31 Sommer 2019

www.bahnepoche.de

Deutschland € 12,-
Österreich € 13,20
Schweiz SFr 19,90

BeNeLux € 13,80
Italien, Spanien € 15,60
Norwegen NOK 150

VGB [VERLAGSGRUPPE BAHN]

BAHNEpoche

Geschichte, Kultur und Fotografie der klassischen Eisenbahn

Mit Extra-DVD!

1974 in Oberhausen-Osterfeld Süd

Ein Sommer am Ausschlackkanal

Sommertour durch die Bundesrepublik

Von Hamburg bis Tübingen 1969

Auf den Signalbrücken der Stadtbahn

Kleines Berliner Husarenstück 1986

55 D-Züge in vier Wochen

Plandampf Mai 1994

4 192445 512005 31

DAMPF-PARADIES AM BROCKEN

Brockenbahn, Harzquerbahn und Selketalbahn bilden Deutschlands längstes Schmalspur-Streckennetz. Das neue EJ-Extra porträtiert die drei Bahnen und ihre Triebfahrzeuge, die sehr unterschiedlichen Dampflok-Bauarten stehen dabei im Mittelpunkt. Auch über den Winterdienst mit Schneepflügen und Schneeschleudern und den einst umfangreichen Güterverkehr wird berichtet. Behandelt wird zudem die ebenfalls meterspurige Südharz-Eisenbahn Walkenried–Braunlage mit Abzweig nach Tanne, die bereits 1963 ihren Betrieb einstellte. Separate Kapitel informieren über die fünf Regelspurstrecken, die früher in den Harz hineinführten: die legendäre Rübelandbahn, die „Wipperliese" und die drei teils längst stillgelegten Bahnlinien nach Altenau, St. Andreasberg und Stolberg.

116 Seiten im DIN-A4-Format, Klebebindung, über 150 Abbildungen, inkl. Video-DVD

Best.-Nr. 701901 | € 15,–

VGB [VERLAGSGRUPPE BAHN] Eisenbahn JOURNAL

Erhältlich im Fach- und Zeitschriftenhandel oder direkt beim EJ-Bestellservice, Am Fohlenhof 9a, 82256 Fürstenfeldbruck, Tel. 08141 / 534810, Fax 08141 / 53481-100, bestellung@vgbahn.de, www.vgbahn.de

DIE „PAZIFIK"

Mit 298 Maschinen war die Baureihe 03 die meistgebaute deutsche „Pazifik". Die Deutsche Reichsbahn entschied sich für die Beschaffung, weil die Schnellzugdampfloks der Baureihe 01 nur auf Strecken eingesetzt werden konnten, die bereits für einen Achsdruck von 20 Tonnen ertüchtigt waren. Während der Plandienst bei der DB im Jahr 1972 endete, erhielten 52 DR-Maschinen der Baureihe 03 in den Jahren 1968 bis 1975 noch Rekokessel von ausgemusterten P 10. Den in Polen und der Sowjetunion verbliebenen 03 ist ebenso ein eigenes Kapitel gewidmet wie den museal erhaltenen 03. Das neue EJ-Sonderheft ist in gewohnter Weise umfassend bebildert, teils in Farbe, und enthält zahlreiche erstmals veröffentlichte Fotos.

NEU

92 Seiten im DIN-A4-Format, Klammerbindung, ca. 140 Abbildungen

Best.-Nr. 541901 | € 12,50

www.facebook.de/vgbahn

VGB [VERLAGSGRUPPE BAHN] Eisenbahn JOURNAL

Erhältlich im Fach- und Zeitschriftenhandel oder direkt beim EJ-Bestellservice, Am Fohlenhof 9a, 82256 Fürstenfeldbruck, Tel. 0 81 41 / 5 34 81-0, Fax 0 81 41 / 5 34 81-100, bestellung@vgbahn.de, www.vgbahn.de

Schöne Erinnerung an den Sommer 1974: Vier Monate lang arbeitet Georg Wagner (links) beim Bw Osterfeld-Süd und kommt hautnah mit den Dampflokomotiven in Berührung. Viele Schichten verbringt er mit dem Lokbeweger Hans.

Trauer um Jürgen Munzar, der uns seit 18 Ausgaben mit seinem Wissen und seiner Freundlichkeit begleitet hat und 74-jährig einem fortschreitenden Lungenleiden erlag.

Dampftrunken. Die Plandampf-Organisatoren Klaus Wilmsmeyer (mit DR-Ledermütze), der barttragende Brite David Sprackland und Robin Garn nach Ankunft des von der 01 1531 geführten Regel-D-Zuges 2155 aus Leipzig in Erfurt (28. Mai 1994).

Liebe Leser!

Sommer 1974. Zwischen den finalen Wochen der Schulzeit und dem Studium oder dem „Ernst des Lebens“ (wie manche müde wurden dies am elterlichen Küchentisch aufs Brot geschmiert bekommen zu haben) machten Klassenkameraden entweder Urlaub, gingen harmlosen Jobs nach oder zum Bund. Hingegen bewarb sich Georg Wagner als Betriebsarbeiter bei der Bundesbahn und landete gezielt am Ausschlackkanal des Bahnbetriebswerkes von Oberhausen-Osterfeld Süd – seinem „Paradies“. Er stellt es uns so bildlich anheim, dass daraus die Titelgeschichte aus der Grobstaubzeit entstanden ist.

Sommer 1969. Welche Eltern würden heute ihrem 14-Jährigen Sohn erlauben – in Begleitung eines gleichaltrigen Schulfreunds und für einige Tage des älteren Bruders – mit der Bahn wochenlang durch die Bundesrepublik zu fahren, um zwischen Jugendherbergsunterkünften überall alten Loks mit einer Kamera aufzulauern? **BAHN***Epoche*-Autor Christian Eilers hatte das Glück, schon als Teenie auf große Tour zu gehen.

Vielleicht gilt für jede Generation aufs Neue, was Rilke 1925 zu Papier brachte: „Die belebten, die erlebten, die uns mitwissenden Dinge gehen zur Neige und können nicht mehr ersetzt werden. Wir sind vielleicht die Letzten, die noch solche Dinge gekannt haben.“ So der Plandampf. Klaus Wilmsmeyer und ich hatten irrsinniges Glück zur richtigen Zeit das richtige Gespür zu haben. Und als Organisatoren dem Produkt einen kurzen, griffigen Namen zu geben, damit es sich in den Köpfen der Interessenten und in den Herzen der Teilnehmer festsetzt. Dazu ein klares Reglement: dampfbespannte Regelzüge aus dem Kursbuch, finanziert durch eine Solidargemeinschaft. Lesen Sie den zweiten Teil unseres Beitrages, in dem klar wird, dass im Frühjahr 1994 der Zenit der Möglichkeiten erreicht wurde. Uns kam es als Veranstalter zu keinem Zeitpunkt darauf an, Profite zu erzielen. Wir verdienten unsere Brötchen mit artfremder Beschäftigung in einem westdeutschen Energieunternehmen bzw. einem Hamburger Großverlag. Wie kann ich zeitlebens anders, als das Verhalten der Deutschen Reichsbahn – einer Einrichtung, die mir diese Freiheit geschenkt hat – anderen Staatsbahnen gegenüber als sympathischer zu dünken? Stellvertretend für alle möchte ich Plandampfer und **BAHN***Epoche*-Leser Stefan Donnerhack zitieren: „Zur Bemerkung ‚Heute wäre dies unbezahlbar.‘: Jede Zeit besitzt ihre jeweiligen großen Optionen. Es lag und liegt immer nur an uns, diese Optionen zu nutzen und nicht achtlos verstreichen zu lassen!“

Sie kommen manchmal, doch stets ohne Ankündigung: Neue Wörter, die so fremd sind und irgendwie auch so wichtig, dass ich sie abhole und willkommen heiße. Das passiert manchmal beim Frühstück am Wochenende. Sind meine Frau und ich Nostalgiker, nur weil wir seit Jahr und Tag dazu Mitropa-Geschirr nutzen, Kerzen wahlweise mit Streichhölzern der Deutschen Zündwaren Monopolgesellschaft oder aus dem VEB Zündwarenwerk Riesa zum Brennen bringen und echte Tageszeitungen lesen? Menschen verlassen ihre Heimat, lese ich, weil sie in ihr objektiv keine Zukunft mehr haben. Diese Migrationsthematik ist uns vertraut, da wir in einem Sehnsuchtsland für Flüchtlinge leben. Neuzeitlich und noch nicht so deutlich artikuliert, ist eine Empfindung quasi am anderen Ende der Skala. Vielleicht kennen Sie es, liebe Leser: Menschen verlieren auch ihre Heimat, weil sich in ihr die Moderne austobt. Für dieses Gefühl der Verlassenheit und des Stresses im Wohlstand hat der australische Psychiater Glenn Albrecht einen Begriff erfunden: Solastalgie. Er leitet sich vom Wort Nostalgie ab, uns Eisenbahnfreunden sehr vertraut. Nur, er bezeichnet nicht die verlorene Vergangenheit, der wir sehnsüchtig hinterherblicken und deren Partikel wir mit viel Aufwand zu bewahren versuchen, sondern den heimischen Erdboden, der vor unseren Augen verschwindet. „Solastalgie heißt, Heimweh zu haben, ohne ausgewandert zu sein“, bringt es Bruno Latour in einen Essay der *ZEIT* (12/2019) auf den Punkt. Zunehmend wird jedes freie Fleckchen, jeder Quadratmeter Wohnfläche, jeder Meter Gleis (und irgendwann womöglich auch jeder Liter Trinkwasser) einer Verwertungslogik unterworfen, in der Gemeinwohl immer weniger Platz hat. Wir unternehmen nichts, um die immer absurder auseinandergehende Vermögensschere zuzuklappen, verantworten das Artensterben, versiegeln unsere Heimat und verwandeln Meere in Deponien.

Unsere Bahn, deren Komfort sich zwar weitgehend auf die tschechischen Speisewagen zwischen Prag und Hamburg beschränkt, aber auf alle Fälle das umweltfreundlichste Massenverkehrsmittel ist, hinkt in ihrer öffentlichen Wertschätzung hoffnungslos hinterher. Womöglich eine Langzeitfolge der Bahnreform. Beispiel Bad Schwartau: Sechsspuriger Autobahnausbau = kein Problem. Elektrifizierung einer eingleisigen Bahnstrecke (Vogelfluglinie) = großer Aufschrei. Des Deutschen liebstes Kind ist übergewichtig, übermotorisiert, besteht aus Blech und hat vier weiter denn je auseinanderstehende Räder – dicht gefolgt von der Enge einer Röhre zwischen zwei Flügeln und luftverpestenden Vergnügungshochhäusern auf See. Mehrheitlich handeln wir mit einer Lust am Untergang, als ob es beim Klimawandel eine zweite Tür gäbe.

Was meinen Sie, wieviel Jetztzeit bekommt der **BAHN***Epoche*? Für mich ist das eine schöne Gelegenheit, mich für Ihre vielen Zuschriften und Reaktionen zu bedanken und Ihnen angenehme Lektüre dieses Magazins zu wünschen. Herzlich Ihr

Robin Garn

FOTOS: SAMMLUNG GEORG WAGNER, GERHARD GRESS, ROBIN GARN

BAHN*Epoche*
Geschichte, Kultur und Fotografie der klassischen Eisenbahn

Ausgabe 31 Sommer 2019

Alltag im Bw Oberhausen Osterfeld-Süd: Am westlichen Ende der Kanalgleise warten am 10. Juli 1974 die einheimische 050 232-8 und die Gelsenkirchen-Bismarcker 044 065-1 auf die Übernahme durch ein neues Lokpersonal oder den für Osterfeld typischen „Lokbeweger", der sie zur Pause auf die Schuppen- oder Freistände fährt.

