

BAHN Epoche

BAHN Epoche

Geschichte, Kultur und Fotografie der klassischen Eisenbahn

**10 Freifahrten
im Dampf-Schnellzug
zu gewinnen**



Alltag auf der Ruhr-Sieg-Strecke

Mit DVD!



Wie die Bahn uns bewegt hat
Schüler- und Berufsverkehr



Vor 60 Jahren wurde er verlegt
Heidelberg Hauptbahnhof



„Fliegende Züge“ und Co.
Die SVT der (D)DR



Geschichte(n) aus großen DB-Zeiten



Auch die zweite Ausgabe von Bahn-KLASSIK berichtet wieder in Text und Bild von markanten Strecken, klassischen Loks und Zügen sowie Menschen bei der Deutschen Bundesbahn der 50er- bis 80er-Jahre. Mit viel authentischer Atmosphäre und Emotionalität und beeindruckenden fotografischen Impressionen werfen die Beiträge Schlaglichter auf ausgewählte Strecken, Orte und Regionen zwischen Schwarzwald und Sylt. Das ist Bahn-Klassik pur!

100 Seiten, DIN-A4-Format, Klebebindung, mehr als 150 Abbildungen
Best.-Nr. 721501

NEU
€ 10,-

11 Sehnsuchts-Orte

Die Reise geht nach Milspe Tal 1951, Linz a. Rhein 1957 und Passau 1963, nach Mainz Süd 1965, Herzberg (Harz) 1976 und weiteren interessanten Bahnhöfen und Orten. Dieser Sammelband bietet aber mehr als eine Zusammenfassung von 11 ausgewählten Folgen der beliebten Eisenbahn-Journal-Artikelreihe. Ein ausführliches Einführungskapitel präsentiert bislang unveröffentlichte Fotos, und eine „Bonus-Folge“ unternimmt eine Zeitreise an einen zusätzlichen Eisenbahn-Sehnsuchtsort. Erleben Sie die Eisenbahn im typischen Zeitkolorit der 50er-, 60er- und 70er-Jahre!

100 Seiten, DIN-A4-Querformat 29,7 x 21,0 cm,
Klebebindung, mehr als 150 Abbildungen
Best.-Nr. 721401 | € 10,-



Noch lieferbar

VGB

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

Liebe Leser!

Fünfzig Jahre liegen die Elektrifizierung und das Ende der Dampflokzeit an der Ruhr-Sieg-Strecke nun zurück. Das klingt wie eine halbe Ewigkeit. Wie kurz aber die Wege vom Gestern in die Gegenwart sind, und vom Leser zum Autor unserer Titel-Geschichte, das lässt sich an Dietmar Kunen beobachten. In einem Brief an die Redaktion (abgedruckt in **BAHN**Epoche 10) ließ er anklagen, dass er als Kind bei der Großmutter tageweise einquartiert war. Oma Kunen wohnte in Plettenberg-Ohle etwa 50 Meter vom Einfahrsignal entfernt, an dem Tag und Nacht die schweren Kohleganzzüge Richtung Siegerland mit der Baureihe 44 vorbeidonnerten. Auf Nachfrage ergriff Kunen die Gelegenheit, über die zusammenzustellenden Fakten seiner Hausstrecke hinaus von seinem Leben und dem seiner Vorfahren an und mit der Bahn so rege, hautnah und schlüssig zu berichten, dass er den schweren wie unglaublich dichten Dampflokbetrieb vor 1965 hier und heute weiterleben lässt.

Mit seinem Buch über den Anhalter Bahnhof (1987 erschienen im Verlag Ästhetik & Kommunikation) setzte Rainer Knothe dem Berliner Sehnsuchtsort ein Denkmal. Während seiner vierjährigen Recherche unterstützten ihn der Sender Freies Berlin und der Deutschlandfunk auf der Suche nach Zeitzeugen. Es meldeten sich einige pensionierte Eisenbahner. Unter ihnen Herr Peter Biebelge, ein waschechter Berliner, den es 1943 nach Hagen verschlug (dem Tor zur Ruhr-Sieg-Strecke). Biebelges 1930 begonnene Beamtenlaufbahn führte ihn zum Anhalter, wo er aus Versehen Adolf Hitler anrampelte (wir berichteten in Ausgabe 12), aber auch zu weiteren Berliner Fernbahnhöfen. Nun hat Rainer Knothe einige Berliner Erinnerungen Biebelges, auf fünf C60-Tonbandkassetten verewigt, für Sie, liebe Leser, zusammengetragen.

Als Schüler machte Uwe Bergmann Bekanntschaft mit den Lokpersonalen vom Bw Finntrop, und somit zufällig ganz in der Nähe sowohl von Dietmar Kunen als auch von Peter Biebelge. Anfang der siebziger Jahre aber zog es Bergmann aus dem Sauerland in andere Erdteile – wegen der exotischen Dampflokomotiven und der wunderbaren Gastfreundschaft auf ihren Führerständen. Begleiten Sie ihn nach Java, in den hintersten Winkel Brasiliens und auf seinen nächtlichen Ritt eines Tsavo-Bullen (so wurden die großen Garratts der East African Railway genannt).

