

BAHNepoche

# BAHNepoche

Geschichte, Kultur und Fotografie der klassischen Eisenbahn

8 Extra-Seiten

Mit DVD!



## Winterdienst auf einer 44ö1



Reihe 114 und 214  
Die größten Österreicherinnen



Nachtzug nach Nirgendwo  
Adieu, deutsche Schlafwagen!



# MITTELGEBIRGS-MAGISTRALE



Seit jeher zieht es die Eisenbahnfans an die Spessartrampe zwischen Laufach und Heigenbrücken. Hier konnten sie früher die Optik und vor allem Akustik der gewaltigen Mallet-Dampflokomotiven der Baureihe 96 im Schubbetrieb bestaunen oder später – nach der Elektrifizierung im Jahre 1957 – den mahelnden Motoren der Ellok-Sechssachser E 50 oder E 94 hinter immer schwerer werdenden Güterzügen lauschen. An diesem Ort vereinen sich der vielfältige Eisenbahnbetrieb einer Hauptstrecke mit wildromantischer Landschaft. Ab Dezember 2017 ist es vorbei damit. Der neu gebaute Abschnitt verläuft weitgehend in Tunneln und weist wegen einer flacheren Trassierung keinen Schubbetrieb mehr auf. Die alte Strecke wird stillgelegt und allmählich verschwinden. Nicht so in dieser Eisenbahn-Journal-Sonderausgabe, die diesem betrieblichen Sonderstatus im deutschen Schienennetz ein kleines Denkmal setzt.

100 Seiten im Format 22,5 cm x 30,0 cm, Klebebindung, über 150 Abbildungen

Best.-Nr. 731602 | € 15,-

 Besuchen Sie uns auf:  
[www.facebook.de/vgbahn](http://www.facebook.de/vgbahn)

**Eisenbahn  
JOURNAL**

Erhältlich im Fach- und Zeitschriftenhandel oder direkt beim  
EJ-Bestellservice, Am Fohlenhof 9a, 82256 Fürstenfeldbruck,  
Tel. 08141 / 534810, Fax 08141 / 53481-100, [bestellung@vgbahn.de](mailto:bestellung@vgbahn.de), [www.vgbahn.de](http://www.vgbahn.de)

**VGB**  
[ VERLAGSGRUPPE BAHN ]

## Revolutionäre Technik

Als die ersten E 44 im Jahre 1931 in Dienst gestellt wurden, begann ein neues Zeitalter der elektrischen Zugförderung. Dieser Lokomotivtyp wurde erstmals von Tatzlager-Motoren in laufachslosen Drehgestellen angetrieben – ein ungeheurer Fortschritt gegenüber schweren Einrahmen-Konstruktionen. Die 186 beschafften Serien-E 44 waren 90 km/h schnell und mit 2200 kW Stundenleistung vielseitig einsetzbar. Bei der DB waren sie bis 1984 in Dienst, bei der Reichsbahn sogar bis 1991. Die neue Extra-Ausgabe stellt auch die Baureihe E 44.5 und die für die Höllentalbahn beschafften E 244 vor. Mit zahlreichen bislang unveröffentlichten Aufnahmen, instruktiven Lokzeichnungen – und einer Film-DVD (Laufzeit 46 Minuten) aus der Kultreihe „Stars der Schiene“.

116 Seiten im DIN-A4-Format, Klebebindung, mit über 150 Farb- und historischen Schwarzweiß-Fotos, inkl. RioGrande-Profi-DVD „Die Baureihe E 44 – Erste erfolgreiche Einheits-Ellok“ (Laufzeit 46 Minuten)

Best.-Nr. 701602 | € 15,-



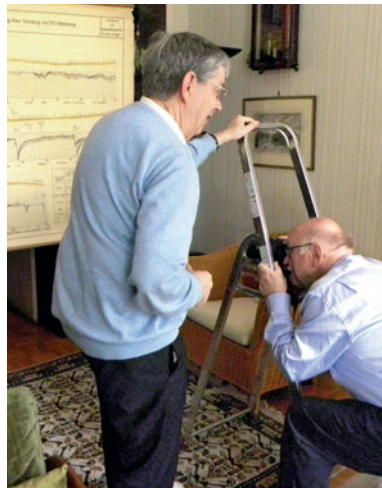
**Eisenbahn  
JOURNAL**

Erhältlich im Fach- und Zeitschriftenhandel oder direkt beim  
EJ-Bestellservice, Am Fohlenhof 9a, 82256 Fürstenfeldbruck,  
Tel. 08141 / 534810, Fax 08141 / 53481-100, [bestellung@vgbahn.de](mailto:bestellung@vgbahn.de)

**VGB**  
[ VERLAGSGRUPPE BAHN ]



**Der Nachtzug nach Wien rollt ein.** Klaus Honold in Hamburg Hbf und mit anderen Reisenden in freudiger Erwartung des gepflegten Unterwegsseins.



