

# ModellEisenBahner

## SPEZIAL

Nr. 12/2011  
Dezember 2010 - März 2011  
€ 15,-

Sfr 30,00  
Österreich € 16,50  
BeNeLux € 17,25  
Frankreich/Italien/Spanien € 19,50



## Magie der Nacht

Meisterfotografen und ihre Werke



INFO-  
Programm  
gemäß  
§ 14  
JuSchG

inkl. DVD – Laufzeit 70 Min.



**NACHTZÜGE IM HARZ**  
Dampf-Zauber  
am Brocken



**SCHÖNER BEI NACHT**  
Chinas letzte  
Dampfsaurier



**RUND UM DIE UHR**  
Preußen-Architektur  
und Lokveteranen



**ZAUBER DES WESTENS**  
Dampf und Diesel  
in Kalifornien

# Showdown für das DB-Kraftpaket



Unterhaltsam, aber äußerst informativ werden die Historie und die typischen Arbeitsgebiete dieser eleganten Güterzuglok beschrieben, die ab 1972 in 170 Exemplaren im Rahmen des Einheits-Ellokomprogramms der Deutschen Bundesbahn ausgeliefert wurde. Schwerpunkt ist das Porträt des „Erzbombers“ im Einsatz vor 5000-t-Erzzügen in Doppeltraktion von den Nordseehäfen zu den Stahlwerken Peine-Salzgitter und ins Saarland. Lange Jahre prägten die sechsachsigen Loks aber auch den Güterzugdienst auf drei Mittelgebirgsrampen. Nach einer aufregenden Einsatzgeschichte blickt die 151 jetzt aber einer ungewissen Zukunft entgegen – Grund genug, dieser imposanten Loktype ein Porträt in unserer Reihe „Stars der Schiene“ zu widmen.

Laufzeit 60 Minuten

Best.-Nr. 6371 • € 16,95

Erscheint im Januar 2011

**Weitere RIOGRANDE-Neuheiten auf DVD:**



Best.-Nr. 6370 • € 16,95



Best.-Nr. 7514 • € 14,80



Best.-Nr. 7700 • € 14,80



Best.-Nr. 6324 • € 16,95

**Erhältlich direkt bei:**

VGB Verlagsgruppe Bahn GmbH • RioGRANDE-Video • Am Fohlenhof 9a • 82256 Fürstenfeldbruck  
 Tel. 0 81 41/5 34 81-0 • Fax 0 81 41/5 34 81 -100 • [bestellung@vgbahn.de](mailto:bestellung@vgbahn.de) • [www.riogrande.de](http://www.riogrande.de)

Oder im gut sortierten Fachhandel



Liebe Leserin, lieber Leser,

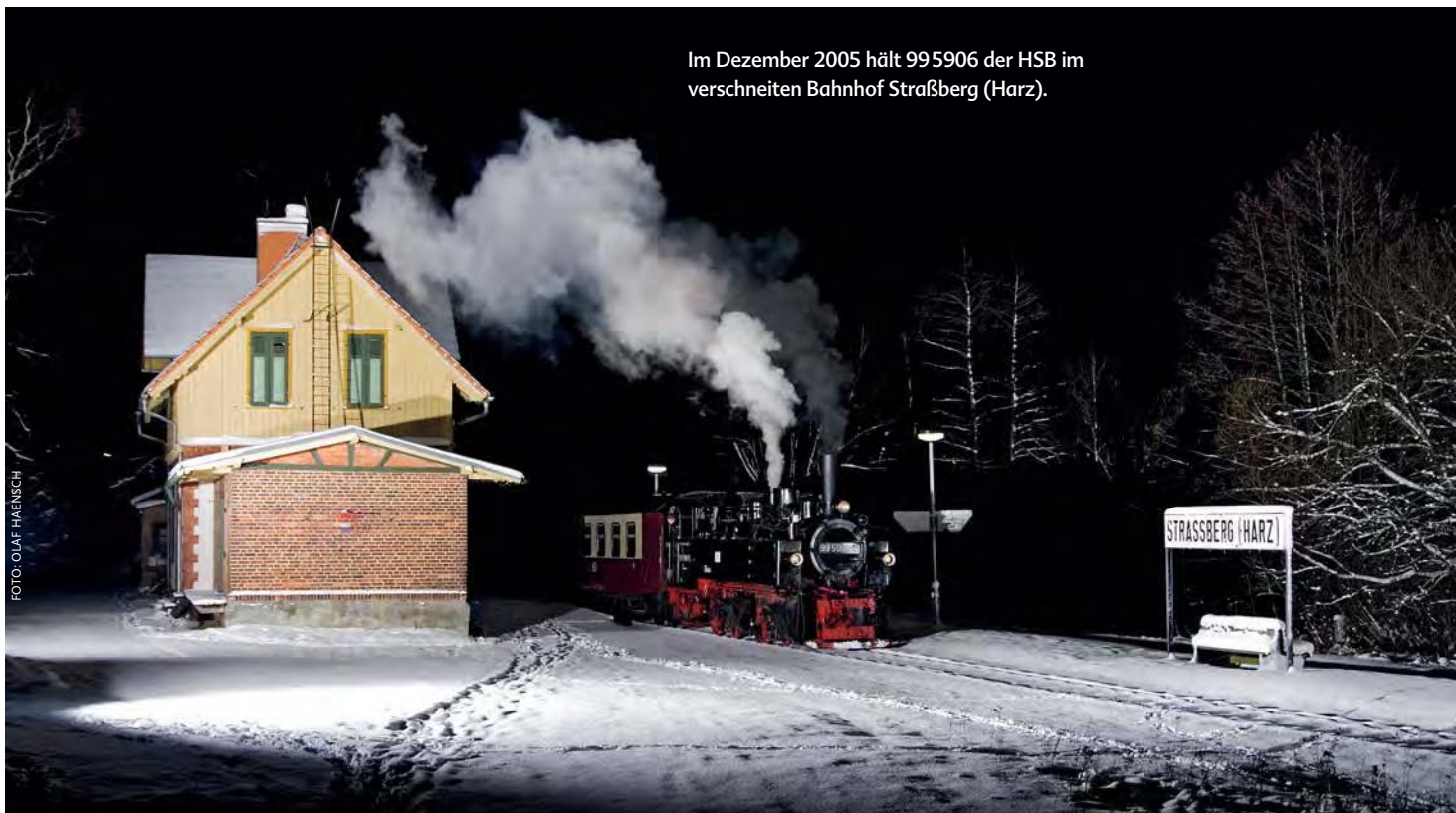
aus dem  
**MODELLEISENBAHNER**  
 und anderen Publikationen  
 kennen Sie die Eisenbahn,