Fernweh strömten die Schnelltriebwagen der Vorkriegszeit für feinfühligere wiewohl eingemauerte DDR-Bürger aus. Ihre Reichsbahn ohne Reich stockte den Bestand der ehemaligen „Fliegenden Züge“ sogar noch auf, nachdem sie sich 1958 in einer spektakulären Transaktion mitten im Kalten Krieg Restbestände der Bundesbahn einhandelte, aufarbeitete und prestigeträchtige Relationen von Kopenhagen bis Budapest aufrechterhielt. Wolfgang Dath, der seinen Be-

rufswunsch Lokomotivführer 1979 in Berlin-Karlshorst verwirklichte, zeichnet den Weg der SVT von 1949 bis 1985 nach. Er schließt seinen von aufwendigen Tabellen und seltenem Bildmaterial begleiteten Beitrag mit dem Hinweis auf die mögliche wie sensationelle Wiederinbetriebnahme eines VT 137 der Bauart Köln.

Was wäre eine Zeitschrift über die Geschichte, Kultur und Fotografie der klassischen Eisenbahn ohne Zeitzeugen? Was würden wir Ihnen, liebe Leser, auf-tischen ohne sie? Womöglich einen Salat aus Loknummern, Zugnummern und Ortsnamen. Diese Kost – so notwendig und ausgewalzt sie im Eisenbahn-Genre auch sein mag – erweist sich auf Dauer doch als karg und erinnert mich ein wenig an Sättigungsbeilagen der Mitropa. Wo, man erlaube mir die rustikale Anspielung, bleibt denn das Fleisch? Genau diesem Stoff – aufregender, nahrhafter und unterhaltsamer als die erlebniscentrierte Berichterstattung – haben wir uns von Anbeginn verschrieben.



Auf Lebenszeit
mit der Ruhr-Sieg-Strecke
verbunden: Dietmar Kunen



Auf dem Anhalter,
genauer, dem Dach des
Schuppens 1: Rainer Knothe



Auf Führerständen
vieler Dampfloks weltweit
mitgefahren: Uwe Bergmann



Auf Schnelltriebwagen
der DR unterwegs, hier in
Dëcin: Wolfgang Dath

In Gesprächen und Briefen wird manchmal zum Ausdruck gebracht, dass, wenn keine Zeitzeugen mehr auffindbar sind, man die Konsequenz ziehen sollte, nur zu schreiben, was man selbst erlebt hat. Das greift entschieden zu kurz. Hieße im Endeffekt, dass jeder geschichtlichen Abhandlung über die Zeit vor Stresemann und Hindenburg ein gravierender Makel anhaftete.

Ein gesundes Allgemeinwissen, im Einklang mit Einfühlungsvermögen und ausgiebigen Recherchen, ist Voraussetzung für historisierende Erzählungen. **BAHN**Epoche-Autoren wie Alfred Gottwaldt (65) und Hendrik Bloem (40) bringen sie mit. Gottwaldt ist die erste Adresse, DRG-Generaldirektor Julius Dormüller und seine Geschwister vorzustellen (ab Seite 24). Bloems literarisch entwickelte Perspektive ist sowohl die eines dritten Mannes auf dem Führerstand einer Dampflokomotive, der Heizer und Lokführer, diesen beiden so einzigartig aufeinander angewiesenen Akteuren, bei ihrer Arbeit über die Schultern blickt, als auch ihre Gedanken aufnimmt. Ab Seite 12 geht es auf der Osnabrücker 18 536 vor dem D 96 ins Wiehengebirge, wo eine Serien-03, die Ablösung in Gestalt der Einheitslok, entgegengeschossen kommt.

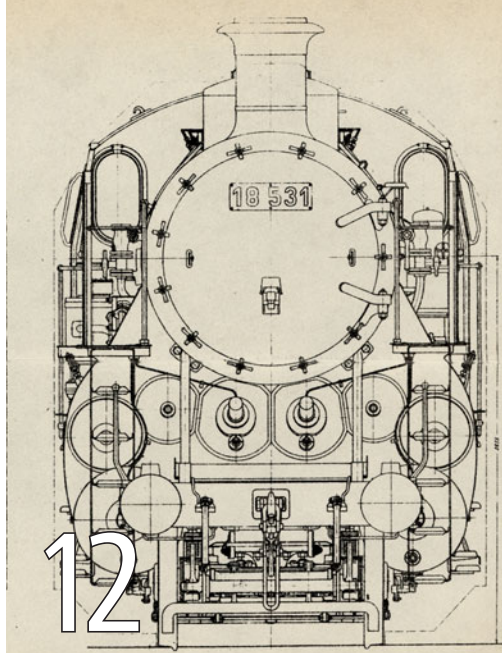
Bei dieser Lektüre bestätigt sich mir, um noch einmal auf das Fleisch zurückzukommen, dass man kein Metzger sein muss, um zu wissen, wie ein gutes Schnitzel schmeckt. Und als Panade setzen wir Ihnen eine Seite mit Informationen über die Abfolge der Osnabrücker Baureihen 17, 18^s und 03 hinzu.

