

BAHN*Epoche*

BAHN*Epoche*

Geschichte, Kultur und Fotografie der klassischen Eisenbahn

Mit DVD!

Als Heizer auf der 78 in Hamburg

„Die Baureihe 39
im Bahnbetriebswerk
Köln-Deutzerfeld“

Laufzeit
41 Minuten

Plus Filmausschnitte
von RioGrande-Videos

INFO-
Programm
gemäß
§ 14
JuSchG



Seine Bücher, seine Fotos, sein Leben
Karl-Ernst Maedel



Bildvergleich 1959 / 2013
Albtalbahn im Wandel



Faszination Modellbau

**Internationale Messe für
Modellbahnen und Modellbau**

1.-3. November 2013
MESSE FRIEDRICHSHAFEN



Öffnungszeiten: Fr. und Sa. 9.00–18.00 Uhr, So. 9.00–17.00 Uhr

Das Erlebnis-Event im Dreiländereck und ein „Muss“ für jeden Modellbau-Enthusiasten · beste Einkaufsmöglichkeiten · über 350 Aussteller · alle Modellbausparten · Indoor-Flugshow · RC-Car-Stuntshow · Truckparcours · 400m²-Wasserbecken · Militärparcours · Flugschau „Stars des Jahres“ · Modellbahn-Anlagen aller Spurweiten · und das „who-is-who“ der Hersteller aus Modellbahn und Modellbau.

www.faszination-modellbau.de



Klackklack-klackediklack. Es ist ein Geräusch mit Symbolkraft. Kurz und sanft. Hervorgerufen durch eine ebenerdige Kreuzung zweier Hauptstrecken. Eine abenteuerliche Konstruktion? Worüber sich deutsche Bundesprüfer, EU-Richtlinien-Koordinierer und Bahnmanager in Schnappatmung ergehen würden oder zumindest rechtlich in großer Gefahr wähten, zückt der Brite höchstens seine rechte Augenbraue. Bei Newark quert die elektrifizierte Ostküsten-Magistrale eine zweigleisige Strecke ohne Fahrdracht. Im Stundentakt rauschen InterCity-Züge mit Tempo 200 (125 Meilen) darüber. Dazwischen immer wieder Dampfsonderzüge zwischen London und York, bislang 50 allein in 2013. Am 29. Juni darf einer offiziell schneller fahren als alle vor ihm seit dem Ende des britischen Dampfbetriebes am 11. August 1968. Vor zehn Wagen brettet die A4 *BITTERN* (*Rohrdommel*) mit fast 150 km/h (92,5 mph) kaum merklich über das Kreuzungswerk.

In der Gegenrichtung, im leichten Gefälle vor Peterborough, entriss am 3. Juli 1938 Schwesterlok *MALLARD* (*Stockente*) mit 202 km/h der deutschen 05 002 den Geschwindigkeitsrekord für Dampflokomotiven. Wie das damals vonstatten ging und welchen Aufwand das Mutterland der Eisenbahn zum 75. Jahrestag ihrer welt-schnellsten Stromlinienlok sich nicht zu treiben scheut, erläutert Tony Streeter.

Hinter der nordwärts rasenden *BITTERN* bietet die Wagengarnitur des Royal Scot Plüschklassen-Ambiente mit gediegenem Service an Tischen, gedeckt für ein volles englisches Frühstück. Untermalt vom leichten Röhren der Dreizylinderlok, das durch die geöffneten Schiebefenster dringt, tragen Bedienungskräfte Gang für Gang auf. Doch halt! Zuvor wird jeder Unterteller mit einem Damasttuch nonchalant von den Kohlekrümeln befreit. Ich denke, allein dieses Ritual – es ist ein Zeichen mehr, wie tief Dampfzüge in der britischen Gesellschaft verankert sind – hätte Karl-Ernst Maedel gefallen.

In jungen Jahren die Eisenbahn in Halle und Umgebung aufgesogen, verstand es Maedel wie kaum ein anderer Autor, die Welt des Schienenverkehrs einfühlsam und begeisternd zu vermitteln. „Den großen Erzähler des vergangenen Eisenbahn-Jahrhunderts“ nannte ihn Michael Meinhold, der zu früh verstorbene Chefredakteur der „MIBA“ und „Bahn&Modell“. Weil Maedel als erster begriff, von Männern und ihren Maschinen zu erzählen, aber auch von „Narren“, die der Alltagswelt des Dampfbetriebes nachtrauern und ihren Resten nachjagen, gilt er einer ganzen Generation von Eisenbahnfreunden als Vaterfigur. Mich inbegriffen.

Wie nähert man sich der in unseren Kreisen berühmten Person? **BAHNEpoche**-Autor Wolfgang Löckel unternimmt den Versuch. Er wird unterstützt von Wolfgang Maedel, dem zweitgeborenen Sohn. Ihm verdanken wir auch Maedels Original-Fotos, mit denen wir uns auf zwölf Seiten vor dem „großen Eisenbahn-Erzähler“ verbeugen. Unter seinen Farbaufnahmen finden sich zwei schöne Motive der Baureihe 39 auf der Eifelbahn Köln – Trier. Wir nehmen das zum Anlass, Ihnen die preußische P 10 auf der Gratis-DVD anheimzustellen.

Bereits 1964, als viele von uns spätgeborenen Dampflokfreunde entweder noch nicht auf der Welt waren oder noch in die Ho-

sen machten, bekannte Maedel, sich in der Gesellschaft der Fortschrittsanbeter alles andere als wohl zu fühlen. Woran sich Wandel und Fortschritt dingfest machen lassen? Beim Betrachten und Gegenüberstellen von Fotos ein und desselben Motivs in unterschiedlichen Zeiträumen, wie wir es von Anbeginn in **BAHNEpoche** unter der Rubrik „Zeitmaschine“ machen. In dieser Ausgabe mehrten wir die Einst-und-Jetzt-Blicke, indem ein Ortskundiger Jürgen Hagemanns 1959 an der Albtalbahn südlich von Karlsruhe aufgenommene Bilder nachfotografiert hat.

