Durch den Thüringer Wald (02. Oktober 2011)

Am Sonntag, 3.10.2011, hieß es früh aufstehen. Der Rhein-Main-Zubringer zum Dampfzug aus Hannover sollte um 6.43 Uhr in Hanau weiterfahren. Um kurz nach halb sieben füllte sich der Bahnsteig 103 in Hanau Hauptbahnhof. Einige Minuten vor dem Sonderzug hielt zwar noch der ICE nach Wien-Westbahnhof, aber nachdem dieser abgefahren war, waren es nicht viel weniger Leute. Kurz darauf fuhr Flirt 429 044 der Hessischen Landesbahn ein. Nach dem Einsteigen ging es zügig weiter nach Aschaffenburg. Der übliche Weg nach Fulda war an diesem Tag wegen Bauarbeiten nicht möglich; so ging es über die Spessart-Rampe und Gemünden auf die alte Nord-Süd-Strecke durch Jossa und durch die Elmer Kurve. In Fulda war ein etwa halbstündlicher Aufenthalt, so dass ich Gelegenheit hatte, die ersten Bilder von unserem Zug und dem einige Gleise weiter stehenden Hilfszug zu machen. Dann ging es weiter zur nächsten Station Bad Hersfeld, wo noch einige Mitreisende zustiegen.







Nachdem wir bei Bebra auf die Strecke nach Eisenach eingefahren waren, standen immer mehr Fotografen und Videoten an der Strecke, die auch nach unserer Durchfahrt nicht wegrannten; ein untrügliches Zeichen dafür, dass wir vor dem Dampfzug in Eisenach eintreffen werden. Bald hatten wir diesen Bahnhof erreicht. Wir entstiegen unseren Triebzug auf Gleis 1 und begaben uns zum Gleis 4, wo der Sonderzug aus Hannover eintreffen sollte. Zuvor gab es aber noch einige andere Züge zu sehen wie

den Intercity nach Dresden, den Cantus-Triebwagen nach Bebra und ein Fretchen (Prima der SNCF-Cargo) mit der bekannten „Blauen Wand“ (Containerzug mit überwiegend blauen Stahlbehältern).







Dann kündigte sich mit einer schwarzen Rauchwolke die 042 096-8 an der westlichen Einfahrt an. Hinter einem Kessel- und einem Gerätewagen hing 211 019-5, die später die Dampflok bei der Fahrt durch den Thüringer Wald als Schiebelok unterstützen sollte. In Eisenach setzte sich aber erst mal 03 1010 rückwärts an den Zug und half bis Neudietendorf kräftig mit.







Den Sinn dieser Rückwärtsfahrt konnte man dort erkennen. Die 41Öl kuppelte mit ihren zwei Hilfswagen ab und 03 und V 100 standen genau richtig an ihrem Zug. Es ging nämlich jetzt in die Gegenrichtung über Arnstadt nach Plaue, wo die erste Scheineinfahrt stattfinden sollte. Nachdem die „Fotokette“ endlich richtig stand (etwas weiter vor oder doch lieber wieder zurück oder…(Vorschlag eines Mitfotografen: „Machen wir es wie beim Militär: Erste Reihe liegend, zweite Reihe kniend, Dritte stehend“)), konnte die 03 mit ihrem Zug zurückstoßen und nach einem lauten Pfiff kam sie an uns vorbei gedonnert.









Danach wurden die Wagen wieder geentert und weiter ging’s über Grafenroda und Gehlberg durch den 3039 m langen Brandleitetunnel (längster Eisenbahntunnels Thüringens und der ehem. DDR) zum Bahnhof Oberhof, der unmittelbar am Ende des Tunnelausgangs liegt. Während die 03 hier ihren Durst löschte, konnte man hier in Ruhe fotografieren, da sich die Meute etwas verteilte (nur am Bahnsteig direkt neben der Lok war dichteres Gedränge).







Nachdem der Tender wieder voll war, ging es weiter über Zella-Mehlis, Suhl, Dietzhausen und Grimmenthal zu unserem Wendepunkt: Meinigen, das wir pünktlich um 13.49 Uhr erreichten. Hier wurde die 03 auf der dort noch vorhandenen Drehscheibe für die Rückfahrt Rauchkammer voraus gestellt. Dieses Manöver war vom gegenüberliegenden Bahnsteig gut zu beobachten.







In der Zwischenzeit wurden auf dem Bahnhofsvorplatz die bereits im Zug vorbestellten und bezahlten Thüringer Bratwürste ausgeteilt, aber trotz einer Stunde Zeit gelang es nicht, allen die Mahlzeit zukommen zu lassen, so dass auf der Rückfahrt doch einige Gutscheine gegen Bargeld zurückgetauscht werden mussten.







Pünktlich um 14.49 Uhr erfolgte der Abfahrtspfiff für die Rückfahrt. Wir fuhren wieder durch Zella-Mehlis, Oberhof und Gehlberg nach Gräfenroda. Hier erwartete uns bereits die 41Öl. Die 03 verabschiedete sich von uns mit einem langen Pfiff und dampfte zurück in ihr Heimat-BW Halle/Saale. Die V 100 umfuhr den Zug und kuppelte am anderen Ende an. Die 41Öl setzte sich an die jetzige Zugspitze. Dann musste die ganze Garnitur von Gleis 4 zurück stoßen und zum Gleis 3 umsetzen. Nur von hier aus war die Ausfahrt auf unsere neue Strecke möglich. Diese Prozedur hatte etwas länger gedauert als vorgesehen. Als wir endlich starteten, wartete schon der Regio-Shuttle der Süd-Thüringen-Bahn, der irgendwann nach uns in Meiningen losfuhr, am Signal auf Einfahrt in den Bahnhof.

Wir aber bogen nach rechts ab auf die 36 km lange Ohratalbahn nach Gotha. Diese sehr schöne Nebenbahn soll Ende 2011 eingestellt werden. Eine Interessengemeinschaft versucht hier aber noch zu retten, was zu retten geht. Hier mal eine Beobachtung am Rande: Wir passierten hin und wieder mal eine Weide mit Kühen oder Pferden. Dabei ist mir aufgefallen, dass die Pferde oft dem Zug nachgaloppierten, Während die Milchlieferanten davon stieben. Ob hier wohl verwandtschaftliche Gefühle zum Dampfross geweckt wurden oder dieser laut schnaubende, heißen Atem ausstoßende Stier doch etwas zu wild war?
In Ohrdruf konnte unsere Lok noch mal ihren Durst löschen. Da kein Wasserkran vorhanden war, half hier die Feuerwehr aus. Anschließend fuhren wir noch etwa 20 Minuten weiter nach Emleben, wo nochmals eine Scheineinfahrt stattfand.







Diese wurde sogar zweimal durchgeführt, da dazwischen zwei „Wale“ (Triebwagen BR 641) unseren Weg kreuzten bzw. unseren Zug überholten. Es war schon nach 18.00 Uhr und die Sonne stand schon sehr tief, so dass das Licht zum Fotografieren nicht mehr optimal war.











Nachdem alle wieder im Zug waren, ging die Fahrt weiter nach Gotha, wo zum letzten Mal Kopf gemacht wurde. Die 41Öl kuppelte ab und wurde über ein Gleisdreieck gewendet. Derweil fuhr die V 100 ans andere Ende des Zuges. Es war schon dunkel und so beobachteten wir die regulären ICE und Regionalbahnen, die durch Gotha kamen. Ziele waren unter anderem Frankfurt/Main Flughafen, Eisenach, Halle/Saale, Göttingen und Dresden. Unser Zug war inzwischen auch abfahrbereit und es ging flink und mit harten Auspuffstößen bei der Abfahrt nach Eisenach, dass wir mit nur wenigen Minuten Verspätung um 20.30 Uhr erreichten. Hier mussten wir „Rhein-Mainer“ schnell aussteigen, denn der Dampfzug hatte noch weitere fünf Stunden Fahrt vor sich, um gemäß Fahrplan Hannover Hauptbahnhof um 1.25 Uhr des Folgetages zu erreichen.

Wir aber fuhren mit unserem Flirt pünktlich um 20.48 Uhr in Eisenach ab. Draußen war es inzwischen stockdunkel und nach einigen Versorgungsgängen zum „Speiseabteil“ (hinterer Bereich vor dem Führerstand) wurde es auch im Zug merklich ruhiger. Da immer noch gebaut wurde, fuhren wir ab Fulda wieder über Jossa, Gemünden und Lohr auf die Spessartrampe. Hier ging es etwas langsamer weiter. Der Reiseleiter erzählte zwar etwas vom regen Güterverkehr hier, aber ich glaube eher, dass wir der Regionalbahn nach Frankfurt am Main folgten, die in Aschaffenburg am Bahnsteig nebenan stand. Wir hatten vor dieser Abfahrt, wurden dann aber in Dettingen noch mal zur Seite genommen, um einen IC überholen zu lassen. So endete die Tour mit einer etwa viertelstündlichen Verspätung gegen 23.30 Uhr in Hanau Hauptbahnhof.

Kommentare

Nach oben

Zurück