

Volldampf im vereinten Vaterland

Es ist der 5. Oktober 1990. So hätte sich Heiko Mennecke aus Staßfurt seinen 27. Geburtstag nicht im Traum vorgestellt: auf seiner Pflögelok 41 1231 (genannt „Lotte“) D-Züge des Regelverkehrs durchs Saaleetal heizend die ersten Tage der deutschen Einheit zu erleben: „D wie Dempo-Züge, D wie Deutschland.“

Wir blicken Mennecke um 10.07 Uhr über die Schulter in der Ausfahrt Rudolstadt Richtung Nordosten. Lotte bratz und stürmt dem D 504 (Saalfeld – Berlin) voran. Ihr Dampfzähnen am Mischvorwärmer tanzt aufrecht im Gefirre reiner Abgase. Mit langem Arm lässt Lokführer Manfred Boas (genannt „Mante“ und in der Freizeit dem Boxsport zugeneigt) seiner 1231 freien Lauf. Er entlockt ihr alsbald eine Überhitzung von über 420 Grad. Um 10.08 Uhr, und somit auf die Minute, kommt auf Höhe des Bahnübergangs zu den Saalegärten mit ihrer spitzen Rauchkammertür die 01 1531 entgegen. Das einheimische Geschoss vom Bw Saalfeld führt den D 501 (Berlin – Saalfeld). Bernd Köllner am Regler und



Thomas Sommer als Heizer haben es eilig. Erst in dieser Sekunde, wenn beide Lokführer sich mit gellenden Tönen ihrer Lokpfeifen begrüßen und der Bahnhof schon in Sichtweite ist, werden sie die Dampfzufuhr schließen. Beide haben heute schon Werkstätige, und Schüler, Sowjetsoldaten und Dampflokfreunde mit Frühzügen befördert – im Verein mit einer dritten Lokomotive, die hier alles zu fahren imstande ist: 41 1185, mit Achim Worms und Sebastian Löwe ebenfalls aus Staßfurt.

So geht das schon den dritten Tag. Angefangen hatte es vor Tagesanbruch des 3. Oktober, als 01 1531 unter den Augen von Ralf Göhl und anderen angereisten Freunden des Dampflokbetriebes in Saalfeld den D 502 bespannte (siehe kleines Bild). Sowohl die Abfolge der dampfbespannten Regelzüge – 36 in drei Tagen – als auch der Termin dieses ersten großen Plandampfs waren von langer Hand geplant. Das mit der deutschen Einheit kam halt hinzu.



Bei einem Arbeitstreffen in der Verwaltung Maschinenwirtschaft der Rbd Erfurt am 20. Juni 1990 richtete ich das Terminfenster von drei Tagen im Herbst, abwechslungsreiches Wetter hoffend, um die Vollmondphase vom 3. zum 5. Oktober aus.

Der Plandampf war so smart und angstfrei wie anspruchsvoll. Er wandelte die Rückständigkeit der Reichsbahn in eine Marktlücke, setzte auf authentische Regelzüge und deren mitunter lautstark einzuhaltende Fahrzeit laut Kursbuch. Seine Bühne war die nicht-elektrifizierte Hauptstrecke. Besonders die Leistungen vor D-Zügen – über 350 vom Herbst 1990 bis ins Frühjahr 1995 – galten als packend und tapfer. Mitunter sogar, wenn mit internationalen Nachtzügen die Berliner Stadtbahn durchfahren oder russische Militärzüge bespannt wurden, hatte der Plandampf Momente von heiligem Ernst.

Jede Veranstaltung hatte ihren Eigensinn. Manche entwickelten eine traumhafte Choreographie aus einem Dutzend Zügen vom

Morgengrauen bis zur Abenddämmerung zusammengepackt auf einer Strecke oder verteilt auf ein regionales Netz. Und das mit drei bis acht Lokomotiven für drei bis vier Tage. Riesen-Events, finanziert von einigen hundert ehrlichen Einzählern nach dem Solidarprinzip, unter ihnen meist ein Flugzeug voller Briten.

Plandampf arrangierte den Einsatz von Traditionslokomotiven neu. Mischte zu Sonderzügen oder Ausstellungen normale Regelzüge hinzu. Er in diesem Umfang einmalig und machte in der weltweiten Szene Schlagzeilen. Er gab allen Beteiligten einen Beat. Und einen Rat: Lasst uns die Gunst der Stunde nutzen! Ehe es nicht mehr geht, die infrastrukturellen Rahmenbedingungen ebenso verschwinden wie Mut und Lust der Entscheidungsträger.

Plandampfer wollten möglichst nah ran an das was passiert. Mischten sich mit ihrem ausgeprägten Sinn für Traktion und Tradition in die ersten Wagen hinter der stampfenden und bald brüllenden

Lokomotive unter die normalen Fahrgäste. Als am 5. Oktober 1990, dem dritten Morgen hintereinander ein und dieselben Arbeiterzüge mit Dampflokso daher kamen, bemerkte ein Frühschichtler verwundert. „Nu haben wir die Einheit und sie fahren ihre alten Schlurren ab!“

„Eine Gegenwart,“ schreibt **BAHN**Epoche-Leser Klaus Honold, „die sich in unsere heutige nicht verlängern läßt. Sie fällt zurück in die Welt der Erinnerungen, sie wird vage, persönlich, gefärbt womöglich von der Trauer um Verluste.“ Das gäbe einen guten Nährboden der Nostalgie und wäre mir doch zu eindimensional. Meine Erinnerungen an den Plandampf sind vielmehr gefärbt von der Freude, in der Gemeinschaft (heute würde man sagen Solidarität) mit gleichgesinnten Eisenbahnern und Teilnehmern etwas erschaffen und erlebt zu haben.

Auch wenn ich mich wiederhole: Eines war der Plandampf nie – eine Geschichte der verpassten Gelegenheiten. **ROBIN GARN**