



Dampf hautnah 1973
DB-Betrieb um Braunschweig

042 225 in Cottbus
Großbohrige „Computer-44“

DB-Alltag 1966–72
Schülerverkehr in Ratzeburg

BAHNExtra

BAHNExtra

BAHNEpoche

4.2022
Juli/Aug.

EUR 12,90

A: € 14,60

CH: sFr 25,80

Be, Lux: € 14,90

NL: € 15,40

DK: DKR 130,00

DAS MAGAZIN FÜR DIE FREUNDE DER KLASSISCHEN EISENBAHN



ISBN 978-3-96453-608-2



Berlin 1980–1995: Warum der „wahre“ Hauptbahnhof in Lichtenberg war



Als die Post noch Bundesbahn fuhr

1949–1993: Verkehrswege, Zugbeispiele, Betriebsabläufe



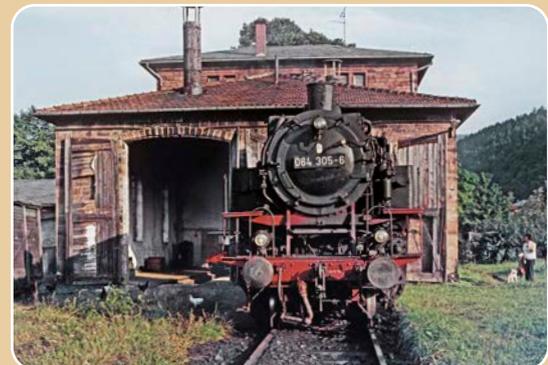
Mit vielen Originaldokumenten



Reichsbahn-Erlebnisse aus 70 Jahren
Von der VES-M zum Hobbyisten



28 Jahre im Wendezug-Betrieb in Sachsen
242-Einsätze um Karl-Marx-Stadt



Kopfbahnhof und Bw Miltenberg 1972
Viel Betrieb mit 50, 64 und 65

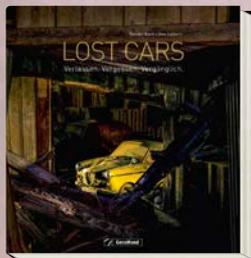
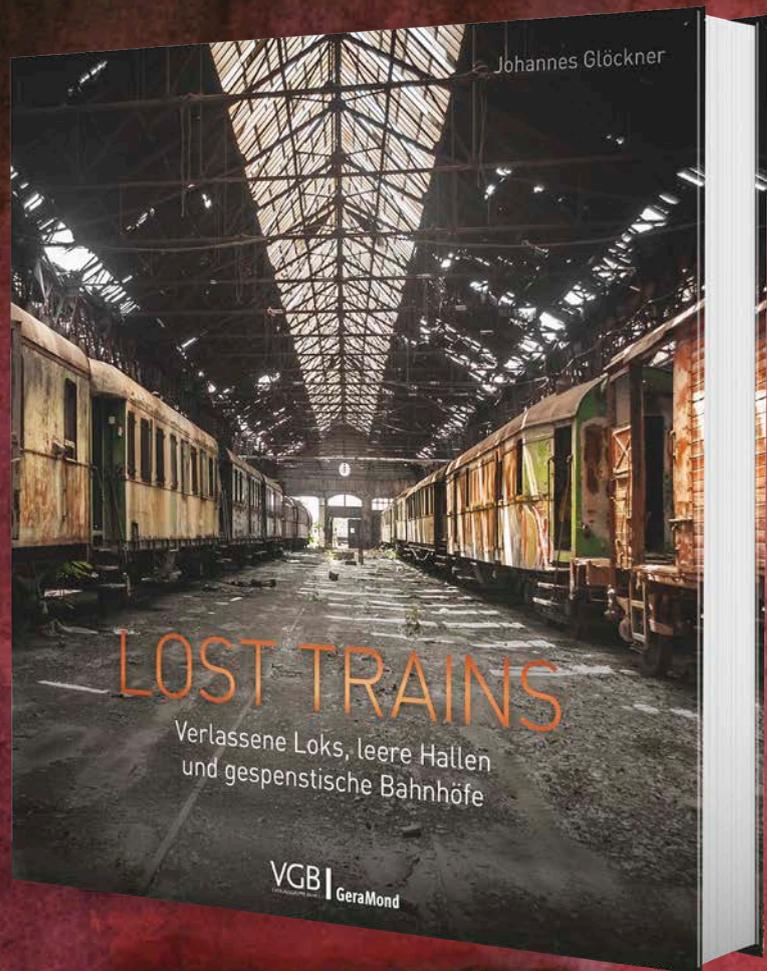
ABENTEUER VERGÄNGLICHKEIT

NEU

Dieser außerordentliche Bildband bietet Wehmutsfutter: Die verlassenen Lokomotiven und ruhenden Waggons, die Drehscheiben, Bahnhöfe, Brücken, Werkstätten – alles zeugt von der Genialität der Erfinder und Ingenieure der Bahngeschichte sowie der Bedeutung des Schienenverkehrs. Die Fotografien erzählen aber auch vom Niedergang so mancher Strecke und vom Schicksal so mancher Fahrzeuge.

