

Bahnhofsstadt Aulendorf



Stillgestanden: Die Dampflokomotive 051 650-0 am Aulendorfer Bahnhof bewegt noch immer die Herzen der Bahnfans, allerdings in schmerzhafter Weise. Das nostalgische Stück rostet vor sich hin. Nach weiteren 30 Jahren an diesem Standort wäre die Lok ein Fall für den Schrotthändler. Nach SZ-Foto: Dirk Grupe

30 Jahre Dampflokomotive: Und alte Liebe rostet doch...

AULENDORF - Vor genau 30 Jahren musterte die Deutsche Bahn ihre letzte Dampflokomotive aus. In jenem Jahr wurde auch in Aulendorf das letzte Stahlross aufs Abstellgleis gehoben. Dort steht es noch immer – und vergammelt. Die Liebhaber der 051 650-0 glauben nach wie vor an eine Rettung, allerdings fern der ober-schwäbischen Heimat.

Von unserem Redakteur
Dirk Grupe

Sie stinken zum Himmel, machen höllischen Lärm und bestimmen dennoch den Pulsschlag aller Nostalgiker – Dampflokomotiven sind romantische Sinnbilder der Vergangenheit. Die Vergangenheit beginnt im Jahr 1977, die

Bahn will nicht gestrigt wirken, modern und umweltfreundlich soll das Verkehrsmittel der Zukunft sein. Die Folge: Dieseltreibstoff lässt zwar die Herzen kalt, setzt aber fortan Mensch und Maschine in Gang – die letzte Dampflokomotive wird am 26. Oktober 1977 von der Bahn ausgemustert. Wenig später erlässt die DB sogar ein Verbot, auf dem Streckennetz im Bund dürfen keine Loks mehr dampfen, die Bundesbahn hat sich, so der Slogan, „das Rauchen abgewöhnt“.

Zu diesem Zeitpunkt ist der Qualm über Oberschwaben längst verzogen. Denn schon Ende 1976 erwirbt der Aulendorfer Alfred Leser für 20.000 D-Mark das letzte Modell der Baureihe 50 in der Region und gründet die „Bürgerinitiative Dampflokomotive“. A: um seine Ausgaben wieder reinzubekommen. B: um Spendengelder für die Restauration zu sammeln. Im August 1977, also wenige Monate

vor dem bundesweiten Dampflokomotiveverbot, strahlt die 051 650-0, als ob sie vor der Jungfernfahrt steht: Pechschwarz poliert, feuerrote Räder, jede Schraube frisch geölt. In einem festlichen Akt wird der tonnenschwere Kindheitstraum auf einen Platz neben dem Aulendorfer Bahnhof gehievt. Dort steht er noch immer. Und damit beginnt der traurige Teil der Geschichte.

Unerfüllte Hoffnungen

„In der Hoffnung, dass die Lok möglichst vielen Bürgern und Gästen unserer Stadt und den nachfolgenden Generationen viel Freude bereitet“, hieß es damals urkundlich, als die Lok offiziell in den Besitz der Stadt überging. Heute wissen wir, dass sich diese Hoffnungen nicht erfüllen. In den mächtigen Dampfkessel hat der Rost inzwischen faustdicke

Löcher gefressen, Moos legt sich über die mächtigen Räder und der Kohlentender dient als matte Fläche für Graffiti-schmierer.

„Mir tut es in der Seele weh, wenn ich sehe, wie die Lok verkommt“, sagt Dieter Riehlein (Schwäbischer Eisenbahnverein), der damals bei den Reparaturarbeiten half. Damals hat auch der Verein seinen Sitz noch in der Bahnhofsstadt Aulendorf, rund um die prächtige Lokomotive führt ein Streckennetz für kleine Dampfmaschinen – ein Anziehungspunkt für Kinder und für das ewige Kind im Manne. Doch dann plant die Stadt eine Umgehungsstraße – und der Verein soll weichen.

Zwar schlägt die Verwaltung andere Stellen für die Mini-Dampfbahn vor, doch der Eisenbahnverein nimmt ein attraktives Angebot aus Kürnbach an, wo heute ein Rundkurs als Publikumsmag-

net wirkt. Und Aulendorf? Die Umgehungsstraße ist nie gekommen – und ein Stück Eisenbahngeschichte einfach weitergezogen.

„Die Stadt hat zu wenig getan, um den Verein zu halten“, meint Alfred Leser. Zudem sind viele Mitstreiter verstorben, wie Alfred Lesers Bruder Herrmann, einst selber Lokführer. Zwar meldeten sich immer wieder Kaufinteressenten, berichtet Leser, doch Bürgermeister Heinzler habe das Denkmal halten wollen. „Anfragen nach der Lok gib es nach wie vor“, sagt der Eisenbahnfan, aktuell aus Stuttgart und eine aus Crailsheim, dem letzten Standort der Lok. Nur Bewegung müsste endlich in die Rettungsaktion kommen – denn alte Liebe rostet manchmal doch.

Daten & Fakten

Die Aulendorfer Dampflokomotive wurde am 6.5. 1942 unter der Betriebsnummer 50 1650 von der Firma Krauss Maffei AG an die Deutsche Reichsbahn geliefert. Preis mit Tender: 164.980 Reichsmark. Am 19.12.1976 hatte die Lok ihren letzten Betriebstag. In ihren 34 Dienstjahren legte sie 1.510.255 Kilometer zurück und verbrauchte dabei 26.686 Tonnen Kohle, was 1067 Eisenbahnwagen à 25 Tonnen entspricht. Leistung der Lok: 1625 PS, Höchstgeschwindigkeit: 80 Stundenkilometer (vor- und rückwärts). Gewicht der Lok mit Tender (mit Wasser und Kohlen): 146,4 Tonnen, Leergewicht: 104,1 Tonnen. Laufwerk: 1 Treibachse, 4 Kuppelachsen, 1 Laufachse vorn (vor- und rückwärts). (dg)



Und jetzt hat ihr Elend in Aulendorf ein Ende:

Die Stiftung Historischer Eisenbahnpark Niederrhein (www.stiftung-deutsche-eisenbahn.de/shepn/?act=1) hat die Lok für rund 11.000 € erworben. Am 19. Mai 2010 wurde die Lok verladen und nach Moers-Rheinkamp transportiert. Dort steht sie, inzwischen äußerlich aufgefrischt, und soll irgendwann einmal wieder zum fahren kommen. Wir vom Schwäbischen Eisenbahnverein wünschen ihr für die Zukunft alles Gute und hoffen dass es ihr im Norden Deutschlands besser ergeht als damals hier in Aulendorf.



Abtransport in Aulendorf



© Georg Beyers

Am neuen Standort, jetzt hinter "Gitter" (und das ist vielleicht gut so)