

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 VerlagsgruppeBahn 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 O23 021 und P 5893 gerade aus Würzburg angekommen und nun stehen im Bw Lauda die Abschlussarbeiten an der Lok an.

Foto: Hans Christian Ettengruber



Die Strecken des Kreuzungspunktes Lauda

Die Odenwaldbahn Heidelberg – Würzburg

Als erste wurde 1866 die Odenwaldbahn von Heidelberg über Mosbach, Seckach, Osterburken nach Lauda und weiter über die bayerische Grenze bei Kirchheim nach Würzburg fertiggestellt. Die Bauzeit betrug geschlagene zwölf Jahre, bedingt vor allem durch komplizierte Verfahren zwischenstaatlicher Abstimmungen, der Finanzierung und Ausschreibungen sowie durch kriegsbedingte Zwangspausen („Bruderkrieg“ 1866). So erfolgte die Fertigstellung der Odenwaldbahn in Etappen mehrerer Bauabschnitte: Wurde der Abschnitt Heidelberg – Meckesheim – Mosbach als erster bereits 1862 in Betrieb genommen, fand die Einweihung der letzten Teilstrecke von Osterburken über Lauda zur bayerischen Landesgrenze bei Kirchheim erst am 1.11.1866 statt. Das kurze bayerische Teilstück von Würzburg Hbf zur Grenze war bereits einen Monat vorher betriebsbereit.

Die Strecke über den Neckar-Übergang bei Neckarelz wurde allerdings nach 1945 nicht wieder hergestellt, denn längst lief der Verkehr in der Relation Heidelberg – Neckarelz (– Osterburken – Würzburg) ja durchgehend entlang dem Neckar, eben über Hirschhorn und Eberbach nach Neckarelz, wo sie in das Elztal über Seckach nach Osterburken abzweigt. Die ursprüngliche Strecke ab Neckargemünd über Meckesheim aber hat ihre Bedeutung dadurch nicht verloren, denn seit der Inbetriebnahme des Teilstücks von Meckesheim über Sinsheim

und Bad Rappenau im Jahr 1869 besteht die südliche Querung des Flusses und Verknüpfung mit der Neckartalbahn in Jagstfeld, heute Friedrichshall-Jagstfeld.

Der Anschluss der württembergischen Strecke von Stuttgart – Heilbronn, der „östlichen Gabelbahn“ – zu unterscheiden von der späteren „westlichen Gabelbahn“ Neckarelz – Jagstfeld – an die großherzoglich-badische Odenwaldbahn in Osterburken erfolgte erst 1869. So war nicht, wie man angesichts der heutigen Hauptverkehrsströme vermuten könnte, die Verbindung Stuttgart – Würzburg die Stammstrecke durch Tauberfranken, sondern es war die Odenwaldbahn Heidelberg – Würzburg, die den Ursprung der Eisenbahn in der Region darstellte. Den Begriff „Odenwaldbahn“ musste sich die Strecke allerdings mit der 1882 in Hessen eröffneten Strecke von Darmstadt bzw. Hanau über Wiebelsbach-Heubach nach Eberbach am Neckar teilen, weshalb zwischen der Badischen und der Hessischen Odenwaldbahn zu unterscheiden ist. Und anders als beim Blick auf die heutigen Streckenkarten zu vermuten wäre, berührten sich die beiden „Odenwaldbahnen“ zunächst nicht etwa in Eberbach im Neckartal. Die Badische Odenwaldbahn verließ nämlich schon kurz hinter Heidelberg, in Neckargemünd, das Neckartal wieder nach Meckesheim im Süden. Denn im weiteren Verlauf des Flusstals bis Eberbach reichte das Großherzogtum Hessen bis an den

Die erst später gebaute Neckartalstrecke von Heidelberg nach Neckarelz überquert bei Neckargemünd den Fluss. Hier rollt am 30. März 1968 die Heilbronner 038 626 mit Frühzug E 883 nach Heidelberg über die kombinierte Schienen-Fußgängerbrücke und erreicht sogleich den Bahnhof Neckargemünd.





Der morgendliche P 3889 Würzburg – Lauda mit dem fotogenen Wagenpark aus alten Eilzugwagen hat am 10. August 1972 soeben die Tauberbrücke bei Gerlachsheim mit 023 067 passiert und wird sogleich seinen Zielbahnhof erreichen.

