26 Frühjahr 2018

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

Bahnsteigleben!

Aufbruch und Alltag zwischen den Zügen

Vom Student zum Werkdirektor im Osten

Weg als aufrechter Christ

Tunnelaufschlitzung bei Köln 1954/55

Bau über dem rollenden Rad

Unfall auf 012 066 vor Papenburg (Ems)

Führerstand in Flammen

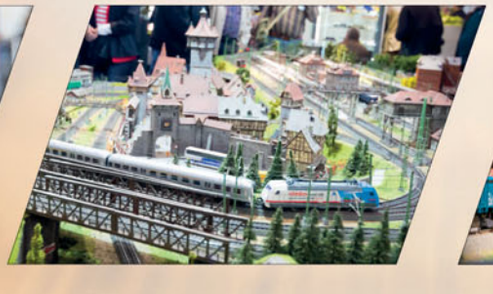
4 192445 512005 26

FASZINATION MODELLBAHN

Internationale Messe für Modelleisenbahnen, Specials & Zubehör

9.–11. März 2018

MESSE SINSHEIM



Öffnungszeiten: Freitag – Sonntag: 9.00 – 17.00 Uhr

Neuheiten des Jahres, erstmals öffentlich präsentiert! · Internationaler Treffpunkt der Modellbahner · Spezialisten vor Ort · Liebe zum Detail · Nostalgie und Moderne · Begeisterte Familien · Leuchtende Kinderaugen · Extravagante Modellbahn-Anlagen · Alle Spuren · Alle Größen · **Herzlich Willkommen.**

www.faszination-modellbahn.com

facebook.com/FaszinationModellbahn youtu.be/fDf3K2Bt1yY

VERANSTALTER: Messe Sinsheim GmbH · Neulandstraße 27 · D-74889 Sinsheim
T +49 (0)7261 689-0 · F +49 (0)7261 689-220 · modellbahn@messe-sinsheim.de · www.messe-sinsheim.de

MESSE SINSHEIM
IHR VERANSTALTUNGSPARTNER

Liebe Leser!

Sobald Sie diese Ausgabe druckfrisch in Ihren Händen halten, werden wir Mitteleuropäer den gefühlt dunkelsten und feuchtesten Winter des letzten halben Jahrhunderts fast überwunden haben und uns hoffentlich am Sonnenschein bis in die frühen Abendstunden erfreuen können. Eine Art Tag- und Nacht-Gleiche der Geschichte hat sich indessen besonders für uns Deutsche ergeben: Die Mauer ist nun länger weg als es sie gegeben hat.

Diese Konstellation dient der Vermessung unseres Zeitgefühls. Zum einen wird die Erinnerung an die Nachkriegszeit mehr und mehr der Geschichte übergeben, zum anderen der Mauerfall als Start einer Lebensbeschleunigung erlebt, die bis heute anhält. Sich mit der deutsch-deutschen Eisenbahngeschichte zu beschäftigen und dabei das getrennt wie gemeinsam Geleistete mit Respekt hervorzuheben, das ist in den Genen der **BAHN***Epoche* verankert. Dieses Magazin hat ein Gespür für Vergänglichkeit und Beständiges auf seine Dampffahnen geschrieben – selbst wenn es sich nur um eine „lange, flache und banale Immobilie für die Mobilien der eisernen Bahn“ handelt: Richtig, der Bahnsteig! „Er ist ein Sprungbrett zwischen Heimat und Ferne“, meint Joachim Seyferth, „und im wahrsten Sinne des Wortes ein zugiger Ort. Mal gähnend leer, mal schwarz vor Leuten, mal trostlos und immer Theater.“ Diese Gedanken, und die passenden Fotografien dazu, legen wir wie einen roten Teppich für Sie in unserer Titelgeschichte aus!

Seitdem es das Verkehrsmittel Eisenbahn gibt, steht eine Bahnsteigkante, die Schwelle zum Abfahren, sinnbildlich auch für Hoffnung auf neue Horizonte und Chancen. Gewissermaßen stehen wir Menschen doch alle an einer Bahnsteigkante. Ortswechsel? Hm, wenn es sein muss. Aber wo ankommen? Hoffentlich nicht auf einem der vielen tausend auf grausame Weise geschliffenen Haltestellen und Kleinstadtbahnhöfen von Station & Service der DB AG: Örtlichkeiten, an denen einem beim Aussteigen weder individuelle Lebensart noch anheimelndes Willkommensgefühl entgegenweht, sondern brutale Kälte, die nur einen Gedanken nahelegt – Flucht! Das möchten wir Ihnen nur in einer homöopathischen Dosis zumuten.

Eine Zeitenwende für sich, zumindest für Eisenbahner wie für Eisenbahnfreunde, stellt die mit der Bahnreform gegründete Deutsche Bahn AG dar. Sie ist nicht erst seit dem letzten Sturm mit reichlich Gegenwind unterwegs, dass allenthalben der Wunsch nach einer Reform der Reform wächst. Selten werden kritische Fragen an Mitglieder des Bahnvorstands reflektierend beantwortet. Die Mühen der Ebene, das Knirschen im Alltagsgetriebe ist nicht ihr Fachgebiet. Als Spitzenmanager verfügen sie über einen Mitarbeiterstab, der jeden exakt auf Interviews vorbereitet oder neuralgische Ansinnen weichspült bis vermeidet. Anders Ingulf Leuschel, der vor seiner Pensionierung 2016 über zehn Jahre im Zirkel um den Vorstand und die Vorstandsvorsitzenden der DB arbeitete, und über dessen 50-jährige Laufbahn bei der Staatsbahn vor kurzem ein Buch mit dem Titel „Haltepunkte“ erschienen ist. Von der Pike auf Eisenbahner, nimmt Leuschel im Interview auch Stellung zu aktuellen Diskussionspunkten – zu lesen ab Seite 76.

