

MICHAEL MANIURA

# BLAUER ENZIAN



## Ein Protokoll

Ein dampfgeführter Fernschnellzug des Jahres 1955  
wird vom 1. bis 3. Mai 2020 wieder zum Leben erweckt

Wer sich in der einen oder anderen handelnden Person  
wiederzufinden glaubt, muss das ja nicht unbedingt  
weetersagen



# Inhaltsverzeichnis

Ein Vorwort zu den Fotos

1. **Mai 2020** Nürnberg – München V 200 017  
München – Treuchtlingen E 10 228  
Treuchtlingen – Fulda 01 180  
Fulda – Hannover 01 150  
Hannover – Hamburg 03 1010
2. **Mai 2020** Jütland-Rundfahrt MY 1149 und MY 1151
3. **Mai 2020** Hamburg – Hannover 03 1010  
Hannover – Bebra 23 058  
Bebra – Würzburg – Ansbach 01 180  
Ansbach – München – Nürnberg E 18 047

Nachwort

Anhang

Quellen

## **Ein Vorwort zu den Fotos**

Da die beschriebene Sonderfahrt in der Zukunft stattfindet, sind folgerichtig von ihr keine Fotos aufzutreiben. Um die Prosa aufzulockern, reicherte ich sie mit solchen Bilddokumenten an, für die ich während Sonderfahrten – entweder bei Scheinanfahrten oder als Zaungast am Straßenrand – seit 2010 auslöste. Dampflokomotiven in Fahrt sind die bestimmenden Motive, weil deren Rauchfahnen die Eisenbahnatmosphäre wie nichts sonst wiedergeben. An zweiter Stelle stehen die klassischen kobaltblauen DB-Fernschnellzugwagen der 50er und 60er Jahre des vorigen Jahrhunderts. Die meisten Bilder haben Deutschland zum Standort, einige wenige auch andere Länder.

Warum mit einer Ausnahme erst seit 2010? Ich bin seit meiner Jugend auf der ‚Jagd‘, aber zunächst gebrach es mir an der angemessenen Ausrüstung. Als ich 1976 erkannte, dass die für nachhaltige Fotos unerlässlich sei und ich meine erste Spiegelreflexkamera erwarb, zahlte sich das mehr als aus. Allerdings war ich in meiner Mission als Eisenbahnfotograf mit Negativfilmen unterwegs, was sich Jahrzehnte später rächte. Während ich in meinem ersten Ruhestandsjahr 2016 sämtliche Diaschaus, die sich auf Reisen angesammelt hatten, digitalisieren konnte, war das bei den Papierbildern, deren ich zu Hauf besitze, ohne übermäßigen Aufwand und Qualitätsverlust nicht gegeben: Die Negative, die das ermöglicht hätten, hatte ich längst entsorgt.

Ich begann spät mit Digitalfotografie, da ich gewartet hatte, bis die erste Vollformat-Spiegelreflexkamera unter die Zweitausend-Euro-Grenze rutschte. Das geschah im Herbst 2009. Das Ergebnis ist auf den folgenden Seiten ersichtlich.

Während ich die Fahrt selbst in neutraler Erzählform beschreibe, behalte ich für die Bildunterschriften je nach Situation die direkte Leseranrede bei.

Titelbild: Mit kobaldblauen Schürzenwagen begann die Fernschnellzugära der Deutschen Bundesbahn. Das museal erhaltene Exemplar wartet hinter der Frankfurter 01 118 am 5. Juni 2010 in Nördlingen auf die Ausfahrt.

Frontispiz: Das einzige Foto aus der Anfangszeit meiner DB-Dampfsonderfahrten. Es ging am 15. Mai 1988 über die damals noch nicht elektrifizierte Murraltalbahn von Stuttgart nach Nürnberg und war so warm, dass nichts außer dem Dampf unter den Zylinderventilen die Bewegung verrät.

Wegen ‚Verblauung‘ des Originaldias zog ich es vor, das Bild in nostalgisches Sepia zu konvertieren. Die 23 105, die letztgebaute Dampflok für die Deutsche Bundesbahn, war eins der betriebstüchtigen Fahrzeuge, die bei dem verheerenden Brand im Nürnberger Museumslokschuppen am 18. Oktober 2005 für immer zerstört wurden.

