

BAHNepoche

Geschichte, Kultur und Fotografie der klassischen Eisenbahn

NEU



Eine kleine
Hommage
an eine große Lok

50 Jahre 01⁵

FDt
72
Hamburg-Altona - Frankfurt Hbf

Unsere Zug-Sekretärin bittet Sie zum Diktat . . .

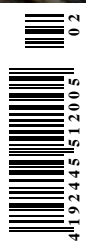
Dieser Zug führt ein Schreibbrett zur Erledigung Ihrer Geschäfts-Korrespondenz. Nützen Sie Ihre kostbare Zeit, um Ihre eiligen Geschäftsbriefe zu erledigen! ✎ ✎ Bitte beachten Sie die Rückseite dieser Faltschleife.

Ihr zuverlässiger Reisebegleiter
ein **Postspargbuch**
24.000 Zahlstellen in Stadt und Land

*Büroarbeit ist ein Vergnügen
im Schreibbrett
in Fernschleunigen!*

- **MÄNNER & MASCHINEN** Der Baron und die Hochhaxige
- **China 1934 – 1939:** Der fremde Teufel und die Stahldrachen
- **SCHATZSUCHE** Deutsche Fotothek
- **Museumsbahnen:** Die Flamme weitergeben!

Unterwegs mit dem Zug-Begleiter



Liebe Leser!

Herzlich willkommen! Sie halten **BAHNEpoche** in Ihren Händen. Was erwartet Sie in der zweiten Ausgabe unserer Zeitschrift über die Geschichte, Kultur und Fotografie der klassischen Eisenbahn? Türme, Typen und Tempo.

Wassertürme waren typische Landmarken des Eisenbahnzeitalters. Sie sorgten für den nötigen Druck, damit das Nass sich sowohl aus den Hänen der Beamtenwohnungen, Arbeiterduschen und Waschkauen, als auch aus den mannsdicken Kranauslegern in die Tender der Lokomotiven ergoss.

Allemaal bequemer zu besteigen als Schornsteine und Flutlichtmasten, dienten aufgeständerte Wasserreservoirs als bevorzugter Ausguck für Eisenbahnfotografen mit Hang zur Übersicht. Mit Blicken von oben – großzügig genug, um darauf viele Details auszumachen – entführen wir Sie gleich in zwei Geschichten. In Hamburg-Altona werden Sie Zeuge eines harten millionenstädtischen Zeitsprungs vom legendären Bahnbetriebswerk zur überwachsenen Brache. In Blumenberg, einem Sehnsuchtsort bei Magdeburg, schweift der Betrachter über ländlichen Bahnanlagen zum sonnendurchfluteten Horizont.

Einem sicheren Blick auf die Menschen und einen sicheren Strich verraten die Karikaturen Jarka Doubalíks. Er hat sich Vertreter einstiger Bahnberufe angenommen, vom Stationsgehilfen bis zum Vorstand. So, wie sie auf jeder mittelwichtigen böhmischen Station walteten. Genau das Passende für Ernst-Günter Lichtes Rubrik „Bahnoptikum“. Besonders gefällt mir die Figur des Lademeisters. Der autoritäre Glanz, der von seiner höchstamtlichen Beschäftigung ausging, stand dem Ladeoberoffizials ins Gesicht geschrieben. Er trug wesentlich zu Habitus, Lebensgefühl und Selbstverständnis einer höheren Charge in begrenztem Umfeld bei.

Über gängige Blickfelder oder Aktionsradien hinauszugehen und ihr Tun zu dokumentieren – das vereint drei Deutsche, die vorzustellen für **BAHNEpoche** eine Ehre ist: Es ist äußerst selten, präzise Aufzeichnungen von Lokomotivfahrten zu lesen, die vor 75 bis 100 Jahren unternommen wurden. Als Ingenieur protokollierte Baron Freiherr Ludwig von Welser mit Stoppuhr und Bleistift so manchen Fahrtverlauf vom Führerstand aus. Lesen Sie vier seiner Berichte. Sie drehen sich, natürlich, um die S 3/6, der Krönung bayrischer Lokomotivbaukunst.