im Lauf ihrer Geschichte millionenfach fotografiert und in all ihren Facetten: Auf freier Strecke, bei der Überquerung von Viadukten, auf Drehscheiben im Betriebswerk, umsäumt von herbstlich gefärbtem Laub oder von Schneemassen. Die meisten dieser bildhaften Eindrücke leben vom Licht der Sonne. Mit seiner Hilfe erzeugte bereits im Mittelalter die Camera obscura ihre ersten Bilder, bevor es dem Franzosen Joseph Nicéphore Niépce im Jahr 1826 gelang, das von ihr eingefangene Licht dauerhaft chemisch zu speichern. Die Belichtungszeit damals: Acht Stunden. Nicht gar so lang, aber immer noch einige Sekunden sind notwendig, um nächstens im Bahnhof stehende Züge auf Film oder Speicherkarte festzuhalten.

Diese MEB-Spezialausgabe soll Ihnen, liebe Leserinnen und Leser, eine andere Art der Fotografie von Lokomotiven und Zügen präsentieren. Blitzlicht macht dabei für den Bruchteil einer Sekunde die Nacht zum Tag, friert jede Bewegung ein, illuminiert kunstvoll den Abdampf historischer Maschinen vor der Kulisse der Nacht. Aufgrund des immens hohen Aufwands in jeglicher Hinsicht gibt es weltweit nur wenig mehr als eine Handvoll Fotografen, die sich jenem äußerst speziellen Thema widmen oder gewidmet haben. Fünf von ihnen soll dieses Heft in Bild und Text vorstellen. Lassen Sie sich von der Magie der Nachtfotografie verzaubern.

Ihr

WOLFGANG SCHUMACHER,  
 Herausgeber des MEB-Spezial



Im Dezember 2005 hält 99 5906 der HSB im  
 verschneiten Bahnhof Strassberg (Harz).

FOTO: OLAF HAENSCH

## MAGIE DER NACHT

### **6 DAMPF-TRÄUME AM BROCKEN**

Warum Eisenbahnen bei Nacht fotografieren? Ein außergewöhnliches Porträt der HSB hilft bei der Beantwortung dieser Frage.

### **20 DER VERLORENE OLYMP**

Winston Link folgte in den 1950er-Jahren den letzten Dampfloks der Norfolk and Western und schuf daraus sein Lebenswerk.

### **34 EIN WAHRER FREUND**

Im Alter von elf Jahren hat Terry Friend für Winston Link posiert. Wir haben ihn in Virginia getroffen.

### **38 „WELCOME TO ROANOKE, VA!“**

Das einstige Zentrum der Norfolk and Western ist heute ein erstklassiges Reiseziel für Eisenbahnfreunde.