Michael Maniura im Oktober 2019





Fahrt der 01 202 am 1. Mai 2010 durch den Bahnhof Weiach-Kaiserstuhl



# **1. Mai 2020**

## **Nürnberg - München**

Am 1. Mai 2020 schreckte kurz vor fünf Uhr morgens ungewöhnliches Röhren die Anwohner des Nürnberger Hauptbahnhofs auf. Wer den Drang hatte, dessen Ursache auf den Grund zu gehen und sich deshalb aus dem Bett erhob, konnte mit etwas Glück einen schicken kobaltblauen Zug vorfahren sehen, der von einer Lokomotive gezogen wurde, deren rundliche Formen bewiesen, dass sie vergangenen Zeiten entstammt. Ihr Purpurrot ist deutlich dunkler als das aktuelle Verkehrsrot nach RAL 3020, das alle Fahrzeuge der Deutschen Bahn AG tragen. Das klassische Altrot, das die V 200 017 ziert, hört auf den nüchternen Namen RAL 3004.

Was das Einsteigen in Züge betrifft, betrachtete sich Georg Klausenburg als Optimierer. Darunter versteht ein Profi des öffentlichen Verkehrs jemanden, der auf dem Bahnsteig genau da zu stehen versucht, wo ‚seine‘ Tür zum Stillstand kommt. Der Barwagen des Fernschnellzugs ‚Blauer Enzian‘ hing als Fünfter von Achten ungefähr in der Mitte.

Gutes Omen, fast getroffen! Klausenburg musste sich nur zwei Meter nach vorn bewegen, um den Barwagen zu betreten, in dem auch das Reiseleiterabteil untergebracht war. Er hatte überlegt, von Anfang an dabei zu sein, wenn seine Leute die Garnitur auf dem FSG-Gelände in Fürth fahrfertig machen würden, hatte dann aber davon abgesehen: Sein heutiger Arbeitstag würde bis sieben Uhr abends gehen, wenn alles glatt ging, sonst länger. Und wirklich helfen konnte er ohnehin nicht.

Georg Klausenburg war Geschäftsführer des Reisebüros Fränkische Sonderzug GmbH, die er 35 Jahre zuvor als

gemeinnützigen Verein gegründet hatte, um das von der damaligen Deutschen Bundesbahn endlich aufgehobene Dampfverbot für eigene Fahrten nutzen zu können. Von Anfang an hatte ihm Hauptbahndampf vorgeschwebt und nicht, mit einer Tenderlokomotive über die wenigen Kilometer einer privaten Linie vor und zurück zu pendeln. Schnell war ihm allerdings aufgegangen, dass er in so einem Verein mehr damit zu tun hatte, gegenläufige Interessen unter einen Hut zu bringen, als sich seiner Leidenschaft zu widmen. Ebenso schnell und konsequent hatte er ihn in eine GmbH umgewandelt, in dem er allein das Sagen hatte. Damit wurde der Betrieb zwar steuerpflichtig, aber der Gewinnfall machte das mehr als wett und im Verlustfall hatte er es jedenfalls versucht.

Mittlerweile hatte der Betrieb mehrere Standbeine, darunter Volumengeschäfte wie privaten Güterverkehr und eine Reisebüroketten. Georg Klausenburg vergoss sein Herzblut aber nach wie vor für Dampffahrten, deren Höhepunkt heute bevorstand. Sein erster Versuch, einen Fernschnellzug wiederzubeleben, datierte aus dem Jahr 2015, als er den ‚Roland‘ das Teilstück von Frankfurt nach Kassel und zurück auf die Reise geschickt hatte. Alle weiteren Versuche waren mangels Anmeldungen gescheitert, denn die Fernschnellzug-Projekte unterschieden sich in einem gewichtigen Punkt von seinen anderen mit Dampfzügen: Scheinanfahrten wie sonst üblich entfielen, da nach Möglichkeit der Fahrplan eines bestimmten Zuges in einer bestimmten Fahrplanperiode nachgestellt werden sollte.

Noch im selben Jahr – 2015 – hatte ihm einer seiner Stammfahrgäste vorgeschlagen, einen der bekanntesten F-Züge der Nachkriegszeit zu bilden, dessen Laufweg München – Hamburg den Vorteil aufwies, dass zu einem großen Teil die Neubaustrecke parallel verlief.

Georg Klausenburg begrüßte im Reiseleiterabteil seinen Co-Leiter Mikis Kalomanossos, der in Fürth wohnte und



bereits auf dem Betriebsbahnhof zugestiegen war.

