

Das besondere
Archiv

Reinhard Gumbert



Als Student im **Plandienst** auf dem **Führerstand**
HEIZER BEI DER BUNDESBahn



Das besondere
Archiv

Reinhard Gumbert

Als Student im **Plandienst**
auf dem **Führerstand**

Heizer bei der Bundesbahn

Titelfotos:

Großes Bild: 023 070 und 050 641 donnern am eiskalten Morgen des 11. März 1973 mit dem berühmten „Fischzug“ Sg 5321 am Gräffinger Hof vorbei, durch die markante Steigung hinauf zum Eubigheimer Tunnel.

Unten links: 044 339 Bw Crailsheim verläßt Lauda am 14. Oktober 1972 mit einem Sonderzug der Zuckerrüben-Kampagne nach Crailsheim.

Unten Mitte: Heizer Gumbert auf der Drucklok für den „Kieszug“: 053 089 Bw Mannheim, 4. September 1972 während der Bremsprobe in Osterburken. **Foto: Helge Hufschläger**

Unten rechts: 023 005 fährt am 7. April 1973 mit P 3882 Osterburken – Würzburg über die Hochebene bei Eubigheim, die Fundamente für die Masten der Elektrifizierung sind bereits installiert.

Rücken: 052 759 und 050 319 rauschen am 7. August 1974 mit Sg 51347, dem legendären „Fischzug“ von Bremerhaven-Fisch nach Stuttgart, durch Lauda, während rechts 023 061 mit N 7511 auf Ausfahrt Richtung Crailsheim wartet.

Impressum

Bibliografische Informationen der Deutschen Bibliothek:

Die Deutsche Bibliothek verzeichnet diese Publikation

in der Deutschen Nationalbibliografie; detaillierte

bibliografische Daten sind im Internet über <http://dnb.ddb.de> abrufbar.

© 2020 by Verlagsgruppe Bahn GmbH, Fürstenfeldbruck

ISBN 978-3-8375-2278-5

Alle Rechte vorbehalten

Nachdruck, Reproduktion und Vervielfältigung – auch auszugsweise und mit Hilfe elektronischer

Datenträger – nur mit vorheriger schriftlicher Genehmigung des Verlages

Lektorat: Dr. Karlheinz Haucke

Alle Fotos/Scans: vom Verfasser, sofern nicht anders vermerkt

Bildbearbeitung: Kurt Heidbreder

Gestaltung und Satz: Kurt Heidbreder

Gesamtherstellung: Fitolito Varesco, Auer (Südtirol)