**Versuch in Wien:** Wilhelm Saliger (re.) und Günther Ungerbieler (li.) beim Ablichten eines Fahrten-Diagramms österr. Dampflokbauereihen.



**Mein Haus, meine Yacht, mein „Rotten-Schwerkleinwagen“ ...** Christian Bedeschinski am Tagebau Goitsche bei Bitterfeld (1994).



**Im Eisenbahn Archiv Braunschweig** gehört Christian Ernst zu den Hüttern der Bebensee-Dias.

*Liebe Leser!*

**M**it der Zuckerrübe fing alles an. Ab, auf die Straße damit! Ebenso Express- und Stückgut. Es folgte die Postbeförderung. Anschließend kapitulierte die DB AG im Ostseefahrverkehr. Stellte Zirkuszüge wie Culemeyer-Transporte ein und Kurswagen zur Disposition. Schoss ihren InterRegio ab. Kappte unzählige Gleisanschlüsse im Güterverkehr. Nun schiebt der Konzern am 11. Dezember 2016 mit den Autoreise- gleich alle Nachtreisezüge aufs Abstellgleis. Mit ihren Liege- und Schlafwagen. Was über ein Jahrhundert als die schönste, weil bequemste Art des Reisens angesehen wurde, das schickt unser deutsches Bahnunternehmen in diesen Tagen auf eine „Reise nach Nirgendwo“, so der von Klaus Honold betitelte und von Konrad Koschinski, Ernst-Günter Lichte und von mir flankierte Beitrag in dieser Ausgabe. Auf 18 Seiten stimmen wir zu einem Lobgesang auf unsere Nachtreisezüge an. Oder ist's ein Abschiedslied?

Eher Letzteres. Künftig lässt die DB nachts mehr ICEs und Fernbusse verkehren, als seien sie ein Ersatz für ein Hotel auf Rädern. Sie meint im Fernverkehr ohne Abteile auszukommen und in lederbezogenen Campingstühlen das Höchstmaß an Komfort zu erreichen. Das ist enorm platzsparend. Es lassen sich mehr Sitze pro Wagen unterbringen, in denen Fahrgäste dazu verurteilt sind, lediglich hin- und hertransportiert zu werden. Mehr nicht. Das gipfelt im verrückten Ziel, es dem Flugzeug oder dem Fernbus gleichzutun. Zu Großraumarrangements mutierte Sitzgelegenheiten ruinieren heutige Generationen den Geschmack für gehobenes Bahnreisen.

Komfort? An das Automobil abgegeben.

Fernweh? Dem Flugzeug oder Kreuzfahrtschiff überlassen.

Glanz? An vergangene Epochen verwiesen.

Da kann „Halt! Halt! Zurück!“ rufen wer will: Unsere Nationalbahn droht nach und nach zu einer Rohrpost zu verkommen.

Kein Wunder, dass wir uns gerne von Erinnerungen forttragen lassen. Etwa an die Dampflokezeit – ihrer Geschichte, Vielseitigkeit und Arbeitswelt. Nicht zu vergessen ihrer Härte, die in bitterkalten Wintertagen zum Vorschein kommt und jeden Gedanken an Romantik in die hintersten Gehirnwindungen verbannt. So schildert Lokführer Ralf Göhl einen Arbeitstag in Verbindung mit einer Öl-44 und einem Land, das den Güterverkehr der Schiene überantwortete und jeden dritten Bahnhof mit Einzelwagen bediente. Fazit: Eine große Lok, zwei Mann und 11½ Stunden Arbeitszeit für 83

Lastkilometer; so geschehen in den Vorweihnachtstagen Thüringens vor 35 Jahren.

Länger zurück liegen die Zyklen zweier Schnellzug-Loktypen: Den österreichischen Giganten der Reihe 114 und 214, eher bekannt unter der eingedeutschten Baureihe 12, nimmt sich ÖBB-Ingenieur Wilhelm Saliger für uns an. Der preußischen S6, mit 584 Exemplaren so zahlreich wie (zumindest in Deutschland) kurzlebig, widmet sich Bahn-Ingenieur Dirk Winkler. Und von einem wunderschönen Gemälde, das einen S6-geführten Nachtschnellzug zeigt, ließe sich der Bogen spannen zu den Nachtaufnahmen des Braunschweiger Bahnfotografen Karl-Heinz-Bebensee.

Aus industriegeschichtlicher Perspektive rangieren Bahnen des Braunkohlentagebaus durchaus als Klassiker. Ein Blick auf das Aufmacherfoto der Seite 86/87 genügt, um zu wissen, welchen Reiz dieses Thema ausübt. Der Industriefotograf Christian Bedeschinski hat sich Anfang der neunziger Jahre in den mitteldeutschen und Lausitzer Gruben umgesehen.