Wie es sich uns heute darstellt, sind die Albtalbahn und ihre unmittelbare Umgebung exemplarische Bestandteile unseres allgemeinen Strebens nach Wachstum. Bessere Lebensbedingungen in höherem Flächenverbrauch, maximierter Effizienz der Arbeitswelt und schnellerer Distanzüberwindung zwischen Haus und Büro sind unsere wahren Ideale als Individuen und Staatsbürger. Hellsichtige Wahrnehmung von Veränderungen, die zu Recht traurig machen, tun robuste „Naturen“ dagegen als Leidskult ab. Dann ist ein Ort wie der Bahnhof Ettlingen Stadt eben Opfer einer Verbundpflastersteinorgie geworden. Nur bleiben die Wachstumsprediger eine Antwort schuldig, wie es um die Lebensqualität in unserem Land bestellt sein wird, wenn wir weiterhin jeden Tag die Fläche von 150 Fußballfeldern betonieren, asphaltieren und versiegeln.

Es ist immer wieder spannend zu verfolgen, wie sich jede Ausgabe unserer Zeitschrift – gleich einer Komposition – aus den Beiträgen unserer Autoren zusammenfügt. Manchmal ergeben sich dabei Schwerpunkte, die in der Planung so deutlich nicht hervortraten. In diesem Heft sind es gleich vier Berichte verschwundener oder im Verschwinden begriffener Berufsfelder der Eisenbahn:

Rudolf Rindelhardts Erfahrungsschatz als Dampflokführer ist auch an Ausreden reich. Die wenigsten jedoch hielten vor Herrn Pecusa stand, dem Unregelmäßigkeitsbearbeiter im Bw Halle P...

Schnörkellos berichtet Hans Butenschön über seine Heizerjahre (1957 – 1959) beim Bw Hamburg Hauptbahnhof. Nirgends fanden sich mehr 78er auf einen Haufen als hier. Bemerkenswert finde ich, dass wir das außergewöhnliche Titelfoto Henning Schmalfeldt verdanken, einem damaligen Heizer-Kollegen Butenschöns.

Als Fahrdienstleiter an der rechten Rheinstraße begleiten Sie Joachim Seyferth in seinen Nachtschichten – heute wäre er der Retter von Mainz Hbf – und werkeln wie feiern zusammen mit Siegfried Matuschak in einem Signalbauzug Hamburgs.

Doch drei der Letztgenannten gaben ihr Berufsleben als Bahner auf: Butenschön wurde Monteur bei Kampnagel; der verbeamtete Fahrdienstleiter Seyferth entschied sich, die progressive Eisenbahn-Zeitschrift „Schiene“ herauszugeben; Signalschlosser Matuschak machte Karriere – als Opern-Kritiker.

Hier kreuzen sich eben die Wege einer breitgefächerten Autoren- wie Leserschaft. Klackklack-klackediklack ...

Herzlich Ihr

Robin Garn



Betrachten Fotoalben von Karl-Ernst Maedel, dem wir in unserer Ausgabe ein großes Porträt widmen: Wolfgang Maedel und Wolfgang Löckel.



Besuchen die Rekordlok: Robin Garn und Tony Streeter auf der frisch polierten A4 *MALLARD* (*Stockente*) im Nationalen Eisenbahnmuseum York.

1959) beim Bw Hamburg Hauptbahnhof. Nirgends fanden sich mehr 78er auf einen Haufen als hier. Bemerkenswert finde ich, dass wir das außergewöhnliche Titelfoto Henning Schmalfeldt verdanken, einem damaligen Heizer-Kollegen Butenschöns.

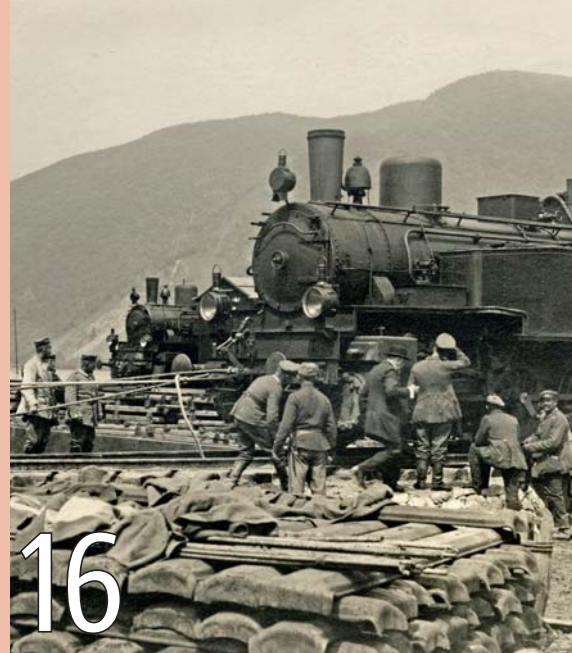
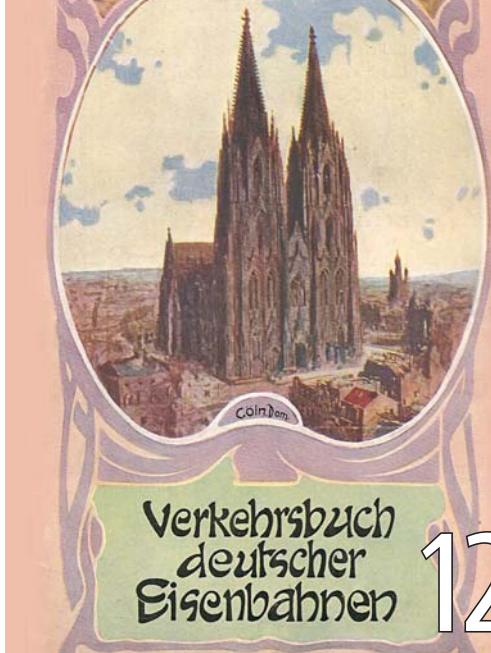
BAHN*Epoche*

Geschichte, Kultur und Fotografie der klassischen Eisenbahn

Ausgabe 08 Herbst 2013



Freie Fahrt am Block Neu-land! Heizer-Blick von 78 450. Unterwegs vor P 2371 zum Hamburger Hauptbahnhof kommt vor den Süderelbbrücken der F 192 *Skandinavien-Italien-Express* mit der Osnabrücker 01 1074 entgegen. 1. Mai 1960.