Im vergangenem Heft druckten wir bis dato unbekannte Fotografien aus den späten zwanziger Jahren, die ein Student von Lokomotiven und Reisezügen in Berlin und München geschossen hat. Nun stellen wir Ihnen dazu den Mann und seine ebenso außergewöhnliche Karriere bei der Eisenbahn vor: Karl-Otto Petersens epochenübergreifende wie hinreißende Biografie werden wir in dieser und der folgenden Ausgabe ausbreiten. Wir zeigen einzigartige Originaldokumente, die im Familienbesitz erhaltengeblieben sind. Petersens beruflicher Werdegang nimmt im Nationalsozialismus Fahrt auf. Aber anders als damals üblich. Anstatt der NSDAP trat er 1934 der Bekennenden Kirche bei; in der Berliner Nachbargemeinde von Pastor Niemöller. Welche Verlockungen und Fallstricke Petersen als aufrechter Christ fortan mied und dennoch beruflich aufstieg, schildert Wilfried Kohlmeier ab Seite 30.

Fritz Wolffs niedergeschriebene Episoden aus seiner eigenen Heizerzeit machen Vergangenes wieder lebendig. Das klingt einfacher als es ist. Seine Suche nach Angehörigen und Nachfahren seines unvergessenen Ottberger Lokführers Fritz Raulfs – er spielt in dieser **BAHN***Epoche* eine Rolle – glich einem Puzzlespiel. Wolff fasst es folgendermaßen zusammen: „Das Telefonbuch brachte eine Frau Henriette Raulfs zum Vorschein. Anrufe schlugen aber fehl. Die Nachfrage bei einer ‚Ur-Einwohnerin‘ brachte kein ermutigendes Ergebnis: Henriette Raulfs sei zwar die Ehefrau von Fritz Raulfs gewesen, aber schon vor vielen Jahren verstorben. Jetzt würde unter der angegebenen Anschrift eine Familie Weber wohnen. Noch am selben Abend kam ich an der Theke des (heute) einzigen Gasthofs mit einem anderen ‚Ur-Einwohner‘ ins Gespräch, der mir eröffnete, dass die Familie Weber sehr wohl etwas mit der Familie Raulfs zu tun habe: Es handele sich um den Großneffen von Fritz Raulfs sowie dessen Frau und dessen Kinder. Am nächsten Morgen drücke ich auf die Haustürklingel der Familie Weber. Ich werde ungemein freundlich empfangen. Wenige Tage später meldet sich der (bei Braunschweig lebende) Sohn von Fritz Raulfs und wir verabreden uns zu einem Treffen. Dabei übergibt er ein Bild meines ehemaligen Lokführers, das hier in diesem Heft auf Seite 74 zu finden ist.“ Und das alles nur für ein Porträtfoto.

So sind wir.

Bleiben Sie dran. Herzlich Ihr

Verwunschen. Als Martin Stertz, Thomas Bentien, Konrad Koschinski und Robin Garn das Bahnsteigende von Berlin-Reinickendorf besuchten, befand es sich im Dornröschenschlaf (16.5.82). Erst die Deutsche Einheit küsste es wach.

Vertraut. Ingulf Leuschel, im großen Bahnhof seiner Heimatstadt Hamburg, mit dem Buch „Haltepunkte“ über seine 50 Dienstjahre.

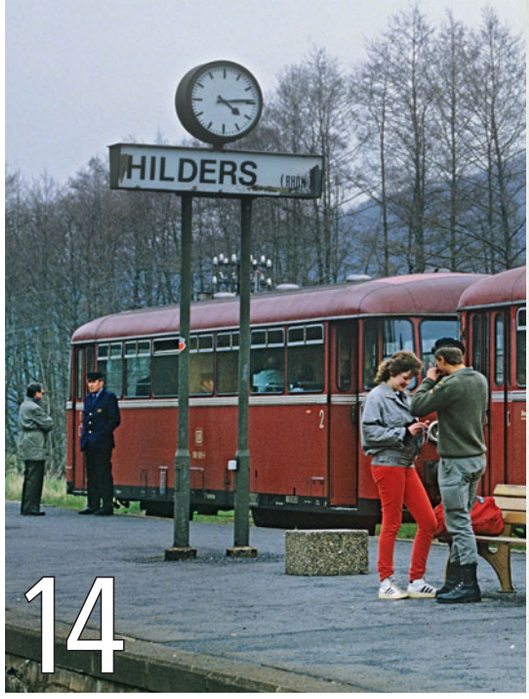
Verzückt ist Wolfgang Matussek, der im Novemberregen einen Kaffee von Fahrdienstleiterin Jana bekommt.

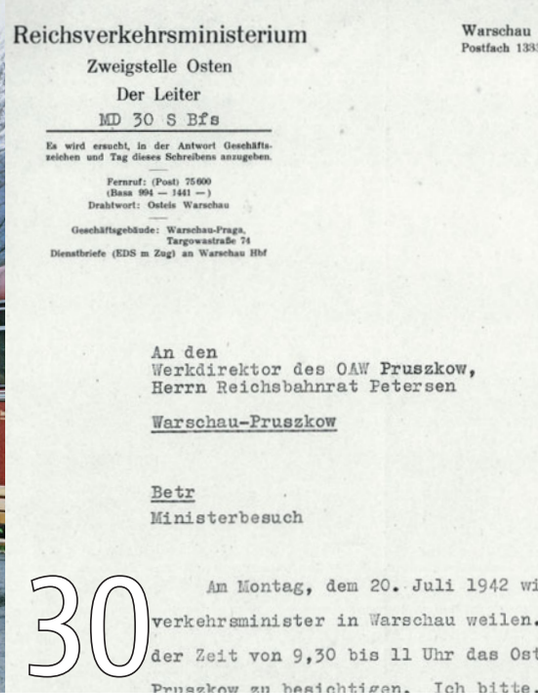
TITELFOTOS: ROBIN FELL/EISENBAHNSTIFTUNG; SAMMLUNG FAMILIE PETERSEN, FISCHER/EISENBAHNSTIFTUNG, WOLFGANG STAIGER
FOTOS SEITE 3: MARTIN STERTZ, ROBIN GARN, WOLFGANG MATUSSEK