Wir haben eine neue Rubrik. Sie wird auf der Doppelseite vor den Rezensionen und der „Neulich...“-Episode zu finden sein: „Nah dran“, so Autor Hendrik Bloem, „will einen kurzweiligen Beitrag zur Kultur der historischen Eisenbahn liefern, die natürlich nicht im Gestern verharret, sondern sich aufspannt zwischen einer facettenreichen Geschichte und einer lebendigen historischen Szene der Gegenwart. Nah und dran und kurz und knapp.“

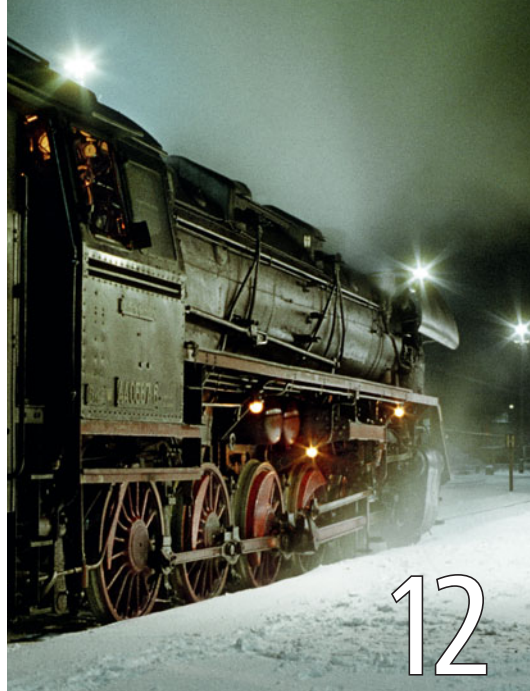
Mögen im Angesicht technologischer Veränderungen und einer untergründigen Angst vor gesellschaftlichen Umwälzungen sich unsere Kompassnadeln auch hier und da neu ausrichten, so bleibt das Kursbuch, nach dem unser bescheidenes Magazin fährt, das bisherige. So dampft die **BAHN**Epoche ins sechste Jahr, weswegen die Verlagsguppe Bahn in diesem Heft 8 Extra-Seiten und eine Übersicht der ersten 20 Ausgaben spendiert. „Ich kann mir vorstellen, das nach fünf Jahren ein derartiges Inhaltsverzeichnis beim Leser gut ankommt“, schrieb uns Autor Jean-Pierre Sentenbien aus Köln und machte sich sogleich ans Werk: „Damit wird **BAHN**Epoche auch zu einem ständig wachsenden Nachschlagewerk, und ich bin sicher, dass Interesse über das eine oder das andere Thema rückwirkend geweckt wird.“ Abonnenten erhalten das Verzeichnis exklusiv als gedruckte Beilage, die natürlich auch zum Herunterladen als PDF-Datei im Internet unter [www.bahnepoche.de/inhalte01-20](http://www.bahnepoche.de/inhalte01-20) bereitliegt.

Bleibt mir, Ihnen zur passenden Lektüre einen schönen Winter zu wünschen.  
Herzlichst Ihr

*Robin Garn*



**Unter mächtigem Gegrumme** versah seinen Dienst, wer auf einer 44 Öl fuhr. Doch im Winter war die Arbeit beileibe nicht immer eitel Sonnenschein, wie hier zu vermuten ist – mit der Traditionslok 44 0093-3 vor Kali-Leerzug 67422 in der Tunnelausfahrt bei Förtha (Thüringen) am 6. Februar 1997.



12



20

3 WILLKOMMEN

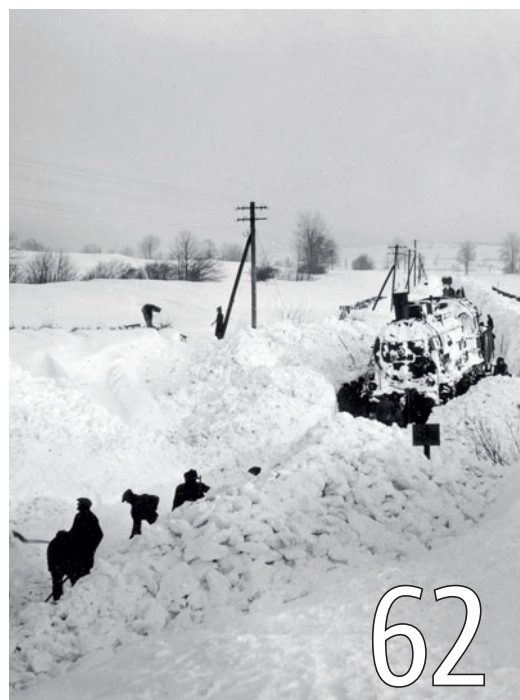
4 FAHRPLAN

6 BAHNPOST

8 ZEITMASCHINE  
Nichts mehr los am Gräffinger Hof ...

10 MEISTERWERK  
Öffentliche Fernsprecherin

12 TITEL  
Dezember 1981: Dienst auf einer 44 Öl beim Bw Saalfeld  
**War Winter in der Dampfloek-Endzeit eine lustige Sache?**