3 WILLKOMMEN

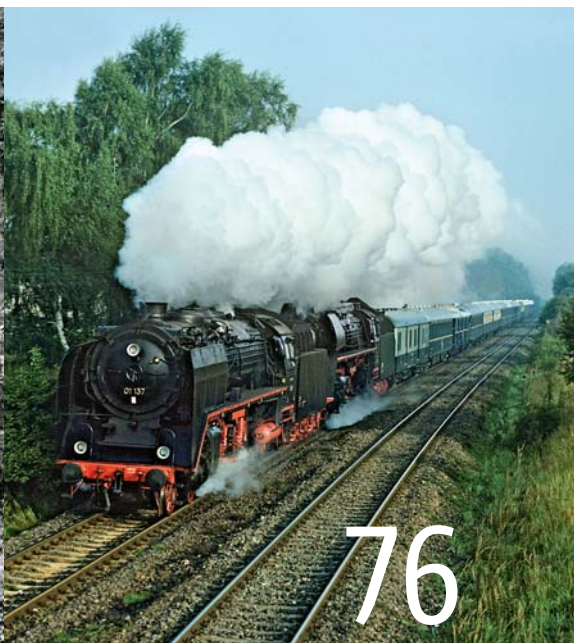
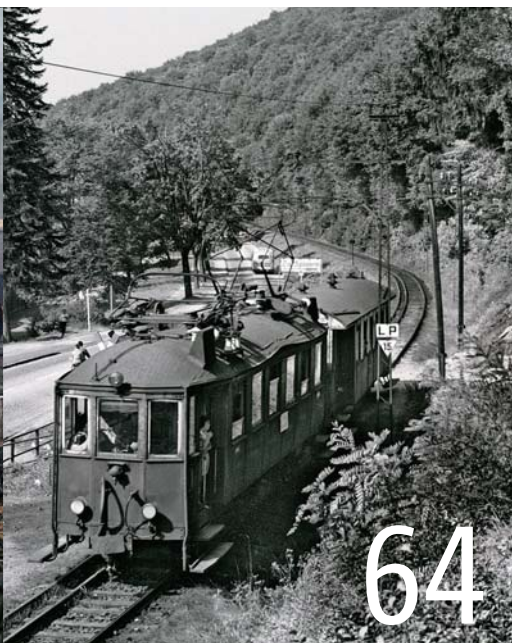
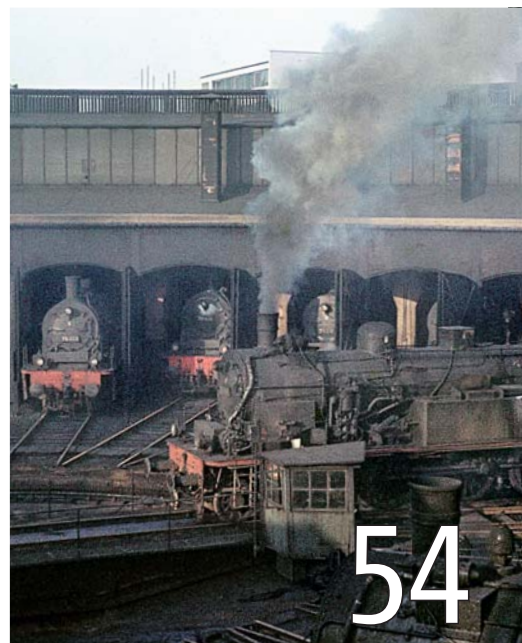
4 FAHRPLAN

6 BAHNPOST

8 ZEITMASCHINE I
Zeitsprung in Hugo

10 BAHNOPTIKUM
Kleine Preußin auf Abwegen

12 Vor 100 Jahren
1913 – die letzte Blüte der Länderbahnen



51 KINO
Industriemagnat auf der ersten 10

52 ARBEITSWELT I
Unregelmäßigkeiten im Lokfahrdienst

54 TITEL
Meine Zeit als Lokomotivheizer der Baureihe 78 im Bw Hamburg Hbf

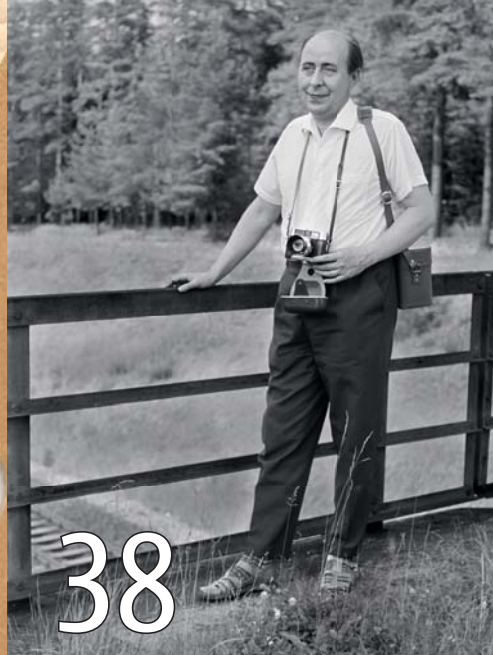
64 ZEITMASCHINE II
Die Bahn von Ettlingen nach Bad Herrenalb im Bildvergleich 1959 / 2013
Oh, du liebliches Albtal...

70 ARBEITSWELT II
Zwei Jahre in der Donnerbüchse
Erfahrungen aus einem Signalbauzug von 1980/81

76 DAMPF und REISE
Donnerstag, 8. September 1988
Als der König rief

Ausflugkarte
Königsberg Nord
Rauschen Düne
und zurück am Tage
der Lösung
3. Kl. 1,80 B.
H Nicht übertragbar

26



38

16 1916 – 1969
Die Donau-Treidelbahn
am Eisernen Tor

26 ZEITREISE
Ostpreußen-Rundfahrt
 Entschleunigtes Unterwegssein in
 Staatsbahn- und Kleinbahnzügen
 anno 1927

37 STREIFLICHT
 Vermeintliche Sieger
 auf großer Fahrt

38 PORTRÄT
Karl-Ernst Maedel
 Pionier und Vaterfigur
 einer Generation
 von Eisenbahnfreunden



84

84 ARBEITSWELT III
 Als Fahrdienstleiter im Nachtdienst
Blockabstand
zur Geisterstunde

90 ENDBAHNHOF
 152 Jahre, 10 Monate und 22 Tage

92 **Großbritannien feiert**
die „Stockente“
und ihre Schwestern



92

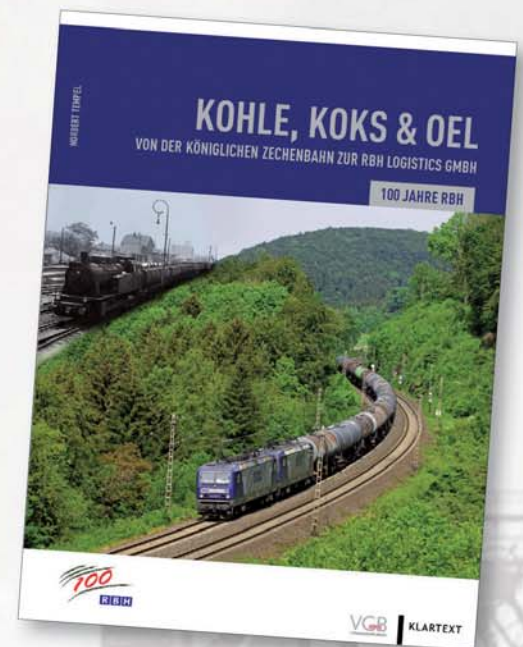
96 SALONWAGEN
 Empfehlungen aus der
 Medienwelt

97 NEULICH ...
 Neulich... sagte der erste von
 beiden „Tschüss!“

98 IMPRESSUM
FOTOVERMERKE
VORSCHAU

VGB-BÜCHER BIETEN FUNDIERTES WISSEN
 UND LANGLEBIGE INFORMATIONEN

Ruhrbergbau und Zechenbahnen



Anlässlich des 100. Jahrestages der Unternehmensgründung porträtiert dieses Buch die Gladbecker RBH Logistics GmbH und ihre Vorgängerbetriebe. Entstehung, Betrieb und Verkehr der über viele Jahrzehnte zu einem einheitlichen Netz zusammengewachsenen Zechenbahnen und Hafenbetriebe im Ruhrgebiet werden ebenso ausführlich dargestellt wie die Entwicklung des Fahrzeugparks. Bis zur Elektrifizierung 1968 war die damalige Hibernia-Zechenbahn eine Hochburg des Dampfbetriebs. Mit dem weltweit ersten serienmäßigen Einsatz von Drehstromlokomotiven mit elektronischer Leistungsübertragung im Jahr 1976 schrieb das Unternehmen Eisenbahngeschichte. Heute steht die RBH für flexiblen Ganzzugverkehr im Montan-, Chemie- und Mineralölbereich.

168 Seiten, Großformat 22,0 x 28,0 cm,
 Hardcoverinband, mit mehr als 300 Fotos,
 Faksimileabbildungen und Karten
 Best.-Nr. 581312 | € 29,95

VGB
 VERLAGSGRUPPE BAHN

Erhältlich im Buch- und Fachhandel oder direkt beim Verlag:
 VGB-Bestellservice, Am Fohlenhof 9a, 82256 Fürstenfeld-
 bruck, Tel. 08141/534810, Fax 08141/53481-100,
 bestellung@vgbahn.de, www.vgbahn.de



BAHNEpoche-Titel 01 bis 07

Der Artikel über die Reisezeitverlängerungen auf vielen Strecken hat eine Erscheinung im Gefolge der Bahnreform angesprochen, die bisher viel zu wenig thematisiert wurde. Dieses Thema hätte eine breitere Öffentlichkeit in den Medien verdient, um den Mythos von der früher so „altmodischen“ Bahn zu entkräften.

DIETER SCHAEFER (FÜRTH)

Bin schon sehr gespannt, wer bei Ihnen zu Karl-Ernst Maedel schreibt und dazu noch etwas Neues sagen kann?

DR. ALFRED GOTTWALDT (BERLIN)

Leserbriefe und Kommentare zu BAHNEpoche

Auf den Seiten 36, 37 und 39 sind drei sehr schöne Fotos der Lok 01 079 des Bw Treuchtlingen. Es fällt auf, dass auf dem rechten Umlauf vorne über dem Schwingenträger sich so ein flacher Blechkasten befindet. Was ist das wohl? Diese Lok besaß den Prototyp einer Servo-Einrichtung, um dem Lokführer die Bedienung der Steuerung zu erleichtern.

