

UDO KANDLER

*Alle reden vom Wetter!*

# WINTER BEI DER BUNDESBAHN



Der Winter kam in diesem Jahr früh – doch auch der überraschende Schneefall bereits Mitte November konnte die Eisenbahner nicht aus der Ruhe bringen. Bereits seit dem 1. Oktober nämlich stand die Bundesbahn in einer Art Gefechtsbereitschaft. Die Erfahrungen aus den letzten „Schlachten“, dem Kampf gegen Schnee und Eis während des vorigen Winters, waren bis in die letzte Kleinigkeit ausgewertet, die Schneepflugparks überholt und verstärkt, neue Einsatzpläne ausgearbeitet. Zum wichtigsten Rüstzeug gegen den Winter gehören die Schneepflüge. Genau hundert davon stehen zum Einsatz bereit. Zu den Giganten unter den Schneeräumern gehören neun Schneeschleudern. Schwierigkeiten bereitet in zunehmendem Maße die Aufstellung von Räumkolonnen. Die Fünftageweche, das arbeitsfreie Wochenende und die Personalknappheit erschweren vor allem die Dienstbereitschaft an Samstagen und Sonntagen. Trotzdem waren für alle Bahnhöfe und Strecken der Bundesbahn die Einsätze für die Schlacht gegen den Winter seit langem unter Dach und Fach, so daß die plötzlich hereinbrechende kalte Jahreszeit keine Beeinträchtigung des Betriebsablaufs brachte.

*Mitteilung aus Rad und Schiene 1/1966*



Gespannte Kinderblicke an der geschlossenen Bahnschranke auf das gerichtet, was da gleich kommen mag...? Foto: Slg. Volkhard Stern

FÜR MEINEN ENKEL CARL

UDO KANDLER

*Alle reden vom Wetter!*

# WINTER BEI DER BUNDESBAHN







Mit Volldampf in den Schnee heißt es für die Insassen eines mit zwei Dampflokomotiven der Baureihen 50 und 86 bespannten Wintersportsonderzugs. Auf dem Weg von Frankfurt am Main nach Hartmannshain am Vogelsberg kommt die stattliche Fuhre im Jahr 1965 auf der längst verschwundenen Strecke Stockheim (Oberhess) – Lauterbach (Hess) Nord, ex KBS 193 d, angedampft. Die unterhalb allein auf weiter Flur stehende Person ist nebenbei bemerkt die Tochter des Fotografen. *Foto: Reinhold Palm, Eisenbahnstiftung*

# VORWORT *Den Winter in Schach halten*



*1958 haben wir geschafft!*  
DER DB-KUNDENBRIEF WÜNSCHT ALLEN SEINEN LESERN  
*ein gutes Neues Jahr*

Man nehme ein ansprechendes Fotomotiv von der Eisenbahn, wie zum Beispiel ein Stillleben mit dem badischen Einfahrtsignal des Bahnhofs Feldberg-Bärenthal, fertig war die Vorlage für einen netten Neujahrsgruß. Gestaltet vom Bundesbahn-Werbe- und Auskunftsamt für den Personen- und Güterverkehr nach einer Fotografie von Reinhold Palm und abgedruckt auf der Rückseite des DB-Kundenbriefs Nr. 1 vom Januar 1959.

denklichen Schneeräumgeräte wurden auf ihre Funktion und Vollständigkeit hin überprüft. Und es wurden die Mitarbeiter, sofern sie ihren Arbeitsplatz in einer der wohligh geheizten Dienststuben hatten, auf etwaige Einsätze „an der frischen Luft“ eingewiesen, etwa vor Antritt der angestammten Tätigkeit als Bahnhofsvorsteher erst einmal den Besen zu schwingen, um stark frequentierte Bereiche von Eis und Schnee zu befreien, wie beispielsweise die Bahnsteige. Diese Maßnahme basierte allerdings auf der Basis der Freiwilligkeit.

Einen Zug aufgrund winterlicher Umstände gar ausfallen zu lassen, das kam für die DB schlichtweg nicht in Betracht. Die alles entscheidende Losung lautete bekanntlich: „Wir fahren immer!“, und genau daran wollten die Eisenbahner gemessen werden, das war gewissermaßen ihr selbst auferlegter Anspruch gegenüber der zahlenden Kundschaft. Dabei war es unerheblich, ob es sich nun um einen einzelnen Reisenden oder aber um einen Großkunden mit

Auf diese einfache Formel lässt sich der Bahnbetrieb bei Eis und Schnee herunterbrechen. Im Detail musste die Deutsche Bundesbahn dereinst freilich enorme Anstrengungen unternehmen, wollte sie diesem Anspruch tatsächlich auch gerecht werden, dem Winter erfolgreich Paroli zu bieten. Das war alles andere als ein Selbstläufer, vielmehr war sie gezwungen, im Zweifelsfall alle verfügbaren personellen und technischen Ressourcen zu mobilisieren. Im Sommer begannen bereits die Vorbereitungen für die folgende Wintersaison. Eine besondere Betriebsvorschrift „Frost und Schnee“ legte genau fest, welche Maßnahmen wann einzuleiten waren. Alle er-

beträchtlichem Frachtaufkommen handelte; wer für seine Dienstleistung zahlte, wurde, wenn immer möglich, fahrplanmäßig bedient – das Amtliche Kursbuch lässt grüßen.