62

62 ZUFALLSFUND  
Extremwinter 1941/42:  
**Nichts geht mehr auf der Vogelsbergbahn**

66 Zum Gedenken an Alfred Gottwaldt  
**Sonderzüge in den Tod**  
Vor 75 Jahren begannen die Deportationen – Fotos aus Würzburg



66

70 KINO  
„Lockende Sterne“  
oder Müller-Lüdenscheid macht Dampf

72 STREIFLICHT  
Willkommen zu 36 Stunden Fahrt  
im Umbau-Dreiachser

74 ROLLBAHN  
Extrem seltene Ursache. Das Zugunglück  
bei Ostercappeln im Dezember 1962



76

76 SCHATZSUCHE  
**Karl-Heinz Bebensee – „der Mann für Dampf und Ruß“**  
Das Eisenbahn Archiv Braunschweig

84 ARBEITSWELT  
Stets gern gesehen:  
**Entspannungstouren nach Braunschweig**



38



50

20 BAHN UND REISE

**Nachtzug nach Nirgendwo**

Ruhe sanft, deutsche Reisekultur des Schlafwagens

23 Vor 100 Jahren gegründet: **MITROPA**

35 **ÖBB Nightjet** – blau ist die Hoffnung

36 BAHNOPTIKUM

Gedanken zur DB ohne Liegewagen

38 **Zahlreich und kurzlebig – das Schicksal der preußischen S6**

49 DAS BESONDERE BILD

Nachtschnellzug von 1909

50 **Österreichs GröÙte**

Die siebenachsigen Riesen der Baureihe 114 und 214



86



94

86 **Ausgekohlt und abgefahren**

Eisenbahnen des ostdeutschen Braunkohle-Bergbaus

94 GALERIE

Olaf Haensch: **Wie sich meine Wahrnehmung von Eisenbahn-Fotografie wandelte**

102 NAH DRAN

Nah dran. Null Eins verbindet

104 SALONWAGEN

Empfehlungen aus der Medienwelt

105 NEULICH ...

... erhielt ich eine SMS aus Blankenheim

106 VORSCHAU, IMPRESSUM

**Volldampf mit der Bergkönigin**



Aufgrund guter Erfahrungen der „Tierklasse“ der Halberstadt-Blankenburger-Eisenbahn (HBE) bauten Borsig und Hanomag 45 Maschinen der legendären Baureihe 95. Dabei verfolgte man den Gedanken, den umständlichen Zahnradbetrieb auf Steilstrecken durch starke Reibungsloks mit Gegendruckbremse zu ersetzen. Die 95 war z. B. bis in die 1980er Jahre das Rückgrat des Betriebes im steigungsreichen Thüringer Schiefergebirge. Ab 1966 hatte man dort 24 Maschinen auf Ölhauptfeuerung umgebaut und damit ein unbändiges Kraftpaket auf die Schienen gestellt, das sich schnell als „Bergkönigin“ einen Namen machte. In diesem Filmportrait widmen wir uns den Anfängen dieser einzigartigen Loks auf der Rübelandbahn im Harz, zeigen aber auch in vielen seltene historischen Aufnahmen den Einsatz in Thüringen mit dem bekannten Lokführer Wolfhard Bätz. Ein Besuch bei der bis heute betriebsfähigen Museumslok 95 027 rundet dieses Portrait ab. Kommen Sie mit uns und der Bergkönigin auf eine rund 80 minütige faszinierende Reise – ein Film, der Sie begeistern wird!

