

Vorwort

„Mit dem vorliegenden Buch beschreibe ich die technische Entwicklung und den Betriebseinsatz der 776 Nebenbahntenderlokomotiven der Baureihe 86 von den zwanziger Jahren bis 1987. Mit der 86 wird eine Lokomotive vorgestellt, von der Sensationen nicht zu berichten sind. Sie war nicht die Stärkste und nicht die Schnellste, gewiß auch weder die Beste noch die Schlechteste. Auch besondere Schönheit hat ihr noch niemand zugeschrieben, kein Spitzname und keine Legende haben sich mit ihr verbunden. Ihre Geschichte führt mitten hinein in den Alltag der Eisenbahn, abseits der vielbefahrenen Hauptstrecken, der großen Schnellzüge und der technischen Pioniertaten. In den Alltag einer Eisenbahn, die nach dem Ersten Weltkrieg unter schwierigen Bedingungen sparen und modernisieren mußte und dafür zukunftsweisende technische Konzepte entwarf, einer Eisenbahn, die später von den Plänen der nationalsozialistischen Machthaber beeinflusst wurde – und an deren Verwirklichung großen Anteil hatte, die hernach mit schweren Zerstörungen und mit der Teilung des Landes fertig zu werden hatte und die schließlich in der Konkurrenz zu anderen Verkehrsträgern mancherorts mit Mühe standhalten konnte, anderswo aber weichen mußte.

Der Alltag auf den Nebenbahnen war in den beschriebenen sechs Jahrzehnten von gegensätzlichen Umständen geprägt: War zeitweise der Verkehr von Gütern und Fahrgästen mit den vorhandenen Betriebsmitteln kaum zu bewältigen, so lag im anderen Falle gerade im Ausbleiben der Kunden das Problem. Benutzte der Fahrgast in guten Zeiten als Ausflügler, Tourist oder Eisenbahnfreund die Nebenbahn zum Vergnügen, so zwängte er sich in Kriegs- und Nachkriegszeit als Soldat oder Schichtarbeiter müde und mit hungrigem Magen nur wider Willen auf die überfüllten Holzbänke altersschwacher Wagen.“

Diese Zeilen aus dem vor mehr als 20 Jahren verfassten Vorwort zur ersten Auflage meiner „86“ können auch der Neuauflage vorangestellt werden. Der Zeitabstand wird hingegen deutlich aus den damals formulierten Sätzen:

„Auch 1987 stehen noch einige Loks in beiden deutschen Staaten unter Dampf. Im Erzgebirge wird die 86er auch über museale Einsätze hinaus noch immer im regelmäßigen Betrieb verwendet. So ist der persönliche Bezug des Lesers zur 86 nicht nur bei den Älteren anzunehmen, die sich vielleicht an einstige Ferienfahrten in den Harz, nach Mecklenburg oder ins Allgäu erinnern, die bei der Durchreise in Friedberg, in Zwickau oder in Wuppertal stets ein paar 86er vor sich hin qualmen sahen, oder die noch Anfang der siebziger Jahre ihre Fotoexkursionen nach Franken oder Sachsen unternahmen, sondern auch bei den ganz jungen Eisenbahnfreunden, die an den Dampfzugfahrten der BD Nürnberg seit 1985 teilgenommen haben, die die betriebsfähige Museums-86er im badischen Albital besucht haben, oder die auf einer kleinen, weit-hin bekannt gewordenen Nebenbahn im Erzgebirge noch einen ganz alltäglichen Betrieb mit einer 86er erlebt haben.“ Nun, so ganz jung sind anno 2008 die Eisenbahnfreunde schon wieder nicht mehr, die sich an der Reaktivierung der 86457 anlässlich des Jubiläums „150 Jahre deutsche Eisenbahnen“ begeisterten. Die Lokführer, die in jungen Jahren noch 86er heizten und fuhren, um dann auf E41 oder V100 umzusteigen, sind genau wie diese seinerzeit so modernen Maschinen in den Ruhestand gegangen. Und die lebendige Erinnerung an kindliche Ferienreise, Bahndienst oder Fotoerlebnis mit der 86 im einstigen Alltag irgendwo zwischen Sauerland und Schlesien wird selten.