3 WILLKOMMEN

4 FAHRPLAN

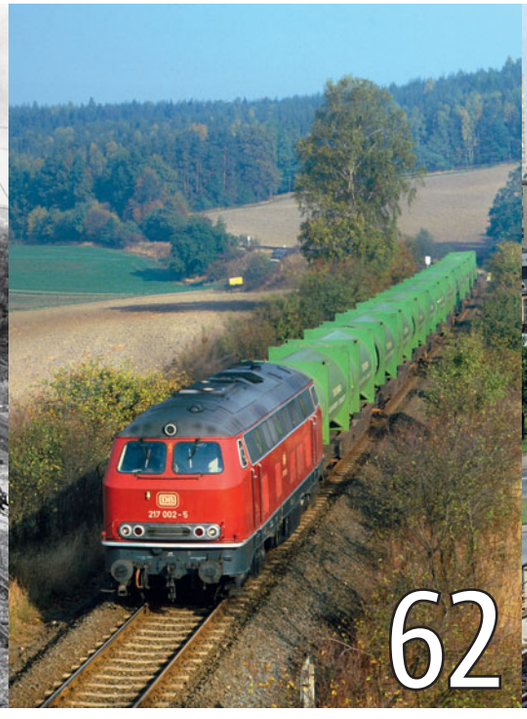
6 BAHNPOST

8 ZEITMASCHINE
Über dem Würzburger Hauptbahnhof

10 MEISTERWERK
GENERAL-Perspektive

12 TITEL
Ein Sommer am Ausschlackkanal
Mein Bw Osterfeld-Süd

24 ZUFALLSFUND
Unfall-Fotos aus Rheinhessen 1937 – 1942 (Teil 1)



42 STREIFLICHT
Als alter Minister noch Kanzler wagen? Erhard im Kanzlerwagen!

43 DAS BESONDERE BILD
Bundespost-Muli versus Bundesbahn-44

44 DAMPFEISENBAHN
Meine erste große Dampflokreise – im Sommer 1969

54 ARBEITSWELT
Verdammter Rehbergtunnel!

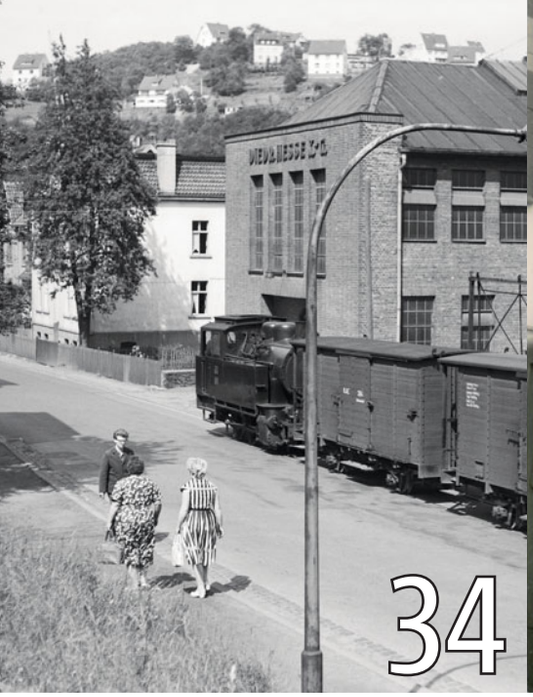
58 BAHNOPTIKUM
99 633 – wie die kleine württembergische Mallet wurde, was sie ist
Meine Lieblingslok

62 DIESELLOK-HISTORIE
Baureihe 217: Einmotorer Plus

70 BERLIN . BERLIN
Kleines Husarenstück auf der Stadtbahn

74 **Plandampf. Letzte große Ausritte vor D-Zügen bei der DB AG**
168 dampfgeführte Regelzüge
Teil 2: Frühlingsplandampf 1994 von Ostsachsen bis Westthüringen

FOTOS: GEORG WAGNER, SAMMLUNG JOACHIM NEU, CHRISTIAN EILERS, ANDREAS RITZ, HELMUT STARCK



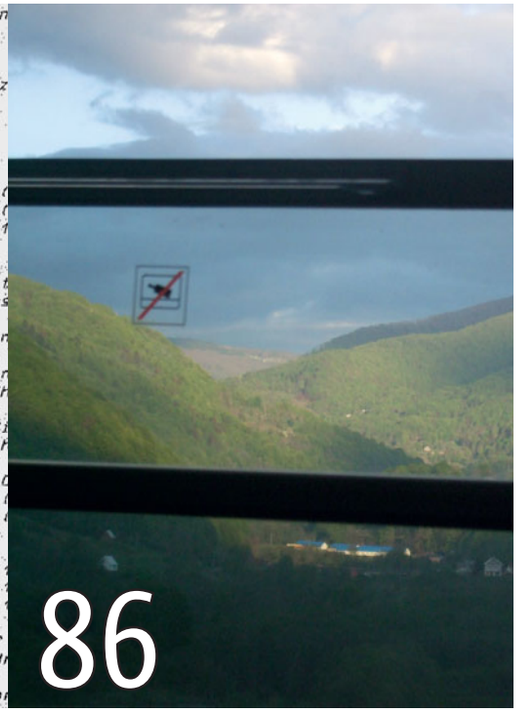
28 SERIE
Das Kriegstagebuch des Güterbahnhofs Köln-Kalk Nord (2)
1940: Extremwinter, RBD Köln während des Frankreichfeldzugs und erste Fliegerangriffe