Ulrich Fuhrmeister könnte hierzulande als erster Dampflokfotograf mit interkontinentalen Ambitionen angesehen werden, ansonsten eine Domäne britischer Gleichgesinnter. Dem Hamburger Kaufmann, dessen Familienunternehmen ihm einen fünfjährigen China-Aufenthalt



Altonas Wasserturm, hier als Neubau im November 1955, bleibt erhalten.

bescherte, verdanken wir sehr rare Aufnahmen und akkurate Notizen aus dem Reich der Mitte von 1934–39.

Im Hier und Jetzt spürt Bernd Seiler wie kaum ein Zweiter die weltweit allerletzten Reste des Dampflokbetriebes auf. Knapp 200 dampfende Stahlrösser stehen noch täglich zu Diensten. Die meisten von ihnen in chinesischen Stahlwerk-, Zechen- und anderen industriellen Zubringerbahnen. Seiler sucht all diese von Berufs wegen auf. Wer kann das schon von sich sagen? Er ist Reiseveranstalter, Reiseführer und Fotograf in einer Person. Wem selbst 2011 dermaßen eindrucksvolle Aufnahmen gelingen, der muss gedanklich im Vorwege und praktisch vor Ort einige Anläufe genommen haben. Entstanden sind lichtbildnerische Werke, die aus sich selbst leben. Wir präsentieren eine Handvoll davon in der Galerie.

Wie in der ersten Ausgabe von **BAHNEpoche** (Essay über das Sammeln) angeschnitten wurde, sind Menschen, allen voran Eisenbahnfreunde, komische Wesen. Vor allem, wenn sie vom Dampf, der Fotografie, dem Reisen und dem Horten der Dinge beherrscht werden. Leidenschaften, die für Mitbürger, wohlwollend ausgedrückt, unterhaltsam sind. Da liegt die Frage auf der

Hand: Wie schlage ich die Brücke, wie überzeuge ich Normale von den faszinierend schönen Seiten des Eisenbahnhobbys? Am besten stehen wohl die Chancen, Menschen in ihrer Wachstumsphase den Mikrokosmos Dampfbahn zu eröffnen: So sieht es Jürgen Nicklich in seinem Appell, die Flamme für das Stahlross weiterzutragen. Im Anschluss nehmen drei führende Vertreter großer Museumsbahnvereine (VVM, UEF und BEM) Stellung zu Fragen der Nachwuchsförderung.

Zum Tempo sei noch gesagt, dass wir auf unserer Zeitreise durchs spannende 20. Jahrhundert mit der Bahn mit Volldampf unterwegs sind. En route betrachten wir Vorkriegs-Werbeplakate für den Güterverkehr, als die Bahn sich dafür noch zu werben verpflichtet fühlte. Blicken in das Bildarchiv der Deutschen Fotothek. Verfolgen mit Spannung den dramatischen Verlauf einer Irrfahrt durch Mecklenburg und Vorpommern um das Kriegsende. Begleiten Michael Bermeitinger samt seinen Fahrplan-Faltblättern im Fernschnellzug durch die fünfziger Jahre. Huldigen sowohl der kleinsten Diesellok der DB als auch der großen Reko-01 der DR. Möge **BAHNEpoche** Ihnen angenehme Stunden der Lektüre bescheren.

Man sagt dieser neuen Zeitschrift nach, sie sei vielseitig, nostalgisch, bildend und ins Gemüt zielend. Danke für die Glückwünsche!

Robin Egan



Thema 015: Erfurter Lokführer Karl-Heinz Becker, Günter Greven, Peter Sorge (v.r.n.l.) und Günter Voigt (links) im Gespräch mit Willi Baufeld (2.v.l.) und **BAHNEpoche**-Autor Sebastian Werner (13. Dezember 2011).



Wohlfühlen in Blumenberg (14. April 1988).

