

## **DIE CALWER DAMPFLOKOMOTIVE 86 346**

### **Vergangenheit und Gegenwart**

*Eine Schilderung von Andreas Knipping, aus vermutlich aus den 80er Jahren.*

*Ein kalter Herbstmorgen 1942. Dichte Nebelschwaden steigen aus den Tannen und Wiesen. Die höher stehenden Calwer Fachwerkhäuser verschwinden in den nassen Winter-Vorboten. Ein kalter Wind treibt die Nässe unter jedes Kleidungsstück, die Feuchtigkeit kriecht bis in die Knochen. Bereits in wenigen Metern Entfernung, verschluckt der Nebel das Dröhnen der Dampf Strahlpumpe. Der Heizer, von einem letzten Rundgang um die Maschine zurück, klettert durchgefroren auf den Führerstand. Wasser tropft ihm vom Mützenschirm auf die Nase ins Gesicht. Feuertür auf. Grellweiße Hitze schlägt dem durchnässten Mann entgegen. Knirschend dringt die Schaufel in die Kohlen und dröhnt mit dumpfem Aufschlag an der Feuertür. Gierig fressen die Flammen die hinein geschleuderte Nahrung. Der Sekundenzeiger tickt auf den Abfahrtszeitpunkt zu, die Manometernadel für den Kesseldruck zittert auf der roten Grenzmarke. Endlich gehen die zwei Signalflügel hoch, das rote Licht wechselt auf grün. Der Lokführer kurbelt an der Steuerung, Kegler auf, ein langsam beginnendes und sich immer schneller steigendes wuff-wuff-wuff kommt aus dem Schornstein, die ersten Weichen klirren unter der Maschine, vom Stellwerk "1" grüßt der Fahrdienstleiter, die Dampfpfeife heult zur Antwort - man kennt sich in Calw.*

*Der Heizer legt immer noch zu. Es gilt die Rampe nach Althengstett zu erklimmen. Immer schneller schiebt sich die Maschine über den matt glänzenden Schienenstrang, der für das Personal -vom Lokomotivkessel verdeckt- erst in weiter Entfernung sichtbar wird. Plötzlich fällt der Boden nach unten ab, tiefe Leere links und rechts vom Führerstand, die Schienen dröhnen, die Fischbauchbrücke an der Linde erzittert unter der Wucht von hunderten Tonnen sich bewegenden Stahls.*

*Mit zunehmender Fahrt dringt die nasse Kälte immer mehr ins Führerhaus. Der Dampfkessel strahlt Wärme aus. Aus der durch das Feuern laufend geöffneten Feuerlochtüre, dringt sengende Hitze empor. Es riecht nach heißem Öl und erhitztem Stahl. Feuchter Kohlenstaub steht den Männern im Gesicht und legt sich kratzend in Hals und Lunge. Mit donnerndem Auspuff zieht sich die Lok entlang der Bischofstraße, immer schneller fährt die lange Wagenschlange die Rampe hinauf. In einer scharfen Rechtskurve knickt nun die Strecke zur Fuchsklinge hin ab. Das nasse Gleis ist übersät mit fallenden Herbstblättern, die der strenge Wind wie einen Teppich vor dem ersten morgendlichen Zug ausgebreitet hat.*

*Der Heizer wirft einen Blick auf die linkerhand auftauchende Blockstelle. Plötzlich ein blitzartiges Donnern, der Lokführer reißt*

den Regler zu und unterbricht die Dampfzufuhr. Die auf dem Laub durchdrehenden Räder kommen wieder zur Ruhe. Langsam drückt er den Regler wieder auf wuff^wuff-wuff zögernd kommt der Auspuffschlag aus dem Schornstein, wird rasend schneller, wild drehen die Räder der Einheitslokomotive auf der Stelle. Regler wieder zu, wieder auf, wieder zu. So geht es laufend hin und her, ununterbrochen rieselt es über den Sandstreuer auf die Schiene, um die Haftung der Treibräder zu erhöhen.

Im Schritt kämpft sich der Zug vorwärts. Wasser rinnt dem Lokführer unter der Mütze hervor, Schwitz- oder Regenwasser? Gnadenlos tickt der Sekundenzeiger der Armbanduhr weiter, der Fahrplan zerrinnt und in Weil der Stadt wartet der Gegenzug.

Endlich greifen die vier Treibachsen der 86er-Lokomotive wieder. Stück um Stück drückt der Meister den Regler auf. Immer kraftvoller klingt das rhythmische Wummern vom Schornstein her, unbezwinglich pendelt sich die Geschwindigkeitsnadel nach oben. Das von der roten Marke abgefallene Druckmanometer, zwingt auch den Heizer wieder zur Tätigkeit. Gleichmäßig knirscht seine Schaufel in den matt schimmernden Kohlehaufen ein, der vom Tender herunter nachrutscht. Pling - schschschtt.. Schippe um Schippe verschwindet in dem gefräßig lodernden Loch. Dazwischen die Dampf Strahlpumpe an, grell zischend schießt neues Wasser in den Kessel. Mit jedem Schaufelgang, um seinen Heizer zu unterstützen, Öffnet und schließt der Lokführer das Feuerloch. Die Fuchsklinge rast vorbei, der Meister greift nach der Pfeife, ein kurzer Zug und die Dampf sirene heult durch den Schwarzwald. Geschwind taucht die Lokomotive in das schwarze Loch ein. Donnernd widerhallen die Fahrgeräusche von den Wänden des Welzbergtunnels.

