

Bunte Bahn  
Georg Wolfgang Schramm





railion

151 142-7



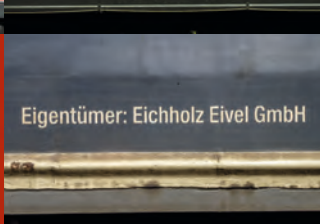
Georg Wolfgang Schramm

# Bunte Bahn



J.H. Röhl-Verlag







## Einleitung

---

Als mein Arbeitsplatz 1996 an den Würzburger Hauptbahnhof verlegt wurde, kannte ich „die Bahn“ bislang nur als Fahrgast. Oft und gerne war ich mit dem Zug unterwegs. Doch von nun an änderte sich mein Blick auf „die Eisenbahn“ im wahrsten Sinn des Wortes. Zuerst nur ein staunender Beobachter am Bürofenster, zog es mich bald und immer häufiger auf die Bahnsteige.

Nach der Bahnreform von 1994 wurde es dort im wahrsten Sinn des Wortes immer bunter: Lokomotiven und Züge der DB wechselten wieder einmal Farben und Logos. Waggons und Loks der DR brachten ebenso Abwechslung, wie die ersten privaten Unternehmen. Stellvertretend dafür seien nur die Loks der Karsdorfer Eisenbahn Gesellschaft oder die gelben, frisch aufgearbeiteten „Ost – V 100“ von Europool genannt. Andere, wie die ME 26 Großdiesel mit ihren markanten, schwefelgelben Führerhäusern verschwanden so schnell wieder von den Würzburger Gleisen, wie sie gekommen waren.

Heute bedauere ich, dass ich nur spontan und unsystematisch vorgegangen bin. Lokomotiven interessierten mich mehr als Personenzugwagen. So sind viele Silberlinge, DB und DR-Schnellzugwagen und auch die letzten InterRegio nur zufällig ins Bild geraten. Auch die „Immer-da-Fahrzeuge“, wie Triebwagen der Baureihe 614, Nahverkehrszüge mit vorgespannten Dieselloks oder grüne Altbauloks der Baureihen 40 und 50 habe ich meist missachtet, ebenso das

muntere Treiben bei Stückgutverladung und Bahnpost. Zudem ist es immer wieder vorgekommen, dass die Objekte der Begierde bereits weitergefahren waren, bevor der richtige Bahnsteig erreicht war – oder es hatte sich ein langer Containerzug vor sie geschoben.

Diese „bunte Zeit“ ist lange vorbei. Bei der DB bestimmen Rot und Weiß den Personenverkehr, statt lokbespannter Personenzüge verkehren nun Triebwagen. Viele der kleinen privaten Eisenbahnunternehmen sind längst wieder vom Markt verschwunden, genauso die DB-Fahrzeuge aus den 50er und 60er Jahren. Auch der Hauptbahnhof hat sich weiter verändert. Bahnsteige und Unterführung sind modernisiert. Wo der Stückgutbahnhof und dessen Gleisanlagen waren, sind jetzt Wohnblöcke und Parkplätze. Der markante Ringlokschuppen 3 ist 2012 abgebrochen worden.

Auf den folgenden Seiten habe ich eine Auswahl bunter Loks und Züge aus den ersten 15 Jahren des neuen Jahrtausends zusammengestellt. Auf die heute allgegenwärtigen ICE aller Gattung wurde bewusst verzichtet. Denen, Bahndienst- und Baufahrzeugen, Erprobungs- und Überführungsfahrten sowie Neubauloks soll eventuell ein zweiter Band gewidmet werden.

Dettelbach 2020      Georg Wolfgang Schramm





**Bildbeschreibungen** • Angegeben ist die Seitenzahl der Abbildung. Bei mehreren Bildern auf einer Seite beginnt sie in der Regel von rechts oben im Uhrzeigersinn.