**Laufzeit 80 Minuten**  
**Best.-Nr. 6382 • € 16,95**

**Erhältlich direkt bei:**

VGB Verlagsgruppe Bahn GmbH • RioGRANDE-Video  
Am Fohlenhof 9a • 82256 Fürstentfeldbruck  
Tel. 0 81 41/5 34 81-0 • Fax 0 81 41/5 34 81-100  
bestellung@vgbahn.de • www.riogrande.de



Mit dem Artikel über die 03<sup>10</sup> hatte ich ja gerechnet, aber nicht mit dem „Flug der Venus“. Wirklich hervorragend. Ich habe den Text verschlungen und ihn nach dem Motto „das musste mal lesen“ einigen Leuten gezeigt, die eigentlich nichts mit der Eisenbahn am Hut haben. Diese Novelle ist überall sehr gut angekommen. Wirklich toll recherchiert. Bei den heutigen Zugsicherungseinrichtungen wäre so etwas kaum möglich, aber damals sah das anders aus. Mein Ausbildungslokomführer sagte dazu immer: „Früher waren die Wagen aus Holz und die Kerle aus Stahl. Heute ist das genau umgekehrt.“

BASTIAN WENDT (SANDKRUG/OLDENBURG)

Man fragt sich, wie es für unsereins ohne die **BAHN Epoche** so lange überhaupt auszuhalten war ... THOMAS NAUMANN (WÜRZBURG)

Leserbriefe und Kommentare zur **BAHN Epoche**

Was wäre, wenn ...? Diese in „Fachkreisen“ oft – und vor allem abends – diskutierte Frage erhebt sich umso stärker nach der Lektüre der beiden Chapelon-Artikel, für die ich der **BAHN Epoche** sehr dankbar bin. Ich hätte nicht gedacht, dass nach der langen Zeit noch ein direkter Bekannter des Meisters zur Feder greifen und davon so detailreich deutsche Eisenbahnfreunde unterrichten könnte. In meiner Sammlung ist ein französisches Buch von 1967, das auf dem Rücktitel eine wunderbare Farblithografie zeigt, die die Dynamik einer neuen 2'D2'-Lok in einer wunderbaren Zeichnung wiedergibt.

ERNST BÄPPLER (ASCHAFFENBURG)



Eigentlich, so war's gedacht, wollte ich heute Morgen arbeiten. Dann aber öffnete ich unseren Briefkasten, fand dort die Ausgabe „Herbst 2016“ – und war hin und weg: Zualtererst natürlich „Zwei Ikonen“ – Audrey Hepburn und die 232 U 1: Bild und Bericht sind



Vor dem Abflug in den Herbsturlaub habe ich am Flughafen noch das neueste Heft erstanden und noch im Flieger verschlungen. Besonders spannend und informativ fand ich den Artikel über die 03<sup>10</sup> und ihre Einsätze von Hagen aus. Ich habe diese Maschinen noch selbst in Kassel erlebt und fotografiert, leider nur solo und nicht vor Zügen. Über 5 Jahre später, am 21.11.1971, fand ich die 03 1001 in Hagen-Eck abgestellt vor. Weiter so mit guten Artikeln aus der Bundesbahnzeit der 60er Jahre!

VOLKMAR BISCHOFF (ESSEN)

grossartiges Kopfkino! Direkt anschließend der Bericht über André Chapelon und Marc de Caso: Einige wenige Bilder kannte ich zwar bereits, hab sie aber noch nie in dieser Qualität abgedruckt gesehen. Und dann die anderen Aufnahmen samt dem Beitrag über diese zwei grossartigen Dampflok-motivkonstruktoren – sowie die Erkenntnis, dass (auch) ich die Suche nach Band 2 von „La Locomotive à Vapeur“ einstellen kann ... Anschliessend „Der Fall 03<sup>10</sup> – oder die jüngste Königstochter“: Endlich Informationen mit geänderter Perspektive, mit Tiefgang, und

nicht das längst Bekannte, von Beitrag zu Beitrag noch mehr „Weichgespültes“ zu diesem Thema. Es folgten die „Fliegenden Züge“ samt den mir bis dato völlig unbekanntem Informationen und gleichermassen stimmigen wie seltenen, in diversen Archiven „ausgegraben“ Bildern. Und schon war mein Morgen (r)um ...

Fazit: So nicht – wann soll ich denn noch arbeiten?! Herzliche Gratulation! Danke! **BAHN Epoche**-Team: Bitte so weiterarbeiten!

CHRISTIAN ZELLWEGER  
HERAUSGEBER UND REDAKTOR DER  
ZEITSCHRIFT „SEMAPHOR“ – KLASSIKER  
DER (SCHWEIZER) EISENBAHNEN

Nachdem ich die aktuelle **BAHN Epoche** im Fahrradanhänger gefunden hatte (worin mein dreijähriger Sohn diese direkt aus der Post zur gefälligen Lektüre auf dem Weg von/ zum Kindergarten verbracht hatte ...), musste ich doch heftig schmunzeln, als ich im Artikel zur DB-03<sup>10</sup> den Abdruck des GDL-Schriftstückes lesen konnte. Bei allen rasanten und gravierenden Veränderungen der Eisenbahn bleibt doch vieles bestehen! Während sich das 1958 noch recht sachlich und auch technisch begründet liest, so ist der Ton in 2016 doch deutlich rauer.

