

OSTER - REISE VOR 45 JAHREN: DURCH DAS SÜDDEUTSCHLAND DES FRÜHLINGS 1973 VON NORDOST NACH SÜDWEST



In den 1970er Jahren unternahm der Autor dieser Zeilen an mehreren der damaligen Osterfeste und der sie umgebenden Feiertage Eisenbahn-Kurzreisen, die oft von Lübeck aus Süddeutschland zum Ziel hatten.

Zum Osterfest des Jahres 1973 bestand der Schwerpunkt der damaligen Reise o. a. Art in einer Tour vom äußersten Nordosten der Südhälfte in der damaligen Bundesrepublik in deren äußersten Südwesten. Und das in einem einzigen durchgehenden Zug. Den gab es damals in Form des Schnellzuges D 658. Der trug den Namen „FRANKENLAND“ und bewegte sich von Hof im Norden des Bundeslandes Bayern über Bamberg, Würzburg, Heidelberg und Mannheim nach Saarbrücken. Das auch als D 659 ebenfalls unter dem Namen „FRANKENLAND“ umgekehrt von Saarbrücken nach Hof. Dieser Zug rollte 1973 nicht nur quer durch Süddeutschland hindurch von der damaligen DDR-Grenze an die deutsch-französische Grenze sowie umgekehrt, er war auch einer der letzten Schnellzüge auf Gleisen der Deutschen Bundesbahn, der im Verlauf seiner Fahrt noch von Lokomotiven aller drei Traktionsarten gezogen wurde: Dampf, Strom und Diesel.

Von Hof bis Bamberg fuhr der „FRANKENLAND“ 1973 noch mit Dampflokomotiven der Baureihe 001, von Bamberg bis Würzburg mit Elektrolokomotiven der Baureihe 110, von Würzburg bis Mannheim mit Diesellokomotiven der Baureihe 220 und von Mannheim bis Saarbrücken abermals mit 110-Elektrolokomotiven. Entsprechend umgekehrt geschah es von Saarbrücken nach Hof. Da war dann die Reise vom „FRANKENLAND“ in seinem Dampflok-Streckenabschnitt Bamberg – Hof hinter einer der legendären 01er-Dampflokomotiven auf der berühmten zu diesem Abschnitt gehörenden „Schienen Ebene“ bei Marktschorgast sogar in Bergan-Fahrt zu genießen. Nicht mit ganz soviel „Dampf-Spektakel“ ging es in Gegenrichtung bergab über die „Schiefe Ebene“, dafür fuhr der „FRANKENLAND“ hier aber an Samstagen sogar mit zwei 001-Maschinen.

Im Frühjahr von 1973 waren die Bestandstage dieses interessanten Schnellzuges aber gezählt. Mit Beginn des Sommerfahrplanes 1973 wollte die damalige DB in Ergänzung zu ihrem seinerzeitigen, in dieser Zeit ausschließlich die 1. Wagenklasse aufweisenden IC-Zugsystem ein Ergänzungs-Angebot mit ähnlichen Zügen einführen, die auch über die 2. Wagenklasse verfügen sollten und die Zugausstattungsbezeichnung „DC“ erhielten. Viele der bisherigen Schnellzüge fielen diesem neuen DC-Zugsystem zum Opfer. Sie wurden nun in DC-Züge umgewandelt. Der bisherige Schnellzug „FRANKENLAND“ gehörte dazu. Es sollte ihn nicht mehr als klassischen Schnellzug geben und auch der Dampflokeneinsatz endete vor diesem Zug. Eine Dampflok hatte vor einem modernen DC-Zug keinen Platz, obwohl sich das für diese neuartigen Züge eingesetzte Wagenmaterial gegenüber den bisherigen D-Zügen nur wenig bis teilweise gar nicht änderte. Das

der Dampflokeinsatz beim „FRANKENLAND“ endete, lag aber auch an der Tatsache, daß die DB mit Beginn des Sommerfahrplanes 1973 den Dampflokbetrieb auf der in Oberfranken verlaufenden Strecke der „Schiefen Ebene“ weitgehend aufgab. Bis dahin fuhren hier aber auch noch viele Schnellzüge mit 001-Dampflokomotiven. So auch der „FRANKENLAND“.

Mit dem nochmal auf seinem Gesamtlaufweg in seiner Urform unter teilweisen Dampflokeinsatz zu fahren, wollte sich der Berichterstatter aber doch nicht entgehen lassen und wählte für seine „FRANKENLAND“-Fahrt von Hof nach Saarbrücken den Ostersonntag des Jahres 1973 aus - das war damals der 21. April 1973. Ergänzend muß noch erwähnt werden, daß der „FRANKENLAND“ von Hof bis Würzburg und umgekehrt zuggattungsmäßig als Eilzug fuhr, fahrzeugmäßig aber auch hier bereits einen Schnellzug darstellte. Von Hof bis Bamberg fuhr der „FRANKENLAND“ außerdem vereinigt mit E 852 (Hof – Bamberg – Nürnberg).

Die Fahrt mit dem „FRANKENLAND“-Zug am 21.4.1973 wurde Bestandteil einer Gesamt-Osterreise, in deren Verlauf dann auch die Strassenbahnen in Neunkirchen an der Saar sowie in Mainz besucht wurden. Ein weiterer Schwerpunkt dieser Reise lag in der Tatsache, daß der Berichterstatter als „eingefleischter V-200-Fan“ auch nochmal den Betrieb der Diesellok-Baureihe 220 (ex V 200) beim Bw Kaiserslautern erleben wollte. Der stand hier nämlich im Frühling 1973 ebenfalls vor seinem Ende. Die 220-Maschinen des Bw Kaiserslautern kamen damals noch vor einigen der von Paris nach Frankfurt/Main und umgekehrt fahrenden Schnellzüge zum Einsatz. Die genannten Maschinen zogen diese Züge von Kaiserslautern über Bad Münster, Bad Kreuznach und Mainz bis Frankfurt/Main und zurück. Was ab dem Beginn des Sommerfahrplans 1973 nicht mehr der Fall sein sollte, weil die Französische Staatsbahn SNCF von diesem Zeitpunkt an in den genannten Zügen nur noch Wagen mit elektrischer Heizung einsetzen wollte. Die konnten von den ausschließlich mit Dampfheizung versehenen 220-Maschinen der DB nicht mit Wärme versorgt werden. Diese Maschinen mußten deshalb durch 218-Lokomotiven mit E-Heizung ersetzt werden, was auch im Mai 1973 so geschah. Die 220-Maschinen des Bw Kaiserslautern wurden damals an die Bahnbetriebswerke Lübeck und Hannover abgegeben und die Lokbaureihe 220 verschwand gleichzeitig aus Rheinland-Pfalz und dem Saarland. Im Frühling 1973 war es also höchste Zeit, dort nochmal 220-Betrieb zu erleben, was der Autor dieser Zeilen auch im Verlauf seiner damaligen Osterreise entsprechend tat.

Nebenbei konnte er einen 220-Einsatz sogar ja während seiner Fahrt im Schnellzug „FRANKENLAND“, die den Haupt-Schwerpunkt dieser Reise bildete, erleben. Dieser Schnellzug wurde ja von Würzburg bis Mannheim von einer 220 des Bw Würzburg bei Fahrt des Berichterstatters von (Vorserien-Maschine 220 005 !!) gezogen. Das Gebiet zwischen Main und Neckar blieb aber noch bis 1975 Einsatzgebiet für die Lokbaureihe 220 und wurde für dortiges V-200-Erlebnis noch bis dahin speziell dafür vom Verfasser dieses Berichtes zu einem späteren Zeitpunkt besucht.

Aber auch schon die Anreise nach Hof im Verlauf der Osterreise 1973 führte ihn in Gegenden des Einsatznetzes für die 220-Maschinen des Bw Würzburg.

Diese Reise folgte also auch den Spuren süddeutscher 220-Planeinsätze, deren Ende zum Reisezeitpunkt bereits absehbar waren. Über die gesamte Osterreise 1973, die vom 20. Bis zum 23. April 1973 stattfand, berichtete der Autor dieser Zeilen und „Oster-Reisende“ danach per Brief einem Freund. Dieser Brief, der den Ablauf der o. a. Reise detailliert beschreibt, schließt sich im Original-Manuskript und Original-Text des Jahres 1973 an diese Zeilen an.

Bleibe noch zu erwähnen, daß die „FRANKENLAND-TOUR“ , deren Schilderung nun gleich Teil des folgenden Reiseberichtes ist, am 21.4.1973 in Hof Hbf am dortigen Fahrkartenschalter mit den wünschenden Worten: „Einmal Frankenland komplett bitte – Saarbrücken einfach!“ begann. Prompt wechselte eine entsprechende Fahrkarte (in Pappe !) vom Schalter-Beamten (!) zum Berichterstatter und es folgte sogleich eine sehr schöne und interessante Schnellzugfahrt quer durch Süddeutschland, die im folgenden Bericht in Worten und Bildern noch einmal wach gerufen wird!

Michael Hecht



Das Zuglaufschild des 'FRANKENLAND' für seine Fahrt von Hof nach Saarbrücken im April 1973. Foto: Michael Hecht.



Ich verließ Lübeck am frühen Morgen des Karfreitags um 5.53 Uhr mit dem E 2003 (Zuglok 220 045, Bw Lübeck). In Hamburg Hbf war der Bahnsteig 5 dicht gesäumt von wartenden Menschenmengen. Ich war noch auf der Treppe, als auf Gleis 12 von Altona her der E 19003 nach Soltau-Hannover, bespannt mit der 216 009, einfuhr. Sofort eilte ich nach vorne und machte die ersten Fotos dieser Reise, als 216 009 mit ihrem Zug um 6.49 Uhr aus Hamburg Hbf ausfuhr.

Der Qualm der "Loëlo" hatte sich noch nicht verzogen, als nebenan auf Gleis 11 der D 583 nach Berchtesgaden einfuhr. Ihn wollte ich bis Ansbach benutzen. Ich hatte mir am Montag noch eine Platzkarte besorgt, aber nur noch einen Mittelplatz erwischt. Immer noch besser als zu stehen, dachte ich mir und so suchte ich denn meinen Wagen auf, der in der Mitte lief. Der D 583 wurde von 103 210 (Bw Hamburg-Eidelstedt) gezogen. Über die Fahrt bis Würzburg ist eigentlich nicht viel zu sagen. In Bebra schaute ich kurz zur linken Bahnhofsseite hinüber und wurde dort einige Leute mit Fotoapparaten und Filmkameras gewahr. Weiter vorn rangierte 01 0507.

Pünktlich kamen wir in Würzburg Hbf an und wenige Minuten später ~~früher~~ traf auch der uns gefolgte D 593 (Hamburg - Stuttgart) ein, der von einer 110 angebracht wurde, für die hier allerdings Feierabend war, denn auf der Strecke bis Heilbronn fuhr 220 010 (Bw Würzburg) diesen Zug. Doch vor dem D 593 verließ erst mein D 583 Würzburg. Nach weiteren 53 Minuten Fahrt erreichte ich mit ihm pünktlich um 14.11 Uhr den Bahnhof Ansbach. Hier wollte ich in den E 1655 (Stuttgart - Nürnberg - Bayreuth - Hof) umsteigen, der planmäßig um 14.16 Uhr in Ansbach abfahren sollte. Doch ich war erst wenige Augenblicke aus dem D 583 heraus, als auch schon die Lautsprecherdurchsage kam, daß der E 1655 voraussichtlich 10 Minuten Verspätung haben würde.

Was blieb mir anderes übrig, als noch ein bißchen dem Bahnbetrieb im Bf. Ansbach zuzuschauen. Ganz vorne qualmte eine 050 vor einem Güterzug, an einem der Bahnsteige wurde ein 425 bereitgestellt und aus Richtung Nürnberg traf der D 754 (Nürnberg-Stuttgart mit Kurswagen von Berlin Stadtbahn) ein, dessen Zuglok die 220 033 vom Bw Villingen war. Schließlich kam dann auch mein Eilzug. Vor einer bunt gemischten Wagenkette, bestehend aus drei ym, einem D4üs, einem n, einem 4yg, zwei weiteren n-Wagen und drei alten üe am Schluß lief 220 011 (Bw Würzburg). Ich stieg in den ersten Wagen ein und die 220 begann alsbald, mit ihrem Zug über die (mit Betonmasten) elektrifizierte Strecke Ansbach-Nürnberg zu brummen. In Nürnberg Hbf erfolgte Lokwechsel: 220 011 setzte vom Zug ab und die 216 115 vom Bw Regensburg trat an ihre Stelle. Auch die drei üe am Zugschluß blieben hier in Nürnberg Hbf. Von Nürnberg aus ging es nun weiter über Hersbruck (rechts der Pegnitz) und Pegnitz bis Schnabelwaid. Die Strecke Nürnberg-Schnabelwaid ist landschaftlich sehr schön und auf voller Länge zweigleisig. In Schnabelwaid bog der E 1655 nach links ab und fuhr auf nunmehr eingleisiger Strecke zunächst bis Bayreuth Hbf. Hier verblieben alle weiteren Wagen bis auf die ym und den Packwagenx, so daß E 1655 nur noch aus vier Wagen stand. Weiter ging es dann weiterhin eingleisig bis Neuenmarkt-Wirsberg.

