



*Wolfgang Löckel*

# *Reisen wie vor 50 Jahren*

*Eine betrieblich-authentische Herausforderung der ehrenamtlichen Art*

Oben: 01 045 überquert am 26. September mit dem E 516 auf der Fahrt von Heilbronn nach Kaiserslautern die Neckarbrücke in Neckargemünd. Mitte: Begegnung des historischen Busses von Helmut Radlmeier aus Ergoldsbach mit der Rhein-Haardt-Bahn in Bad Dürkheim (Aufnahme: Andreas Rossel). Rechte Seite: Eine Hommage an EK-Autor Karl Gerhard Baur, der schon vor 40 Jahren hier im Neckartal die Eisenbahn und die Burg Zwingenberg so gekonnt in Szene gesetzt hat; 23 042 mit dem P 93242 Heilbronn – Neustadt. Unten: Nächtliche Bw-Atmosphäre im DGEG-Museum in Neustadt (Weinstraße) mit 50 2179, 01 045 und 23 042. Nicht anders bezeichnete Aufnahmen: EK



**E**ine Veranstaltung der Superlative, fünf Dampflok, zwei Ellok und zwei V-Lok führen im Rahmen der Jubiläumsveranstaltung „20 Jahre Verkehrsverbund Rhein-Neckar (VRN)“ und „150 Jahre Nahetalbahn“ an insgesamt acht Tagen zwischen Bad Kreuznach, Baumholder, Neustadt (Weinstraße), Landau, Budenthal-Rumbach, Kusel, Kaiserslautern, Ludwigshafen, Heidelberg, Osterburken und Heilbronn. Der bekannte EK-Autor Wolfgang Löckel, selbst DB-Mitarbeiter und Vollbluteisenbahner, hat dieses Mammut-Event maßgeblich mit geplant, organisiert und durchgeführt. Er hat für Sie, verehrte Leser, aus Sicht eines Mitverantwortlichen den folgenden Beitrag über die Veranstaltung verfasst. An dieser Stelle sei ihm und allen seinen Mitstreitern im Namen der teilnehmenden Eisenbahnfreunde herzlich gedankt. Leider gibt es trotz einer solch gelungenen Sache und Kaiserwetter immer noch Nörgler... Liebe Akteure, lasst euch den Spaß am Geleisteten nicht verderben. Was Ihr auf die Beine gestellt habt, wird die DB in ihrem Jubeljahr 2010 wohl kaum toppen! JSK



**D**ie Nächte auf dem fotogenen Reiter-Stellwerk „Nf“ in Neustadt (Weinstr.) waren zuweilen lang und stellenweise von hektischer, aber dennoch kontrollierter Betriebsamkeit geprägt. Die Planer und Organisatoren der Großveranstaltung „Reisen wie vor 50 Jahren“ hatten in der dort eingerichteten Betriebs-Zentrale alle Hände voll zu tun. Es galt, acht Tage lang der Öffentlichkeit Züge der fünfziger und sechziger Jahre so authentisch wie möglich vorzuführen – zum ganz normalen Tarif! Die Kunden des VRN hatten so die Gelegenheit die Eisenbahn von gestern mit dem ebenfalls eingesetzten FLIRT als S-Bahn der Zukunft zu vergleichen.



23 042



Eine anspruchsvolle Aufgabe für die drei Betriebsplaner Marcus Benz, Wilfried Byrdus („Dampf-Willi“) und mich sowie allen weiteren am Betriebsdienst beteiligten Mitarbeitern. Vorrangige Aufgabe des Revierdampf-Teams (RDT) war, die Vermarktung und Aufbereitung für das Fachpublikum sicherzustellen. Für die noch „freien“ Werktage war ein entsprechend „marktfähiges“ Programm zu entwickeln und dessen Finanzierung über Solidarbeiträge zu organisieren – gewissermaßen als i-Tüpfelchen.

Die zuweilen aufwendige Adhoc-Betreuung der Fans wurde durch Marcus Benz an

der Telefon-Hotline geleistet, der deshalb zeitweise unter doppelter Belastung an seiner Leistungsgrenze fuhr.

Inzwischen kann man das Fazit einer absolut gelungenen Veranstaltung mit voll erbrachter Leistung gegenüber den Bestellern ziehen. Fakt ist, dass dies die vom Zeitumfang längste und wahrscheinlich aufwendigste ehrenamtlich durchgeführte Veranstaltung war, die jemals durch das Engagement privater Museumsbahnvereine erbracht wurde.

