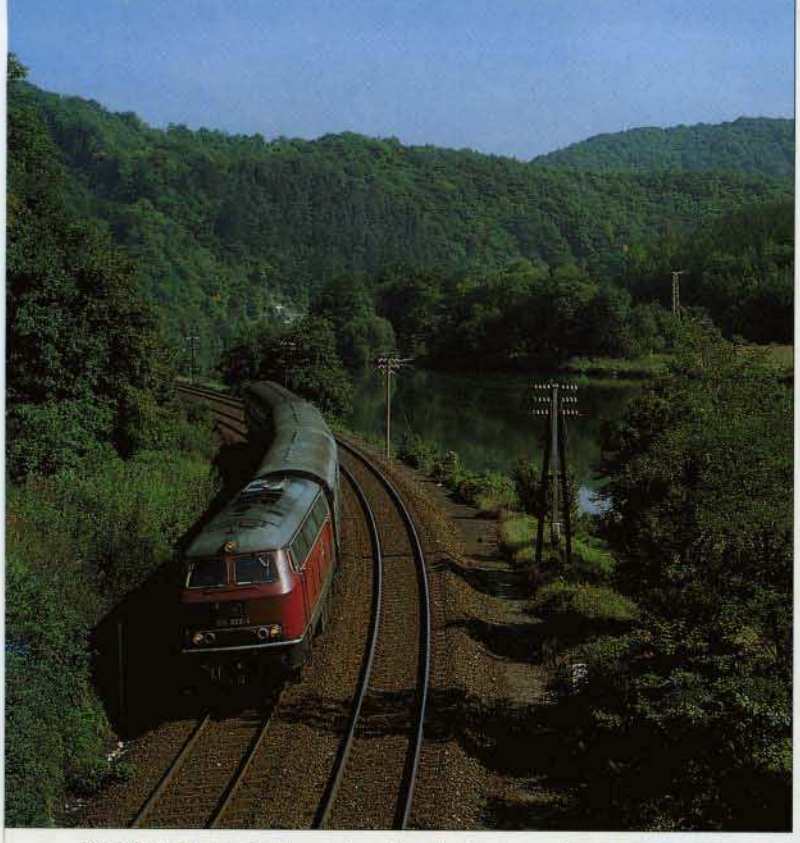

Bild 12: Auf seiner Fahrt zwischen Obernhof und Nassau wird der N 6918 am 4. September 1982 sogleich in den 319 m langen Hollericher Tunnel einfahren. **Foto: U. Kandler**

Bild 13: Herbststimmung an der Lahn. Zwischen Dausenau und Nassau rollt am 29. Oktober 1988 der N 6914 nach Westen. **Foto: U. Kandler**

"Hier mündet rechts das dem Jammertal an Ursprünglichkeit und beinahe alpinen Reizen fast noch vorzuziehende Mühlbachtal bei dem Vorort Scheuern; in dem weiten Talgrund aber liegt links die kleine Stadt Nassau. Sie ist heute am bekanntesten durch die Nervenheilanstalt Bad Nassau, etwas außerhalb des Ortes. Nassau hat der ganzen Landschaft, dem Herzogtum und der jetzigen Provinz den Namen gegeben. Hier stand gegenüber dem Bad Nassau auf dem Burgberg die Stammburg der Nassauer, von der jedoch nur einige Mauern und der Bergfried erhalten sind; doch ist die bald nach 1100 erbaute Burg nicht zerstört worden, sondern nach 1550 langsam verfallen.

Nun folgt nach etwa fünf Minuten Fahrt der erste Lahndurchbruch, den wir bis Diez verfolgen können. Die Landschaft wird wilder; es öffnet sich der erste Tunnel von den 18, die wir bis Weilburg zu passieren haben. Bevor man in den Tunnel eintritt, öffnet sich rechts vorwärts ein reizender Blick auf Schloß Langenau und Kloster Arnstein, doch nur für einen Augenblick. Aber kaum hat man den Tunnel verlassen, erhält man noch einmal dasselbe Bild in größerer Nähe: die deltaartige Mündung des Gelbachs in die Lahn und an ihr Schloß Langenau, ein aus dem 13. Jahrhundert stammender Bergfried sowie ein aus dem 17. Jahrhundert datierendes großes Hauptgebäude."

Über **Obernhof** und **Laurenburg** erreichen wir **Balduinstein**. Unser Reiseführer schreibt darüber: