

BAHN Epoche

BAHN Epoche

Geschichte, Kultur und Fotografie der klassischen Eisenbahn

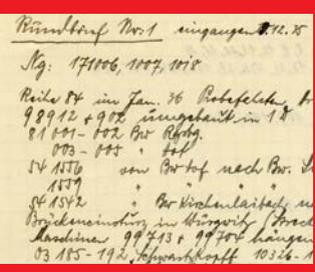
Mit DVD!



Moderne Zeit 1915
Die Heulbojen von Aurich



Ein großer Deal 1921
Lokomotiven für Lenin



Lokfreunde 1935 - 44
Das Netzwerk der Altmeister



Vor 25 Jahren

Reisefreiheit!

Sternstunde von DR und DB



Das Original

19.



Echtdampf-Hallentreffen

*Dampfbetriebene Modelle von
Eisenbahnen, Straßenfahrzeugen, Schiffen
und stationären Anlagen*

9.-11. Januar 2015
MESSE KARLSRUHE

Öffnungszeiten: Fr. 10 – 18 Uhr, Sa. 9 – 20 Uhr, So. 9 – 17 Uhr
www.echtdampf-hallentreffen.de

VERANSTALTER:  **MESSE SINSHEIM**
IHR VERANSTALTUNGSPARTNER

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



Liebe Leser!

Ereignisse, die die Nachwelt als historisch betrachtet, werden in der Echtzeit ihres Entstehens und Auftretens nur selten als solche empfunden. Nicht so der Mauerfall am späten Abend des 9. November vor 25 Jahren. Er mag persönlich erlebte Geschichte für nahezu jeden von Ihnen sein, liebe **BAHNEpoche**-Leser. Sein initiales Ereignis, und seine in Europa hineinlaufende Schockwelle, war jedenfalls von einer geradezu glasklaren Reinheit.

Politbüro-Mitglied Günter Schabowski hatte an jenem Abend auf einer Pressekonferenz die neuen, freizügigen Reisevorschriften für DDR-Bürger verlesen und radebrechte auf Nachfrage, wann diese in Kraft träten: „Das gilt nach meiner Kenntnis ... ist das sofort, unverzüglich“. Einer verplapperte sich und für hunderttausend Menschen im Ostteil Berlins und der DDR gab es kein Halten mehr. Sie belagerten die Grenzübergänge, bis man sie durchließ.

Wer war noch der Überzeugung, dass der Verzicht auf Reisefreiheit zu einer besseren Welt verhülfe? Die Trägheit der Masse, die sich für eine große Idee (den Kommunismus) eben nicht erobern ließ, sie brach endlich auf, brach sich in ihrer jahrzehntelang angestauten Reisesehnsucht wortwörtlich Bahn und stürmte die Züge Richtung Westen.

Das Gleichnis war schlüssig: In dem Moment, als die Mauer fiel, trat die Deutsche Demokratische Republik in die Kulissen der historischen Bühne zurück. Sie hatte ihr Gastspiel gehabt. Anders ihre oft als Staat im Staate gescholtene Reichsbahn: Angesichts des nun folgenden und von ihr gestemmt Massenansturms lieferte sie ihren letzten großen Auftritt.

Überfüllte Bahnhöfe, überbesetzte Züge, viele eilig vereinbart und deren Wagen von überall herangeholt, prägten den Spätherbst und Winter 1989/90. Millionen Menschen waren plötzlich unterwegs. Die wenigsten fuhren Auto. Eine Situation ohnegleichen, die zu meistern Eisenbahner der Reichsbahn und der Bundesbahn Hervorragendes leisteten. Das nötigt uns auch 25 Jahre später so viel Achtung und Anerkennung ab, um von der Sternstunde beider deutscher Staatsbahnen zu sprechen.

Diese Leistung präzise nachzuzeichnen (oder sollte ich sagen: sie zu untermauern?), mündet auf 19 Seiten in die bislang umfangreichste Titelgeschichte unseres jungen Magazins. Eher als dessen Herausgeber kam **BAHNEpoche**-Leser Ingulf Leuschel die Idee, einen Beitrag zusammenzuschmieden. Im Februar schlug Leuschel vor, Experten von DR und DB, die maßgeblich die damaligen Fahrplan-Verhandlungen geführt und die Zusatzzüge gemanagt haben, an einen Tisch zu bringen. Er kenne und schätze die Herren Wolff, Petermann, Kunkel und Krauß noch aus seiner Zeit, so Leuschel, bevor er DB-Konzernbevollmächtigter für Berlin wurde.

Das zum Glück Michail Gorbatschow nicht daran dachte, Panzer zur Verteidigung sozialistischer Errungenschaften rollen zu lassen, zeigte, dass er einer der Guten war – und seine Sowjetunion am Ende: „Sie hätte ja noch nach Öffnung der Mauer dazwischen-

fahren können“, sagt der Molekularbiologe Jens Reich, einer der Gründer der Demokratiebewegung Neues Forum.