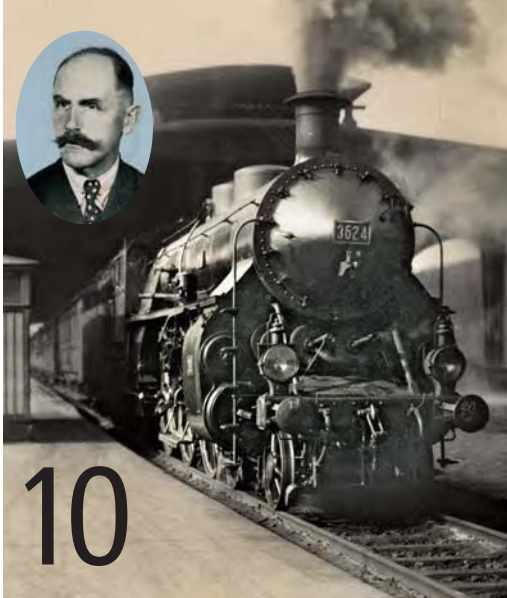
BAHN*Epoche*

Geschichte, Kultur und Fotografie der klassischen Eisenbahn

Ausgabe 02 Frühjahr 2012



Vor 50 Jahren, als die Dampftraktion in West und Ost schon als Auslaufmodell galt, erschien eine optimierte, sprich rekonstruierte Schnellzuglok auf den Schienen der Deutschen Reichsbahn. Sie sorgte für Aufsehen. Wir heben sie mit einem frühen Farbfoto auf den Titel.



10

- 3 WILLKOMMEN
- 4 FAHRPLAN
- 6 BAHNPOST
- 8 ZEITMASCHINE
Altona: Im Turm des Nordens
- 10 MÄNNER & MASCHINEN
Der Baron und die Hochaxige



18

- 17 BAHNOPTIKUM
Bahnhofspersonal einst
- 18 Von sachlich-kühl bis süßlich-volkstümelnd
Güterverkehrswerbung der Vorkriegszeit
- 23 KINO
Mit Volldampf in den Tunnel der Seele



60



68

- 60 TITEL
50 Jahre 01⁵
Eine kleine Hommage an eine große Lok
- 62 Erfurter Lokführer über die 01⁵:
„Nach Kinderkrankheiten letztlich gelungen“
- 66 Heutige Lokführer über die 01⁵:
„Respekt einflößend“
- 68 FRÜHLING
Streckengeher Lenz



72

- 46 **Unterwegs mit dem Zug-Begleiter**
Fahrplan-Faltblätter einer untergegangenen Welt des Reisens
- 56 **Vier Mal drei Mal drei Meter**
Die kleinste Diesellok der Bundesbahn

- 72 SEHNSUCHTSORT
Blumenberg
- 80 **Das Stahlross unter Dampf – die Flamme dafür weitertragen**
Ein nachdenklicher Aufruf in die Zukunft
- 85 **Nachwuchssorgen?**
Drei Vertreter großer Museumsbahnen nehmen Stellung



Photographiere mit **Agfa**

D 276 Hamburg-Altona - Basel SBB

Fortsetzung von Seite 2

Anschlüsse nach	Aa	Ab	Anschlüsse nach
7.01 Norderhauke (T) 6.00	5.49	6.01	5.57 Bad Homburg 6.28
8.01 X Limburg			Heilbrunn 8.43
6.56 Wiesbaden 6.03 D			X 6.03 Kronberg (Taunus) 6.28
10.12 Köln			D 6.06 Wiesbaden 8.27, Pannas 14.27
8.03 Heidelberg 6.09 D			6.19 Treiberg (Saar) 7.28
10.29 Stuttgart			Bad Nauheim X 7.49
12.39 Ulm			6.15 Darmstadt 7.03
14.54 Ludau			D 6.27 Mainz 7.12
7.57 Mannheim 8.22 ET			Bad Kreuznach 7.20
8.08 Ludwigsfelde			Mar Oberstein 8.41, Saarbrücken 11.14
7.05 Heidelberg 6.42 F *			E 6.52 Hanae 7.01, Eberbach 9.05
9.30 Stuttgart			Heilbrunn 10.15, Stuttgart 11.25
12.42 Elberfeld			E 6.44 Gießen 8.94
8.33 Koblenz 6.59 F *			Marburg (Lahn) 8.32
9.32 Köln, 9.28 Bonn			
7.57 Acha-Homburg 6.35	4.31	6.33	6.49 Wieslabach-Berbach 7.44
7.41 Wiesbaden 6.36 X			X 7.00 Ürsel-Zimmern 7.57
7.35 Gensheim 6.50			7.16 Heilbrunn 9.07
8.08 Ludwigsfelde 8.09 KT	7.27	7.35	7.40 Heidelberg 8.18
8.40 (Speyer)			X 9.15 Grafen-Neudorf 10.34
9.20 (Wirth (Platz))			
10.24 Ehl 8.50 E	8.26	8.41	8.32 P. Seim 9.12
11.05 Straßburg			9.14 Gießen 10.03
21.05 Lyon-Perrache			X 8.38 W. (Pfl.) 9.12
			9.15 Pfl. (Pfl.) 9.12
14.02 Freudenstadt 11.38	9.03	9.05	9.05