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

Ausgabe 26 Frühjahr 2018

München Hauptbahnhof. Auf Gleis 21 hat eine zweidomige Wannentender-P8 ihren Zug rückwärts in die noch in Bau befindliche Haupthalle gebracht. Reisende umringen den Stand eines Zeitschriftenhändlers. Die Schlagzeilen der Tagespresse handeln von der Todesstrafe und der verweigerten Einreise für die „Sowjet-Elf". Pralles Bahnsteigleben am 25. August 1957.




Reichsverkehrsministerium
Zweigstelle Osten
Der Leiter
MD 30 S Bfs

Es wird ersucht, in der Antwort Geschäftszeichen und Tag dieses Schreibens anzugeben.

Fernruf: (Post) 75 600
(Basa 994 — 1441 —)
Drahtwort: Osteis Warschau

Geschäftsgebäude: Warschau-Praga, Targowastraße 74
Dienstbriefe (EDS m Zug) an Warschau Hbf

Warschau
Postfach 133

An den
Werkdirektor des OAW Pruszkow,
Herrn Reichsbahnrat Petersen

Warschau-Pruszkow

Betr
Ministerbesuch

An Montag, dem 20. Juli 1942 wi
verkehrsminister in Warschau weilen.
der Zeit von 9,30 bis 11 Uhr das Ost
Pruszkow zu besichtigen. Ich bitte
30

3 WILLKOMMEN

4 FAHRPLAN

6 BAHNPOST

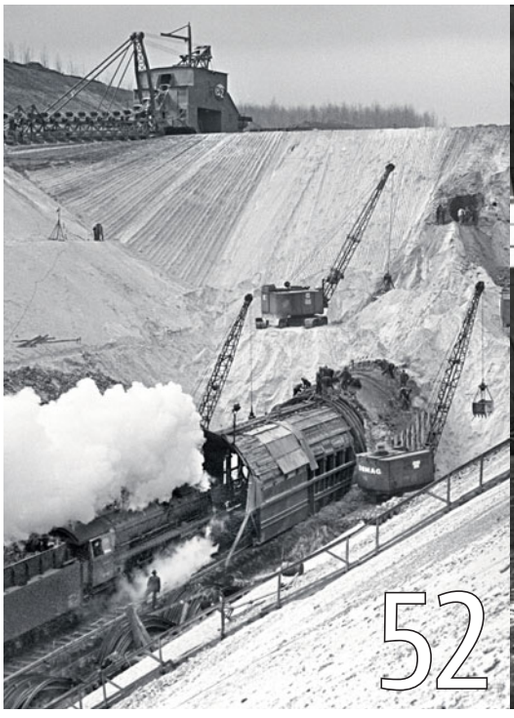
8 Ein Brief der Behördenbahn

10 ZEITMASCHINE
Burg (bei Magdeburg): 01⁵-Abdankung auf der 700er

12 MEISTERWERK
Schärfe ist nicht alles

14 TITEL
Bahnsteigleben
Aufbruch und Alltag zwischen den Zügen

28 BAHNOPTIKUM
Oberhof unten durch



50 KINO
Berlin-Express

52 Aachen – Köln (1954/55)
Tunnelaufschlitzung über dem rollenden Rad

60 ROLLBAHN
01 1052: Zerstörung und Wiederauferstehung einer Rollbahnlok

68 ARBEITSWELT
Mann im Feuer
Ursachen und Folgen des Führerstandbrandes auf 012 066

73 ARBEITSWELT
Nee, so fahr' ich nicht weiter ...

76 INTERVIEW
50 Jahre Eisenbahner und ein bisschen weise
Ingulf Leuschel (70) über seine vielseitige Karriere von 1966 bis 2016

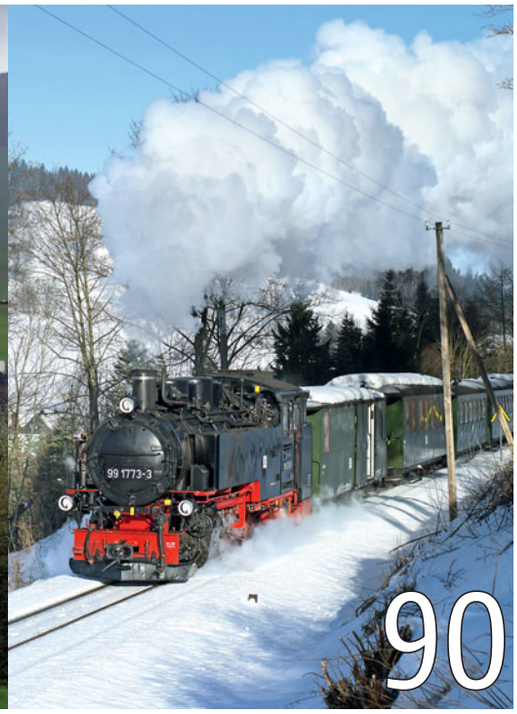
FOTOS: STEFAN PFÜTZE, SAMMLUNG FAMILIE PETERSEN; BD KÖLN/SLG. INGO HÜTTER, WOLFGANG STAIGER, H. FÖRST/SLG. INGULF LEUSCHEL