Gabriel Voßbeil hatte das erste Abteil von Wagen 1 in Besitz genommen, von dem er wusste, dass er es bis München für sich haben würde, denn seine drei Mit-,Verrückten‘ wollten erst ab dort, dem eigentlichen Start des Blauen Enzian dabei sein. Voßbeil war das gar nicht so unrecht, denn er war ganz gern für sich, um seinen Gedanken nachzuhängen. Dass ihm Annette Großfeld, die Büroleiterin der FSG, das erste Abteil im vordersten Wagen zugebilligt hatte, lag nicht nur daran, dass er als einer der ersten gebucht hatte, sondern vermutlich auch daran, dass die Idee zu den Fahrtmodalitäten ursprünglich von ihm stammte. Ganz recht war ihm das nicht, denn erfahrungsgemäß versammelten sich dort unterwegs jede Menge Fahrgäste von weiter hinten im Gang und versperrten den Abteilinsassen die Sicht. Gern erinnerte sich Voßbeil an eine zweiwöchige Fahrt vor fast 13 Jahren, als er einen pensionierten Englischlehrer zum Mitreisenden gehabt hatte, der alle ‚Freeloaders‘ vor dem Gangfenster erfolgreich weggebissen hatte. Mal sehen, wie es heute wird, dachte er; spektakuläre Rampenfahrten stehen ja nicht auf dem Programm und bei schneller Fahrt verwischt sich der Auspuff der Dampfzylinder zu einem wilden Stakkato. Bis München würde er allerdings ganz hinten sitzen.





23 042 (oben) und 38 1301 (unten) am 5. Juni 2010 bei Abfahrt aus dem Bahnhof Nördlingen

Da Voßbeil sowieso übernachten musste und er Nürnberg liebte, hatte er es vorgezogen, trotz sehr früher Stunde hier zuzusteigen. Einerseits bedauerte er es, andererseits war es vielleicht gut, dass er nicht im Fränkischen wohnte, denn sonst wöge er wahrscheinlich statt zwei Zentnern deren vier; um der Wahrheit die Ehre zu geben, erstreckte sich die Liebe vor allem aufs Essen. Leider gibt es in Monaten ohne ,r‘ keinen gebackenen Karpfen, denn die waren sein unbestrittener Favorit. Also galt es sich in den Frühlings- und Sommermonaten mit Schäufele und Bratwurst zu begnügen. Zum Glück war gestern noch April gewesen.

Morgens um Vier bietet natürlich kein Hotel Frühstück an. Mal sehen, dachte Voßbeil, wie weit sie im Barwagen sind und ob sie eventuell schon einen Kaffee 'rausrücken.

Die V 200 017 war Georg Klausenburgs größtes Sorgenkind. Vor zwölf Jahren war in ihm der Entschluss gereift, eine eigene historische Lokomotive zu erwerben, um auch bei den Zubringern stilecht fahren zu können und das mit einer gewissen Unabhängigkeit. Eine Dampflok wäre ideal, aber ihr Betrieb zu aufwändig gewesen, da diese Fahrten möglichst ohne längere Unterbrechungen durchgeführt werden sollten. Das Aufrüsten einer Dampflok ist jedoch nicht überall möglich und außerdem bräuchte sie alle zwei Fahrstunden Wasser. Auch ein elektrisches Triebfahrzeug war nicht in Frage gekommen, weil die Startpunkte der Fahrten häufig Bahnhöfe betreffen, die nicht vom Fahrdraht erreicht werden.

Dieseltankstellen gibt es hingegen über das ganze Streckennetz verteilt, auch in seinem Heimatbahnhof Fürth. Eine Diesellok also. Eine 218 hätte auf der Hand gelegen, denn die fahren noch zu Hauf in Deutschland herum und befanden sich in entsprechend gutem Erhaltungszustand.

Obwohl zu jener Zeit 35 Jahre alt und damit Oldtimer, wären sie Autos gewesen, akzeptierte sie die FSG-Gemeinde dennoch nicht als wirklich historisch.

