



Archiv Hans Grüner

Mai 1965: Pünktlich um 17:13 Uhr verlässt auf Gleis 11 01 1061 mit dem F 43 „Roland“ den Frankfurter Hauptbahnhof. Links wartet eine E 10 vor D 466 nach Stuttgart auf Ausfahrt, rechts steht auf Gleis 7 der D 403 nach Wiesbaden mit einer E 41 als Zuglok.

# Wie damals vor 50 Jahren

## Der F-Zug „Roland“ und seine Geschichte

*Züge tragen oft große Namen. Anfang der fünfziger Jahre zählte der „Roland“ zu den berühmtesten: erst als schnellster dampfgeführter Reisezug, dann als Fernzug mit einem der längsten Laufwege bei der Deutschen Bundesbahn.*

*Nachdem diese Leistung viele Jahre von VT 08, später von V 200 und E 10 erbracht wurde, kamen ab Mai 1964 auf einem Teilabschnitt Kasseler 01<sup>10</sup> zum Einsatz. Ronald Krug erinnert mit dem F „Roland“ der fünfziger und sechziger Jahre an einen Zug, der dieses Frühjahr – wenn auch nur für einem Tag – wiederauferstehen soll.*

Als die junge Deutsche Bundesbahn ihr blaues F-Zugnetz aufbaute und eine schnelle Verbindung von Bremen nach Frankfurt/Main zum 1. Juli 1951 beschloss, lag es nahe, dem neuen Zugpaar den Namen „Roland“ zu verleihen. Die namensgebende Statue am Rathaus zu Bremen symbolisiert dort seit dem Jahr 1404 den Anspruch der Stadt auf Recht und Freiheit. Der Zugname war dann erstmals im Sommerkursbuch 1952 vermerkt.

Der Zug, bestehend aus zwei stahlblau lackierten Vorkriegs-Schnellzugwagen 2. Klasse, mittig ein Speisewagen, wurde im Abschnitt nördlich von Hannover mit Bremer 03 und auf den südlichen Abschnitten (mit Kopfmachen in Kassel) von Kasseler 01<sup>10</sup> befördert. Mit einer Gesamtfahrzeit von 73 Minuten für die 122 Kilometer lange Strecke zwischen Bremen und Hannover erreichte der „Roland“ als erster Dampfzug nach dem Zweiten Weltkrieg wieder eine durchschnittliche Reisegeschwindigkeit von über 100 km/h.

Zum Winterfahrplan 1952/53 standen die ersten VT 08 zur Verfügung, und das Zugpaar F 43/44 „Roland“

wechselte sowohl seine Bezeichnung in Ft 43/44 als auch das Farbkleid von Blau zu Rot. Gleichzeitig wurde der Laufweg bis/ab Basel SBB verlängert.

Über Jahre zählte der „Roland“ zu den renommiertesten und schnellsten unter den vornehmlich für den Geschäftsreiseverkehr vorgesehenen Zügen der DB. Mit der Reform der Wagenklassen in Deutschland am 3. Juni 1956 war er endgültig „erstklassig“ geworden. Sein Laufweg Kassel – Frankfurt/Main über die Main-Weser-Bahn mit dem einzigen Halt in Gießen blieb über die Jahre konstant. Südlich von Frankfurt/Main wechselten aber die Strecken und die Halte. Bis einschließlich Winter 1960/61 blieben die Route und auch die Höchstgeschwindigkeit von 120 km/h gleich.

Ab Sommer 1961 begann der Ft 43 bereits in Zürich HB. Die Einheit kam in einem zweitägigen Umlauf mit dem Ft 46 „Schauinsland“ vormittags aus Frankfurt/Main in die Schweizer Metropole. Damit einher ging die Steigerung der Höchstgeschwindigkeit des Zuges auf 140 km/h, was dem Anspruch damaliger Spitzenzüge an die Reisege-



Staunend beobachtet der kleine Junge am 29. April 1962 in Kassel-Kirchditmold die Durchfahrt eines sechsteiliger VT 08 als Ft 43 „Roland“.

schwindigkeit entsprach. Zwei Jahre lang blieb diese Konstellation gleich. Beheimatet waren die Triebwagen stets im Bw Frankfurt-Griesheim, anfangs in der Reihung VT+VM+VS. Ab Sommer 1956 bildeten zwei Triebköpfe und zwei Mittelwagen die planmäßige Zugeinheit. Der Zugbildungsplan im Winter 1959/60 nennt bei Bedarf bereits einen dritten VM. Ein Jahr später war der Fünfteiler die Regel, wobei man im Bedarfsfall für den Ft 43 zusätzlich einen Triebkopf mit Steuerwagen zwischen Frankfurt/Main und Hannover vorsah. Während der Hannover-Messe 1962 konnten sogar sechsteilige Einheiten beobachtet werden. Desgleichen galt für den Winter 1962/63 an Freitagen (Ft 43) und Samstagen (Ft 44).