Inhalt

| | | |
|------------|--|--|
| 4 | Vorwort | |
| 6 | Vorbemerkung | |
| | Orte, Strecken und Betrieb | |
| 8 | Lauda und Umgebung: Stadt – Land – Fluss | |
| 10 | Relikte des Ersten Weltkrieges | |
| 12 | Die Strecken des Kreuzungspunktes Lauda | |
| | Die Odenwaldbahn Heidelberg – Würzburg | |
| | Die Taubertalbahn | |
| 15 | | |
| 18 | Streckenkarte | |
| 20 | Verkehrsflüsse und Bespannungen | |
| 25 | Bahnbetriebswerk Lauda | |
| 31 | 27. September 1975: Die letzte Dampflok verlässt Lauda | |
| 32 | Betriebliche Besonderheiten | |
| 33 | Der Fischzug | |
| 36 | Die Lademaßüberschreiter | |
| 40 | Der Kieszug | |
| 42 | Sandzüge vom Main an die Jagst | |
| 46 | Rübenverkehr | |
| 48 | 64 in Schnellzug-Diensten | |
| 50 | Die Laudaer Doppelausfahrt | |
| 52 | Erste Begegnungen mit Lauda – 1966 bis 1970 | |
| 66 | Heizergeschichten | |
| | Als Heizerlehrling in Lauda | |
| 74 | Auf Streckenkunde | |
| 80 | Zur Bremsbeamtenausbildung nach Heilbronn | |
| 84 | „Verschlafen!“ oder „Der LÜ wartet schon!“ | |
| 88 | Kurze Übernachtung in „Boorge“ und „023 074 – Mistbock, alter!“ | |
| 95 | Ausflug mit Dienstausweis: Auf dem Führerstand von 012 082 vor D 820 Hamburg – Sylt oder „Jetzt wird’s in Priesdorf wieder Nacht....“ | |
| 100 | Fischzug, 10. September 1972: „Einfahrt Lauda HALT!“ | |
| 104 | Zwischen zwei Kieszügen: P 3828 doppelt bespannt nach Osterburken | |
| 108 | Nach Heilbronn mit Übernachtung | |
| 112 | Highlight zum Saison-Ende 1972: LÜ über Ahorn nach Aschaffenburg und zurück durch den Spessart | |
| 118 | Vorweihnachtliche Stippvisite in Lauda | |
| 120 | Neue Heizersaison 1973 | |
| 126 | Wohnen in Lauda – lange vor booking.com und Airbnb | |
| 129 | 23-Treffen in Bad Mergentheim | |
| 130 | Auf Fotopirsch zwischen zwei Diensten | |
| 136 | „Mit Trafo und Wannentender nach Aschebersch“ und „Die verlorene 50“ | |
| 140 | Kein April-Scherz: Schneesturm in Tauberfranken legt Bahnverkehr lahm! | |
| 143 | Aus meinen Notizen: Heizer-Alltag 1973 in Lauda | |
| 158 | „Die Zippelmütz’!“ | |
| 162 | „PC Laudaland“ – und andere Lok-Beschriftungen | |
| 167 | Mit Geiers Karl auf dem „Fischzug“ und Kohlen-Drama in Heilbronn | |
| 174 | Fritz Wolff erzählt: Eilig nach Würzburg | |
| 176 | Reichenberg 1974: Der Mittagspersonenzug und die Bahnhofsvorstehergattin | |
| 178 | „Die Bux’ brennt!“ | |
| 180 | Lauda in Farbe | |
| | Premiere im August 1973: Erste Dias | |
| 183 | Buntgemischtes aus Lauda 1973 | |
| 186 | Lauda elektrisch | |
| 191 | Quellenverzeichnis | |

Lieber Leser,

Sie halten gerade ein weiteres Eisenbahn-Buch in den Händen. Noch eins, wo doch die Bücher-Auswahl zum Thema schon fast unüberschaubar groß ist...! – Und doch ein andersartiges: Denn hier geht es weder um Technik noch um Lokomotiv-Baureihen, Loknummern und Züge. Sondern Sie finden auf den hier folgenden Seiten – nach einer Einleitung über Land, Leute und die Eisenbahn rund um das Tauber-Städtchen Lauda – eine Sammlung von Erlebnissen, Anekdoten und persönlichen Eindrücken aus dem dienstlichen Leben eines „Eisenbahn-Verrückten“, der das Glück und die Gelegenheit hatte, Hobby und studentischen Broterwerb einzigartig zu verknüpfen: Als Lokomotiv-Heizer. Niedergeschriebene „Bilder im Kopf“ also, garniert und illustriert mit Bildern aus der begleitenden Kamera. Dass darin auch Personen, Persönlichkeiten und Namen vorkommen, liegt in der Natur der Sache. Und wenn über sie zuweilen auch mit einem Schmunzeln zwischen den Zeilen erzählt wird, dann niemals in einer kritischen oder gar herabwürdigenden Absicht, sondern stets, weil eben von Menschen die Rede ist. Mit all' ihren Stärken und liebenswerten Schwächen!

Lange schon hat das Buchprojekt „Heizergeschichten aus Lauda“ geschmort: In meinem Kopf, in Einzelteilen in PC und Ordnern, als „to-dos“ auf Zetteln und Listen..., immer wieder in Angriff genommen, und doch wieder verschoben. Noch häufiger als die Anläufe aber, die das Projekt immer wieder genommen hat, waren die Anstöße von Freunden, Bekannten, ja sogar aus der Familie: „Wann machst du endlich...!“ Sie alle haben für die hier vorgelegte Sammlung das Feld bereitet, mit Geduld, Kontinuität und Ausdauer – bis im letzten August schließlich der endgültige Anstoß auf einer Autorenveranstaltung der Zeitschrift BahnEpoche gelang, als Robin Garn, seit Jahren einer der beharrlichen Nachfrager, und Wolfgang Schumacher von der Verlagsgruppe Bahn mich „in die Zange“ nahmen.

