

150 Jahre Hafenbahn

Die Kunst des Rangierens

VON ANITA STRECKER



Hafenbahn (Bild: FR/Arnold)

Mit einer Affäre hat alles angefangen, "der berühmten Hafenbahnaffäre", sagt August Jung und schmunzelt. Die hat aus dem gelernten Zimmermann einen Eisenbahner gemacht. 1949 war das, und die Hafenbahnaffäre schwer am Kochen. Aus der Not heraus hatten einige Hafenbahner Lebensmittel mitgehen lassen. Die Sache flog auf, die Mitarbeiter kamen in U-Haft und die Hafenbahn hatte ein massives Personalproblem.

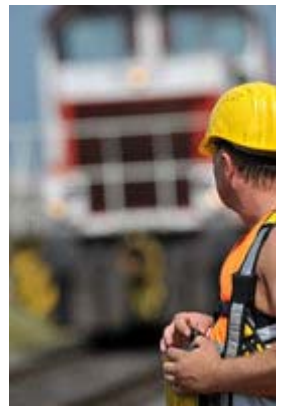
Mit zwei weiteren Arbeitssuchenden macht sich August Jung also Freitagnachmittag zum Vorstellungsgespräch zu den Hafenbetrieben. "Die anderen beiden waren auch vorbestraft, deshalb bis ich genommen worden." Freitag angeheuert, "für 92 Pfennig pro Stunde", Montag sollte es losgehen. Einen Manchester-Anzug, schwerer Kord für die Arbeit, Sicherheitsschuhe und Schirmmütze gabs für den frischgebackenen Rangierer dazu. Gerade 20 war er damals, sagt August Jung und alles spannend. Und hektisch: "Wir hatten so viel zu tun, dass die Bundesbahn mit ihren Zügen Schlange stehen mussten, um ihre Waggons in den Bahnhof Osthafen zu drücken."

Als die Sowjets rund um Berlin die Schotten dicht machten, alles nur noch "über die Luft ging", gabs noch mehr Arbeit am Umschlagplatz Osthafen, der von den Bombardements im Krieg ziemlich lädiert war. Mehr als die Hälfte der Hilfsgüter für Berlin gelangte via Hafen und Bahn zum Flughafen. Und von dort über die Luftbrücke zu den Hungernden.

Die Schienen der Hafenbahn waren notdürftig geflickt, "und am Bahnhof Osthafen hatten wir kaum Licht und an den Gleisanschlüssen an den Hafenbecken gab es gar keins mehr." Nur Karbidlampen, sagt August Jung.

Und das Vertrauen, dass die Kollegen in der Rangiergruppe die Augen offen halten, aufpassen, dass keine Weiche falsch gestellt ist, kein Waggon unvermutet einem in den Rücken rollt: Rangiermeister, Vorrangierer, Weichensteller, Hemmschuh-Mann, Lokführer.

Ein Rangiertrupp. "Und jeder war auf den anderen angewiesen." Deshalb, sagt August Jung, haben sich alle auch so gut verstanden. Vielleicht auch, weil Unglücks- und Todesfälle die Kollegen noch enger zusammenrücken ließen. Ein wenig wehmütig schaut er sich im Büro des Bahnbetriebsleiters und Logistik-Chefs Gerhard Jünger um. Nächsten Monat wird er 80, auch wenn ihm die Jahre niemand ansieht. Seit 1992 in Ruhestand. Die Zeit als Bahner ist trotzdem präsent, sagt er. Intensiv. "Ich war immer gern dabei." Beim Osthafen Sommer und dem Fest zum 150-jährigen Bestehen der Hafenbahn am Wochenende wird August Jung auf der Bühne mit zwei alten Kollegen über seine Erinnerungen plaudern.



Hafenbahn (Bild: FR/Arnold)

Buddha statt Buch



Auf der Eisenbahnbrücke (Bild: FR/Arnold)

"Es hat sich viel verändert", sagt er ohne Sentimentalität. "Lauf der Zeit." Und die währt schon ganz schön lange. Von 1949 bis 2009 können Jung und Jünger die Geschichte der Hafenbahn aus eigenem Erleben rekonstruieren. Sie gehen hinter das Bahnhofsgebäude, vorbei am buddhistischen Kloster, das früher mal Druckerei war, zur Brücke übers Gleisfeld. Früher sind hier Züge rüber zum Seckbacher Industriegebiet gerollt, sagen sie. Die Schienen sind längst durch Bohlen ersetzt, die Brücke ist zum Fußweg in den Riederwald geworden. Die Männer zeigen, wo die Gleiswaage stand, "heute ist eine elektronische Waage in den Schienen installiert", sagt Jünger. Oder wo die vier Stellwerke waren, Stationen, an denen die eingehenden Züge und Waggons angenommen, sortiert, abgestellt und fürs neue Ziel übergeben wurden.