Hier fuhr 216 115 ans andere Ende des Zuges, denn die Züge von Bayreuth nach Hof über Schiefe Ebene müssen ja in Neuenmarkt-Wirsberg gestürzt werden. Auf dem Nachbarbahnsteig stand gerade der E 1794 (Hof-Würzburg-Stuttgart mit Kunswg. nach Tübingen), mit 218 005 als Zuglok. Kurz nachdem er ausgefahren war, verließen auch wir Neuenmarkt-Wirsberg. Ein Blick in den Ringlokschuppen zeigte mir, daß darin neben einigen 260 auch die im Bw Bayreuth beheimatete 245 005 stand. N

Nun befuhr ich zum zweitenmal die Schiefe Ebene, diesmal mit Diesel. Zu bewundern ist immer wieder die Schönheit des Fichtelgebirges. Trotz des ^{typischen} Aprilwetters an diesem Tag sichtete ich zahlreiche Fans mit Fotoapparaten, Filmkameras usw. zu beiden Seiten der Strecke. Einige schossen auch vom E 1655 mit seiner 216 115 Bilder. Während der Fahrt über die Schiefe Ebene schien die Sonne und es sollte auch für den Rest des Tages trocken bleiben. Vorher hatten sich Sonnenschein und Schneeschauer abgelöst und hier im Fichtelgebirge lag an ungünstigen Stellen oder im Unterholz der Wälder sogar teilweise der Schnee recht hoch. In Falls stand einsam ein Pw am Bahnsteig. E 1655 hatte gut die Hälfte des Weges zwischen Neuenm.-Wisberg und Hof zurückgelegt und ich kam gerade aus einem gewissen "Büro" heraus, als ich nach hinten aus dem Wagen herauschaute (ich saß ja jetzt im letzten Wagen) und einen Gegenzug in einer Kurve verschwinden sah, dessen Zuglok eindeutig eine 280 gewesen sein muß. Bei dem Zug handelte es sich um den N 2850, der Hof Hbf um 17.29 verläßt. Man sollte sich diesen Zug auf alle Fälle während des Bundesverbandstages einmal anschauen und ich ziene in Erwägung mit ihm am Freitag, d.1.6. nach Münchberg zu fahren, um dann mit dem E 1649 nach Hof zurückzufahren (dampfbespannt, an Hof Hbf 18.44 Uhr).

Die Verspätung des E 1655 hatte sich im Verlaufe der Fahrt um weitere 10 Minuten erhöht, so daß ich mit ca. 20 Minuten ~~Verspätung~~ s gegen 18 Uhr in Hof Hbf eintraf. Ich stellte zu meiner großen Freude fest, daß die herrlichen bayerischen Signale in Hof Hbf noch nicht verschwunden sind. Zwar ist das neue Dr-Stellwerk, das vor fast drei Jahren bereits im Rohbau stand, fertig, aber seinen Betrieb hat es noch nicht aufgenommen. So tuen die Flügelsignale weiterhin treu ihren Dienst und werden bei Rangierfahrten im Hbf auch weiterhin noch die Weichen per Hand gestellt. Lange dürfte es aber wirklich nicht mehr dauern, dann werden von den noch dunklen Tageslichtsignalen, die vor den Flügelsignalen stehen, die weißen Kreuze verschwinden.

Ich trennte mich zunächst vom schönen Hofer Hbf und ging hinaus auf seinen Vorplatz und weiter Richtung Hotel Posthorn, wo ich vor drei Jahren mit Hans-Joachim und Wolfgang gewohnt hatte. Fast hatte ich die große Tordurchfahrt des Hotels erreicht, als aus ihr ein Eisenbahnfreund heraus auf die Straße bog, der mir bestens von verschiedenen Sonderfahrten her bekannt war und in Hameln wohnt. Er war zusammen mit einem Freund aus Holzwinden per Auto gekommen und die beiden dürftest Du als "Nebenherfahrer" bei Sonderfahrten auch kennen. Nun, von ihm erfuhr ich, daß das "Posthorn" vollkommen ausgebucht war. Man erwartete dort noch am selben Abend u.a. 22 englische Eisenbahnfreunde. Wir versuchten unser Glück daraufhin im Hotel "Burghof" in der Bahnhofstraße und siehe da, dort waren noch Zimmer frei. So bekam ich ein schönes und preiswertes Einzelzimmer.

Nach einer Verschnaufpause begab ich mich am Abend nochmal zum nahen Hauptbahnhof. Dort traf um 20.29 Uhr zunächst der D 751 (Strasbourg-Karlsruhe-Stuttgart-Nürnberg-Markredwitz-Hof) ein, der von 218 011 (Bw Regensburg) angebracht wurde. Ich hatte gehofft, daß wenigstens dieser Zug von einer 220 gezogen würde. Wie man mir aber am nächsten Tag im Bw sagte, kommen seit etwa 1 1/2 Jahren überhaupt keine 220 mehr nach Hof. Die Züge von Stuttgart-Crailsheim her wechseln in Nürnberg Hbf die Lok. Ein Eisenbahner im Bw sagte mir allerdings, daß das Bw Hof 220 bekommen soll; nur wußte er den Zeitpunkt nicht !?!

Vom D 751 ging ich zum E 1790 nach Würzburg hinüber, der mit 001 180 bespannt war und um 20.35 Uhr ausfuhr. Klar, daß ich nicht der einzige war, der sich diese Ausfahrt anschaute. Auch hier waren wieder Engländer anwesend. Ich spazierte dann noch ein wenig durch die Stadt und beschloß den Abend mit einem guten Essen in einem China-Restaurant.

Am nächsten Morgen, dem Ostersonntag, zeigte mir ein Blick durch den Vorhang, daß draußen die Sonne schien. Also flugs gewaschen, angezogen und zum Frühstück hinunter. Ich hatte gerade mit dem Frühstück begonnen, als auch die beiden Freunde aus Hameln/Holzwinden erschienen, um zu frühstücken. Die kamen allerdings schon vom Hbf und hatten dort ein gerade eine Ausfahrt gefilmt. Nach dem guten Frühstück bezahlte ich mein Zimmer, stellte meine Tasche in einem Schließfach ab und ging dann ins Bw. Hier unterschrieb ich zunächst mal den bekannten Vertrag. Dann schaute ich etwas um, wobei ich natürlich nicht der einzige war. Der erste der beiden Ringlokschuppen ist zur Hälfte abgerissen; hier entsteht ein Verwaltungsgebäude. Trotz der Baustelle sind hier jedoch auch noch Lokomotiven abgestellt. Zumeist waren es an diesem Tag jedoch Diesellokomotiven, unter denen die vor Sauberkeit blitzende 218 285 hervorstach. Neben ihr stand ein C-gekuppeltes Dampflokgetüm mit der Betriebsnummer 3. Weitere Schilder läßen die Firma Südzucker als früheren oder jetzigen Eigentümer erkennen. Im übrigen war an die Führerhausseiten mit Kreide geschrieben:

15 km/Std.
Bauj. 1931
Druckluftbremse
Fabr.Nr. 10672
Hanomag
089 003-8
01.06.1968

Und an einer Seite stand noch: BD Hof
Bw Hof.

Sollte diese Maschine für die geplante Museumsbahn von Hof aus bestimmt sein? Sonst sah an diesem Schuppen an Dampflokotiven nur noch die 086 171.

Ich begab mich daher zum anderen Schuppen und kam hier gerade zur rechten Zeit: 001 008 wurde auf der Drehscheibe gedreht und fuhr in den Schuppen. Da klickten natürlich viele Fotoapparate und surrten die Filmkameras. Alle wollten die alte Dame im Bilde festhalten. Gleich neben der Drehscheibe stand 001 211. Sie war just z-gestellt worden.

Wie viele andere begab auch ich mich nun in den Schuppen, der voll von Dampfmaschinen stand. Im einzelnen waren es: 001 168, 001 008, 053 087, 052 450, 051 889, 001 088, 001 150, 052 281, 053 010, 052 945, 050 098, 052 475 und 052 213, dazwischen noch einige 211. Draußen standen noch eine weitere 086, eine weitere 001 und verschiedene 050. Ich begab mich gerade wieder vorne zum ersten Schuppen, als vom Hbf her das V-Lok-Doppelgespann 218 001 und 218 154 ins Bw fuhr. Mit einer gewissen Genugtuung registrierte ich, daß auch diese Maschinen fleißig fotografiert wurden. Schließlich setzte sich auch 218 285 in Bewegung.

Leider verändert sich das Bw Hof in der kommenden Zeit sehr. Auch hier hält das moderne Zeitalter Einzug. Zunächst wird jetzt der letzte Teil des ersten Ringschuppens abgerissen, später soll auch der andere folgen. Eine moderne Rechteckhalle mit Schiebebühne wird an ihre Stellen treten. Das Dampfzeitalter geht auch in Hof mit Riesenschritten seinem Ende zu. Nun, wenn die 001 verschwunden sind, werden ja wohl wenigstens einige 050 und 086 in Hof verbleiben. Allerdings dürften für sie nicht mehr die Eisenbahnfreunde aus Großbritannien und Japan extra nach Hof anreisen. Es ist eigentlich schade, daß mit den 001 auch ein Kapitel in der Geschichte des Eisenbahnhobbys zu Ende geht. Wer zählt die Eisenbahnfreunde, die in den letzten Jahren nach Hof kamen, um dort Dampflokluft zu schnuppern. Wieviel Meter würde es wohl ergeben, wenn man alle Filme aneinanderlegt, die von Eisenbahnfreunden in Hof verknüpft wurden. Doch eines steht fest: Trotz Ende der 001-Ära; der Name Hof wird weiterhin fest mit dem Begriff Eisenbahnfreunde verbunden bleiben.

Nach meinem Besuch im Bw ging ich noch über die Fußgängerbrücke (Luftsteg genannt), die den Hofer Haupt- und Güterbahnhof überspannt hinüber in den Stadtteil Anspann und schaute mit von außen den Gasthof an, in welchem wir während des Bundesverbändertages wohnen werden. Nun, ich hoffe wir bekommen nicht gerade ein Zimmer zur Straße, denn die ist offensichtlich stark befahren. Nach dieser Inspektion aß ich in der Gaststätte im Hof Mittag und begab mich dann noch ein wenig auf die Bahnsteige, wo um 12.10 Uhr der ebenfalls dampfbespannte D 854 nach Würzburg ausfuhr. Eine 260 stellte dann auch schon bald die Wagengruppe des E 658 und E 852 auf Gleis 4 bereit. Es handelte sich um einen Büm und einen ABüm nach Würzburg, einen Büm und einen ABüm nach Saarbrücken sowie drei weitere um nach Nürnberg. Also fahren ab Hof nur zwei Wagen nach Saarbrücken, die auch als "Frankenland" beschildert sind. Zwar fährt E 658/E 852 eigentlich vom Gleis 6 ab, aber die Wagengruppe steht bis zur Ankunft des D 146 von Görnitz zunächst auf Gleis 4, wo der Bahnsteiganzeiger "Nicht einsteigen" anzeigte. Der Schaffner hatte jedoch nichts dagegen, daß man schon am Gleis 4 einstieg und so suchte ich mir denn, nachdem ich meine Tasche geholt hatte, zunächst ein "stationäres Quartier" im Büm nach Saarbrücken. Vorne rangierte sich inzwischen schon die erste der beiden Lokomotiven, die E 658/E 852 bis Bamberg befördern sollten, die 001 180, an den Zug. Sie sollte also als Zuglok fungieren. Aber auch die Vorspannlok ließ nicht mehr lange auf sich warten. Als willkommener Kontrast zur Neubaukessel-Lok 001 180, war es die Altbaukessel-Lok 001 008. Obendrein hatte das Personal dieser schönen Maschine die Nummernschilder mit Kreide weiß umrandet, was von weitem recht echt aussah. Wer kann da nicht verstehen, daß die Auslöser der vielen Fotoapparate der vielen Fans, die sich inzwischen versammelt hatten, immer wieder klickten.

