35 Sommer 2020

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

BAHN Epoche

Geschichte, Kultur und Fotografie der klassischen Eisenbahn

Freilassing und Südostbayern

Alltag der DB-Klassiker

Mit Extra-DVD!

Zeitzeuge: Lokführer Mattern und die 66

Aufgewachsen in Crottendorf (Erzgebirge)

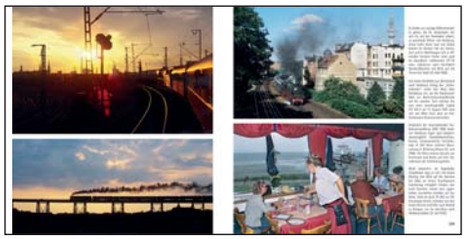
Neues über die Sowjet-03/03[10]

4 192445 512005 35

Ein neuer Dampflok-Bildband. In diesen Zeiten?

Wann, wenn nicht jetzt!

*„Du hast die Bilder,
du hast die Erlebnisse.
Und ich kenne auch niemanden,
der ebenbürtig fotografiert hat."
(Bernd Seiler, FarRail Tours)*



Wir spüren, dass sich die Eisenbahn in Deutschland in den letzten Jahrzehnten dramatisch verändert hat. Die Teilung unseres Landes in Ost und West und erst recht die Dampflokzeit scheinen dagegen weit zurückzuliegen. Und doch prägen beide die Erinnerungen vieler Eisenbahnfreunde bis heute.
HEISSDAMPF nennt Robin Garn seine Verabredungen mit dieser Vergangenheit deutscher Eisenbahnwelten. Er bedient sich mehrerer fotografischer Erzählperspektiven. Die eines Dokumentaristen sind ihm ebenso zu eigen wie die Blickwinkel eines Lichtjägers oder Romanciers. Zugute kommt dem Leser dabei, dass der Autor von Anbeginn am Bahndamm in zunehmend tagebuchähnlicher Weise Notizen geführt hat, sodass seine Begleittexte von ebenso großer Vielschichtigkeit und voller abenteuerlicher Begebenheiten sind wie seine Aufnahmen. So lebt seine Darstellung aus der Optik, seinen präzisen Beobachtungen und einem weiten Blick, der über die Tage hinausgeht.
Bis in die Gegenwart.

HEISSDAMPF Fotografien und Erlebnisse in Deutschland (1973 – 2020) von Robin Garn
224 Seiten, Format 29,5 x 28,0 cm, gebunden, Hardcover, 420 Fotos (davon 363 in Farbe)

ISBN 978-3-8375-2330-0

Erscheint im August 2020

Bestell-Nummer: 582006 | € 49,95

VGB [VERLAGSGRUPPE BAHN] BAHNEpoche

Erhältlich im Fachbuchhandel und direkt beim: VGB Bestellservice ·
Am Fohlenhof 9a · 82256 Fürstenfeldbruck · Tel. 08141/534 810 ·
Fax 08141/534 811 00 · E-Mail: bestellung@vgbahn.de · Internet: shop.vgbahn.de

www.facebook.de/vgbahn

Liebe Leser!

Wenn ich meine Zeilen und Gedanken lese, die ich an dieser Stelle vor gut drei Monaten wie immer an Sie gerichtet habe, kommt es mir vor, als seien sie aus der Zeit gefallen. Seitdem schwappt, in einer Mischung aus globaler Hypermobilität und alttestamentarischer Wucht, ein Erreger um den Globus. Ein mikroskopisch kleines Ding stellt Sie, stellt uns alle urplötzlich vor völlig neue und riesige Herausforderungen. Uns wird klar, dass dieses Virus unsere Lebensgewohnheiten für eine signifikante Dauer erschüttert. Bye, bye, süße Normalität! Unser geregeltes Leben ließ sich nur vergleichsweise kurz erschüttern durch Tschernobyl, Eschede, Fukushima, Banken- und Finanzkise. Der Auweia- oder O Gott-Faktor von Covid-19 ist umfassender. Wie anders fühlt es sich an als sonst, über die klassische Eisenbahn zu schreiben in unserem schnellgebremsten Land, der Verkehrsdrehscheibe Europas? Vielleicht schreibt das Virus mit?