**Bahngeschichte wird hier
zum archäologischen Abenteuer
Mit vielen Inspirationen
für Modellbahner**

192 Seiten · ca. 190 Abb.
Best.-Nr. 53252
€ (D) 39,99



Best.-Nr. 53048



Best.-Nr. 16329



Best.-Nr. 16190



Jetzt bei Ihrem Fach- oder Buchhändler vor Ort
oder einfach in unserem Onlineshop
www.vgbahn.shop portofrei* bestellen

FREDERKING & THALER

VGB | GeraMond
[VERLAGSGRUPPE BAHN]

Portofreie Lieferung ab einem Bestellwert von € 5,00 innerhalb Deutschlands, sonst Porto € 3,95 - ins Ausland abweichend

Liebe Leserinnen, liebe Leser,

ein Onkel von mir war großer Eisenbahnfreund und leidenschaftlicher Briefmarkensammler. Eine seiner Lieblingsbeschäftigungen bestand darin, gut mit Briefmarken beklebte Briefe (sie waren öfter mal überfrankiert, des schönen Gesamtbilds wegen) per Post zu versenden und sich hinterher an dem abgestempelten Exemplar zu erfreuen. Ab und zu nutzte er dafür die Bahnpost, einige der Briefe gingen auch an mich.

Als nun das Titelthema der vorliegenden Ausgabe – „Bahnpost bei der Bundesbahn“ – anstand, habe ich den kleinen Fundus meines Onkels gesichtet und ein Beispiel gefunden. Völlig erstaunt lernte ich mithilfe von Postmitarbeitern, wie dieser Brief im Januar 1977 transportiert wurde. Mehr dazu auf Seite 47. Es ist eine der vielen Facetten, die das interessante Thema Bahnpost zu bieten hat. Sie ist eine eigene Welt mit eigenen Begrifflichkeiten und doch nahe bei der Eisenbahn bzw. in dem Fall bei der Bundesbahn; sehen Sie selbst ab Seite 16.

Der Bahnhof von Berlin-Lichtenberg stand meist im Schatten anderer Stationen. Nicht so schön wie Alexanderplatz, nicht so im Brennpunkt wie Friedrichstraße, eher sachlich und etwas karg. Aber das war nur ein vorläufiger Eindruck, denn gerade der Bahnhof Lichtenberg hatte eine Menge Zugbetrieb zu bieten. Der war selbst nach der Dampflokzeit noch sehenswert. Wir zeigen es im Beitrag ab Seite 54.

Viel Vergnügen und interessante Lektüre wünscht im Namen der Redaktion

Thomas Hanna-Daoud
Verantwortlicher Redakteur



Internationale Atmosphäre in Berlin-Lichtenberg: Mit einem tschechoslowakischen Speisewagen und (verdeckt) ungarischen Reisezugwagen steht eine 118 anno 1985 im Bahnhof Volker Emersleben



Am 18. August 1988 fährt 110 221 mit D 284 Bologna - Frankfurt (Main) aus München Hbf aus; von München bis Stuttgart nimmt er einen Bahnpostwagen mit (o.). Im Juli 1951 bespannt die 18 499 einen Expressgut-/Postzug bei Rottendorf nahe Würzburg (u.) Josef Mauerer (o.), C. Bellingrodt/Slg. Brinker