JOCHEN LAWRENZ (LÜBECK)

Habe soeben zum ich weiß nicht wievielten Male in der neuen BAHNEpoche 07/Sommer 2013 geschmökert, musste sie aber des lieben Familienfriedens willen kurzzeitig aus der Hand legen, weil daneben auch noch andere (un-)wichtige Dinge zu erledigen

sind. Wie immer MUSS man alles lesen, es geht gar nicht anders. Diese Themen in der Form aufbereitet findet man sonst nirgends. Ein Beitrag gefällt mir diesmal aber besonders: „SOMMER – Zum Hinauslehnen“ von Joachim Seyfert. Einmal die Schreibe: die Idee mit den eingeworfenen Hit-Fetzen, da passt alles, es trifft den Kern und ist zum Schmunzeln, ohne jedoch kindisch zu werden.

LUTZ KADEN (SIEBENLEHN)

Interessant fand ich, dass Artikel über die KZ-Transporte in einer bahn-nahen Zeitschrift erscheinen. Das zeigt Unabhängigkeit. Vielleicht werde ich noch Abonnent.

UTE THAETNER (KAUFUNGEN)

Titelbeitrag in BAHNEpoche 07: Früher war schnell(er) Reisezeiten im Vergleich

Die im Vorwort genannte Fahrzeit des ICE 771 von fast vier Stunden stimmt zur Zeit zwar – allerdings gilt momentan wieder mal ein Baufahrplan zwischen Hamburg und Hannover mit Umleitungen über Rotenburg/Wümme und entsprechenden Fahrzeitverlängerungen. Normalerweise brauchen die ICE von Hamburg nach Frankfurt eine Fahrzeit von 3 Stunden 36 Minuten – also nicht sooo viel länger als 1991. Es stellt sich mir allerdings auch die Frage, warum für das dritte Gleis Lüneburg – Stelle jetzt schon seit einer Weile jedes Jahr mehrmona-

tige Baufahrpläne mit Umleitungen und Zugsausfällen notwendig sind ...

MARTIN SCHRADER (BADEN-BADEN)

Auch die BAHNEpoche kann sich dem Trend zur Negativdarstellung der DB nicht entziehen, wie der Artikel „Früher war schneller“, zeigt. Es bleibt bei aller berechtigten Kritik meist unberücksichtigt, dass es auch Positives zu berichten gibt. Also ich zumindest kann auch etwas Nettes sagen: Seit vier Jahren pendle ich zwischen Buchloe und Kempten über die östliche Allgäubahn. Zunächst war der Alex der beste Zug. Mit dem Winterfahrplan 2011/12 wurde die Neigetechnik in Betrieb genommen – ein Quantensprung. Ohne kreischen,

Sensationelles Foto in BAHNEpoche 07: eine DR-01 mit „Witte“-Windleitblechen!

Im Beitrag „Auf Streifzug mit Jürgen Hagemann in und um Magdeburg, August 1956“ in BAHNEpoche 07 zeigt das auf Seite 53 veröffentlichte Foto eine 01 (und keine 03) mit Windleitblechen der Bauart „Witte“. Darauf hat uns Leser Matthias Muschke aufmerksam gemacht. Das sei eindeutig an der Lage der Kesselaufbauten und den Luftbehältern unter dem Führerhaus zu erkennen. Ein fotografischer Beweis konnte bis dato nicht erbracht werden, da die DR-01 bis zuletzt (1982) mit den großen Einheits-Windleitblechen ausgerüstet waren. Daraufhin startete Muschke in Absprache mit mir eine Anfrage an das Forum „Historische Bahn“ bei DREHScheibe Online. Die dortige Schwarmintelligenz bestätigt die äußerst seltene Ausführung an einer 01 und fügt hinzu, dass diese Lok über kleine Vorlaufträder verfügt und ihr



Oberflächenvorwärmer fehlt. Letzteres deutet auf einen Einsatz bei der sowjetischen Lok-Kolonie Nr. 42 für Passagierzüge hin. Dieser währte bis zum 17. 2. 55. Ein von Volkmar Kubitzki in der Sommerhitze Berlins herausgesuchtes Schriftstück vom 20.9.56 erleuchtet die Zusammenhänge weiter: Darin verdonnert die Hauptverwaltung für Maschinenwirtschaft (gezeichnet Petznick) das Ausbesserungswerk Meiningen, die 1956 bei einigen 01 „unerlaubt“, also ohne Genehmigung zur Bauartänderung, angebrachten

„Witte-Bleche“ auf eigene Kosten gegen die althergebrachten auszutauschen. Bekannt sind 01 005, 024, 028, 162. Ausschlaggebend für die Rüge sei der bessere Zugang für Arbeiten an Luft- und Speisepumpe mittels abklappbarem Mittelteil der großen Windleitbleche. Außerdem weite die „kurz bemessene“ Ausführung bei dem wichtigen 01-Kessel „architektonisch unschön“. Von den vier genannten Lokomotiven würden alle bisher genannten Kriterien nur auf 01 005 zutreffen.

ROBIN GARN

Der Buchklassiker über die DR

Jetzt im VGB-Shop:
Die letzten Exemplare



NEPTUN hieß eine Expresszug-Verbindung Berlin – Rostock (– Kopenhagen) zu DDR-Zeiten; hier im April 1971 als Ex 312 mit einem vierteiligen dänischen „Lyntog“ (Blitzzug)-Schnelltriebwagen von 1937 südlich von Oranienburg.

quietschen und schleifen gehen die radial einstellbaren Hochleistungsdrehgestelle des 612-er in die Kurven.

MICHAEL WINTERGERST (BUCHLOE)

Arg sieht es zur Zeit im Fernverkehr zwischen Berlin und Rostock aus. Zu DDR-Zeiten war neben dem „Stoltera“ (Städtesschnellverkehr) der „Neptun“ (Triebwagen nach Kopenhagen) auf dieser Strecke am schnellsten. Beispielsweise brauchte Letztgenannter im Winter 1970/71 von Berlin Ostbahnhof drei Minuten weniger nach Rostock (2'25'') als heute der Alibi-ICE von Berlin Hbf tief. Man kann nur hoffen, dass sich die jahrelange Bauerei bald bezahlt macht.