Zurück zu unserem selbstverständlichen wie liebgewordenen Unterwegssein, ehe Reisen plötzlich gegen das Risiko gestellt werden, dem Virus freien Lauf zu lassen: Wo fanden sich bis in die Achtzigerjahre Altbau-Elloks, DB-Klassiker (wie Schienenbusse oder den VT 11[5]) und ÖBB-Gäste in Hülle und Fülle? Eine Antwort gibt Siegfried Wanner, Autor unseres Titelbeitrages, über die von München über Rosenheim durch Südostoberbayern führende Maximiliansbahn, die über Freilassing in Salzburg auf ihr Gegenstück, die österreichische Elisabethbahn trifft: „Meine Lebenszeit in dieser Region war für mich als eisenbahnpassionierten Traunsteiner biografisch prägend und substantiell. An so einer Strecke aufzuwachsen, landschaftlich wunderbar und mit dem Zugverkehr, wie ich ihn beschrieben habe – was will man mehr."

Streng geheim: Die Nordhausen-Wernigeroder Eisenbahn, heute unter Harzquerbahn geläufig, war 1944/45 für Rüstungsprojekte und die SS von Bedeutung. Trotz Vernichtung vieler Unterlagen, teilweise in jüngster Zeit, hat Olaf Haensch die damaligen Vorgänge rekonstruiert (ab Seite 42). Was veranlasste Haensch, sich diesem Thema zu widmen? „Den Chronisten der Harzquerbahn war deren Verstrickung in KZ-Wesen und Zwangsarbeit während des Zweiten Weltkriegs bisher kaum mehr als einen Absatz wert. Weder der DR noch den Harzer Schmalspurbahnen war sonderlich an einer Aufarbeitung gelegen. Vorhandene Unterlagen sollen entsorgt worden sein. Als mir Jürgen Steimecke aus Wernigerode etwa 2013 zwei Originaldokumente von 1944 zeigte, wollte ich es genauer wissen. Denn die vermeintliche Lücke in der Geschichte existiert nicht: Es gibt Zeitzeugenberichte, in regionalen Archiven fanden sich Schriftwechsel. Alliierte Aufklärungsfotos, erst seit einiger Zeit verfügbar, sind weitere erstklassige Dokumente. So ergab sich ein umfassendes Bild, welches hoffentlich noch weiter vervollständigt werden kann."

Auch ein zweiter Beitrag lebt in dieser Ausgabe vom Prinzip des langen Wartens bis Licht ins Dunkel strahlt. Die Rede ist von 29 Lokomotiven der Baureihe 03 und fünf der BR 03[10]. Der finale Kriegssturm 1945 mit deutschen Absetz-, Rückzugs- und Räumzügen hatte sie entweder in Ostpreußen oder in Posen und Breslau überrollt. Auf diesem Kenntnisstand haben wir uns bewegt, seitdem 30 Jahre nach Kriegsende erste Baureihenbücher über die eine oder andere der beiden prägnanten Loktypen erschienen sind. Das nun weitere 45 Jahre vergehen mussten, ehe nahezu lückenlos herausgefunden werden konnte, wann und wo der Roten Armee hintangeschickte Beutekommissare jede dieser Loks als Kriegstrophäe beschlagnahmen oder als Kriegstrophäe Richtung Osten verschleppen ließen, ist in erster Linie Lokomotivhistorikern wie Toms Altbergs aus Lettland zu verdanken. Darüber hinaus zeigen wir Ihnen (ab Seite 50) erstmals Fotos und haben bis dato unbekannte russische Archivunterlagen, auch in Bezug auf die Umspurung und den Einsatz der sowjetifizierten Schnellzugloks, für Sie aufbereitet.

Keinen Fahrplan gibt es für vieles, was jetzt auf unsere Gesellschaft zukommt. Ganz gleich, ob wir zu dem Punkt gelangen wollen, an dem wir uns Ende letzten Jahres noch befunden haben, oder ob wir einen Startpunkt setzen zu etwas Clevererem, Gerechterem und Nachhaltigerem: es muss eine unerhörte Menge Geld vom Staat in die Hand genommen und zum Kampf gegen Corona ins Feuer gelegt werden. Alternativlos.