31 BAHNOPTIKUM
Post aus Köln

33 KINO
Rotation 1949

34 BAHNEPOCHALES
Hagen, Altenhundem, Dillenburg
Eisenbahn-Alltag anno 1958
Mit Fotos von Jaques-Henri Renaud

40 ROLLBAHN
Personenzugepisoden mit Karl (2)



86 AUF ACHSE
Die jugoslawische BB: Tunnel, Tote, Tito
Eine Reise Belgrad-Bar, eine der anspruchsvollsten Trassen Europas

92 NAH DRAN
Das deutsche Krokodil. Gestrige jammern. Junge machen es!

94 SALONWAGEN
Empfehlungen aus der Medienwelt

96 NEULICH . . .
. . . pfiff es aus dem letzen Loch

98 VORSCHAU, IMPRESSUM

99 ZUGSCHLUSS-LATERNE

FOTOS: JAQUES-HENRI RENAUD, SAMMLUNG UWE BERGMANN, SAMMLUNG KLAUS WILMSMEYER, STEFAN PÜRNER

Der zweite Teil unseres Bestsellers

In den Jahren 1989/90, als die Menschen den „Eisernen Vorhang" überwanden und Teilstaaten Bundesrepublik und DDR wieder zu einem Deutschland zusammenfanden, kam uns gedanklich auch jenes Land wieder näher, das Stalin 1945 zur einen Hälfte Polen und zur anderen seiner Sowjetunion zugeordnet hatte. Die Westmächte billigten die sich dadurch abzeichnende menschliche Katastrophe nur widerwillig: die Vertreibung der Deutschen aus ihrer Heimat. Viele Vorstellungen verbinden sich noch heute mit dieser einst östlichsten deutschen Provinz. Durch seine wunderschönen Landschaften, tiefdunklen Wälder, unzähligen Seen und schattigen Baumalleen wurde es zum Begriff für verlorene Heimat und Sehnsucht. Wie in dieser beliebten VGB-Buchserie üblich, spielen die großen und kleinen Bahnen sowie die sonstigen Verkehrswege wie Straßenbahnen und die Schifffahrt eine wichtige Rolle. Auch Teil 2 führt Sie mit seltenen Fotos durch ein Gebiet, das bis heute nichts von seiner landschaftlichen Schönheit und seinem magischen Reiz verloren hat.

216 Seiten, gebunden mit Hardcover, Großformat 22,3 x 29,7 cm, ca. 350 seltene meist bisher unveröffentliche Aufnahmen, Faksimile, Karten und Grafiken.

Best.-Nr. 581827

372 Seiten, gebunden mit Hardcover, Großformat 22,3 x 29,7 cm, ca. 800 seltene (auch unbekannte) Aufnahmen, Faksimile, Karten und Grafiken.

Best.-Nr. 581826 | € 59,95

www.facebook.de/vgbahn

VGB-Bestellservice:
Am Fohlenhof 9a · 82256 Fürstenfeldbruck
Tel. 08141/534810 · Fax 08141/53481-100
bestellung@vgbahn.de

BAHN*Epoche*-Titel 01 bis 30

Bin gerade mit dem Zug beruflich unterwegs und habe mir als Lektüre das neueste **BAHN***Epoche*-Heft wegen des Plandampf *Metropol*-Artikels gekauft.
Ich bin begeistert von diesem Bericht und habe mich sehr gerne an dieses Ostern zurückerinnert. DDR-Regierungszugübernachtung, Ostbahnwanderung, Fahrrad ausgeliehen, um an der Magistrale zu radeln, Savignyplatz mit dem Nachtzug nach Paris … Mann, das war klasse. Überhaupt, der Plandampf hat mir so viele schöne Auszeiten mit meinen Söhnen gegeben. Da wird mir ganz warm ums Herz. Jürgen Dehn (Stuttgart)

Dickes Kompliment zur neuesten Ausgabe. Genau die richtige Mischung von Erlebtem, Fakten, Historischem und Kunstvollem! Und dazu noch eine wirklich tolle DVD. Was kann ein seriöser Bahnfan sich mehr wünschen? Rein Korthof (Anna Paulowna/Niederlande)

Leserbriefe und Kommentare zur **BAHN***Epoche*

Heute habe ich mir die neue Ausgabe geholt und schon zur Hälfte durchgelesen. Ich fand alles sehr interessant. Gestaunt habe ich, dass auch im Westen so viele Mci-Wagen gefahren sind (Seite 60), sicher nicht so lang wie in Sachsen, wo sie erst 1970 verschwunden waren. Allerdings bin ich gern damit gefahren, besonders in den „rekonstruierten“ mit großen Fensterscheiben und Kunstlederpolstern. Dass es Plätze ohne Fenster gab, sah ich damals als Nachteil, aber im ICE gibt es auch noch „Pfostenplätze“. Wiederum aus dem Herzen gesprochen hat mir Joachim Seyferth mit seinem Essay. Ich erinnere mich noch an schneereiche Winter in den fünfziger/sechziger Jahren: Mitunter mussten wir in Walthersdorf (Erzgeb.) auf den Anschlusszug warten; der Warteraum war wohlig warm, während draußen die Flocken tanzten. Der Kachelofen war in der Wand zwischen Dienst- und Warteraum eingelassen und wurde vom Dienstraum aus beschickt. Alles vorbei.
Thema Gleisanschlüsse: Jeder halbwegs große Betrieb in K-M-Stadt (Chemnitz) hatte einen. Der letzte intakte, aber längst unbenutzte (zum ehem. Rohr- und Kaltwalzwerk) wurde im Mai 2015 schnell ausgebaut, nachdem ihn im April noch Eisenbahnfreunde mit dem „Ferkeltaxi“ letztmals befahren hatten. Ein Annaberger Spediteur nutzte die Situation sehr werbewirksam.
Siegfried Bergelt (Chemnitz)

Hof, Hof, Hof ist mein Lieblingsartikel in der **BAHN***Epoche* 29. Beim Foto der 001 211 am kalten 27. März 1972 (auf Seite 23) stand ich neben dem Fotografen und Autor Siegfried Wanner. Heute besuche ich in Oberfranken stillgelegte Brauereien – anbei ein Hofer Andenken. Helmut Starck (Berlin)