Wohl bekomm's!
Herzlich Ihr

Robin Egan



Nah am Dampf waren alle Mitbürger – ob Groß, ob Klein – entlang der Ruhr-Sieg-Strecke bis vor 50 Jahren. Auf dieser wichtigen Verbindung war die Zugdichte besonders im Güterverkehr enorm und die Bahnübergänge oft geschlossen, wie in dieser herrlichen Szene aus Altena mit 44 058 Anfang der Sechziger.



12



24

3 WILLKOMMEN

4 FAHRPLAN

6 BAHNPOST

8 ZEITMASCHINE
Einkaufsmeile zwischen Bahndamm und Bundesstraße

10 MEISTERWERK
Das Burgfräulein

12 **Der Drei-Sechs sei Dank!**
Mit der bayerischen Verbundlok im norddeutschen Wiehengebirge

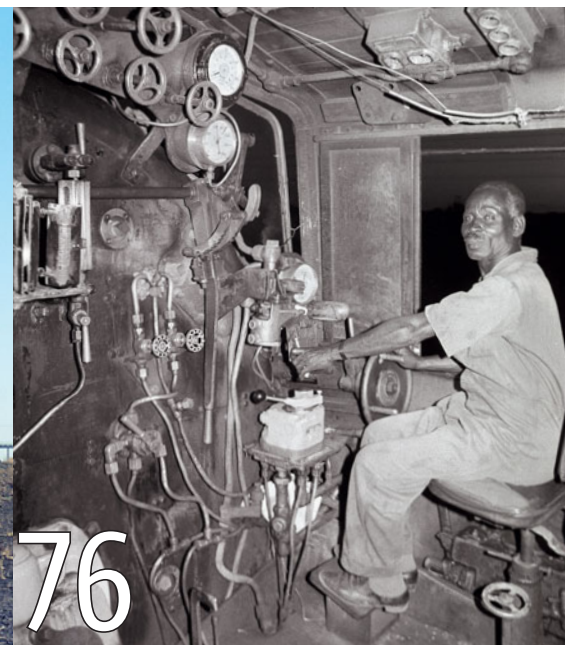
19 Die S 3/6 in Norddeutschland: in keiner Weise fehlbesetzt



54



68



76

54 TITEL
Dampfalltag auf der Ruhr-Sieg-Strecke

67 STREIFLICHT
Politiker und Schlagerstar zum Anfassen

68 ARBEITSWELT
Einmal Norddeich und zurück
Als Heizer auf 012 077 vor D 735 und E 1630

73 **D 735: Reloaded!**
Dampfzugfahrt im Stil des D 735 am 31. Mai 2015 mit Preisausschreiben für 10 Freifahrten

75 KINO
Emma, John und die ahnungslosen Hobby-Eisenbahner

76 **Führerstandsmittfahrten**
Das vielleicht schönste Hobby der Welt (Teil 2)



30



40

20 Olle Ziege? Alle Züge!

Peter Biebelges
Berliner Erinnerungen

24 PORTRÄT

Viermal Dormmüller

Julius und seine Geschwister

30 Heidelberg und sein alter Bahnhof

Eine Stadt voller Schranken

**40 Die „Fliegenden Züge“
der (D)DR**

49 Tabelle: Zugläufe der
DR-Schnelltriebwagen 1949–1985



84

92

82 BAHNOPTIKUM

Zur Schule oder zur Arbeit

84 ESSAY

**P 3802, 4.49 Uhr
ab Wanne**

Unterwegs mit Zügen
des Berufsverkehrs

92 **Unser täglich Dampf**

Leistungsbilanz dampfgeführter
Schmalspurbahnen 2014

96 SALONWAGEN

Empfehlungen aus der Medienwelt

97 NEULICH ...

... erinnerte ich mich an den 17. März 1969

98 IMPRESSUM, FOTOVERMERKE,
VORSCHAU

Drehkreuz des Westens



NEU
€ 12,50

Aktuelle Eisenbahn-Journal-Sonderausgabe über den Bahnknoten Köln. Thematisiert werden u.a. die herausgehobene Bedeutung des Kölner Hauptbahnhofs, die Güter- und Rangierbahnhöfe, die sieben Bahnbetriebswerke der Dampflokzeit, die Hohenzollernbrücke, die Hafenbahnen sowie die Klöckner-Humboldt-Deutz AG, die bis 1970 rund 20.000 Diesellokomotiven fertigte. Mit zahlreichen bislang unveröffentlichten Fotos.

**92 Seiten, Klammerbindung,
über 130 Abbildungen
Best.-Nr. 531501**

**Eisenbahn
JOURNAL**

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



Ein Riesen-Lob für 13 bis dato erschienene BahnEpochen. Nachdem ich die Nummer 1 hier in Aachen beim Hünerebein noch käuflich erworben habe, habe ich stante pede sofort ein Abonnement abgeschlossen. Die **BAHNEpoche** sprudelt die Themen wie ein Brunnen aus allen Epochen der Eisenbahn hervor und ganz selten ist ein Artikel dabei, der mich nicht interessiert. Wenn die „Neue“ mit der Post kommt, ist der restliche Tag gelaufen.

REINER BIMMERMANN (AACHEN)

Bin schon nach dem ersten Durchblättern beim Frühstück von diesem Heft wieder einmal begeistert. UDO PAULITZ (DUISBURG)

Leserbriefe und Kommentare zur **BAHNEpoche**

Bin einmal mehr begeistert, wie emotional und lebendig sich vermeintlich dröge Eisenbahngeschichte vermitteln lässt. Für einen Beitrag wie das Titelthema erweist sich schließlich nun die **BAHNEpoche** als die passende Plattform, allein aufgrund des angemessenen Platzes wegen. Die Idee, die damaligen Fahrplanstrategen zusammenzubringen, ist freilich genial. Gleiches gilt für das Vorwort: ganz wunderbar und einfühlsam geschrieben.

OLAF HAENSCH (WERNIGERODE)

Beim Porträt zum Herrn Otto Pleß ist auf Seite 43 unten ein herrliches Bild mit je einem Autokraft- und einem Post-Bus abgebildet. Ich schwöre Stein und Bein, dass das Bild nicht den Markt der Stadt Ratzeburg, sondern den Markt der Stadt Plön zeigt. ROLF BREHMER (LÜBECK)

Was Sie alles an historischen Schätzen ausgraben, in Zusammenhänge bringen und zu spannenden Geschichten verarbeiten, ist schon erstaunlich. Ein großes Lob dafür. Das Highlight der Nummer 12 ist für mich die Geschichte „Neunzehn Zehn – Auf der halbwegs anständigen Seite“. Hier serviert Hendrik Bloem literarische Kunst auf hohem Niveau, überraschend und anspruchsvoll schon mit der konsequent durchgehaltenen Erzählform

Gesuchtes Foto vom Anhalter aufgetaucht

In seinem Leserbrief (**BAHNEpoche** 12) brachte Dieter Zachow aus Cottbus zum Ausdruck, dass er ein bestimmtes Bild vermisste, „das bisher in keiner der doch zahlreichen AHB-Publikationen gezeigt wurde. Für mich ist dieses Foto der Favorit, da es den Anhalter Bahnhof vor dem Kriege vom Vorfeld aus zeigt: 01 021 (Bw AHB) und eine sächsische 18 (Bw Dresden) mit abfahrtsbereiten Zügen zur Zeit der Leipziger Messe. Das Foto wurde in der *Modellbahn-Welt* vom April 1950 abgedruckt. Ein Bildautor wurde nicht genannt. Das Original-Foto müsste doch in irgendeinem Fundus vorhanden sein ...“



Unterdessen fiel mir besagtes Foto per Zufall in die Hände, als ich Bernd Neddermeyer in seinem Berliner Verlag besuchte. Die hochwertige Aufnahme stammt aus der Sammlung des 2014 verstorbenen Bahn-Journalisten Hans-Joachim Kirsche („Bahnland DDR“), ist auf 1931 datiert und, da auf Karton geklebt und wellig geworden, durch Abrieb etwas beschädigt. Bei der sächsischen Lok handelt es sich um 18 003.

ROBIN GARN

der zweiten Person Singular Imperfekt. Was harmlos und vertraut wie bei K.-E. Maedel mit dem Heizer und seiner Ölkanne beginnt, das verdichtet sich im Laufe der Geschichte zu unerhörter Spannung. Eine solch unaufgeregte, quasi alltägliche Darstellung der damaligen Zeit ist meines Erachtens einen Kulturpreis wert. Überhaupt macht für mich die Zu-

sammenschau von Technik-, Sozial- und Zeitgeschichte das Besondere an der **BAHNEpoche** aus, wobei immer klar ist, dass Autoren im Heute die Geschichte von damals schreiben.