Beteiligt waren über 15 Vereine und Museen. Betriebsführendes Eisenbahn-Verkehrs-Unternehmen (EVU) war die Deutsche

Museums Eisenbahn GmbH im Eisenbahnmuseum Darmstadt-Kranichstein, bei der mittlerweile über zwölf verschiedene Vereine und Museumsbahnen aus ganz Deutschland „immatrikuliert“ sind und somit unter bewährter „Kranichsteiner“ Betriebsführung stehen.

Unter dem hohen Anspruch, einmal weitgehend authentische Züge mit zum Teil täglicher Umbildung der Wagengarnituren zu fahren, dazu mit teilweise „umgestalteten“ Lok, konnte eine Auswahl dazu passender Strecken gefunden werden.

Bereits im August 2008 konnte ich ein einvernehmliches Gespräch mit dem Geschäftsführer des VRN, Werner Schreiner, in Mannheim führen, das letztlich zur gemeinsam erdachten Idee zu dieser „etwas anderen Veranstaltung“ führte. Waren mit Events dieser Art und Größenordnung bislang eher DB-Nostalgie und deren Außenstellen betraut gewesen, so herrschte diesmal Einigkeit darüber, dass Authentizität und damit einhergehend nötiges „Herzblut“ zur Realisierung dieser Vision den ausschließlichen Einsatz ehrenamtlicher Umsetzung voraussetzt.

Allein schon wegen des horrenden Aufwandes in Form der dazu notwendigen Recherche, des Wissens um das Vorhandensein und den jeweiligen Standort der auszuwählenden Fahrzeuge, aber auch wegen der „kollegialen Bezugspunkte auf Augenhöhe“, kam eben nur diese Variante in Betracht, um aus der anspruchsvollen Vision Wirklichkeit werden zu lassen. Ich selbst bezog – wie auch sonst – die hierzu erforderliche Motivation und Kraft aus meinem eigenen Anspruch, nur das auszuwählen und auf die Strecke zu schi-

Oben: 50 2179 führt am 25. September vor der Kulisse des Remigiusbergs mit gleichnamiger Klosteranlage und Michelsburg (rechts) den Fotogüterzug bei Theisbergstegen nach Landstuhl (Aufnahme: T. Rombach). Unten: Zwei Tage später hat dieselbe Lok mit P 93230 Heilbronn – Heidelberg gerade Neckarhausen hinter sich gelassen.





### Befahrene Strecken

**20.09.:** Bad Kreuznach – Idar-Oberstein/Kirn – Baumholder (01, 38, V 200)

**21.09.:** Bad Kreuznach – Neustadt/Weinstraße (01, 38, V 200, 50 [Teilstrecke])

**22.09.:** Neustadt – Landau – Annweiler am Trifels (23 [nur bis Landau] und 38)

**23.09.:** Mannheim – Ludwigshafen – Neustadt – Landau – Bundenthal-Rumbach (in Neustadt Lokwechsel V 200 auf 38)

**24. und 25.09.:** Kaiserslautern – Kusel (23, 50, V 200)

**26. und 27.09.:**

- Heilbronn – Kaiserslautern (01, 23, 38, 50, 52, E 10, V 200)
- Heilbronn – Osterburken – Neckarelz – Heilbronn (23, 50, 212)
- Worms – Mannheim – Weinheim (194)
- Weinheim – Fürth/Odw. (VT 98)
- Edingen – Heidelberg – Weinheim – Mannheim – Edingen (OEG-Tw 71 + Bw 182)
- Bad Dürkheim – Mannheim Hbf (RHB-Tw 1122)
- Edesheim/Pf – Neustadt (W) – Bad Dürkheim (MAN-Postbus mit Anhänger, Bj. 1953)

cken, was meinen persönlichen Ansprüchen an Authentizität genügte. Hierbei wurden Kompromisse nur insoweit akzeptiert, wie sie in ökonomischer Vernunft begründet oder mit der Akzeptanz nicht allzu übertriebener Detailversessenheit vereinbar sind.

Meine Erinnerungen an viele Eisenbahnfahrten ab etwa 1957 sowie meine fast 40-jährige Berufspraxis als Betriebs-Eisenbahner, davon fast auf den Tag genau 30 Jahre

im Zugbegleitdienst, liefern mir jederzeit das nötige Wissen und den Erfahrungsschatz zur praktischen Umsetzung. Als aktiver Museumseisenbahner und Eisenbahnfreund zugleich sind mir insbesondere auch die Wünsche und Anliegen der Eisenbahnfreunde stets bewusst und wurden bei der Planung weitgehend berücksichtigt. Von daher war auch der frühe „Sieben-Uhr Zug“ ab Neustadt an jenem Samstag trotz einiger Bedenken der Auftraggeber notwendig und wurde dann mit

85% Besetzung genutzt und damit honoriert. Eine herrliche Fahrt in die aufgehende Sonne, die ich als Zugführer begleiten durfte...