**Titel** • „Durchreisende“ brachten stets Farbe in den Würzburger Bahnhofsaltag. So auch am 19.10.2000. Die vordere 218 409 ist schon im 1996 eingeführten Verkehrsrot und Basaltgrau lackiert, die folgende 218 203-8 noch über alles in verblichenem Orientrot. Auch die Form der weißen Lätzchen an beiden Loks unterscheidet sich. Stationiert waren beide Lokomotiven damals in Mühldorf/Inn, vermutlich auch der angehängte Triebwagen der Baureihe 628. Er trägt noch die erst Ende der achtziger Jahre eingeführte Regionalzuglackierung Lichtgrau, Minttürkis und Pastelltürkis.

**1 Dampfzug** • Schwarz und Feuerrot waren einst die Farben der Dampfloks, Flaschengrün die der Schnellzugwagen und später auch Stahlblau für Waggonen der ersten Klasse. Als der Sonderzug DPE 25046 am Vormittag des 9.11.2013 im wahrsten Sinn des Wortes mit Volldampf durch den Bahnhof Seligenstadt b.W. brauste, beeindruckten aber eher die gewaltige Wolke aus Dampf und Rauch sowie das weithin hörbare Fauchen der Loks. Kein Wunder, von Würzburg her war auf 19 Kilometern eine Steigung von 100 Höhenmetern zu überwinden. Vorgespannt waren die Schweizer 01 202 und die nach einem Brandschaden wieder frisch aufgebaute 01 150.

**2 Einfahrender Güterzug** • In der Mittagshitze des 29.6.2010 rollte 151 142-7 unterhalb der markanten Steinburg in den Hauptbahnhof. Die 1976 bei Krauss-Maffei gebaute Maschine zog einen mit Stahlblechrollen beladenen Güterzug. Wie in Zeiten ohne Klimaanlage oft üblich, hatte der Lokführer eine Führerstandstür geöffnet. Ausgerüstet war die Lok mit einem einholmigen Stromabnehmer, am Railion-Schriftzug prangte noch das blaue Quadrat.

**4 Logos und Beschriftungen** • Diese verschiedenen Logos und Beschriftungen auf diversen Schienenfahrzeugen zeugen vom Wandel „der Eisenbahn“ seit Mitte der 1990er Jahre.

**6 Schwefelgelb und Weißaluminium** • Im markanten Anstrich der Siemens Dispoloks stand ME 26-01 am späten Nachmittag an der Dieseltankstelle. Die dieselektrischen Loks waren um 2003 häufiger in Würzburg zu sehen. Mit einer Leistung von 3.600 PS waren sie ab 1996 von Siemens und MaK als Di 6 für die Norwegische Staatsbahn gebaut worden. Wegen technischer Probleme mussten sie wieder zurückgenommen werden und landeten im firmeneigenen Lokpool.

**8 Schnellzugloks der BR 103** • Am Vormittag des 5.1.2002 war die 1971 bei Krauss-Maffei gebaute 103 182-2 am Ende des Bahnsteiges 5 abgestellt. Bereits ein Jahr später ist sie in Opladen verschrottet worden. Die sechssachsige BR 103 war mit umgerechnet 10.196 PS die stärkste, damals im

Liniendienst eingesetzte Lok der DB.

103 220-0 war 1995 für den damaligen DB-Touristikzug in Saphierblau, Laubgrün, Verkehrsgelb, Himmelblau und Reinweiß lackiert. Die Farben sollten die Elemente Wasser, Land und Luft symbolisieren. Am Abend des 22.2.2002 zog sie Wagen im damaligen InterRegio-Farbschema Lichtgrau, Fernblau und Pastellblau. Das Posthochhaus trägt noch seine ursprüngliche, rostbraune Metallfassade mit den noch ansatzweise goldbedampften Fensterscheiben.

Das verblichene Orientrot verrät, dass die 103 170-7 ihre besten Zeiten schon hinter sich hatte, als sie am Abend des 9.10.2000 vor einem Interregio auf die Abfahrt wartete. Zwei Jahre später ist sie nach 31 Betriebsjahren abgestellt und verschrottet worden.

Ein kurzes Gespräch zwischen Rangierer und Lokführer am Abend des 20.10.2000. Hinter der nun ebenfalls in Orientrot mit weißem „Lätzchen“ lackierten Lok spitzt ein InterCity-Waggon im Farbschema Lichtgrau, Orientrot und Pastellviolett hervor. Drei Jahre später ist die 1971 bei Krupp gebaute Maschine in Opladen zerlegt worden. Loks der Baureihe 103 fuhren schon 1965 zwischen Augsburg und München planmäßig mit 200 km/h. Auf der Schnellfahrstrecke nach Fulda erreichte eine 103 im Jahr 1986 sogar 280 km/h.