24 DAMPF und REISE
Der fremde Teufel und die Stahldrachen
 Ulrich Fuhrmeisters
 Eisenbahn-Fotografien im China der dreißiger Jahre

34 Die Irrfahrt
 April 1945: Eisenbahner organisieren einen Fluchzug

38 SCHATZSUCHE
Die Deutsche Fotothek

33 STREIFLICHT
 Ein französischer Wagen auf dem Pariser Platz

44 ARBEITSWELT
 Lok abstellen zum Auswaschen



86 GALERIE
 Bernd Seiler
Mein 2011

92 Unser täglich Dampf
 Leistungsbilanz der Schmalspurbahnen 2011

95 INTERVIEW
 Wolfgang Eilers
Der Landesdampfmacher

96 NEULICH . . .
 . . . war ich mal wieder auf Fotojagd

94 SALONWAGEN
 Empfehlungen aus der Medienwelt

98 IMPRESSUM
FOTOVERMERKE
VORSCHAU



„Die Erstausgabe von BAHNEpoche habe ich mehr als flüchtig gelesen, und hinsichtlich Layout, Bildern und Themen etwas näher angesehen. Chapeau! Da haben Sie große Erwartungen an die weiteren Hefte geweckt!“

KONRAD KOSCHINSKI (BERLIN)

Mit leichtem Kribbeln habe ich heute BahnEpoche am Bahnhofs-Kiosk gekauft und gleich meinem Sohn zum Lesen für seine Heimfahrt mitgegeben. Der erste Eindruck war: Genau das, was ich am Kiosk immer vermisst habe!

JÜRGEN NICKLICH (HEILBRONN)

Vom ersten Heft habe ich mir einen allgemeinen Eindruck verschafft: etwas zum Lesen und Schauen! So sei es, dass BahnEpoche guten Anklang finden werde. Eine generelle Frage stellt sich: War es nicht möglich, eine Publikationsreihe zum Eisenbahn Journal zu finden? Verstehen Sie diesen Hinweis bitte nicht als Kritik – nur eine neue Publikation heute zu positionieren, ist doch riskoreich. Ich lasse mich gern vom Gegenteil überzeugen und wünsche für die nächsten Ausgaben „Frohes Schaffen“.

HELMUT BITTNER (WITTEN)

Woran drucktechnisch noch zu arbeiten wäre, gilt inhaltlich bereits von Beginn an: das Optimum. Andere Hefte lese ich selektiv fünf Seiten und lege sie weg. Den 138. Baureihenartikel nach Schema F möchte doch keiner mehr haben. Ihr neues Magazin ist erfrischend lesenswerter. Die Philosophie ist klar. Wie es in den Folgeheften weitergeht, liegt somit auf der Hand. Für die Romantiker unter uns ist BahnEpoche alternativlos. Hoffe, viele Leute sind auf unserem Dampfer.

KARSTEN JÄGER (HAMBURG)

Der wohlthuende Blick über den (Puffer-) Tellerrand hinaus, wird hier in inhaltlich und optisch brillanter Form überaus ansprechend umgesetzt. Ein sehr ambitioniertes Projekt, das aber dank gewissen Augenzwinkern fernab von Alleinvertretungsansprüchen bleibt. Ich drücke den Machern die Daumen und freue mich auf den März!