Vor dem Münchner Zugteil des D 146 (nun D 499) nebenan standen übrigens 218 001 und 218 154. Schließlich fuhr dann D 146 aus Richtung Gutenfürst ein, bespannt mit 118 299 vom Bw Reichenbach. Die DR-Lok setzte mit einem Postwagen vom Zuge ab und 001 008/001 180 rangierten mit ihren Wagen an die drei DR-Kurswagen Görlitz-Nürnberg-Stuttgart. Nun war E 658/E 852 komplett. Die Münchner Wagen wurden an den Teil Hof-München des D 146/499 mit 218 001 und 218 154 rangiert.

Schließlich begann ~~XXXX~~ E 658/852 seine Fahrt. Ich suchte mir einen Platz im ersten Wagen, wo noch mehr Eisenbahnfreunde anzutreffen waren. Kräftig zogen die beiden Maschinen an und draußen waren die zahlreichen Fans dabei, dieses Schauspiel auf dem Film zu bannen. Herrlich war es, den beiden arbeitenden Maschinen in der Kurve Richtg. Hof-Moschendorf zuzuschauen. In Oberkotzau wurde dann zur Schiefen Ebene abgebogen. Ein Blick nach hinten zeigte, daß man auch dort beschäftigt war, eine Foto oder eine Filmszene von den beiden herrlichen Lokomotiven aus dem Zug heraus zu machen.

Aber die Zahl der Eisenbahnfreunde im Zug selbst stand in keinem Verhältnis zu der Zahl der Eisenbahnfreunde, die entlang der Strecke an diesem Tag standen. Kaum ein Abschnitt, in dem nicht irgendwo ein Fotograf stand und oft genug standen sie auch in ganzen Gruppen wie bei Sonderfahrten. Nun, es ist schon ein einzigartiges Bild, wenn der FRANKENLAND mit seinen beiden Maschinen durch die Landschaft donnert, der er seinen Namen verdankt. In Münchberg wiederum eine sehr schöne Anfahrt und weiter stampften 001 008 und 001 180 mit ihrer Wagenkette vorbei an den schönen Wäldern des Fichtelgebirges und vorbei an vielen, vielen Eisenbahnfreunden. Viel zu schnell war Neuenmarkt-Wirsberg erreicht. Der größte Teil der Eisenbahnfreunde stieg ~~hier~~ hier aus. Bei der Ausfahrt stand wieder eine größere Gruppe zum Filmen und Fotografieren bzw. für Tonbandaufnahmen bereit.

Auch hinter Neuenm.-Wirsberg standen noch immer wieder Eisenbahnfreunde in der Landschaft, um dem Zug aufzunehmen. Ich hatte mich jetzt wieder in meinen Büm Hof-Saarbrücken zurückgezogen, der sich bei den Halten in Kulmbach und Burgkunstadt mehr und mehr ~~mit~~ füllte. In Lichtenfeld erreichten wir dann die Strecke Nürnberg-Ludwigsstadt. Bei 001 180 wurde hier das Personal gewechselt. Unter Fahrdraht und an schönen alten Fahrleitungsmasten vorbei ging es nun auf gerader Strecke Bamberg entgegen. Die beiden 001 legten sich nun noch mehr ins Zeug und zeigten so richtig, was noch in ihnen steckt. Doch dann war Bamberg erreicht. Auf dem Nebengleis wartete bereits 110 448 (Bw Nürnberg) mit drei weiteren um Bamberg-Saarbrücken. Nachdem die Wagen nach Nürnberg abgetrennt worden waren, fuhren 001 008 und 001 180 mit dem übrigen Zugteil ein Stück vor ins Gleisvorfeld. Dort wurde schon 001 008 abgekuppelt und 001 180 drückte allein die vier Wagen an die drei um mit der 110 448 als neuer Zuglok bis Würzburg. Nun hatte auch 001 180 ihre Arbeit getan. Vor den E 852 nach Nürnberg setzte sich übrigens 118 041 und fuhr bald mit ihm ab. Auch wir verließen kurz darauf mit ca. 10 Minuten Verspätung Bamberg. Die Strecke Bamberg-Würzburg ist übrigens mit Betonmasten elektrifiziert. Nun, sonst ist Dir diese Strecke ja bekannt und ich kann mir weitere Worte sparen.

In Würzburg mußte ja wieder Kopf gemacht werden. Ein "Shunter" zog zunächst die beiden Wagen, die hier in Würzburg endeten, ab und als neue Zuglok bis Mannheim setzte sich - zu meiner Freude- 220 005 vor den Zug. Die Ausfahrt verzögerte sich, weil man offensichtlich die Ankunft des D 592 von Stuttgart abwartete. Schließlich kam dieser verspätete Zug, der weiter nach Hamburg-Altona fuhr, mit 051 441 (Bw Heilbronn) als Zuglok. Wahrscheinl. war die sonst übliche V-Lok ausgefallen.

Nun setzte sich 220 005 mit ihren fünf Wagen (ab Würzburg fährt der Frankenland als D 658) in Bewegung. In Lauda wurde kurz gehalten. Nächster Halt war dann Neckarelz. In Osterburcken hängen bereits die Fahrleitungen, denn zwischen Heilbronn und Osterburcken kann ja ~~der~~ Eintritt des Sommerfahrplans elektrisch gefahren werden. Wir bogen hier nach Neckarelz ab. Die zweigleisige Strecke Osterburcken-Neckarelz hat übrigens "Reichsbahn-Charakter": Schienenstöße in kurzen Abständen, Eisenschwellen mit einfachen Verflansungen und ein teilweise tolles Spektakel lassen den Eindruck entstehen, die Zeit sei hier stehen geblieben. Derartiges ist man von Hauptstrecken der Bundesbahn gar nicht mehr gewohnt. Auf Schienenstößen klapperten wir in die Einfahrt des Bahnhofs Neckarelz hinein. Von links kam die frisch elektrifizierte Strecke von Heilbronn/Bad Friedrichshall-Jagstfeld. Im Bahnhof selbst stand nebenan gerade der E 2184 (Heilbronn-Neckarelz-Seckach-Miltenberg), der aus einer n-Wagen-Wendezugeneinheit und einer 212 bestand. Ab Neckarelz brummte 220 005 nun unter Fahrdraht und wieder auf ausgezeichnetem Gleis. Die Fahrt ging nun durchs Neckartal Heidelberg entgegen. Ubrigens pfeift 220 005 wie eine Ellok, wie ich bei der Einfahrt in die zahlreichen Tunnel feststellen konnte.

Pünktlich war dann Heidelberg Hbf erreicht. Richtung Neckarelz wartete der E 1561 (Ludwigshafen/Rh-Stuttgart) mit 220 002 auf Ausfahrt. Pünktlich fuhren wir auch wieder in Heidelberg Hbf ab. Die alte 220er-Dame brauste nun wie der Blitz über die Rennstrecke Heidelberg-Mannheim. Auch sie konnte hier beweisen, was noch in ihr steckt. In Mannheim Hbf verließ 220 005 den D 658 und seine letzte Lok für heute, die 110 194 von Bw Offenburg, übernahm die weitere Beförderung. Über Ludwigshafen/Rh, Neustadt/Weinstr. und Kaiserslautern ging es bei inzwischen hereinbrechender Dunkelheit dem Saarland entgegen. Schließlich war Homburg/Saar erreicht und nach weiterem 31 km Fahrt Saarbrücken Hbf. Wenige Minuten nach Ankunft des D 658 in Saarbrücken Hbf traf auf einem der Nachbargleise der E 1096 von Strasbourg über Sarreguemines ein, der aus französischen Eilzugwagen bestand und auch von einer ~~franz~~ SNCF-Diesellok, der ~~XX~~ B'B'-Lok 67524 (EUROFIMA) gezogen wurde.

Nachdem ich mir diesen Zug angeschaut hatte, ging ich hinunter ins Empfangsgebäude. Saarbrücken Hbf ist ein eigenartiger Bahnhof. Kommt man von der Stadtseite, so betritt man ein sehr modernes Empfangsgebäude, das ein wenig an Braunschweig Hbf erinnert. Dahinter schließen sich jedoch Bahnsteigtunnel an, die alles andere als modern zu nennen sind. Auch die Bahnsteige selbst wirken etwas altmodisch. Ein düster wirkendes Inselgebäude, das die Bahnsteige in zwei Hälften teilt (wie ich hörte, aber bald abgerissen werden soll) tut ein übriges. Eine Bahnsteighalle besitzt Saarbrücken Hbf leider auch nicht. Der ganze Bahnhof liegt in einer Kurve. Neben Durchgangsbahnsteigen gibt es noch Kopfbahnsteige. Die Bahnsteiggleise besitzen auffallend viele Schienenstöße. Unmittelbar an den Personenbahnhof schließt sich an der Seite das Bw an, in dem es tüchtig qualmt und raucht. Überhaupt sieht man in Saarbrücken Hbf ja sehr viele Tfz.-Baureihen. Die Gegend um den Hbf ist ebenfalls nicht sehr lukrativ. Alte Häuser auf der einen Seite, kahle Flächen mit Paracken auf der anderen Seite. Dahinter schließt sich die Innenstadt mit sehr vielen modernen Bauten an. Ich suchte mir ein Hotel und kam schließlich im Hotel "Kolpinghaus" unter.

Der Preis für eine Übernachtung im Einzelzimmer war recht sozial (15,-- DM ohne Frühstück).

Am nächsten Morgen war ich wieder früh auf den Beinen und wanderte bei herrlichem Wetter durch menschenleere Straßen bald zum Hbf. Dort bestieg ich den E 1933 (Saarbrücken-Mainz), bespannt mit 141 116 (Bw Saarbrücken). Dieser Zug brachte mich nach Neunkirchen. Die Strecke Saarbrücken - Neunkirchen ist übrigens nicht verschweißt; ich vermute, das liegt an den vielen Bergwerksstollen unter der Erde. Pünktlich war der Zug in Neunkirchen Hbf. Ich gab mich sofort hinauf auf die Konrad-Adenauer-Brücke, wo ich die Endstelle der Straßenbahn gewahr wurde. Die beiden Normalspurgleise enden hier stumpf in der Mitte der Straße und sind durch zwei Parallelweichen verbunden, von denen zum Umsetzen allerdings offensichtlich meist nur die eine gebraucht wird. Zu beiden Seiten der Gleise befinden sich Haltestelleninseln, die allerdings menschenleer waren. Schon hegte ich die Befürchtung, daß die Straßenbahn vielleicht sonntagsmorgens gar nicht fährt, aber ein Blick auf den Fahrplan zeigte mir, daß um 9.03 Uhr ein Wagen abfahren sollte und jetzt war es etwas 8.55 Uhr. Und dann näherte er sich auch schon und fuhr über besagte Parallelweiche ins Gegengleis. Es war der Tw 5, noch beschildert mit "Hpt. Bahnhof".

Bekanntlich und hier nur zur Erinnerung erwähnt, besitzt die Neunkircher Straßenbahn AG außer einem Arbeitswagen die Tw 1,2,3,4,5,6 und 8 (Tw 7 ist wegen eines Unfalls ausgemustert worden). Bei diesen sieben Tw handelt es sich sämtlich um die bekannten GT 4. Die Wagen besitzen in Neunkirchen die Farbe creme mit hellgrünen Streifen, also den deutschen Einheitsanstrich. Auch die Betriebsnummern sind grün, jedoch mit roten Schattierungen, was das Bild ein wenig farbenfroher macht. Die Beschilderung geschieht in ~~der~~ Positivschrift und zwar an der Seite und an den Stirnseiten mit Rollband. An der Seite wird

einfach ~~2 Haupt~~ ~~2 Hauptbahnhof~~
" 2 Steinwald - Hpt. Bahnhof "
Schlachthof

angezeigt. Die Stirnseiten zeigen das Einzelziel, also "Hpt. Bahnhof", "Schlachthof" oder "Steinwald". Insgesamt sind folgende Ziele bzw. Fahrtarten auf dem Rollband vorhanden:

- 1 Hpt. Bahnhof
- 2 Steinwald
- 3 Scheile
- 4 Stummplatz
- 5 Postamt
- 6 Schlachthof
- 7 Spiessen
- 8 Depot
- 9 E-Wagen
- 10 Sonderfahrt

Die Fahrzeuge sind Zweirichtungswagen und besitzen an beiden Seiten je einen Führerstand. Der Fahrschalter ist eine Kurhel. Für die eingleisigen Abschnitte ist eine Klapptafel vorhanden, die auf gelbem Grund einen grünen Rand und ein grünes Dreieck in der Mitte ("Es folgt ein zweiter Zug") zeigt.