Die V 200 ist eine Stilikone der 50er Jahre, die sich sogar den Titel ‚Ehrendampflokomotive‘ ergattern konnte. So weit, so gut, aber mit Georg Klausenburgs Ehrgeiz, die letztlich ausgewählte 017 entgegen ihrer ursprünglichen Konstruktion mit einer elektrischen Heizungsanlage auszustatten, begann ein Leidensweg. Um einen Teil der Investition wieder herein zu holen, hatte er einige Fahrten in der fränkischen Umgebung und bis Sachsen mit ihr ausgeschrieben. Die war er aber alle wieder abzusagen gezwungen, weil die Zugheizung nicht zuverlässig funktionierte. Zwei Jahre dauerte es, bis das einigermaßen der Fall war, dann fing es mit den Motoren an. Neue, fremde einzubauen wäre zwar konsequent gewesen, aber um die an den mechanischen Teil anzupassen, hätte sich die FSG drei weitere Lokomotiven zulegen können. Also wurden die beiden Originale seitdem mit Flickwerk am Leben gehalten.

Klausenburg hatte beim Einfahren die Ohren gespitzt. Zu seiner Beruhigung klangen beide Antriebseinheiten, als liefen sie rund. Selbst jetzt, in seinem Abteil im fünften Wagen ließ er zur Anfahrt ein Fenster leicht geöffnet, um keinen Aussetzer zu verpassen.

„Jetzt mach’ dich doch nicht verrückt“, kommentierte Mikis, der neben ihm saß und die Befindlichkeiten seines Chefs nur zu gut kannte.

Die moderne Eisenbahn kommt ohne Abfahrtspfiff aus. Für historische Züge wird allerdings gern eine Ausnahme gemacht. Der Nürnberger Fahrdienstleiter ließ es sich heute nicht nehmen, ihn um Punkt fünf Uhr morgens persönlich ertönen zu lassen. Er war nämlich ein ausgesprochener Liebhaber von Dieselloks und das sonore Brummen älterer Bauarten hatte es ihm besonders angetan. Vielleicht hätte er anders gedacht, wäre er gezwungen gewesen, auf so

einer mitzufahren. Gerade die Führerstände der V 200 waren wegen ihres Lärmpegels berüchtigt; teilweise waren die Lokführer nicht in der Lage gewesen, die Abfahrtssignale wahrzunehmen. Nur ein aufwändiger Umbau hätte diesem Übel Abhilfe zu schaffen vermocht, und den war die damalige Deutsche Bundesbahn in Auftrag zu geben nicht mehr gewillt. So kam es, dass sich die Kultlok bereits Mitte der 80er-Jahre außer Dienst gestellt fand.

Gabriel Voßbeil entspannte sich. Das geschah jedes Mal, wenn ihn ein Sonderzug den ersten Anfahrdruck verspüren ließ. Bevor er versuchen würde, einen Kaffee zu erobern, wollte er die Rundfahrt über den Güterbahnhof von seinem Sitzplatz aus miterleben, denn ihm war klar, dass der Zug den elf Kilometer langen Umweg in Kauf nehmen musste, wenn er eine Spitzkehre im Hauptbahnhof vermeiden wollte. Da seine Zwischenstationen Schwabach (ab 5:28 Uhr), Roth (ab 5:40 Uhr), Treuchtlingen (ab 6:12 Uhr nach fünf Minuten Aufenthalt), Eichstätt (ab 6:38 Uhr) und Ingolstadt Hbf (ab 7:07 Uhr) lauteten, war klar, dass er weder über die Neubaustrecke noch über Regensburg fahren würde. Um 8:18 Uhr sollte er in München Hbf einlaufen.





V 200 033 am 29. April 2018 in Merzig a. d. Saar

Mit Genuss ließ Voßbeil die Stationen Langwasser und Rangierbahnhof an sich vorbei gleiten, die normalerweise kein Personenzug befährt, und mit noch größerem Genuss verfolgte er mit, wie die Fuhre sich über eine auch im Güterverkehr selten genutzte Verbindungskurve quälte, um die alte Hauptstrecke an der Rednitz und der Schwäbischen Rezat entlang zu erreichen. Als er bereits hätte abfahren sollen erreichte der Zug Schwabach, um eine Handvoll Fahrgäste einsteigen zu lassen.

Gabriel Voßbeil verließ sein Abteil, um drei Wagen weiter vorn zu schauen, wie weit die Vorbereitungen in der Küche gediehen waren.

