

Begegnung mit den Giganten der Schiene

Nachdem wir am 1. Mai den *Pionieren der Lüfte* einen Besuch abgestattet hatten, besichtigten wir am 3. Oktober die *Giganten der Schiene* im Deutschen Dampflokuseum in Neuenmarkt-Wirsberg. 35 verschiedene Dampflokomotiven kann kein anderes Eisenbahnmuseum in Deutschland dauerhaft präsentieren. Vom früheren Bahnbetriebswerk erhalten sind der 15-ständige Ringlokschuppen, die funktionsfähige Segmentdrehzscheibe und der Kohlenhof, in dem noch heute an „Dampftagen“ die Dampfloks Wasser fassen und deren Tender mit Kohlen befüllt werden.

Zwischen den Bahnhöfen Neuenmarkt-Wirsberg und Marktschorgast verläuft einer der berühmtesten Streckenabschnitte Deutschlands: die 1848 eröffnete Schiefe Ebene. Sie ist Teil der Ludwig-Süd-Nord-Bahn und die erste Eisenbahn-Steilstrecke Europas, die von Zügen nur im Adhäsions-(Reibungs-)betrieb befahren wurde. Auf eine Distanz von 7 Kilometern überwindet sie einen Höhenunterschied von 158 Metern; das entspricht einer Neigung von 1:40 („1:40“ bedeutet, dass für jeden Höhenmeter, den man gewinnt, 40 Meter in waagerechter Richtung zurückgelegt werden müssen). Mit ihren zahlreichen Stützmauern, Einschnitten und Steinwällen gilt die Strecke als technische Meisterleistung ihre Zeit.

Die berühmten Schnellzuglokomotiven der Baureihe 01 wurden bis 1977 auf der Schiefen Ebene vor Personenzügen eingesetzt und stießen dabei an ihre Leistungsgrenze. Besonders bei schweren Güterzügen oder langen Personenzügen wurden am Ende des Zuges Schiebelokomotiven angekuppelt und diese schoben den Zug die Steigung hinauf, während die Zuglok vorne zog. Diese Betriebsweise war notwendig, um die extreme Steigung zu bewältigen und die Sicherheit zu gewährleisten. Das Nachschieben erfolgte durch eine oder zwei Lokomotiven, manchmal wurde eine zweite Lok vorgespannt, so dass bis zu vier Lokomotiven zum Einsatz kamen. Als Schiebelok diente die Baureihe 95, denn diese Tenderlokomotive war speziell für Steilstrecken konzipiert, aber auch die Baureihen 57 und 50 leisteten Schiebedienste. Zuletzt wurde auch die Diesellok V 100 als Schublok verwendet.

Ein Highlight der Ausstellung ist der Salonwagen 10 242. Er wurde 1937 von der Deutschen Reichsbahn als Salonspeisewagen der Gattung „Salon R4ü-37“ in Dienst gestellt. Ursprünglich diente er bis 1941 als persönlicher Speisewagen für Adolf Hitler und seine Begleitmannschaft. Nach dem Zweiten Weltkrieg nutzten ihn die Alliierten, bevor er 1953 an die Deutsche Bundesbahn übergeben wurde. Durch Umbau erhielt er ein Schlafabteil und ein Badezimmer sowie einen Funkraum. Die Ausstattung mit Telefonen und Kurzwellensender unterstreicht die Rolle des Wagens als mobiles Büro und Kommunikationszentrum. In den verfügbaren Quellen gibt es keine detaillierten Angaben zur Funkanlage, bekannt ist nur, dass die Übertragung der Telefongespräche auf Kurzwelle erfolgte und die notwendigen Antennen in einem speziellen Dachaufbau untergebracht sind. Dies ermöglichte eine sichere und direkte Kommunikation während der Fahrten, was vor allem in der Zeit des Kalten Krieges von großer Bedeutung war. Konrad Adenauer reiste z. B. 1955 mit dem Wagen nach Moskau und Willy Brandt nutzte den Wagen 1970 bei seiner Reise nach Erfurt in die damalige DDR. Königin Elizabeth II. diente er während ihres ersten Staatsbesuchs 1965 in Deutschland als Wohnwagen. Am 29. Januar 1988 wurde er außer Dienst gestellt und stand eine Zeit lang auf einem Nebengleis in Münster, wo er dem Verfall ausgesetzt war. Ein privater Eisenbahn-Enthusiast rettete ihn. Der Wagen wurde aufgearbeitet und ist jetzt dauerhaft als Leihgabe im DDM zu sehen.

Die Dampflokomotiven der Baureihe 10 waren Höhepunkt und Abschluss der Dampflokontwicklung in Deutschland. Es wurden nur zwei Exemplare gebaut, erhalten ist nur noch die 10 001. Sie war eine Schnellzuglokomotive mit der Achsfolge 2'C'1 (auch „Pacific“-Type genannt: vorne zwei Laufachsen, Räder je 1000 mm; drei angetriebene Achsen, Räder je 2000 mm; eine Nachlaufachse, Räder 1000 mm). Sie war kohlegefeuert, mit einer Ölzusatzfeuerung für Leistungsspitzen, und erreichte eine Höchstgeschwindigkeit von 140 km/h. Ihre hohe Achslast begrenzte den Einsatz auf wenige Strecken. Nach einem Triebwerksschaden wurde sie 1968 ausgemustert.

Eine Modelleisenbahnanlage zeigt die markantesten Abschnitte der Schiefen Ebene. Verbaut wurden ca. 270 Meter Gleis, 76 Weichen und 46 Signale. Alle Gebäude der Anlage sind Einzelanfertigungen und wurden, dem Vorbild entsprechend, detailgetreu nachgebildet. Ca. 1.000 Laub- und Nadelbäume wurden in Handarbeit hergestellt. Erbauer der Anlage war Josef Brandl aus Neustadt a. d. Donau. Die Steuerung der Anlage erfolgt

digital und mittels Computerprogramm SOFT-LOK von Dipl.-Ing. Wolfgang Schapals, Mindelheim. Die Zugabläufe sind dem Vorbild entsprechend programmiert.

Wegen des Baus der Ludwig-Süd-Nord-Bahn von 1844 bis 1848 zogen viele Arbeitskräfte von auswärts nach Neuenmarkt und blieben, so dass der ursprünglich landwirtschaftlich geprägte Ort im Zuge der Industrialisierung wuchs und „städtisch“ wurde. Viele Gebäude aus dieser Ära sind erhalten, darunter die beiden Eisenbahnerkirchen. Entlang der Schiefen Ebene verläuft seit Mai 1991 ein Lehrpfad, der von den betrieblichen und baugeschichtlichen Besonderheiten dieses bemerkenswerten Streckenabschnitts erzählt.

In der Brauerei Haberstumpf in Trebgast klang der Nachmittag bei gutem Essen, Getränken und Funkgesprächen aus.

Bericht: Alfred, DL8NCU Fotos: Norbert, DL9NAC