Die Tw werden in Neunkirchen im Schaffnerbetrieb mit hinten sitzendem Schaffner gefahren (zu allen Tageszeiten). Daher befindet sich an

beiden Seiten je einem Führerstandseite jeweils ~~an~~ ein Schaffnerplatz; der Schaffner sitzt aber bei der Fahrt auf der jeweils nicht besetzten Führerstandseite (Fahrgastfluß von hinten nach vorne). Der Fahrgastraum selbst besitzt Durofolbestuhlung in Abteilanordnung mit kleinen Tischchen. Dem Fahrgast ist es möglich, sich von innen die mittleren Ausstiegtüren selbst zu öffnen. In Neunkirchen gibt es einen Stufentarif. Die Strecke Hbf. - Steinwald kostet DM 1,10. Zu diesem Zweck zieht der Schaffner aus einem Gerät, das ein wenig an die Zahlboxen in der DDR erinnert, elf Abschnitte (je -,10 DM) heraus und versieht sie mit einem Stempel. Ich habe Dir einen dieser kuriosen Fahrscheine mitgeschickt.

Um 9.03 Uhr fuhr Tw 5 also ab und bog zunächst in zwei weite Kurven, die gleich ein nicht unbedeutendes Gefälle aufwiesen. Hinter diesen Kurven kam von links die eingleisige Strecke vom ~~St~~ Schlachthof bzw. Betriebshof her. Nun ging es fast unter ständiger Steigung bzw. ständigem Gefälle weiter. Ganz ~~Neu~~ Neunkirchen ist ein einziges Berg- und Talfahren und das muß natürlich die Straßenbahn mitmachen. Zum Glück, kann man wohl sagen, denn wegen der beträchtlichen Steigungen, besonders an einer Stelle, ist es schier unmöglich, auf der Linie 2 Busse einzusetzen. Sonst wäre dieser kleine Betrieb wohl längst verschwunden. Das letzte Stück bis zur Endstelle Steinwald ist eingleisig in linker Seitenlage, aber nicht auf eigenem Fahrkörper. Weichen und ein Umsetzgleis gibt es an der Endstelle Steinwald nicht; sie sind auch nicht notwendig, da es ja keine Beiwagen gibt.

Der nächste Tw zum Schlachthof sollte in 20 Minuten fahren und so wartete ich. Die Gesamtfahrzeit Hbf. - Steinwald bzw. Schlachthof - Steinwald beträgt etwa 15 Minuten. Gefahren wird zwischen Hbf und Steinwald montags bis freitag in der HVZ alle 10 Minuten, sonst alle 20 Minuten, zwischen Schlachthof und Steinwald dagegen nur alle 30 Minuten. Abends, Samstagmorgen sowie an Sonn- und Feiertagen wird zwischen Hbf und Steinwald und Schlachthof und Steinwald ~~x~~ jeweils alle 40 Minuten gefahren. Der letzte Tw fährt an allen Tagen um 0.21 Uhr ab Steinwald zur Halle.

Schon war der Tw 4 vom Schlachthof her am Steinwald angekommen. Tw 4 und 5 waren die einzigen Straßenbahnwagen, die an diesem Morgen in Neunkirchen eingesetzt waren; Tw 4 auf den Kursen zum Schlachthof, Tw 5 auf denen zum Hauptbahnhof. So ging es denn um 9.40 Uhr wieder los. Ubrigens verwendet die Neunkircher Straßenbahn teilweise Fahrleitungsmasten nach Bundesbahnmuster. Auch die Fahrleitung ist auf den letzten Stücken zum Steinwald bzw. zum Schlachthof eisenbahnähnlich. An der Verzweigungsstelle bogen wir nach rechts ab Richtung Schlachthof. Die Strecke ist eingleisig. Früher befand sich gleich hinter der Verzweigung eine Ausweiche, die aber jetzt stillgelegt ist (Weichen ausgebaut). Bald kommt dann auch rechts der Betriebshof, in den man sowohl aus Richtg. Innenstadt als auch vom Schlachthof her einfahren kann. Leider waren die recht modernen Hallen an diesem Ostermorgen verschlossen; kein einziges Fahrzeug, nicht mal ein Bus stand draußen. Ab Betriebshof verläuft die Strecke weiter auf eigenem Bahnkörper (dem einzigen in ganz Neunkirchen), der links an der Seite liegt. Die Endstelle Schlachthof weist ebenfalls keine Weichen oder Umsetzgleise auf; sie ähnelt etwas der am Steinwald. Der Gleiszustand ist als mittelmäßig zu bezeichnen.

Ich ging zu Fuß zurück in die Innenstadt ^{u.} machte noch Fotos an der Steilstraße in der Hüttenbergstraße. Im Omnibusverkehr sah ich übrigens ausschließlich in weiß-creme gehaltene alte MAN 750, noch mit einfachem Einstieg vornex (Einmannbetrieb). Schließlich begab ich mich wieder zum Hauptbahnhof.

Außer dem Straßenbahnbetrieb gibt es in Neunkirchen eigentlich nicht viel Sehenswertes. Das Bild der Stadt wird z.T. durch die hier ansässige Eisenhüttenindustrie geprägt. Alte, schmutzige Häuser und düstere Gänge sind häufig anzutreffen.

Um 12.08 Uhr verließ ich Neunkirchen wieder mit dem E 1543 (Saarbrücken-Frankfurt/M.), der von der 216 014 (Bw Kaiserslautern) gezogen wurde und aus drei n-Wagen, einem ym und einem DMie bestand. Bis Türkismühle fahren wir noch unter Fahrdraht. Aber während der Eilzug am Morgen bis Türkismühle noch elektrisch fuhr, wurde der E 1543 gleich von Saarbrücken aus ohne Umspannen bis Bingerbrück mit Diesel gefahren. Hinter Türkismühle begann die Fahrt durch das urwüchsige und wilde Nahetal mit seinen Felsen, vorbei an Orten und Städten wie Kirn oder Idar-Oberstein. Die Strecke durchs Nahetal ist zweigleisig und gut ausgebaut. Um 14.00 Uhr war Bingerbrück erreicht. Der Zug wurde hier ohnehin gestürzt und so setzte die 216 ab und ans andere Ende setzte sich 141 261 (Bw Mainz). Weiter ging es nun über die linksrheinische Hauptstrecke bis Mainz Hbf.

In Mainz befuhr ich die Straßenbahnlinie 11; zur Befahrung der 8 reichte die Zeit leider nicht mehr. So hat man einen Grund, Mainz irgendwann nochmal zu besuchen. Auf beiden Linien waren Zweirichtungs-Gelenk-Tw im Einsatz. Der Anstrich der Busse erinnert etwas an die Lübecker LVG-Busse. Fahrpläne waren leider weder in Neunkirchen noch in Mainz aufzutreiben.

Pünktlich um 17.05 Uhr kam der D 258 (Frankfurt/M. - Paris Est) in Mainz Hbf an. Ihn wollte ich für die Rückfahrt nach Saarbrücken benutzen. Vor fünf silbernen französischen Schnellzugwagen und einem deutschen Schnellzugwagen (letzterer nur bis Saarbrücken) fuhr 220 031 (Bw Kaiserslautern). Ich suchte mir einen Platz in einem der "Franzosen". Über Bad Kreuznach ging es nun bis Kaiserslautern Hbf. Dort wurde 220 031 abgekuppelt und im Hintergrund stand schon 181 103 (Bw Saarbrücken) bereit, um D 258 zu übernehmen. Bald war ich dann auch wieder in Saarbrücken. Die 181 blieb ab Saarbrücken natürlich weiterhin vorn Zug; bis Forbach oder Metz, wobei letzteres wahrscheinlicher ist.

Am nächsten Morgen schlief ich etwas länger. Dann packte ich meine Sachen, begab mich zum Hbf und schloß meine Tasche ein. Bis zur Abfahrt meines Zuges waren noch etwa 2 Stunden Zeit. Ich schaute mich noch etwas auf dem Hauptbahnhof um. Dort stand an einem der Kopfbahnsteige ein mehrteiliger französischer Dieseltriebwagen. Diese fahren von Saarbrücken aus Richtung Metz und Sarreguemines. Aber auch verschiedene deutsche Dieseltriebwagen kann man in Saarbrücken Hbf bewundern. So hatte ich am Vortag hier den 614 001/002 gesehen (als Nt 4041 nach Hanweiler) und heute, am Ostermontag, kam ein 634 als Dt 552 "Moselland" von Koblenz an. Auch 216 (Bw Trier und Kaiserslautern) und 220 (Bw Kaiserslautern) kann man hier in Saarbrücken Hbf sehen und 023 sowie 050-053 sorgen für Dampflokqualm. Leider hat ja Saarbrücken auch keine Straßenbahn mehr. Geblieben ist der Name "Strassenbahnen im Saartal AG", heute ein großes Omnibusunternehmen, das aber nur MAN 750 (Metrobusse und Container) einsetzt. Die Farbe der Busse ist weiß-blau.

Ich aß dann in der Hauptbahnhofsgaststätte Mittag und bezog mich rechtzeitig zur Ankunft des D 259 von Paris auf dem Bahnsteig, denn diesen Zug wollte ich bis Frankfurt benutzen. Pünktlich kam er dann auch an. 181 103 war es wieder, die ihn anbrachte. Sie fuhr auf ein Nebengleis und ein "Shunter" rangierte drei um vor die fünf SNCF-Wagen. Ich erwischte in den hinzugestellten, leeren Wagen einen guten Platz. Nun setzte sich wieder 181 103 vor den Zug und um 12.03 Uhr verließ sie mit D 259 Saarbrücken Hbf. Bis Kaiserslautern wurde noch in Homburg und Landstuhl gehalten. In Kaiserslautern Hbf war dann wieder Lokwechsel. 181 103 setzte ab und 220 030 (Bw Kaiserslautern) übernahm den D 259, um ihn bis Frankfurt zu fahren. Wiederum ging es über Bad Kreuznach und ab Gau Algesheim brumte 220 030 unter Fahrmarke weiter über Mainz bis Frankfurt/M. Hbf, der mehr als pünktlich (nämlich 2 Minuten früher) erreicht wurde.

Ich ging hinüber zu dem Gleis, auf dem D 376 (HISPANIA-EXPRESS) abfahren sollte. Unzählige Reisende warteten auf diesen Zug, der dann auch bald kam. Ich erwischte ganz vorne noch einen Gangplatz, der ab Frankfurt nicht mit Platzkarte belegt war. So fuhr ich recht bequem bis Hamburg (Zuglok 103 115, Bw Frankfurt/M.) und von dort das letzte Stück im E 2038 (geschoben vom 220 044) bis Lübeck Hbf.

FAZIT einer Osterreise (auch) nach 45 Jahren

Schon am Ende der eben geschilderten Osterreise, die ich im April 1973 ganz alleine durchführte, beurteilte ich diese Reise als sehr schöne und interessante Tour mit vielen bleibenden Eindrücken vom Betrieb auf süddeutschen Gleisen des Frühlings von 1973.

In der zeitlichen Rückschau genau 45 Jahre später, im Frühling von 2018, haben diese Eindrücke natürlich in aktueller Zeit noch mehr Wert und Bedeutung; denn viel hat sich auf den o. a. Gleisen und im Bahnbetrieb damaliger Zeit verändert.

Dampflokbetrieb gibt es heute nur noch auf Museumsbahnen und vor nostalgischen Sonderzügen. Der Einsatz von Diesellokomotiven im planmäßigen Reisezugverkehr ist im gesamten Gebiet der beschriebenen Reise inzwischen fast völlig eingestellt. Nur noch nach Hof kommen (und das auch nur von Regensburg) noch Dieselmotoren vor den 'alex'-Zügen. Und das sind dann Euro-Runner-Lokomotiven; denn die Zeit der DB-218 ist in Hof längst zu Ende gegangen. Über die Strecke der 'Schiefer Ebene' brummen heute 612-Dieseltriebzüge und von Osten her (Sachsen) fährt man nach Hof sogar in unserer Zeit elektrisch! Auch im gesamten Gebiet zwischen Hof und Saarbrücken ist der Diesellokeinsatz im Regel-Reisezugverkehr komplett Geschichte. Die letzten 220-Leistungen endeten hier bereits wenige Jahre nach der beschriebenen Reise und auch in Kaiserslautern und Umgebung trifft man längst keine 218-Maschinen mehr an, die ja 1973 die V-200-Kolleginnen hier ablösten.