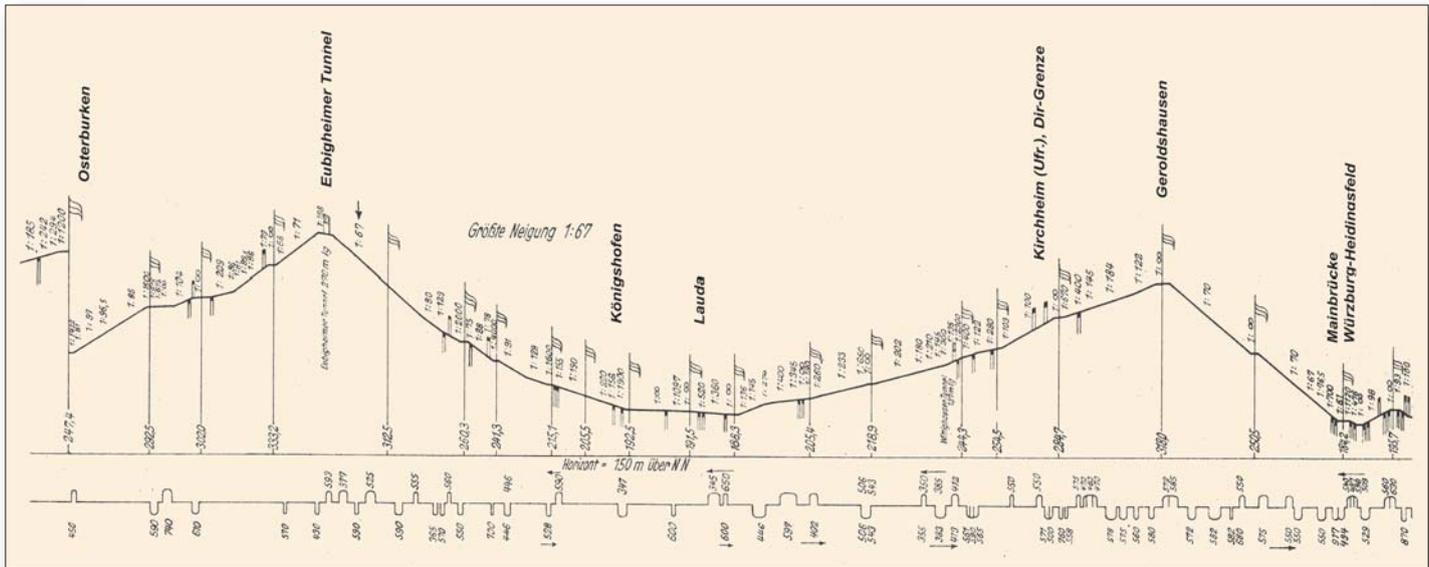
Neckar – und die Berührung hessischen Gebiets mit all den vertragsrechtlichen Schwierigkeiten eines Staatsvertrages zwischen beiden Ländern sollte unbedingt vermieden werden. So wählte die Großherzoglich-Badische Verwaltung die erheblich aufwendigere und betrieblich problematischere Streckenführung „über den Buckel“, durch das Elsenz- und Schwarzbachtal über Meckesheim, Aglasterhausen und Neckarelz nach Mosbach, während die Verknüpfung von Neckargemünd über

Eberbach nach Neckarelz erst 1879 hergestellt wurde. Die Badische Odenwaldbahn hatte in der ursprünglichen Linienführung über Meckesheim eine Gesamtlänge von 160,6 Kilometern. Sie weist 13 Tunnel zwischen 68 Metern (Spitaltunnel bei Heidelberg) und 786 Metern Länge (Schloßbergtunnel, ebenfalls bei Heidelberg) auf und überquert mit drei großen Brücken den Neckar bei Neckarelz (später bei Neckargemünd), zwischen Lauda und Gerlachsheim die Tauber und in Würzburg den Main.



E 516 Heidelberg – Crailsheim – Bayreuth hat Neckarelz fast erreicht und rollt bei km 39,6 mit Schmierdampf durch die Streuobstwiesen an den Hängen des Neckartals. Es ist die Zeit der Umstellung der Loknummern auf das Computer-System und die Heilbronner 038 626 hat ihr altes Nummernschild „38 2626“ an der Rauchkammer bereits eingebüßt, noch bevor das neue Schild „038 626-8“ hergestellt ist.

ORTE, STRECKEN UND BETRIEB



Streckenprofil Osterburken – Würzburg. Sammlung Dipl.-Ing. Herbert Stemmler

Die Heilbronner 50 1238 bringt am 30. März 1968 einen Güterzug von Mannheim über die Neckartalbahn nach Heilbronn und taucht neben der damals wenig befahrenen Bundesstraße B 37/45 bei Hirschhorn sogleich in den 695 Meter langen Feuerbergtunnel ein.