### **46 KOHLEREVIER UND DAMPFBASTION**

Mit dem N&W-Dampfbetrieb ging nicht nur eine Ära zu Ende, sondern auch ein Lebensgefühl verloren.

### **50 DER STOLZ DER NORFOLK & WESTERN**

Die Dampfriesen des ausgehenden US-Dampfzeitalters brauchten keinen Vergleich mit ihren Nachfolgern zu scheuen.

### **54 DAMPF-SAURIERN AUF DER SPUR**

Der Amerikaner Ronald Olsen folgt den letzten Dampfloks quer durch China, vorzugsweise bei Nacht.

### **66 WESTWIND UND SILBERGLANZ**

Richard Steinheimer aus Kalifornien gehört zu den bedeutendsten Eisenbahnfotografen. Er liebte einsame Nächte an den Gleisen.

### **76 VON EINEM, DER AUSZOG, INS DUNKEL ZU LEUCHTEN**

Nachtfotograf wird man nicht einfach so. Bernd Seiler erzählt anschaulich von den Anfangsschwierigkeiten.

## DANKSAGUNG

### **82 WISSENSWERTES & IMPRESSUM**



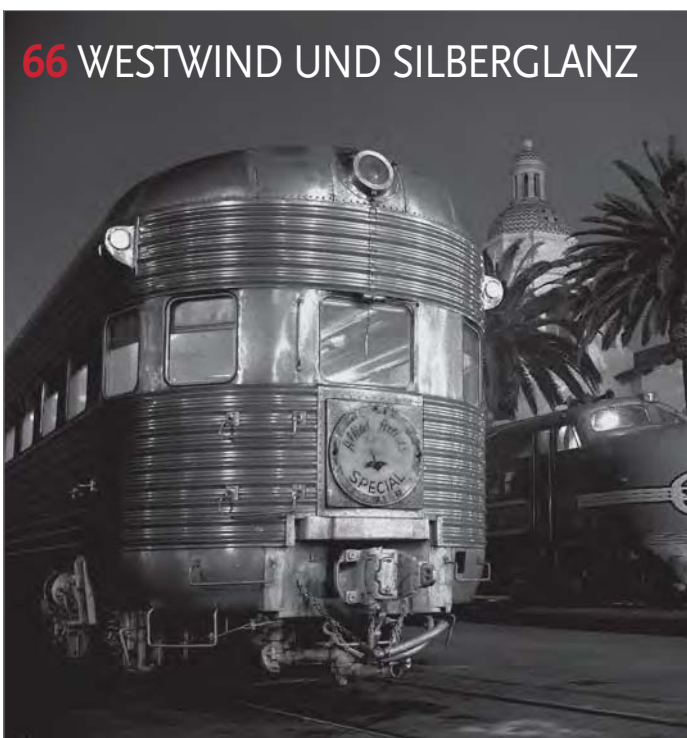
### **6 DAMPF-TRÄUME AM BROCKEN**



**20** DER VERLORENE  
OLYMP



**54** DAMPF-SAURIERN AUF DER SPUR



**66** WESTWIND UND SILBERGLANZ



**76** VON EINEM, DER AUSZOG,  
INS DUNKEL ZU LEUCHTEN



Man kann Eisenbahnen bequem am Tage aufnehmen. Weniger bequem, aber um so eindrucksvoller ist ihre Inszenierung vor der Kulisse der Nacht. In mehrjähriger Arbeit entstand ein einmaliges Porträt der Harzer Schmalspurbahnen in faszinierenden Bildern zwischen Tag und Traum.

# Dampf-Träume am Brocken

Die Harzer Schmalspurbahnen (HSB) konnten nach den Schneefällen im Januar 2010 nur einen eingeschränkten Fahrplan aufrechterhalten. Die Fahrt dieses Brockenzuges, aufgenommen in Drei Annen Hohne, sollte daher schon in Schierke enden.

**E**s ist Mitte Januar, ich jage wieder einmal mitten in der Nacht auf leeren Straßen in Richtung Harz. Das Tiefdruckgebiet „Daisy“ mit ergiebigen Schneefällen hat sich für die nächsten Tage angekündigt und den Räumdiensten gelingt es schon jetzt nicht mehr, die Straßen freizuhalten. Im Fernverkehr der Deutschen Bahn fallen die Hochgeschwindigkeitszüge gleich reihenweise aus. Doch das kümmert mich heute wenig, die Züge der HSB fahren immer. Dampflokomotiven sind unempfindlich, funktionieren mit innerer Wärme auch bei tiefstem Frost...

