30 Frühjahr 2019

www.bahnepoche.de

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

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

VGB [VERLAGSGRUPPE BAHN]

BAHNEpoche

Geschichte, Kultur und Fotografie der klassischen Eisenbahn

Götterdämmerung vor D-Zügen

Berliner Dampf-Finale

Preußische G8 im Morgenland

Pressefotos aus Ludwigshafen

Rottweiler Frühzug-Jagd

4 192445 512005 30

NEU

Ostpreußen und seine Verkehrswege

Teil 1 bis 1945

Mit Ostpreußen verbinden sich besondere Vorstellungen: herrliche, von Moränenhügeln, Flussniederungen und Moorgebieten durchzogene Landschaften, tiefdunkle Wälder und zahllose Seen, die Bernsteinküste, berühmte Seebäder, auf dem Kurischen Haff kreuzende Fischerkähne und wandernde Sanddünen auf der Nehrung, das Frische Haff mit dem hoch aufragenden Dom in Frauenburg, Unternehmen von Weltruf und natürlich die legendäre Ostbahn Berlin – Königsberg – Eydtkuhnen. Sie spielt in unseren beiden Standardwerken zum Verkehrswesen in Ostpreußen eine ebenso wichtige Rolle wie die vielen anderen großen und kleinen Bahnen. Wie in dieser beliebten VGB-Buchserie üblich, widmen sich die Autoren auch den anderen öffentlichen Transportmitteln, u.a. den vielfältigen Straßenbahnbetrieben, dem wichtigen Omnibusverkehr und der Schifffahrt. Band 1 beschreibt die rasante Verkehrsentwicklung dieser ostdeutschen Provinz bis zum Ende des Zweiten Weltkriegs, als das alte Ostpreußen in kürzester Zeit von der Bildfläche verschwunden war.

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

Best.-Nr. 581826 | € 59,95

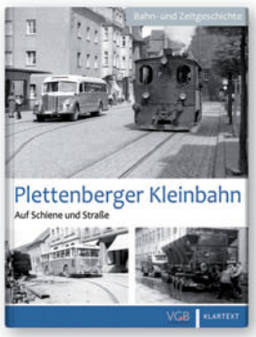
Bundesbahn-Tour '68

Als die DB ihren Loks das Rauchen abgewöhnte

Deutschland 1968. Es war ein Jahr des Umbruchs – auch und gerade bei der Deutschen Bundesbahn. Drei Vertreter der „68er-Generation" dokumentierten die Zeitenwende auf der Schiene, während auf den Straßen kleine Revolutionen stattfanden ...

192 Seiten, Format 22,3 x 29,7 cm, Hardcover,
mehr als 220 historische Farb- und Schwarzweißbilder

Best.-Nr. 581803 | € 29,95



Plettenberger Kleinbahn

Auf Schiene und Straße

Die Geschichte dieses interessanten lokalen Verkehrsunternehmens, das bis zur Stilllegung in den 1960er-Jahren noch Kastendampfloks einsetzte, wird in dem neuen Buch von Wolf Dietrich Groote umfassend dargestellt. Es werden sowohl der Betrieb der meterspurigen Bahn wie auch der Omnibus- und Straßengüterverkehr ausführlich dokumentiert. Mit vielen bisher unveröffentlichten Abbildungen.

272 Seiten, Format 22,3 x 29,7 cm, Hardcover,
ca. 700 Farb- und historische Schwarzweißfotos

Best.-Nr. 581808 | € 49,95

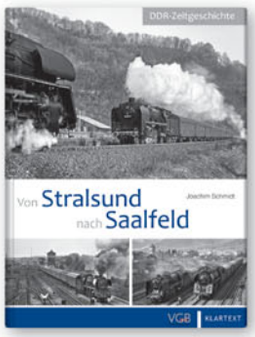
Kleinbahn-Erinnerungen

Mit Gerd Wolff durch die Bundesrepublik 1948 bis 1986

Kleinbahnen – es gibt kaum einen Heimat- und Eisenbahnfreund, über dessen Gesicht beim Hören dieses Wortes kein verzücktes Lächeln huscht! Gerd Wolff beschreibt seine ganz persönlichen Erlebnisse bei 17 Strecken zwischen Nordsee und Südschwarzwald. Dabei erinnert er sowohl an schmalspurige als auch an regelspurige Kleinbahnbetriebe. Das vorliegende Buch ist nicht nur Lesegenuss pur, sondern auch ein wahrer Augenschmaus!

256 Seiten, Format 22,3 x 29,7 cm, Hardcover, 430 historische Schwarzweißfotos und Faksimile

Best.-Nr. 581804 | € 39,95



Von Stralsund nach Saalfeld

Als dieses Kultbuch von Joachim Schmidt im Jahr 1980 zum ersten Mal erschien, herrschte in der damaligen DDR noch reichlich Dampfbetrieb. Nach mehr als 35 Jahren haben wir den Bestseller aus dem Jahre 1980 mit der High-End-Technik unserer Tage neu gestaltet. Über den damaligen Rahmen hinaus besticht dieses Werk durch die Ergänzung bisher nicht veröffentlichter Fotos und Faksimiles sowie vieler authentischer Geschichten von den damals durchaus aufregenden Fotoreisen durch die DDR.

256 Seiten, Format 22,3 x 29,7 cm, Hardcover, 323 Schwarzweißbilder, 49 Farbbilder, 39 Faksimile (Streckenkarten, Fahrkarten, Pläne, Schilder, Tabelle)

Best.-Nr. 581822 | € 39,95

www.facebook.de/vgbahn

Liebe Leser!

Weil vieles noch unfertig war, schien mitten im deutsch-deutschen Jubel zu Beginn der neunziger Jahre vieles offen. Auch die Hoffnung, ungewöhnliche Anliegen und damit überwältigende Erlebnisse zu verwirklichen. So der Plandampf „Metropol“ zu Ostern vor 25 Jahren.

An dieser Stelle bitte ich um Nachsicht. Im Leben eines jeden Erzählers, sei er Dokumentarist, Stückeschreiber oder Herausgeber, stellt sich der Augenblick ein, wo sein Stoff ihm plötzlich ähnelt, weil er ausschließich aus Erlebnissen, Umständen und Personen besteht, die in das Leben des Verfassers gehören oder es streifen. Die Dampftraktion, 30 Schnellzüge, einige hundert Mitstreiter und ich: das ist also das, was dem Leser im Titelbeitrag dieser **BAHN***Epoche* am ehesten begegnen wird.