BERND SCHMIEDEKE (BERLIN)

Auch mir sind schon seit Längerem einige markante Beispiele für den „Fortschritt“ auf manchen Strecken aufgefallen, wobei meine Vergleichswerte zum Teil 38 Jahre bzw. 28 Jahre (von 1975 und 1985) alt sind. Wenn man bedenkt, mit welchen Triebfahrzeugen, nämlich zum Teil noch Altbau-E-Loks oder Diesellokomotiven im Gegensatz zu spurtarken Triebzügen oder doppelt so starken E-Lok heute, diese Leistungen möglich waren, wird einerseits die heutige

Vernachlässigung der Strecken und der Rückbau von Infrastruktur deutlich, andererseits macht sich der Wegfall vieler Fernverbindungen bemerkbar. Einige Beispiele...

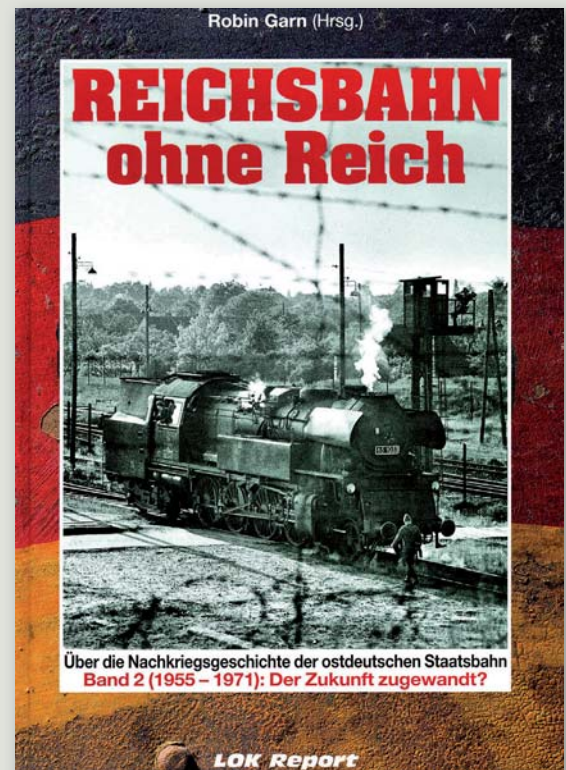
München – Stuttgart: im derzeitigen Fahrplan 7 bis 10 Minuten länger als 1985 (IC bzw. ICE).

Nürnberg – Stuttgart: der schnellste D-Zug fuhr 1975 mit V200 zwei Minuten schneller als die heutigen ICs. Besonders gravierend zeigen sich die Verschlechterungen oder zumindest keinerlei Fortschritt auf etlichen sogenannten Nebenfernstrecken, wie ... München – Garmisch: der heutige RE ist drei Minuten langsamer als 1975, der ICE braucht bis zu 15 Minuten länger als der D-Zug 1975 (!!).

Frankfurt – Gießen – Kassel: heutige Verbindung zehn Minuten langsamer als der DC von 1975 und 13 bis 20 Minuten als 1985.

Nürnberg – Coburg (eine stark frequentierte klassische Eilzugverbindung): 1975 war die schnellste Verbindung 13 Minuten schneller, 1985 18 Minuten! Diese Verschlechterung geht übrigens auf längere Aufenthalte zum „Flügeln“ der Triebwagen in Bamberg und Lichtenfels zurück.

DIETER SCHAEFER (FÜRTH)



16 namhafte Autoren aus beiden ehemaligen deutschen Staaten geben tiefe Einblicke in die einzigartige Welt der DDR-Reichsbahn. Der Band widmet sich der spannenden Zeit zwischen dem Jahr 1955, das mit der Souveränität beider deutscher Staaten die Teilung auf noch nicht absehbare Zeit verfestigte, und dem Ende der Ära Walter Ulbricht 1971. Fesselnde Texte dokumentieren Meilensteine jener bewegten Reichsbahnepoche wie Rekopogramm, Großdiesellokomotiven und Fertigstellung des Berliner Außenrings – begleitet von einer Auswahl ebenso seltener wie lebendiger Bilder fernab des üblichen Eisenbahnbuch-Einerleis. Ein Muss für alle Interessenten an der deutsch-deutschen Eisenbahngeschichte.

Reichsbahn ohne Reich

Band 2 (1955 – 1971): Der Zukunft zugewandt?

224 Seiten, Format 21,5 x 30,0 cm, Hardcover,
mit über 270 Fotos, Karten und Grafiken

Best.-Nr. 581311 | € 44,-

Zeitsprung in Hugo

Kaum eine andere Region Deutschlands hat sich in den vergangenen 40 Jahren so verändert wie das Ruhrgebiet. Die ehemaligen Produktionsareale der Zechen, Kokereien und Hüttenwerke, auf denen sich inzwischen moderne Wohn-, Dienstleistungs- oder Erholungszentren entwickelt haben, dienen heute als die spektakulären Beweise für den Strukturwandel in der Region links und rechts der Emscher. Viel tiefgreifender sind aber die meist unbeachteten kleinräumigen Veränderungen an unzähligen Orten in Wohngebieten, auf den Straßen und natürlich entlang der Bahndämme. Das auf dieser Doppelseite präsentierte Bilderpaar aus Gelsenkirchen-Sutum soll repräsentativ die Wandlung der Güterzugstrecken im Ruhrgebiet verdeutlichen.