MICHAEL RÖSLER-GOY (PRIEN A. CHIEMSEE)

In Ihrem Beitrag auf den Seiten 30/31 über den Film „Gleisdreieck“ von 1937 haben sich

leider Fehler eingeschlichen. Sie schrieben u.a. „Der U-Bahnhof hatte 1902 bei der Eröffnung der ersten U-Bahnstrecke tatsächlich das Gleisbild eines Dreiecks ... und weiter: „wurde der Bahnhof bis 1913 entschärft und zu einem Umsteigebahnhof verändert.“ Hierzu möchte Sie aufmerksam machen, dass mit der am 18.02.1902 erfolgten Eröff-

nung der ersten Berliner Hoch- und Untergrundbahnstrecken kein U-Bahnhof „Gleisdreieck“ existierte. Es handelte sich um ein im wörtlichen Sinne ausgeführtes und betrieblich auch so genutztes GLEISDREIECK auf gemauerten Viadukten, an dem sich die Linienäste zu den damaligen Endpunkten Stralauer Thor (frühere Schreibweise), Potsdamer Platz und Zoologischer Garten verzweigten (noch 1902 erfolgten Verlängerungen darüber hinaus). Durch unterschiedliche Höhenlagen der Gleise und Überwerfungsbauwerke wurden Kreuzungen auf gleichem Niveau

vermieden. Es galt zur damaligen Zeit als ingenieurtechnische Meisterleistung unter Fachleuten.

Darüber hinaus fand ich den Artikel über den Film „Gleisdreieck“ durchaus lesenswert, so, wie mir Ihre Zeitschrift als bahngeschichtlich Interessiertem auch sonst eine überaus vergnügliche Lektüre ist. Auf die nächsten Ausgaben bin ich deshalb schon sehr gespannt.

MATHIAS WIECZISK (BERLIN)

Ich begleite das, was in der **BAHNEpoche** passiert, mit großer Freude.

FERDINAND VON RÜDEN
(NÜRNBERG)

Beitrag von Peter Falow über Deutschlands älteste Bahnbrücke aus Eisen in **BAHNEpoche** 09

Wolkener Brücke wieder in Betrieb

Nach mehrjähriger Unterbrechung wurden am 6. November 2014 die beiden aufgear-

beiteten Teile der 1850 in Betrieb genommenen und von der Hamburger Firma Meyn gebauten ehemaligen Eisenbahnbrücke über die Nebel eingehängt und feierlich wieder der Bevölkerung übergeben. Nun ist der internationale Radfernweg Berlin – Kopenhagen erneut in ganzer Länge befahrbar. Dank einer eingeschobenen geschweißten Plattform unter die alte Brückenkonstruktion ist es nun möglich, die Fahrradbrücke mit 40 Tonnen zu belasten.

Auf der Strecke blieben leider die den historischen Wert der Brücken ausmachenden aus Guss gefertigten gewaltigen Quertraversen und die Verspannungen. Die im Original belassenen Kreuzgitter-Seitenteile wurden an Stümpfe der Quertraversen als Dekoration seitlich angehängt. Trotz dieser massiven Kastrierung bietet die Brücke dem flüchtigen Betrachter in dieser abgelegenen Gegend einen imposanten Anblick.

PETER FALOW (SCHWERIN)



Neues für Ihre EISENBAHN-BIBLIOTHEK



NEU

Anstrich und Bezeichnung von Trieb- und Reisezugwagen

Der neue „Diener“ stellt die Entwicklung der äußeren Merkmale von Trieb- und Reisezugwagen von der Länderbahnzeit bis hin zur DB AG dar, überwiegend auf Basis amtlicher Unterlagen und anderer Primärquellen. Eigene Kapitel sind z.B. den Bahnpostwagen, Speise- und Schlafwagen, den Eisenbahnen des Saargebiets und Ferien- oder Reisebürofahrzeugen gewidmet. Der ausführliche Anhang stellt alte und neue Farben-Kennzeichnungen gegenüber, bietet einen RAL-Farbnummern-Index und Farblisten zu den jeweiligen Eisenbahnepochen, listet Schriftarten auf und erläutert Anschriften und Bildzeichen auf heutigen DB-Fahrzeugen.

256 Seiten, Format 22,0 x 29,7 cm, Hardcover, mit über 500 Fotos, Zeichnungen und Faksimile-Abbildungen

Best.-Nr. 15088131 | € 39,95

Anstrich und Bezeichnung von Lokomotiven

MIBA-Autor Wolfgang Diener gehört zu den tiefsten Kennern der Entwicklung von Farbgebung und Beschriftung bei Eisenbahnfahrzeugen seit der Länderbahnzeit. In seinem grundlegenden Werk über die Loks deutscher Eisenbahnen von 1871 bis zur DB AG dokumentiert er nach Maßgabe amtlicher Vorschriften und historischer Quellen, Originalfahrzeugbildern und Modellen, Zeichnungen und Faksimileabbildungen deren authentische Farbgebung und Beschriftung. Viele Schilder und Anschriften werden anhand von rekonstruierten Zeichnungen in einheitlicher Form wiedergegeben.