**9 Purpurrot und Elfenbein** • In den einstigen TEE-Farben lackiert, wartet 103 235-8 am Mittag des 25.1.2002 auf die Abfahrt Richtung Grombühlbrücke. 1973 bei Henschel gebaut, überlebte sie als Museumslok und gehört seit 2015

zum Bestand des DB Museums. Die Farbkombination Lichtgrau, Fernblau und Pastellblau der Waggon verrät einen InterRegio. Ab 1988 war diese Zuggattung mit modernisierten Wagen als Ersatz für die bisherigen D-Züge eingeführt worden.

**10 „Bügelalten“ im Regionalverkehr** • Nun ebenfalls in Orientrot mit weißem Lätzchen übernachtete die frühere „Rheinpfail-Lok“ E 10 1308 am 13.9.2000 auf der Würzburger Drehscheibe. 1963 bei Krauss-Maffei gebaut, tat sie bis 2003 ihren Dienst. Nahverkehrszüge nach Würzburg gehörten zu den letzten Leistungen der „Bügelalten 110er“.

Im frischen Verkehrsrot stand die wendezugtaugliche 110 407-4 am 14.3.2003 mit ihrem Personenzug auf Gleis 11, bereit für die Ausfahrt Richtung Rottendorf. 2007 „verbendert“ – so ein Ausdruck für die Verschrottung bei der Opladener Firma Bender Recycling – brachte sie es auf 40 Betriebsjahre.

Bereit für die Fahrt Richtung Treuchtlingen hatte 113 266-1 am 12.10.2000 ihre besten Tage schon hinter sich. 1962 gebaut, hatte sie – damals noch in schmuckem Kobaldblau-Beige – als „Rheingoldlok“ jahrelang hochwertige Reisezüge gezogen. Stationiert war sie u.a. in Dortmund, Frankfurt und am Ende in München. Hier in verwittertem Beige-Rot ist sie wenig später ausgemustert und 2001 verschrottet worden.

Mit angekuppeltem Steuerwagen stand die noch immer in Ozeanblau und Beige lackierte 110 427-2 am 15.11.2000 am Bahnsteig. Bald würde die Reise über Lauda und Heilbronn nach Stuttgart beginnen.

**11 „Rheingold“ und „Rheinpfail“** • 110 306-8 gehörte einst zu den Loks, die die legendären TEE-Schnellzüge der DB beförderten. Nur mit komfortablen Wagen der 1. Klasse und einer Höchstgeschwindigkeit von 160 km/h waren sie 1962 die schnellsten Züge der Bundesbahn. Inzwischen im „gewöhnlichen“ Farbschema Ozeanblau Beige lackiert, fuhr die Lok nun im Nahverkehr Richtung Stuttgart. Daran erinnert auch der 3-Löwen-Takt Aufkleber.

**12 Stahlblau** • Dieser Farbton war von 1952 bis 1974 den Lokomotiven vorbehalten, die schneller als 120 km/h fuhren. Mit schmuckem silbernen Dach steht 110 228-4 am Abend des 21.9.2000 vor der Kulisse des 1976 gebauten Posthochhauses. Die Wagen sind noch im 1974 eingeführten Beige-blau. Heute gehört die 1961 bei Krauss-Maffei gebaute Lokomotive zum Bestand des DB Museums.

**13 1958 bei Krupp gebaut** • Auch 110 178-1 war eine Veteranin des hochwertigen Schnellzugverkehrs. Am Abend des 21.9.2000 rollte sie von der Drehscheibe 2. Ihre Lackierung in Verkehrsrot samt „Lätzchen“ hatte sie 1998 nach einer Revision in Dresden erhalten. Der 3-Löwen-Takt Aufkleber verrät, dass auch sie im Nahverkehr ihr „Gnadenbrot“ verdiente, u.a. zwischen Würzburg und Stuttgart. Solche Loks der Baureihe E 10 gehörten nach der 1954 abgeschlossenen Elektrifizierung zwischen Nürnberg und Würzburg zu den ersten, die regelmäßig im Hauptbahnhof anzutreffen waren.