Es ist ein Jammer... Oberlahnstein, Rüdesheim wie sie alle heißen, die ganze Eisenbahnrepublik sieht so aus! Neulich besuchte ich Loket in Tschechien, auch dieses Städtchen besitzt ein trostloses Empfangsgebäude ... bis Dezember vorigen Jahres. Es ist jetzt mit das hübscheste Gebäude der Stadt! Wann werden wir wachgerüttelt, dass unsere Bahnpolitik nichts ist? Weiter solch tolle, wenn auch traurige Berichte! Thomas Rath (Wiesen)

Als ehemaliger Eisenbahner (Dampflokschlosser im RAW Meiningen) bin ich Abonnent ab Heft 1. Jede Ausgabe lese ich mehrmals und oft auch sehr genau. Manchmal treten minimale Ungenauigkeiten auf. Die gibt es überall. Nichts ist vollkommen. Aber zuerst ein großes Lob, allen voran Robin Garn für seinen wunderbaren Schreibstil. Macht weiter so.
Wolfgang Avemarg (Wasungen)

Eigentlich habe ich darauf gewartet – eine „vernünftige“ Publikation kommt nicht ohne „Trump-Bashing“ aus. Ich bin es wirklich leid nun auch in der **BAHN***Epoche* zeitgeistgemäßes Geschreibe zu lesen. Was soll der Satz „Und das lange vor Donald Trump und seinen Fake News“? Solch ein Satz entwertet den an sich sehr lesenswerten Artikel, da er m.E. in einer historischen Eisenbahnzeitschrift nichts zu suchen hat! Meine Meinung über Donald Trump bilde ich mir schon selber – dazu benötige ich keine Hilfestellung des Autors.
Carl-Christoph Habeck (Bremen)

Eben das neue Heft (das ja eigentlich ein Buch ist) durchgeblättert; ich weiß wirklich nicht, was ich sagen soll. Wie Ihnen/Euch allen das gelungen ist. Für mich ist es schon jetzt die schönste, beste aller bisherigen EisenbahnEpochen (falls man so den Plural bilden darf). Berlin, ja sowieso, aber gerade das Unerwartete, Köln-Kalk oder mein geliebtes Neckartal, also das ist die Wucht in Tüten.
Klaus Honold (Darmstadt)

Nachlösekarte

Korrekturen zu BahnEpoche 29 und 30

In der wieder interessanten und abwechslungsreichen BahnEpoche 29 ist auch ein kurzer Aufsatz von Jürgen Munzar zum Einsatz der BR 10. Am Ende des Beitrages wird in einer Fußnote auf die Betankungsmöglichkeiten mit Schweröl von ortsfesten und mobilen Tankanlagen bei der DB hingewiesen. Dazu eine kleine Korrektur: Im AW-Braunschweig war eine ortsfeste Anlage installiert. Die Betankung erfolgte über den sogenannten Galgen von oben. Musste das Schweröl aus den Tendern entfernt werden, war in Verlängerung von der Zufahrt über Tor 2, ein Standplatz mit Fremddampfanschluss neben dem Schwerölvorratsbehälter vorhanden. Über eine im Erdreich verlegte Rohrleitung wurde das Öl zur Wiederverwendung zum Tankplatz, in Verlängerung von Tor 3, gepumpt. Zumindest war dies in den 1960/70er Jahren der Fall. Im Foto vom 8. April 1975 wird 042 308 nach ihrer L2 unter dem „Galgen" betankt, Zufahrt über Tor 3 und die Schiebebühne.

Christian Ernst (Braunschweig)

Im Aufmacherbeitrag der Ausgabe 29 über die Baureihe 01 des Bw Hof habe ich in der Tabelle auf Seite 23 die 001 164-3 vergessen – eine Neubaukessellok, die vom 20.2.69 bis 30.6.71 in Oberfranken beheimatet war, von einem Privatmann gerettet wurde und somit uns heute noch erfreut.

Robin Garn

Mit großem Interesse lese ich regelmäßig Ihre exzellente Zeitschrift **BAHN***Epoche*. Vielen Dank dafür!! Im Artikel „Eisenbahn ist, wenn das Krokodil Räder hat" (Ausgabe 29) stieß ich auf eine Unrichtigkeit. Die Zeitschrift *Moderne Eisenbahn* erschien nicht ab 1972, sondern bereits ab 1963. Sie hieß ab 1972 *Eisenbahn-Magazin*. Vorläufer war die Zeitschrift *Deutscher Eisenbahnfreund* (Nr.1-15 von 1959 bis 1963).