Die beschriebenen und benutzten Züge der o. a. Reise existieren seit vielen Jahren ebenfalls nicht mehr. Vom äußersten Nordosten in den Südwesten der bundesrepublikanischen Südregion in einem Plan-Reisezug durchgehend und umsteigefrei zu reisen, ist aktuell unmöglich und dürfte auch in der Zukunft nicht realisierbar sein. Zahlreiche Umsteigevorgänge sind heute für eine derartige Reise notwendig und auf vielen der dabei im April 1973 bereisten Strecken fahren heute keinerlei Züge des Fern-Reisezugverkehrs mehr.

Von Hof bis Bamberg, von Bamberg bis Würzburg und von Würzburg bis Mannheim sind Fern-Reisezüge heute absolute Fehlanzeige. Hier muß man in unseren Tagen die Triebzüge des jeweiligen Regionalverkehrs benutzen. Der Fern-Reisezugverkehr zwischen Paris und Frankfurt/M. wird heute in seinem deutschen Teil von Saarbrücken bis Frankfurt/M. und umgek. ausschließlich über Mannheim abgewickelt und die meisten der Paris-Frankfurt-Züge sind TGV- (THALYS-) Schnellfahr-Triebzüge der französischen SNCF; unterstützt von wenigen ICE-Zügen d. DB. Die 1973 teilweise noch ab Kaiserslautern über Mainz nach Frankfurt/M. und umgek. geführten Reisezüge Paris-Frankfurt-Paris (damals alle lokbespannt !) wurden später sämtlich auf die durchgehend elektrifizierte Strecke Saarbrücken-Kaiserslautern-Neustadt/Weinstr.-Mannheim verlegt, wo auch schon 1973 einige der o. a. Reisezüge rollten. Auf der Strecke Kaiserslautern-Bad Münster-Bad Kreuznach-Mainz fahren im Regel-Personenverkehr nur noch Regionalzüge, die sämtlich aus Dieseltriebzügen des Unternehmens 'vlexx' bestehen. Lokbespannte Reisezüge zwischen Seine-Metropole und Main-Metropole sowie umgekehrt gibt es nicht mehr. Saarbrücken wird immerhin noch von einigen lokbespannten IC-Zügen des DB-Binnenverkehrs erreicht. Die werden von 101-Maschinen befördert. Der Einsatz von 103- und 110-Maschinen in und um Saarbrücken ist lange Historie. Selbst die einst hier alltäglichen und für den Frankreich-Einsatz beschafften Zweisystem-Elektromaschinen der Baureihe 181 sind in der Hauptstadt des Saarlandes nur noch selten zu sehen.

Die Straßenbahn in Neunkirchen an der Saar gibt es schon seit 40 Jahren nicht mehr. Am 10.6.1978 stellte sie (als damals kleinster Straßenbahnbetrieb in der seinerzeitigen Bundesrepublik !) ihren Betrieb ein, nachdem es im Kraftfahrzeugbau möglich geworden war, Omnibusse zu liefern, die auch die Steilstrecke mühelos bewältigten, die bis zum Juni 1978 das Überleben des kleinen, zuletzt nur noch knapp sechs Kilometer Gleis umfassenden Straßenbahnbetriebes in Neunkirchen sicherte. Zwei seiner Triebwagen überdauerten sogar die Stilllegung dieses Betriebes: Einer im Hannoverschen Straßenbahn-Museum in Sehnde, der andere sogar in Neunkirchen selbst, wo er nach 1978 lange im Zoo abgestellt war. Heute steht dieser Triebwagen auf d. Betriebsgelände der Neunkircher Verkehrs AG, die jetzt den Linienbusbetrieb in der o. a. Saarstadt mit 50 eigenen und 20 angemieteten Fahrzeugen auf einem insges. 270 km langen Liniennetz durchführt.

Während in Neunkirchen die Straßenbahn 1978 (leider) verschwand, erwachte sie in Saarbrücken in den 1990er Jahren zu neuem Leben. In der Saarland-Hauptstadt entstand damals ein neuer Straßenbahnbetrieb, dessen Züge heute sogar wie in Karlsruhe auf Eisenbahngleisen ins Umland von Saarbrücken hinein fahren. Das sogar bis in benachbarte Frankreich ! An all das dachte hier 1973 noch niemand. Die Stilllegung von Saarbückens erster Straßenbahn lag ja erst gerade acht Jahre zurück.

In Mainz fährt die Straßenbahn nach wie vor. Das einst recht kleine Streckennetz ist hier erst unlängst erweitert worden und für die Zukunft steht der Bau einer Strecke bis ins benachbarte Wiesbaden bevor, durch die zum ersten Mal seit 1955 auch wieder durch Hessen's Landeshauptstadt Straßenbahnen rollen werden.

Aus heutiger Sicht bin ich noch mehr darüber froh, die Osterreise des Jahres 1973 in der geschilderten Form durchgeführt zu haben. Und auch über die vielen erlebten Bilder und Szenarien dieser Reise, die auch 1973 vielfach in Fotos festgehalten wurde. In der Rückschau ärgert man sich aber doch darüber, daß man damals nicht noch mehr Fotos aufnahm und auf mehrere Fotos verzichtete. Z. B. von 141- und 216-Lokomotiven der benutzten Züge (Beispiel E 1543 auf der Fahrt von Neunkirchen nach Mainz am Ostersonntag, 22.4.1973) oder Zügen 'drumherum'. Und auch von 110-Maschinen oder div. Triebwagen.

Aber damals, 1973, sah man derartiges Rollmaterial als 'Massenware' des normalen Betriebsalltages und legte den Schwerpunkt der Fotos auf das, was verschwinden sollte und vor seiner Einstellung oder Umwandlung stand. Mit damaligen Selbstverständlichkeiten und deren vermeintlich noch langen Zukunftsperspektiven gab man sich weniger ab und bekam dann zuweilen kaum mit, wie in schell-lebiger Zeit und in vielen Bahnveränderungen auch diese Selbstverständlichkeiten rasch und viel schneller als erwartet zu Raritäten wurden und schließlich gar nicht mehr da waren. Hinzu kam, daß es 1973 noch keine Sommerzeit gab, es wurde früher dunkel und einige Kostbarkeiten des Alltags-Bahnbetriebes erlebte man nur jenseits von relativ kurzen Tageslichtzeiten, in denen die Aufnahme von Fotos zumindest für mich schwierig bis unmöglich war. Außerdem waren Filme und Fotoabzüge (mit denen ich anders als die vielen Dia-Fotografen jener Ära arbeitete) in damaliger Zeit noch recht teuer. Da überlegte man sich jede Aufnahme. Massenfotografie mit Billigfilmen und Billig-Abzügen durchs Groß-Labor werden erst ab der Mitte der 1970er Jahre üblich, als der Massen-Tourismus mit bevorzugten Spanien-Zielen immer mehr um sich griff und sich die Anzahl aufgenommener Fotos drastisch erhöhte.

Heute ist der 'normale Bahnbetrieb' vom frühen 1973 mit seinen 'normalen Zügen' und deren 'normalen Fahrzeugen' Geschichte und das Gefühl dieser Tatsache wird begleitet von der Wehmut, daß man diesen Betrieb damals nicht noch mehr knipste. Man hat daraus aber auch gelernt und unterm Strich blieb für mich auch noch 1973 genug Fotoausbeute, die ich heute gern erinnernd immer wieder betrachte. Eine solche Osterreise, wie ich sie 1973 unternahm, läßt sich ja leider nicht mehr wiederholen.

Alle Triebfahrzeug-Baureihenbezeichnungen im Bericht dieser Reise, der im 'LBE-Express' ja im Original-Text und Original-Manuskript des Frühlings 1973 erscheint, beziehen sich auf die damals unter diesen Baureihenbezeichnungen eingesetzten Triebfahrzeuge. Bei dem in diesem Reisebericht genannten Elektrotriebzug der Baureihe 425 ins Ansbach (den ich damals an dieser Stelle leider auch nicht fotografierte) handelte es sich also um einen Altbau-Elektrotriebzug der damaligen DB-Baureihe 425 und nicht um einen der Elektrotriebzüge der heutigen DB-Baureihe 425, die als Fahrzeuge jüngerer Generation in unseren Tagen geradezu massenhaft über DB-Gleise rollen. Eines Tages werden aber auch sie hier wieder Geschichte sein. Siehe oben

Von den Lokomotiven, die die von mir während meiner Osterreise 1973 benutzten Züge beförderten, sind viele nicht mehr vorhanden, einige aber 45 Jahre nach dieser Reise doch noch. Das betrifft sogar die beiden Dampflokomotiven, hinter denen ich damals im 'FRANKENLAND'-Zug fuhr. Hier einige Beispiele für den Werdegang von Lokomotiven der o. a. Reise nach dieser Tour:

- 001 008 = Heute Ausstellungsstück im DGE-Museum-Bochum Dahlhausen.
- 001 130 = Heute betriebsfähige (!) Lok beim Bayer. Eisenbahnmuseum in Nördlingen.
- 216 115 = Von der DB ausgemustert am 16.08.2001 im Bw Oberhausen, im Herbst 2001 in Köln verschrottet
- 216 014 = Von der DB ausgemustert am 30.08.1997, nach gründl. Modernisierg. Ende 1998 Verkauf an die Mindener Kreisbahnen GmbH (MKB), dort als Lok V 6 noch im Einsatz.
- 220 005 = Von der DB ausgemustert am 24.08.1980, verschrottet 1982 im Aw Trier.
- 220 030 = Von der DB ausgemustert am 30.04.1984, danach Verkauf an Baufirma in Frankreich für Bauzugeinsätze in Frankreich und Algerien. 1999 in Frankreich verrschrottet.
- 220 031 = Von der DB ausgemustert am 31.10.1984, danach Verkauf an eine Privatbahn in Italien, später Einsatz bei einer italienischen Gleisbau firma, dieses ab 1988 auch in Spanien mit Breitspur-Drehgestellen, 1999 Rückkehr nach Italien, dort noch vorhanden.
- 110 448 = Als 115 548 bei der DB noch im Einsatz für die Beförderung von Leer- u. PbZ-Zügen.
- 103 115 = Von der DB ausgemustert am 31.05.2000, danach verschrottet.
- 181 103 = In den 1980er Jahren von der DB ausgemustert, danach verschrottet.

Es ist alles in allem doch erstaunlich, was vom Rollmaterial, das man vor 4 1/2 Jahrzehnten bei seinen Zugreisen benutzte, doch noch alles vorhanden ist - und das in vielen Fällen sogar noch betriebsfähig und im Einsatz !!!

Michael Hecht.

DIE VORLETZTE MONATS-AUSGABE DES 'ZUGBEGLEITERS' FÜR DEN 'FRANKENLAND'
 ALS SCHNELLZUG AUF SEINER URSPRÜNGLICHEN FAHRT- UND REISEROUTE VON
 HOF NACH SAARBRÜCKEN - herausgegeben im April 1973

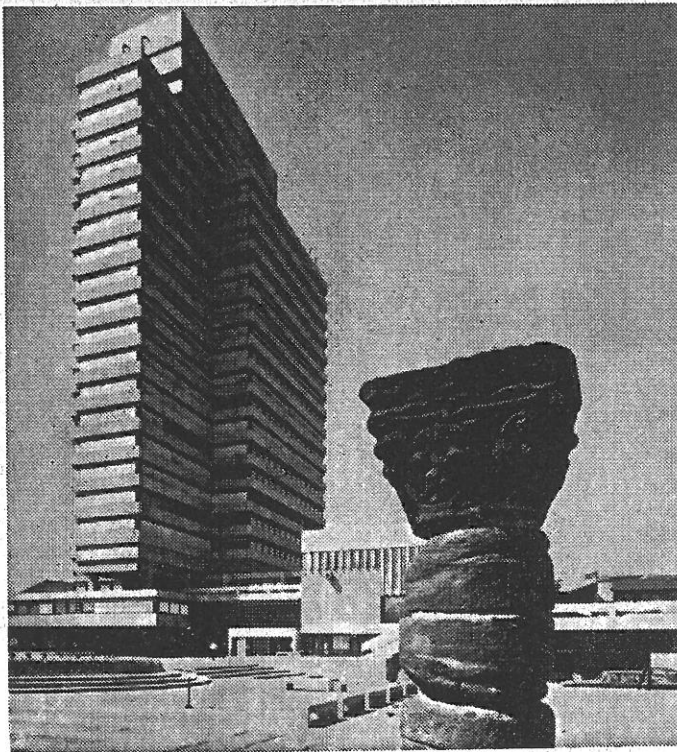
Ihr Zug-Begleiter

Frankenland

D 658

1. 2.