Wie war sie eigentlich, die Bundesbahn zur Winterzeit bei Eis und Schnee, wenn man sie en détail betrachtet? Dass die kalte Jahreszeit in der Mitte des vorigen Jahrhunderts in der Fläche betrachtet allemal noch deutlich schneereicher ausfiel, als das heute der Fall ist, das dürfte unstrittig sein. Ob das mit den klimatischen Veränderungen zusammenhängt, das lassen wir einmal dahingestellt sein, wenngleich es sehr wahrscheinlich ist.

In den Wintermonaten ein besonders anfälliger Bereich bei den Schienenfahrwegen sind von jeher die Weichen. Bewegliche Teile, obendrein, wenn sie sich unmittelbar am Boden befinden und schutzlos der Witterung ausgesetzt sind, neigen nun einmal dazu, auf Eis und Schnee empfindlich zu reagieren. Wenn Weichen klemmen oder gar festfrieren, war es das auch schon mit dem störungsfreien Zugbetrieb. Also wurde alles Erdenkliche unternommen, es erst gar nicht so weit kommen zu lassen. Dann schwärmten die Räumtrupps aus. An Gerätschaften wurde all das verwendet, was der Sache dienlich erschien. Das konnten die Schaufel, die Spitzhacke, die Brechstange, der Reisigbesen genauso wie der gewöhnliche Straßenbesen, der Flammenwerfer, der Einsatz von Pressluft, Heißdampf von der Dampflok und nicht zu vergessen die mobilen Petroleum-Heizkästen sein. Die heute so selbstverständlich mit elektrischer Energie oder Gas beheizten Weichen waren in den 1950er-Jahren allenfalls marginal vorhanden und kamen bei der Bundesbahn erst im Verlauf der 1960er- und 1970er-Jahre so richtig zum Tragen. Heute sind bei der Deutschen Bahn alle wichtigen Weichen beheizbar.

Die ultimativen Schienenräumfahrzeuge waren aber die Dampfschneesleudern der Bauart Henschel. Gebaut hatte man sie während des Zweiten Weltkriegs in 25 Exem-



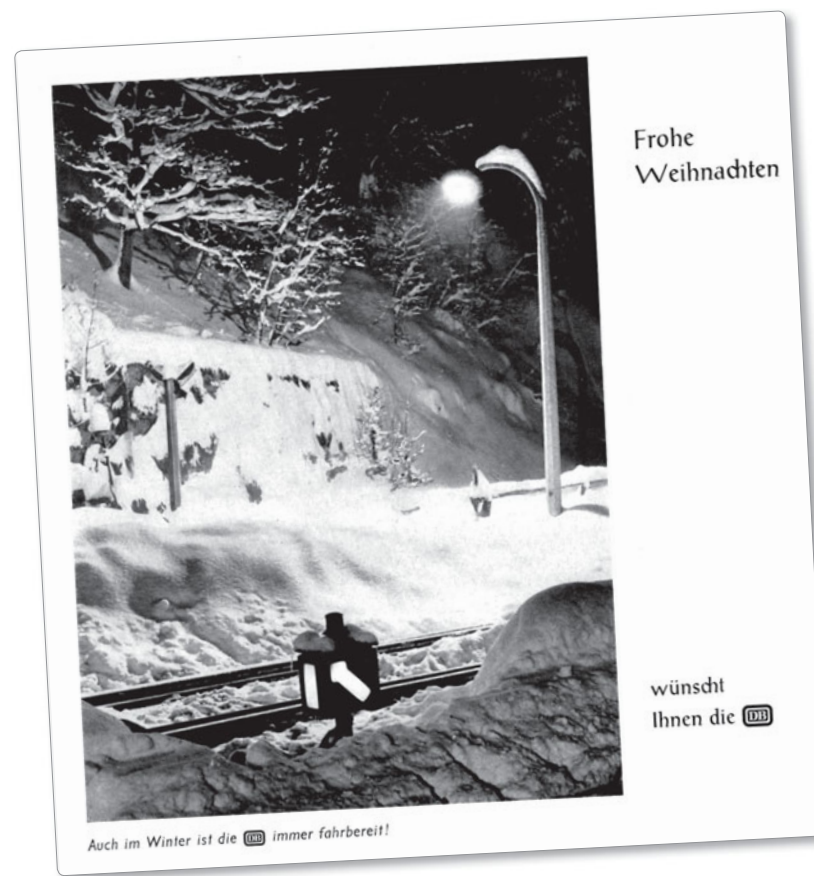
plaren, wovon nach 1945 zehn Stück bei der Deutschen Bundesbahn verblieben. Wenn sich diese Giganten, geschoben von einer oder gar zwei Dampflokomotiven durch meterhohe Schneeverwehungen kämpften und die weiße Pracht im hohen Bogen davon katapultierten, war das allemal ein Spektakel der Extraklasse. Zum Einsatz gelangten sie bei Schneehöhen ab etwa 1,5 m, darunter waren es die (Klima-)Schneepflüge oder sonstige Räumgeräte, die für freie Gleise sorgten.