Die beiden Fotos entstanden im zeitlichen Abstand von 36 Jahren im Güterbahnhof Hugo. Seinen ungewöhnlichen Namen erhielt er als Übergabebahnhof der gleichnamigen Zeche, die ihrerseits 1874 zunächst ohne Gleisanschluss vom Kaufmann Honigmann gegründet wurde, der den Vornamen Hugo trug. Obwohl sich zu jener Zeit im Ruhrgebiet bereits drei große private Bahngesellschaften mit ihren Hauptstrecken zwischen Duisburg/Oberhausen und Dortmund/Hamm einen erbitterten Wettbewerb lieferten, baute der preußische Staat zwischen 1876 und 1879 eine eigene Ost-West-Verbindung von Welper bei Soest nach Sterkrade (heute ein Stadtteil von Oberhausen), in deren Verlauf auch der Bahnhof Hugo entstand. Unmittelbar nachdem die ersten Züge über diese als „Westfälische Emschertalbahn“ bezeichneten ersten Staatsbahn rollten, erfolgte zwischen 1879 und 1882 eine Verstaatlichung aller großen Eisenbahngesellschaften des Ruhrgebiets. Die neue Strecke war nun überflüssig und wurde bereits ab 1882 innerhalb von zwei Jahren zwischen Dortmund-Bodenschwingh und Oberhausen fast vollständig stillgelegt. Die Trasse wurde auf Teilstrecken im Verlauf der nächsten Jahrzehnte von Straßen, Schifffahrtskanälen und neuen Eisenbahnstrecken genutzt. Lediglich der sieben Kilometer lange Abschnitt zwischen Bismarck und Horst Nord blieb erhalten, in dessen Mitte der Bahnhof Hugo lag.

Als dort das große Foto im Sommer 1976 entstand, war es schon lange nicht mehr selbstverständlich, zwei Dampfzüge gleichzeitig in Hugo anzutreffen. Ein Jahr vor dem Ende des Dampfbetriebs im Ruhrgebiet waren die letzten 22 betriebsfähigen Loks der Baureihe 044 des Bw Gelsenkir-

chen-Bismarck nur noch vor täglich wechselnden Programm- und Sondergüterzügen im gesamten Ruhrgebiet im Einsatz. Am 18. Juni 1976 waren die Dreizylinderloks zufällig für zwei fast gleichzeitig verkehrende Kohlenzüge vorgesehen, für den 58917 von Horst Nord nach Wanne-Eickel und für den fast täglich verkehrenden 58000 nach Duisburg-Mannesmann, der meist in Westerholt und nur gelegentlich hier im Bahnhof Hugo startete. Mit dem Wunsch, zwei Dampfzüge nebeneinander zu fotografieren war Dietmar Beckmann extra aus Essen mit dem Fahrrad nach Gelsenkirchen gefahren.

Bei der Ankunft war der 58000 bereits von der Zechenbahndiesellok bereitgestellt worden, und die 044 654-2 hatte sich schon vor den Zug gespannt. Nach der Bremsprobe bekundete der Lokführer dem Fahrdienstleiter mit mehrmaligem aufdringlichen Pfeifen die Abfahrtsbereitschaft. Aber der Kollege auf dem Stellwerk Hf ließ sich nicht erweichen, da der 58917 bereits in Horst Nord abgefahren war und zur Freude des Fotografen den Vortritt erhielt. Auf dem Durchfahrtsgleis ging das Signal nun auf Fahrt, allerdings nur mit zwei Flügeln (zulässige Höchstgeschwindigkeit 40 km/h), weil sich unmittelbar an den Bahnhof Hugo die Einfädelung in die Hauptbahn Winterswijk-Wanne anschloss und der Zug sich durch vier enge Weichen schlängeln musste. An ein höheres Tempo war aber ohnehin nicht zu denken, da sich eine beachtliche Steigung über die Emscher- und die Kanalbrücken in Richtung Gelsenkirchen-Bismarck anschloss. Erst als nach zehn Minuten die Auspuffschläge der 044 177-4 verhallt waren, erhielt der 58000 Ausfahrt und des Spektakels zweiter Teil begann.

26 Jahre später, am 20. Juli 2012 scheint die Diesellok 825 (eine Mak G 1206) der RAG Bahn und Hafen GmbH (RBH) mit ihrem täglichen Kesselzug aus Horst Nord den einstigen Übergabebahnhof nur kurzzeitig aus dem Dornröschenschlaf zu wecken. 1981 wurden in Hugo die schönen Formsignale durch elektrische Lichtsignale ersetzt, die nun vom Fahrdienstleiter in Bismarck Gbf aus ferngesteuert werden. Das Pfeifen einer Lok vor dem roten Signal in Hugo kann er nun nicht mehr hören.

Die Raffinerie ist natürlich noch da. Durch die dichten Bäume auf den alten Gleisen ist sie aber von dem Prellbock des Schutzgleises, auf dem die Fotografen 1976 und 2012 standen, ganz verdeckt. Nicht nur die Bäume am Bahndamm sind gewachsen, sondern auch allerlei Gestrüpp begrünt nun



den Gleiskörper. Dort, wo in den siebziger Jahren kein Grashalm eine Chance hatte, sprießen heute unkontrolliert schnellwachsende Pflanzen zwischen Schienen und Schwellen aus dem Schotter empor und verwandeln den einstmals gepflegten Bahnhof in ein undurchdringbares Dickicht. Lediglich ein Gleis ist überhaupt noch ohne grö-



berere Rodungsarbeiten befahrbar. Kohlezüge starten hier ohnehin nicht mehr, da das Bergwerk Hugo am 30. April 2000 geschlossen wurde. Die Trasse der Hugo-Anschlussbahn zur Zeche ist zum Radweg umgewidmet und mit dem obligatorischen Stabstahl-Zaun vom übrig gebliebenen einzigen Betriebsgleis getrennt worden.

Auch wenn das Bilderpaar nicht unbedingt das Klischee des Strukturwandels im Ruhrgebiet bedient, ist es doch typisch für weite Teile des einstmals dichten, gepflegten und nur schwer durchschaubaren Streckennetzes abseits der Hauptbahnen im Revier.