29 STREIFLICHT
Sonderzug nach Istrien – Ulbricht fährt nach Jugoslawien

30 PORTRÄT
Karl Otto Petersen
Der Karriereweg eines aufrechten Christen (I)

38 DAS BESONDERE BILD
Der glücklose Gigant

40 STADTRUNDFAHRT
Dienst an der Heimatfront
Meine Mutter als Schaffnerin auf der Linie 21 der Nürnberg-Fürther Straßenbahn



82 SEHNSUCHTSORT
Tschechische Staatsbahn
Geschätzt, gepflegt – und herrlich weiblich

90 DAMPFEISENBAHN
Unser täglich Dampf 2017
Leistungsbilanz deutscher Schmalspurbahnen

94 NAH DRAN
Großer Mann, was nun? Frau am Zug.

96 SALONWAGEN
Empfehlungen aus der Medienwelt

97 NEULICH . . .
. . . kam ein Teil von ihr zu mir

98 VORSCHAU, IMPRESSUM

99 ZUGSCHLUSS-LATERNE

FOTOS: STADTARCHIV FÜRTH, SAMMLUNG LUTZ JORDAN; WOLFGANG MATUSSEK, STEFAN LOHR

SCHLAGADER DES GÜTERVERKEHRS

Obwohl sie zwei Rampenabschnitte aufweist, auf denen auch nach dem Ende der Dampfepoche im Jahr 1965 schwere Güterzüge die Unterstützung einer Schublok benötigten, entwickelte sich die Bahnlinie Hagen – Siegen – Gießen schon früh zu einer Schlagader des Güterverkehrs. Im Güterverkehr dominierten bis 1965 die „Jumbos" der Baureihe 44, während vor Reisezügen eine große Loktypen-Vielfalt herrschte – u.a. mit Maschinen der Baureihen 01, 01.10, 03.10, 23, 38, 39, 41 und 50. Ausführliche Kapitel berichten über die Bahnbetriebswerke entlang der Ruhr-Sieg- und der Dillstrecke sowie über die vielen Zweigstrecken, von der legendären schmalspurigen Kreis Altenaer Eisenbahn bis hin zur Nebenbahn Dillenburg – Wallau, die einst einen Zahnstangenabschnitt aufwies.

92 Seiten, DIN-A4-Format, Klammerheftung, mehr als 140 historische und aktuelle Fotos
Best.-Nr. 531801 | € 12,50

VGB [VERLAGSGRUPPE BAHN]
Eisenbahn JOURNAL
www.facebook.de/vgbahn

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

BAHN*Epoche*-Titel 01 bis 25

Mit Freude haben wir in Heft 25 gesehen, was Ihr Magazin fast 90 Jahre später aus dem kleinen Fotoalbum meines Großvaters Karl-Otto Petersen gezaubert hat: Ein Fotobericht vom Feinsten! Meinen Sohn Sebastian (14) und meine Ehefrau Sylvia waren von dem Petersen-Artikel ganz gefesselt. Auch unser Onkel ... in Pilsen wird sich über den Bericht freuen, der dort gerade an seinem dritten Eisenbahnbuch schreibt. Wir wünschen den Lesern und Mitarbeitern der **BAHN*Epoche*** noch ein gutes 2018!

Dres. Christian und Sylvia Koeppe (Hofheim/Taunus)

Der Vorteil der BahnEpoche ist ja, dass nicht nur die Lokomotive gesehen wird, sondern auch das bahnlebendige und gesellschaftliche Drumherum.

Jürgen Hagemann (Halstenbek)

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

Wie immer wartete ich mit Hochspannung auf die facettenreiche neue **BAHN*Epoche***. Dieses Mal klar verständlich: als Ex-Lokführer des Bw Saalfeld hatte mich die Geschichte von Kollege Köllner, wie er mit dem E 802 Ende 1978 in die Schneekatastrophe fuhr, am meisten gefesselt. Im Grunde genommen steckte ich, etwas zeitversetzt, ebenfalls voll im damaligen Winterschlamassel. Meine Schicht auf 01 0522 Silvester/Neujahr 1978/79 von 23.45 – 11.15 Uhr wurde zu Makulatur. Ich kam von Pößneck nicht nach Saalfeld. Der Busfahrer weigerte sich vehement in Bewegung zu setzen und das mit Recht. So kämpfte ich mich über verschneite glatte Wege von der Bushaltestelle in das neue Jahr hoch zum Bahnhof, in der Hoffnung, mit dem „Lumpensammler" P 8029 ab Pößneck 0.47 Uhr nach Saalfeld zu kommen. Im Bahnhof empfing mich erst einmal eine lebenserweckende Wärme drinnen beim Fahrdienstleiter.

Gesundes Neues wünschend wurde mir gleich ein Kaffee gereicht. Über die Sprechanlage sowie ständige Telefonate kam mir das ganze Unheil draußen in der Natur zu Ohren. Alles außer Rand und Band. Irgendwann kam dann P 8029, sodass ich 1.30 Uhr winterfest gekleidet in der Lokleitung stand. Nun wurde es ernst. Wir rotieren um die Lok schnell wieder einsatzfähig zu bekommen. Unser Planzug P 4000 Abfahrt 5.26 Uhr nach Camburg bespannten wir so, wie das Wagenmaterial zur Verfügung stand.

