

Am Ende starb jede allein ...

Vor 40 Jahren hat die Bundesbahn ihre letzten Lokomotiven der Dampftraktion kaltgestellt. Damit endete eine Ära des Maschinenzeitalters, die ihren Anfang mit dem ersten Zug im Dezember 1835 nahm. Entlang der Emslandstrecke, ein dünner Strich im Nordwesten der Bundesrepublik, waren die Menschen – wie die Schüler an der Schranke im Aufmacherfoto, die heute alle der Generation 50plus angehören – bis in den Herbst 1977 hinein Zeugen des Finales. Nach aufwändigen Recherchen und Gesprächen mit den letzten Dampflokpersonalen des Bw Emden zeichnen Hendrik Bloem und Fritz Wolff die letzten Tage und Monate einschließlich des 26. Oktober 1977 in der **BAHN**Epoche nach.

Trübe ist es an diesem Vormittag. Der jüngere der beiden Autoren ist an jenen Ort zurückgekehrt, an dem sich seinerzeit bei ihm der gewisse Funke entzündete, hier, wo am 26. Oktober 1977, von späteren Museumsloks abgesehen, die beiden letzten DB-Dampfloks ihr Leben aushauchten.

Eine gewisse Aura ist geblieben. Das mag auch damit zusammenhängen, dass dieser Ort (anders als manche von Eisenbahnfreunden nach der Dampflokzeit so deklarierte „Sehnsuchtsorte“) immer noch existent ist: Die Reste des Bw Emden sind da. Die ehemalige Lokleitung, der früher so genannte „kleine Schuppen“ mit Werkstatt, die „Indusi-Bude“ (frühere E-Werkstatt mit Vorheizanlage für Bunkeröl-C) und manch' anderes bauliches Detail, an dem sich die Erinnerungen festmachen können; was aber das Wichtigste ist: Es herrscht Betrieb. Zumindest ein wenig. Wie damals könnten einem auf der, vielen Eisenbahnfreunden der älteren Generation bekannten, weißen Steintreppe im Lokleitungsgebäude die Eisenbahner auf dem Weg in den Dienst entgegenkommen, noch immer erklingen im Schuppen hier und da die Hammerschläge, wenn an den zu unterhaltenden V 90 (294/295) Fristarbeiten und Reparaturen ausgeführt werden. Im Schuppen mit seinen Strahlengleisen und Untersuchungsgruben fühlt man sich dann vollends von Ahnungen umgeben: Wenn man von hier aus, just an

Schlussakkord der DB-Dampfloks

Nichts als Alltag:

Lingen, am Bahnübergang der Georgstraße gegen Mittag des 13. Februar 1975: Von Emden kommt der aus 50 Erzwagen gebildete Ganzzug Gdg 52912 (Emden – Saar), „langer Heinrich“ genannt, und kreuzt das Gegengleis. Er wird vom Fahrdienstleiter (und Opel-Kadett-Fahrer) im Stellwerk Lnf zum Wassernehmen seiner beiden Zugpferde der BR 042 und 043 in die Überholung geleitet. Solange die zischelnden Ungetüme und die braune (aus Fad-Wagen bestehende) Wand vorbeipoltern, üben sich die wartenden Schüler in Geduld und Cliquenbildung.