MARKUS HELLWIG (BERLIN)

Die Redaktion behält sich vor, Leserbriefe – bitte mit Namen und Anschrift – gekürzt und auch in Online-Produkten zu veröffentlichen. Die E-Mail Anschrift lautet: redaktion@bahnepoche.de

Das Sonntagsfrühstück reichte nicht aus

Leserbriefe und Kommentare zu BAHNEpoche, Ausgabe 01

Kein bisschen trocken, ohne sture technische Beschreibungen. Intelligent geschriebene Lektüre, so richtig zum Schmökern, Genießen und Schwelgen. Abseits der ausgetretenen Pfade („Nachruf auf den Kodachrome“, „Warum wir sammeln“, „Beim Denkmalschutz sind wir der völlige Exotenhaufen“). Stimmungsvolle Fotografien – und herrliches Futter für den Epoche-3-Fan („Winterstunden am Block Wasserscheide“).

Meine 12 Euro (zugegeben, nicht wenig) bereue ich nicht. Dann mal tschüß, muss wieder zu meinem Heft, mich weiter entspannen.

MICHAEL WEBER (ERLANGEN)

Also, an einem der allerersten Verkaufstage habe ich „BE01“ bei der Münchner Bahnhofsbuchhandlung erworben. Und heute, ja heute hat seit langer Zeit mein Sonntagsfrühstück einmal deutlich nicht ausgereicht, ein Heft umfassend und abschließend durchzulesen, wie sonst üblicherweise bei den alteingesessenen Magazinen. Mir gefällt das Heft ausgezeichnet, es hat eine tolle Themenauswahl zur ‚klassischen Eisenbahn‘, ein regelrechtes Feuerwerk:

„Essay zum Sammeln“ und die Vorstellung (meist) bekannter Sammler: eine interessante Ausarbeitung, pfliffige Idee!

„Wiesen- und Wehratalbahn“: Beschreibungen, die einmal über das Muster von 2-Seiten-Beiträgen hinausgehen & tolle Bilder der E32-Zeit!

„Block Wasserscheide“: Die Zugvielfalt eines Streckenaufenthaltes war bisher DSO-Domäne von „03 1008 alias Helmut Dahlhaus“; so in Heften jedenfalls kaum (nie?) gesehen. „Unser täglich Dampf/Leistungsbilanz“: Warum hat sich eigentlich bisher keiner auch nur im Ansatz mal um so ein Thema gekümmert?

Und es ist von Aufmachung, Gestaltung und Sprache (inkl. der auffallenden Fehlerarmut) auf der Höhe: Respekt! Das macht Spaß beim Lesen. Denn: viele Unsauberkeiten und Flüchtigkeitsfehler, der ständige Begleiter vieler kurzgetakteter Publikationen, das ginge schon auch bei der gewählten Hefttitel-Unterzeile („Kultur“) gar nicht. Weiter fällt mir auf, dass manche der Personen (Herausgeber, Autoren, Protagonisten) gelegentlich im richtigen Leben vor Ort auftauchen, was ich beim personellen Umfeld anderer Erscheinungen eher kaum erlebe: Das ist vielleicht eine etwas subtile Beobachtung, oder aber auch ein Schlüssel zu höherer Authentizität ...

Ein Punkt bleibt: Es ist etwas umständlich, die Bildautoren nachzuhalten.

DR. STEFAN DONNERHACK (MÜNCHEN)

Unter etlichen anderen lesens- und anschauenwerten Berichten gefällt mir der Beitrag „Winterstunden am Block Wasserscheide“ über das Wirken des unvergessenen Kurt Eckert. Nicht nur mit diesem Beitrag, sondern auch mit den anderen Themen ist Ihnen ein „guter Wurf“ gelungen und ich hoffe sehr, dass die 1. Ausgabe der Zeitschrift eine große Resonanz findet, zumal sie auch gut gestaltet ist.