Das deutsch-sowjetische Verhältnis, es war am besten am Ende ... und zu Beginn: Die Weimarer Republik – vom ersten Tage an von Attentaten, Putsch-Gerüchten und Wirtschaftskrisen bedroht – war bemüht, die junge Demokratie zu stärken und das Land wieder gleichberechtigt in der Völkerfamilie zu machen. Zur rechten Zeit, im November 1920, kam mit der bolschewistischen Räterepublik Russlands ein Lokomotivendeal zustande, dessen Hintergründe, Liefer-Umfang und logistische Herausforderungen gleichermaßen grandios waren – wie uns Autor Günther Ungerbieler wissen lässt.

Für die deutsche Lokomotivindustrie, 18 Fabriken waren beteiligt, war das Geschäft von unschätzbarem Wert. Der Krupp-Konzern konnte seine Devisenschulden ablösen, andere Firmen kamen zu Einnahmen in harter Währung, angesichts der immer schneller galoppierenden Inflation ein Segen für ihr finanzielles Überleben.

Nach dem Tode Lenins Anfang 1924 waren größere Importe nach der neuen ideologischen Zielsetzung, mit der sich vor allem Stalin

durchsetzte, nicht mehr gefragt. Nun, 90 Jahre später, scheint abermals das deutsch-russische Verhältnis zu gefrieren. Feindbilder werden hervorgekramt und Freundschaften gehen zu Bruch. Weil man sich auf keine gemeinsame Linie zum Krieg in der Ost-Ukraine einigen kann, werden EU-Sanktionen wirksam, so dass der Rubel grollt statt (wie 1920 bis 1923) rollt.

Nicht lukrativ genug ist das Geschäft mit alternativen Antrieben für Automobile. Jedenfalls tun sich deutsche Autobauer schwer mit der

E-Mobilität. Batterieeffizienz, Aufladezyklen, Reichweite? Ein alter Hut! Vor über 100 Jahren integrierten die Preußischen Staatsbahnen die Stromspeicherung in Akkumulatoren erfolgreich in Triebwagen, wie **BAHNEpoche**-Autor Hendrik Bloem am Beispiel der ostfriesischen Stadt Aurich veranschaulicht, nachdem dort ein Dampfturbinen-Torfkraftwerk Strom im Übermaß produzierte. Anfang der neunziger Jahre ließ die Bundesbahn diese Antriebsart einschlafen. Heute fehlt der DB AG offenbar die Kapazität, neue Impulse zu geben.

Häufig sind die Spuren, die Menschen in ihrem Leben hinterlassen, schon bald verwischt und verweht. Wer sich aber darum bemüht, kann ihnen nachspüren und sie nach langer Zeit wieder freilegen. Mitunter tauchen sie auch zufällig wieder auf, in Form von Lebenszeugnissen, die lange auf Dachböden oder in Kisten und Kartons lagerten: So die von Fritz Schadow und seinem Kreis „ernsthafte Lokomotivenfreunde“ ab Mitte der dreißiger Jahre geführte Korrespondenz. Wir verfolgen die Tätigkeit dieses „Netzwerkes der Altmeister“ bis zum Kriegsende und stellen Ihnen dabei persönliche Schicksale vor.

Danke, liebe Leser, dass Sie der schlichten Aufforderung nachkommen, dieses Magazin zu öffnen und sich der Eisenbahnwelt anzuvertrauen, die es in sich birgt. Autoren, Verlag und Herausgeber wünschen Ihnen 2015 daher zu Gesundheit und Frieden angenehme Lektüre!

Herzlich Ihr




Auf einem Arbeitstreffen für die Titelgeschichte in Berlin-Kaulsdorf: Eberhard Krauß (1989 Chefdispachter der DR), Reimer Wolff (1989 Fahrplanexperte der DB), Ingulf Leuschel (DB-Konzernbevollmächtigter für das Land Berlin), Dieter Petermann und Eckhard Kunkel (1989 Transporttechnologien der DR) sowie Robin Garn.



Überrollt von der Reisewelle nach dem Mauerfall wurde Hof, die oberfränkische Stadt an der Grenze zum Vogtland (DDR). Die Bereitstellung eines Sonderzuges nach Karl-Marx-Stadt, geführt von der Reichenbacher 132 596, nahm Michael Lehner am 7. Dezember 1989 auf.



12



20

3 WILLKOMMEN

4 FAHRPLAN

6 BAHNPOST

8 ZEITMASCHINE
La Bastide

10 MEISTERWERK
Der Tunnelblick

12 **Die Heulbojen von Aurich**
Als die Moderne in Ostfriesland Einzug hielt

18 Alternatives Antriebskonzept vor 100 Jahren



46



54



60

40 PORTRÄT
Otto Pleß
Erinnerung an den letzten Maschinenchef von Hitlers Reichsbahn

44 STREIFLICHT
„Ihr Völker dieser Welt, schaut auf diese Stadt!“

46 SCHATZSUCHE
Helmut Röth
– seit 60 Jahren leidenschaftlicher Bahnfotograf

54 **Führerstandsmitfahrten**
Das vielleicht schönste Hobby der Welt (Teil 1)