14 Ein weites Feld und lange wichtig: So lief die Zusammenarbeit zwischen Bundespost und Bundesbahn 1949 bis 1993



32 Die Postbahnhöfe waren bedeutende Schaltstellen bei der Bahnpost



34 Beispiele aus dem Bahnpost-Betrieb: zwölf Zugläufe aus vier Jahrzehnten



48 Wie sah die Arbeit bei der Bahnpost aus? Drei Mitarbeiter erinnern sich

BahnExtra: Titel – Bahnpost bei der Bundesbahn

ALBUM
14 Schnell dank der Schiene
 Impressionen vom DB-Postverkehr

HINTERGRUND
20 Bundespost fährt Bundesbahn
 Die Bahnpost 1949-1993

HINTERGRUND
31 Geschichte im Blick
 Bahnpost museal

HINTERGRUND
32 Die Übergabestellen
 Die Postbahnhöfe und ihre Aufgaben

ALLTAG
34 Aus dem Betrieb
 Zwölf Beispielzüge mit Posttransport

ALLTAG
40 Das rollende Postamt
 So lief die Arbeit im Bahnpostwagen

HINTERGRUND
43 Ein eigener Fahrplan
 Das Postkursbuch

ALBUM
46 Auf den Weg gebracht
 Vier Postsendungen „nachgespürt“

ALLTAG
48 In Diensten der Post
 Bahnpost-Mitarbeiter berichten

ALBUM
52 Niedergang! - Neuanfang?
 Die Bahnpost nach 1993

73 Forum | Leserbriefe

98 Vorschau | Impressum



Aufnahmen der Titelseite:
 Reinhold Palm/Bildarchiv der Eisenbahnstiftung (gr. Bild: V 60 256 rangiert Bahnpostwagen in Frankfurt (M) Hbf, 1965), Rein Korthof (kl. Bild o.), Volker Emerstleben (kl. Bild M.), Archiv Michael Meinhold/VGB (Postkursbuch), Slg. Hans-Joachim Lange, Rainer Heinrich, Michael Haschek (kl. Bilder u., v. l.)
Bilder S. 4:
 Jürgen Hörstel (gr. Bild o.), Slg. BARGe Bahnpost, H. Schmidt/Slg. Brinker, Slg. Manfred Floetgen (kl. Bilder u., v. l.)
Bilder S. 5:
 picture-alliance/United Archives, Rainer Heinrich (o., v. l.), Rein Korthof, Slg. Hans-Joachim Lange (u., v. l.)



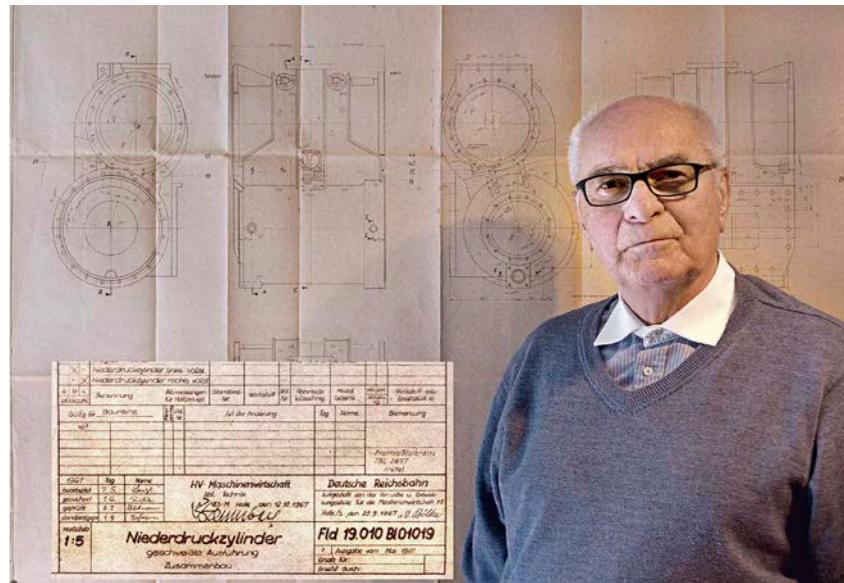
62 Unser Filmtipp: „Zug des Lebens“ entwickelt eine originelle Geschichte vor ernstem Hintergrund



64 Die Wendezug-Einsätze der E 42 im Raum Karl-Marx-Stadt boten immer wieder mal Attraktionen



80 Was tun, wenn die eigene Staatsbahn keine Dampfloks mehr hat? Rein Korthof besuchte die Bundesbahn



88 Er war bei der VES-M der DR und auch privat in Sachen Eisenbahn aktiv: Lebenserinnerungen von Hans-Joachim Lange

BahnExtra: BahnEpoche

BESONDERES BILD

- 6** Fototermin in Slagelse
Bahn-Betrachtungen in Dänemark

FAHRZEUGE

- 8** Reiselustige Spitzmaus
Wie ein DWK-Triebwagen von Mainz nach Lettland kam

STATIONEN

- 54** Der wahre Hauptbahnhof
Berlin-Lichtenberg ab 1980: ohne Dampf, jede Menge los

FILM

- 62** Flucht ohne Fahrplan
„Zug des Lebens“ von Radu Mihaileanu

FAHRZEUGE

- 64** Die Dauerläufer
In Karl-Marx-Stadt und Chemnitz: Wendezüge mit der E 42

BETRIEB

- 70** Schülerzüge und mehr
Jugendjahre mit der Eisenbahn in und um Ratzeburg

STREIFLICHT

- 72** Vergessene Abkürzung OPW
Der Güterwagenverband Osteuropas

BETRIEB

- 74** Am Ende der Strecke
Miltenberg Hbf vor 50 Jahren

FAHRZEUGE

- 78** Computernummer und große Ohren
Die Geschichte der 044 225-1

ERLEBNISSE

- 80** Wünsche, Wetten, kleine Wunder
Ein Niederländer erlebt DB-Dampf im Nordharz

