

13.10.2004 15:12 Uhr, Schweinfurt

VON DAMPFZUSCHLAG BIS STATIK-TEST

Gerolzhofen Zehn Euro mit der Bahn von Gerolzhofen nach Schweinfurt und zurück - der Preis für die 40 Kilometer erscheint auf den ersten Blick etwas überzogen.

Mit mächtigem Fauchen setzt sich die Dampflok 52 7409 "Stadt Würzburg" am Bahnhof von Gerolzhofen Richtung Alitzheim in Bewegung. Viele Schaulustige flankieren die Gleise. Nur einmal im Jahr ist schließlich noch zu sehen, was vor 40 Jahren Normalität war.

In einem sechssitzigen Abteil eines Waggons, der in den 50ern im Fernverkehr eingesetzt war, hat Manfred Müller, Organisationsleiter bei der DGEG, Platz genommen und beginnt die Genealogie einer solchen Nostalgiefahrt auszuleuchten.

Spätestens sechs Wochen vor dem gewünschten Termin muss die DGEG die Trasse von Schweinfurt nach Gerolzhofen bestellen, immer noch bei DB Netz. Dann setzt sich der bürokratische Mechanismus in Bewegung. Fachleute gehen die Strecke ab und überprüfen sie auf ihre Sicherheit. Besonders im Blickpunkt: die Gerolzhöfer Eisenbahnbrücke in Schweinfurt, deren Statik vor jeder Fahrt gecheckt wird. "Wenn wir dreimal im Jahr fahren, wird eben dreimal geprüft", sagt Manfred Müller.

Größere Rußverschmutzung

Nicht zuletzt deshalb muss die DGEG eine stattliche Trassengebühr bezahlen, inklusive 20 Prozent "Dampfzuschlag". Den begründet DB Netz mit der Rußverschmutzung, die die Loks in Tunnels verursachen und vor allem, weil dort die Heißläufer-Ortungsanlagen ausgeschaltet werden müssen, wenn eine Dampflok durchfährt. Allein, auf der Strecke von Schweinfurt nach Gerolzhofen gibt es keinen einzigen Tunnel...

Der Zug hält in Alitzheim. Den landschaftlich schönsten Teil, die Fahrt durch die herbstliche Hörnau, hat er bereits hinter sich. Nur wenige steigen zu. In zackiger Haltung und mit dynamischem Pfiff gibt Schaffner Albrecht Hufsky die Weiterfahrt frei. Eine imposante Erscheinung in seiner blauen Uniform der bayerischen Eisenbahn um 1850, die er sich vor Jahren für 1200 Mark hat schneiden lassen.

Erst drei Tage vorher teilt die DB den Fahrplan mit, erzählt Manfred Müller weiter. Wenig Zeit, um vernünftig Werbung für solch eine Fahrt zu machen.

Nein, verdient ist an der Sache wirklich nichts, und ohne Ehrenamtliche wäre der ganze Betrieb undenkbar. Lokführer Steffen Scheuermann ist eigens aus Heilbronn für diese Fahrt gekommen, sein Heizer Uli Wagner aus Neuenstadt/Kocher. Denn viele beherrschen das Metier auf dem Führerstand nicht mehr.

Neben der Lok-Besatzung braucht es einen Rangierleiter, einen Zugführer, drei Schaffner und fünf Service-Leute, die die Fahrgäste verköstigen. Womit schon fast das ganze Personal der Würzburger DGEG aufgezählt wäre.

Schon am Nachmittag des Vortags beginnt die Arbeit für die ersten am Heimatbahnhof Würzburg-Zell: Wasser fassen, die Lok abschmieren und abölen, Feuer aufbauen und langsam hochheizen. Auf das Langsam kommt es an, denn ein schnelles Erhitzen würde sich die Eisenhaut der Lok verziehen, das wertvolle Teil nicht mehr lange leben. Deshalb muss ein Eisenbahner die ganze Nacht über in der Lok bleiben.

Dann stellen die Bahn-Nostalgiker den Zug zusammen. Für Gerolzhofen reichen 300 Plätze, ein Waggon 1. Klasse aus den 20ern mit kuscheligen Sesseln, einer aus den 30ern, einer aus den Fünfigern und der Stolz des Vereins, der letzte Waggon, den die Bayerische Staatsbahn 1928 bestellte. Er hat noch eine 3. Klasse mit Holzbänken. Bremsproben und der Technik-Check sind abschließende Pflicht.

Auch in Grettstadt war nicht viel los, mehr schon in Gochsheim und Sennfeld. Dort warten die Menschen zwischen mannshohem Unkraut auf ihren Zustieg. Landschaftlich wird's immer unattraktiver, nur noch Hinterhöfe von Kleinbetrieben der Schweinfurter Vororte. "Vielleicht machen wir die Fahrt künftig nur noch alle zwei Jahre", runzelt Manfred Müller missmutig die Stirn.

In Schweinfurt beim Umsetzen der Lok geht die Schwerarbeit für Heizer Uli Wagner weiter, der für Dampf auf der Rückfahrt sorgen muss. Mit Schweiß im rußigen Gesicht schaufelt er Kohleklumpen ins Feuer. Fettkohle, wie sie die Lok braucht und wie sie nur noch in Polen zu haben ist. Wenn genug Druck im Kessel ist, leistet das Monstrum aus dem Jahr 1943 satte 2000 PS und kann bis 80 Kilometer schnell fahren. Bald ist wieder die Hauptuntersuchung fällig. Sie kostet 200 000 Euro (siehe Fahrpreise).

Die Chance nutzen

Die Rückfahrt beginnt. Jetzt erklimmen viel mehr Menschen, die meisten mit Kindern, an den Haltestellen die Waggonen. Bis Gerolzhofen ist der Zug rappellvoll. Doch nicht alle steigen aus. "Ich fahre die gleiche Strecke noch einmal", sagt einer, "wann hat man dazu schon die Chance." Die Mienen der Bahn-Nostalgiker haben sich längst aufgehellt. "Nächstes Jahr kommen wir wieder nach Geo", verkündet Vorsitzender Albrecht Hufsky. Und die goldenen Knöpfe an seiner königlich-bayerischen Uniform strahlen mit ihm um die Wette.

Quelle: mainpost.de

Autor: Von unserem Redaktionsmitglied Norbert Finster

Artikel: <http://www.mainpost.de/regional/schweinfurt/Von-Dampfzuschlag-bis-Statik-Test;art769,2841145>

Wiederverwertung nur mit vorheriger schriftlicher Genehmigung