Georg Klausenburg hatte keine authentische Verbindung gefunden, die München rechtzeitig erreicht hätte, und deshalb den E 872 von Nürnberg nach Lindau und den D 364 von Dortmund nach München zusammengemischt. Dafür hatte er den Eilzug um 25 Minuten vorverlegen



müssen, damit dieser in Treuchtlingen nicht den ‚Anschluss‘ verpasste und ab Nürnberg sogar 40 Minuten wegen des Umwegs über den Güterbahnhof. Was er nicht an die große Glocke gehängt hatte: Die Fahrpläne stammten aus dem Kursbuch vom Sommer 1953, weil er kein anderes zur Verfügung gehabt hatte. Das Erinnerungsjahr war nämlich eigentlich 1955, um auf ein einigermaßen rundes Jubiläum zu kommen. Das einzige, was er von 1955 besaß, war eine Bespannungsübersicht.

Kurz hinter Schwabach tauchte sein Stammkunde Gabriel Voßbeil an der Bar auf und fragte nach einem Kaffee. Die Crew hatte eine Kanne für sich zubereitet, gab ihm aber eine Tasse ab. Der FSG-Chef, der neugierig die Tür geöffnet hatte, bekam mit, dass Oberkellner Haudegen, der seinen Spitznamen nicht umsonst trug, seinem Gast sogar ohne Entgelt einschenkte. Die beiden verstanden sich seit jeher gut. Die Zubringerfahrten waren ausdrücklich als nicht bewirtschaftet ausgeschrieben, damit Speise- und Barwagen gerüstet waren, wenn beim eigentlichen Fahrtbeginn der Ansturm einsetzte.

Auch der Lokführer horchte auf ungewöhnliche Geräusche, aber heute war die V 200 017 offenbar bester Laune. Alle Zwischenstationen erreichte sein Zug nach Plan, und er sah, dass ab Treuchtlingen eine ganze Menge Fahrgäste zustiegen. An sich war Erwin Latzinski Reiseleiter, hatte aber das Flehen seines Betriebs erhört, sich zusätzlich unbedingt einer Lokführer- bzw. Triebfahrzeugführerausbildung zu unterziehen, wie es heute heißt, da die FSG an ihnen ständig Mangel litt.

Latzinski zuckte mit den Schultern. Ab München sollte er in seine eigentliche Rolle schlüpfen, aber da waren sie zu Dritt, sodass er sich ab und zu würde ein Päuschen gönnen dürfen. Alle nannten ihn Latti, was ihn zusammen mit seinen Kollegen zum Salami-Trio erhoben hatte, denn Eugen Sattrich hörte auf den Zuruf Satti und Mikis – nun, der

brauchte keinen Spitznamen. Jedenfalls hatten die findige Köpfe schnell herausgefunden, dass die jeweiligen beiden Anfangsbuchstaben von Satti, Latti und Mikis Salami ergeben.

Beim letzten Zwischenhalt in Ingolstadt beugte sich Latzinski weit aus dem Führerstandsfenster, um das Winken des Zugführers zur Abfahrt mitzubekommen. Gelang ihm das, brauchte er die Ohrstöpsel nicht zu entfernen. In München war das nicht mehr notwendig, denn dort war diese Schicht zu Ende. Eine gewisse Erleichterung überkam ihn, als er sich langsam an die Prellböcke des Hauptbahnhofs herantastete. Es war Punkt 8:18 Uhr. Die Gesamtstrecke hatte 210 Kilometer, die Fahrzeit 3:18 Stunden und die Durchschnittsgeschwindigkeit  $63\frac{3}{4}$  km/h betragen.

## München - Treuchtlingen

Georg Klausenburgs Hauptsorge hatte sich im Lauf des April verflüchtigt. Der Monat war so regnerisch gewesen, dass eine Waldbrandgefahrenstufe nicht drohte. Bei 4 oder 5 ist des Funkenflugs wegen der Einsatz rost-, das heißt kohlegefeuerter Dampfloks untersagt, und ab Treuchtlingen handelte es sich ausschließlich um solche. Erst heute Morgen war die Sonne hinter den Wolken hervorgekommen, zur Freude der Zaungäste zwischen Nürnberg und München, die die V 200 mit einem klassischen blauen Fernschnellzug hatten ablichten wollen.

Auf Gleis 12, dem zweiten von links aus Sicht der Empfangshalle, war der aufsehenerregende Zug eingefahren. Sofort strömten Filmer und Fotografen auf den gegenüberliegenden Bahnsteig, um die Wagenschlange in ganzer Länge ohne störendes Hindernis davor ins Visier zu bekommen. Freundlicherweise hatte der Fahrdienstleiter darauf verzichtet, Gleis 11 zu belegen. Die fast 300 Fahrgäste mühten sich ab, zunächst ihr Gepäck in den Abteilen unterzubringen und sich dann gegen den Strom der Neuankömmlinge entweder dort hinüber oder zur Lok nach vorn zu kämpfen.