REISEN SPEZIAL

- 86** Die nächsten Äste
Freital, Kipsdorf und Altenberg im Februar 1990

PERSONEN

- 88** Vom Reichsbahner ...
... zum Freizeit-Bahner: Hans-Joachim Lange blickt zurück

Eisenbahn in Dänemark

Fototermin in Slagelse

Aufnahmen: Slg. Danmarks Jernbanemuseum Odense (gr. Bild), Garrelt Riepelmeier (2);

Text: Garrelt Riepelmeier/Peter Schrickler/GM

Als Urlaubsland genießt das aus zahlreichen Inseln bestehende, weitgehend flache Dänemark europaweit eine große Wertschätzung. Aber auch eisenbahntechnisch lohnt sich ein Blick über die Grenze hinweg, und das, obwohl dort nennenswerte Steigungen kaum zu bewältigen waren bzw. sind. Und dann noch die Geschichte: Als am 18. September 1844 die Strecke Altona – Neumünster – Kiel der Altona-Kieler Eisenbahn-Gesellschaft (AKE) eröffnet wurde, war der dänische König gleichzeitig der Herzog von Holstein, einem Land des Deutschen Bundes. Da dies seit 1864 nicht mehr der Fall ist, wird aus heutiger Sicht die am 27. Juni 1847 eröffnete Strecke Kopenhagen – Roskilde als Urzelle des nationalen Streckennetzes betrachtet. Was somit heißt: Neben der Schweiz feiert Dänemark anno 2022 das 175-jährige Bestehen der Eisenbahn!

Was auf den Beginn des Schienenzeitalters folgte, war durchaus auch für andere Länder typisch: der sukzessive Ausbau, mit leistungsstarken Verbindungen wie mit Nebenbahnen. Roskilde stieg zu einem Bahnknoten in Dänemarks Streckennetz auf. Die Strecke aus Kopenhagen setzte man nach Westen fort bis Korsør (mit Fährübergang nach Nyborg), weitere Anbindungen entstanden zum Beispiel Richtung Süden nach Rødby und Gedser (später mit Fähranbindung nach Deutschland). Von der Relation Roskilde – Korsør stammt die historische Aufnahme auf der rechten Seite: 1892 hielt der Fotograf Menschen und Maschinen im Bahnhof der Stadt Slagelse im Bild fest. Lok Nr. 5 und eine weitere bauchige 1'B-Dampflok haben sich des Personenzugs angenommen, neben den Eisenbahnern wollen ganz offensichtlich noch mehr Herrschaften (im Wortsinne) aufs Bild. Der Stolz auf Bahn und Land ist groß, siehe die dänische Flagge auf dem Bahnhofsgebäude.

Als das Foto entstand, verfügte Dänemark bereits über eine Staatsbahn. Nach Jahren individuell agierender Privatbahnen sorgten die 1885 gegründeten Danske Statsbaner (DSB) für eine bessere Strukturierung des Verkehrssystems. Wie viele andere bedeutende Strecken wurde auch die „Vestbanen“ genannte Magistrale Kopenhagen – Roskilde – Korsør (– Nyborg) Teil des DSB-Netzes. Die Parallelexistenz verschiedenster überwiegend lokal agierender Unternehmen war damit aber nicht aufgehoben.

Kunstabauten führen das Land verkehrlich zusammen

Vor allem nach der Jahrhundertwende steigerte sich das Bemühen um ein verkehrstechnisches Zusammenwachsen der

Landesteile – ein Ziel, dem Dänemarks Eisenbahnen erst durch eine Vielzahl von Trajekten näherkamen. Der Eisenbahn-Fährbetrieb war über lange Jahre ein fester Bestandteil im dänischen Schienenverkehr, in jüngerer Zeit stellen vor allem aufwendige Kunstbauten die Verbindung zwischen den Landesteilen her. Gerade beim Brückenbau erbrachte Dänemark seit den 1990er-Jahren enorme Leistungen.

Viel Diesel, weniger Strom

Dagegen pflegten die Entscheidungsträger in Kopenhagen über Jahre ein ambivalentes Verhältnis zum Traktionswandel. Zwar wurde landesweit recht früh und konsequent auf die Verdieselung gesetzt – mit diversen Triebwagen oder auch Lokomotiven wie der berühmten NoHAB. Die Umstellung auf elektrischen Betrieb scheute man unterdessen lange aus Kostengründen. Erst 1979 brachte ein Gesetz die Ausrüstung einiger Hauptstrecken auf den Weg, wobei nur ein Teil der Vorhaben umgesetzt wurde. Technisch entschied sich Dänemark anders als die Nachbarn Deutschland und Schweden

für ein Wechselstromsystem mit einer Spannung von 25 kV bei einer Frequenz von 50 Hz – ein Schritt, der die obligaten Lokwechsel an der Grenze erst durch den Einsatz von Mehrsystemlokomotiven erübrigte.