58 ARBEITSWELT
Als Studentenheizer in Rheine
Besuch vom Lehrlokführer

60 AUF ACHSE
Habseligkeiten auf Reisen
Reminiszenzen an die Kultur unserer Tragehilfen

66 SEHNSUCHTSORT
Delhi Junction



30

20 Lokomotiven für Lenin
Ein epochales deutsch-sowjetisches Geschäft

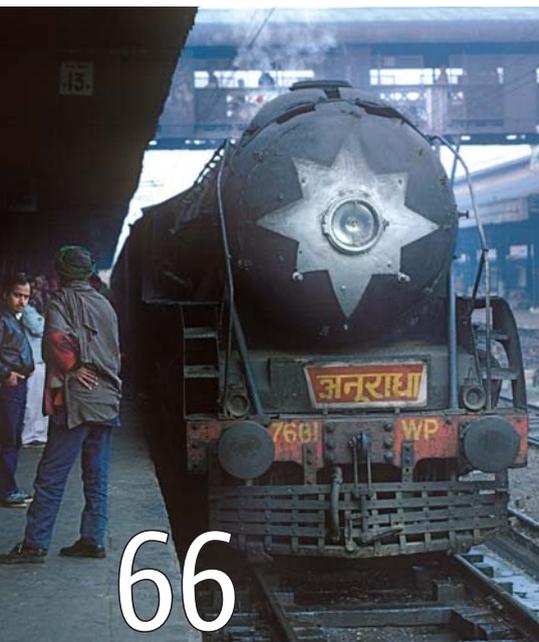
30 KINO
Gleisdreieck



32

32 Das Netzwerk der Altmeister
Fritz Schadow

34 Johann B. Kronawitter
36 Karl Julius Harder
38 Rudolf Kreuzer



66

74 TITEL
Vor 25 Jahren: Mauerfall und Reisefreiheit
Die Sternstunde beider deutscher Staatsbahnen

92 BAHNOPTIKUM
Walkenried/Ellrich – ein internationaler Grenzübergang



74

94 MODERNE ZEITEN
Rodelblitz trifft Regenbogen
Maut auf Wanderwegen?

96 SALONWAGEN
Empfehlungen aus der Medienwelt

97 NEULICH ...
... dachte ich an die Kerze im Fenster

98 IMPRESSUM, FOTOVERMERKE, VORSCHAU

Die großen Dampfspektakel



Im Abstand von fünf Jahren erregten zwei außergewöhnliche Eisenbahn-Veranstaltungen weltweites Aufsehen: „Reisen wie vor 50 Jahren“ hieß das Motto des Events, der im Herbst 2009 tausende Besucher anlockte. Im gesamten Bereich des Rhein-Neckar-Verkehrsverbunds fuhren Planzüge im Stil der 1960er-Jahre mit Loks wie E 10 1239, V 200 033, 01 066 als DB-01045, der ÖGEG- P 8 als Landauer 38 3156 und der Ulmer 50 2740 mit der Nummerierung als Ludwigshafener Maschine. Ein Riesenerfolg, an den man 2014 anschloss: Dampflokkstars wie 01 118 und 202, 58 311, 41 018 und 360 sowie 52 4867 und 7596 begeisterten das internationale Publikum. Die RioGrande-Teams vor Ort haben einmalige Szenen in einem Film der Spitzenklasse fetgehalten.

Laufzeit 60 Minuten
Best.-Nr. 6119
€ 22,95



Erhältlich im Fach- und Zeitschriftenhandel oder direkt beim RioGrande-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.riogrande.de



Ich teile Christian Eilers' Loknummern-Zwangsneurose und stelle mir seine rhetorische Frage, wann der Wahnsinn endlich aufhört (Rubrik „Neulich...“ in **BAHNEpoche** 11 und 12): Um 20.02, 20.58, 21.17, 21.53, 21.55, 22.43 und 22.54 Uhr erhebe ich mich im Gedenken an einst stolze 03, um 20.29, 21.14, 21.18 und 22.04 Uhr salutiere ich der 01, und wenn ich um 01.05 Uhr immer noch am Rechner sitze, wird einer ganzen Baureihe gedacht! Verdorben in alle Ewigkeit.

BERND SEILER (WERNIGERODE)

Danke für die Perforation der DVD-Hüllen, die man jetzt aus dem Heft – das auch selbst jedes Mal ein Erlebnis ist – lösen kann, ohne das Sammelobjekt zu beschädigen!

HANS L. OVERDICK (KREFELD)

Leserbriefe und Kommentare zur BAHNEpoche

Besonders nahe ist mir der Nachruf zu Wolfgang Staiger gegangen. Einleitung: Mein Großvater war als Dreher im Bw Rheine beschäftigt. Als Gewerkschafter hatte man ihn irgendwann zum Betriebsratsvorsitzenden gewählt. So konnte ich als Kind nie mit ihm durch Rheine gehen, ohne dass er an jeder zweiten Ecke begrüßt wurde.

Bei meinen Großeltern gab es auch zwei Eisenbahnbücher. Eines davon „Endstation Rheine“. Dazu hatte mir dann mein Opa auch erzählt, dass er den Fotografen kannte und er auch zwei Originalbilder von ihm geschenkt bekommen hatte. Das Buch wurde von mir verinnerlicht und war mit Sicherheit ausschlaggebend für mein späteres Jagdfieber, das sich nach dem Ende der Dampflokezeit bei mir entwickelte. Der Dampfloke bin ich in den letzten Jahrzehnten viel gefolgt. Immer mit viel Verständnis und oft auch in Begleitung meiner Frau Kerstin.

MICHAEL HUBRICH (GELSENKIRCHEN)

Der **BAHNEpoche** sei Dank für den Nachruf auf Wolfgang. Das ist eine sehr bewegende schöne und ausführliche späte Hommage an meinen verstorbenen Neffen. Eisenbahnen haben ihn als Kind schon immer interessiert, habe ihn oft zum Hauptbahnhof Stuttgart mit-

nehmen müssen – Lok schauen. Was mir damals als jungem Mädchen – Wolfgang und ich waren nur zehn Jahre auseinander – eigentlich recht fade war. Heute sehe ich das anders, Nostalgie mag eine Rolle spielen, aber vor allem wurde mir die „Eisenbahnwelt“ nahegebracht durch Wolfgang, war sogar einmal mit ihm in Rheine, ein trauriger Abgang.

ROSE POLLACK (MARKT NEUHODIS)

Dass Sie sich allen Trauernden mit einem Nachruf zu Wolfgang Staigers Tod anschließen, ist sehr schön.

Mit meiner fünfjährigen Recherche zur Rheiner Eisenbahngeschichte entstand der Filmbeitrag „Streifzüge durch 155 Jahre Rheiner Eisenbahngeschichte“. Wolfgang war nicht nur mit Leidenschaft dabei, wir lernten ihn so als einen ganz besonderen Menschen kennen. Während der Dreharbeiten lernte ich rund 200 Eisenbahnerfamilien kennen, die irgendwie mit dem Bahnbetriebswerk „Rheine R“ zu tun hatten. Wolfgang kam gerne dazu und gab allen ehemaligen anwesenden Eisenbahnern das schöne Gefühl, „Wir waren zusammen mal wie eine richtig große Familie“. Wolfgang lebte das, und alle fühlten mit.

Aus dem erwirtschafteten Gewinn der verkauften DVDs zu

Rheiner Eisenbahngeschichte werden wir Ende des Jahres am ehemaligen Berggleis, hinter dem ehemaligen Ringlokschuppen, drei Pulttafeln aufstellen, die mit Bild und Text an die Rheiner Eisenbahngeschichte erinnern. Das ehemalige Berggleis ist heute ein gut befahrener Radweg, auf dem viele Touristen unterwegs sind.

HEINZ SCHULTE (RHEINE)

Mit großem Interesse und Vergnügen habe ich den Artikel von Michael Bermeitinger über den Sehnsuchtsort Anhalter Bahnhof gelesen, der sehr schön die Faszination wiedergibt, die von diesem Gebäude und seinem Mythos ausgeht und immer noch ausgeht. Ich beschäftige mich seit

einigen Jahren intensiv mit diesem Thema und habe zusammen mit einem Kollegen dem Anhalter ein virtuelles Denkmal gesetzt (www.youtube.com/user/ahbmozk/featured). Dort sind eine ganze Reihe von mir produzierten Videos zu sehen, die typische Betriebsabläufe rund um den Anhalter Bahnhof in den 20er/30er Jahren des vorigen Jahrhunderts zeigen.

GERD FLIEGE (BERLIN)

Heute Abend konnte ich das erste Mal die Herbstausgabe der **BAHNEpoche** in den Händen halten. Eigentlich wollte ich vorab lediglich das Exemplar durchblättern, aber ich bin so sehr von Ihrem Magazin über die Geschichte, Kultur und Fotografie der klassischen Ei-

Beitrag von Jürgen Court über seine „Frühen DDR-Touren“ in **BAHNEpoche** 11

Jungfuzzis in Springpfehl

Auf dem „Fuzzi-Foto“ auf Seite 76 sind, neben dem knienden Autor Jürgen Court, links Hubertus Schmidt und Robin Garn sowie ganz rechts Bernd L. angegeben.

Endlich muss ich mal die bislang noch nicht benannten Fans identifizieren: Es handelt sich um Ulrich Nowak (nur klein der Kopf zu erkennen), Ulrich Ebert (rechts neben Robin Garn) und Matthias Ahlke. Die Herren Nowak und Ahlke sind viel in der weiten Welt hinter Dampfloks hinterhergehechelt, was als Resultat das Buch „Dampf getrieben“ hervorgebracht hat.

ULRICH EBERT (ASCHEBERG-DAVENSBERG)



senbahn angetan und begeistert, so dass ich sofort einige der überaus gut fundiert und sachkundig edierten Artikel lesen wollte. Ich schreibe Ihnen dies, da es vor allem auf dem deutschsprachigen Markt leider nicht mehr selbstverständlich ist, dass derart sorgfältig mit der Darstellung von Quellenmaterial in so einer ansprechenden Layouttechnik sehr gekonnt und überzeugend umgegangen wird. Dies betrifft vor allem auch den Bereich der unvermeidlich dazugehörigen Kommentierung von zeitgeschichtlichen Ereignissen, wie zum Beispiel anlässlich des Gedenkens an den Ausbruch des Ersten Weltkriegs vor 100 Jahren.

MARTIN ZSCHÖTGE (LEONBERG/WÜRT.)

Was mir positiv auffällt, sind die Papierqualität, die Themenwahl, die stellenweise hervorragenden Fotos sowie die Geschichten von Eisenbahnern. Was mir negativ auffällt, sind die Berichte und Fotos über den Krieg. Meine Empfehlung, solche Berichte in Zukunft weglassen und

durch fröhliche Geschichten ersetzen. Sie möchten doch mit der **BAHN**Epoche Freude bereiten, oder?