Zurück hatten wir den P 3003 ebenfalls weit außer Fahrplan, aber noch zu verkraften. Der Hammer fiel bei mir 13.30 Uhr. Anschließend versuchte ich ungewaschen irgendwie so schnell wie möglich nach Hause zu kommen. Froh, endlich wieder daheim zu sein, kam der Knaller, wie bei Bernd Köllner auch: Kein Strom im Neubaugebiet wie in der ganzen Stadt! Ralf Göhl (Marburg)

Großartig Knipping mit der DDR-Geschichte. Ohne Häme, ohne falschen Zungenschlag. So muss (Eisenbahn-) Geschichte geschrieben werden. Und es ist unsere eigene, gemeinsame! Auf einem Foto auch unser S-Bahn-Idol Kittlaus. Es ist alles richtig, was Sie drucken. Und doch so ungewöhnlich für eine Publikation, die vermeintlich Eisenbahnfreunde-Sentimentalitäten bedient. Hier kann man wirklich jeden Satz zweimal lesen. Und hinter jedem steht das wahre Erleben. Deswegen ist die 01^5-Geschichte vom 31.12.78 so stark. Null Nostalgie. Und wie unterschiedlich und von woher sich das speist, was unsere Bindung an die Eisenbahn ausmacht; Familiengeschichte, Pennälerhobby, Technikfaszination, Abenteuerlust … schließlich der Dampf.

Klaus Honold (Darmstadt)

Passend zum Winterwetter draußen habe ich die neue **BAHN*Epoche*** an diesem Wochenende gelesen und es war wieder mal ein Vergnügen. Gut gefallen hat mir der Essay „Erinnerungen an die Zukunft". Es ist für unser Hobby bei aller Kritik an manchen Zuständen bei der Bahn heute wichtig, nicht nur nach hinten zu schauen. „Panta rei" – alles fließt, das wussten schon die alten Griechen. Dies ist in vielen Bereichen der Gesellschaft so und damit natürlich auch bei der Eisenbahn. Deren Umfeld hat sich in den letzten 20 Jahren aus vielerlei Gründen rasant verändert und es müssen Antworten auf diese Herausforderungen gegeben werden, das sich nach Gestern ausrichten und Jammern nutzt in meinen Augen wenig.

Werner Reckert (Nordwalde)

Die Bahntafel, die wir im Tempelhofer Südgelände dank Ihrer Unterstützung mit schönen Fotos erstellen konnten, wurde inzwischen gegenüber der Lok 50 3707 aufgestellt und erfreut sich großer Beliebtheit, wie hier am 1. Adventswochenende anlässlich des kleinen Weihnachtsmarkts.

Im Auftrag
Katrin Heinze (Sen UVK, Berlin)

Nachlösekarte

Korrespondenz zur **BAHN***Epoche* 25

Sehr geehrter Herr Bloem,
mit Interesse habe ich Ihren Artikel über die Baureihe 23 gelesen. Ich erinnere mich an diese Dampflokomotive, die in späteren Jahren auch in meiner Kasseler Heimat zu sehen war. Allerdings eher selten. Nun haben sich beim Lesen Ihres Artikels zwei Fragen aufgetan, die ich Ihnen vortragen möchte und für die ich gern Antworten hätte:
Wenn die ersten Exemplare der Baureihe 23 schon 1950 ausgeliefert wurden, dann sind Idee und Entwicklung bestimmt schon vor 1945 bei der „alten" Reichsbahn entstanden, kamen aber wegen des Kriegsendes nicht mehr zur Ausführung. An anderer Stelle habe ich gelesen, dass auch die DDR-Reichsbahn etwa zur gleichen Zeit eine Neuentwicklung der 23 hatte. Deshalb vermute ich, dass beide 23er des gleichen Ursprungs sind, also schon aus der gemeinsamen Reichsbahn stammen.
Wie ähnlich sind sich denn die beiden „23er" gewesen? Gibt es dazu Informationen?

Klaus Oskar Ruppel
(Cremlingen)

Sehr geehrter Herr Ruppel,
Über Ihr Interesse an meinem „Nahdran"-Essay betreffend die 23 der DB habe ich mich gefreut. Gerne komme ich Ihren Fragen nach.
Tatsächlich haben die Neubauloks 23 DB und 23^{10} DR in der 23 der alten DR (also den beiden 1941 in Dienst gestellten 23 001 und 002) sozusagen ihre Wurzeln; die beiden deutschen Bahnverwaltungen in West und Ost standen ja prinzipiell wie schon die alte DR vor der Notwendigkeit, eine Nachfolgerin für die in die Jahre gekommene P 8 zu schaffen.
Beim Kessel hat man dann allerdings in West wie in Ost gänzlich neue Wege beschritten und insbesondere, bei konsequenter Anwendung der Schweißtechnik, die Strahlungsheizfläche (Heizfläche der Feuerbüchse) vergrößert und die Berührungsheizfläche (Heizfläche der Rauch- und Heizrohre) verkleinert. Das geschah durch Einbau einer sogenannten Verbrennungskammer, die sich an Rostfläche und Feuerschirm nach vorn (in den Langkessel hinein) anschließt.
Dabei bestehen zwischen der westdeutschen und der ostdeutschen 23 (23 und 23^{10}) insofern Unterschiede, als dass die Rostfläche der ostdeutschen 23 größer ist als die der westdeutschen, was zur Folge hat, dass die ostdeutsche Maschine unempfindlicher gegen Kohle minderer Qualität ist als ihre westdeutsche Schwester (die eine sehr überlegte Feuerführung seitens des Heizers erfordert und auf Fehler in der Feuerführung sensibel reagiert).
Ein weiterer Unterschied zwischen „West und Ost" ist, dass die westdeutsche Maschine einen veränderlichen Achsdruck der angetriebenen Achsen (von 17 auf 19 t) hat, während die ostdeutsche Maschine über diese Möglichkeit nicht verfügt.
Äußerlich haben beide Varianten bekanntlich nur geringe Ähnlichkeit, technisch aber liegen keine Welten zwischen ihnen. Und beide können für sich in Anspruch nehmen, Hervorragendes geleistet zu haben.