Schauplatz ist Berlin gewesen. In Berlin bin ich geboren, in Berlin flammte meine Dampflokleidenschaft auf. Ganz abwegig schien mir der Gedanke also nicht, unsere Hauptstadt nach Jahrzehnten wieder mit dampfgeführten internationalen Schnellzügen zu „beglücken“. Sie wissen schon, die auch noch im Kursbuch von 1993/94 fettgedruckten, Berlin mit anderen europäischen Metropolen verbindenden Regelzügen, deren Dampfbespannung kaum für möglich gehalten wurde, weil sie andernorts auf der Welt nicht mehr existierte. Und so kamen diese Züge und selbst die des russischen Militärs (!) – noch unter der Regie der DR eingetütet, damit sie unter der Flagge der DB AG auch Dampfloks ziehen durften – mit einer nicht zu unterschätzenden Wucht daher. Siegfried Wanner, einer von 650 Teilnehmern, fasst es so zusammen: „Damals verriet der Plandampf ‚Metropol‘ die Lust, noch einmal, ein letztes Mal, vor dem irreversiblen Siegeszug der Moderne (fast) aus dem Vollen schöpfen zu können. Heute führt man sich sehnsuchtsvoll vor Augen, was vor 25 Jahren an echtem Plandampf mit krönenden D-Zügen auf die Schienen gebracht wurde und fünf Jahre davor – auch danach – völlig utopisch gewesen wäre.“

Wie ein entfesselter Zug rast die Zeit dahin. Meine einzige richtige Tuchfühlung mit der Güterzuglokomotive G8 hatte ich im Oktober 1984 bei einem morgendlichen Zwischenhalt in Turgutlu (Westanatolien). Die rüstige Preußin ging laut Kesselschild auf die 78 zu. Ihr türkischer Maschinist lud mich ein, seine Lok und unseren Personenzug nach Manisa zu fahren. Ich war 25 und ziemlich übernächtigt. Betätigte Bremse, Steuerbock, Hähne, und Regler. Beim Hinauslehnen stieß ich mir den Kopf am Fensterrahmen. 1906 waren wir Preußen eben kleinwüchsiger.

Wie kam so ein urdeutsches Stahlross ins Morgenland? Dazu Autor und Türkei-Kenner Benno Bickel: „Festzuhalten gilt, dass die preußische G 8 in der Türkei und weit dahinter eine wesentlich bedeutsamere und länger währende Rolle spielte als in Deutschland. Beim anfänglichen Lokomotivmangel in der jungen türkischen Republik erwies sie sich als unverzichtbar. In Syrien und im Libanon bildete sie über Jahrzehnte sogar das Rückgrat des Eisenbahnbetriebs. Diese Bedeutung war der vierfach gekuppelten Zweizylinder-Güterzuglokomotive freilich nicht in die Wiege gelegt, als 1902 die ersten Maschinen ihrer Art auf die Gleise gestellt wurden. Doch der Weltengang und die Kolonialmächte des Nahen Ostens machten die biedere Preußin zu ihrem Spielball.“ Lesen Sie mehr über die Geschichte einer erfolgreichen Migration ab Seite 32.

Wie die Geschichte selbst haben auch Schienenwege die Eigenart, Schlangenlinien zu vollführen und durch Weichenstellungen jähe Wendungen zu nehmen. Groß und verständlich mündet die Verzweiflung der Pro-Schiene-Planer in dem Satz: Wir können heute keine einzige Neubau- oder Ausbaumaßnahme angehen ohne dass Bürger Klagen anstrengen, deswegen dauere alles ewig. Wie auch anders, möchte man erwidern, wenn in Oberlahnstein (um nur einen Ort zu nennen) von 500, sage und schreibe 15 arbeitende Eisenbahner übrig geblieben sind. Die örtliche Bevölkerung nimmt den Schienenverkehr zunehmend nur noch als anonymen Verkehrsstrom wahr, der ihnen nichts mehr gibt außer Lärm und Ortszerschneidung – eine „Geisterbahn“, wie Joachim Seyferth ab Seite 84 schreibt. Die Entkoppelung von Bahn und Bürgern beruht auf Gegenseitigkeit. Oberlahnstein droht überall zu sein.

Mit welcher kalten Präzision die Reichsbahn zu Höchstleistungen angetrieben werden konnte, lässt sich im Kriegstagebuch des Güterbahnhofes von Köln-Kalk Nord nachlesen. Auszüge der – mittlerweile verschollenen – Betriebs-Chronik stellen wir Ihnen als vierteilige Serie ab Seite 50 vor und beginnen in dieser Ausgabe im Jahr 1939 mit der Mobilmachung Ende August.

Was stellen wir Ihnen noch anheim? Konstruktionszeichnungen der pr. G8, die in Beirut aufgegriffen wurden, nach einem israelischen Vergeltungsschlag. Wunderbare Pressebilder aus dem Ludwigshafen der fünfziger und sechziger Jahre. Die Heizerschicht auf einer 012, die an jeder Milchkanne zu halten hatte, die Frühzugjagd von Rottweil ab durchs Neckartal … um nur einige Beiträge zu nennen.

Wie alle Ausgaben ist auch die vorliegende **BAHN***Epoche* von dem Begehren angetrieben, etwas überleben zu lassen und Vergangenes zu vergegenwärtigen. So handelt unser Magazin gleichermaßen vom Suchen wie vom Finden, vom Verlieren wie vom Gewinnen – solange es die Erinnerung gibt. Herzlich Ihr

Den DB-PKP-Plandampftag auf der Ostbahn dingfest gemacht in der Direktion Pomorska, mit Tomasz Butrym (links) und Jerzy Baranowski (hinten) am 26. März 1994.

Aufs Titelbild geschafft. Nach der Manöverkritik bei der DB mit passender Tageslektüre zurück nach Hamburg; 5. April 1994.