Hinzu kommt noch die Führung einer umfangreichen eigenen eisenbahngeschichtlichen Sammlung, die mir die notwendige Detail-Recherche jederzeit ermöglicht.

Die Fakten und Zahlen unserer bescheidenen Veranstaltung: Sie umfasste genau acht Tage für das Publikum und beanspruchte einen nicht unerheblichen Teil des Betriebsper-

Oben: Die Nebenbahn von Landau ins Queichtal – einst Hauptstrecke mit Schnellzugverkehr – führt durch Annweiler am Trifels. Die „Landauer“ 38 3156 erreicht am 22. September diesen letzten mit alten Holzmastlaternen ausgestatteten Bahnhof der Pfalz. Unten: Das bekannte Reiterstellwerk in Neustadt (Weinstraße) liegt unweit des DGEG-Bw. Es dient nicht nur am Morgen des 26. September dem Star der Veranstaltung als passende Kulisse, vielmehr war hier auch die Betriebszentrale der Veranstaltung untergebracht. Aufnahme: Andreas Bachtler





Links: Die Veranstaltung brachte für die attraktive E 10 1239 den ersten Zugs-Einsatz. Der nicht kommerziell vermarktete E 93526 fährt gerade am Schloß Horneck in Gundelsheim vorbei. Die Lok erbringt eine Leistung, wie sie als Füllleistung in der Heidelberger Zeit der E 10<sup>12</sup> durchaus vorkam.

Aufnahme: Lothar Köder

Unten: V 200 033 oblag am letzten Tag des Spektakels die Beförderung des historischen E 516 Heilbronn – Kaiserslautern. Die absolut überzeugende Zugkomposition passiert soeben Ludwigshafen-Mundenheim.

Aufnahme: Jörg Sauter

sonals ganze 14 Tage am Stück – natürlich unter strenger Einhaltung der gesetzlichen Pausen und Ruhezeiten.

Insgesamt waren rund 150 ehrenamtliche Kräfte an den acht „Kerntagen“ in unermüdlichem Einsatz – sie leisteten in dieser Zeit rund 11.520 Stunden, wobei sich der auf das Kernteam seit Mitte 2008 geleistete Saldo auf weitere rund 5.200 Stunden beläuft. Das dreiköpfige Betriebsteam leistete seit dieser Zeit ebenfalls nochmal rund 3.120 Stunden zusätzlich. Legt man hier einen Stundensatz von etwa 35 € brutto (wie in anderen Verkehrsunternehmen durchaus üblich) zugrunde, ergibt sich die beeindruckende Wert-Bilanz von sage und schreibe 694.400 €. Aber: Wer ist denn heute noch in der Lage, eine derartige Summe im Werte eines Zwei-Familienhauses oder im Gegenwert einer Meininger „Premium-Groß-

dampflok-HU“ aufzubringen? Niemand wirklich. Gerade das zeigt ganz deutlich, dass derartige Veranstaltungen zukünftig nur noch im Ehrenamt durchführbar sind – in Zeiten der Wirtschaftskrise sowieso. So kommt man „zurück auf den Teppich“ von damals, am Beginn der Aktivitäten der ersten privaten Museumsbahnen und erinnert sich der Möglichkeiten ehrenamtlichen Engagements und dessen hochwertiger Leistung. Und die war bei den „Reisen wie vor 50 Jahren“ reichlich vorhanden – in einem Fall sogar aus unserem Nachbarland Österreich: Die liebevoll als alte Landauer „38 3156“ hergerichtete P 8 der Österreichischen Gesellschaft für Eisenbahngeschichte (ÖGEG) war der heimliche Star der Veranstaltung.

Nach Darmstadt-Kranichstein, Neustadt und Heilbronn wurde durch die rührige Firma

Attenberger aus Freiberg am Neckar die notwendige Steinkohle „just in Time“ und frei Tender der fünf beteiligten Dampflok geliefert. Diese absolvierten neben weiteren fünf Elektro- und Brennkraft-Triebfahrzeugen eine Gesamt-Kilometerleistung von genau 11.694 km mit rund 40 historischen Reisezugwagen und einem reichen Fundus an Güterwagen. Dazu kamen noch zehn Mannschafts- und Werkstattwagen für die Unterbringung der Lok-Personale, die überwiegend im Zweischichten-Betrieb eingeteilt waren und meist mit bestem Fahrstil überzeugten.