Ich muss an dieser Stelle mal eine Lanze für die Deutsche Bahn brechen. In unserer extrem schwierigen Zeit erfährt sie ihre Sternstunde seit der Wiedervereinigung, in dem sie einfach Präsenz zeigt – auch wenn sie defizitär leere Züge durch Deutschland karrt. Egal. Sie sagt uns, steigt einfach ein, wenn ihr mich braucht. Ich bin für euch da! Der gleichen Regel folgen die Bäderbahnen *Molli* und *Rasender Roland* von Mecklenburg-Vorpommern. Andere werden folgen. Seit vor 185 Jahren der *ADLER* in Deutschland losdampfte, hat es keinen Tag gegeben, an dem in unseren Dampflokkesseln das Feuer ausgegangen ist. Nie haben wir das Feuer erlöschen lassen!

Erhöhten Risiken ausgesetzt sind besonders ältere Menschen mit Vorerkrankungen; der Dampflokbazillus fällt glücklicherweise nicht darunter. Zum Schutz werden wir eine Spezies von Stubenhocken, die versucht, nicht krank und/oder gaga zu werden.

Was wir unter Alltag in Wohlstand und Freiheit verstanden haben, erweist sich plötzlich als Privileg. Darunter gehört auch unsere kleine Gemeinschaft, die sich in diesem Magazin über die klassische Eisenbahn austauscht. Zwanzig für eine Themenvielfalt stehende Autoren tragen allein in dieser Ausgabe dazu bei, damit dies so bleiben möge.

Bleiben Sie bitte auf dem (Bahn)Damm!

Es grüßt Sie herzlich
und in stiller
Entschlossenheit

Robin Garn

Auf Schatzsuche. Teresa Novy (neben Robin Garn an der S 2/6) zeigt uns Kataloge von Lokomotivherstellern aus dem Archiv des DB Museums.

Junior und Senior. Hans Schneeberger, Redakteur der Schweizer *Semaphor*, breitet Aufnahmen seines weitgereisten Vaters Hans Schneeberger aus.

Autor und Zeitzeuge Wilfried Kohlmeier und Lokführer i.R. Heinz Mattern legen Zeugnis ab von der gelungenen DB-Lokbaureihe 66 .

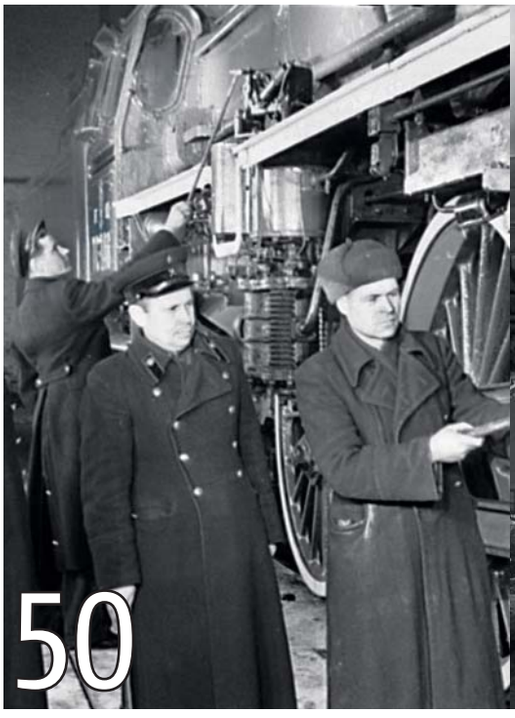
TITELFOTO: WOLFGANG MATUSSEK/ARCHIV RITZ, WILFRIED KOHLMEIER, SIEGFRIED BERGELT, LITAUISCHES STAATSARCHIV
FOTOS SEITE 3: ENZO-MAURO ESPOSITO, SAMMLUNG HANS SCHNEEBERGER, SAMMLUNG WILFRIED KOHLMEIER

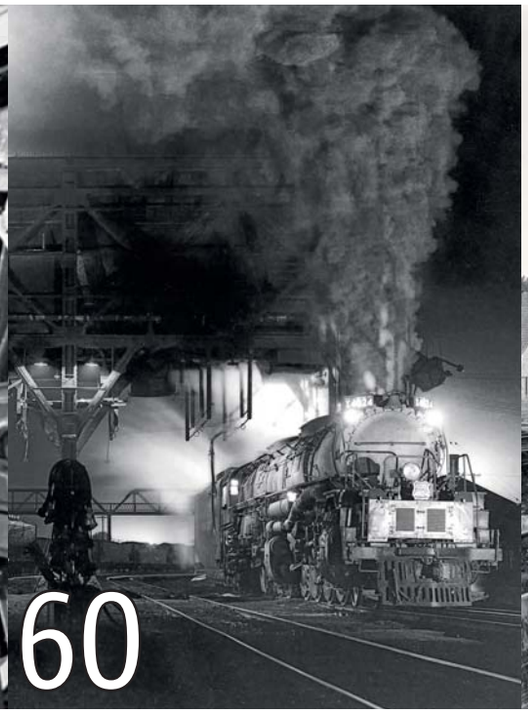
BAHN*Epoche*
Geschichte, Kultur und Fotografie der klassischen Eisenbahn