MICHAEL SCHWEIZER (RÖMERBERG)

Seit der ersten Ausgabe der **BAHN Epoche** bin ich ein treuer Leser und freue mich auf jede Ausgabe. Besonders angetan und begeistert bin ich vom letzten Heft. Grund ist der Beitrag „Stadtrundfahrt auf Schienen – Besuch in Würzburg“. Das Verkehrsmittel Straßenbahn wurde bisher in Ihrem Magazin leider sehr stiefmütterlich behandelt. Ich erhoffe mir deshalb in Zukunft weitere interessante Beiträge zum Thema Straßenbahn.

KARL RÖMER  
(ALTDORF B. NÜRNBERG)

Die letzte Ausgabe Ihres Heftes habe ich tagelang nicht mehr aus der Hand gelegt. Als ehemaliger Berliner waren mir die Fotos von Jürgen Hagemann

eine Erbauung. Ich kann nur sagen: viel, viel mehr davon – das könnte glatt eine Extraausgabe füllen. Auch die stimmungsvolle Betrachtung vom Bhf. Schönholz konnte ich sehr gut nachempfinden. Auch diesmal war mir das Heft sein Geld wert.

WOLFGANG MALINOWSKI  
(SÜDERSTAPEL)

Im letzten **BAHNEpoche**-Heft ist auf Seite 67 ein Bild, auf dem die 91 488 in Tegel zu sehen ist. Auf wenn mein Bild – leider – nicht scharf ist, sende ich Ihnen einen Abzug von genau dieser Lok aus der Zeit noch vor dem Mauerbau (Sommer 1960). Nachdem ich nun acht Jahrzehnte vollendet habe, wird mein Aktionsradius merklich geringer. Und der Blick verändert sich: Neulich hat unser ältester Sohn uns ins Eisenbahnmuseum Bochum eingeladen. Da habe ich mich manchmal mehr über

die aufgeregte Reaktion des einjährigen Enkels auf einen fahrenden Zug gefreut als über den Zug selbst.

MARTIN KRÜGER (ESSEN)



Mit diesem Heft, das ich heute erhielt, habt ihr euch mal wieder selbst übertroffen. Bestens der Bericht über die 03<sup>10</sup> und Chapelon. Einfach super. Die DVD ist auch super. Herz, was willst du mehr.

JOHANN BURMESTER (LÜBECK)

## Nachlösekarte

Korrekturen zur **BAHNEpoche** 20

Bei der Beschreibung des Führerstandes der 03 1060 auf Seite 75 in der **BAHNEpoche** 20 ist ein Betätigungsinstrument unerwähnt geblieben: Unterhalb des Handrades für die Luftpumpe befindet sich ein kleineres Handrad, das der Spül-einrichtung bzw. Regler-spritzeinrichtung diente. Damit konnte nach dem Wasserüberreißen der Ventilregler von sich absetzendem Kesselstein gereinigt werden. Das beigelegte Foto zeigt den Lokführer auf der 001 199 (Hochleistungskessel, Heißdampfregler mit Seitenzughebel) vor Schnellzug Koblenz – Trier am 17. Februar 1971. Hier befindet sich besagtes Handrad oberhalb des Luftpumpenhandrades (siehe Pfeil).

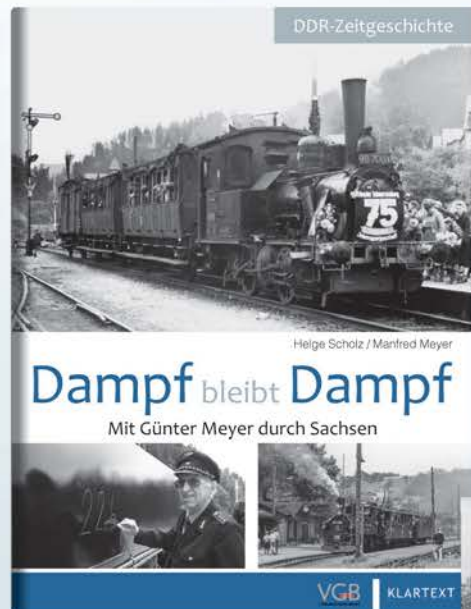


UWE BERGMANN (HAMBURG)

Marco Nicklich, ein aufmerksamer Leser, meint, dass die Luft für die Betätigung der Abdeckhauben des 03<sup>10</sup>-Tenders der Bundesbahn entgegen unserer Darstellung auf Seite 79 nicht aus der Hauptluftleitung, sondern unmittelbar aus dem Hauptluftbehälter gekommen sei (8 bar). Dazu können wir nur sagen: Er hat recht.