Ihnen allen gebührt mein herzliches Dankeschön!

Daneben bin ich Hans-Karl Kunhäuser und Wolfgang Löckel zu besonderem Dank verpflichtet, die mir mit vielen Unterlagen, Hinweisen und Detail-Informationen weiter- und manchmal überhaupt auf die Sprünge geholfen haben. Ebenso Kurt Heidbreder, der mit perfekter Bildbearbeitung Erstaunliches aus den oft schwierigen Negativen und Aufnahmen herausgeholt und mit bewährtem Augenmaß den Dauerkonflikt zwischen der Fülle des vorhandenen Materials und dem verfügbaren Platz in ansprechendem Layout harmonisiert hat.

Schließlich gilt mein Dank, last not least, den zahlreichen Freunden und Helfern, die mit ihren oft weit zurückreichenden Kenntnissen und wertvollen Beiträgen aus ihren Archiven zum Gelingen dieses Buchprojekts beigetragen haben. Insbesondere Peter Bäuchle, Stefan Carstens, Hans Christian Ettengruber, Wilfried Kohlmeier, Ronald Krug, Olaf Ott, Rolf Schulze und Fritz Wolff.

Reinhard Gumbert

„Studentenheizer“ Reinhard Gumbert ist am 9. August 1974 mit 023 021 und P 5893 gerade aus Würzburg angekommen und nun stehen im Bw Lauda die Abschlussarbeiten an der Lok an.

Foto: Hans Christian Ettengruber



Vorbemerkung

Es war Anfang 1972, als in der Szene der Eisenbahnfreunde die Information umlief, dass die Deutsche Bundesbahn unter ihren Dampflokfühnern und Heizern umfangreiche Schulungen zum Diesel- und E-Lokführer durchführt und aus diesen und anderen Gründen in mehreren Bahndirektionen Aushilfskräfte als Heizer sucht. Dampfloksbegeistert wie ich war (und bis heute bin), klang die Idee verlockend. Und als Student suchte ich ja immer einen möglichst attraktiven „Job“ für die Semesterferien.

Also erkundigte ich mich bei der Bahndirektion Stuttgart, wo mir die Bahnbetriebswerke Crailsheim und Lauda genannt wurden. Ich entschied mich für Lauda! Denn die Umgebung war mir gut bekannt und sympathisch aus früheren Besuchen mit meinen Eltern in Bad Mergentheim. Meine Bewerbung wenige Tage später lief auch denkbar unkompliziert ab – augenärztliches Attest, ob ich „rot“ und „grün“ unterscheiden kann, kurzes Bewerbungsgespräch in irgendeiner Amtsstube, ob ich wohl unter den „Radikalen-Erlaß“ fiel, der offenbar

Heizer Reinhard Gumbert hat am 6. August 1973 den P 3873 nach Heidelberg mit 023 061 auf dem Dienstplan. Hier biegt er mit der Fuhre bei Königshofen in das Umpfertal ein. Es ist Erntezeit: Am Zugschluß werden drei Schüttgutwagen mit Getreide als eilige Lieferung an die Mühlenbetriebe im Mannheimer Hafen mitgeführt.
Foto: Rein Van Putten



selbst für Lokomotivheizer zu beachten war, usw. Und am 26. Juni 1972, einem Montag, war es so weit: Im sandsteinernen, ruß-schwarzen Verwaltungsgebäude des Bahnbetriebswerks, gleich hinter dem Wasserturm und der großen, ruß-besprenkelten Trauerweide, nahm ich meine schwarzen Klamotten entgegen. Sämtlich in unglaublicher Übergröße. „Baßt scho!“ meinte der Kollege ungeachtet der tief hängenden, schlappernden Hose und der langen Ärmel der Jacke, die mir bis über die Daumen reichten... Auch mir war's egal, denn mein Modebewusstsein war weniger ausgeprägt als die Ungeduld – Hauptsache, es konnte endlich losgehen mit der verlockenden Verknüpfung von Hobby und Geldverdien auf den Dampfkrössern!