192 Seiten, Format 22,0 x 29,7 cm, Hardcover, mit über 300 Fotos und Zeichnungen

Best.-Nr. 15088127 | € 29,95



MIBA
DIE EISENBAHN IM MODELL

VGB
[VERLAGSGRUPPE BAHN]

Erhältlich im Fach- und Buchhandel oder direkt beim VGB-Bestellservice
Am Fohlenhof 9a · 82256 Fürstenfeldbruck
Tel. 08141/534810 · Fax 08141/53481-100
bestellung@vgbahn.de



Einkaufsmeile zwischen

Einholen gehen“ fällt mir sofort ein, wenn ich das Foto betrachte, das Walter Hollnagel, Fotograf der Bahndirektion Hamburg im April 1956 auf die Platte bannte. Die Eisenbahn kommt hier eigentlich nur am Rande vor, eine 78 und eine 01 sind auf dem Bahndamm hinter dem wuchtigen Wohnblock unterwegs. Doch das täuscht: Die Bahn war bestimmendes Element in diesem Teil der Hansestadt. Wir sind in Altona-Nord, in einem Viertel, von dem Bahnanlagen weite Teile einnahmen: Die Verbindungsbahn Altona – Hauptbahnhof, der Güterbahnhof, das Betriebswerk und der Personenbahnhof lagen hier.

Wohnen fand da statt, wo die Bahn etwas Platz dafür ließ. Wir wohnten dort, auf der anderen Seite des Bahndamms in einem sehr ähnlichen Block. Weil unsere Wohnung im ersten Stock lag, waren wir immer auf Augenhöhe mit der Bahn und auch akustisch war man dabei – die Züge fuhren nur etwa 25 Meter entfernt am Wohnzim-

mer vorbei. Und wenn es schiefging, dann fiel auch schon mal was herunter, direkt vor unsere Fenster. Wie 1954 eine 01 nach einer Flankenfahrt durch eine andere Lok.

Zur Versorgung mit Waren des täglichen Lebens ging man um die Ecke zum Einkaufen, zum Einholen, wie es in Hamburg hieß. Für uns und unsere Nachbarn war „um die Ecke“ ebendieser Wohnblock in der Stresemannstraße. In den fünfziger und sechziger Jahren gab es dort rund ein Dutzend Geschäfte. Auf der gegenüberliegenden Straßenseite, dort wo der Bombenkrieg größere Lücken hinterlassen hatte, lagen weitere Läden, die in den stehengebliebenen Häuserresten untergekommen waren. Gemeinsam war allen Geschäften, dass sie nur so groß waren, wie heute etwa die Abstellhäuschen für Einkaufswagen mittelgroßer Supermärkte. Trotzdem, oder gerade deswegen, waren sie viel mehr als reine Orte zum Einkaufen. Sie waren so etwas wie der analoge Vorläufer heutiger

sozialer Netzwerke. Geschäftsinhaber und Kunden kannten sich, viele schon seit Generationen. So war neben dem Einkauf das Klönen miteinander, der Austausch von Informationen und Meinungen, mindestens genauso wichtig.

Meine Mutter, die fast täglich in dieser überschaubaren Einkaufsmeile unterwegs war, blieb so immer auf dem Laufenden. Und das Angebot an Waren und Dienstleistungen war ziemlich umfassend. Es gab eigentlich alles, was man damals so benötigte zum Leben. Als es noch ohne coffee to go ging, man nicht jedes Jahr ein neues Handy benötigte und es zum Abendbrot anstatt Sushi ein Leberwurstbrot gab: Ein Schuster bot seine Dienste an, ein Schuhhandel und ein Schokoladen- und Kaffee-geschäft. Es gab einen Elektrohandel, eine Drogerie, einen Fettwarenladen (so hieß der damals wirklich!), einen Milchmann, einen Kolonialwarenladen (auch das stand damals so noch an der Ladenscheibe), ei-



Bahndamm und Bundesstraße

nen Kurzwarenladen, einen Friseur und eine Schlachterei. Gegenüber machten ein Grünhöker, ein Fischhändler und ein Zigaretten- und Zeitschriftenladen das Angebot komplett.

Die Menschen, die in den Mietshäusern wohnten und heute noch wohnen, brauchten allerdings von Anfang an starke Nerven, denn mehr Verkehr unmittelbar um die gute Stube herum war und ist kaum möglich. Das galt auch schon Mitte der Fünfziger, wie das Verkehrsgeschehen aus VW-Käfern, DKW Schnellaster, Gutbrod Atlas, Tempo Matador, Mercedes 170, Opel Olympia und Lloyd LP 400 andeutet. Zu sehen ist auch noch die Oberleitung der Straßenbahn, deren Linien 12 und 11 hier bis 1971 bzw. 1975 verkehrten. Dieser Teil der Stresemannstraße ist zugleich der Beginn der B 431, die damals noch bis ganz nach Meldorf in Schleswig-Holstein führte. Für genügend Pkw- und Lkw-Verkehr war also immer gesorgt!

