

Das letzte Dampflokausbesserungswerk Deutschlands

STAHLRÖSSER AUF INTENSIVSTATION

Kunden aus ganz Europa – das größte Lok-Bauzeichnungsarchiv des Kontinents

Eisenbahnromantik zwischen Rauch und Russ: Mehr als 300 alte Dampfzugschnäusen noch über deutsche Schienen, umschwärmt von einer Millionen-Fangemeinde und Stars der wöchentlich ausgestrahlten Nostalgie-Sendung „Eisenbahn-Romantik“ in den Dritten Programmen und in 3sat. Doch an vielen der fauchenden Ungetüme nagt der Zahn der Zeit. Im thüringischen Meiningen wird den stählernen Oldtimern neues Leben eingehaucht - im letzten Dampflok-Ausbesserungswerk Deutschlands. Eine Klinik von internationalem Ruf: Loks aus der ganzen Welt liegen auf dieser einmaligen Intensivstation der Bahn.

Und? Kommt sie wieder in Fahrt?: „Jawoll!“ sagt Ulrich Heß, 49. Voller Bewunderung betrachtet der Schweißmeister den schwarzen Goliath im Lokschuppen. Seine zackige Sprache hat etwas vom Staccato einer Lokomotive: „Schnellzug-Lok 01 118! 130 km/h! 2240 PS!“ Einst das Paraded Pferd von Bundes- und Reichsbahn. 24 Meter lang, die roten Speichenräder zwei Meter hoch. „Krupp/Essen 1934“ steht auf einem Messingschild am Rahmen. Die kohlegefeuerte Zweizylindermaschine stand bis zum heutigen Tag stets unter Dampf. Nie hat sie gebockt. „Super, was die Konstrukteure damals schon draufhatten!“

90 Erdumrundungen - fast 3,6 Millionen Kilometer - hat der unverwüstliche Koloss von 170,6 Tonnen schon auf dem Buckel, doch pensionsreif scheint er noch lange nicht. „Einmalig!“ schnalzt der Schweißmeister. Jetzt wird die alte Dame gründlich durchgecheckt und komplett zerlegt, bis zur letzten Schraube und Schweißnaht. Ein 70-Tonnen Kran soll die Lok ausachsen. Ihr gewichtiges Oberteil, schwer wie 30 Kleinwagen, landet in der Kesselschmiede. Der TÜV ruft alle vier Jahre, erklärt Heß und auch, warum: „Vorschrift nach EBO!“ Das sei die Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung, schiebt er nach. „Jawoll!“

Bis zu sechs Monate lang werden die Dampfzugschnäusen unterschiedlichster Epochen und Baureihen auf der Intensivstation aufgepäppelt. Eisen, das oft sieben, acht und mehr Jahrzehnte Wind und Wetter getrotzt hat, rostet – und kostet. Ehe wieder Dampf und Rauch zischend aus dem Schornstein stiebt, kann so ein Klinikaufenthalt zwischen 250 000 und eine Million Euro verschlingen. So teuer ist, je nach Arbeitsaufwand, die Zerlegung, das

