

# Eine Hafenfahrt mit Hindernissen

## Rundfahrt mit dem Schienenbus: Triebwagen der Freunde historischer Eisenbahnen erstmals auf neuer Strecke

Mannheim. "Ist doch mal wirklich ein Erlebnis, hier mitten in der Pampa." Die meisten der 90 Fahrgäste im alten Triebwagen (Baujahr 1958) nahmen es gelassen, dass gestern plötzlich mitten im weit abgelegenen Teil des Rheinauhafens ein schlampig abgestellter Güterwaggon die Fahrt des Schienenbusses hemmte. Zum ersten Mal hatte der Verein "Historische Eisenbahn" eine solche Rundfahrt durch den Handels- und den Rheinauhafen organisiert. "Eben eine Abenteuerfahrt, mit denen gibt's eigentlich immer etwas zu erleben", kommentierte ein Mitfahrer den unfreiwilligen Stopp.

Schließlich rückte eine Diesellokomotive an, schob das Hindernis einfach weg und befreite nach fast einer Stunde in brütender Hitze die gestrandeten Hafen-Reisenden. Gut zehn Fahrten mit dem Schienenbus haben Albert Gieseler, Günther Theis und der Verein in den vergangenen Jahren von ihrem Domizil in Friedrichsfeld durch den Industriehafen im Mannheimer Norden organisiert - und sich damit eine große Fangemeinde geschaffen. Diesmal hatten sich die Freunde historischer Eisenbahnen etwas Neues ausgedacht, vom Hauptbahnhof rollte der Zug direkt in den Handelshafen.

"Sie werden viel sehen, viel erfahren - und bestimmt einen Eindruck von der Historie und der Moderne Mannheims mitnehmen", kündigte der exzellente "Hafen-Guide" Gieseler an. Was der Experte aus dem Landesmuseum für Technik und Arbeit alles weiß - seine Zuhörer auf den voll besetzten Bänken konnten nur staunen. "Eine gekonnte Symbiose zwischen Nostalgie und Information - und so viele Dinge, die wir über Mannheim noch nicht wussten", lobten Heide und Hans Werner Helmke aus Heidelberg. Und ein alter Mannheimer stand staunend an der Landspitze zwischen Mühlauhafen und Rhein: "Hier war ich noch nie." Außer auf Schienen kommt man da aber auch kaum hin.

Zu Fuß musste sich der Tross allerdings zum Kai des Zollhafens aufmachen. Kurzfristig hatte der neue Chef des Hafenamts den Gleisbereich für die Einfahrt gesperrt, obwohl die Bahn AG dort gerade eine kritische Weiche ausgebessert hatte. "Schade", meinte Vereinsvorsitzender Theis. Und auch Heinz Reinhard von der Marinekameradschaft bedauerte, dass der Schienenbus nun nicht bis zum Hochsee-Landungsboot seines Vereins rollen durfte. Die "Götz von Mannheim", der ausgemusterte "Zander" der Bundesmarine, ist nämlich der ganze Stolz der Seebären. Und deshalb musterten die neugierigen Landratten von der Eisenbahn-Fraktion das Schiff auch bis in den Maschinenraum mit den beiden MWM-Motoren, die Kombüse und das Mannschafts-Logis. Genauso aufmerksam blickten die Hafen-Reisenden dann aber auch auf die Mühlau-Hubbrücke, die sich auf Befehl von Norbert Hierse von der Deutschen Bahn zur Probe einmal hob und wieder senkte.

Weiter rollte der rote Eisenbahnwagen mit kleinen Verzögerungen, wieder über den Hauptbahnhof, diesmal Richtung Süden, via Neckarau bis auf die Rheinau - nicht

ohne wieder viele interessante Details von Albert Gieseler. Ob die Geschichte des Stengelhofs oder Geschichten über Firmen wie Schütte-Lanz, Stahl, Lever Fabergé, Bilfinger Berger und Stinnes - dem Mann geht der Stoff nie aus. Akribisch bereitet er sich auf solche Ausfahrten vor, nimmt extra eine Woche Urlaub, um zu lernen und auch ja auf alle Fragen Antworten zu wissen - ob über das Waschmittel Sunlicht oder die großen Kohlelager im Mannheimer Süden.

Nur im Großkraftwerk überließ Gieseler einem speziell für das GKM kompetenten Experten das Wort: Frank Kraus, schon in der dritten Generation in Diensten des Unternehmens, das einst durch die zukunftsweisenden Ideen und die Tatkraft eines Fritz Maguerre 1923 seinen Anfang nahm. Und schon wieder wird das GKM modernisiert. Mit einem Investitionsvolumen von 90 Millionen Euro wird ein Kraftwerksblock von Öl-/Gasfeuerung auf Steinkohle umgerüstet. Nur das Personal wird immer weniger. Doch das ganz besondere Interesse der Eisenbahnfreunde galt an diesem sonnigen Nachmittag den drei Dampfspeicher-Lokomotiven des Großkraftwerks. Weil auf dem Gelände keine Elektroloks fahren können - Oberleitungen wären den Kränen im Wege - setzt das GKM die Dampftechnik-Variante ein, um die großen Kohlewaggons in Position über die Bunker zu bugsieren. "Auch eine Preisfrage", betonte Frank Kraus, Dampf sei schließlich im Kraftwerk im Überfluss vorhanden. Und so eine kleine Spezial-Lokomotive rollt immerhin mit ihren rund 60 Tonnen Gewicht und 1000 bis 1500 Pferdestärken umweltfreundlich ohne Abgase mit den schweren Waggons im Schlepptau sechs bis acht Stunden, bis wieder in den Kessel 250 Grad heißer Dampf "nachgetankt" werden muss. Martin Tangl

Sonntag  
19. Juni 2005

Aktuell