Gabriel Voßbeils drei Abteilgenossen hatten das rechtzeitig besorgen können, denn sie wussten ja, dass sie unmittelbar hinter der Lok ihren Platz finden würden. Da München als einer von wenigen großen Kopfbahnhöfen mit keiner unterirdischen Zwischenpassage aufwartet, rannten Voßbeil und Horst Belering um den Prellbock, um bei denen zu sein, die schon einmal die erste Aufnahme der Garnitur in ihren Kasten bekämen.

Kaum war auf der empfangshallenabgewandten Seite die E 10 228 mit dem Zug verbunden, wurde die V 200

abgekuppelt und einen Meter vorgezogen. Die, die eine Aufnahme rechtzeitig geschafft hatten, jubelten über ein authentisches Bild von 1955, die anderen redeten sich ein, dass niemand den kleinen Abstand bemerken würde.

Allmählich näherten sich die Zeiger der Uhren der planmäßigen Abfahrtszeit 9:01 Uhr. „Einsteigen!“ riefen Zugführerin und FSG-Reiseleiter in einer Art Madrigaleinlage. Der Blaue Enzian wurde gestürmt und die Türen klappten automatisch zu, denn ein elektrisches Triebfahrzeug verfügt über eine Zwangsschließungseinrichtung. Unmittelbar darauf spürten die Insassen der vorderen Wagen leichte Rucke, als die Schaltstufen der Schützen einrasteten. Fast unbemerkt von den Nostalgiebegeisterten hatte sich fünf Minuten vorher von Gleis 13, gegenüber dem Blauen Enzian, der 415 083/583 mit dem schönen Namen ‚Oberursel‘ in Bewegung gesetzt. Oberursel ist keine besonders erotische oder intelligente Ursula, sondern ein Ort im Taunus. Vermutlich gibt es als adäquates Gegenstück ein Niederursel.

Einige Personen hatten sich auch seiner bemächtigt, denn diesem ICE oblag eine in der Geschichte der Eisenbahn bisher einmalige Aufgabe: Er sollte den Sonderzug immer wieder überholen, entweder während dessen Halten oder fliegend über die Neubaustrecke Würzburg – Hannover außer Sicht. Es waren auch Umsteigestationen vorgesehen, damit kein Teilnehmer festgenagelt blieb. Zu Beginn genügte es, voraus zu fahren, denn die viel höhere Endgeschwindigkeit des modernen Triebwagens erlaubte, so viel Zeit herauszufahren, dass seine Fahrgäste genug davon hatten, auszusteigen und ihre Ausrüstung vorzubereiten, bis der Blaue Enzian vorbeirauschen würde. Der erste Halt sollte in Donauwörth erfolgen.

Mit der E 10 erwarteten weder Georg Klausenburg noch Marina Kreutzhagen Schwierigkeiten. Marina war während der ganzen Fahrt als Zugführerin bestellt; bis heute Abend

19:12 Uhr, wenn die Ankunft in Hamburg-Altona erfolgen sollte, war die Schicht ein bisschen lang geraten, drohte aber nicht stressig zu werden. Es war weder mit randalierenden Fahrgästen zu rechnen noch mit Beschwerden. Allerdings sollte sie diesmal die Fahrkarten kontrollieren und vor allem abknipsen, denn die FSG hatte sich durchgerungen, alle Teilnehmer mit einem Edmondson'schen Pappkarton auszustatten, wie er über ein Jahrhundert das Bild der Eisenbahn prägte. Das war aber nur einmal pro Fahrt durchzuführen, denn ab Würzburg stiegen keine weiteren Fahrgäste zu.

Die eventuellen Schwierigkeiten lagen im kommerziellen Erfolg der Fahrt begründet. Ursprünglich waren fünf Wagen vorgesehen gewesen, drei Sitzsowie Speise- und Barwagen mit insgesamt 180 Sitzplätzen. Als Reserve hatte Klausenburg den ABüm 221 im Hinterkopf, der weitere neun Abteile bot, allerdings vier der zweiten Klasse. Normalerweise wurden hier bei Fahrten, die eine Woche oder länger dauerten, die Vorräte eingelagert. Das war heute nicht nötig, sodass er weitere 46 Plätze generieren konnte. Die Zweiter-Klasse-Abteile wollte er mit nur je vier Personen besetzen, da sie deutlich enger als die übrigen waren. Die beiden am Wagenende waren nicht nutzbar, da deren Sitzgelegenheiten ausgebaut worden waren.