Kesselflicken, die Raderneuerung, die Sicherheitsüberprüfung der Armaturen, Pumpen, Lichtmaschinen und schließlich der Zusammenbau. Wer schickt im Zeitalter von Highspeed und Hightech diese Oldies für derart horrende Summen wieder auf die Schiene? In erster Linie Eisenbahnvereine des In- und Auslands sowie die Betreiber der etwa 120 deutschen Privat- und Museumsbahnen, die noch mehr als 300 fahrtüchtige Stahlrösser liebevoll unter Dampf halten - von den schnuckeligen Schmalspur-Oldtimern in Bayern, Baden-Württemberg, im Harz, auf Rügen oder in Sachsen bis hin zu den Stars, die bundesweit auf Dampfloksfesten und Schnellzug-Wochen vor Tausenden von Fans paradieren oder sie auf eine Zeitreise in die frühen Jahre Mobilität mitnehmen. U.a. auf spektakulären Sonderfahrten ab Düsseldorf, Köln, Frankfurt, Stuttgart, Berlin, Dresden, Hamburg, München oder Nürnberg. Schluff, Molli, Öchsle und Sauschwänzle – schon die Kosenamen vieler Veteranen bezeugen die innige Beziehung zwischen Mensch und Maschine. Sechs Millionen Deutsche sollen sich für Traditionsloks begeistern. Zu ihnen zählt auch manch Meininger Kesselschmied und Lokomotivschlosser. Da seien schon einige „positiv verrückt“, versichert Werkdirektor Jürgen Eichhorn, 45. Die Welt aus Zug und Zubehör überrollt Schweißmeister Ulrich Heß regelmäßig auch zuhause. Er nickt: „Jawoll! Hab’ `ne Platte im Keller!“ Jedes Häuschen, jede Figur, jede Mini-Lok seines Miniatur-Heiligtums sind Bestandteil vergangener, rußiger DDR-Ansichten.

Zu Honeckers Zeiten schraubten und schweißten im ehemaligen „Reichsbahn-Ausbesserungswerk Meiningen“ noch 1800 Menschen auf 140 000 Quadratmetern an Dampfloks herum, während wenige Kilometer westwärts schon ICEs über die Schienen flitzten. Kurz nach dem Krieg schluckten die Werkttore sogar 3000 Arbeiter täglich. Heute verlieren sich 121 Leute in den weitläufigen Hallen. Doch die Dampflokschmiede von Weltruf, aus der bereits zu Kaiser Zeiten die ersten Lokomotiven rollten, erlebt eine ungeahnte Renaissance und schreibt schwarze Zahlen: 30 bis 40 Maschinen landen hier jährlich auf dem Montagestand, jede ein Unikat, und zunehmend aus dem Ausland – vor allem aus den Benelux-Ländern, aus Skandinavien, Frankreich, Österreich, der Schweiz, aus Portugal und Südosteuropa. Ulrich Heß weiss warum: „Wir könnten komplett jede Lok neu bauen.“ Der Meininger und seine Kollegen hüten einen unbezahlbaren Schatz: Das größte Lok-Bauzeichnungsarchiv des Kontinents, darunter sämtliche Pläne aller Epochen und Baureihen der Deutschen Reichsbahn. Ob Pumpen oder Bremsen, Treib- oder Kuppelstangen, Kohle oder Wasserkästen – hier kann alles passgenau ersetzt

werden. „Jawoll!“

Sinnlich und majestätisch, kraftvoll und ästhetisch wirken die schwarzen Ungetüme nur unter Dampf. Die zerlegten Riesen sehen nicht gerade sexy aus. Batterien abgefahrener Radsätze, angerostete Führerhäuser, Kohle- und Wasserkästen, rostbraune Fahrgestelle und verkalkte Rohre pflastern den Weg durch die heiligen Backstein-Hallen. Logisch, dass es nur Kennern und Könnern gelingen kann, in diesem koordinierten Chaos Loks zur zweiten Jungfernfahrt zu bringen. Es hat schon etwas Faszinierendes, wie Schweißmeister Heß im Geiste zackzack einen Dampfkessel zerlegen kann. Einzelnes bleibt haften, „Löcher!“, „Ventile!“ und - jede Menge Rohr: „Reglerrohr, Blasrohr! Dampfeströmröhre! Heizrohre! Rauchrohre! Überhitzrohre! Jawoll!“ Der Laie versteht nur Bahnhof und begreift allmählich, dass er nichts begreift. „Das muss von der Pike auf gelernt werden!“ sagt Heß, Triumph in den Augen. „Am besten, das Handwerk wird vom Vater auf den Sohn vererbt.“ So war's bei ihm und auch bei den meisten seiner Kollegen.