Trotz mancher Eigenheit erlebten Dänemarks Eisenbahnen einige ähnliche Trends wie andernorts in Europa. Das Nebenbahnnetz wurde schon vor Jahrzehnten „geschrumpft“. Die Privatisierung verursachte eine Aufteilung der DSB in mehrere Sparten und erlaubte neuen Wettbewerbern, an den Start zu gehen. Ohnehin führen die Staatsbahnen als einstiger Platzhirsch nur noch Personenverkehr durch, haben aber auch hier zahlreiche Leistungen an andere Betreiber abgeben müssen und scheinen nach Ansicht mancher Kritiker an ihrer Selbstaflösung zu arbeiten...

Gleichwohl gibt es eine traditionsreiche Eisenbahngeschichte, etliche berühmte Strecken und Fahrzeuge sowie eine engagierte und über das gesamte Land verteilte Museumsbahn-Szene, sodass sich die dänische Eisenbahnwelt noch immer vielschichtig präsentiert. Zum Einstieg in das Thema seien zwei Internetseiten empfohlen: www.sebtus.de sowie www.Jernbanen.dk. Sie sind ein erster Ratgeber und sie enthalten diverse Links, mit denen es auch möglich ist, sich über das Geschehen 2022 zu informieren. Denn einen derart großen Anlass wie „175 Jahre Eisenbahnen in Dänemark“ wird wohl kaum jemand ohne Feierlichkeiten oder wenigstens eine Würdigung verstreichen lassen. 

Mit den Staatsbahnen wurde das Verkehrssystem strukturiert. Heute herrscht Privatisierung vor



Aus der Frühzeit des dänischen Bahnbetriebs: Für den Fotografen haben sich anno 1892 (vor nunmehr 130 Jahren) Eisenbahner und Zivilpersonen im Bahnhof Slagelse am Zug aufgestellt. Der Bahnhof liegt an der „Vestbanen“, der Magistrale von København (Kopenhagen) über Roskilde nach Korsør



Seit 1947 weist diese Gedenktafel am Bahnhof von Roskilde auf die Eröffnung der ersten dänischen Eisenbahn 1847 hin



Bei Dieselfahrzeugen hat Dänemark eine besonders lange Tradition. Danmarks Jernbanemuseum in Odense erinnert daran unter anderem mit der NoHAB-Lok My 1135 (l.) und einem Schnelltriebwagen (r., Foto vom Juli 2019)



Wenn eine „Spitzmaus“ auf Reisen geht, braucht sie zwei Schwerlastwagen, einen für den Wagenkasten (Bild) und einen für das Untergestell. Die Erste ihrer Reisen führte vom Herstellerwerk in Kiel zur Waggonfabrik Gebr. Gastell in Mainz-Mombach, wo die beiden vom Reichsvermögensamt Mainz-Land bestellten „Spitzmäuse“ Mitte Mai 1924 darauf warten, abgeladen und montiert zu werden. Die Aufschrift „Deutsches Reich“ des Triebwagens 1 ist zwar mit dunkelgrüner Farbe übermalt worden, schimmert aber noch durch Gebr. Gastell/Slg. Dr. Löttgers

DWK-Triebwagen 29

Reiselustige Spitzmaus

Wegen ihrer markanten Stirnpartie gehören die ersten Exemplare der von den Deutschen Werken Kiel ab 1921 auf den Markt gebrachten Benzoltriebwagen zu den kuriosesten Verbrennungstriebwagen aus der Anfangszeit des deutschen Triebwagenbaus. Bis 1924 verließen insgesamt 32 „Spitzmäuse“ die Kieler Werkshallen. Der Triebwagen mit der Fabriknummer 29 begann im Rheingau, später verschlug es ihn bis nach Lettland Von Dr. Rolf Löttgers

Mit ihrem breit gefächerten Typenprogramm ebneten die Deutschen Werke Kiel (DWK) und die Allgemeine Elektricitäts-Gesellschaft (AEG) in Berlin Anfang der 1920er-Jahre den Weg für die Motorisierung der deutschen Privatbahnen und der Deutschen Reichsbahn. Dabei entstanden mitunter auch recht merkwürdige Formen. Der einzige ausführliche Triebwagenkatalog von DWK aus dem Jahre 1924 enthält das Foto eines Zweiwagenzuges mit der auf den ersten Blick rätselhaften Anschrift „Deutsches Reich“, zwei vierachsige, meterspurige „Spitzmäuse“ mit den Fabriknummern 27 und 29 von 1923. Hier ist ihre Geschichte.