Ich hoffe Ihnen auseichend Antwort gegeben zu haben und verbleibe mit besten Grüßen

Hendrik Bloem

NEU

IMPOSANTE BERLINER BAHNHOFSIKONE

Im Jahr 2017 jähren sich zwischen Berlin-Ostbahnhof und Berlin-Ostkreuz zahlreiche Eisenbahnjubiläen: 175 Jahre Ostbahnhof, 150 Jahre Ostbahn und RAW Warschauer Straße sowie 135 Jahre Ostkreuz. Parallel zur schrittweisen Wiederinbetriebnahme des Bahnhofs Berlin-Ostkreuz nach mehr als einem Jahrzehnt des Umbaus erscheint ein opulentes Werk.
Das Buch zeigt viele meistens unveröffentlichte historische Bilder und Karten zum Eisenbahnknoten Ostkreuz und den damit verbundenen Nachbarbahnhöfen. Es dokumentiert anhand von seltenen Fotos, Luftbildern, Plänen und Karten sowie mit fundierten Texten und erläuternden Bildunterschriften die Eisenbahngeschichte und Stadtentwicklung in diesem Teil des Berliner Ostens. Ein Highlight: Luftbilder von 1928 bis 2016 sowie ein Gleisplan von 1942 (Extradruck als Beilage).
Der Autor Sven Heinemann ist Mitglied des Abgeordnetenhauses von Berlin und begleitet den Umbau und die Sanierung des Ostkreuzes schon viele Jahre. Zusammen mit Co-Autor Burkhard Wollny entstand die Idee, dem legendären Ostkreuz dieses einmalige Werk zu widmen.

272 Seiten im Format 29,0 x 23,8 cm, Hardcover-Einband mit Schutzumschlag, ca. 600 Farb- und Schwarzweißfotos, Streckenkarten, Pläne und Faksimile

Erscheint im Frühjahr 2018
€ 39,95 | Best.-Nr. 581731

VGB

Erhältlich im Fach- und Buchhandel oder direkt: VGB-Bestellservice, Am Fohlenhof 9a, 82256 Fürstenfeldbruck Tel. 08141/534810 oder per Fax 08141/53481100 oder unter www.vgbahn.info (bestellung@vgbahn.de)

Nachlösekarte Ergänzung zur **BAHN***Epoche* 24

Zum bevorstehenden Ende des Dampfloeinsatzes bei der DB im Herbst 1977

Ein Brief der Behördenbahn

Letzte Spekulationen, das von der Bundesbahn festgelegte Dampf-Ende würde sich irgendwie verzögern, schwanden im Sommer 1977 rapide dahin. Ja, ein Hauch von Wehmut hatte viele von uns Dampflokfreunden ergriffen, ließ doch die DB in all ihren Verlautbarungen keinen Zweifel an der Umsetzung ihres Entschlusses aufkommen. Schon im August 1971 titelte *Rad und Schiene*, die DB-eigene „Zeitschrift für alle Freunde(!) der Eisenbahn“: „Ab 1975 ‚Nichtraucher‘“. Stolz verwies man auf 150 000 Tonnen weniger Ruß als zehn Jahre zuvor und gewärtigte ein Absinken auf Null vier Jahre später. Das 1975er Ziel war zu unserer Freude zwar nicht realisierbar, aber irgendwann geht jede Frist unerbittlich zu Ende.

Ohne einen Sinneswandel der Bahn ernsthaft in Betracht zu ziehen, plädierte ich im Juni 1977 in einem Schreiben an die DB-Hauptverwaltung gleichwohl für eine Verlängerung des Dampfbetriebes auf seinen letzten Strecken oder wenigstens für den Einsatz einzelner Dampflokomotiven über das avisierte Ende hinaus. Was man sich halt so wünscht, wenn man jenseits ökonomischer und betrieblicher Notwendigkeiten einer Staatsbahn zuvörderst seine Liebhaberei gefährdet sieht …

Die Antwort der Hauptverwaltung erstaunt mich noch 40 Jahre danach. Nicht wegen der ablehnenden DB-Position, die sich erwartungsgemäß als rundweg nachvollziehbar und stichhaltig offenbarte. Vielmehr beeindruckt das geduldige Bemühen, einen Dampflokfreund faktenorientiert von der Mammutaufgabe Strukturwandel zu überzeugen und vielleicht sein Verständnis – wenn schon keinen Beifall – dafür zu finden. Nicht minder überrascht die Ausführlichkeit. Heutzutage hätte wohl ein Call-Center den „Kundendialog“ geführt – wenn überhaupt. Gediegene Formulierungen, eine schlüssige Argumentationskette, kurzum ein höchst seriöser und kultivierter Stil lösen zeitlose Lesefreude aus und bekunden überzeugend den Standpunkt einer heute wider besseres Wissen geschmähten Behördenbahn, deren Verschwinden ich jedenfalls bedauere. *SIEGFRIED WANNER*

DOKUMENT: SAMMLUNG WANNER, FOTO: WOLFGANG STAIGER

DEUTSCHE BUNDESBAHN
HAUPTVERWALTUNG

6000 FRANKFURT(M) 1

21.212 Fld 54-1

07.09.77
2 65-65 21

Herrn
Siegfried Wanner
Wolkesdorfer Str. 29

8220 Traunstein

Sehr geehrter Herr Wanner,

wir danken für Ihr Schreiben vom 08.06.77. Leider kommen wir wegen einiger vordringlich zu erledigenden Arbeiten erst jetzt - relativ spät - dazu, Ihnen unsere Argumente zum Thema Dampflokomotivfahrten darzulegen.