Nun sollten die Dampfloks mit recht hoher Geschwindigkeit fahren, um dem Anspruch des Fernschnellzugs gerecht zu werden. Die üblichen Fahrten der FSG kamen über 300, maximal 400 Kilometer pro Tag nicht hinaus, denn ihre Kunden waren gewohnt, dass unterwegs ‚Eisenbahn gespielt‘ wurde, was entsprechend Zeit kostete. Das alles galt hier nicht, Klausenburg wollte deshalb tunlichst 200 Tonnen Zuggewicht nicht überschreiten. Kurzzeitig hatte er sogar erwogen, auf den Speisewagen zu verzichten, aber das hätte wohl eine Revolte ausgelöst. Also 250 Tonnen, damit sollte mit Ach und Krach der Fahrplan gehalten werden können.

Das Konzept des F-Zugs verhindert allerdings, dass die Teilnehmer – und auf die kommt es an, nicht auf die Zaungäste an der Strecke – die Vorbeifahrt ihres Zuges erleben. Bei langsamen Etappen kann man wenigstens einen Bus parallel nebenher fahren lassen, der den Sonderzug immer wieder abpasst. Dafür war aber selbst der Fahrplan von 1953 zu anspruchsvoll.

Als der FSG-Chef vor zwei Jahren die heutige Fahrt zu planen begann, kam ihm der Brief eines Fahrgasts in den Sinn, der vorschlug, statt eines Busses einen Schnelltriebwagen einzusetzen. Das geht natürlich nur bei genügend Überholmöglichkeiten. Hier bietet sich die Neubaustrecke Würzburg – Hannover an und damit auch der Express, der nachgebildet werden könnte und der bis heute ein Mythos der frühen Bundesbahn ist: Der Fernschnellzug ‚Blauer Enzian‘.

Als die FSG diese Möglichkeit laut ins Spiel brachte und zudem anbot, dass mit dem Ticket zwei Personen mitfahren dürften, sofern sich nur eine davon im Dampfzug aufhielte und die andere im ICE, brachen alle Dämme. Rasch stellte sich heraus, dass die Fahrt entweder schnell ausgebucht sein würde oder ein oder zwei Wagen zugemietet werden müssten. Das waren je ein Schürzenwagen (Aüe 310) und ein Wagen der sogenannten 28er-Serie (Aüe 307, benannt nach ihrem ersten Baujahr) der Ulmer Eisenbahnfreunde, die hier aushelfen konnten. Leider erhöhte diese Erweiterung das Zuggewicht um weitere 90 Tonnen. Darüberhinaus sind die Vorkriegskonstruktionen mit Gleitlagern ausgerüstet, die den Rollwiderstand zusätzlich erhöhen.

Die stärkste Schnellzuglokomotive, die 01 1066 der UEF stand nicht zur Verfügung, da sie zum vorgesehenen Termin bereits verplant war. Gespräche mit Lokpersonalen der anderen in Frage kommenden Maschinen ergaben aber, dass sie kein Problem mit dem Fahrplan und dem Zuggewicht von 350 Tonnen sahen. „Das haben wir früher ja

auch geschafft und die Strecken sind heute für viel höhere Geschwindigkeiten ertüchtigt“, war die einhellige Aussage, und, hinter vorgehaltener Hand: „Meiningen hat während der letzten Revisionen eine deutlich höhere Verdampfung installiert als die alten Mädchen ursprünglich hatten.“



41 360 (Vorspann-) und 01 1066 (Zuglok) am 23. September 2010 in Brilon Wald

Na dann, lasst es uns wagen, hatte Klausenburg gedacht. Ein bisschen mulmig war ihm aber. Wenigstens dürfte kein Dampf für die Zugheizung abzuzweigen sein, denn für heute waren 25°C angesagt.

Die vier ließen sich in ihre Sitze fallen.

„Da wären wir mal wieder“, eröffnete Gottfried Eulenkamm das Gespräch. „Bisschen ungewöhnlich diesmal“,