P. Dr. D. Hörnemann (Billerbeck)

Lese immer wieder gern Ihre Zeitschrift und bin fast seit Beginn dabei (die ersten drei oder vier Hefte sind noch an mir vorbei gegangen). Im Ausgabe 30 sind aber zwei „Böcke", die man als Bremerhavener nicht akzeptieren kann. Im Artikel „Güterzugepisoden mit Karl (1)" ist die 41 037 vor dem Bremer Hbf zu sehen. Die Lok war nicht im Bw Bremerhaven, sondern im Bw Bremerhaven-Geestemünde zu Hause.
Im Artikel „Otto Vinzelburg und die 03 088" kommt dann aber der böse Fehler, der Ihnen die Bremerhavener Leserschaft kosten könnte! Hier steht geschrieben, dass Bremerhaven nach der Umbenennung aus Wesermünde in die Stadt Bremen eingegliedert wurde. Oh, oh, oh, das geht gar nicht! Die Stadt Bremerhaven bildet zusammen mit der größeren Stadt Bremen das Land Bremen und ist keinesfalls eingegliedert.
So, und nun lese ich weiter Ihre tolle Zeitschrift.

Bernd Link (Bremerhaven)

Ton Pruissens Filmschätze:

Reichsbahn-Dampf vom Feinsten

NEU

Ton Pruissens einmalige Filmschätze – exklusiv bei der VGBahn. Diese DVD zeigt die herrlichen Rügenschen Kleinbahnen in den späten 1960er-Jahren, als neben der Bäderbahn auch noch die Nordstrecke nach Altenkirchen und die romantische Linie Altefähr – Putbus in Betrieb standen. Alle Szenen dieses Farb- und Schwarz-Weiß-Films wurden mit modernster Technik neu digitalisiert.

Laufzeit 55 Minuten
Best.-Nr. 3513 • € 22,95

Ton Pruissens einmalige Filmschätze – exklusiv bei der VGBahn. Diese DVD zeigt die einmalig schöne Mecklenburg-Pommersche Schmalspurbahn in den späten 1960er-Jahren, als auf diesem 600-mm-Netz noch Hochbetrieb mit Personen und Güterzügen herrschte. Alle Szenen dieses außergewöhnlichen Farb- und Schwarz-Weiß-Films wurden mit modernster Technik neu digitalisiert.

Laufzeit 54 Minuten
Best.-Nr. 3514 • € 22,95

VGB [VERLAGSGRUPPE BAHN]

www.facebook.de/vgbahn

VGB Verlagsgruppe Bahn GmbH
Am Fohlenhof 9a • 82256 Fürstenfeldbruck
Tel. 0 81 41/5 34 81 -0 • Fax 0 81 41/5 34 81 -100
bestellung@vgbahn.de • www.riogrande.de

RIOGRANDE

Über dem Würzburger Hbf

Geboren bin ich 1955, und zwischen den beiden Bildern des Vergleichsmotivs liegt meine gesamte bisherige Lebensspanne. Schauen wir zunächst auf die Szenerie des Jahres 1955: eine Abordnung des Bundesbahn-Zentralamts (BZA) Minden fertigte, wohl im Frühjahr, wie die noch recht kahlen Weinhänge des „Würzburger Stein“ links im Bild nahelegen, eine Fotodokumentation des Hauptbahnhofs an und hatte dabei das Dach des Bahnpostamtes neben dem Empfangsgebäude als Standpunkt gewählt. Eine Abfolge mehrerer Aufnahmen, mal mit, mal ohne die Kollegen im Bild, zeigt die Ankunft eines mit E 10 003 bereits elektrisch bespannten Schnellzugs aus Richtung Nürnberg auf Gleis 6 – damals noch „Bahnsteig 4“– mit folgendem Lokwechsel auf 01 154 und die hier gezeigte Abfahrt des Zuges in Richtung Frankfurt. Das Besondere an der Schnellzuglok waren nicht nur ihre Kesselbänder. Die „154“ zählte zu den fünf Exemplaren, denen man 1950/51 in den Eisenbahnausbesserungswerken (Frankfurt-) Nied und Braunschweig Mischvorwärmeranlagen einbaute, deutlich zu erkennen auf dem Rauchkammerscheitel vor dem Schornstein. Alle fünf (01 042, 046, 112, 154 und 192) trugen übrigens zum Zeitpunkt der Aufnahme das Beheimatungsschild „Bw Würzburg“.

Prägende Landmarke ist die monumentale Großbekohlungsanlage im Bahnbetriebswerk, die noch kurz vor Entstehen der Dokumentation täglich 180 Lokomotiven mit Brennstoffen zu versorgen hatte und 1969 abgerissen wurde. Sie verdeckt auch den Blick auf das ehemalige „Haus 2“ des Bw, an dessen Stelle im Zuge der weiteren Elektrifizierung eine offene Abstellanlage für Elloks angelegt wurde.