THEODOR HORN (KRIFTTEL)

Brauchen wir noch ein Magazin zu 12 Euro 4x im Jahr? Ich habe das Heft nun auch gelesen... Insgesamt nicht viel Besonderes, was nicht auch in einem EJ oder Lok Magazin stehen könnte.

JÜRGEN UTECHT (DORTMUND)



Sehnsuchtsort Wiesen- und Wehratalbahn mit Kindheitserinnerungen von Michael Bermeitinger und Fotos von Jürgen Hagemann (hier E 32 31 in Zell, Juli 1958).

Altona. Im Turm des Nordens

Dem Herrn Franke können wir nicht mehr danken. Dass er an diesem sonnigen Herbsttag auf den noch recht jungen Altonaer Wasserturm kletterte, um sich und uns diesen eindrucksvollen, aus zwei seiner Negative zusammengesetzten Ausblick zu schenken. Wohl aber selbst auf dem Bild spazieren und auf Entdeckungsreise gehen, das können wir. Mitten hinein in diese dreckige,

faszinierende, springlebendige Selbstverständlichkeit. Rund um die Uhr stets zu Diensten ihr Sinn und Zweck gewesen.

Berühmtheit erlangt das Areal mit seinem 57-ständigem Schuppenrund und den ineinander verschränkten Drehscheiben spätestens in den dreißiger Jahren, als Heimat aller im Berlin-Schnellverkehr mit Rang und Namen eingesetzten Lokomotiven und Triebwagen. Zu nennen

wären die handverlesenen 03 für 140 km/h, die große 05 und der SVT 137 „Fliegender Hamburger“. Im sehenswerten Bahnhof hinter uns enden Fernzüge von überall her, in den fünfziger und sechziger Jahren gezogen von einer hier heimischen V200, der zahllosen hiesigen 03 oder einer auswärtigen 01, häufiger 01¹⁰ aus Bremen, Hannover, Osnabrück, Bebra oder wer weiß woher; nicht zu vergessen der

tägliche Besuch von drüben: Schnelltriebwagen deutscher und ungarischer Bauart, 01, 03, neuerdings die schmutzige 01⁵-Ö1 reisen mit dem Berliner oder Dresdener an.

Doch ein genauer Blick in den Lokschuppen zügelt unseren Gedankenflug, offenbart recht genau den Aufnahmezeitpunkt: Eine einsam verhärmte 03, ohne Feuer am linken Bildrand, der Bekohlungskran seit Kurzem





arbeitslos. Keine Spur von der emsigen 78er, ohne die hier gar nichts ging! Und doch sind die Dampfer da. Nicht irgendwelche: Gleich neun dicke 01¹⁰-Öl blinzeln in die Sonne. Eine rückt gerade auf die Drehscheibe. Es sind aber keine Gäste aus Osnabrück, nein, sie sind hier eingezogen, haben die 03 in Pension geschickt. Allein sie toben jetzt täglich durch die breite Schneise hinterm Schuppenrund gen Norden Sylturlauber zu verklappen oder einen Gruß an Kiel röhrend zustellen. Von dort rollt am rechten Bildrand gerade die zehnte 01¹⁰-Öl mit einem Eilzug ein.

Die grandiosen Öler haben das Finale eingeläutet: 21 Führerhäuser zielt die Aufschrift „Bw Hamburg-Altona“, während frontal noch Uneinigkeit herrscht. Neubenummerte neben Schilderlosen mit aufgemalten Ziffern: Herbstmode '68!

Nach dem Dampfende im Herbst 1972 (DB) und Mai 1973 (DR) widerfährt dem Bahnbetriebswerk für zwei Jahrzehnte mit der ausschließlichen Dieseltraktion eine Art Hängepartie. Das nördlich gelegene Eidelstedt mit dem benachbarten Neubau eines Betriebshofes für den ICE zieht alle relevanten Zugförderungsaufgaben ab. Und Altona als Bahnhof bekommt einen zunächst schleichenden, dann immer offenkundigeren Bedeutungsverlust zu spüren. Er wird im Regional- wie Fernverkehr in dem Maße links liegen gelassen, wie der Hauptbahnhof aus allen Nähten platzt.