**Hof (E 658) - Lichtenfels - Bamberg -
 Würzburg (D 658) - Heidelberg - Mannheim -
 Kaiserslautern - Saarbrücken**



Eine Fahrt nach

Kaiserslautern

lohnt sich immer!

Verkehrsgünstige Lage, Tor zu Deutschlands größtem Naturpark „Pfälzerwald“, gut markierte Wanderwege mit lohnenden Ausflugszielen. Moderne Hotels, gepflegte Gastronomie bei soliden Preisen.

Auch für Sie genau das richtige zum Erholen!

Frankenland

D 658

1. 2.

**Hof (E 658) - Lichtenfels - Bamberg -
 Würzburg (D 658) - Heidelberg - Mannheim -
 Kaiserslautern - Saarbrücken**

- Hof - Bamberg mit E 852 Hof - Nürnberg vereinigt ■
- ♀ Bamberg - Saarbrücken
- 🚆 1. 2. Hof - Würzburg (D 558) - Wiesbaden
- 🚆 1. 2. Görlitz (D 499) - Hof (D 658) - Bamberg (D 852) - Nürnberg (E 1876/1896) - Stuttgart

Zeichenerklärung:

- = Trans-Europ-Express, 1. Kl. (~~TEE~~-Zuschlag erforderlich)
- = Intercity-Zug, 1. Kl. (~~IC~~-Zuschlag erforderlich)
- D** = Schnellzug (zu Fahrausweisen bis 50 km sowie zu Streckenzeitkarten 2. Kl. für zuschlagfreie Züge ist Schnellzugzuschlag erforderlich)
- E** = Eilzug
- N** = Nahschnellverkehrszug

- = Omnibuslinie
- = Speisewagen oder Wagen m. Speiseraum
- = Büfettwagen
- = Speisen u. Getränke im Zug erhältlich
- = Kurswagen
- = Schlafwagen
- = Liegewagen
- = Pass und Zoll
- = Pass u. Zoll im Zuge

- (200) = Streckennummer im Kursbuch
- = Übergangsbahnhof DB—DR
- = umsteigen
- = Zug wartet nicht
- = werktags
- = sonn- u. feiertags
- a = X außer Sa
- b = täglich außer Sa
- c = Sa und †

- Mo = montags
 - Di = dienstags
 - Mi = mittwochs
 - Do = donnerstags
 - Fr = freitags
 - Sa = samstags
 - So = sonntags
- Weitere Zeichen siehe Fußnoten


Erläuterungen:

Die Namen der Bahnhöfe, auf denen der Zug seine Fahrtrichtung ändert, sind unterstrichen.
 Die in der km-Spalte angegebenen Entfernungen zwischen den Haltebahnhöfen stimmen nicht immer mit den Entfernungen überein, nach denen die Fahrpreise berechnet sind. Zur Benutzung der angegebenen Anschlüsse ist in manchen Fällen eine Umwegkarte erforderlich.
 Die in *Schrägschrift* angegebenen Orte werden vom Anschlusszug bzw. Kurswagen nicht berührt. Nach diesen Orten muß nochmals umgestiegen werden.
 Bei den Anschlusszügen ist nicht immer der Endbahnhof der Züge angegeben.
 Eine Gewähr für die Richtigkeit der Fahrplanangaben wird nicht übernommen.

„Ihr Zug-Begleiter“ unterrichtet Sie über Fahrplan und wichtige Anschlüsse dieses Zuges. Für alle weiteren Auskünfte steht Ihnen unser Zugbegleitpersonal gerne zur Verfügung.

Ankunft	km	Abfahrt	ab	Anschlüsse nach	an
		Hof Hbf 13.13	bis Würzburg als E		*Bit!
	24				
13.35		Münchberg 13.36			
	29	(810)	X 14.06 in Richtung Neuenmarkt-Wirsberg		
14.07		Neuenmarkt-Wirsberg 14.08			
	12	(818) (810) (840)	† 14.12 Bad Berneck 14.35 Bischofsgrün 14.52 X 14.19 in Richtung Kulmbach 14.24 Bayreuth 14.50		
14.17		Kulmbach 14.19			*Bit!
	16	(810) (842)	X 14.34 in Richtung Burgkunstadt a 14.52 Thurnau 15.20		
14.31		Burgkunstadt 14.32			
	14	(810)	X 14.53 in Richtung Lichtenfels		
14.43		Lichtenfels 14.45			
	32	(830) (820)	14.51 Coburg 15.15 Neustadt (b Cob) X 15.42 X 14.53 Kronach 15.21 Pressig-Rothenkirchen 15.44		
15.05		Bamberg 15.15			*Bit!
	32	(820) (820) (810) (825)	E 15.14 Erlangen 15.34 Fürth 15.45 Nürnberg 15.55 Stuttgart c 18.51 a 19.34 a 15.18 Forchheim 15.46 a 15.19 in Richtung Haßfurt Sa 15.58 a 16.12 Scheßlitz Sa 16.21 a 16.35		
15.32		Haßfurt 15.33			*Bit!
	22	(816) (810)	X 15.53 Hofheim 16.15 a 15.54 in Richtung Schweinfurt		
15.45		Schweinfurt Stadt 15.46			*Bit!

Ankunft	km	Abfahrt	Anschlüsse				
			ab	nach	an		
15.50	42	Schweinfurt Hbf			15.52	<i>*Bit!</i>	
		(811)	a	16.07	Gemünden (M)	17.09	
		(812)	a	16.13	Gerolzhofen	16.43	
		(813)	X	16.14	Bad Neustadt	17.03	Mellrichstadt 17.27
		(813)	†	16.14	Fladungen	18.03	
		(810)	†	16.14	Bad Kissingen	16.45	
		(8060)	a	16.17	in Richtung Würzburg		
			†	16.33	Gemünden (M)	18.05	
16.20		42	Würzburg Hbf			16.34	<i>*Bit!</i>
			(800)	D	16.28	Aschaffenburg	17.22
	(800)		D	16.32	Gemünden (M)	16.53	Lohr 17.04 Hanau 17.48 Frankfurt (M) 18.12 Wiesbaden 18.58
	(800)		D	16.36	Fulda	17.43	Bebra 18.19 Göttingen 19.13 Hannover 20.22 Hamburg=Altona 22.31
	(800)		87	16.43	Nürnberg	17.42	Regensburg 18.43
	(800)			16.43	Gemünden	17.31	
	(920)		125	16.46	Augsburg	18.37	München 19.12
	(800)		a	16.46	Kitzingen	17.14	Neustadt (Aisch) 17.51
	(800)		E	16.53	Kitzingen	17.08	Neustadt (Aisch) 17.33 Nürnberg 18.06 Regensburg 19.27
	(920)		E	16.58	Ochsenfurt	17.12	Marktbreit 17.18 Ansbach 18.05
	(800)		c	17.00	Kitzingen	17.21	Neustadt (Aisch) 17.59
	(920)		X	17.05	Marktbreit	17.32	
	(780)		†	17.05	X	17.09	in Richtung Lauda
17.08	65		Lauda			17.09	
			(780)	b	17.30	Osterburken	18.14
		(802)		17.30	Tauberbischofsheim	17.41	Wertheim 18.15
		(757)		17.33	Bad Mergentheim	17.50	Crailsheim 19.23
		(780)	Sa	17.41	Osterburken	18.25	
		(780)	D	18.20	Heilbronn	19.26	Stuttgart 20.18
18.03	53	Neckarelz			18.05	<i>*Bit!</i>	
		(560)	E	18.10	Gundelsheim	18.19	
		(560)	E †	18.12	Bad Friedrichshall=Jagstfeld	18.27	
		(560)		18.25	Eberbach	18.27	Neckarsteinach 18.42 Neckargemünd 18.49
		(560)	E	18.48	in Richtung Heidelberg		
18.46	17	Heidelberg Hbf			18.50	<i>*Bit!</i>	
		(569)	X	18.58	N †	19.00	in Richtung Mannheim
		(700)	D	19.06	Bruchsal	19.23	Karlsruhe 19.38 Baden-Oos 19.57 Offenburg 20.22 Freiburg 20.57 Basel Bad Bf 21.39 SBB 22.00 Chiasso 3.38 Milano 5.32 Genova 9.05
		(550)	D	19.17	Darmstadt	19.51	
		(770)	D	19.19	Mühlacker	20.01	Bietigheim 20.18
		(550)	E b	19.21	Weinheim	19.37	Bensheim 19.48
		(7007)	†	19.47	Schwetzingen	20.13	Speyer 21.04
		(700)	N	19.47	Karlsruhe	20.37	

Ankunft	km	Abfahrt	Anschlüsse		
			ab	nach	an
19.02 Mannheim Hbf		19.14			*Bit!
		(660)	D 19.10	Worms 19.26 Mainz 19.56 Bingerbrück 20.17 Koblenz 20.57 Andernach 21.12 Remagen 21.27 Bonn 21.42 Köln 22.06 Dortmund 23.46	
	3	(700)	73 19.32	Offenburg 20.38 Freiburg 21.06	
		(660)	D 19.33	Neuß 22.59 Krefeld 23.14	
		(551)	E 19.49	Mannheim-Waldhof 19.56 Biblis 20.10 Goddelau-Erfelden 20.23 Groß Gerau-Dornberg 20.29	
19.18 Ludwigshafen (Rhein) Hbf		19.20			*Bit!
		(675)	a 19.23	Speyer 19.54 Germersheim 20.15	
	28	(670)		in Richtung Neustadt (Wstr)	
		(660)	Sa 19.45	b 19.49 Worms 20.07	
		(668)	Δ 19.55	Bad Dürkheim 20.32	
				Δ ab Bahnhofsvorplatz	
19.34 Neustadt (Wstr)		19.35			*Bit!
		(684)	E 19.52	Landau 20.10	
	33	(670)	N 20.21	in Richtung Kaiserslautern	
19.57 Kaiserslautern Hbf		19.58			*Bit!
		(670)	† 20.05	Landstuhl 20.25 Kusel 21.13	
	36	(652)		Lampertsmühle-Otterbach 20.16 Lauterecken-Grumbach 21.01	
		(650)		Enkenbach 20.58 Langmeil 21.07	
		(672)	E 20.47	Bad Kreuznach 21.53 Pirmasens Hbf 21.42	
20.16 Homburg (Saar)		20.17			*Bit!
		(643)	20.21	Neunkirchen (S) 20.33 Wemmetsweiler a 20.43	
	31	(673)		U in Neunkirchen X 20.42 St Wendel 20.59	
		(685)		Röhrbach 20.33 St Ingbert 20.36 Saarbrücken Ost 20.48	
		(685)	† 20.22	Zweibrücken 20.37	
			N a 21.05	Zweibrücken 21.18	
20.38 Saarbrücken Hbf					*Bit!
		(639)	a 20.48	Hanweiler-Bad Rilschingen 21.10	
		(645)	 21.00	Lebach 21.37	
		(640)	X 21.09	Sulzbach (Saar) 21.20	
		(630)		Völklingen 21.29 Dillingen 21.48 Merzig 22.03	
		(630)	E 21.39	Mettlach 22.18 Saarburg 22.32 Trier 22.54	

April 1973

*** AUCH IN DIESER STADT  Bitburger Pils**

"Ihr Zug-Begleiter" erscheint monatlich in Zusammenarbeit mit der Deutschen Bundesbahn. Herausgeber und Anzeigenverwaltung: Deutsche Eisenbahn-Reklame GmbH, 3500 Kassel, Am Hauptbahnhof, Tel. (05 61) 1 67 81, Telex 0992298 - Druck: Fink, 608 Groß-Gerau - Printed in Germany - Imprimé en Allemagne

Der Schnellzug 'FRANKENLAND' in seiner alten, ursprünglichen Form und mit seinem alten Laufweg Hof-Saarbrücken und umgek. fuhr zum letzten Mal am 2.6.1973. Am 3.6.1973 wurde sein Name von einem neu eingerichteten Zugpaar der damals ebenfalls neu eingeführten Zuggattung 'DC' übernommen. Dieser neue DC 'FRANKENLAND' fuhr von Nürnberg nach Saarbrücken und umgek. Eine abschnittsweise Dampflokbeförderung gab es bei ihm nicht und ebenfalls keine 220-Beförderung. Der DC 'FRANKENLAND' verkehrte bis 1977 und wurde dann ersatzlos eingestellt. Danach trug kein Zug des Regelverkehrs diesen Namen mehr.