Ein schöner Aspekt der Eisenbahn im Winter war deren einstige Bedeutung für den Wintersport – zu Zeiten, als der Individualverkehr noch in den Kinderschuhen steckte und das eigene Automobil für die breite Masse noch in weiter Ferne lag. Stattdessen brachte die Bundesbahn die schneehungrigen Menschen in langen, proppvollen Wintersportsonderzügen in die Skigebiete, egal, ob im Alpenraum oder in den zahlreichen deutschen Mittelgebirgen gelegen. Wenn die Wetterprognose „Ski und Rodel gut“ hieß, stand die Bundesbahn mit einem passenden Sonderzug parat und das mitunter spontan und kurzfristig. Die von der Bundesbahn an den Tag gelegte Flexibilität war beachtlich. Da waren Eisenbahner am Werk, die schlicht einer Institution mit einer (noch) soliden Personaldecke dienten.

Dafür wurde aber auch alles Menschenmögliche unternommen, dass die Züge vor allem im Winter ungehindert rollen konnten. Eigenschaften, die der Bahn von heute zu weilen abhanden gekommen zu sein scheinen.

Von der alten Bahn geblieben sind lediglich die Erinnerung an einen längst versunkenen Eisenbahnalltag, wovon gottlob eine respektable Anzahl von Fotografien, die wenigstens ansatzweise aufzeigen, wie er sich dereinst abspielte, der alljährliche Kampf gegen Eis und Schnee.

Wenn man bedenkt, dass just die in diesem Buch abgedruckten Aufnahmen von dem ehemaligen DB-Presse-sprecher Reinhold Palm Ende letzten Jahres buchstäblich in



Ein atmosphärisch dichtes Winterbild taugte allemal für einen ansprechenden Weihnachtsgruß der DB-Kundenbrief-Schriftleitung an die geneigte Leserschaft. Abgedruckt in der Ausgabe vom Dezember 1963. Ein dezent platzierter, der Jahreszeit angemessener Werbespruch durfte keinesfalls fehlen. *Abb. (2): Slg. Udo Kandler*

letzter Minute den bereits zur Entsorgung bereitstehenden Müllsäcken entrissen werden konnten, kann man die Arbeit des Bildarchivs der Eisenbahnstiftung nicht hoch genug schätzen, andernfalls wären sie nämlich auf Nimmerwiedersehen in der Müllverbrennung verschwunden und für dieses Buch schlicht nicht verfügbar gewesen. Nicht nur hinsichtlich der Palmschen Winteraufnahmen hätte das einen unwiederbringlichen Verlust bedeutet. Überhaupt wäre das Buch ohne das Bildmaterial aus dem Stiftungsfundus in dieser ausdrucksstarken Aufmachung kaum realisierbar gewesen. Ein Dankeschön geht auch an Volkhard Stern, der nur allzu bereitwillig seine kleine, aber feine Bildschatulle öffnete, und selbstverständlich an alle anderen Bildgeber.

Abschließend sei noch auf einen Bundesbahn-Unfallverhütungsfilm aus den 1960er-Jahren hingewiesen, der sich im Internet bei YouTube unter dem Stichwort „Winter-Unfallgefahren bei Eis und Schnee“ abrufen lässt. Ein Streifen, der aufgrund seines Zeitkolorits nicht nur die Herzen der Eisenbahn-Nostalgiker höher schlagen lassen dürfte.

Wachtberg, im Juli 2019  
Udo Kandler



Als es im Oberpfälzer Wald noch richtige Winter gab und die Bundesbahn im Güterverkehr auf Nebenbahnen im ländlichen Raum noch Präsenz zeigte. Mit ihrer Übergabe erreicht am 21. Dezember 1981 die Schwandorfer 211 201-9 den tief verschneiten Bahnhof des Städtchens Schönsee. Dass der Ort seinerzeit noch im Güterverkehr angefahren wurde, war entscheidend der Grenzlandförderung geschuldet, lag dieser doch im Dunstkreis des real existierenden „Eisernen Vorhangs“, unweit der Grenze zur Tschechoslowakischen Sozialistischen Republik, kurz ČSSR. Foto: Udo Kandler