Das gilt auch für den Zugverkehr hinter dem Wohnblock auf dem Bahndamm. Die beiden Loks sind auf der Verbindungsbahn Hamburg-Hauptbahnhof – Hamburg-Altona unterwegs, einem der meistbefahrenen Streckenabschnitte Norddeutschlands überhaupt. Seine Gleise halten noch bis 1962 einen kleinen Abstand zum Wohnblock, es war sogar Platz für Mini-Gärten der Erdgeschossbewohner. Dann kamen noch das Viadukt und ein Tunnelbauwerk für die S-Bahn nach Pinneberg hinzu. Ein Zug der aktuell eingesetzten BR 474 ist auf dem Bild vom Januar 2015 Richtung Altona unterwegs, jetzt ist die Bahn auf Höhe des 2. Stockwerks angekommen!

Dem Wohnblock haben die 59 Jahre, die zwischen den beiden Aufnahmen liegen, deutlich erkennbar zugesetzt, auch wenn ein gnädiger Hausbesitzer die Fassaden der beiden mittleren Häuser hat bunt anstreichen lassen. Tristesse ist heute der vorherrschende Eindruck beim Betrachter. Die Baulücke

neben der Schlachterei, die ein Bombentreffer im 2. Weltkrieg hinterlassen hatte, füllt jetzt ein Gebrauchtwagenhändler mit seinem üppigen Auftritt. Der Autoverkehr hat weiter zugenommen, die Autos sind viel größer geworden. Parken am Straßenrand geht nicht mehr, das kann man nur noch illegal auf dem Fußweg. Die Straßenbahn, die vor 30 Jahren hier verschwand, hätten heute einige Verkehrsplaner und Politiker gern zurück. Beleuchtet wird die Szene nun elektrisch, Gaslaternen haben ausgedient.

Keines der Geschäfte, die hier Mitte der fünfziger Jahre für Leben gesorgt haben, hat den Angriff der Supermarktketten überlebt, die letzten Läden mussten Anfang der achtziger Jahre aufgeben. Einige wurden zu Wohnungen umgestaltet, in anderen kämpfen kleine Agenturen und Gewerbetreibende ums Überleben. Mal eben um die Ecke zum Einholen und Klönen gehen, das ist für die Bewohner der Gegend jedenfalls Geschichte.

GERD RIEHM

Bahnepochale Fotografien – präsentiert von Armin O. Schmolinske

Das Burgfräulein

Für das erste Farbfoto in unserer Rubrik sind wir wieder bei einem Profi gelandet! Helmut Säuberlich war an einem regnerischen Sommertag im Jahre 1957 mit seiner Frau und einer zweiäugigen 6x6-Spiegelreflexkamera in der Eifel unterwegs, als er dieses Bild schoss. Den Tipp für die Örtlichkeit, heute heißt das neudeutsch Location, hatte er von Carl Bellingrodt bekommen. Daraufhin fuhr Säuberlich die Strecke ab, und da alte Burgen ihn schon immer, auch unabhängig von der Eisenbahn, interessiert hatten, entschied er sich für dieses Motiv. Ganz im Gegensatz zu Fotografen vor ihm und nach ihm, die die Löwenburg als Hintergrund nutzten, hat er das Ganze umgedreht und aus der Burgruine heraus fotografiert. Ohne Taschentuch, dafür mit einem Regenschirm, erwartet unser Burgfräulein den feurigen, Dampf ausstoßenden Drachen namens Gezehn oberhalb von Monreal.

Die preußische G 10 (57¹⁰), mit ihrem Güterzug unterwegs auf der Eifelquerbahn von Daun kommend, ist dabei, in Kürze in den 185 Meter langen Monreal-Tunnel einzufahren, um knapp zehn Kilometer später ihr Heimatbahnbetriebswerk Mayen-Ost zu passieren.

Der heute fast 92-jährige Fotograf nutzte zu der Zeit eine IKOFLEX von Zeiss Ikon aus West-Berlin. Der Kostenpunkt dieser Rollfilmkamera lag bei Foto Porst damals bei 260 DM – einem knappen Durchschnittsmonatsgehalt. Die geringe Winkelgeschwindigkeit des langsam in die letzte Steigung vor Mayen einlaufenden Zuges erlaubte dem Fotografen eine relativ geschlossene Blende, um Frau und Zug halbwegs scharf abbilden zu können. Dadurch kam die „kürzeste“ Verschlusszeit der Kamera von 1/300 Sekunde, die auch gut und gerne nach DIN-Norm nur 'ne 1/220 Sekunde sein konnte, garantiert nicht zum Einsatz, sondern zugunsten der größeren Schärfentiefe wurde mit einer längeren Belichtungszeit gearbeitet. Doch genug der lok-, strecken- und kamertechnischen Auslassungen. Jetzt zur Aufnahme selbst.