In der Kesselschmiede herrscht gerade Hochbetrieb. Blau-weiße Funken, die aus grellen Lichtbögen sprühen, Metall- und Motorgeräusche verschmelzen zu einer Choreographie aus Hitze, Lärm und Licht. Eine Crew hämmert und schweißt gerade an einem nagelneuen Dampfkessel riesigen Ausmaßes. Das 35-Tonnen-Monstrum, zwei Meter im Durchmesser und knapp neun Meter lang, gehört zu einer Lok der Belgischen Staatsbahn.

Die Männer in Blau schwitzen hier unter Honeckers Augen. Anachronismus über Rauhputz: Seit der Wende lächelt ein verkniffen dreinschauender Staatsratsvorsitzender von einem gerahmten Farbfoto an der Querwand. Leibhaftig habe sich Honi hier „nie blicken lassen“, brummt Heß. „Jawoll!“ Mächtig stolz ist er auf die gerade restaurierte Schnellzuglok 18 201 der Deutschen Reichsbahn, die bundesweit und im europäischen Ausland zu Sonderfahrten ausrückt. Derzeit das Prunkstück der Schmiede: 172 Tonnen Eleganz, 25 Meter lang, Speichenräder von 2,30 Meter Durchmesser. Nach jahrelangem Sockelleben in Halle kann die knallrote Königin wieder Dampf Wolken in den Himmel husten. Der schnittige Renner auf dem Werksgelände ist mit knapp 180 Stundenkilometern die schnellste noch fahrtüchtige Dampflokomotive der Welt. „Einmalig!“

In einem Schuppen keine hundert Meter weiter schwitzt und zischt ein lahmeres Ungetüm. Eine wiederbelebte Personenzug-Tenderlokomotive faucht bei der Dampfprobe. Die 65 10 49 war der erste Neubau der Deutschen Reichsbahn nach dem Krieg und war in Dresden, Gera, Erfurt, Eberswalde

und Freiberg stationiert, ehe sie sich in Arnstadt/Thüringen aufs Altenteil zurückzog. Jetzt gehen 122 Tonnen mit 1600 PS auf Probefahrt.

Es riecht nach Öl und Ruß. Während Kollege Baesecke, 63, noch ein letztes Mal die mannshohen Speichenräder poliert, schippt Hans Friedrich, 64, Kohle ins Feuerloch: „Wir lieben den Dreck und den Ölgeruch!“ Längst ist das Zeitalter der Dampflokomotiven vorbei, aber in den Herzen der beiden pensionierten Lokführer schnaufen sie weiter.

Als Mitglieder der Eisenbahnfreunde Arnstadt/Thüringen achten die ergrauten Ritter der Schiene darauf, dass ihre stählernen Veteranen sich nicht das Rauchen abgewöhnen. Für Friedrich gibt's keinen Zweifel: „Die wahre Romantik der Eisenbahn ist nur die Dampflokomotive!“

Das spürte er schon als Kind, wenn sich die Rauchfahnen vorbeirauschender Dampfzüge am Himmel entlangzogen und sich Kohlen-Geruch mit dem Duft der Kiefernwälder mischte. Irgendwie sei's früher schöner gewesen, auch wenn es manchmal bis zum Himmel stank: „Wir haben in einer Schicht bis zu 40 Tonnen Kohle verschippt.“ Stalins letzte Rache: „Wir hatten sehr schlechte Kohle.“

Dagegen wird die Schaufelei auf der Probefahrt in Richtung Eisenach heute ein Kinderspiel. Auch wenn Friedrich mal wieder später als versprochen heimkehren wird: „Unsere Frauen ziehen mit!“ Er legt noch eine Ladung Koks nach und ächzt: „Für so `n Beruf muss man ooch `n richtigen Partner haben!“ Kollege Heß nickt: „Jawoll!“ Ein kurzes Pfeifen, eine kleine Dampf Wolke, und weg ist die Lok.

Thomas Olivier

© Olivier 2005