Die Crailsheimer 023 021 hat am 14. Februar 1973 mit P 3524 aus Ulm den „Heckeneilzug“ E 1590 nach Frankfurt in Bad Mergentheim überholen lassen und verlässt nun die Kurstadt gen Lauda. Soeben hat sie den alten Lokschuppen der ehemaligen Großherzoglich-Badischen Staatsbahn, rechts im Bild, passiert.

Die Taubertalbahn

Die zweite Strecke, die Lauda zum Eisenbahnknoten erhebt, die Taubertalbahn, führt vom Jagsttal in Crailsheim (409 m ü.d.M.) hinauf auf den Höhenzug des Hohenloher Landes (Blaufelden, 462 m, und Schrozberg, 455 m), stößt nach markanter 18 km langer Bergabstrecke in Weikersheim auf die junge Tauber (236 m) und folgt dem Flusslauf über Bad Mergentheim und die ehemalige Grenze zwischen dem Königreich Württemberg und dem Großherzogtum Baden bei Edelfingen nach Königshofen, wo sie sich auf knapp drei Kilometern Länge bis Lauda mit der Badischen Odenwaldbahn vereinigt. Hier beginnt nun der älteste Teil der Strecke, der bereits 1863 gesetzlich fixierte Abschnitt – zunächst von Gerlachsheim, später aber tatsächlich ab Lauda – zur Mündung der Tauber in Wertheim am Main. Der Baubeginn dieses ersten Abschnitts wurde durch den Deutschen Bruderkrieg zwischen Österreich und Preußen erheblich verzögert, in dessen Zuge sich 1866 auch opferreiche Schlachten in den

Tauber-Auen um Tauberbischofsheim ereigneten. So fiel der Beginn der Bauarbeiten schließlich in das Jahr 1866, just als die Odenwaldbahn bereits in voller Länge eröffnet wurde. Der Betrieb wurde 1867 zunächst auf dem Teilstück bis Hochhausen aufgenommen, das durch topographisch relativ unproblematisches Gelände des breiten Taubertals führt. Die demgegenüber recht aufwendige Reststrecke durch das nunmehr enge und in engen Schleifen gewundene Flusstal bis zum Main, das zahlreiche Kunstbauten wie Brücken und Tunnel enthält, wurde 1868 eröffnet. Nach Süden hin nahmen die großherzoglich-badische und die königlich-württembergische Regierung die Streckenabschnitte (Lauda-) Königshofen – Bad Mergentheim und von dort weiter bis Crailsheim noch ein Jahr später am 23. 10. 1869 in Betrieb. Die Grenze beider Länder lag zwar zwischen Edelfingen, badische Seite, und Bad Mergentheim auf württembergischer Seite, doch die betriebliche Trennstelle zwischen den beiden

Betriebliche Besonderheiten

Für Eisenbahnfreunde endete das Interesse an Lokomotiven und Zügen ja nicht mit dem Dienstschluss auf dem Führerstand. Dann folgte vielmehr der „freie“ Teil des Hobbys. Natürlich gab es dann Schwerpunkte, denen besondere Aufmerksamkeit galt: Bemerkenswerte Lok-Bespannungen, außergewöhnliche Züge, ungewöhnliche Betriebsituationen. Dabei hatten wir als Mitarbeiter der Eisenbahn auch noch den Vorteil, besonders leicht an interne Informationen zu kommen und unkompliziert Zugang zu Einrichtungen, Gebäuden und Anlagen zu haben, die dem gemeinen Sterblichen für

gewöhnlich verschlossen blieben. Das galt nicht nur für Führerstände, die sich mit der Ansprache „Hallo Kollege, ich bin Heizer beim Bw Lauda, darf ich mal ...?“ ohne Umschweife kollegial-selbstverständlich zur Mitfahrt öffneten. Sondern auch Stellwerke, Kohlenbunker, Signalanlagen, Masten, Kräne oder Schuppendächer waren keine verbotenen „off limits“-Bereiche mehr. So waren für die besonderen Züge und Betriebsituationen, von denen hier die Rede sein soll, manchmal auch ziemlich ungewöhnliche Fotomotive erreichbar.