Viel Aufwand. Über meine Hamburger Nachbarschaft und deren Mittelsleute in Istanbul konnte ich das Foto der G8 (Seite 33) vor dem Kaiserzug in Konstantinopel ersteigern.

Dornröschenschlaf in Tripolis halten die 107 und 108, ursprüngliche Preußinnen der Chemin de fer de l'État Libanais (20. Mai 2016).

TITELFOTOS: ROBIN GARN, GÜNTER HASLBECK, WERNER KORTOKRAKS/SLG. LÖCKEL, GEORG WAGNER
FOTOS SEITE 3: MARTIN STERTZ, ROBIN GARN (2), THOMAS KAUTZOR

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

Ausgabe 30 Frühjahr 2019

Metropolen-Dampf im großen Stil.
Die das Zentrum der wiedervereinigten Hauptstadt windungsreich durchmessende Stadtbahn und einige Zulaufstrecken Berlins boten zu Ostern 1994 letztmalig die Kulisse für die Dampftraktion vor internationalen Regelschnellzügen; hier 01 1531 mit D 242 nach Paris am 2.4.1994.

3 WILLKOMMEN

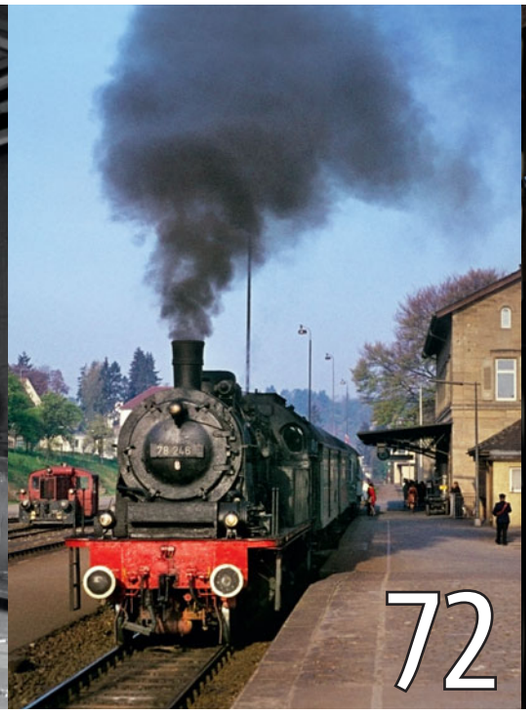
4 FAHRPLAN

6 BAHNPOST

8 ZEITMASCHINE
Ostkreuz, ostwärts geblickt

10 MEISTERWERK
Der Minimalist

12 TITEL
Letzte große Ausritte vor D-Zügen in Berlin
Götterdämmerung
Teil 1: Plandampf Metropol, Ostern 1994



56 KINO
La bataille du Rail: Eine wahre Geschichte

58 SCHATZSUCHE
Werner Kortokraks: Wie ein Pressefotograf der Wirtschaftswunderzeit die Bahn sah

66 ROLLBAHN
Güterzugepisoden mit Karl (1)

68 ARBEITSWELT
Halten an jeder Milchkanne, und das mit 012!

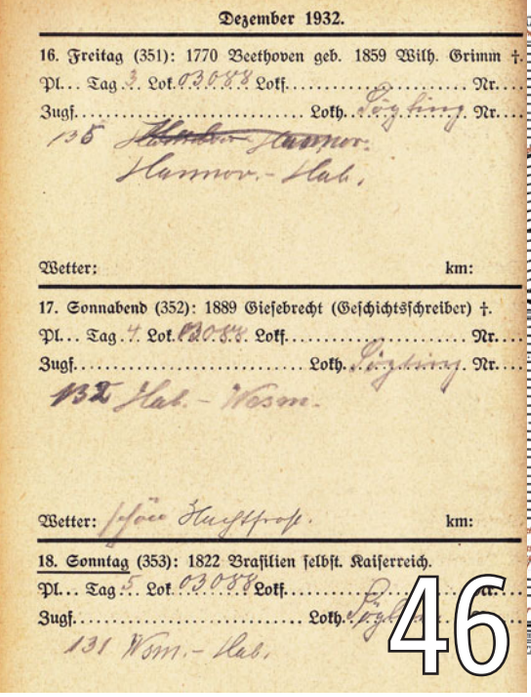
72 SEHNSUCHTSORT
Frühzugjagd im Neckartal
Meine Jugend auf der B 14

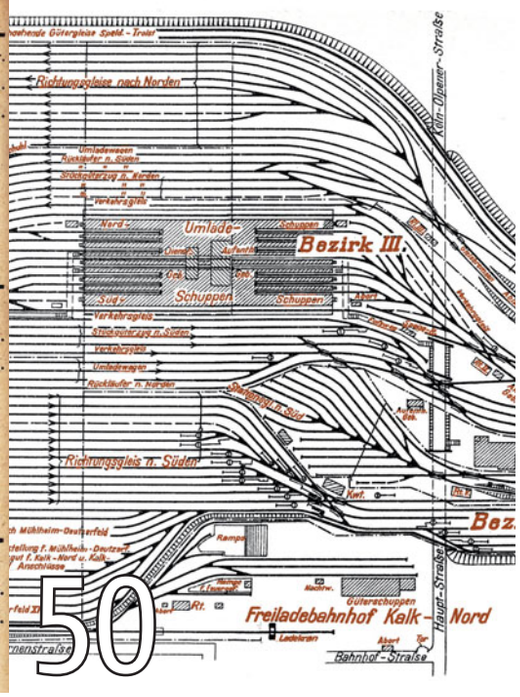
78 STREIFLICHT
Exportschlager Geist: Alexander Solschenizyn auf dem Weg ins Exil 1974