HENRIK KOVÁCS (LUDWIGSFELDE)

Als Leser der ersten Stunde und Abonnent seit Heft 2 bestätigt sich mein anfängliches Urteil mit jedem weiteren Heft: wie wohltuend ist Ihr Blick über den Tellerrand der Pufferküsser und Nietenzähler hinaus auf die soziale, politische und gesellschaftshistorische Bedeutung der Institution „Eisenbahn“, und dies nicht auf Deutschland beschränkt! Für mich der bisherige Höhepunkt: Andreas Knippings prägnanter und überaus umfassender Abriss der Ursachen, Bedeutung und Konsequenzen des Ersten Weltkriegs, erzählt mit und um die Eisenbahn. Nicht zuletzt: die Qualität und Originalität Ihrer Beiträge hat selbst meine Frau zu einer regelmäßigen Lektüre Ihrer Zeitschrift bewogen.

Mit einem selbstsüchtigen: Weiter so! und freundlichen Grüßen!

HANS-PETER LUDESCHER (LAUPHEIM)

Der Beitrag über die Wocheinerbahn hat mir sehr gut gefallen. Als ich in Juni dieses Jahres zur Tourvorbereitung erstmals die Strecke befuhr, war ich von der aufwendigen Trassierung durch das Gebirge beeindruckt. In Nova Gorica (Neu Görtz) angekommen, verließ ich den slowenischen Triebwagen durch das Empfangsgebäude in Richtung Stadt. Schon nach wenigen Metern fielen mir Straßennamen in italienischer Sprache auf. Im Bäckerladen, in den ich hinter einer Straßenecke blicke, sprach man Italienisch. Zurück im gepflegten Bahnhof, ging ich noch auf einen Kaffee in das Bahnrestaurants. Die Wände dekorierten große Fotos von einem Maschendrahtzaun und Menschen beiderseits. Uniformierte, zurückhaltend, aber mit steinernem Blick, schienen den Menschen keine Angst mehr zu machen. Es war die Grenze zwischen den Staaten Jugoslawien und Italien, welche den Bahnhofsvorplatz 90 Jahre lang willkürlich teilte. Heute ist nur eine dünne weiße Linie geblieben. Dass eine politische Grenze nicht die Trennung einer Kultur erzwingen kann, hatte ich 1989 selbst erlebt.

Im Oktober 2015 werden wir (www.plandampfteam.de) die Strecke wieder mit Dampfloks befahren – siehe Foto der Borsig-Mikado JZ 06-18.

HENRY RIEDEL (KAULSDORF/THÜR.)



Neues aus der Eisenbahn-Journal-Redaktion



Rascher Richtungswechsel

Die reich bebilderte Sonderausgabe stellt die Vielfalt der Steuerwagentypen der deutschen Staatsbahnen vor und zeigt zahlreiche unterschiedlich zusammengestellte Zugarnituren mit Lokomotiven aller drei Traktionsarten. Fachautor Konrad Koschinski befasst sich nicht nur kompetent mit der abwechslungsreichen Geschichte der Wendezüge in Ost und West bis zur Gegenwart, sondern erläutert auch grundlegende Fachbegriffe und informiert über die wichtigsten Vorschriften für den Wendezugbetrieb.

EJ-Exklusiv 1/2015:

100 Seiten im DIN-A4-Format, ca. 160 Abbildungen, Klebebindung
Best.-Nr. 711501 · € 15,-

Die Eisenbahn im Kult-Jahrzehnt

Diese Extra-Ausgabe widmet sich den spannenden Kontrasten bei der DB der 80er-Jahre. Während der ICE über neugebaute Hochgeschwindigkeitsstrecken jagt, verschwinden Triebfahrzeuge wie E 18, E 44, E 94, V 200, VT 11.5 oder VT 95 endgültig aus dem Betriebsdienst.

Zahlreiche bislang unveröffentlichte Fotos lassen die Geschichte dieses wechselvollen Eisenbahn-Jahrzehnts wieder aufleben. Inklusiv Video-DVD (Laufzeit 50 Minuten) mit fantastischen Filmszenen vom Einsatz des Lufthansa-Airport-Express (1982–1993) u.a. auf der linken Rheinstrecke.

EJ-Extra 2/2014:

116 Seiten im DIN-A4-Format, Klebebindung, über 160 Abbildungen, inklusive Video-DVD mit ca. 50 Minuten Laufzeit

Best.-Nr. 701402 · € 15,-



Eisenbahn JOURNAL

VGB
[VERLAGSGRUPPE BAHN]

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



Auf dem Scheitelpunkt: Ankunft des Express 1115 von Paris (Gare de Lyon) nach Nîmes in La Bastide=Saint-Laurent-les-Bains, dem mit 1024 m ü.NN höchstgelegenen Bahnhof der Strecke. Zuglok ist die 141 E 286 vom Depot Alés. Auf dem linken Gleis wartet der Renault-VT nach Mende (April 1963).