Finthen – Wackernheim: Im Auftrag der französischen Besatzungsmacht

Die 6,2 Kilometer lange, 1913 fertiggestellte meterspurige Armierungsbahn Finthen – Wackernheim diente als Zubringerlinie zu den ab 1908 zur Versorgung der Festungsanlagen südwestlich von Mainz gebauten 600-Millimeter-Feldbahnen, deren Netz sich auf etwa 40 Kilometer Länge vom Fort Weisenau bis nach Wackernheim erstreckte. Sie schloss in Finthen an das Vorortbahnnetz der Süddeutschen Eisenbahn-Gesellschaft (SEG) an, die damals den Nahverkehr in Mainz besorgte. Von daher war es nur folgerichtig, dass die SEG im Auftrag der deutschen Militärverwaltung nicht nur den Gü-

terverkehr bis Finthen, sondern auch den Betrieb auf der Anschlussbahn bis zum Umladebahnhof Wackernheim übernahm.

Mit der Besetzung des Rheinlandes 1918 durch den „Erzfeind Frankreich“ kam der einstigen Armierungsbahn eine neue Aufgabe zu. Sie wurde nun zum Transportmittel für die französischen Besatzungstruppen, die in Wackernheim einen Feldflugplatz anlegten. Die Reichsvermögensverwaltung als neue Eigentümerin der Anschlussbahn, vertreten durch das Reichsvermögensamt (RVA) Mainz-Land, hatte im Benehmen mit dem Straßenbahnamt der Stadt Mainz dafür zu sorgen, dass die Strecke nach Wackernheim spätestens am 1. Oktober 1921

wieder in Betrieb gehen konnte. Die Dampfbahnen der SEG waren nämlich bereits 1919 in das Eigentum der Stadt Mainz übergegangen und wurden bis 1923 auf elektrischen Betrieb umgestellt.

Deshalb hatte das RVA Mainz-Land eigentlich eigene Betriebsmittel beschaffen sollen, doch das klappte nicht wie geplant. Vom 7. Februar 1922 an besorgten zwei von der SEG aus Darmstadt angemietete Dampfloks den Verkehr. Im Herbst 1922 dann gab das RVA bei DWK zwei vierachsige Benzoltriebwagen in Auftrag, eben jene einleitend erwähnten „Spitzmäuse“ mit den Fabriknummern 27 und 29. Diese waren zwar bis zum Frühjahr 1923 fertig gestellt und für die DWK-Werkeabteilung mit kompletter Beschriftung „Deutsches Reich 1“ bzw. „Deutsches Reich 2“ fotografiert worden, doch bis die beiden Triebwagen von Kiel nach Mainz überführt werden konnten, verstrich noch ein geschlagenes Jahr.

Streit um die Benzoltriebwagen

Reichsvermögensamt und Straßenbahnamt kamen nämlich auf keinen gemeinsamen Nenner. Nachdem die Forderung des Straßenbahnamtes, statt der beiden Benzoltriebwagen zwei Elloks zu beschaffen und die Anschlussstrecke nach Wäckernheim zu elektrifizieren, wegen des bereits erteilten Auftrags in Kiel nicht mehr durchsetzbar war, zog das Straßenbahnamt die Tauglichkeit der Benzoltriebwagen in Zweifel. Mal ging es um die Form der Radreifen, dann um die ungenügende Motorleistung, schließlich um die unzulängliche Bremsenrichtung – und immer wieder wurden in Kiel neue Zeichnungen oder Nachweise angefordert und Umbauten gewünscht oder sogar vorgenommen.

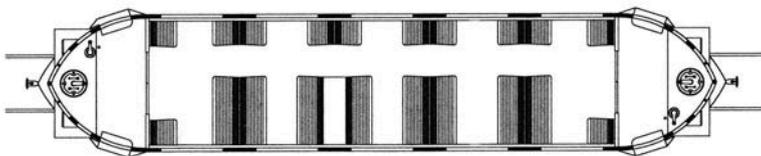
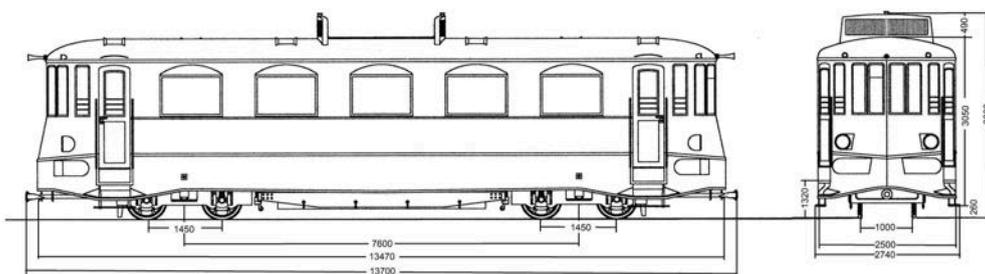


