

Notizen aus der Dampflokezeit zwischen Hamburg, Osnabrück und Köln – aufgezeichnet von Jürgen Munzar

# Als auf der Rollbahn die letzten Orkane tobten

**Vor 50 Jahren, mit Ablauf des Sommerfahrplanes 1968, endete der Dampflokeinsatz vor schnellen und schweren Reisezügen zwischen Osnabrück und Hamburg.**

**E**in halbes Jahrhundert ist eine lange Zeit, in der sich viel verändert hat und in Vergessenheit geraten ist. Aber für viele ältere Eisenbahnfreunde und beteiligte (meist) noch ältere Eisenbahner ist der 28. September 1968 tief im Gedächtnis verankert geblieben. Dieser Tag, ein Sonnabend, markierte das Ende des großen Dampflokbetriebes auf der wohl wichtigsten Eisenbahnstrecke Nordwestdeutschlands: der Rollbahn Köln – Ruhrgebiet – Münster – Hamburg. Am Folgetag, dem Beginn des Winterfahrplanes 1968/69, wurde auf den nördlichen 245 Kilometern von Osnabrück über Bremen bis nach Hamburg-Altona der elektrische Zugbetrieb aufgenommen.

Der Name „Rollbahn“, angewandt auf diese Hauptstrecke, ist ein Kind der Nachkriegszeit, des Wirtschaftswunders und der Neuausrichtung der Wirtschafts- und Warenströme durch die Teilung Deutschlands. Er ergab sich aus den vielen Güterzügen, die in dieser Glanzzeit fast im Blockabstand unterwegs waren, wenn sie nicht auf zahlreichen Ausweichgleisen zum Halt gezwungen wurden, um von schweren Schnellzügen überholt zu werden. Ursprünglich war 1941 bis 1944 mit „Rollbahn“ die zentrale Vormarsch-, Versorgungs- und später auch wieder Rückzugsstraße der Heeresgruppe Mitte während des Ostfeldzuges gemeint. Bis heute findet niemand etwas dabei, diesen Begriff anderweitig, sprich bahnseitig zu vergeben.

Das Herzstück der Rollbahn war das ziemlich genau in der Streckenmitte gelegene Bahnbetriebswerk Osnabrück Hauptbahnhof. Grund genug, hier eine Lokomotivstation anzulegen, gab es 1871, dem Gründungsjahr des Zweiten Deutschen Reiches. Im Laufe der Jahre fand ein Standortwechsel vom Bremer Bahnhof auf eine großzügige Fläche im Stadtteil Schinkel statt. Zwei Rechteckschuppen mit Schiebebühnen wurden dort zur Anlage A-B; es folgte der Ringlokschuppen C mit Lokleitung und Wasserturm, schließlich noch der Ringlokschuppen D. Eine Rieseneinkohlungsanlage entstand. Zwei Kräne auf



**Ritueller Zusammenarbeit und Kommunikation** fand bei jedem Lokwechsel, bei jeder Bremsprobe zwischen dem Lokomotiv- und Zugpersonal statt – wie hier im April 1968 am Bahnsteig in Osnabrück an der runtergerittenen 01 1089, die Anfang Mai aus dem Rennen gehen sollte.



**Auf Stelzen durch den Freihafen Hamburgs** nimmt die gepflegte 01 1080 majestätisch Fahrt auf, vor einem der feinsten Züge, den die Bundesbahn ihrer Dampftraktion 1968 noch vergeben hat: dem F 392 *Skandinavien-Holland-Express* (Kopenhagen – Hoek van Holland), zu erkennen an den dänischen und holländischen Kurswagen. Soeben verdunkelt sich der Ausblick des Herrn am offenen Fenster im D 81 aus München (7.4.68).