Einen weiten Blick über Bahnhof und Bw Lauda hat man vom Dach des Fahrdienstleiter-Stellwerks in der Süd-Ausfahrt. Der im Frühjahr 1973 mehrfach wöchentlich verkehrende interne Dienstzug Dst 70234, der Sand vom Main-Hafen Grünenwörth bei Wertheim auf Bahn-Baustellen im Raum Crailsheim bringt, fährt hier am frühen Nachmittag des 14. März mit der Crailsheimer 044 557 verspätet aus und unterbricht für einige Minuten sehens- und hörens- und wert den nachmittäglichen Dornröschenschlaf des Bahnhofs, bevor später wieder der abendliche Berufsverkehr einsetzt. Am Zugschluss hilft die Schublok 051 430 vom Bw Heilbronn mit hoch aufsteigender Dampf-fahne, während auf Gleis 4 der vermutlich als P 2724 aus Bad Mergentheim angekommene Schienenbus 795 gerade seinen Beiwagen umfährt.





Mit Getöse ballern 052 759 und 050 319 am Morgen des 7. August 1974 mit dem „Fischzug“ unter neuer Nummer Sg 51347 ohne Halt durch Lauda, während rechts 023 061 vor P 7511 noch ihre Abfahrzeit Richtung Bad Mergentheim abwartet. Die Bahnhofsgebäude werden von der tiefstehenden Morgensonne noch in ihrem „Lauda-Schwarz“ ausgeleuchtet, sie sehen aber mit der bereits aufgehängten Oberleitung bereits neuen Zeiten ohne Ruß und Kohlenstaub entgegen.