79 DAS BESONDERE BILD
Melancholie des Ostens

80 **Wustermarks zweiter Frühling**

FOTOS: ROBIN GARN, ROBIN LUSH; WERNER KORTOKRAKS/SLG. WOLFGANG LÖCKEL, GEORG WAGNER, THOMAS BENTIEN





46 50

28 ZUFALLSFUND
Eisenbahnen in der Donaumonarchie
Eine Reise zurück in die Zeit um 1900 (Folge 2)

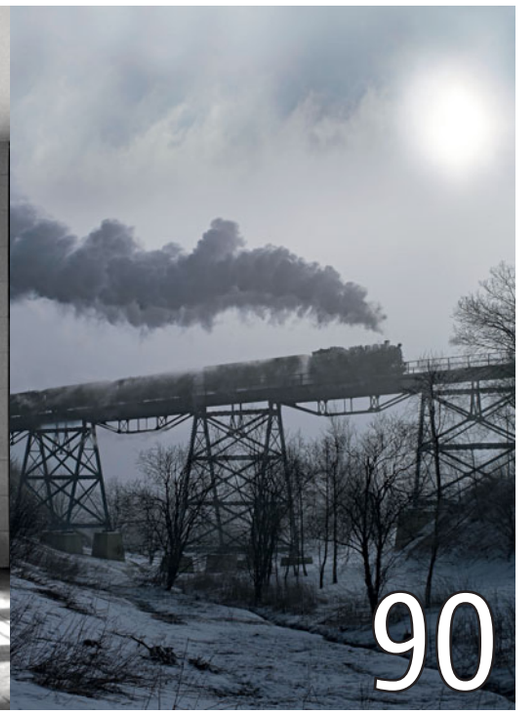
32 GESCHICHTE
Die preußische G8 im Morgenland

44 BAHNOPTIKUM
Einmal Beirut und zurück

46 **Otto Vinzelberg und die 03 088**

50 SERIE
Das Kriegstagebuch des Güterbahnhofs Köln-Kalk Nord (1)
1939: Mobilmachung, Kriegsbeginn

84



90

84 ESSAY
Die Geisterbahn
Eisenbahn ohne Eisenbahner am Beispiel der rechten Rheinstrecke

90 DAMPFEISENBAHN
Unser täglich Dampf 2018
Leistungsbilanz deutscher Schmalspurbahnen

94 NAH DRAN
Der lange Weg. Zurück auf die Schienen.

96 SALONWAGEN
Empfehlungen aus der Medienwelt

97 NEULICH . . .
. . . waren drei Tage Regen angekündigt

98 VORSCHAU, IMPRESSUM

99 ZUGSCHLUSS-LATERNE

FOTOS: FAMILIENSAMMLUNG STEFFEN KRUSE, SAMMLUNG GERHARD, JOACHIM SEYFERTH, STEFAN LOHR

Andreas Knipping
Burkhard Wollny

DIE DEUTSCHE REICHSBAHN VOR UND NACH 1989

Jahrzehntelang war der Interzonenzug ein Symbol der Teilung Deutschlands wie auch des Zusammenhalts der Deutschen. Als Interzeitenzüge, als Züge zwischen den Zeiten, belichteten und beleuchten Andreas Knipping und Burkhard Wollny die heute fast schon vergessenen Züge in der ostdeutschen Provinz vor und nach 1989 und im geteilten wie, im frisch vereinigten Berlin. Sie lassen den Blick aber auch abseits der Strecke schweifen. Ihnen geht es nicht ums wiederholte Panoptikum der Dampflokomotiven bei schönstem Wetter in schönster Landschaft. Eisenbahn in ihrer Zeit in der DDR, das konnte die stetige Wiederholung des Bahnhofsschildes von Halle an der Saale sein oder die Werbung auf dem Bahnhofsvorplatz für einen Schuh, dessen Markenname eigentlich für ein unvergessliches Auto bekannter wurde, oder eine Schmalspurlok der ehrwürdigen sächsischen Gattung IV K vor einem der vielen Propagandaschilder der weltfremden Staats- und Parteiführung.

216 Seiten, Großformat 29,5 x 28,0 cm, Hardcover-Einband mit Schutzumschlag, 265 Farb- und Schwarzweißfotos

Best.-Nr. 581825 | € 49,95

DEUTSCHE REICHSBAHN DR

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

Erhältlich im Fach- und Buchhandel oder direkt beim VGB-Bestellservice, Am Fohlenhof 9a, 82256 Fürstenfeldbruck, Tel. 08141/534810, Fax 08141/53481100 oder online unter www.vgbahn.info

BAHN*Epoche*-Titel 01 bis 29

Der Artikel in der letzten **BAHN*Epoche*** vom Betriebskontrolleur der Berliner S-Bahn war fesselnd und total Klasse. Interessiert viele nicht mehr, aber ich kann davon nicht genug lesen. Wie oft stand ich als Schüler abends am Ostbahnhof und die Züge fuhren Richtung Friedrichstraße und weiter ...

Kay Kreisel (Jöhstadt)

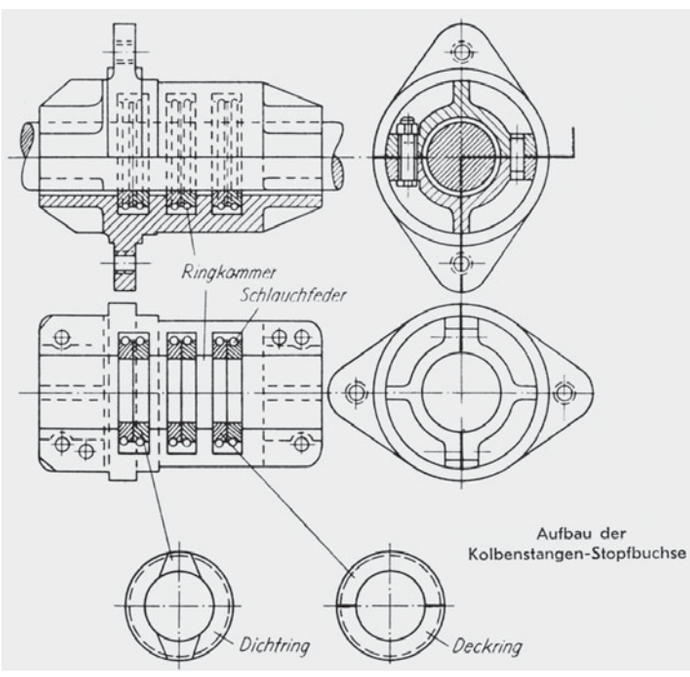
Mein Gott, die neue BAHN*Epoche*, großartig. Joachim Schmidt (Iserlohn)