Der Wunsch, ein Stückchen Dampflokomotivromantik nach Einstellung des regulären Dampflokbetriebes bei der Deutschen Bundesbahn in die Nachwelt zu retten, ist aus der Sicht der Eisenbahnfreunde durchaus verständlich. Die Entscheidung der Deutschen Bundesbahn, daß nach dem Strukturwandel keine Dampflokomotivfahrten auf ihrem Streckennetz mehr stattfinden sollen, ist keineswegs aus feindlicher Gesinnung gegenüber Eisenbahnfreunden geschehen, sondern aus wirtschaftlichen Überlegungen im Rahmen der technischen und gesetzlichen Regelungen getroffen.

Solange es möglich war, haben wir Dampflokomotivfahrten auf unseren Strecken durchgeführt. Aber die erheblichen Investitionsmittel und die Zuwendungen, die die Bundesregierung für den Ausbau und für die Vorhaltung der Eisenbahn bereitstellt, verpflichten Bund und Unternehmen, ständig nach Möglichkeiten der Konzentration und Rationalisierung sowie zur Verbesserung des Betriebsergebnisses zu suchen. Eine Maßnahme u. a. war, die für die Deutsche Bundesbahn unwirtschaftliche Dampftraktion durch moderne, leistungsfähigere und umweltfreundliche elektrische oder Brennkrafttriebfahrzeuge zu ersetzen. Um die mit dieser Rationalisierungsmaßnahme verbundenen, erheblichen Kostensenkungen voll zur Auswirkung kommen zu lassen, ist es zwingend notwendig, daß alle für den bisherigen Betrieb mit Dampflokomotiven erforderlichen technischen und sicherheitstechnischen Anlagen sowie die administrativen Vorschriften unverzüglich aufgelassen werden. Damit wird auch die betriebliche Weiterentwicklung dieses Bereiches eingestellt.

Der immer wieder vorgetragene Wunsch, den Einsatz vereinseigener Dampflokomotiven zuzulassen, wirft eine beachtliche Reihe rechtlicher Fragen auf.

Auf ihrem Streckennetz hat die Deutsche Bundesbahn die Betriebsführung und damit die zivil- und vor allen Dingen die strafrechtliche Verantwortung zu tragen, d. h. sie ist für die Sicherheit und Ordnung auf Bahngebiet verantwortlich, wobei sie in der Vergangenheit oftmals durch enthusiastische Eisenbahnfans vor schier unlösbare Aufgaben gestellt wurde. Sie kann die Betriebsführung nicht für einzelne Fahrten, geschweige denn für ganze Strecken delegieren.

Diese Betriebsführereigenschaft erfordert für Dampflokomotivfahrten die Vorhaltung des Vorschriften- und Aufsichtsapparates für den Dampflokbetrieb, da anders die Betriebsführereigenschaft nicht ordnungsgemäß wahrgenommen werden kann. Sie beinhaltet auch die erforderlichen Überwachungen, zu denen entsprechend ausgebildetes Personal zur Verfügung stehen muß. Dies steht jedoch im Widerspruch zu unseren Bemühungen das Wirtschaftsergebnis zu verbessern, weil dann, für eine bei der Deutschen Bundesbahn nicht mehr vorhandene Traktionsart ein Aufwand getrieben werden müßte, der in keinem sinnvollen Verhältnis zum angestrebten Erfolg steht und von den Veranstaltern historischer Sonderfahrten nicht bezahlbar wäre.

Die Deutsche Bundesbahn ist als modernes Verkehrsunternehmen gemäß Bundesbahngesetz nach kaufmännischen Gesichtspunkten zu führen. So kann sie es sich nicht leisten, für einige Wenige, kostenträchtige Anlagen einer überholten Technik betriebsbereit zu halten und damit eine negative Beeinflussung ihres Wirtschaftsergebnisses auf sich nehmen. Ausgemusterte Fahrzeuge, die wir als technikgeschichtliche bedeutsame Zeugnisse der Deutschen Eisenbahn einstufen und für die Nachwelt als erhaltenswert ansehen, befinden sich im Verkehrsmuseum in Nürnberg und im Deutschen Museum in München.

Grundsätzlich stehen wir den Bemühungen einzelner Verbände und Vereine von Eisenbahnfreunden, die u. a. Fahrten mit historischen Fahrzeugen auf vereinseigenen Strecken durchführen wollen, positiv gegenüber und sind bereit, solchen Vereinen endgültig stillgelegte Strecken und evtl. nicht mehr benötigte Dampflokbehandlungsanlagen zur Durchführung eines Museumsbahnbetriebes in eigener Regie und Verantwortung ohne Beteiligung der DB zur Verfügung zu stellen. Diese Strecken und ggf. Anlagen können käuflich erworben oder angemietet werden.

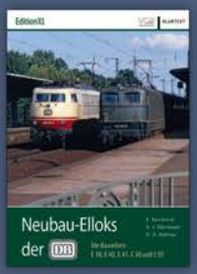
Wir bedauern, Ihnen keine andere Nachricht zukommen lassen zu können und befürchten, mit unseren Ausführungen nicht Ihren Beifall zu finden, würden es aber begrüßen, wenn Sie für unsere Einstellung Verständnis aufbringen könnten.