DIETMAR BECKMANN und MICHAEL HUBRICH



Auf eine fotografische Zeitreise durch die Region zwischen Emscher und Ruhr begeben sich die beiden Autoren dieses Beitrags in ihrem Buch „Schienenwege gestern und heute“ (144 Seiten, € 24,95, www.vgbahn.de).



weitere Infos:
vgbahn.de/atlas

Jetzt vorbestellen:

Historischer Eisenbahn Atlas

»Taschenatlas für Eisenbahnreisende«
von 1925, Velhagen & Klasing

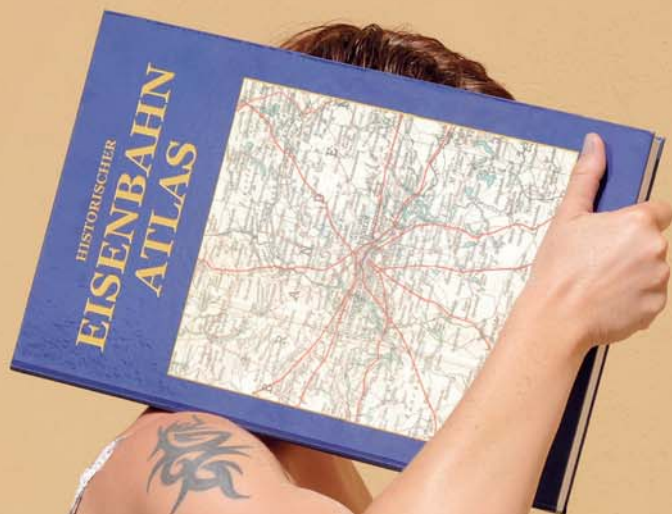
Erstmals in aufwendiger großformatiger
Reproduktion, Hardcover, 186 Seiten,
Format 27,0 x 42,5 cm, 71 doppelseitige
Karten mit zusätzlichen Legenden

Best.-Nr. 581317

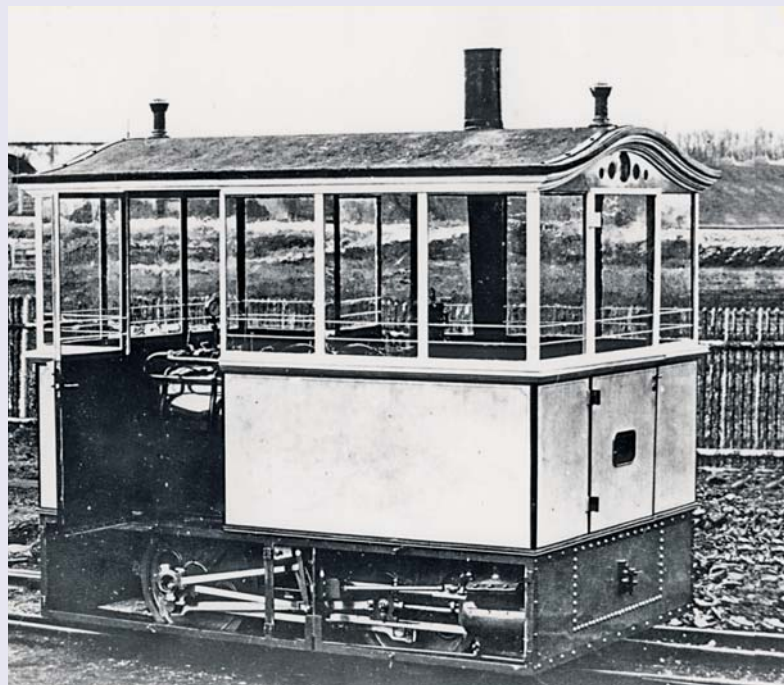
Erscheint im November 2013

Subskriptionspreis € 49,-

(bis 31.10.2013, dann € 59,-)



Hauptstädtischer Dampfbahn-Omnibus mit der **ADLERSHOF** (Krauss 1877). Bis mindestens zur zweiten Hälfte des Jahres 1879 ist der Bahn-Omnibus Berlin – Grünau mit der unverkleideten Tramway-Lokomotive gefahren worden, dann erst wurde der Doppelstockwagen abgeliefert.



Die **ADLERSHOF** in den 1880er Jahren: neuer Lokkasten, aber noch keine Puffer. Die Dampfzylinder sind mit parallel zum Rahmen liegenden Kreuzkopf-Gleitbahnen auf den Raddurchmesser von 800 mm abgestimmt. Beide Achsen sind angetrieben.

Mit dem Aufarbeiten von Eisenbahngeschichte ist oft der Zufall verbunden. So auch hier, als eine Ansichtskarte auffiel, ein „Gruss aus Breisach“ mit einer Trambahnlok, an der ein preußisches Nummernschild zu erkennen ist. Breisach liegt aber doch am Rhein im Südwesten Deutschlands, in Baden! Was macht die preußische Lok da?

Gut, dass wenigstens die Betriebsnummer „1900“ mit einer kurzen, allerdings nicht lesbaren Richtungsangabe der Königlich Preussischen Eisenbahn-Verwaltung (KPEV) erkennbar ist. Weil Trambahnlokomotiven bei der KPEV so gut wie nicht

vorhanden waren, ließ sich die Maschine trotzdem ermitteln: Es ist die von Krauss in München 1877 unter Fabriknummer 570 gebaute **ADLERSHOF** der Berlin-Görlitzer Eisenbahngesellschaft (hier BGEG abgekürzt).

Mit ihrer Schwesterlok **GRÜNAU** (Krauss 1877/572) kam sie schon 1882 von der verstaatlichten BGEG zur neuen KPEV-Direktion Berlin – und mindestens die **ADLERSHOF** wurde mit der ab dann gültigen Betriebsnummer 1900 **BERLIN** beschildert. Die **GRÜNAU** wurde 1901 **BERLIN**. Beide Loks waren von einer eher „luftigen“ Bauweise in mehr dem nord-