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

Ich habe gerade die letzte **BAHN*Epoche*** durchgelesen, zugeschlagen und beiseite gelegt, um Euch allen zu der wieder einmal gelungenen Ausgabe zu gratulieren. Auch wenn meine Bandscheiben zwicken und Reichtümer dabei nicht erlangt werden konnten, ich möchte die „Dampflokzeit“ nicht missen – was wohl auch daran liegt, dass es die Jugendzeit war. Zur Seite 13 bleibt zu berichtigen, dass die Schieberringe nichts anderes als aufgeschnittene Graugußringe mit einem Nenndurchmesser von 300 mm sind. Nenndurchmesser, weil es sie auch in den Abmessungen 300,5 / 301 / 301,5 usw. Millimeter gab, was den Korrekturmaßen der Schieberbuchsen entspricht. Diese doch recht sperrigen Ringe waren jedoch nicht geeignet, die Hosen der Lokschlosser festzuhalten, nicht einmal vor 50 Jahren. Was Ihr meint, sind die Schlauchfedern der Kolbenstangen-Stopfbuchsen (vgl. Anlage).

Wenn die Dichtringe verschlissen waren, man hörte und sah es deutlich, wurden sie durch neue ersetzt und landeten gnadenlos im Gußschrott, während die Schlauchfedern für diverse Zwecke weiterverwendet wurden. 1968 kam ich noch mit zwei Federn aus, um die Hose an mich zu binden, 50 Jahre später dürfte es damit etwas eng werden.

Reinhard Schmidt (Berlin)



Dem aufmerksamen Leser der Betrachtungen zur Bahnreform der Herren Happe und Leuschel könnte etwas aufgefallen sein. Wie so oft in der Geschichte menschlicher Irrtümer ist das Wichtigste das, was überhaupt nicht angesprochen wird: der Mensch, der die Bahn am Laufen hält. In Leuschels Text kommt der Mensch (sei es als „Mitarbeiter“, „Beschäftigter“ oder Angestellter“) überhaupt nicht vor, in Happes Text nur mit negativen Vorzeichen: „Abbau“ und „Überhang“. Man kann wohl annehmen, dass die Herren sich über ihre Inhalte nicht abgesprochen haben. Dann ist das wohl kein Zufall, dann ist das wohl tatsächlich die ungefilterte Denk- und Sichtweise der „oberen Etage“? Jeder weiß, dass ein Staat ein hohles Etwas, ein nicht funktionierendes Gebilde ist ohne seine Bürger. Und wie ist das bei der Eisenbahn?

Daher muss ich das unbedingt teilen: Es passt so schön zu den beiden Stellungnahmen zur Bahnreform in der letzten **BAHN*Epoche***, die ich übrigens abermals für einen Volltreffer halte! Wenn wir den empirischen (Lehr-)Satz „je besser die Witze, desto besch*** die Lage“ eins zu eins in die Gegenwart übersetzen (kraft meiner diversen Erfahrungen mit dem Scheitern von gesellschaftlichen Konstrukten, fühle ich mich dafür – leider – autorisiert), dann befindet sich die DB gerade in einer schlimmeren Schräglage als die DR 1988/89 ...

B. Schumann (Merseburg)

Berlin-Friedrichstraße. Blick wie der eines Grenzsoldatens in die Bahnhofshalle mit den Zügen von und nach Berlin (West), 29.6.90.

Ich habe die **BAHN***Epoche* Nr. 29 gelesen und mich gefreut, was Eberhard Happe und Ingulf Leuschel über die aktuelle Lage der Deutschen Bahn geschrieben haben. Ich hoffe, es geht in die „richtigen Gehirne“. Jedoch zweifle ich stark daran. Der Prophet ist im eigenen Lande noch nie gehört worden. Lieber holt man sich für teures Geld irgendwelche Gutachter. Damit hat man zumindest die Unabhängigkeit der Ergebnisse vorgegaukelt. Alles Scharlatanerie. Fachleute in den entsprechenden Positionen mit dem nötigen Überblick im eigenen Stall werden bei der DB AG sehr rar sein. In den Führungspositionen werden wohl keine gelernten Eisenbahner mit langjähriger Berufserfahrung mehr da sein. Die findet man sicher noch viel weiter unten, doch die haben erstens nichts zu sagen und zweitens werden sie sich nicht getrauen etwas zu sagen.

Dr. Paul Recknagel (Eisfeld)

Danke für das neue Heft. Jetzt kann das Wochenende beginnen.

Olaf Ott (Ulm)

Nachlösekarte

Korrekturen zu BahnEpoche 28 und 29

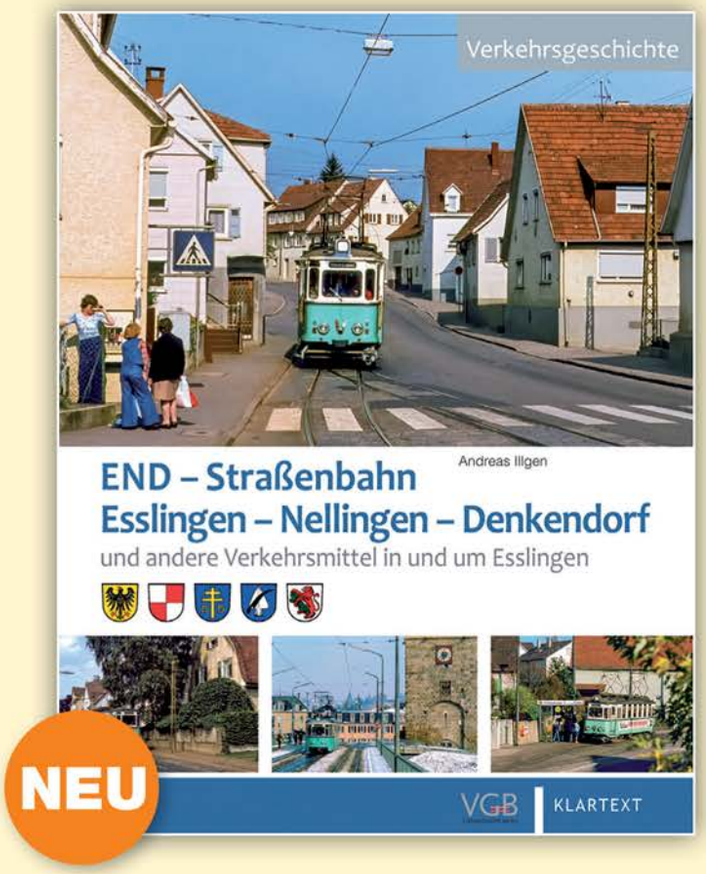
Zwei Aussagen unseres zweiteiligen Artikels „Leistung! Leistung! Leistung!“ über die Nord-Süd-Strecke bedürfen der Korrektur bzw. Ergänzung: In BAHNEpoche 28 (S. 70) heißt es, dass „bei Ganz- und Durchgangsgüterzügen ab 1000 t Last Nachschub“ erforderlich gewesen sei. Das ist nur fast, aber nicht ganz richtig: Nachschub war erforderlich ab mehr als 1000 t Last. In BAHNEpoche 29 (S. 54) bleibt im Text zum abgedruckten Laufplan der 01^{10} des Bw Bebra unerwähnt, dass sich der Laufplan auf die ölgefeuerten 01^{10} bezieht und dass die genannten Bestands- und Bedarfszahlen (vierzehn und elf) ebenfalls nur den ölgefeuerten 01^{10} gelten. Es wäre dann aber auch zu erwähnen gewesen, dass auch sechs kohlegefeuerte 01^{10} beim Bw Bebra beheimatet waren, für die es keinen festen Laufplan gab und die im Bedarfsfall auch Leistungen ihrer ölgefeuerten Schwestern übernahmen.