La Bastide

Hast du schon von der Cévennenbahn gehört? Da müssen wir hin. Unbedingt!“ Als mein Freund Christian mit dieser Idee kam, hatte ich ja keine Ahnung. Da ich die pauschale Leidenschaft für alles Mediterrane, die viele meiner Mitmenschen befallen hat, nicht unbedingt teile, war ich zunächst nicht sehr euphorisch. Aber Christian hatte immer schon einen guten Riecher für das Besondere – erprobt auf vielen Rucksacktouren seit unseren frühen Schulzeiten. Also fing ich an zu graben. Die Initialzündung folgte, als ich Winterbilder von Marc Dahlström entdeckte: La Bastide im Schnee!

Im Bild eine im Tiefschnee des französischen Zentralmassivs wasserfassende Mikado mit einem langen D-Zug! Sofort waren meine eher alpin-orientierten Antennen auf Sendung, mein Interesse schlagartig intensiviert und ich fing an zu packen.

La Bastide=St.-Laurent-les-Bains, ein langer Name für den Gipfel der Reise mit dem klassischen Schnellzug Paris – Nîmes – Marseille; denn dieser Bahnhof stellt mit 1024 Metern über dem Meeresspiegel den Scheitelpunkt der gesamten Strecke dar. Bei der Ligne de Cévennes zwischen Clermont-Ferrand und Nîmes handelt es sich um einen Teil der kürzesten Linie zwischen Paris und dem Mittelmeer, welche allerdings immer im Schatten der schnelleren Route via Lyon und Avignon stand; dies nicht ohne

Grund: Neben den über 1000 zu überwindenden Höhenmetern reihen sich auf diesen atemberaubenden 304 Kilometern sage und schreibe 106 Tunnel und 47 Viadukte und Brücken aneinander! So ergibt es sich, dass unser D-Zug nur etwa halb so schnell ist, wie der berühmte Rapid # 1, der „Mistral“, welcher Marseille in rund sieben Stunden erreichte.

Doch auch ebendieser Fernverkehr ist so spannend wie die Strecke spektakulär. Traditionell befuhr lediglich das Nachtschnellzugpaar 1115/1116 Paris – Nîmes die Strecke ganzjährig, im Sommerfahrplan noch ergänzt durch das Tageszugpaar 1111/1114.

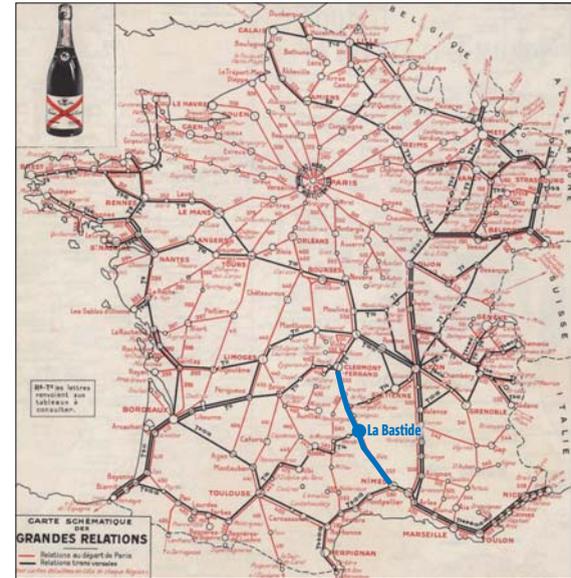
Hauptsächlich interessant für tarifbewusste Mittelmeerbesucher oder die Urlauber, die sich lieber für ein einsames Wandergebiet in den wunderbaren Bergen der Cévennen entscheiden, denn für die mondäne Côte d'Azur. Zusätzlich gab es noch in den Ferien bis zu drei saisonale Zugpaare, deren nördlicher Ausgangspunkt das berühmte Kurbad Vichy war. Für den mageren lokalen Verkehr reichten Güterzüge mit Personenbeförderung und Triebwagen aus.

Ab den fünfziger Jahren setzte die SNCF aufgrund der spektakulären Ausblicke entlang der Schluchten des Allier, dem die Strecke im nördlichen Teil bis fast zur Quelle folgt, sogar spezielle Renault-Aussichtstriebwagen ein und gab ihnen den markanten Namen „Le Cévenol“, zu Deutsch: Bewohner der Cévennen. Die Pariser Nachtschnellzüge hingegen stellten in den sechziger Jahren mit 656 km die längsten dampfgeführten Zugläufe Frankreichs dar. Von Paris ging es zunächst 68 km elektrisch bis Moret-les-Sablons. Hier war Lokwechsel auf 231K/H oder die riesige 241P, die übrigens dort nicht auf die vorhandene 23m-Drehscheibe passte und im nahegelegenen



Gipfeltreffen: Die altfarbene BB67601 wartet vor IC 15952 die Bergfahrt ihrer Schwester 67613 mit dem südwärts fahrenden IC 15957 ab. Sie trägt die ‚en voyage‘-Lackierung. La Bastide=St.Laurent-les-Bains am 7. Juni 2013.

Netzkarte mit Champagner aus dem französischen Kursbuch (Fahrplan 1963/64); blau hervorgehoben: die Cevennenbahn.



Tiefschnee im Frühling: 141 F 289 ist mit dem Train mixte 4884 von Alès in La Bastide eingetroffen, auf dem Gleis der Nebenbahn nach Mende steht eine 140 J mit dem Schneepflug (April 1963).

