

Plandampf. Letzte große Ausritte vor D-Zügen bei der DB AG

# 168 dampfgeführte Regelzüge in zehn Tagen ... zwischen Görlitz und Eisenach

Der Plandampf als solidarfinanzierte Dampfbespannung von Regelzügen ist ein Kind der Deutschen Einheit. Seine Grundvoraussetzungen finden sich aber schon bei der Deutschen Reichsbahn im „Dazwischenland“ seit dem Fall der Mauer. Als die Hürde der Bahnreform näherrückte, galt es insbesondere die Möglichkeit, im Kursbuch fettgedruckte und gelegentlich der Dampftraktion zugeführte Schnellzüge ins neue Zeitalter hinüberzuretten. Das gelang in den ersten fünf Monaten 1994 mit sage und schreibe 91 D-Zugfahrten. Daran wesentlich beteiligt, zeigen Klaus Wilmsmeyer und Robin Garn, was vor 25 Jahren noch machbar war – unter der Flagge der DB AG.

Teil 2: **Frühlingsplandampf** von Ostsachsen bis Westthüringen und eine **Schnellzug-Sause** vor Fahrplanwechsel

Jetzt ist er aber großwahnhaft geworden...“ oder „Was für ein Gigantismus...“ – auch solche Sprüche von Hobbykollegen konnten mich nicht von meinen neuen Vorhaben im Frühjahr 1994 abbringen: Die Ära des nachwendlichen Plandampfes war als endlich prophezeit – umso mehr, dass die Auswüchse der Bahnreform greifen würden! Zum 1. Januar 1994 sollte die neue Deutsche Bahn AG Fahrt aufnehmen. Höchste Zeit, bei „Regelzugbespannungen mit Dampflokomotiven“ ein vielleicht letztes Mal aus den Vollen zu schöpfen. Die Vorboten mit Streckenmodernisierungen, der Umstellung auf nicht mehr dampflokkonforme Zügeinheiten sowie kürzeren Fahrzeiten waren schließlich unübersehbar. Hinzu kam die Ungewissheit hinsichtlich der zukünftigen Tarifpolitik für Dampflokeneinsätze. Bislang galt, dass lediglich die Differenz zum Ansatz kam, die die Dampfloktraktion an Mehrkosten verursachte. Eine erste Auswirkung gab es bereits für die Lz-Zuführungen zu den Einsatzorten, die nun mit einem saftigen Kostensatz pro Kilometer in Rechnung gestellt wurden.

In den Vorjahren hatte ich bereits einen kleineren Plandampf im Umfeld des seinerzeit noch Anfang Mai stattfindenden Dresdener Dampflokfestes und nachfolgend, schon fast traditionell, ein größeres Event in Thüringen, wo langjährige Partner bei der Bahn vieles möglich und vor allem einfacher machten, organisiert. Vor dem Hintergrund einer gewissen „Torschlusspanik“ gewann eine Idee immer mehr an Eigendynamik: Beide Plandämpfe verknüpfen und damit eine Großveranstaltung auf die Beine zu stellen – als letzte große Herausforderung! Die große Unbekannte: Ist für einen so großen und aufwändigen Plandampf überhaupt eine Kostendeckung möglich oder haben andere Veranstaltungen in den Monaten zuvor bereits das Po-



**Aushang** für das Dresdner Dampflokfest im ehemaligen und legendären Bw Altstadt – mit deutlicher Verbindung zur DB AG, zum Plandampf und damit der Möglichkeit für Besucher, in ganz normalen Alltagszügen die Traditionsloks zu erleben.

**In voller Fahrt und mit voller Konzentration:** Lokführer Klaus-Dieter Schichn auf der 03 2204 vor D 1855 nach Görlitz (30. April 1994).

**Wie jeden Tag, aber heute und morgen mit Dampf.** Begegnung zweier Eilzüge Dresden – Zittau in Neukirch West: 03 2001 vor E 4487 trifft auf 03 2204 vor E 4486 (1. Mai 1994).