Hendrik Bloem und Fritz Wolff

Nicht nur Kenner der Berliner S-Bahn haben in der Ausgabe 29 wohl gestutzt oder auch geschmunzelt, als sie auf Seite 84 den Begriff „Stromlinienprüfzug“ lasen. Wie im Kontext mit der Funktions-Erläuterung erkennbar, hätte es natürlich „Stromschienenprüfzug“ heißen müssen. Aufgrund einer Namensähnlichkeit ist dem Aufzeichner des Interviews mit Joachim Gewieß ein Fehler auf Seite 86 unterlaufen: Der Betriebskontrolleur erwartete bei der Rückkehr vom S-Bw Nordbahnhof am Grenzübergang Invalidenstraße nicht „Meißner“ (den Hauptabteilungsleiter Dr. Herbert Meißner), sondern „Reißner“ (den zuvor genannten Leiter der Fahrleitungsmeisterei-West, Günter Reißner). Zu berichtigen ist außerdem der Bildtext zum Foto auf Seite 84: Die Berliner S-Bahn hat anders als die U-Bahn keine Zugabfertiger, sondern die Züge werden von Aufsichten abgefertigt. Wir bitten den Fauxpas zu entschuldigen.

Konrad Koschinski

DIE STRASSENBAHN END



Sie gehörte zu den letzten klassischen Überlandstraßenbahnen in der Bundesrepublik: die END, die von Esslingen hinauf auf die Filderebene nach Nellingen, Denkendorf und Neuhausen führte. Die elektrische Meterspurstrecke wurde erst im Jahre 1926 eröffnet und bis zu ihrer Stilllegung im Jahre 1978 weitgehend mit den Fahrzeugen aus der Anfangszeit betrieben. Kernpunkt der vorliegenden Publikation ist ein Spaziergang in Bildern entlang der Strecke von Esslingen über Nellingen nach Denkendorf sowie von Nellingen nach Neuhausen in den letzten Betriebsjahren. Geschichte, Fahrzeuge, Infrastruktur und der Betrieb werden ebenfalls fundiert beschrieben. Auch die Esslinger Städtische Straßenbahn (ESS) und der daran anschließende Obusverkehr in Esslingen sowie der Busbetrieb der END, die Filderbahn nach Neuhausen und die Stadtbahn nach Nellingen werden kurz vorgestellt.

184 Seiten, Format 22,3 x 29,7 cm,
365 Fotos, Skizzen und Faksimile

Best.-Nr. 581703 | € 39,95

VGB [VERLAGSGRUPPE BAHN]

www.facebook.de/vgbahn

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

Kiew-Express. Auf den letzten von 1366 Kilometern rollt D 298 dem Berliner Hauptbahnhof entgegen, Heimat-Bw der 243 650 (14. März 1991).

Ostkreuz, ostwärts geblickt

Zwischen beiden Aufnahmen aus Berlin liegen 27 1/2 Jahre. Auf beiden Fotos ist im Hintergrund die Viktoriastadt (auch bekannt als Kaskelkiez) zu sehen, eine alte Arbeitersiedlung, benannt nach der englischen Königin Viktoria. Heinrich Zille verbrachte dort fünf Jahre seines Lebens und nahm viele Eindrücke aus der Umgebung in seine Zeichnungen auf. Aus der Silhouette ragen heraus der unter Denkmalschutz stehende Schrotkugelturm und die Erlöserkirche.

Der Schrotkugelturm diente – wie der Name schon sagt – der Herstellung von Schrotkugeln. Hierzu wurde flüssiges Blei im obersten Turmgeschoss in eine Fallröhre gegossen und es entstanden Schrotkugeln im freien Fall, die unten von einem mit Wasser gefüllten Becken aufgefangen wurden. Zu DDR-Zeiten gehörte der Turm zum *VEB Druckguß und Formbau*. Nach der Wende wurde er aufwendig saniert.

Die 1892 fertiggestellte Erlöserkirche gehört heute zur Paul-Gerhardt-Gemeinde Berlin-Lichtenberg. In den achtziger Jahren wurde sie durch vielfältige Aktivitäten der DDR-Friedensbewegung bekannt und unterlag daher einer ständigen Bewachung von Polizei und Staatssicherheit. Trotz der Überwachung gelang es 1983 jedoch der Düsseldorfer Punkband *Die Toten Hosen*, dort gemeinsam mit anderen Bands ohne Genehmigung ein Konzert zu geben. Im Herbst 1989 gingen die Bilder von Protestveranstaltungen und Gottesdiensten in der Kirche um die ganze Welt.