Kies, Schotter, Sand, Stahl, Lebensmittel. Das Geschäft brummte. Und alle Firmen rund um Osthafen, Fechenheim und Seckbacher Industriegebiet wollten direkten Gleisanschluss: Die Frankfurter Lebensmittelkette

Latscha. Neckermann. Messer-Griesheim. Lurgi. Zig Spediteure. Die Kohlenunion. Die Ölfirmen wie Aral und Esso, die bis in die 70er im "Ölhafen" in Fechenheim residierten. Direktanschluss gabs natürlich auch für den Stahlriesen Friese mit Niederlassungen am Oberhafen und in Seckbachs Industriegebiet. August Jung hat die Friese-Kräne aus der Kriegszeit noch vor Augen. Am Oberhafen hatte der Stahlbauer Panzer und U-Boote produziert.

Erst ging Öl, dann Stahl



Heute ist das Gleis- und Weichengewirr zwischen Hanauer Landstraße und Riederwald verschwunden. Wie die Firmen, die bis in die 70er und 80er noch die Nähe zum Hafen brauchten. Erst gingen die Ölfirmen "auch als Folge der städtischen Ansiedlungspolitik", sagt Jünger dann die Stahlwerke. In den 80ern begannen Firmen unterm Schlagwort "Dezentralisierung" große Lager rund um den Osthafen aufzulösen und auf das Transportmittel Lastwagen umzusteigen. "Heute siedeln rund um den Osthafen kaum noch Firmen, die den Gleisanschluss oder den Hafen brauchen, sagt Gerhard Jünger. Die Autohäuser vorm Ratswegkreisel haben den Gleisanschluss hinter ihren Grundstücken schon rausgerissen, Messer-Griesheim ist verschwunden und in die ehemaligen Firmen sind Geschäfte wie Musik-Schmidt oder Bike-Max eingezogen, wo die Gleise auf dem Grundstück nur noch kosmetischen Zweck erfüllen.

Hafenbahn (Bild: FR/arnold)

Der Leiter der Bahnlogistik ist seit 1970 dabei. Hat wie Jung als Rangierer angefangen. Weil ihm sein Vater gesagt hatte, dass er bei der Stadt gut verdiene und wenig arbeiten müsse. War dann doch nicht so, sagt der 49-Jährige, sondern Dreischicht-Maloche, obwohl die Geschäftskurven nach den Jahren der Expansion ab 1968 erstmals nach unten zeigten. Ein Abwärtstrend, den auch die Hafenbahn mit dem üblichen Dreiklang Umstrukturierung, Rationalisierung, Modernisierung begegnete: 1958 lösten Diesel die alten Dampflok ab. "Da wurden schon die Heizer gespart."

Das war nur der Anfang. Die Zahlen rutschten in die Miesen, bis das Stadtparlament 1976 den Strukturplan verabschiedete und zwei Drittel der 411 Planstellen einsparte. Seit 2002 ist die Managementgesellschaft für Hafen und Markt Mieterin und Betreiberin von Osthafen samt Hafenbahn. Jünger arbeitet inzwischen noch mit 23 Eisenbahnern, wickelt aber so viele Tonnen an Gütern ab wie in den 70er Jahren.

Recycling, aufbereiteter Bauschutt und Kraftwerkskohle sind als klassische Anlieger am Hafen geblieben und bringen auch den Bahnern Geschäft. Ein weiteres Standbein sollen Lok-Service und Übernachtungsmöglichkeit für andere Bahnunternehmen sein. Der Schwerpunkt liegt zurzeit aber bei Mineralöltransporten vom Hanauer Bahnhof aus. "Wir übernehmen die letzte Meile bis Frankfurt", sagt Jünger. In Kürze wird er die neu gekaufte Langstreckenlok Vossloh DG1000 entgegennehmen. 1500 PS, sagt Jünger stolz. "Es geht weiter."



Auf der Eisenbahnbrücke (Bild: FR/Arnold)

[document info]

Copyright © FR-online.de 2009

Dokument erstellt am 06.07.2009 um 22:04:02 Uhr

Letzte Änderung am 07.07.2009 um 13:28:45 Uhr

Erscheinungsdatum 07.07.2009 | Ausgabe: s

URL: http://www.fr-online.de/frankfurt_und_hessen/nachrichten/frankfurt/?em_cnt=1825251&em_loc=1706