HENDRIK BLOEM UND FRITZ WOLFF

# Reichsbahn-Erinnerungen



## Dampf bleibt Dampf Mit Günter Meyer durch Sachsen

Das vorliegende Buch erhebt zwar nicht den Anspruch, eine umfassende Biographie eines weit über die Grenzen seiner Auer Heimatstadt bekannten Dampflokmführers, Eisenbahnhistorikers, Fahrzeugkenners und Eisenbahnfotografen zu sein. Dennoch: Kein anderer als Günter Meyer steht im Mittelpunkt; ein Eisenbahner und sein von der Eisenbahn geprägtes Leben. Das Buch ist in erster Linie ein Querschnitt seines Schaffens, mit dem er seine geliebte Dampfeisenbahn in Sachsen im Bild festgehalten hat. Und das konnte er wirklich perfekt. Sie sind bei diesem ungewöhnlichen Werk eingeladen, den Dampflokmführer und Eisenbahnfreund Günter Meyer näher kennen zu lernen. Freuen Sie sich, mit Bildern und Geschichten auf seine Eisenbahnabenteuer mitzukommen und zu den aufgenommenen Betriebssituationen weitere teils ungewöhnliche Informationen zu erhalten.

144 Seiten, Hardcover, Format 22,3 x 29,7 cm,  
ca. 300 Farb- und Schwarzweißfotos

Best.-Nr. 581632 | € 24,95



**VGB**  
[VERLAGSGRUPPE BAHN]



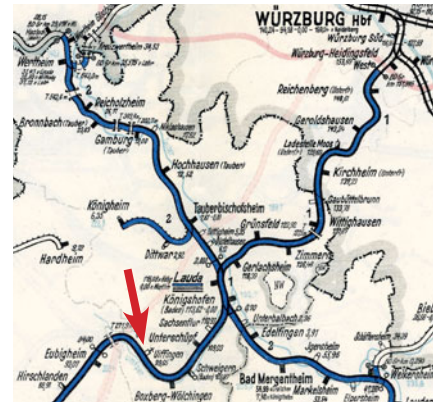
www.facebook.de/vgbahn

Erhältlich im Buch- und Fachhandel oder direkt beim  
VGB-Bestellservice · Am Fohlenhof 9a · 82256 Fürstenfeldbruck  
Tel. 08141/534810 · Fax 08141/53481100 ·  
bestellung@vgbahn.de · www.vgbahn.de



# Nichts mehr los am Gräffinger Hof...

Auf der heute als „Frankenbahn“ bezeichneten Strecke von Stuttgart nach Würzburg war vor mehr als 40 Jahren der Dampfbetrieb noch Alltag. Da war Leben an der Bahn ...



Eigentlich wurde die Strecke als „Badische Odenwaldbahn“ erbaut und führte ursprünglich vom alten Heidelberger Hauptbahnhof über Neckargemünd, Meckesheim, Aglasterhausen nach Neckarelz und von dort über die Höhen des hinteren Odenwaldes nach Osterburken. Von hier aus wurden durch das Kirnautal die Höhenzüge des als „Bauland“ bezeichneten Gebietes gequert und mittels eines 272 Meter langen Scheiteltunnels, dem „Eubigheimer Tunnel“ überwunden. Von dort oben, wo seit 1975 auch die Autobahn Heilbronn-Würzburg kurz sichtbar wird, fällt die Strecke durch das Umpfertal – vorbei am Ort Uiffingen, der von 1920 bis 1985 sogar einen Bahnhaltepunkt (mit mechanischer Blockstelle) vorweisen konnte. Die sehr alte Siedlung Uiffingen ist in frühfränkischer Zeit (6./7. Jh. n. Chr.) gegründet worden. Als Namensgeber diente wahrscheinlich der Gründer, ein germanischer Edelmann namens Uffo.

Die Bahn erreicht dann in der heutigen Weinstadt Lauda-Königs- hofen das Tal der Tauber, um dann zunächst durchs Grünbachtal und ab Grünsfeld weiter entlang des Wittigbaches den höchsten Punkt im Rahmen der Querung der hügeligen Hochebene des Würzburger Gau zu erreichen. Durch den Reichenberger Grund fällt die Strecke dann hinab ins Maintal, das bei Würzburg erreicht wird.

Die badisch-bayerische Landesgrenze wird übrigens beim Ort Gaubüttelbrunn zwischen Lauda und Würzburg erreicht, wobei der Ort selbst bereits auf unterfränkischem Boden liegt, der Bahnhaltepunkt jedoch noch im Badischen angelegt wurde. Am 1. November 1866 konnte der durchgehende Eisenbahnbetrieb vom Neckar zum Main eröffnet werden, was dem bis dato recht armen und abge- legenen Landstrich des ansonsten eher rauen, tauberfränkischen „Madonnenländchens“ dringend benötigte Transportkapazität für



die ländlichen Erzeuger wie auch den Menschen selbst zur Realisierung von Reisemöglichkeiten gab.