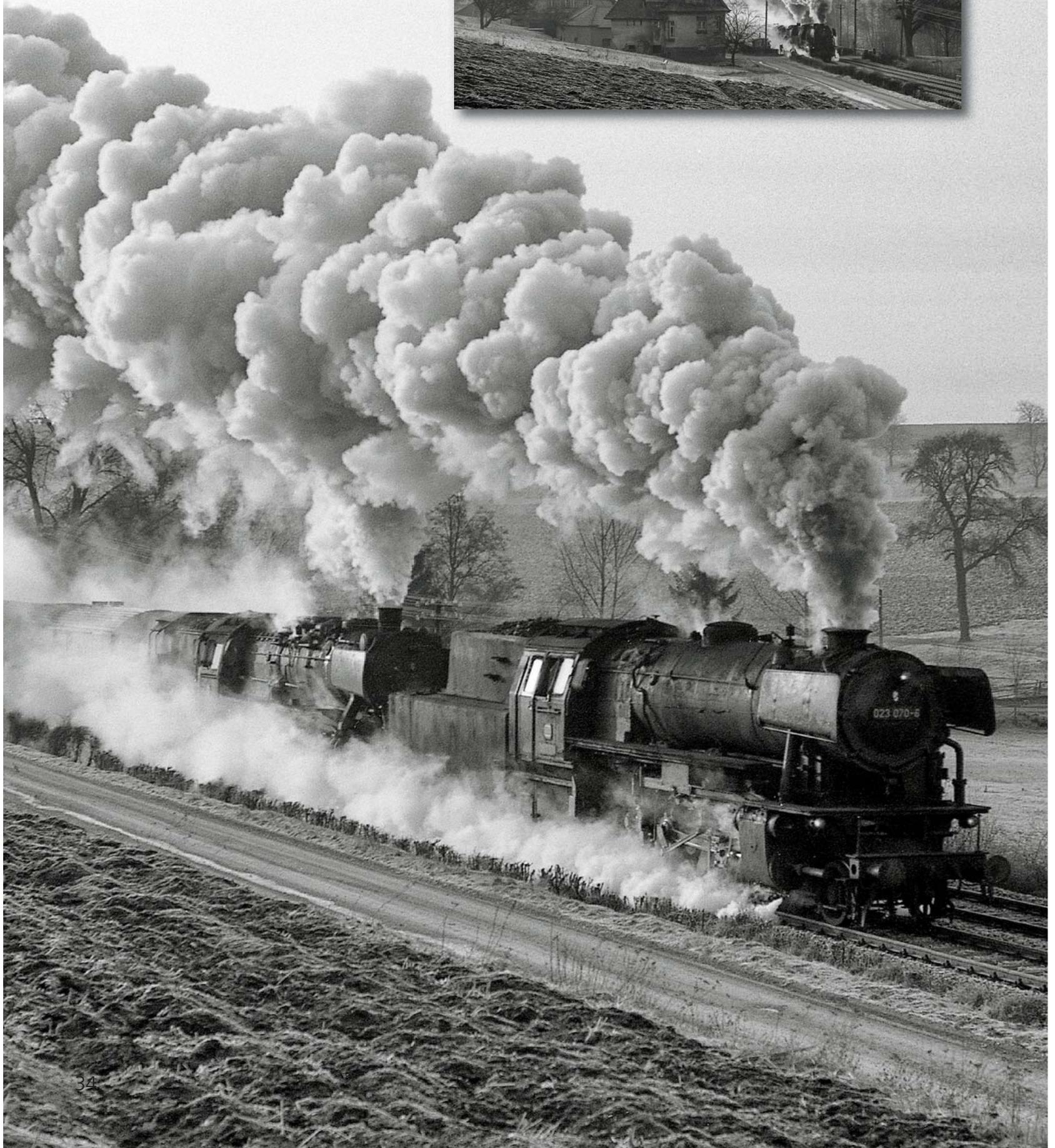
Der Fischzug

Unter den bemerkenswerten Zügen ist allen anderen voran natürlich der Sg 5321, später 51347, zu nennen, der Schnellgüterzug, der täglich außer von Sonntag auf Montag über Nacht von Bremerhv.-Fisch über Würzburg nach Stuttgart Hbf (Hauptbahnhof!) verkehrte und vom Main bis an den Neckar, Heilbronn Hbf. (!), im Durchlauf mit zwei Dampflokomotiven bespannt wurde. Und zwar non stop, ohne Halt. Der einzige Zug des Tages, der Lauda planmäßig ohne Halt durchfuhr! Ansonsten hielten hier selbst alle D-Züge, so weit ihre Verkehrs-Relation auch war, etwa Zürich – Stuttgart – Hamburg.

Er muss hier nicht gesondert vorgestellt werden, dieser über Jahre hier verkehrende Schnellgüterzug, der in der Region auch unter Nicht-Eisenbahnern gemeinhin „Fischzug“ genannt wurde. Denn aus mehreren Erzählungen in diesem Buch ist er als Hauptdarsteller bekannt. Doch eine unvergessliche Szene, nicht als Heizer, sondern, mit dem Fotoapparat um dem Hals, oben am Gräffinger Hof selbst erlebt, im steilsten Streckenabschnitt

zwischen Lauda und Osterburken, ist hier eine Schilderung wert.

Wir schreiben Sonntag, den 11. März 1973. Der Winter war an jenem zweiten März-Wochenende noch einmal zurückgekehrt ins Tauber-Fränkische und hatte die Höhenzüge mit eisiger Kälte fest in den Griff genommen. Sternklarer Nacht-Himmel. Knirschende Schneereste auf dem unbefestigten Fahrweg entlang der Strecke am Gräffinger Hof, kaum einen Kilometer unter dem Eubigheimer Tunnel an der Strecke Lauda – Osterburken. Raureif besetzte lautlos die Szene. Das junge Frühlingsleben am Gräffinger Hof war erstarrt. Endlich, so gegen 7.30 Uhr, blitzelten die ersten Sonnenstrahlen über den Höhenzug vom Odenwald her, den der Eubigheimer Tunnel durchstößt. Die wärmende Märzsonne kletterte nun sichtbar schnell in das Hochtal hinab. Im Nu hatten sich die letzten späten Nebelschwaden verzogen, die Natur erstrahlte in Weiß unter dem wolkenlosen, tiefblauen Frühlingshimmel. Hühnergegacker drüben vom Gräffin-





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.

ger Hof, eine Katze geht in den Sumpfwiesen auf Pirsch – stilles Sonntags-Idyll im Quellgebiet des Umpfer-Bachs.