Die zwei mageren Lichte auf der Pufferbohle sind nicht imstande, das schwarze Dampfgemisch zu durchdringen. Völlig blind rast der Zug durch den Tunnel. Der Führerstand hat sich aufgefüllt mit feuchtwarmem Wasserdampf. Der sich verdichtende Abdampf läßt die vielen Anzeigenadeln, die in ihren schwach angeleuchteten Gehäusen einem magisch zitterndem Ballett gleichen, im Nebel verschwimmen.

Schlagartig bricht der Schall nach außen ab. Frische Kaltluft zieht durch die Kitzen und Öffnungen der Lok. Befreit hebt sich ihr Abdampf wieder in den herbstlich nassen Morgen. Heumaden fliegt vorbei, Linkskurve, Regler wieder voll auf, ein Pfiff am unbeschränkten Überweg. In Althengstett ist für die Fuhre nach Kornwestheim kein Halt vorgesehen, in Weil der Stadt ist Zugkreuzung, also lauf Mädchen, lauf, wir sind hinter der Zeit.

Die Durchfahrt Althengstett kommt. Der Nebel wird immer dichter. Eine undurchdringliche Suppe, die von der Ortschaft nichts mehr erkennen läßt. Vorsignal zur Einfahrt frei, die Einfahrt steht. Der Heizer beobachtet, wie der Wasserstand des Kessels in den beiden Glasröhren pendelt. Im dicksten Nebel huscht das Einfahrtssignal vorüber., darunter saust ein gelbes Licht am Fenster vorbei - die Scheibe des Vorsignals zur Ausfahrt stand senkrecht! "Mensch, mach

zu, Vorsignal Warnstellung!", brüllt es in den Ohren des Lokführers. Eine Hand fliegt zum Kegler, die andere zum Führerbremseventil. Kegler zu, Ventil in Schnellbremsstellung. Unendliche Sekunden lang herrscht eine nervenzerrende Stille. Das Geräusch des trommelnden Dampf-Ausstoßes ist unterbrochen, nur das stählerne Rollen der Räder und das klack-klack-klack der Schienenstöße ist zu hören. Endlich greift die Bremse. 80 km/h. 70 km/h.. unheimlich langsam kriecht die Nadel des Geschwindigkeitsmessers nach unten. 60 km/h.. 50 km/h... immer lauter wird das metallene Quietschen der Bremssohlen auf den Rädern. Funken ziehen von den Radreifen der Lokomotive und immer deutlicher wird das rote Licht am Ende des Bahnhofs. "ALTHENGSTETT" steht auf dem Schild, das samt Bahnhofsgebäude am Führerhausfenster vorbeigezogen ist.

Immer näher kommt das rote Licht, "jetzt bleib doch endlich stehen", flüstert der Lokführer. Auf dem Bahnsteig springt im Dauerlauf ein Reichsbahner mit der Maschine mit. Der Gegenzug ist in Weil der Stadt planmäßig raus und kommt entgegen. Daher mußte die Kreuzung nach Althengstett verlegt werden. Die Rauchkammer der 86er schiebt sich auf den Mast des Ausfahrsignals zu, ein starker Ruck geht durch den Zug - der Lokführer schaut zu dem roten Licht empor, das rechts über ihm brennt. Vielleicht schaut er auch noch höher darüber hinaus und bedankt sich. Sie steigen von der Maschine und verschwinden mit dem Reichsbahner im Stationsgebäude. Man hat ja jetzt Zeit bis zum Gegenzug. Die Fuhre nach Kornwestheim bekommt somit noch mehr Verspätung. Doch wieviele Fuhren und Menschen erreichten in dieser Zeit ihr Ziel überhaupt nicht mehr?

Langsam hebt sich der Nebel in Althengstett. Die morgendliche Stille wird nur von dem gleichmäßigen tack-tack-tack der Bremsluftpumpe der Dampflok unterbrochen. "Reichsbahndirektion Stuttgart - Betriebswerk Calw" ist am Führerhaus der 86er zu lesen. Die Lok trägt die Seriennummer "346" und ist gerade drei Jahre alt. Die "846" hat ihr Ziel erreicht!