**14 BR 120, die Universallok** • Ein leichtes Gelb in den Bäumen verrät den beginnenden Herbst. Am 2.9.2011 beschleunigt 120 112-8 mit einem IC am Haken in Richtung Neubaustrecke. Lok und Wagen sind im nun aktuellen Farbkonzept Verkehrsrot, Basaltgrau und Lichtgrau lackiert. Mit 200 km/h Höchstgeschwindigkeit war die BR 120 lange eine ideale Schnellzuglok.

752 004-2 ist eine der Vorserienloks der Baureihe 120 gewesen. Am 7.5.2001 war sie mit einem Messzug über Nacht in Würzburg abgestellt. Von ABB umfangreich umgebaut, wurden mit ihr auf der Neubaustrecke u.a. elektronische Baugruppen, Bremstechnik und Drehgestelle für die künftigen Baureihe 101 getestet.

Im verbleichenden Purpurrot-Elfenbein der alten TEE-Züge nun als Bahndienstlok 752 001-8 eingesetzt, war diese Vorserie 120er oft in Würzburg zu sehen, so auch am 22.4.2002. Zwei Jahre später erlitt sie beim Bahnhof Süssen einen Totalschaden. Die Loks der Baureihe 120 waren dank modernster Drehstromtechnik die ersten „Universalloks“ der Bundesbahn und sollten alle anderen E-Loks Typen ersetzen können.

Richtig bunt ging es am 24.1.2001 zu. In ausgeblühtem Orientrot zog 120 103-7 einen InterRegio aus dem Bahnhof. Der angehängte IR-Steuerwagen mit seiner fernblau-/pastellblauen Lackierung zeigte noch einmal das Ende der 1980er Jahre kreierte Farbsystem, ebenso der in Lichtgrau, Minttürkis und Pastelltürkis lackierte Nahverkehrs-Silberling. Links von ihm bereits das nächste Farbdesign: ab 1996 wurden Lichtgrau und Verkehrsrot die „Produktfarben“ der DB AG. Der gelbe Streifen unter dem Dach verwies auf die Abteile der 1. Klasse.

**15 Bahndienstlok** • Erst aus der Hauptuntersuchung gekommen und nun im frischen Goldgelb der DB-Messzüge lackiert, legten 120 502 und ihr Lokführer am 31.7.2013 eine planmäßige Mittagspause im Hauptbahnhof ein. Sie gehörte jetzt zur DB Netz AG, Maschinenpool Berlin.

**16 Adam 15** • Gebaut beim „Lokomotivbau Karl Marx Babelsberg“ waren Loks der Baureihe V 180 die größten Dieselloks aus DR-Produktion und hauptsächlich im Schnellzugverkehr eingesetzt. Mit zwei 1.000 PS Motoren erreichte sie 120 km/h, die Kraftübertragung erfolgte hydraulisch. Als V 180 168 am 22.3.2004 auf Gleis 200 losfuhr, hatte sie schon eine längere „Westgeschichte“ hinter sich. 1966 für die DR gebaut und 1992 ausgemustert, war sie in Viechtach generalüberholt worden. Im Hintergrund noch die Bahnsteigdächer und roten Ziegelmauern der längst abgebrochenen Stückguthallen.

**17 Adam 19** • Wie frisch aus der Fabrik stand am 16.7.2010 „Adam 19“ vor einem Bauzug im Rangierbahnhof Würzburg Zell. 1983 in Henningsdorf beim „VEB Lokomotivbau Elektrotechnische Werke „Hans Beimler“ Henningsdorf“ – kurz LEW für das „VEB Kaliwerk Ernst Thälmann“ im südthüringischen Merkers gebaut, fuhr 202 501-3 für die verschiedensten privaten Dienstleister. 2010 war das die Uwe Adam GmbH in Eisenach.