Zum Gelingen dieses Bildes hat nicht nur das Können des Bundesbahnfotografen erheblich beigetragen, sondern auch die Wetterlage, und hier kommt der Regenschirm ins Spiel. Bekanntermaßen wird der kondensierende Dampf im Sommer nur bei hoher Luftfeuchtigkeit sichtbar, sprich, bei Regen oder kurz nach dem Regen. Und die Dampfbildung ist natürlich auch abhängig von der Fahrtrichtung des Zuges – wie hier eben bergauf!

Durch diesen speziellen Blick führt Säuberlich hier beide Teile des Bildes, die Burg und den Zug, geschickt zusammen, eigentlich wie ein Bild im Bild! Dabei kommt ihm der bedeckte Himmel sehr zugute, weil es dadurch keinen zu hohen Kontrast zwischen Vordergrund und Hintergrund gibt, wie es bei Sonnenschein der Fall gewesen wäre. Viele mir bekannte Bilder dieses Streckenabschnittes zeigen den bergabwärts fahrenden Zug, bei Dampffloks natürlich mit geschlossenem Regler, mit der Burg im Hintergrund. Durch den großen Abstand zwischen Strecke und Burg entsteht ein eher zweigeteiltes Bild.

Säuberlich hat bei seinem Motiv vieles im Voraus bedacht! Zum Ersten hat er einen sehr erhöhten Standpunkt eingenommen, um die Lok so nah wie möglich an die Burg fahren zu lassen, bevor er abdrücken musste. Nicht einfach, wenn man weiß, dass man selbst als großgewachsene Person bei dem für zweiäugige Spiegelreflexkameras üblichen Lichtschachtsucher mindestens einen halben Meter an Augenhöhe verloren hat. Weiterhin hat er seine Frau optimal und in eleganter Körperhaltung platziert und ihr garantiert auch gesagt, wie sie den Kopf halten soll. Denn wenn sie direkt zum Zug geschaut hätte, würde man ihr Gesicht nicht mehr im leichten Profil sehen. Ob das geniale farbliche Outfit seiner Frau geplant war oder sie immer so schick auf Burgen zu wandern pflegte – siehe auch die farblich zur Tasche abgestimmten „High Heels“ – ist nicht überliefert. Sehr dezent der auf die Farbe des Mauerwerkes abgestimmte, erst auf den zweiten Blick sichtbare Regenschirm.

Hatten wir in der letzten Ausgabe der **BAHN**Epoche noch die klassische Zentralperspektive, um Tiefe zu erzeugen, wird hier par excellence die Bild-im-Bild-Darstellung genutzt, um mittels eines Rahmens im Bild den Blick auf das Hauptmotiv zu fokussieren. Die dritte Dimension wird ganz nach dem Motto „Vordergrund macht Bild gesund!“ erzeugt. Bedingt durch diesen Bildaufbau gibt es keinen Mittelgrund, was diesem Meisterwerk der Eisenbahnfotografie auch keinen Abbruch tut.

Noch ein paar Worte zum Lichtbildner und seiner Filmmutzung: Helmut Säuberlich hatte sich nach dem 2. Weltkrieg gegen ein weiteres Studium entschieden und bei der Eisenbahndirektion Wuppertal als Lehrling in der Lichtbildstelle begonnen – was daraus schon nach zehn Jahren geworden ist, sehen Sie auf unserem Bild.

Allerdings, hier zitiere ich den Fotografen: „Für Aufnahmen von Zügen in schöner Landschaft blieb jedoch normalerweise nur wenig Zeit übrig, und so entstanden die meisten Bilder dieser Art am Rande eines Auftrages oder in meiner Freizeit.“ Und in seiner Freizeit und auf eigene Kosten bildete er sich in der Entwicklung von Farbnegativ- und Farbpositivfilmen weiter! Entstanden ist unser 6x6-Dia auf Filmmaterial der Firma ANSCO, bis zur Enteignung im 2. Weltkrieg eine amerikanische Tochter von Agfa. Die normale Empfindlichkeit des Filmes von 18 DIN (50 ISO) wurde auf 23 DIN (160 ISO) gepusht – wie man zur analogen Zeit sagte. Interessanterweise erkennt man an diesem Farbbild noch sehr gut den S/W-Fotografen, da unser Bild auch in S/W, natürlich mit aufgeschraubtem Grünfilter, sehr gut gewirkt hätte.

Farbfotografie hieß damals: dezente, möglichst natürliche Farben, was nicht immer einfach war, und keine Erstellung von Buntfotos, wie sie heute in der digitalen Zeit gerne mittels HDR, Sättigungsregler und vielen anderen Softwaretricks üblich sind. Leider scheinen sich inzwischen die allgemeinen Sehgewohnheiten daran angepasst zu haben, denn wenn man heute so ins Internet, diverse Zeitschriften und Bücher schaut, werden von diesen Medien sehr gerne die Buntfotoerwartungen der Verbraucher erfüllt.