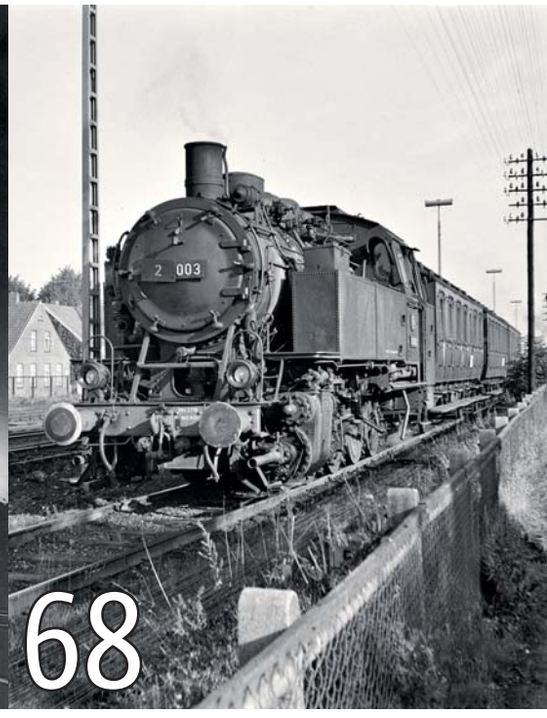
Ausgabe 35 Sommer 2020

Unter dem Holzgebälk
harren 144 507-1, 144 505-5 und 160 004-8 im Lokschuppen von Freilassing (24. September 1976). Das Bahnbetriebswerk am südöstlichen Rand der Bundesrepublik hatte einen hervorragenden Ruf in der Unterhaltung älterer Elektrolokomotiven erlangt.

3 WILLKOMMEN
4 FAHRPLAN
6 BAHNPOST
8 ZEITMASCHINE
Einst im Roßlauer Güterbahnhof
10 MEISTERWERK
Burmesisches Standbild zwischen Minipropellern
12 TITEL
Maximilian trifft Elisabeth
Freilassinger Altbau-Elloks, DB-Klassiker und ÖBB-Gäste in Südostoberbayern
26 BAHNOPTIKUM
Linientreuer Fotograf, langlebigste E 18