Mit freundlichen Grüßen

Die Eisenbahn im XL-Format

Weitere Bände aus der Edition XL

Die DB in den 1950ern, 1960ern und 1970ern
Best.-Nr. 601501



Neubau-Elloks der DB
Best.-Nr. 601502

Erz, Stahl und Eisenbahn
Best.-Nr. 601503

Legendäre Züge
Best.-Nr. 601602

Triebzug-Legenden der DB
Best.-Nr. 601603

DB-Dieselloks der 1950er-Jahre
Best.-Nr. 601701

Die letzten Dampf-Paradiese
Best.-Nr. 601702

NEU

Kult-Dieselloks der DR

Die Baureihen V 180, V 200, 130 – 132 und 142 der Deutschen Reichsbahn

Konrad Koschinski
Dr. Franz Rittig
Manfred Weisbrod

„Dicke Babelsbergerin", „Taigotrommel" und „Ludmilla" standen von den 1960er- bis in die 1980er-Jahre für den Traktionswechsel bei der DDR-Reichsbahn – heute haben sie Kultstatus bei den Eisenbahnfans. Dieser neue Sammelband, entstanden aus teilweise längst vergriffenen Sonderausgaben des Eisenbahn-Journals, lässt die Entwicklung und Einsatzgeschichte der DR-Baureihen V 180, V 200 sowie 130–132 und 142 Revue passieren. Ausführliche Kapitel befassen sich mit Konstruktion und Technik dieser Großdieselloks. Viele historische Bildraritäten, darunter zahlreiche großformatig wiedergegebene Farbfotos, dokumentieren Betrieb und Einsätze der nicht zu überhörenden Diesel-Brummer, von denen einst über 1.600 Exemplare über die Gleise der DDR-Reichsbahn rollten.

240 Seiten im DIN-A4-Format, Softcover-Einband, ca. 440 Farb- und historische Schwarzweißbilder
Best.-Nr. 601801 | € 19,95

Erscheint Ende März 2018

Das ist die Edition XL: DIN-A4-Großformat · 240 Seiten · Softcover-Einband · über 400 Fotos

je nur € 19,95

www.facebook.de/vgbahn

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, www.vgbahn.de

VGB | VERLAGSGRUPPE BAHN |

Burg (bei Magdeburg): 01⁵-Abdankung auf der 700er

Frühes Aufstehen gehört nicht zu meinen Vorlieben. Als Eisenbahnfreund hat man aber manchmal keine Wahl, weil der Fahrplan des begehrten Fotoobjektes auf persönliche Eigenarten keine Rücksicht nimmt. Mir blieb also am Mittwoch, dem 29. September 1982, nichts weiter übrig, als mich zu früher Stunde per Fahrrad aufzumachen, um gegen 6.30 Uhr am westlichen Einfahrsignal von Burg bei Magdeburg Position zu beziehen – die Kamera im blickdichten Beutel, wie man das einst in der DDR zu praktizieren pflegte

Erwartet wurde Ihre Majestät, die 01 1512-1. Im Winterfahrplan 1982/83 hatte ihr das Bw Magdeburg zum Finale ihrer Regentschaft noch einmal hochwertige Schnellzugleistungen zugestanden. Auf der DR-Kursbuchstrecke 700 sah der Umlauf den D 641 nach Berlin-Baumschulenweg und als Rückleistung ab Berlin-Köpenick den D 1194 (Brest – Magdeburg) vor, einen sowjetrussischen „Gardinenzug“.

An jenem Tag war indes nicht absehbar, dass ich einer der wenigen Augenzeugen des letzten Einsatztages einer 01⁵ im Regeldienst sein sollte: Auf der Rückfahrt ereilte ein Schieberriss die Lok mit dem Resultat ihrer umgehenden Abstellung und dem Abbruch des am 26.9.82 begonnenen Umlaufplans. Die Regentin musste verfrüht abdanken und schloss das stolze Kapitel der wohl am besten gelungenen DR-Dampflok-Schöpfung.

Dass es sich just um die kohlegefeuerte Version handelte, führte am Ende des Regeleinsatzes wenn man so will zum Ursprung zurück, denn der Einbau einer Ölfeuerung begann erst ab der Ordnungsnummer 519. Bei elf Maschinen erfolgte er nachträglich. Unsere 01 – rekonstruiert aus 01 175 – zählte jedoch zu jenen sieben Exemplaren, die ihre Kohlefeuerung bis zur Ausmusterung behielten. Im Bw Erfurt P begann sie am 1.4.1963 ihren Dienst, den sie nach Stationen in Berlin Ostbahnhof, Berlin-Schöneweide (Heizlok), Saalfeld, Magdeburg (Heizlok) und Güsten schließlich in Magdeburg quittieren musste.

Ihr weiteres Schicksal ist rasch geschildert: Erneute Rückkehr in den standeswidrigen Heizdienst, jetzt in der Einsatzstelle Eilsleben. Als „heimliche Traditionslok“ absolvierte sie noch zwei Sonderfahrten von Magdeburg nach Wanzleben (1.9.84) und von Eilsleben nach Magdeburg (15.10.84), womit ihr Einsatz unwiderruflich endete. Die Zerlegung wurde Ende 1985 vom Raw Engelsdorf vollstreckt. Mit der „heimlichen Traditionslok“ hatte es die Bewandtnis, dass die Rbd Magdeburg in Eilsleben eine Art Traditions-Bw einzurichten gedachte, wobei man durchaus auf Devisenbringer im Kleinen Grenzverkehr schielte. Dafür standen neben der 01⁵ u.a. 41 1137, 52 8076 und 50 3515 bereit. Wegen der unmittelbaren Nachbarschaft des Präsentationsortes zur Transitstrecke machten die Sicherheitsorgane diesem Bestreben jedoch einen Strich durch die Rechnung.

Zurück nach Burg. Als der D 641 um 6.25 Uhr erschien, offenbarte sich noch kein hinreichendes Licht, obwohl seine Fahrtrichtung nach Osten wies – bei Sonnenaufgang um 6.10 Uhr. Dennoch profitierte ich bedingt vom Wechsel von Sommer- auf Winterzeit drei Tage zuvor,

FOTOS: SIEGFRIED WANNER