Die infrastrukturell wichtigen Standorte stellten die besten ihrer Leute bereit – in Neustadt sogar beide Vorsitzende des DGEG-Museums, Reiner Frank und Horst Kayser, die mit zwei Kleinlokomotiven (Leistungsgruppen I+II) jeweils rund 50 Rangierstunden an



### Beteiligte Triebfahrzeuge

Lok	original	Eigentümer	Standort
01 045	01 066	BEM	Nördlingen
23 042		DME	Kranichstein
38 3156	638 1301	ÖGEG	Ampflwang/OÖ
50 2179	50 2740	UEF	Karlsruhe
52 4867		HEF	Frankfurt
V 200 033		MEH	Hamm (Westf.)
212 084		DBK	Crailsheim
E 10 1239		DB/Club 103	Köln Bbf
194 051		Pfalzbahn	Worms
VT 98		Pfalzbahn	Worms

10 Tagen erbrachten. Auch in Heilbronn wurden durch Zuglok und mit SEH-Unterstützung des unermüdlichen Leiters Oliver Sauer weitere 20 Rangierstunden erbracht. In Darmstadt-Kranichstein sind mit der besonderen Hilfe des Werkstattleiters Stephan Hoffmann und des stets ausgleichenden Koordinators Volker Jenderny weitere maßgebliche Akteure zu erwähnen. Eine große Hilfe beim Rangieren in Kranichstein, das ebenfalls noch einmal weitere 20 Stunden an Vorbereitung und nachher für das Aufräumen bedingte, waren nicht nur Andreas Mampel, sondern auch die Helfer beim Kuppeln der Fahrzeuge – bei diesem Umfang eine wahre Knochenarbeit. Von der jeweiligen Bereitstellung (Licht, Heizung, Übergänge, Bremsproben) der acht Zuggarnituren in den Zugbildungs-Bahnhöfen ist dabei gar nicht erst zu reden.

Wenn ich von allen weiteren Personalern noch einen erwähnen darf, der mit seinen Kollegen einen besonderen Einsatz – allein schon wegen der (einfachen) 1200-km-Anreise aus Österreich – zeigte, dann werden mir sicher alle weiteren Kameraden nachsehen: Wolfgang („Fanti“) Siegl, der stets mit seiner „austro-gelassenen“ Art auftrat.

Ein weiteres großes Lob muss an die beteiligten DB-Netze-Fahrplanbüros – insbesondere in die Netz-Zentrale, der „Schwarzwaldklinik“ Karlsruhe zu Evelyne Meder, Sabine Kurzawa, Bernhard Gösling und Roland Kneucker, aber auch an das VU Rhein-Neckar von DB-Regio mit Herrn Schaub und seinen Mitarbeitern gehen. Sie alle haben – trotz Ihrer immer höheren Belastung – einen Super-Job hingelegt. Respekt!

Nun bleibt uns allen nur noch der Dank an alle weiteren nicht näher genannten Beteiligten; dabei natürlich ganz besonders an die Auftraggeber von Verkehrsverbund, Zweckverband Rheinland Pfalz und Nahverkehrsgesellschaft Baden-Württemberg mit den Herren Schreiner, Schnaitmann, Heilmann, Engbarth und dem VRN-Pressesprecher Axel Thiemann, der die Interessen der Beteiligten souverän unter einen Hut brachte. Ein attraktiv gestalteter Flyer war einer seiner eindrucklichsten Beiträge. Wir waren froh, dass wir mit deren Unterstützung und der Hilfe al-



Oben: Die fast perfekte Illusion mit 01 045 wurde von Günther Moses bei Neckarsteinach eingefangen. Betrachtet man die Aufnahme dieses Zuges, kann man über die kleinkarierten Postings in den einschlägigen Foren nur den Kopf schütteln. Unten: Die beiden Personenzugloks 23 042 und 38 3156 gaben sich im Rahmen der solidarbeitspflichtigen Plandampftage am 22. September im Bahnhof Landau ein Stelldichein. Aufn.: Norbert Bender

ler Kameraden aus der Museumsbahnszene einen derart anspruchsvollen Auftrag insgesamt so pünktlich durchführen konnten. Und dies gelang wider allen auftretenden Umständen, wie nächtlichen Graffitianschlägen und zeitweisen DB-Betriebsstörungen zuverlässig und sicher – eben unfallfrei. Belohnt wurde das Geburtstagskind VRN durch die rege

Teilnahme seiner Kunden und durchweg voll besetzte Züge. Wir werden auch weiterhin zu ähnlichen Taten fähig und gerne dazu bereit sein. □

Wegen der überwältigenden Menge an Bildeinsendungen konnte hier nur ein kleiner Teil davon berücksichtigt werden. Der EK bedankt sich bei allen Einsendern herzlich!