Jetzt ziehen dunkle Wolken auf. Keine vergänglich, wie die hoch überm Schuppendach aus einem 01¹⁰-Schlot gehustete.

Der Bahnhof kommt weg, wird durch Zeitgemäbes in der Kurve zum Diebsteich, hier im Hintergrund halb rechts, ersetzt. Das riesige Bahnbetriebswerk, längst unbewohnt und in weiten Teilen abgetragen (siehe kleines Foto vom 18. April 2009), muss weichen. Letzte Dieselloks parken im Freien, suchen die Tankstelle auf. Birken, Kräuter und Graffiti beanspruchen, was ihres einst gewesen.

Hamburg-Altona: Das war mal was!

Bahnseitig zu verschlimmbessern gibt es nichts mehr. Bald wird alles neu: Bahnhof, Betriebswerk, Stückguthallen und Gütergleise werden zu einem spannenden Quartier für zeitgemäße Menschen entwickelt, so groß wie 23 Fußballfelder, so begehrt wie Gold.

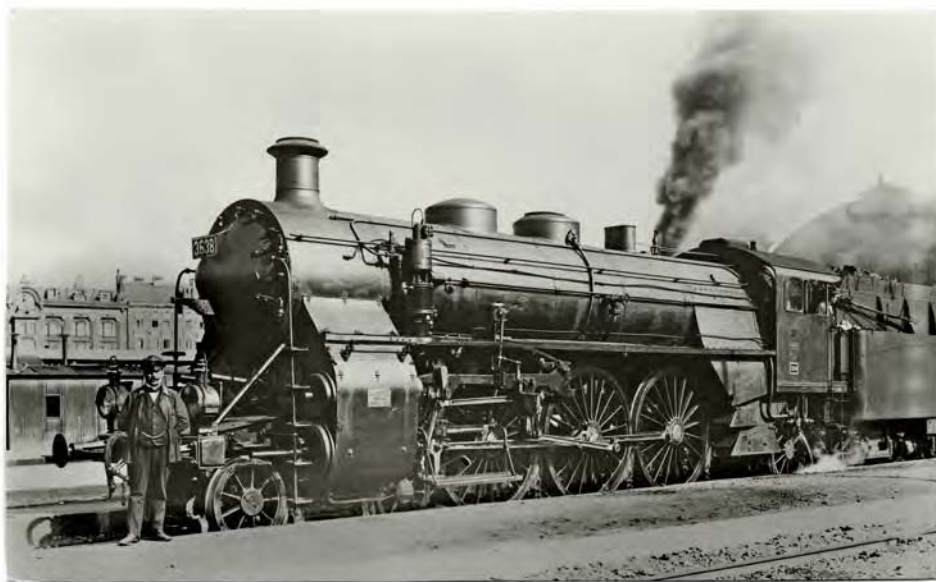
Der Turm aber, der wird bleiben. Unter seinem Schatten sehe ich späte Muttis problematischen Nachwuchs in Mutantautos durch säuberliche Wohnanlagen karriolen, während vorzeigbare Hunderassen an teure Gehölze urinieren.

BERND GUTEWART



Der Baron und die Hochhaxige

Fahrtberichte des Baron Ludwig von Welser mit Schnellzuglokomotiven der Gattung S 3/6 (spätere Baureihe 18⁴) der Bayerischen Staatsbahn



S 3/6 Nr. 3638 vor einer der großen Bahnsteighallen des Münchener Hauptbahnhofes um 1913. Vorne an der Pufferbohle steht in stolzer Haltung der Lokomotivführer. Noch trägt er, seines Standes bewusst, ein weißes Hemd mit Gummikragen (einfach zu reinigen) und eine Krawatte.

Rund 100 Jahre sind vergangen, dass Baron von Welser seine ersten Aufzeichnungen zu den nachfolgend geschilderten Fahrten machte. Dank dieser Notizen ist es möglich, ihn nach so langer Zeit in Gedanken zu begleiten. Die zitierten Texte werden möglichst unverändert wiedergegeben, um dem Leser die Möglichkeit zu geben, die geschilderten Fahrten hautnah miterleben zu können. Auch an der damaligen Schreib- und Ausdrucksweise sowie an den technischen Bezeichnungen wurde nichts verändert.