Am linken Bildrand ist das Gebäude der heutigen Friedrich-List-Schule zu erkennen. Die 1906 als „Realgymnasium“ gegründete und zeitweise nur für Knaben zugelassene Schule durchlebte eine wechselvolle Geschichte. Die Kriegszeiten überstand es zwar ohne größere Schäden, aber wurde zeitweise auch als Lazarett genutzt. Anschließend erfolgten Umbauten, sodass es nicht nur für schulische, sondern auch für kulturelle Zwecke genutzt werden konnte zum Beispiel als Kino.

Um 1960 zog dann die 1. Oberschule Berlin-Lichtenberg ein und in den siebziger Jahren wurde aus der Oberschule die kommunale Berufsschule *Ilse Stöbe* mit den Ausbildungsberufen Sekretärin, Bibliothekarin und anderer verwandter Berufe. Seit Anfang der neunziger Jahre fungiert die Schule als Filiale des Oberstufenzentrums für Bürowirtschaft, Sozialversicherung und Verwaltung Berlin-Steglitz.

Das nur auf dem 2018er-Bild sichtbare Sozialbauprojekt „Viktoriahaus“ gilt als „neues Wahrzeichen“ des Quartiers. Es wurde 1997/1998 an der Ecke Nöldner-/Karlshorster Straße errichtet. Den Häusern des Blocks hat der Architekt Werner Wöber schiefe Betonplatten als Fassade vorgehängt. Besonders gut zu sehen ist dies,

Prag – Hamburg. **Tagesschnellzug (EC 378), geführt von Vectron-Mehrsystemlok 193 296 der CD, strebt auf die Berliner Stadtbahn zu (8.9.18.).**

wenn man mit einem Fernzug oder der S-Bahn dort vorbeifährt.

Augenfällig auch die Veränderungen bei den Bahnanlagen. Erst kürzlich in Betrieb gegangen ist das Überwerfungsbauwerk der S-Bahn, mit dem nun endlich das schon zu DDR-Zeiten geplante Vorhaben der Entflechtung der Strecken Richtung Lichtenberg und Erkner realisiert werden konnte. Von den auf dem Bild von 1991 abgebildeten Gleisen liegt keines mehr an seinem ursprünglichen Ort.

Auch für die Betriebsführung der Fernbahn haben die Umbauarbeiten eine Erleichterung ergeben. 1991 musste der Lokführer des D 298 am Ostkreuz noch den Hauptschalter seiner Lokomotive auslegen, um den wegen der niedrigen Durchfahrtshöhe nur mit stromloser Fahrleitung versehenen Abschnitt bei der Unterfahrung der Ringbahngleise zu passieren. Heute ist dies nicht mehr erforderlich.

Zu den Zügen: Hinter der nüchternen Bezeichnung D 298 verbirgt sich der internationale *Kiew-Express*, der Anfang der neunziger Jahre unter dieser Zugnummer verkehrte. Zuvor lief er als D 392 und zwischen 1992 und 1994 schließlich als D 248, danach folgte – quasi als Spiegelbild eines zunehmenden Bedeutungsverlustes des schienengebundenen Reiseverkehrs Richtung Osten – seine Einstellung. Acht weitere Jahre lang existierte zwischen Berlin und Kiew zwar noch eine Nachtverbindung, aber auch mit ihr ließ sich der Trend nicht umkehren.

Der Berliner *Tagesspiegel* schrieb dazu kurz vor der Einstellung des Zuges: „Die Nachtzugreisen Richtung Osten waren etwas für Leute mit Zeit. An der polnisch-ukrainischen Grenze stehen die Züge eine ganze Weile für die Pass- und Zollkontrolle, später müssen die Drehgestelle der Waggons aufwendig ausgetauscht werden, damit die Wagen auf der breiten Spurweite in der Ex-Sowjetunion rollen können.“ In den einschlägigen Internetforen erhält der Zugverkehr Richtung Osteuropa aus anderen Gründen schlechte Noten. Dort wird vor allem herbe Kritik an der Deutschen Bahn geübt, die die unternehmerische Verantwortung für diese Verkehre größtenteils abgegeben hat. Auch macht ein höchst kompliziertes Buchungssystem den Fahrkartenkauf oft nahezu unmöglich und Pannen sind nicht selten. Beispielsweise werden Buchungen für Tage freigegeben, an denen die Züge gar nicht verkehren. Außerdem werden Kurswagen mitunter gar nicht angezeigt oder es fehlen in der Fahrplanauskunft schlicht die Zwischenhalte.

Wie es auch anders gehen kann, zeigt die Linie (Hamburg) – Berlin – Prag – Budapest, hier stellvertretend abgebildet mit dem EC 378 von Prag nach Hamburg, der allerdings an diesem Tag über die Stadtbahn umgeleitet wurde. Erst kürzlich erfuhr diese Verbindung durch den Wegfall des Lokwechsels in Dresden und den damit verbundenen Reisezeitverkürzungen eine Aufwertung. Darüber hinaus sorgen modernes Wagenmaterial und ein überdurchschnittlicher gastronomischer Bordservice in den tschechischen oder ungarischen Speisewagen für angenehmes Reisen. Ein anderes Beispiel ist die erst kürzlich eingestellte Nachtzugverbindung der Deutsche Bahn von Berlin nach Wien. Die entstandene Marktlücke nutzt ab Dezember die ÖBB. Zwei Beispiele, wie man mit ein wenig Phantasie und Engagement erfolgreich sein kann.

MICHAEL KROLOP

FOTOS: MICHAEL KROLOP

Bahnepochale Fotografien – präsentiert von Armin O. Schmolinske

Der Minimalist

Bei den inzwischen traditionellen Werra-Plandampfveranstaltungen im Herbst ist Thomas Bentien vor Ort grundsätzlich zu Fuß unterwegs. So verzichtet der 1959 geborene Hamburger gerne mal auf ein vermeintliches Toppmotiv, um den „Vorgang“ möglichst alleine im Thüringer Wald zu erleben. Im Herbst vor fast zehn Jahren jedoch war er auf ein spezielles Motiv erpicht, zu dem ihn ein Bild aus dem Oktober 1996 in einem kleinen Büchlein des japanischen Dampflokfotografen Fukuda Shinkichi inspiriert hatte – einsamer Dampfzug mitten im Wald und sonst nichts.