Mit mächtigen Auspuffgeräuschen jagt die 86 346 ihrem Ziel entgegen. Heute heißt es Bad Herrenalb. Hinter ihr 4 Personen-, 1 Speise- und 2 Güterwagen. Der Zug ist bis auf den letzten Platz vollgesteckt mit Kindern, Eltern, Omas und Opas sowie Ausflüglern aller Art. In den Güterwagen fahren modernste 10-Gang-Fahrräder und Mountain-Bikes mit. Aufnahmegeräte zeichnen mittels Mikrofon die Geräusche des Zuges auf Band. Allerorts klicken Fotoapparate, surren Film- und Videokameras. 1942? - nein, fast fünfzig Jahre später.

Unser technisches Zeitalter beginnt mit der ersten funktionstüchtigen Dampfmaschine des James Watt in England. Diese Erfindung hat, wie kaum eine andere, die Welt verändert. Der allgemeine Wohlstand und die Möglichkeit weltweiter Kommunikation wurden durch sie begründet. Die Dampfmaschine im Haus, sprich Kraftwerk, ist der Allgemeinheit nie sonderlich ins Bewußtsein gedrungen. Man knipst das Licht an, ohne sich Gedanken zu machen, wie die leicht zu

*übertragende Elektrizität erzeugt wird. Daß auch hier die Dampfkraft noch heute eine entscheidende Rolle spielt, wissen nur wenige.*

*Weit mehr sichtbar hat die Dampfmaschine auf Rädern, die Dampflokomotive, das Leben von Generationen nachhaltig beeinflusst. Nachdem vor ca. 160 Jahren die erste dem öffentlichen Personenverkehr gewidmete Eisenbahn zwischen Stockton und Darlington den Betrieb aufnahm, wurden in verhältnismäßig kurzer Zeit weite Gebiete der Erde mit einem dichten Netz von Eisenbahnlinien überzogen. Ein volles Jahrhundert lang, bot der Schienenstrang für die Masse der Bevölkerung die einzige Möglichkeit, größere Entfernungen zu Land zu überwinden. Auch im Nahverkehr, bei der Fahrt zur Arbeitsstätte oder Schule, spielte die Eisenbahn eine immer größere Rolle. Noch vor wenigen Jahren bewältigten Dampflokomotiven den größten Teil des Schienenverkehrs. Erst ab den siebziger Jahren wurde die Dampflokomotive immer schneller von moderneren Traktionsmitteln verdrängt. 1977 verschwand sie endgültig aus dem Plandienst der Deutschen Bundesbahn, im Oktober 1988 aus dem der Deutschen Reichsbahn (DDR).*

*So mußte die Dampflokomotive als Schrittmacher des Kontinente umspannenden Schienenverkehrs, ihren moderneren Nachfolgern weichen. Ist es aber nötig, sie einfach fallen zu lassen und die Erinnerung an sie möglichst bald zu tilgen? Sollte sie nicht als sichtbares Symbol einer zu Ende gegangenen Epoche der technischen Entwicklungsgeschichte in typischen Exemplaren und so lange dies technisch möglich ist, betriebsfähig, erhalten bleiben? Aus diesen Fragen heraus, gründete sich im Jahre 1971 der Verein ULMER EISENBAHNFREUNDE e.V. (UEFj, welcher mittlerweile acht Dampflokomotiven unterhält und diese quer durch Europa einsetzt. Am 21.07.72 gelang den UEF der Ankauf der ehemaligen Calwer Dampflok 86 346. Seither ist die Lok auf den verschiedensten Strecken zum Einsatz gekommen. Bekannt wurden vor allem die jahrelangen Wochenendfahrten der 86 34 auf der Albtabahn zwischen Ettlingen und Bad Herrenalb. Derzeit fährt die Lok in unserem französischem Nachbarland ausgehend von Molsheim nahe Strasbourg.*

*So wäre es technisch problemlos möglich, die Lok wieder auf die Strecke von Calw in Richtung Weil der Stadt im Museumsverkehr einzusetzen. Hieraus ergäbe sich eine enorme touristische Aufwertung der Kreisstadt. Aus diesem Grund kämpft der VEREIN ZUR ERHALTUNG DER WÜRTTEMBERGISCHEN SCHWARZWALDBAHN e.V. auch um die Einführung eines historischen Museumsbahnbetriebes auf der Strecke Calw - Weil der Stadt. Bringt diese doch zusätzlichen Einnahmen für die künftigen Betreiber der Strecke sowie Stadt, Kreis und (Privat-) Unternehmer. In Verbindung mit einem aktiven Museum (Vorführung des früheren Stellwerks I des Bahnhofs Calw und seiner Funktionen, Wartung und Arbeiten an Dampflok und Wagen usw.) und z.B. ein Eisenbahn-Lehrpfad auf der ehemaligen Gleistrasse des zweiten weggerissenen Bahngleises, Wander-Sonderzügen mit Anbindung der Fuchsklinge, Nikolausfahrten uva., hätte die Hermann-Hesse-Stadt ein*

*einmaliges Programm rund um die Eisenbahn zu bieten.*

*Könnten Sie sich nicht vorstellen, daß nach annähernd 50 Jahren  
die Calwer Dampflokomotive 86 346 wieder nach Hause kommt?*

Die ULMER EISENBAHNFREUNDE e.V. können es.