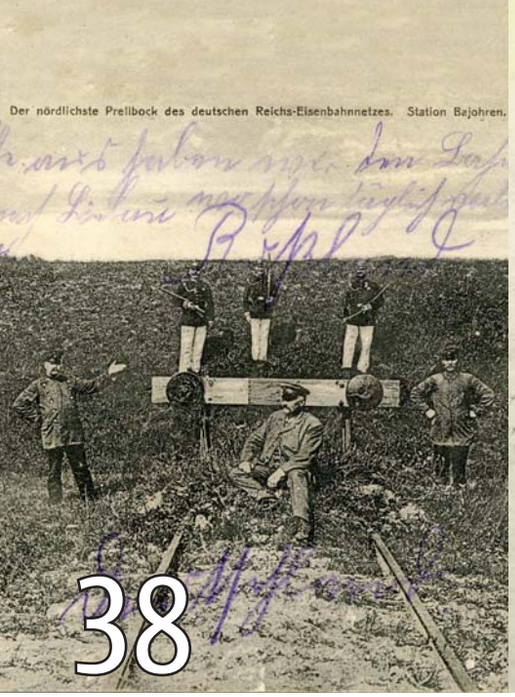


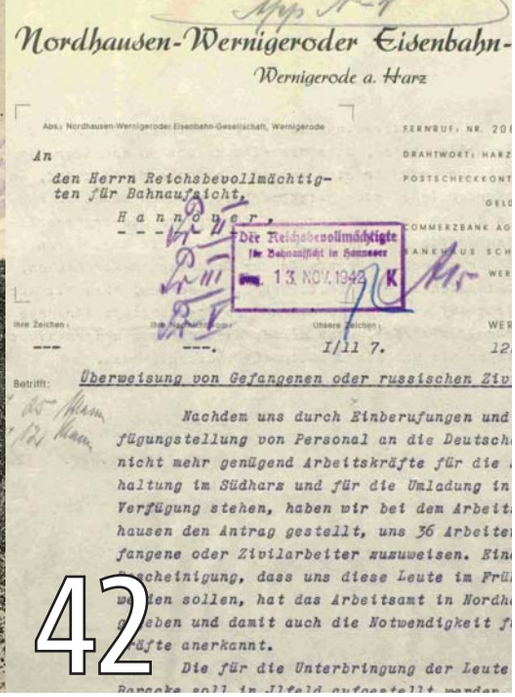




50 DAS BESONDERE BILD
Worauf wir lange warteten
Fotografien und neue Informationen von sowjetifizierten 03 und 03[10] aufgetaucht
53 **Die fast vergessenen „Turbinenloks“ der Baureihe 52**
56 KINO
„Nein, wie isses nun bloß möglich!“
57 **Bautzen lag kurz zwischen Rheine und Quakenbrück**
Erinnerungen an Dreharbeiten zum Kempowski-Film „Ein Kapitel für sich“
60 **Ottos große Jungs**
Die Big Boys der Union Pacific
68 Schneebergers Bahnreisen (1)
Nach der Hochzeit 1958 über Ostfriesland nach Dänemark
76 ARBEITSWELT
Vom Durst und vom Hunger
78 **Die Baureihe 66 – eigentlich ein großer Wurf**

FOTOS: SIEGFRIED WANNER, ROBIN GARN; LITAUISCHES STAATSARCHIV, JIM SHAUGHNESSY, HANS SCHNEEBERGER



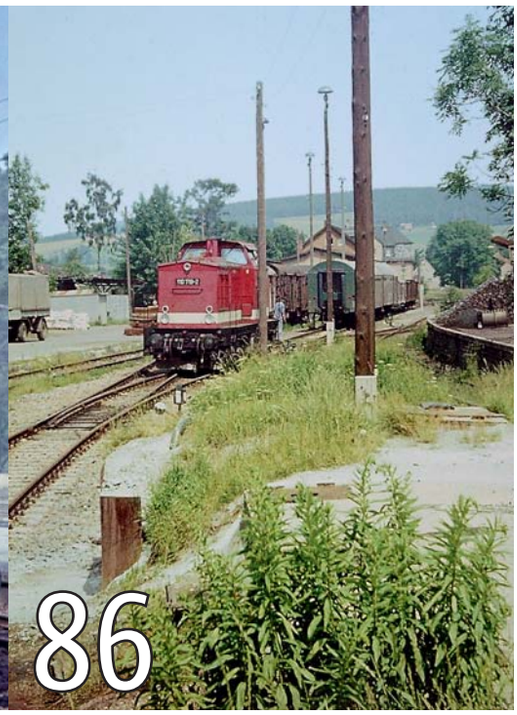


29 STREIFLICHT
Bremerhaven 1900

30 SCHATZSUCHE
Grazile Werbung für Eisen und Stahl
Firmenschriften der Sammlung Scholz aus dem Archiv des DB Museums

38 **„Nimmersatt, wo das Deutsche Reich sein Ende hat“**
Deutschlands nördlichster Bahnhof