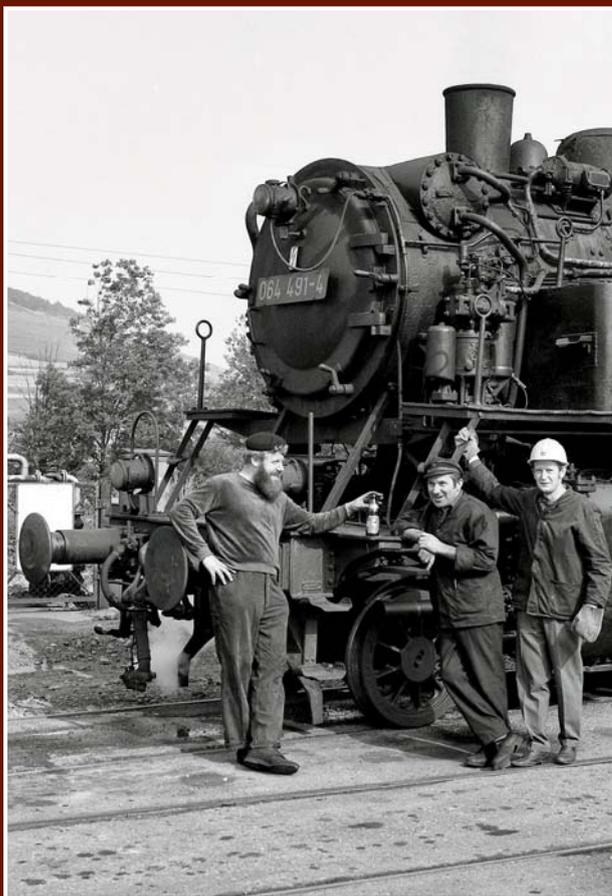
Da lässt sich unten, von Uiffingen („Üffie“) her, Grummeln vernehmen! 7.45 Uhr. Erst ganz schwach, dann etwas stärker, und wieder schwächer. „Kling-klong - - kling-klong“ senkt sich die Schranke am Gräffinger Hof und fällt vernehmbar „Klack-klack - - klack - - - klack...“ hüben und drüben federnd in die Eisen-Gabeln. Erste Dampf-Fetzen steigen über dem Tal auf, das Grummeln wird lauter... Stampfen, Hämmern... Jäh ist das Idyll unterbrochen: Der Fischzug kommt! Pünktlich um 7.47 Uhr: Mit Dampf und Donner ziehen die 023 070 und 050 641 heran... - und brüllend vorbei, Wagen-Wagen-Wagen-Wagen... unter der mächtigen Dampfwolke, die nur langsam aufsteigt und sich seitwärts über das Tal der jungen Umpfer wälzt... Mit Getöse zieht der Fischzug nun durch die Linkskurve im Hintergrund – heute überquert hier die Autobahn A 81 die Strecke – und verschwindet mit Jaulen „HHHuuuuuuuuuuuuuuuuuu!!“ im Eubigheimer Tunnel. Rauschend zieht die lange Wagenreihe durch die Kurve, schließlich verschwinden auch die letzten Wagen hinter dem Busch-Rain am Bachlauf. Nur zögernd, fast widerwillig gibt die mächtige Dampfahne die Baumkronen wieder frei. Ruhe kehrt zurück am Gräffinger Hof. Der Fischzug ist durch, und ein bedächtiger, sonniger Frühlingstag setzt seinen Lauf fort, als wäre nichts gewesen.

Heizergeschichten

Als Heizerlehrling in Lauda

Aller Anfang ist schwer!

Das galt auch für die Ausbildung zum Lokomotivheizer bei der Deutschen Bundesbahn. Auch in Lauda: Da wurde der Frischling, der bis dahin sportliche Anstrengungen meidende Städter – noch etwas schwächlich in den Armen, blass im Gesicht und grün hinter den Ohren – erstmal ein paar Tage lang nur im Bw eingesetzt. „Eingesetzt?“ Eher wohl nur geduldet: Denn „machen“ durfte ich erstmal noch gar nichts. Nur zugucken. Und wenn mal was „machen“, dann eher einfachste Aufga-



„Blaubart“, der rot-vollbärtige Dampflokfän aus Stuttgart, mit Lokführer Joseph Umminger und unbekanntem Rangierer.

ben, auf dem Niveau des „Hol’ mal den Vierkantbohrer in der Materialausgabe“. Zum Amüsement der langjährigen Profis, die’s dem „Neuen“, diesem langhaarigen Schlaksigen aus – woher war der noch? Na, auch egal! – mal zeigen wollten. Am zweiten Tag aber wurde es schon ernster: Da wurde ich so richtig rangenommen: „Zeig’ mal...“, – Gelächter rundherum.

Erste Woche nur im Bw, Dienst an der Schlackengrube. Wasserkran einschwenken, aufdrehen und rechtzeitig (!) wieder zudrehen, Rost entschlacken (schweißtreibend!), Aschkasten leeren, Flugasche aus der Rauchkammer schaufeln (Sauererei!)... Doch auch schon Highlights: „Blaubart“, der rot-vollbärtige Dampflokfän aus Stuttgart, der sich der letzten Dampfloks halber ganz bei der Bahn in Lauda verdungen hatte, wegen einer Sehschwäche aber nur im Bw Dienst tun durfte – der ließ mich auch schon mal eine fertig behandelte Lok selbst in den Schuppen fahren. Lokführergefühle!! Der Präsident der Vereinigten Staaten von Amerika konnte sich kaum „größer“ fühlen als ich in diesen Momenten!