Am 25. Mai 1963 endete die Triebwagenzeit des „Roland“ – es ging zurück zum lokbespannten Zug. Der Abschnitt Zürich HB – Basel SBB wurde nicht mehr bedient. Nur der „Schauinsland“ blieb noch ein Jahr in der Hand der Griesheimer VT 08. Die Rückleistung aus Zürich verlief als Innerschweizer 1.-Klasse-Triebzug mit Zugnummer 71 nach Basel SBB.

Die V 200 vom Bw Hamburg-Altona übernahmen fortan die Abschnitte zwischen Bremen und Kassel, ebenso auf der Main-Weser-Bahn bis/ab Frankfurt/Main. Die BD Kassel blieb bei Vmax 120 km/h, und vorerst beließ es auch die BD Frankfurt/Main von der Direktionsgrenze in Niederwalgern bis

in die Mainmetropole bei dieser Höchstgeschwindigkeit. Heidelberger E10, ab Herbst 1963 auch mit noblen Bügelfalten-Lokomotiven, erledigten den Laufweg ab Frankfurt/Main in Richtung Süden, mit Lokwechsel in Mannheim Hbf. Drei kobaltblaue A4üm-Wagen und ein Schürzenspeisewagen bildeten den Zugstamm. Zwischen Bremen und Frankfurt/Main verstärkten freitags am F 43 und montags am F 44 ein, in Messezeiten zwei, A4üm den Zug.

Die Elektrifizierung der Strecken von Kassel nach Hannover und weiter nach Bremen sowie Hamburg im Fahrplanjahr 1964/65 gestattete es schließlich nicht mehr, die Lokomotiven der

Baureihe V 200 am „Roland“ nördlich von Kassel wirtschaftlich einzusetzen – und die Neustationierung dieser Baureihe in der BD Frankfurt/Main (ab Mai 1965 im Bw Limburg) stand noch aus.

So gab es an diesen beiden Zugpaaren neue attraktive Aufgaben für die Kasseler 01<sup>10</sup> Öl. Was sich in den Jahren zuvor andeutete, nämlich die Dominanz der V 200 an den blauen leichten F-Zügen aufzuweichen, fand am „Roland“ ihren Höhepunkt.

Ab 31. Mai 1964 liefen die Maschinen ein Jahr lang zuverlässig zwischen Kassel und Frankfurt/Main an den inzwischen gänzlich blauen Garnituren. Der Schürzenspeisewagen war durch einen

Sammlung Ronald Krug

BD Kassel		Einsatz / Personaleinsatz-Bw		Triebfahrzeuge		Zahl	BR	Zahl	BR	Zahl	BR
MA	Kassel	MA	Kassel	Laufplan der Triebfahrzeuge		2	10	2	01 <sup>10</sup>		
Heimat-Bw	Kassel	Heimat-Bw	Kassel	gültig vom 27. 9. 1964 an		Bedarf nach Laufplan	0.1	10	0.1	01 <sup>10</sup>	
				ungültig vom		Bedarf für Ausw./Rev.	2.7	10	2.7	01 <sup>10</sup>	
						Gesambedarf	2.7	10	2.7	01 <sup>10</sup>	
						Laufleistung km/Tag	609		659		

  

Tag	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	
02		10																								
800		01																								
417																										
03		01 <sup>10</sup>																								
658		01																								
658																										

Laufplan des Bw Kassel für die Baureihen 10 und 01<sup>10</sup> Öl, die in der Fahrplanperiode Winterfahrplan 1964/65 für die Bespannung der F 43 und F 44 zuständig sind.

AR4üm (Speiseraum/1. Klasse) ersetzt worden. Nördlich von Frankfurt/Main waren die gleichen Verstärkungswagen wie im Vorjahr notwendig. Die Fahrzeit von zwei Stunden und zehn Minuten für die exakt 200 Kilometer lange Strecke galt sowohl für den F 43 als auch für den F 44. Ein einziger, einminütiger Halt war in Gießen. Vor dem Renommierzug setzte das Bw Kassel fast ausnahmslos 01<sup>10</sup> Öl ein. Lediglich zwei Ausnahmen sind bekannt: Am 26. Februar 1965 wurde Lokführer Brylla vom Bw Haltingen mit seiner V 60 141 (Lok-Überführung ins AW Kassel) in Frankfurt-Bonames vom F 43 mit einer 10 Öl an der Spitze überholt. Wilfried Kohlmeier nahm den gleichen Zug am 13. Mai 1965 in den Niddawiesen mit einer Kohle-01<sup>10</sup> auf.