So war er zusammen mit einer kleinen Gruppe von Dampflokfanatikern im Oktober 2009 auf dem Rennsteig auf der Suche nach einem Durchblick zur Strecke, an welcher man den ersten Zug des Tages zur blauen Stunde ablichten können müsste. Felix, der deutlich jüngste der Fotografen, entdeckte als Erster die mögliche Stelle beim Rastplatz Hainichblick. Jetzt galt es, den Standpunkt zu optimieren, was dem Meisterwerkfotografen, wie man auf der rechten Seite sieht, bei diesem Foto auch deutlich geglückt ist. Klassisch für die Eisenbahnmeisterwerks-Fotografie ist, dass es meistens einen Standpunkt gibt, an dem nur Platz für einen Fotografen ist und bei der analogen Mittelformatfotografie nur eine einzige Auslösung zum gewünschten Erfolg führt, denn das Problem bei motorgetriebenen Mittelformatkameras ist, dass der Film bei schneller Bildfolge (ein Foto pro Sekunde!) meist keine Zeit zum „Sichplanlegen“ hat, was zu deutlichen Unschärfen von Bildteilen führen kann.

Ausgerüstet mit seiner 6x6 Mittelformatsucherkamera Mamiya 6 und einem 50 mm Weitwinkelobjektiv mit größtmöglicher Blende 4 postierte er sich samt Einbeinstativ also am 23. Oktober 2009 kurz vor acht Uhr morgens auf dem schon leicht maroden Picknicktisch. Alles passte, doch dann kam die 52 8079 mit ihrem Güterzug von Eisenach nach Meiningen kurz vor dem Förthaer Tunnel ohne eingeschaltetes Spitzlicht! Tja, das hieß eine Nacht länger illegal auf dem Rennsteig campieren und hoffen, dass das Lokpersonal am nächsten Morgen nicht wieder Kohlen sparen möchte. Und was eigentlich ungewöhnlich ist, am nächsten Tag herrschten kurz nach acht Uhr genau dieselben Wettervoraussetzungen und das Foto gelang wie geplant, obwohl, wie Thomas mir erzählt hat, das Foto im „Blindflug“ entstand, weil er im Sucher den avisierten Auslösepunkt bei diesen Lichtverhältnissen nicht wirklich erkennen konnte. Zu sehen sind hier die 41 1144 und 41 1150 zu Berg fahrend und zu blauer Morgenstunde.

Und all die Jahre danach ist ihm an diesem Standpunkt nie wieder ein vergleichbares Foto gelungen. Um später überhaupt über die Baumwipfel zu kommen, modifizierte er sogar noch eine Leiter, die allerdings vor dem eigentlichen Foto unter ihm zusammenbrach und zu einem bis heute spürbaren Schaden an der linken Schulter des Protagonisten führte. Heute wäre das Foto ohne größere Rodungsarbeiten des inzwischen hochgewachsenen Buchenwaldes überhaupt nicht mehr möglich.

Infiziert durch den heutigen Herausgeber der **BAHN***Epoche* und damaligen Klassenkameraden Robin Garn machte Thomas Bentien vor 43 Jahren seine ersten Dampflokaufnahmen auf einer mehrtägigen Einreise in die DDR. Wiederholter Kontakt mit den Organen des sozialistischen Staates während dieser Reise hätte seiner Freude an der Dampflokfotografie fast ein Ende gesetzt – glücklicherweise dann doch nicht. Der Autodidakt nutzte, wie so viele Eisenbahnfotografen seiner Generation, am Anfang seiner Karriere die Kleinbild-SLR-Kamera des Vaters – eine Contax. Nachdem ihm diese Mitte der achtziger Jahre des letzten Jahrhunderts in einem Taxi in der Türkei abhanden gekommen war, stieg er - seit Ende der siebziger Jahre nur noch Diafotograf - aufs Mittelformat um. Bis 2002 nutzte er eine Mamiya 645 und als die samt Auto in Wolsztyn neue Besitzer fand, entschied er sich, laut seiner eigenen Aussage, leider viel zu spät für die bereits erwähnte handliche und optisch hervorragende 6x6 Sucherkamera von Mamiya. Diese Kamera stellt in ihrer Abbildungsqualität sogar den legendären Hasselblad-Würfel 500C/M in den Schatten! Und Thomas Bentien ist der analogen Fotografie bis heute treu geblieben, so besitzt er weiterhin keine Digitalkamera.

Was macht dieses fast monochrome Foto so eindrucksvoll? Nicht nur die Reduzierung auf das Wesentliche im Tal durch die frühnebelige Wetterlage, sondern auch der schattenrissartige Vordergrund, der nur durch die Nutzung eines Weitwinkelobjektives und des quadratischen Formates zum Tragen kommt. Denn bekanntermaßen macht der Vordergrund das Bild gesund, sprich im menschlichen Gehirn entsteht ein dreidimensionaler Eindruck, trotz nur zweidimensionaler Abbildung. Dass die Rauchkammer der Dampflokomotive auch noch fast im Zentrum der Goldenen Spirale ist, ist dann schon fast nebensächlich. Unbedingt erwähnenswert für den Gesamteindruck ist auch noch der sogenannte Komplementärkontrast des gelborangen Spitzenlichtes in der blauen Umgebung.

Dieses Foto hängt übrigens als eines der nur zwei großformatigen Eisenbahnfotos im Haus des Fotografen.

Zum Schluss noch ein kleiner Tipp an die Digitalfotografen unter uns, die nicht immer alles nachbearbeiten müssen - pardon wollen. Bei automatischem Weißabgleich wäre dieser Effekt nicht entstanden, denn die Software hätte versucht, aus der blauen Stimmung eine Neutrale zu machen. Nur wenn man den Weißabgleich auf Tageslicht stellt, entspricht es dem Eindruck des klassischen Tageslichtumkehrfilms, der von Haus aus auf 5500 Kelvin sensibilisiert ist. Bei unserem Bild kam der Fujichrome Provia RDP 120 mit 21 DIN zum Einsatz. Dieser Film wird übrigens noch bis zum heutigen Tag produziert, im Gegensatz zu den Farbumkehrfilmen der Firma KODAK, die interessanterweise vergangenes Jahr wieder begonnen hat, den Ektachrome zu produzieren.

ARMIN SCHMOLINSKE

DOKUMENT: SAMMLUNG BENTIEN