Konkret, aus meinen Notizen der ersten Tage:

- Montag, 26. Juni 1972: Im Bw von 8.00 bis -?- Uhr. Das Dienst-Ende ist nicht dokumentiert. Überliefert ist aber, dass ich noch um 22.40 Uhr im Bw herumgelungert habe, denn die Ankunft von 053 097 ist so notiert. Was sollte man auch anderes machen in Lauda? Anders als in meiner Heimatstadt Frankfurt wurden hier im idyllischen Taubertal die Bürgersteige ja schon früh am Abend hochgeklappt, und das einzige „Lichtspieltheater“ im Ort bot nur ödes Programm. Oswald Kolles Lehrfilm etwa dürfte hier wegen seiner ungenierten Fünf-Sekunden-Frontaleinstellung noch lange Jahre auf dem Index gestanden haben – aus Sorge vor moralischer Verrohung unter den Jugendlichen und Herzstillständen bei Erwachsenen...
- Dienstag, 27. Juni: Wie vor, Dienst an der Schlackengrube 7.00 – 16.40 Uhr.
- Mittwoch, 28. Juni: Wie vor, Dienst an der Schlackengrube 15.00 – 24.00 Uhr



023 029 und 023 072 vor P 3828 nach Heidelberg, abfahrbereit am 29. Juni 1972 im Bahnhof Lauda.

Natürlich wurden nicht nur Dampflokts entschlackt, sondern der Frischling aus Frankfurt, seit Jahren auch schon Lok-Statistiker, hielt das beobachtete Lokomotiv-

Geschehen akribisch fest. Wer einmal mitlesen möchte – bitte schön, exemplarisch die Notizen dieses Tages:

- 15.18 Uhr 023 061 an mit P 2726 aus Bad Mergentheim
- 15.30 – 023 012 + 064 519 Leervorspann P 3828 Lauda – Heidelberg
- 16.15 – 064 491 an im Bw aus Rangierdienst Lauda Süd
- 16.20 – 050 965 an im Bw aus Az in Königshofen
- 17.35 – 050 646 (Vorspann) + 050 406 (Kabinentender) an mit Ng 16877 aus Würzburg
- 17.40 – 023 032 an Bw aus Lz aus Aschaffenburg (Rückfahrt ex Dg 78802 Lauda – A'burg, LÜ-Zug)
- 18.00 – 044 560 an mit Güterzug aus Crailsheim
- 18.25 – 023 048 an mit P 3858 aus Heilbronn
- 18.45 – 052 745 an Bw
- 19.00 – 023 023 an Bw aus P 2736 aus Crailsheim
- 20.00 – 053 097 Wannentender an rückwärts mit Ng 16627 aus Wertheim
- 20.20 – 023 019 an Bw aus P 2740 aus Niederstetten
- 22.15 – 023 029 an Bw aus P 3830 / 3862 aus Heilbronn/Osterburken (statt planm. BR 064)
- 23.20 – 053 089 Bw Mannheim an Bw aus Schub Dg 9611 („Kieszug“; Zuglok 044 386) aus Mannheim (die 50) bzw. Osterburken (044 386)
- 23.10 – 050 492 an Bw aus Lz aus Heilbronn
- 23.30 – 064 491 an Bw aus Rangierdienst Lauda Süd



053 097 Bw Heilbronn hat mit P 2722 den Bahnhof Weikersheim gerade verlassen und rollt nun über den Tauber-Viadukt auf Elpersheim zu, 6. März 1973.

Im Blockabstand nach E 1644 ging's für uns weiter, dem Schnellen hinterher nach Heidelberg. Übernachtung im dortigen Bw, eine kärgliche Angelegenheit weitab von jeder an Schnitzeln und Gerstensaft orientierten Zivilisation. Vielleicht war's auch besser so, denn schon um kurz vor vier Uhr des jungen 6. März rasselte der blecherne Bundesbahn-Dienstwecker wieder: Dienstbeginn um 4.20 Uhr! Feuer aufbauen, Kesselwasser nachspeisen, Kohle vorziehen, Öl für die Kreuzköpfe und Treibstangenlager auffüllen. Ja, in Heidelberg gab's ja außer ein paar E-Triebwagen und der einen oder anderen 260 nichts mehr, auch keine Schuppenleute mehr! P 3857 zurück nach Lauda, um 10.35 Uhr waren Zug und Lok versorgt und der erste Dienst meiner neuen Heizersaison lag hinter mir!

Es war noch früh an diesem sonnigen Vorfrühlingstag, und so lag es nahe, dass ich mich mit der Kamera um die schöne Wannentender-053 097 kümmerte, die die „Kirchturmrunde“ P 2709 Lauda – Weikersheim und 2722 zurückfuhr.