Eindeutig bildbeherrschend ist der Güterverkehr; obwohl der Bahnknoten Würzburg als „Kriegsgewinnler“ in der Nord-Süd-Struktur der Nachkriegsordnung eine weit höhere Anzahl von Zügen zu bewältigen hatte, blieb deren Dichte sowohl im Personen- als auch im Güterbereich noch weit hinter dem zurück, was heute zu verzeichnen ist.

Dafür gab es eine Vielzahl von Rangierbewegungen, Post-, Gepäck- und Speisewagen wurden Schnellzügen beigestellt oder von ihnen abgezogen, und Würzburg hatte noch bis zum Beginn des IC-Verkehrs die größte Anzahl von Kurswagenumsetzungen im Bereich der DB zu verzeichnen.

Blicken wir kurz auf das kleine Foto rechts. Es entstand rund anderthalb Jahrzehnte später, als 103 004 mit einem TEE-Zug in Richtung Süden in den Würzburger Hauptbahnhof einrollte. Man gewinnt den Eindruck, dass die Herrenmode der Moderne hinterherhinkte. Links im Hintergrund – auch deshalb wählten wir diese Aufnahme aus – ist das Dach des Bahnpostamtes zu erkennen, von dem das frühe Übersichtsfoto gemacht worden war.

Im Herbst 2018 liegt ein erstes Ahnen von Laubfärbung über den Bäumen und in den Rebzeilen des Steinbergs steht die Weinlese bevor. Auch 62 Jahre später bietet das Dach einen herrlichen Panoramablick – noch besser als damals, denn ich stehe nicht auf dem alten Bahnpostamt, sondern auf dem in seiner Nachfolge erbauten Hochhausturm. Das „Haus 1“ im Bw steht noch, im Bestzustand und unter

Denkmalschutz, aber Lokomotiven sind hier schon lange nicht mehr beheimatet. Auch die elektrische Rotunde ist verwaist; Triebzüge haben fast den gesamten Personenverkehr übernommen, und die Güterzüge werden von Maschinen bespannt, die keine Lokwechsel mehr auf halbem Weg benötigen.

Heute prägt eine Fülle von Reisezügen das Bild. Der Taktfahrplan führt dazu, dass zur Knotenzeit praktisch alle Gleise belegt sind und Anschlussverbindungen hergestellt werden. Am neuen Bahnsteig mit den Gleisen 10/11 steht der RE „Main-Spessart-Express“ nach Frankfurt, nebenan ist der barrierefreie Ausbau des Bahnhofs im vollen Gange. Rechts vom einzigen Fernzug stehen ein RE nach Nürnberg und eine RB nach Treuchtlingen, und auf Gleis 2 schließt der RE nach Stuttgart als einziger lokbespannter Zug den Reigen ab.

Durch die Baustellensituation bedingt können viele Verbindungen ihre „Stammgleise“ nicht nutzen; als Abstellraum dienen Gütergleise, wir sehen gleich drei Garnituren der „Mainfrankenbahn“ für Verdichtungsleistungen und die „Wackelkarren-Garnitur“ des zweistündlich verkehrenden RE nach Erfurt. Am linken Bildrand steht der Tunnelhilfszug für die Hochgeschwindigkeitsstrecke.

Ganz und gar atypisch ist, dass nicht ein einziger aus der Vielzahl von Güterzügen zu sehen ist, die Würzburg täglich durchfahren. Das kann sich binnen Minuten ändern, wenn während des stündlichen Reisezugknotens ein Gleis nach dem anderen von Güterzügen zugefahren wird, die Überholungshalte einlegen müssen.

Es ist ein merkwürdiger Gefühlscocktail, den der Vergleich bei mir weckt. Das alte Bild vermittelt Geschichte; man sieht im Bild den Ausschnitt einer Stadt, deren Kern und die Bahnanlagen im Krieg als Folge der Nazi-Barbarei fast völlig zerstört wurden. Viele Häuser lagen noch in Trümmern, aber die Fresswelle war schon in vollem Gange und sorgte dafür, dass nicht allzu viele Gedanken an die noch junge Vergangenheit verschwendet wurden.

Heute ist alles nüchterner, aber nie verkehrten ab Würzburg so viele Züge, fast alle elektrisch und sauber, genutzt von so vielen Menschen wie heute. Sie verbinden viele Millionen Bürger in einem friedlichen, offenen und wohlhabenden Europa. Man sieht es dem Bild nicht an, aber es gibt heute wieder Strömungen, die diesen größten aller Schätze in Frage stellen; dass auch dies Teil der Botschaft des Bildvergleichs ist, bereitet mir große Sorge.

THOMAS NAUMANN

FOTOS: HOMBACH (BZA)/SAMMLUNG NAUMANN, THOMAS NAUMANN, SLG. WILFRIED KOHLMEIER