Gleisdreieck gedreht werden musste. Nach weiterem Lokwechsel in Nevers wurde in Clermont-Ferrand schließlich auf die gebirgstauglichen Baureihen 141 E oder F aus den Depots Alès oder Langeac umgespannt, die jeweils dortselbst abermals gewechselt wurden.

Diese Mikados (Achsfolge 1'D1) bespannten die Fernzüge seit 1947 bis zur Ablösung durch die Dieseltraktion. Ihr Einsatz und ihre Bewährung auf dieser Linie verdanken sie der einmaligen Charakteristik der Strecke: 1946 sollten die üblichen Doppelspannungen mit den abgewirtschafteten ehemaligen PLM 240A vor den Zügen abgeschafft werden. Hierzu wurden dem Depot Langeac fünf Exemplare der modernsten und leistungsfähigsten Mikado Europas, der SNCF-Reihe 141P zugewiesen. Mit nur einer „petit P“ konnte die Fahrzeit über 20 Minuten verkürzt werden, allerdings war die Freude weder von langer Dauer noch (buchstäblich) ungetrübt. Der Einsatz der Stokerfeuerung der bergwärts un-

ter Volllast laufenden Loks in den über 100 schmalen, eingleisigen Tunnels führte einerseits auf den Führerständen zu enormer Hitze- und Rauchgasentwicklung, als auch zu dem Umstand, dass durch den kräftigen Löscheauswurf selbst bei den häufig vorkommenden Hitzeperioden die Fenster geschlossen bleiben mussten. Diese für Reisende und Personal gleichermaßen unzumutbaren Bedingungen führten bereits 1947 zur Ablösung der modernen Lokomotiven durch ihre in die Jahre gekommene Vorgängerin gleicher Achsfolge mit konventioneller Rostfeuerung.

Noch härtnäckiger und seit nunmehr 50 Jahren auf dieser Route unterwegs, entwickelten sich allerdings die Dieselloks der Reihe BB67000 zu den wahren Cevennen-Klassikern. Sie stehen bis heute im Dienst und es steht zu vermuten, dass mit ihnen der verbliebene Rest des Fernverkehrs zu Grabe getragen wird, denn dessen weitere Geschichte in dieser Relation ist geprägt von Einschränkungen und Streichungen. Aus den saisonalen Rapides und dem „Le Cévenol“ wurde 1979 der lokbespannte Corail-Tageszug, der Nachtzug verkehrte 2003 ein letztes Mal. Bereits 2007 folgte dann das Ende der verbliebenen Durchbindung nach und von Paris, seither muss in Clermont-Ferrand umgestiegen werden. Somit bilden die heutigen Fernzugpaare 15952 und 15957 neben zwei Regionalzugpaaren, die aus modernen Triebwagen gebildet werden, die einzigen Züge auf der Gesamtstrecke. Auch steht diese in Gänze zur Disposition, denn SNCF-Infra wäre aufgrund der enormen Unterhaltungskosten durch die zahlreichen Kunstbauten die Linie gern los. Die Region hingegen versucht beispielsweise durch Einlegung des „Train de Touriste“ von Langeac bis Lagogne, also dem spektakulärsten Teil, die Strecke touristisch mehr zu vermarkten, um die drohende Stilllegung abzuwenden.

So soll dies auch ein Aufruf sein, um diese phantastische Bahn mittels klassischem D-Zug in bequemen Corail-Wagen zu bereisen: Erleben Sie schwindelerregend hohe Talübergänge, wildromantisch-reißende Fluten, kreischende Spurkränze in nicht abbreißender Abfolge von Tunnels, stetig bergan strebend und untermalt vom dröhnenden 16-Zylinder-Pielstick-Sound, bis alles am höchsten Punkt kulminiert und sie sich treffen, oben im Bahnhof La Bastide...

Vertrauen Sie, werte Leser, dem Mann mit dem guten Riecher!

SÖNKE BRÖHAN

Bahnepocheale Fotografien – präsentiert von Armin O. Schmolinske

Der Tunnelblick

Falschfahrt auf dem richtigen Gleis – habe ich im ersten Moment gedacht, als ich unser diesmaliges Meisterwerk zum ersten Mal sah. Aber der Reihe nach.

Die Dramatik dieses Fotos liegt nicht nur in der perfekten Bildaufteilung, sondern auch ganz entschieden im Zeitpunkt des Drückens auf den Auslöser! Und hier kommen sie wieder ins Spiel, unsere vier, bereits beim ersten Meisterwerk erwähnten Elemente für eine perfekte Aufnahme: Das Licht, die Grafik, der Inhalt und der Moment. Die klassische Zentralperspektive par excellence mit dem Fluchtpunkt im Langenauer Tunnel erzeugt die eindrucksvolle dreidimensionale Wirkung dieses Bildes. Das Ganze wird natürlich durch die spezielle Lichtsituation extrem verstärkt. Der Dunst in der Ferne, die bereits zu einem Großteil in den Obernhofener Tunnel gefahrenen Lok, so dass sich der unscharfe Langkessel der Lok schon im Dunkel des Tunnels befindet, und der nur schemenhaft zu erkennende Windabweiser vervollständigen die Komposition. Dadurch ist die Lok in diesem Augenblick fast nur als Silhouette abgebildet – eben der genau richtige Zeitpunkt, um auf den Kameraauslöser zu drücken. Den oberen dunklen Abschluss des Fotos bildet die schwarze Tunneldecke, von der sich der Abdampf sehr gut abhebt – ohne das sonst übliche Nachbelichten in der Dunkelkammer, gut zu sehen auch auf dem Negativstreifen.