Bis zum Ende der Zuckerrübenkampagne im Januar 1976 waren hier auf der Strecke noch Dampflokomotiven unterwegs – zuvor, ab 1. Juni 1975, konnten nach vollzogener Elektrifizierung bereits die ersten elektrischen Lokomotiven eingesetzt werden. Für den Dampfbetrieb waren die Überquerungen des hinteren Odenwaldes, des Baulandes und des mainfränkischen Gau-Gebietes stets mit besonderer Anstrengung seitens Mensch und Maschine verbunden.

Um dies zu beobachten, lag einer der ruhigsten, aber auch eisenbahnatmosphärisch schönsten Plätze rund um den Gräffinger Hof, einem einsam im Einzugsgebiet des Ahornwaldes gelegenen Guts-





**Posten 98a am Gräffinger Hof** aus dem seitlichen Zugfenster des P 3857 (Heidelberg-Lauda) am 10. März 1973 gesehen. Der alte Gutshof war einst um 1800 Zankapfel zwischen Kurmainz und der Kurpfalz; seine Geschichte geht bis ins frühe 13. Jahrhundert zurück.

**Der Fischzug**, mit 023 070 und einer 50 im Winter 1971/72 beobachtet, hat beim Kampf gegen den Berg soeben den Posten 98a passiert.

**Das Umpfertal** zieht sich von hier bis hinunter zur Tauber bei Königshofen (Baden). An seiner linken Flanke verläuft kurvenreich die Bahn.



**Lokführer Horst Kraft** wirft verblüfft einen Blick in den „Schäferschutz-Fernsprechkasten“.

hofes, der quasi seinen eigenen Bahnübergang vorweisen konnte: Der Posten 98a, der vor 1975 noch aus ortsbedienten Vollschränken bestand und daher von einem örtlichen Schrankenwärter bedient wurde. Hier kamen aus der Richtung von Würzburg – Lauda selbst die Eil- und Schnellzüge in deutlich verhaltener Geschwindigkeit vorbei – wobei die Güterzüge besonders gegen die kurvenreiche Trassierung mit einer Neigung von 1:80 zu kämpfen hatten.

Besonderer Höhepunkt an den Tagen von Dienstag bis Sonntag war die morgendliche Passage des „Fischzuges“, dem Dg 5321 von Bremerhaven-Fischereihafen nach Stuttgart Ortsgüterbahnhof, der stets mit zwei Dampflokomotiven bespannt war – zuletzt waren es (ab Würzburg) jeweils eine Lok der Baureihe 50, der man eine 23er

vorspannte. An Sonntagen waren es zuletzt zwei Lokomotiven der Baureihe 50, die den meist grenzlastigen Frachtzug über die Hügel wuchteten. Und wenn der mal später dran war – was bei der langen Distanz seiner befahrenen Route durchaus mal vorkommen konnte, dann war ja mit dem Kollegen vom guten, alten Posten 98a immer jemand da, den man danach fragen konnte.

Auch heute könnte man das noch – sogar ohne Mobiltelefon und Internet: Aus Gründen notwendiger Sicherheitsabsprachen zwischen den Fahrdienstleitern und den örtlichen Schäfern mit ihren Herden hat die zuständige Bahnmeisterei bei DB-Netze einen sonst als Signalfernsprecher verwendeten Streckenfernsprecher-Kasten mit Kurbeltelefon an der vorbeiführenden Straße vom nahen Ort Uiffingen installiert, wobei in einem aushängenden Sprechstellenverzeichnis genau angegeben wird, mit wie vielen Kurbelumdrehungen man einerseits den Fahrdienstleiter von Eubigheim (hinterm Berg), als auch den Kollegen in Boxberg-Wölchingen erreichen kann.

Die Zeiten schwer gegen den Berg kämpfender Dampflokomo-tiven ist allerdings längst vorbei, womit es hier oben noch ruhiger als ruhig geworden ist. Fürwahr eine wirklich skurrile Oase im Zeitalter drahtloser Kommunikation ...

WOLFGANG LÖCKEL

## Hinweis

**Über die Badische Odenwaldbahn von Heidelberg nach Würzburg** wird in absehbarer Zeit eine spannende wie umfangreiche Dokumentation vom gleichen Autor bei der **Verlagsgruppe Bahn** erscheinen. Sie wird sämtliche Betriebseinrichtungen der Strecke berücksichtigen – sowohl aus den Zügen heraus, als auch direkt von außen vor Ort fotografiert aus der Zeit zwischen 1965 und 1975 – und mit vielen Dokumenten verschiedener Dienstbereiche ausgestattet sein.

FERNSPRECHER

die Schwäne  
nicht füttern!