**18 Der „Stock-Zug“** • „Güter von der Straße auf die Schiene!“ – gefühlt „seit immer“ ist diese Forderung zu vernehmen. Einer der es wirklich

wagte, war der Mainzer Michael Stock. Er gründete 2004 die „Stock-Transport-Eisenbahn“ und verlegte seine Öltransporte auf die Schiene. Am 03.11.2004 wartete die wieder frisch aufgearbeitete 203 506-1 auf die Gelegenheit „Kopf“ zu machen, d.h. auf einen Fahrtrichtungswechsel durch Umsetzen der Lok an das andere Zuggende.

**19 Die V 100 Ost** • 203 841-2 wartete am 03.5.2013 mit einem Bauzug auf die Weiterfahrt nach Zell. Ausgesondert von der DB war sie wie viele ihrer Schwestern bei der ALSTOM Lokomotiven Service GmbH in Stendal (ALS) generalüberholt worden und kam zur STRABAG Rail GmbH in Lau-da Königshofen. Die Baureihe V 100 ist ab 1966 bei LEW Henningsdorf als „Mädchen für alles“ für die Deutsche Reichsbahn entwickelt und in über 1.000 Exemplaren gebaut worden. Mit 100 km/h Höchstgeschwindigkeit und einer niedrigen Achslast von 16 Tonnen konnte sie vor allen Zugarten und im gesamten Netz der damaligen DR eingesetzt werden.

Sahen aus wie Graffiti, waren aber keine, die blauen Schriftzüge auf den Europool-Loks. 150.04 gehörte zu den ersten generalüberholten V 100 Ost, die für längere Zeit in Würzburg stationiert waren. Am 08.11.2000 war sie vor dem Lokschuppen 1 abgestellt.

Auch die DB erinnerte sich wieder an die Diesel aus Henningsdorf. 203 115-1 war von Alstom aus der ehemaligen DR 110 450-4 wieder aufgebaut worden und erhielt u.a. eine automatische Rangierkupplung. Nur für einen Tag, den 25.4.2005, war sie an DB Regio Unterfranken vermietet und am Abend des gleichen Tages vor der Lokleitung abgestellt worden.



## Bunte Bahn

---

BR 218	. . .	Titel, 52 - 55
BR 628	. . .	Titel
BR 01.	. . .	Innenumschlag,
BR 151	. . .	Innentitel,
ME 26	. . .	6
BR 103	. . .	8f.
BR 110	. . .	10 - 13
BR 120	. . .	14f
BR 180	. . .	16, 33,
BR 202	. . .	17ff.
BR 229	. . .	20f.
BR 60 D	. . .	22f.
BR 211 / 212	. . .	24 - 27
BR 200 / 220	. . .	28f.
BR 132 / 232	. . .	30f.
BR 60 D	. . .	32
KEG	. . .	32f.
BR 320	. . .	34f.
BR 200, 220	. . .	36 - 39
V 170 NOHAB	. . .	40f.
BR 140	. . .	42f.
BR 150	. . .	44f.
BR 111	. . .	46 - 49

BR 143	. . .	50f.
BR 155	. . .	52f.
BR 250	. . .	52f.
BR 60 / 260 / 360	. . .	54ff.
BR 90 290.	. . .	48f.
BR 194	. . .	50f.
BR 614	. . .	56f.
BR 628	. . .	Titel, 58f.
BR 01.	. . .	60ff.
BR 64.	. . .	63
BR 86.	. . .	63
BR 93.	. . .	63
BR 75.	. . .	63
BR 52.	. . .	64f.
BR 08.	. . .	. Rückseite

## Literaturhinweis:

---

Thomas Naumann, Ferdinand von Rüdern. Verkehrsknoten Würzburg. Freiburg 2017.

Peter Heinrich, Hans Schülke. Bahnknotenpunkt Würzburg. Das große Bahnbetriebswerk in Unterfranken. Freiburg 1990.



**Georg Wolfgang Schramm** war von 1988 bis 2017 Leiter der Fernsehredaktion des Bayerischen Rundfunks in Würzburg. Er ist Autor zahlreicher TV-Dokumentationen und Reportagen. Aus seiner Feder stammen u.a. „Die Mainschleife und ihre Eisenbahn“ sowie viele Buchbeiträge zu historischen Themen. Schramm schreibt seit 2011 regelmäßig für das Jahrbuch des Landkreises Kitzingen: „Im Bannkreis des Schwanbergs“.