Oben links und rechts: 220 010 (zum Aufnahmezeitpunkt beim Bw Würzburg beheimatet) übernahm am 20.4.1973 (FR) im Würzburger Hbf den D 593 (Hamburg-Stuttgart), um ihn von hier über Lauda und Osterburken bis Heilbronn zu befördern. Wegen des Oster-Reiseverkehrs lief in diesem Zug an seiner Spitze ein 'Silberling' als Verstärkungswagen mit. Darüber regte sich damals kein Mensch auf. Heute rollen auf der Verbindung Würzburg-Lauda-Heilbronn-Stuttgart keine Fern-Reisezüge und keine lokbespannten Reisezüge mehr. **Mitte links:** Im Bhf. Ansbach (wo dieses Foto am 20.4.1973 entstand) dienen die oben abgebildeten Altbau-Elektrolokomotiven der Baureihen 175 (vorne) und 152 (dahinter) als stationäre Stromspender. Ausgemusterte E1lok-Oldtimer wurden bei der DB in den 1970er Jahren gerne und relativ oft für derartige Aufgaben verwendet. **Mitte rechts:** D 754 (Nürnberg-Stuttgart mit Kurswagen von Berlin Stadtbahn) erreicht mit 220 033 (damals Bw Villingen, heute Museumslok in Hamm/Westf.) am 20.4.1973 den Bhf. Ansbach. Auch dieser Schnellzug enthielt an seiner Spitze als Verstärkungswagen einen 'Silberling'. **Unten links:** E 1655 (Stuttgart-Hof) hatte wenig später mit 220 011 Aufenthalt im o.a. Bhf. **Unten rechts:** Die seinerzeit ebenfalls im Bw Würzburg beheimatete 220 011 brachte E 1655 noch bis Nürnberg Hbf, wo sie mit diesem Zug auf dem genannten Foto zu sehen ist. Fotos: Michael Hecht.



Oben links: In Nürnberg Hbf verließ 220 011 den E 1655, was dieses Bild zeigt. Den genannten Zug brachte 216 115 weiter nach Hof. **Oben rechts:** Im Hbf der Oberfranken-Stadt Hof waren im Frühjahr 1973 noch Flügel-signale bayerischer Bauart in Betrieb. Eines von ihnen ist oben rechts am 20.4.1973 zu sehen. Davor wartet aber das neue Lichtsignal auf seine Inbetriebnahme als Ablösung für das betagte Relikt bayerischer Länder-bahnzeiten. Die Lichtsignale und ein neues Stellwerk im Hbf von Hof wurden Anf. Juni 1973 in Betrieb genommen.

Auf dem neben stehenden Bild ist das o. a. 'Signal-Duo' aus alter und damals neuer Zeit von der anderen Seite aus zu sehen. Dieses sogar mit einer Reichsbahn-Diesellok der Baur. 118. Die waren zum Aufnahmezeit-pkt. (21.4.1973) tägl. Gäste im Hbf Hof, der ja bis 1990 auch Grenz-station an der inner-deutschen Grenze war.



Das neben stehende Bild zeigt DB-Dampflok 01 150, wie sie am 21.4.1973 (Oster-Sa) mit D 854 (Hof-Würz-burg) den Hbf von Hof verläßt. Im Hintergrd. ist das damals neue Dr-Stellwerk dieses Hbf's zu sehen, das am 1.6.1973 in Betr. genommen wurde. Die Dampflok 01 150 ist heute betriebs-fähige Museums-Maschine.



Fotos:
Michael Hecht.



Im Bahnbetriebswerk Hof der Deutschen Bundesbahn waren am 21.4.1973 noch reichlich DB-Dampflokomotiven anzutreffen, wie es auch die neben stehenden Bilder zeigen. Es waren auch Schnellzug-Maschinen der Baureihe 001 darunter, deren Betrieb aber hier und bei der DB überhaupt, wenige Wochen nach dem Aufnahmezeitpunkt zu Ende ging.

Fotos:
Michael Hecht.



Schnellzuglok
001 008 ließ
sich im Bw Hof
am 21.4.1973
noch in voller
Pracht betrach-
ten. Auch auf
der Drehschei-
be dieses
traditions-
reichen Bw's,
das heute
(2018) längst
Geschichte
ist. Die
Lok 001 008
ist heute
Ausstellungs-
stück im DGE-
Eisenbahnmuseum
in Bochum-Dahl-
hausen.

Fotos:
Michael Hecht.





Auf den Randgleisen vom Bw Hof standen aber am 21.4.1973 auch bereits ausgemusterte 001-Maschinen. Darunter 001 211 und 001 202, die auf den oberen der neben stehenden Bilder zu sehen sind. Das bevorstehende Ende der Dampftraktion in diesem Bw wurde bereits sichtbar und die Ablösung der Dampfzöcher ließ sich hier immer öfter blicken. Z. B. durch die Diesellokomotiven 218 001 und 218 154 vom Bw Regensburg, die auf dem unteren Bild am 21.4.1973 im Bw Hof zu sehen sind. Heute sind die 218-Lokomotiven in Hof bereits auch längst Vergangenheit.

Fotos:
Michael Hecht.

Das neben stehende
Bild vom 21.4.1973
macht baul. Maßnah=
men im Bw Hof deutl.,
die damals zur voll=
ständigen Umstellung
dieses Bw's auf den
Betrieb mit Diesel=
Triebfahrzeugen
durchgeführt wurden.



Zum o. a. Zeitpunkt
war auch die neben
stehend abgebildete
Werk-Dampflokom im Bw
Hof abgestellt.
Ihr leistete neben=
an DB-Diesellok
218 285 Gesellschaft.



Fotos:
Michael Hecht.

FOTO-REISE VON
HOF NACH SAARBRÜCKEN
IM E/D 658
('FRANKENLAND')
AM OSTER-SAMSTAG 1973

Die DB-Dampflokomotiven 001 und 001 180 beförderten den 'FRANKENLAND' am 21.4.1973 (Oster-Sa) von Hof bis Lichtenfels und sind unten in Hof Hbf vor diesem interessanten Schnellzug zu sehen. Mit den abgebildeten Maschinen fuhren damals eine 01-Maschine mit Altbau-Kessel (001 008) und eine 01-Maschine mit Neubau-Kessel (001 180) vor dem 'FRANKENLAND'.

Fotos:
Michael Hecht.



Bald standen neben 001 008 + 001 180 die Diesel-Kolle= ginnen 218 001 + 218 154, die D 146/499 (Gör= litz-München) v. Hof nach Regensburg be= fördern soll= ten. Auch ein lokaler N-Zug mit 211-Lok hielt sich am Mittag des 21.4.1973 im Hbf von Hof auf. In den brachte anschl. DR- Diesellok 118 299 den D 146/499 v. Reichenbach u. Gutenfürst her.

Fotos:
Michael Hecht.





Mit Volldampf fuhr der 'FRANKENLAND' hinter den Maschinen 001 008 + 001 180 am 21.4.1973 von Hof ü. Lichtenfels n. Bamberg und dabei auch über die Talstrecke d. 'Schiefen Ebene'. Der o. a. Schnellzug rollte an dieser Stelle durch die Region seiner Namensgebung. Heute (2018) verkehren auf der Verbindg. Hof-Lichtenfels keine Fern-Reisezüge mehr und es brummen hier nur noch die Dieseltriebzüge der Baur. 612 und 641.

Fotos:
Michael Hecht.

Das neben stehende Bild zeigt den 'FRANKENLAND' am 21.4.1973 nach seiner Ankunft von Hof her im Bhf. Bamberg. Hier fand für diesen Zug nicht nur d. erste Fahrtrichtungswechsel statt, sondern auch der erste Lokwechsel: Die Ellok 110 448 übernahm ihn in Bamberg zur Weiterfahrt bis Würzburg, wo im Hbf ein weiterer Fahrtrichtg.- und Lokwechsel durchgeführt wurde. Für die Fahrt bis Mannheim setzte sich Diesellok 220 005 in Würzbg. Hbf vor den 'FRANKENLAND'

Fotos:
Michael Hecht.





Das obere der nebenstehenden Bilder zeigt Diesellok 220 005 (zum Aufnahmezeitpunkt im Bw Würzburg beheimatet) am 21.4.1973 vor dem 'FRANKENLAND' im Würzburger Hbf, von wo aus sie diesen Schnellzug bis Mannheim Hbf brachte, wo sie mit ihm auf dem mittleren Bild zu sehen ist. 220 005 verließ den D 658 hier. Eine 110 brachte ihn über seine Reststrecke bis Saarbrücken.

Auf der Franken-Baden-Magistrale Würzburg-Mannheim fuhren 220-Maschinen regulär nur bis/ab Heidelberg. Einzig der 'FRANKENLAND' wurde über Heidelberg hinaus von einer 220-Lok bis/ab Mannheim befördert.

Heute (2018) fahren von Würzburg nach Heidelberg und umgek. keine Fern-Reisezüge mehr u. im Personenverk. nur noch elektr. Triebzüge.

Fotos:
Michael Hecht.



Bis Anfang Juni 1973 kamen in den Hbf der Saarland-Hauptstadt Saarbrücken auch die 220-Diesellokomotiven des Bw Kaiserslautern. Diese Maschinen erreichten den genannten Hbf auf der Strecke von Landau über Pirmasens und Zweibrücken nach Saarbrücken und beförderten hier unter anderem Schnellzüge, die sie von Karlsruhe nach Saarbrücken und umgekehrt zogen. Die obigen Bilder zeigen Lok 220 016 vom Bw Kaiserslautern am 22.4.1973 (Oster-So) zwischen dem Hbf und dem Bw in Saarbrücken, wo diese Lok in Nachbarschaft einer 50er-Dampflok u. DB-Elektrolokomotiven pausierte. Im rechten Bildteil der unteren Aufnahme ist außerdem ein Dieseltriebwg. der Französischen Staatsbahn SNCF zu sehen. Die kamen regelmäßig und täglich vom benachbarten SNCF-Streckennetz nach Saarbrücken Hbf.

Die 220-Einsätze endeten hier mit dem Abzug der 220-Maschinen aus dem Bw Kaiserslautern an der Wende vom Mai zum Juni 1973. Ihre Nachfolger traten Lokomotiven der Baur. 218 an. Sie sind heute (2018) aber genauso aus Saarbrücken verschwunden wie die Dampflokomotiven, die abgebildeten DB-Elektrolokomotiven und der gezeigte SNCF-Dieseltriebwagen.

Fotos: Michael Hecht.

Die neben stehenden Bilder zeigen den Triebwagen Nr. 4 der Neunkircher Straßenbahn AG am 22.4.1973 (Oster-So) in Neunkirchen auf seiner Fahrt vom dortigen Hbf zum Steinwald. Die Aufnahmen zeigen den o. a., 1961 bei der Maschinenfabrik Esslingen gebauten Gelenk-Triebwagen in der Hüttenbergstraße, wo die seit 1965 einzig in Neunkirchen verbliebene Straßenbahnlinie 2 eine Gefälle- bzw. Steigungsstrecke von knapp 111 ‰ zu bewältigen hatte und damit eine der steilsten Schienenstrecken in ganz Deutschland. Sie sicherte bis 1978 das Überleben d. Straßenbahn in Neunkirchen, weil man Busse im Bereich der o. a. Steil-Straße in damaliger Bustechnik nicht einsetzen wollte bzw. konnte. Die zuletzt sieben, alle bei der Maschinenfabrik Esslingen hergestellten und deren Fahrzeugtyp 'GT 4' entsprechenden Triebwagen d. Neunkircher Straßenbahn AG konnten eine Neigungs- und Steilstrecken bis zu 115 ‰ befahren! Wegen der steilen Hüttenbergstr. konnte ein Rest-Straßenbahnbetrieb in Neunkirchen, wo man bis Anfang 1965 die meisten Straßenbahnlinien auf Busbetrieb umgestellt hatte, zu diesem Zeitpunkt noch nicht stillgelegt werden und blieb noch über ein Jahrzehnt lang bis 1978 bestehen. Der abgebildete Triebwagen Nr. 4 ist in Neunkirchen als Fahrzeugdenkmal auf dem Gelände d. heutigen Neunkircher Verkehrs AG erhalten geblieben.

Fotos:
Michael Hecht.