Leichtbau geht anders. Die DWK-Triebwagen der 1920er-Jahre waren – anders als die zeitgleich entstandenen Benzoltriebwagen der AEG, die viele Elemente aus dem Kraftfahrzeugbau übernommen hatten – ausgesprochene Schwergewichte. Das in weiten Teilen genietete Untergestell des Triebwagens 2 trägt auffallend viele Beschriftungen Gebr. Gastell/Slg. Dr. Löttgers

Bis Ende April 1924 waren die beiden „Spitzmäuse“ dann auch mit einer Körting-Vakuumbremse ausgestattet worden, um mit den von der SEG angekauften Dampfbahn-Personenwagen zusammenlaufen zu können. Damit konnten die beiden mit einem 100 PS starken Sechszylinder-Vergasermotor ausgestatteten Triebwagen am 8. Mai 1924 endlich von Kiel aus Richtung Mainz zum Versand gebracht werden. Die Anschrift „Deutsches Reich“ hatte man in Kiel auf Wunsch des Bestellers vorher noch übermalt. Die französischen Besatzer hätten sie wohl auch kaum akzeptiert.

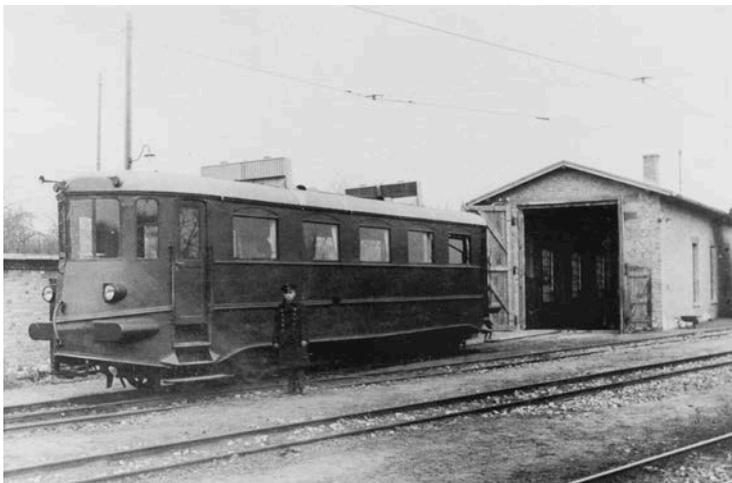
Vier Tage später trafen die Triebwagen bei der Waggonfabrik Gebr. Gastell in Mainz-Mombach ein, wo sie in den folgenden Tagen montiert und fahrbereit gemacht wurden. Wagenkästen und Untergestelle mussten nämlich für die Überführung getrennt verladen werden, da die bis Oberkante Dachkühler rund 3,80 Meter hohen Triebwagen das Lademaß sonst deutlich überschritten hätten. Noch vor Monatsende wurden sie nach Finthen überführt, wo mehrere Tage lang Probefahrten Richtung Wäckernheim stattfanden. Nachdem dann die Reichsbahndirektion Köln nach einigem Hin und Her über die Zuständigkeit die Triebwagen 1 und 2 der reichseigenen Anschlussbahn abgenommen hatte, konnten diese endlich die Dampfzüge ablösen.

Übersichtszeichnung der für Finthen-Wäckernheim gelieferten „Spitzmäuse“. Die am Maschinenrahmen des Untergestells angeschriebenen „60 Pers.“ dürften viele Stehplätze einschließen Jörn Müller



„Deutsches Reich“, Wagen 1 und 2, aus dem DWK-Katalog von 1924 Slg. Dr. Löttgers

Kartenausschnitt aus dem Koch/Opitz-Streckenatlas von 1925, ergänzt durch den ungefähren Verlauf der Armierungsbahn Finthen – Wäckernheim in Mainz Slg. Dr. Löttgers



Einer der beiden „Spitzmaus“-Triebwagen vor dem Lokschuppen in Finthen. Nur circa drei Jahre waren die Vierachsler in Mainz eingesetzt

Slg. Dr. Rolf Löttgers



Beim zweiten Einsatzgebiet im Schwarzwald verunglückte eine der beiden „Spitzmäuse“ 1928 zwischen Mambach und Atzenbach. Dass der Wagen sich nicht ganz auf die Seite legte, dürfte er dem schweren Untergestell zu verdanken haben. Das schrittweise Wiederaufrichten geschah allein mit Hilfe einiger Schwellen und Kanthölzer Slg. Dr. Rolf Löttgers (4)