Nach Ende der Auslieferung der ersten V-200-Serie waren Dampflokein-sätze an F-Zügen selten geworden. Planmäßig zogen bis 1958 Altonaer 03 den F 34 „Gambrinus“ ab Kiel, Mönchengladbacher 23 beförderten den F 9/10 „Rheingold“ zwischen Köln und Venlo (bis Mai 1962).

1959/60 hatten dann Wiesbadener 01 das F-Zugpaar 3/4 „Mercur“ zwischen den Kopfbahnhöfen Wiesbaden und Frankfurt/Main zurückerobert. Der F 37 „Hans Sachs“ (1962/63) und dessen Gegenzug F 38 (bis Mai 1964) wurden mit den Eckeseyer 03<sup>10</sup> von Köln bis Hagen bespannt, und ab Mai 1963 gehörte der neu eingeführte „Konsul“ auf der Riedbahn für 16 Monate den Ludwigshafener 01 (ab 15. März 1964

Bw Kaiserslautern). Schließlich ist die Wochenendleistung der Osnabrücker 01<sup>10</sup> Öl im Winterfahrplan 1966/67 am F 3 (Sa) und F 4 (So) „Mercur“ als letztes 1.-Klasse- Dampfzugpaar in Europa bekannt.

Mit dem Sommerplan 1965 übernahmen Limburger V 200 den „Roland“. Die Fahrzeiten wurden auf 2:06 Stunden gekürzt, im Winter 1966 gar auf 2:04. Die BD Frankfurt/Main hob auf einigen Abschnitten die Höchstgeschwindigkeit wieder auf 140 km/h an. Bei Ausfall einer V 200 half weiterhin die 01<sup>10</sup> Öl aus, so z. B. am 11. Juni 1966 am F 44. Mit der Eröffnung des elektrischen Zugbetriebes zwischen Frankfurt/Main und Kassel am 20. März 1967 wurden die V 200 durch E 10 ersetzt. Der Abschnitt Bremen – Kassel erfuhr schon im Herbst 1964 den Traktionswechsel.

Südlich von Frankfurt/Main blieb der „Roland“ bis Mai 1968 mit Heidelberger E 10 bespannt. Im Fahrplanjahr 1967 verkehrte der zum F 45 umgetaufte Zug wieder über die Riedbahn. Ab Hannover war er sogar zum D-Zug 1./2. Klasse degradiert worden.

Ab Mai 1968 folgte F 46 auf die Riedbahn. Das Zugpaar wurde für 160 km/h zugelassen und auf dem gesamten Laufweg, der bis Mannheim verkürzt worden war, mit Frankfurter 112 bespannt. Auf der Main-Weser-Bahn blieb es bei 140 km/h, ebenso beim D 45.

Im Mai 1969 wurde der „Roland“ zum TEE 78/79 aufgewertet und bis Mailand verlängert. RONALD KRUG

### Leserreise: F-Zug „Roland“-Revival

Am 26. April 2015 wird der „Roland“ auf einem Teilabschnitt wieder auf-erstehen und mit authentischer Zuggarnitur – fünf blauen F-Zugwagen, befördert von einer ölgefeuerten Schnellzugdampflok der Baureihe 01<sup>10</sup> – von Frankfurt/Main Hbf über Gießen Hbf (einziger Zwischenhalt) nach Kassel Hbf und zurück fahren. Dabei sollen die klassischen Fahrzeiten aus den sechziger Jahren von knapp zwei Stunden und zehn Minuten eingehalten werden, was der Zuglok **011066** der UEF einiges abverlangen wird. Ziel ist es, eine Geschwindigkeit von „One mile a minute“ zu erreichen. Die entsprechenden Trassen und Fahrpläne sind bereits genehmigt und versprechen eine rasante Fahrt. Die Abfahrt in Frankfurt/M Hbf ist für ca. 9.00 Uhr vorgesehen, die Rückankunft für ca. 17.30 Uhr geplant. Aufgrund des äußerst begrenzten Platzangebotes – maximal 234 Mitfahrer – ist eine rechtzeitige Anmeldung zu dieser einmaligen Schnellfahrt ratsam.

Nähere Informationen finden Sie auf der Internetseite der IGE-Erlebnisreisen und Reiseservice GmbH unter [www.ige-erlebnisreisen.de](http://www.ige-erlebnisreisen.de). Diese können auch telefonisch unter der Nummer 09151/90550 erfragt oder per E-Mail [info@ige-erlebnisreisen.de](mailto:info@ige-erlebnisreisen.de) angefordert werden.

Eine besondere Rarität zeigt dieses Bild in den Niddawiesen vor den Toren Frankfurts: Am 13. Mai 1965 kam außerplanmäßig eine kohlegefeuerte 01<sup>10</sup>-Kohle vor dem F 43 „Roland“ zum Einsatz.

Wilfried Kohlmeier