Dass die Arbeit dann aber doch nicht immer so einfach war und vom Hobby manchmal keine Spur mehr blieb, das sollte ich erst noch erfahren: Wenn ich etwa vor einem schweren Güterzug tonnenweise Kohle verschippt hatte und abends wie „tot“ vom Führerstand fiel. Oder wenn ich an einem nieseligen Februar-Morgen in einer finsternen, öl-sumpfigen Grube unter der Lok „Nachschau“ machen musste und mir das klebrige Öl in den Nacken tropfte; oder wenn's mal überhaupt nicht geklappt hatte mit dem Heizen und Dampf-Machen und ich, wieder zurück in Lauda, enttäuscht und moralisch am Boden vom „Bock“ kletterte ...

Doch nun folgten erst einmal zwei Wochen Heizer-Ausbildung als dritter Mann und Lehrling auf der Lok! Zuerst im „Manöver Süd“ oder „Nord“, dem Rangierdienst auf dem Bahnhof Lauda, mit gnadenlos frühem Dienstbeginn auf den kleinen, zappeligen Heilbronner Tenderloks der Baureihe 64. Dann noch die dreitägige Ausbildung zum „Bremsbeamten“ in Heilbronn und schließlich am 12. Juli 1972 die Heizerprüfung auf 023 019 morgens vor dem Personenzug P 3889 von Würzburg nach Lauda.

Damit begann eine schöne Zeit als „Studentenheizer“ in Lauda, immer in den Semesterferien bis August 1974. Mit unvergesslichen Erlebnissen, von denen ich hier die eine oder andere „Story“ aus der Erinnerung erzähle, gestützt auf meine damaligen Aufzeichnungen und Fotografien.

Diese Sammlung von Erlebnissen und Bildern aus Lauda der Jahre 1972 bis 1974 ist nicht an „Heldentaten auf

dem Führerstand“ ausgerichtet, sondern will vom täglichen Tun erzählen. Vom Alltag eben, mit all seinen Tücken, Missgeschicken und Ungereimtheiten, die gerade das Menschliche im Zusammen-Arbeiten und –Leben ausmachen.

Der geneigte Leser möge sich in eine längst vergangene Epoche zurückversetzt fühlen – und sich dabei auch der Eisenbahner jener Zeit erinnern. Sie haben den Betrieb der Eisenbahn mit höchster Zuverlässigkeit und Einsatzbereitschaft sichergestellt – „im 7/24-Format“, wie man heute sagt: Sommers wie winters, Tag für Tag, Stunde um Stunde – und dabei nicht nur „Pflichten erfüllt“, sondern mit Herz und Stolz ihre Eisenbahn getragen. Die Handlungsspielräume, die ihnen die Organisation eingeräumt hat, haben sie dabei bis an die Grenzen genutzt und, weit mehr, auch mit Mut und Improvisationsstärke mitunter bis zum Äußersten „weit ausgelegt“, wo es die Situation erforderte und dem Dienst am Kunden entsprach.

Mein besonderer Dank gilt dabei den „Schwarzen“ vom Bw Lauda, die als Lokführer oder Schuppen-Feuer männer die nicht immer glorreichen Heizer-Künste des „Studentenheizers“ und den einen oder anderen Schabernack des spleenigen Jungspundes meist mit Gelassenheit ertragen haben. So habe ich die Eisenbahn und ihre Eisenbahner auch aus einem ganz anderen, weniger alltäglichen Blickwinkel erlebt und schätzen gelernt.

Hier wie dort: Eisenbahn(er) mit Herz.

Aachen, im März 2020

*Meiner geduldigen Frau Elisabeth
und unseren wunderbaren Töchtern Sophie und Marie
in Dankbarkeit für ihre Geduld und Treue zu ihrem
„Eisenbahn-Verrückten“ gewidmet*