Am Morgen holt mich die Wirklichkeit ein. Ein Zug der Selketalbahn steht stundenlang in Gernrode. Mit ungläubigem Staunen begrüßt mich Rolf, der Zugführer. Die Strecke in die Berge sei unpassierbar, da Äste unter der hohen Schneelast ins Profil hängen und immer wieder brechen, höre ich. Jenseits von Schierke wird auch die Brockenbahn bis zum nächsten Abend gesperrt bleiben und noch fahrende Züge haben zum Teil erhebliche Verspätung. Die Eisenbahner kämpfen Tag und



Spaß auf dem Eis eines Auffangbeckens hatten am Abend des 21. November 2006 einige Hasselfelder.

### 200 Meter im Tiefschnee werden mit der schweren Fototechnik zur Herausforderung

Nacht für die Aufrechterhaltung des Betriebs. Im Selketal fährt heute jedenfalls nichts mehr.

Am nächsten Tag bereite ich mich schon am Vormittag auf das abendliche Foto vor, ohne zu

wissen, ob der dafür vorgesehene Zug überhaupt fahren wird. Mit einem Gesichtsausdruck voller Mitleid vermittelt mir ein Anwohner einen Parkplatz, denn am Straßenrand türmt sich me-

terhoch der Schnee. Potentielle Aufnahmestellen sind selbst zu Fuß äußerst schwer zu erreichen, keine Chance mit meiner schweren Ausrüstung. Ein eilig von Freunden in Elbingerode geliehener Schlitten hilft mir schließlich, die Fototechnik etwa 200 Meter in den Wald zu kämpfen. Der folgende Aufbau im Tief-



996102 kam wegen Lokmangels Anfang 2006 zu Planzugehren und passiert das alte Sägewerk Rinkemühle in Silberhütte.

FOTOS: OLAF HAENSCH





Wintermärchen im Schierker Wald:  
Die HSB-Schneefräse hatte die Strecke  
geräumt, so dass sie am 14. Januar  
2010 frei war für 997241.



Schnee im Oktober ist nicht unnormal auf dem Brocken. 997238 wartet 2008 vor dem Lichtermeer von Wernigerode auf ihre Rückfahrt.



Als sich die Feuertür öffnet, erhellt ein gleißender Feuerschein den Führerstand. Immer wieder bugsiert der Heizer die Kohle in den Kessel.

schnee sollte trotz einer vergleichsweise einfachen Lichtführung drei Stunden dauern. Doch das Ergebnis entschädigt am Ende und visualisiert fast exakt meine vorherige Vorstellung von einem Bild, für das ich die mehrere hundert Kilometer lange

Anreise in Kauf genommen habe. Nach vier anstrengenden Tagen und Nächten im Tief-schnee nehme ich drei veröffentlichungsfähige Fotos mit – ein gutes Ergebnis.

Aber welchen Sinn hat es, auf diese unglaublich aufwendige

Weise Eisenbahnen fotografisch zu inszenieren? In der üblichen deutschen Eisenbahnfotografie endet die Bildgestaltung zumeist dort, wo etwas die reine Erscheinung purer Technik beeinträchtigen könnte. Die Lokomotive als stetiger Schwerpunkt der Bilder, dominant, gut ausgeleuchtet, gestochen scharf – vor allem die Betriebsnummer – und möglichst schräg von vorn. Dampf-

te Umfeld sollte wie das Erscheinungsbild von Lok und Zug möglichst so sein, wie es war, als diese noch im täglichen Einsatz standen. Alles Neuzeitliche wird tunlichst ausgeblendet. Ironischerweise sind aber blitzblank polierte Kessel, Wasserkästen und Fahrwerke ebenso beliebt wie Zierkram aus Messing, obwohl so etwas früher nur in Ausnahmefällen einmal zu sehen war.

### Welchen Sinn hat die aufwendige Inszenierung von Eisenbahnen?

lokfotografen gehen noch einige Schritte weiter. Die Dampfvolke über dem Zug soll von möglichst großer Anstrengung zeugen und vom Wind unverweht sein. Kein Grashalm darf sich vor das Fahrwerk wagen, geschweige denn ein Mensch die heile nostalgische Welt im Foto stören. Aus den Fenstern lugende Köpfe sind verpönt. Am besten, die historische Lok fährt auf den Strecken, wo sie während ihrer Planeinsätze heimisch war. Das Wichtigste aber: Das abgebilde-

Sicher, man kann sich mit der Ausrede behelfen, das Fahrzeug, dessen Stammpersonal für eine polierte Messingpfeife und silberne Kesselringe oder Radreifen sorgte, käme gerade im Moment der nostalgischen Aufnahme hauptuntersucht aus dem Ausbesserungswerk zurück. Doch welchen dokumentarischen Wert hat eine Sammlung derartiger Abbildungen, die sogar ein Laie als unmöglich aus dem früheren Dampfbetrieb stammend identifizieren kann?