Ja, mehr noch: Ich war nach einem langen Winter mit trockener Paragraphen-Lernerei und ungezählten Stunden in schmucklosen Seminarräumen und Bibliotheken unter Neonlichtbeleuchtung jetzt im Heizer-Fieber und konnte gar nicht genug kriegen von Kohle, Dampf und

Schmieröl! So fuhr ich nachmittags und abends noch außer Dienst die Heilbronner „Lokaustausch-Runde“ mit: 064 289, diesmal nicht Vorspann vor P 3828, sondern, wie eigentlich planmäßig vorgesehen, als Lz 14643 nach Osterburken, P 3853 nach Heilbronn, Lokwechsel auf 064 136 und P 3830 / 3862 nach Lauda zurück.

6. März 1973. In Osterburken angekommen, wird erstmal am Bahnsteig Wasser gefasst und dann geht's auf den Wagenpark für P 3853 nach Heilbronn.



10. März. Es war eine nur schwer verträgliche Kombination: Samstag – und sooo früh aufstehen... Sage und schreibe um 4.29 Uhr auf die Lok! Aufrüsten, Wagenpark vorheizen und um 5.44 Uhr mit P 3865, zwei B3Y-Schachteln, nach Osterburken juckeln. Drehen, und um 7.06 Uhr P 3868 mit demselben sechsachsigen Park zurück nach Lauda. „Schwitzen“ geht anders! – Lokführer: Jägers Rudi, eigentlich ein guter Mensch. Aber gefürchtet, weil cholerisch. Und die Lok machte es auch nicht besser: 023 055, eine der „hohen Nummern“, eines dieser Sensibelchen mit Mischvorwärmer... Zurück in Lauda um 7.56 Uhr, als andere sich erst wohligh unter

der Decke streckten. Nachschau der Lok, und dann ein Loch im Dienstplan: Gut zwei Stunden Pause!

Also – Foto raus (Bild unten) und den planmäßigen Lademaßüberschreiter Dg 7891 fotografiert. Abfahrbereit nach Crailsheim, mit 052 742 und 052 838, der mit dem „etwas norwegischen“ Führerhausdach. Ein Crailsheim-Heilbronner Doppel.

Jetzt aber erstmal zur Rosel, der eigentlich grundgutmütigen, aber nach außen hin immer mürrischen Herrscherin in und über die Kantine. Deftiges Frühstück. Draußen besann sich der Tag inzwischen auf seine guten





Seiten: Die Sonne lachte! Also meinem leidgeprüften Renault-R 4 die Sporen gegeben und schnell raus, nach Sachsenflur, wo um 9.31 Uhr P 3857 aus Heidelberg anstand. Da kam er auch schon, mit 023 042 und seiner angehängten Eilgutfracht. Ob sie wohl irgendwann von Darmstadt-Kranichstein aus wieder fahren darf, die Museumslok 023 042? Gegen 11 Uhr sah nun der Dienstplan seine Fortsetzung vor, wieder mit Jägers Rudi auf der 023 055: Lz Bad Mergentheim, P 2709 Weikersheim und P 2722 zurück nach Lauda. Die Schüler-Runde eben.

Schülerzüge, samstags? Tja: 1973 wurde im Taubertal auch samstags noch gepaukt!

Zurück in Lauda stand nebenan Prominenz aus Crailsheim am Bahnsteig – 023 001 vor P 2723, ebenfalls nach Bad Mergentheim, zur zweiten Schüler-Runde. – Runter also von der „055“ und Kamera hoch! Voilà, mit all' den Steckschildern des Knotenbahnhofs Lauda.

Abfahrt! ...für Zug – und Sonne... (Bild oben)

Doch - wo war jetzt der Rudi? Mit der 023 055?? Ach, der setzte da draußen schon den Park weg und sägte ohne Heizer Gumbert ins Bw. Ich sagte es doch schon: Eigentlich ein herzensguter Mensch!

Dusche. Kantine. Sonne? Längst wieder weg. Trotzdem mit dem „Idefix“ losgeschaukelt, was sonst sollte man denn am helllichten, wolkenverhangenen Samstag-





Lokomotiv-Beschrifter in Aktion! Zum Jahreswechsel 1973/74 machten sich einige Eisenbahnfreunde daran, 23 mit Grüßen zum neuen Jahr zu versehen, so am 30. Dezember in Bad Mergentheim bei 023 061.

Foto: Bernhard Filius

Auch die 023 029 erwischten die Jungs irgendwo, wie Hans-Karl Kunhäuser am 4. Januar 1974 bei Königshofen festhielt. Foto: Hans-Karl Kunhäuser