Über den Dienst der beiden Benzoltriebwagen gibt es wenig Erfreuliches zu berichten. Das nur mit Dampfloks vertraute Personal war nur notdürftig eingewiesen worden, sodass es sowohl bei der Bedienung als auch bei der Wartung immer wieder zu Betriebsausfällen kam. Und selbst der Dampfzug-Ersatz klappte nicht immer, weil die letzte vorhandene Tramwaylok nur noch notdürftig am Laufen gehalten wurde. Anfang 1927 musste Triebwagen 1 wegen Bruchs der Steuerwelle endgültig aus dem Verkehr gezogen werden, und nach dem Achsbruch von Wagen 2 am 13. Juli 1927 war es mit dem Triebwagenverkehr Finthen – Wäckernheim

endgültig zu Ende. Am 28. September 1927 teilte der Kommandierende General der Rheinarmee mit, dass die Rheinarmee auf die Benutzung der Bahnlinie verzichte. Die umgehende Kündigung des Betriebsführungsvertrags seitens des RVA und der Verzicht der Stadt Mainz auf die weitere Nutzung der Anschlussbahn besiegelten noch vor Jahresende 1927 das Schicksal der einstmaligen Armierungsbahn.

Zell – Todtnau: Erfolglos im Südschwarzwald

Die gerade einmal drei Jahre genutzten Benzoltriebwagen wurden in der zweiten

Jahreshälfte 1927 auf Kosten des RVA bei Gastell wieder instandgesetzt und anschließend an die SEG verkauft, die sie als T 7 und T 8 auf ihrer Nebenbahn Zell – Todtnau (ZT) einsetzen wollte. Wann genau der Verkauf erfolgte, lässt sich durch ein Schreiben des RVA vom 19. Januar 1928 an die Stadt Mainz zumindest etwas präzisieren. Darin heißt es „Die Betriebsmittel sind im Übrigen in der Zwischenzeit schon anderweitig verkauft.“

An Primärquellen über die Zeit bei Zell-Todtnau gibt es nur einige dürre Notizen in den Akten des Badischen Generallandesarchivs. Im „Nachtrag XXX zur Baukostenrechnung der Zell-Todtnauer Eisenbahn für 1928“ liest man unter Titel IX: „Lok- und Triebwagenschuppenneubau Bahnhof Todtnau (...) 85.671,86 RM“ und unter Titel XII: Beschaffung von 2 Triebwagen (...) 37.087,71 RM“. Und im Nachtrag XXXII für das Jahr 1930 heißt es beim Titel XII: „Vom Anlagekapital sind abzusetzen: Erlös für den verkauften Triebwagen No. 8 an die A.G. d. Wollmarer Zufuhrbahn, Riga 25.000,00 RM abzügl. d. Kosten für Umarbeiten d. Motore 8.704,60 RM = 16.265,40 RM“.

Die SEG ließ sich ihre beiden Benzoltriebwagen also etwas kosten, denn sie hoffte, mit diesen Fahrzeugen die Betriebskosten senken zu können. Das allerdings war ein Irrtum. Die einzigen erhaltenen Betriebsbilder vom Einsatz im Wiesental sind ein halbes Dutzend Unfallbilder, entstanden 1928 zwischen Mambach und Atzenbach. Eine der beiden „Spitzmäuse“, im Schlepp einen Gepäckwagen von ZT, war nach einer leichten Kurve vermutlich wegen zu hoher Geschwindigkeit aus dem Gleis gehoben und nach außen zur Seite gekippt. Allerdings fiel der Triebwagen nicht ganz auf die Seite, sondern verharrte bei etwa 50° Neigung. Wahrscheinlich hielt ihn das Gewicht des Untergestells mit der kompletten Maschinenanlage in dieser Lage. Die in den nächsten Stunden entstandenen Aufnahmen von der Bergung des Triebwagens zeigen, wie dieser mit Hilfe von Eisenbahnschwellen und Kanthölzern Stück für Stück aufgerichtet wurde, bis man ihn wieder aufgleisen konnte – ein für die Einwohner des sonst so stillen Tales ein beeindruckendes Spektakel.

Wie dem „Nachtrag XXXII ...“, zu entnehmen ist, ging die Reise für den T 8 schon 1930 weiter Richtung Lettland. Verwirrung stiftet in diesem Zusammenhang eine Bildunterschrift in den beiden Monographien von Ludger Kenning über die Nebenbahn Zell – Todtnau, die den auf einen Schwerlastwagen verladenen Wagenkasten des T 8 zeigt und als Aufnahmedatum den März 1929, nicht 1930, nennt. Der T 7, das sei der Vollständigkeit halber auch noch erwähnt, verließ den Schwarzwald fünf Jahre später. Er wurde für 15.000 RM an die Mindener Kreisbahnen verkauft.