Nur noch historischen Charakter hat zum Glück auch die Bezugnahme auf die „beiden deutschen Staaten“. Mein Buch beruhte wie jedes Baureihenporträt dieser Art teilweise auf Sichtmeldungen „von drüben“, auf heimlich gefertigten Fotos vom Reichsbahnbetrieb und auf Briefen voller Betriebsdetails, die ihren Absendern durchaus gefährlich werden konnten. Manche Quelle sollte nicht im Buch genannt werden. Als ich dann am 21. Februar 1988 in einem hierfür reservierten halben Umbau-Vierachser eines Sonderzuges hinter der 86457 auf der Strecke Neumarkt i. d. Opf. – Beilngries und bei der anschließenden Feier in Neumarkt einen großen Freundeskreis begrüßte, konnte ich die am Entstehen des Buches beteiligten Eisenbahner und Eisenbahnfreunde aus der DDR nur in Abwesenheit ehren. Man kann es einer nachgeborenen Generation heute kaum mehr begreiflich machen, wie wehmütig-utopisch 1988 der Gedanke an eine Wochenendtour aus Sachsen in die Oberpfalz war. Unter all solchen Umständen war das „alte“ 86er-Buch ein Produkt im geteilten Deutschland – und ist die Neuauflage mit all ihren nachgetragenen Reichsbahndaten ein Werk im vereinten Deutschland.

Von der Geschichte beeinflusst war auch der Verkauf der 86 von 1987. Nach Ausverkauf einer ersten Auflage mußte schon sehr bald unverändert nachgedruckt werden. Der Rest der Neuauflage schlummerte dann aber recht träge im Lager – bis zum 1. Juli 1990, als sich die Leser in der Noch-DDR mit eigenen DM ihr 86er-Buch kaufen konnten. Nicht nur der vorhandene Bestand war nun schnell vergriffen, sondern auch eine eilig ausgelieferte dritte (immer noch unveränderte) Auflage.

In den neunziger Jahren regte sich neue Nachfrage. Die aus ostdeutschen und osteuropäischen Archiven zugänglich gewordenen Informationen und die aktuellen Entwicklungen bei den erhaltenen Loks diktierten aber manchen unabwendbaren Änderungsbedarf. Dessen Befriedigung war technisch nicht ganz einfach. Hätte man ein Buch von 1997 aktualisieren wollen, so hätte man die Text- und Bilddateien nachbearbeitet und in ein neues Layout gefügt. Ein Buch des Jahres 1987 jedoch beruht noch auf einem mit der mechanischen Schreibmaschine getippten Manuskript und ist nur in Form von „Filmen“ gespeichert. Ein neues Werk aus einem Guß würde es notwendig machen, jedes Wort erneut zu schreiben und – eine unlösbare Aufgabe – alle Bildvorlagen erneut zusammenzutragen. Verlag und Verfasser haben sich für einen Kompromiss entschieden: Sie finden die Seiten 6 bis 354 weitgehend so wie im alten Buch vor. Ausgetauscht sind jedoch das Gesamtverzeichnis sowie fast alle Seiten mit DR-Beheimatungstabellen. Mit Seite 355 beginnt ein neuer Teil, der die osteuropäischen Einsätze und die Geschichte der erhalten gebliebenen Loks auf heutigem Kenntnis- und Sachstand darstellt. Sodann wird der farbige Bilderbogen des alten Buches wiederholt und ergänzt. Korrekturen im Stationierungsteil sind eingearbeitet.

Ich erneuere meinen Dank an die am Entstehen des Buches von 1987 beteiligten Freunde, von denen uns Manfred van Kampen, J. B. Kronawitter und Hansjoachim Meisenburg für immer verlassen haben. Für rege Unterstützung bei der Neuauflage danke ich vor allem Stephan Beständig, Klaus Busse, Peter Große, Christian König, Jochen Lawrenz, Uwe Miethe, Tomasz Roszak, Gerhard Sadek, Axel Schlenkrich, Eberhard Schramm (†), Werner Schütte, Andreas Stange, Hansjürgen Wenzel und Roman Witkowski.

Eichenau, im Februar 2008

Andreas Knipping