

Plandampf. Letzte große Ausritte vor D-Zügen in Berlin.

Götterdämmerung

Der Plandampf als solidarfinanzierte Dampfbespannung von Regelzügen ist ein Kind der Deutschen Einheit. Seine Grundvoraussetzungen finden sich aber schon bei der Deutschen Reichsbahn im „Dazwischenland“ seit dem Fall der Mauer. Als die Hürde der Bahnreform näherrückte, galt es insbesondere die Möglichkeit, im Kursbuch fettgedruckte und gelegentlich der Dampftraktion zugeführte Schnellzüge ins neue Zeitalter hinüberzuretten. Das gelang bei drei Veranstaltungen im Frühjahr 1994 mit sage und schreibe 91 D-Zugfahrten. Die beiden damaligen Initiatoren Klaus Wilmsmeyer und Robin Garn zeigen, was vor 25 Jahren noch machbar war – unter der Flagge der DB AG.

Teil 1: Plandampf **Metropol**, Ostern 1994.

Vielleicht ist es ein bisschen wie in Hollywood gewesen. Damit die Story für ein neues Projekt zündet, muss sie in wenigen Sätzen klar umrissen sein und aufhorchen lassen. Etwa so:

Dieses in Ihren Händen liegende Vorhaben möchte im Pioniergeist bester Tradition der Eisenbahn verstanden werden. Das schärft den Blick nach vorn. Nicht nach einer potemkinschen Attrappe analog des Berliner Stadtschlusses steht mir der Sinn – so als würde ich für den Wiederaufbau der alten Kopfbahnhöfe plädieren. Nein, „König Dampf“ kann das Alltagsgeschäft noch einmal sehr originell und publikumswirksam aufnehmen. Für das lange Osterwochenende. Ganz souverän, vor Nachbarn und Kulturen Europas verbindenden Zügen. Dieser bewusste Kontrast soll aufmerksam machen, dass Berlin mit der Bahn auf bestem Wege ist, als moderne Eisenbahn-Metropole seine Rolle im Herzen Europas zu finden.

Nun ja, die von einer großen Portion Bedeutungs- wolke angereicherten Zeilen stehen als Leitgedanken einem 13-seitigen Antrags- und Realisierungskonzept vor, das am 27. Oktober 1993 keinem Film- modul, sondern folgenden Reichsbahnern mit der Bitte zur Prüfung anheimgestellt wird:

- Herr Möller, Vizepräsident und Abteilungsleiter Technische Dienste der Rbd Berlin,
- Herr Kießling, Abteilungsleiter Personenverkehr der Rbd Berlin,
- Frau Wilde, Abteilungsleiterin Produktmanagement Sonderreiseverkehr der DR-Hauptverwaltung (DR HV),
- Herr Ruppert, Hauptabteilungsleiter Technische Dienste der DR HV,
- Herr Schnabel, Leiter der Abteilung Vorhaltung von Triebfahrzeugen in der DR HV,
- Herr Richwien, Abt. Zugförderung der DR HV,
- Herr Naujokat, Abteilung Tzf- und Personaleinsatz des Bereichs Betrieb der DR HV,
- Herr Krauß, Hauptabteilungsleiter Betriebsführung, Leiter des Stabes der DR HV.

Der Terminplan sieht eine grundsätzliche Stellungnahme seitens der DR in der ersten Dezemberwoche vor. Bei positivem Urteil sollen die Projektpartner Klaus Wilmsmeyer, André Sinn und der Brite David Sprackland (er sorgt für ein Flugzeug voller Teilnehmer aus Großbritannien) informiert und Anzeigen in

den Fachblättern *LokReport*, *Lokrundschau*, *Eisenbahn Kurier* und *Steam Railway* rechtzeitig geschaltet werden.

Und genau so kommt es.



Vorbild: Ein Junge rast auf einer preußischen S10' dem Weichbild Berlins entgegen, fantastisch eingefangen von Illustrator Fritz Rosen im Jahr 1926, als Berlin wie ein Magnet wirkte.

Versuch: Nachgeahmte und um eine 01⁵ und den Berliner Fernsehturm aktualisierte Grafik, als Deckblatt für die Teilnehmerunterlagen des Plandampfs **Metropol**.



mit 01 1531-1, 01 2137-6, 03 1010-2, 03 2204-0
(sowie 01 49-99 und P1 47-65)
31. März bis 5. April 1994 (Ostern)

Aber was heißt überhaupt noch DR? Sind nicht im Dezember 1993 die Tage der guten alten Tante Reichsbahn gezählt?

Bahnseitig koordiniert Volkmars Knopke unser Vorhaben. Ich frage den damaligen Leiter Marketing des Geschäftsbereiches Fernverkehr im Bereich Nord-Ost nach 25 Jahren, wie ihm am Vorabend eines neuen Bahnzeitalters unter der DB AG zumute war: „Zu dieser Zeit im Herbst 1993, als wir Ihr Plandampfvorhaben für Ostern 1994 eingetütet haben, waren wir voller Elan und Glücksgefühle. Es ging doch alles bergauf und wurde paradiesisch.“ – Sie meinen das jetzt nicht sarkastisch? – „Nein, '93 war das das echte Gefühl, auch '94 noch.“

Und, wie ist es bei all der bahninternen Umwandlung um die Traditionsloks bestellt? Dazu Heinz Schnabel: „Bei der ersten Jahresbilanz Tzf-Instandhaltungskosten der DR, die ich für das Jahr 1992 im Auftrag von Peter Münchschwander machte, [im Vorstand der DR zuständig für das Ressort Produktion und Technik, Anm. RG], disponierte ich aus der Milliarde DM drei Millionen für laufende Untersuchungen unseres Parks betriebsfähiger Traditionslokomotiven. Damit waren sechs Hauptuntersuchungen pro Jahr in Meinungen unter Dach und Fach. Bei einer Befristung von 3 + 1 Jahren und dem damaligen Kostenstand ließen sich 24 Maschinen zumindest ohne große Zwischenuntersuchungen retten. Das Vorstandsmitglied hatte keine Einwände. Für die Erstellung der Jahresbilanz habe ich sogar eine Prämie von 1000 DM erhalten.“

Das geht auch 1993 gut. Vier hier noch eine Rolle spielende Schnellzuglokomotiven erhalten Untersuchungen im Raw Meiningen: 01 1531 (16.6.92): 207.275,87 DM, 01 2137 (27.8.92): 307.606,30 DM,

Realbild: An der Jannowitzbrücke tropft das Abendrot in die Spree. Nikolaikirche, Dom, Altes Stadthaus, Rotes Rathaus, St. Marien und der Fernsehturm grüßen, als 01 1531 am Ostersonntag 1994 die Bühne betritt; nicht mit irgendeinem, sondern mit dem Nachtzug D 242 nach Paris. Sie wird ihn durch die Stadt hindurch und aus ihr herausjagend bis Magdeburg bespannen (3.4.94).