Die in einer Zahl von 159 gebauten bayerischen Schnellzuglokomotiven der Gattung S 3/6 zählten zu ihrer Zeit sicherlich zu den besten Konstruktionen, die der damalige deutsche Lokomotivbau zu bieten hatte. Hierzu ist anzumerken, dass diese Bezeichnung als S 3/6-tel!! ausgesprochen wird. Ihre Beschaffungszeit dauerte von 1908 bis 1930. Noch heute wird sie als „Königin“ der Dampflokomotiven bezeichnet. Nicht ohne Grund gab die

Deutsche Reichsbahn bei Henschel einen Nachbau dieser Loktype in Auftrag. Zu ihren Glanzleistungen zählte die Beförderung des deutschen Luxuszuges „Rheingold“.

Im Zusammenhang mit den geschilderten Fahrten seien noch einige Laufleistungen der bayerischen S 3/6 genannt, die uns noch heute Hochachtung und Anerkennung abverlangen. Noch in den dreißiger Jahren beförderten die in Nürnberg beheimateten „hochhaxigen“ (großrädigen) Maschinen 18 450 bis 18 458 die ohne Halt verkehrenden Nachtschnellzüge D 363/364 und D 463/464 München – Würzburg – Frankfurt/M. – Köln auf einer Distanz von 640 Kilometer. Eine Glanzleistung einer nahezu 25-jährigen Maschine. Weiter sei die 912 Kilometer lange Tour Passau – Frankfurt/M. hin und zurück erwähnt, die einschließlich Ruhefeuer mit einer Kohleladung von 8,5 t bewältigt wurde. Ein Beweis ihrer nicht zu übertreffenden Wirtschaftlichkeit.

CARL ASMUS

Baron Freiherr Ludwig von Welser (1876 – 1958)

Ludwig von Welser wurde am 12. November 1876 auf dem Gut Ramhof in der Nähe von Donauwörth geboren. Nach seiner Schulzeit studierte er in München am Polytechnikum. Als junger Diplom-Ingenieur trat er in die Dienste der Lokomotivfabrik Krauss & Cie in München ein. Unter der Leitung von Richard von Helmholtz war er dort im Konstruktionsbüro tätig. Im Jahr 1907, im Alter von 31 Jahren, wechselte er zur Lokfabrik Maffei, wo er unter Leppla und Hammel an der Konstruktion der bayerischen S 3/6 mitwirkte.

Der „Baron“, wie er in der Firma genannt wurde, machte schon bald durch sein Wissen und Können auf sich aufmerksam. An vielen Verhandlungen und Gesprächen, die die Entwicklung und den Bau der bayerischen S 3/6 und der badischen IV h betrafen, war er als rechte Hand von Hammel (Chefkonstrukteur der Lokfabrik Maffei) beteiligt. Besondere Verdienste erwarb sich Ludwig von Welser für sein Engagement um das Firmenarchiv von Maffei. Daneben erstellte er ein einmaliges, rund 1150 Seiten umfassendes dreibändiges Werk, das die Geschichte sämtlicher bayerischer Lokomotiven umfasst und aus dessen Inhalt die nachfolgend wiedergegebenen Schilderungen stammen.

Der Baron blieb unverheiratet. Wie sein Lebenslauf nach dem Konkurs der Lokfabrik Maffei im Jahr 1930 weiterging, er war damals 54 Jahre alt, ist heute nicht mehr nachvollziehbar. Nicht weit von seinem Geburtsort entfernt, in Berg bei Donauwörth, verbrachte er seinen Lebensabend. Eine heimtückische Krankheit setzte am 23. Mai 1958 seinem Leben ein Ende. Begraben wurde Baron Freiherr Ludwig von Welser auf dem protestantischen Friedhof von Augsburg, stammte er doch aus der im hohen Mittelalter in Augsburg ansässigen, berühmten Kaufmannsfamilie derer von Welser ab.