Na, werter **BAHNEpoche**-Leser, haben Sie es schon geschnallt?

Die Lok kommt nicht aus dem Tunnel herausfahren, sondern sie fährt Tender voraus in ihn hinein! Dass das Windleitblech, der Zylinder und der Umlauf sich so gut vor dem Hintergrund abheben, ist dem Umstand zu verdanken, dass die Lok im Anfahren ist und so die Zylinderhähne, betriebstechnisch bedingt, geöffnet sind.

Wäre es eine eingleisige Strecke und würde ich nicht die vorangegangenen Bilder kennen, dann hätte ich es als „Glückstreffer“ bezeichnen können, weil, wer kennt sie nicht, die kurzzeitig beschlagenen Objektive nach einer Tunneldurchfahrt auf dem Führerstand einer Dampflok, speziell wenn man so weit aus dem Fenster „raushängt“, wie hier Günter Schilp – aber so wieder einmal „Hut ab“ vor einer hervorragenden fotografischen Leistung!

Wäre J. M. William Turner mit auf der Lok gewesen, ich denke, es gäbe neben dem Gemälde „Regen, Dampf, Geschwindigkeit“ ein weiteres, in dem eine Dampflokomotive die Hauptrolle spielt.

Bei unserem heutigen Meisterwerk haben wir einmal ganz genaue Angaben des Fotografen und sie mussten so weder recherchiert noch richtiggestellt werden: Das Bild entstand im Portal des Obernhofener Tunnels mit Blick auf die Gelbachbrücke und den Langenauer Tunnel bei einer

Leer-Fahrt von Nassau nach Obernhof am 3. Mai 1970 auf der Lahntalbahn, die von Koblenz nach Wetzlar führt. Bei der Lok handelt es sich um die 052 192-2, zur damaligen Zeit beim Bw Koblenz stationiert. Ihr Lebensweg, der bei der Wiener Lokomotivfabrik AG in Wien-Florisdorf im Jahre 1942 als 50 2192 begann, endete im Bw Mayen, als sie dort am 16. März 1973 z-gestellt und fünf Monate später ausgemustert wurde.

Jetzt aber unbedingt noch einige Worte zur Person des Fotografen Günter Schilp: Unser heutiges Meisterwerk stammt zum ersten Mal nicht von einem gelehrten Fotografen, sondern von einem Textilingenieur, der später, bis zu seiner Pensionierung, als Archivar beim Südwestdeutschen Rundfunk im Landesstudio Pfalz arbeitete – hier hatte er wenigstens teilweise mit Bildern zu tun. Seine in jungen Jahren instabile Gesundheit verhinderte wohl, dass er seinen Wunschberuf Fotograf erlernen konnte, was aber auf die Qualität seiner Eisenbahnfotos keine Auswirkungen hatte. Günter Schilp starb 84-jährig im Juli 2013. Sein Archiv, das nicht nur unzählige deutschlandweite Eisenbahnbilder, sondern auch eine der wohl größten Sammlungen über die Nassauische Kleinbahn enthält, wurde von seiner Nichte zur Verwaltung an Georg Mürb übergeben. Dadurch gelang es uns, dank des im Archiv vorhandenen kompletten Films, die Entstehungsgeschichte des Fotos lückenlos zu dokumentieren. Die einzeln fahrende Lok (Lz) muss zwischen den beiden Tunnels auf die Einfahrt in den Bahnhof Obernhof vor dem Einfahrtssignal nahe der Gelbachbrücke gewartet haben, da zwei Bilder, einmal von der Heizerseite und einmal von der Lokführerseite, an derselben Stelle entstanden sind und erst nach der Ausfahrt des Akkutriebwagens (BR 515) aus Oberndorf ging es dann weiter, deshalb garantiert auch die geöffneten Zylinderhähne.

Ein Zitat von Georg Mürb, dem Nachlassverwalter von Günter Schilps Fotoarchiv, möchte ich Ihnen nicht vorenthalten: „Ich versuche nun seinen Nachlass zu verwalten und auch irgendwann einmal zu verarbeiten und zu publizieren... und wenn die Familie schläft, dann gehe ich mit Onkel Günter, der übrigens nicht mit mir verwandt ist, auf Traumreise und erlebe viele der Geschichten mit alten Lokführern gemeinsam noch einmal. Günter Schilp machte es einem hier besonders einfach, er hat sehr akribisch die ganze Familie einmal im Jahr mit genauen Reiseberichten und Informationen zu seinem Tagewerk unterrichtet. Auch diese Unterlagen sind bei mir und so kann ich in sein Leben eintauchen und eine Zeit genießen, in der ich noch viel zu klein war, um Gleichartiges zu erleben.“

Und was könnte ein Foto wohl mehr bewirken wollen, als solch eine emotionale Reaktion hervorzurufen.