Das neben stehende Bild zeigt den Triebwagen Nr. 5 der Neunkircher Straßenbahn AG am 22.4.1973 (Oster-So) an der Endstelle Steinwald der damals letzten Straßenbahnlinie (2) in Neunkirchen und darunter an der ebenfalls zu dieser Linie gehörenden Endstelle Schlachthof. Das unterste Bild entstand am 3.12.1973 (MO) und zeigt den Tw 3 der Neunkircher Straßenb. ebenfalls in der Nähe d. Endstelle Schlachthof. Man beachte auch die eisenbahnmäßige Aufhängung d. Streckenfahrleitg. u. den dem Tram-Tw auf der Linie 3 (auch einer ehem. Straßenbahnlinie) folgenden Bus, einem Fahrzeug des MAN-Typs 750 M ('Metrobus'). Wegen d. Steilstrecke in der Hüttenbergstr. waren diese Busse nicht für den Ersatz von Neunkirchens letzter Tram-Linie 2 geeignet. Erst als für die genannte Strecke geeignetes Neubau-Busmaterial zur Verfügung stand, wurde auch die Linie 2 auf Busbetrieb umgestellt und damit der Straßenbahnbetrieb in Neunkirchen stillgelegt. Genau war das am 10.6.1978, also z. Zeitpunkt dieses Rückblicks vor 40 Jahren. Die damalige Bundesrepublik verlor damit ihren seinerzeit kleinsten Straßenb.-Betrieb.

Fotos:
Michael Hecht.





Nachdem die Straßenbahn in Neunkirchen/Saar am 10.6.1978 stillgelegt wurde, gelangte ihr Triebwagen Nr. 2 ins Hannoversche Straßenbahn-Museum in Wehmingen (HSM), wo er nach wie vor museal erhalten wird, und das sogar in betriebsfähiger Form. Auf dem oberen der beiden obigen Bilder ist der genannte ehem. Neunkircher Straßenbahn-Tw 2 auf der zum HSM gehörenden Museumsstrecke unterwegs, auf der er auch heute (2018) in sehr guter Erscheinung immer mal wieder anzutreffen ist. Ein kleines Stück Neunkircher Straßenbahnbetrieb rollt also immer noch - wenn auch fern von der Saar entfernt im hannoverschen Umland.

In Neunkirchen selbst blieb der Straßenbahn-Tw 4 erhalten, der heute auf dem Gelände der Neunkircher Verkehrs AG als Standobjekt an den einstigen Trambetrieb in dieser Saarstadt erinnert. In der beschriebenen Erinnerungsfunktion ist Tw 4 auf dem unteren Bild zu sehen. Fotos: Int.

In den letzten beiden Jahren ihres Betriebes in Neunkirchen fuhren die dortigen Straßenbahn-Tw (7 Fahrzeuge vom Esslinger Typ GT 4) im Einmannbetrieb. Ein Verkauf dieser Fahrzeuge an andere Straßenbahnbetriebe gelang nach Einstellung der Tram in Neunkirchen nicht. Neben dem o. a. Tw 4 erinnern hier nur noch einige Fahrleitungshaken in Häuserfassaden an die Straßenbahn und die heute gleislose Fläche am Hbf, auf der die Tramzüge einst abfahren bzw. ankamen.



Das obige der oberen Bilder zeigt die zum Aufnahmezeitpunkt noch zum Bw Kaiserslautern gehörende DB-Diesellok 220 031 vor D 258 (Frankfurt/M. - Paris Est) am 22.4.1973 (Oster-So) im Hbf von Mainz. Die genannte Lok zog diesen aus französischen 'Silberstahl'-Wagen (INOX-Wg.) bestehenden Zug von Frankfurt/Main bis Kaiserslautern. Am linken Rand des genannten Bildes ist Werbung für die Hannover-Messe 1973 erkennbar.

Auf dem Bild darunter hat 220 031 mit dem D 258 den Hbf von Kaiserslautern erreicht, wo an diesem internationalen Schnellzug ein Lokwechsel durchgeführt wurde. Auf dem Nebengleis wartete bereits die DB-Zweissystem-Ellok 181 103, um D 258 von 220 031 zur Weiterfahrt zu übernehmen. Diese Ellok brachte den D 258 von Kaiserslautern bis ins französische Forbach.

Heute fahren von Frankfurt/M.nach Paris und umgek. keine lokbespannten Züge mehr und es werden auf dieser Verbindung auch keine Züge mehr über Mainz geführt. Die Thalys- und ICE-Triebzüge, die nun vom Main an die Seine und zurück rollen, fahren im Abschnitt Frankfurt-Saarbrücken sämtl. über Mannheim.

Ihre Ellok 181 103 musterte die DB bereits in den 1980er Jahren aus. Die Diesellok 220 031 kam Anf. Juni 1973 vom Bw Kaiserslautern ins Bw Hannover. Vor ihrer DB-Ausmusterung im Jahre 1984 war sie auch noch im Bw Lübeck beheimatet. Nach dieser Ausmusterung wurde 220 031 nach Italien verkauft, wo sie als Gleisbaulok zum Einsatz kam. Von 1988 bis 1999 hielt sich diese Lok in Spanien auf, um hier mit Breitspur-Drehgestellen ebenfalls Bauzüge zu befördern. Danach kam sie erneut nach Italien, wo sie bei einer Gleisbaufirma wohl heute noch vorhanden ist. Ellok 184 103 wurde nach ihrer DB-Ausmusterung verschrottet.

Fotos: Michael Hecht.



Die unteren Bilder zeigen d. DB-Dampflok 023 024 (Bw Saarbrücken) am 4.12.1973 vor einem Nahverkehrszug nach Trier, wohin kurz zuvor der Fahrdrabt für den elektr. Fahrbetrieb durchgehend fertiggestellt und eingeschaltet worden war, so daß Dampf- und Diesellok-Fahrten zwischen Saarbrücken und Trier bald nach dieser Aufnahme ihr Ende fanden. Heute (2018) rollen da im planm. Personenverkehr 429-Elektrotriebzüge der DB Regio AG. Auf den unteren Aufnahmen ist auch ein weiterer SNCF-Dieseltriebwagen in Saarbrücken Hbf zu sehen.



Die 23er-Maschinen fuhren bis zum Mai 1975 noch von Saarbrücken nach Wemmetsweiler und zur.- der Betrieb mit 50er-Dampflokomotiven hielt sich im Bw Saarbrücken noch bis ins Jahr 1976 hinein; dann war hier und im Saarland Schluss mit dem DB-Dampflokbetrieb.

Heute (2018) besteht der planm. Zugverkehr im Hbf der Saarland-Hauptstadt Saarbrücken zum größten Teil aus Triebzügen. Der Reisezugverkehr von hier nach Frankreich und umgekk. ausschließl. Die DR schickt noch einige wenige lokbespannte Binnen-IC mit 101-Lokomotiven nach Saarbrücken.

Fotos: Michael Hecht.

Längst vorbei sind die Zeiten des Einsatzes der DB-Zweissystem-Elektrolokomotiven der Baureihe 181 in und um Saarbrücken. Das war zum Zeitpunkt, als das neben stehende Bild entstand, noch anders. Da war die dritte Bauserie dieser mit 16 2/3 und 50 Hz Wechselstrom einsetzbaren Lokbaureihe noch im Bau. Das genannte Bild zeigt die erste Lok der 181-'Urserie', die ab 1967 entstand und in Saarbrücken im Zugverkehr nach/von Frankreich (Forbach und Metz) eingesetzt wurde: 181 001 steht am Ostermontag von 1973 (23.4.1973) vor einem Schnellzug in Saarbrücken Hbf. Die DB musterte diese Lok 2003 aus. Heute ist sie als Standobjekt im Eisenbahnmuseum Koblenz ausgestellt.

Das zweite und dritte Bild von oben zeigen nochmal einen Lokwechsel im Hbf von Kaiserslautern wie er dort (wie auch alle übrigen Lokwechsel) dort ebenfalls längst Geschichte ist: Die Ellok 181 103 hat den D 259 (Paris-Frankfurt/M.) von Frankreich her am 23.4.1973 über Saarbrücken nach Kaiserslautern Hbf gebracht, wo Diesellok 220 030 diesen Zug zur Weiterfahrt nach Frankfurt/M. über Mainz übernimmt. Zum Aufnahmezeitpunkt trug diese Diesellok noch die ganz unten erkennbare Bw-Anschrift, die sie wenige Wochen danach verlor: Bw Kaiserslautern. Anfang Juni 1973 wurde sie von dort an das Bw Lübeck abgegeben und der gesamte 220-Bestand in Kaiserslautern auf die Bahnbetriebswerke in Hannover und Lübeck verteilt. In Kaiserslautern übernahmen 218 die 220-Aufgaben. Die 218 sind aber hier auch schon lange wieder weg. Der Fern-Reisezugverkehr zwischen Frankfurt und Saarbrücken wird heute (2018) nur noch über Mannheim geführt und von der Mainz zur Seine-Metropole und umgek. kommen nur noch Thalys- und ICE-Triebzüge zum Einsatz.

220 030 wurde von der DB im April 1984 im Bw Lübeck ausgemustert und 1985 an eine Gleisbau-Firma in Frankreich verkauft. Die setzte diese Lok zeitweise auch vor Bauzügen in Algerien ein. 1999 wurde die ehem. DB-Lok 220 030 in Frankreich verschrottet.

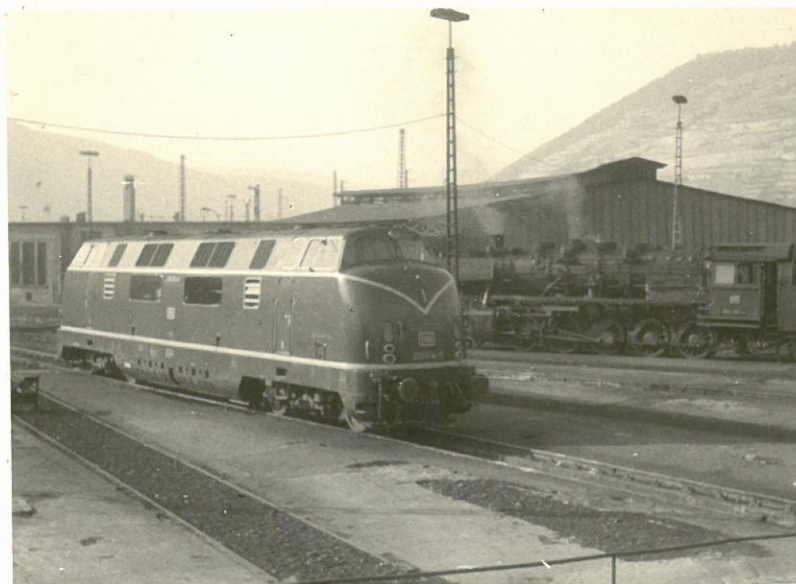
Fotos: Michael Hecht.



Erinnerungen an den vom Juni 1965 bis zum Juni 1973 existenten V-200- bzw. 220-Betrieb zwischen Rhein und Pfalz vermitteln auch diese beiden Bilder. Dabei zeigt die neben stehende Aufnahme wie die damals im Bw Kaiserslautern beheimatete Masch. V 200 026 am Ende der 1960er Jahre den Bhf. von Bad Kreuznach mit D 172 (Krefeld - Basel) verläßt. Diese Lok beförderte den genannten Zug von Bingerbrück bis Karlsruhe.



Der o. a. Bhf. bildet zusammen mit dem benachbarten Bhf. in Bad Münster am Stein den Kreuzungs- und Treffpunkt der von Bingerbrück nach Saarbrücken führenden Nahetalbahn und der von Gau Algesheim bei Mainz nach Kaiserslautern führenden Alsenzbahn. Der oben links erkennbare und vom D 172 benutzte Bahnhofsteil in Bad Kreuznach gehört zur Nahetalbahn, der rechte Bahnhofsteil zur Alsenzbahn. Hier sind auf dem genannten Bild Züge des Nahverkehrs in Form eines Schienenbusses und eines von einer Lok des V-100-Typs geführten Personenzuges zu sehen. Fernreisezüge kommen heute nicht mehr nach Bad Kreuznach und auf die Nahetal- und die Alsenzbahn und der reguläre Personenverkehr besteht hier nur noch aus Dieseltriebzügen.



Das untere Bild zeigt die zum Aufnahmezeitpunkt ebenfalls im Bw Kaiserslautern stationierte Lok 220 014, als sie am Beginn der 1970er Jahre zusammen mit einer 50er-Dampflokomotive im Bw Bingerbrück pausierte. Bis zum Ende der 1950er Jahre kamen die V-200-Dieselmotoren auf der Rheintalstrecke nach Bingen und Bingerbrück, danach dann nur noch auf dem Weg über die Nahetal- und die Alsenzbahn. Das gleiche galt für Dampflokomotiven. Der Dampflokeinsatz nach/von Bingerbrück endete 1975. Da waren die V-200- und 220-Besuche hier bereits seit zwei Jahren Geschichte.

Fotos: Sammlung M. Hecht.