Lauda und Umgebung: Stadt – Land – Fluss

Die Stadt

Die Ursprünge von Lauda gehen weit über das 12. Jahrhundert zurück, als die Ansiedlung an der Tauber mit der dortigen Burg von den Edelherrn von Luden („Lauda“) an das Hochstift Würzburg übertragen und in diesem Zusammenhang erstmals urkundlich erwähnt wurde. Es folgten weitere Eigentumswechsel, und erst 1506 begann mit dem Rückerwerb durch das Hochstift Würzburg eine Zeit der Stabilität mit beträchtlichem Wohlstand. Weinbau und Weinhandel waren wirtschaftlicher Schwerpunkt, bis Lauda 1806 im Zuge der Rheinbundakte dem Großherzogtum Baden zugeschlagen wurde und in eine für den Handel ungünstige Randlage geriet. Für Karlsruhe war die Region nur noch „Hinterland“ und für das bayerische Umfeld nunmehr „Ausland“. Dies änderte sich erst in der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts wieder, als die Region durch den Bau von Eisenbahnstrecken verkehrstechnisch erschlossen wurde. Lauda wurde Kreuzungspunkt der Linien Heidelberg – Würzburg und Stuttgart – Würzburg sowie Crailsheim – Wertheim.

Zunächst sollte dieser Kreuzungspunkt in der Gemarkung Gerlachsheim, an der Mündung des Grünbachs in die Tauber liegen, doch diese Pläne wurden bereits 1863, noch vor Baubeginn des ersten Streckenabschnitts im fernen Heidelberg, zugunsten von Lauda verworfen, wo die Auen der Tauber mehr Raum für die notwendigen großflächigen Bahnanlagen eines wichtigen Verkehrskreuzes boten. Zudem wäre es bei einem Anschluss der Wertheimer Strecke in Gerlachsheim aus topographischen Gründen am engen Eingang des Grünbachtals nicht möglich gewesen, die Nord-Süd-Verbindung Crailsheim – Wertheim in einem durchgehenden Strang zu erstellen.

Der Bau des Bahn-Knotenpunktes in Lauda führte zu erheblichem wirtschaftlichen Aufschwung und der nachfolgende Betrieb und stetige Ausbau der Eisenbahn als großer Arbeitgeber trug bedeutend zu Wachstum und Wohlstand der Bevölkerung bei. Bald lebte über die Hälfte der Laudaer von der Bahn. So wuchs etwa die Anzahl der Beschäftigten in der „Betriebswerkstätte“, dem späteren Bahnbetriebswerk, von 72 im Jahre 1878 auf rd. 150 vor dem Ersten Weltkrieg und bis zu 420 in der ers-

ten Nachkriegszeit 1918/1919. Letzterer starker Anstieg war allerdings bedingt durch eine hohe Zahl von Militärtransporten und umfasste zahlreiche arbeitsverpflichtete Kriegsgefangene und andere Fremdarbeiter. Der durch die Eisenbahn bewirkte Aufschwung führte in Friedenszeiten natürlich auch zum Erstarken anderer Branchen aus Handel, Handwerk und Industrie. Der Landwirtschaft kam die von der Eisenbahn getriebene Entwicklung ebenfalls zugute, konnten doch etwa Maschinen und Düngemittel einfacher – sprich billiger – bezogen und landwirtschaftliche Produkte kostengünstiger auch überregional vertrieben werden.

In jüngerer Zeit folgte die Gebietsreform in Baden-Württemberg 1972 und mit ihr in mehreren Schritten die Eingemeindung von Nachbargemeinden und, schließlich zum 1. Januar 1975, die Vereinigung der Städte Lauda und Königshofen zu einer neuen Stadt: Lauda-Königshofen.

Die Region

Tauberfranken ist ein Teil der Region Franken und liegt – in etwa deckungsgleich mit dem heutigen Main-Tauber-Kreis der alten Kreisstädte Tauberbischofsheim und Bad Mergentheim – in der äußersten nordöstlichen Ecke Baden-Württembergs. Die größten Städte sind Lauda-Königshofen, Wertheim, Tauberbischofsheim und Bad Mergentheim und die Region beherbergt bedeutende Kulturstätten wie die Schlösser von Bad Mergentheim, Weikersheim und Tauberbischofsheim nebst dem Kloster Bronnbach sowie den Burgen Wertheim, Gamburg und Igersheim. Landschaftlich ist das Gebiet geprägt durch das Tal der Tauber sowie das walddreiche fränkische Hügelland. Bedeutender Teil der Landwirtschaft ist der Weinbau: Tauberfranken ist ein eigenständiger Bereich im Anbaugebiet Baden.