42 Zum 75. Jahrestag der Befreiung
Streng geheim: Die Harzquerbahn im Dienst der SS



82 ZUFALLSFUND
Lokführer Heinz Mattern und die 66:
„Doas woar en richtije Gauzer!“

86 SEHNSUCHTSORT
Aufgewachsen in Crottendorf

94 NAH DRAN
Corona und die Krise.

96 SALONWAGEN
Empfehlungen aus der Medienwelt

97 NEULICH . . .
. . . kreuzten Schienen meinen Weg

98 VORSCHAU, IMPRESSUM

99 ZUGSCHLUSS-LATERNE

RIOGRANDE FILM-EXPRESS **Die Filmprofis**

Die neuen Stars der Schiene

Mit seinen brillanten Szenen beim Film „Mythos Fischzug“ hat Gerhard Kramer ein wahres Meisterwerk über den Dampfbetrieb in seiner Heimat geschaffen, nun folgen wir ihm in die letzten berühmten Dampflok-Einsatzgebiete der 1970er-Jahren. Von Würzburg geht die Reise nach Lauda mit seiner Baureihenvielfalt und weiter nach Crailsheim und Heilbronn, von dort aus in den Schwarzwald zu den Einsatzstrecken der Bahnbetriebswerke Tübingen und Rottweil, wo für die letzten Preußen gekonnt in Szene gesetzt wurden. Nur wenige Jahre standen dem genialen Filmer zur Verfügung, denn der Dampfbetrieb endete schon bald. Dann kam das Schicksalsjahr 1975, dem im Süden bis auf die Güterzugmaschinen der Reihe 50 alle anderen Baureihen zum Opfer fielen.

Laufzeit 80 Minuten
Best.-Nr. 6394 • € 16,95

VGB VERLAGSGRUPPE BAHN www.vgbahn.de

www.facebook.de/vgbahn

Erhältlich direkt bei:
VGB Verlagsgruppe Bahn GmbH • RioGrande-Video
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

FOTOS: SLG. GARN, LASA; GOTTFRIED TURNWALD/SLG. KNIPPING, SIEGFRIED BERGELT

BAHN*Epoche*-Titel 31 bis 34

Apropos Kohle-01 in Saalfeld: Hat es das im Nachkriegseuropa (irgendwie müssen wir das ja eingrenzen) vor 1980 schon mal gegeben, dass die Wiederinbetriebnahme eines halben Dutzend Dampflokomotiven quasi eine Völkerwanderung der Interessierten (Bundesbürger, Briten, Holländer, Japaner etc.) ausgelöst hätte? Zumal noch von West nach Ost im geteilten Kontinent? Ich denke eher nicht.

Oliver Bräuer (Dresden)

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

Kompliment zur neuen **BAHN***Epoche*-Ausgabe. Sehr gut die Dokumente zur Reichsbahn in der NS-Zeit. Gut, dass ihr da so deutlich Flagge zeigt, das wird wieder immer wichtiger – leider... !!

Michael Schweizer (Römerberg)

Gern hätte ich zur punktgenau erschienenen BE persönlich gratuliert, die zu den stärksten (in jeder Hinsicht) bisher erschienenen Ausgaben zählt. Nur bei der Formulierung „Menschen jüdischen Glaubens“ merkt man, wie schwierig es ist, den passenden Begriff zu finden, denn es gab und gibt ja Juden, die nichtreligiös oder sogar protestantischen Glaubens sind und waren.

Prof. Dr. Jürgen Court (Köln)

Gratuliere mit Hut ab für **BAHN***Epoche* 34! Denn hier zeigt sich Deutschland als ein Land, in dem ich viele Freunde habe. Keep on rockin’ in a free world!

Ton Pruissen (Delft/Niederlande)

Nach den beiden vorangegangenen Teilen zur 03 hatte ich jetzt wortgewaltige und faktenreiche Belege für die betriebliche und technische Herrlichkeit der 03 im Vergleich zu anderen Loktypen erwartet. Düring ist nun kein unbeleckter Fachmann gewesen. Sein Urteilsvermögen sollte eigentlich ganz gut gewesen sein. Wir können ihn nicht mehr fragen, aber wir könnten Personale der 03 und auch ihre Instandhalter fragen. Ja, mit dem 39E-Kessel war die 03 über alle Zweifel erhaben, aber auch mit dem Ursprungskessel war die Lok offensichtlich keine Niete. Dem Schluss fehlt die Substanz, um Dürings Urteil über die 03 vollumfänglich zu diskreditieren und der 03 den Sockel zu gönnen, den sie verdiente, z. B. eine einfache und unproblematische, alltagstaugliche und recht beliebte Allerweltslok gewesen zu sein. Somit erachte ich den Versuch der Neubewertung als unvollendet. Sofern es überhaupt einer Neubewertung bedarf, zumindest im Bereich der DR der DDR habe ich nie jemanden schlecht über die 03 reden hören. Es ist möglicherweise eher ein westdeutsches Phänomen. Bernd Seiler (Berlin)

Wer je mit Dampfloks intim war, konnte gar nicht anders; er hatte ein emotionales Verhältnis zu ihnen. Emotional war die P 10 meine Nr. 1; rational die 03. Theodor Düring hat seine Vorliebe für die Maffei’schen Maschinen immer offen gezeigt; er war ein exzellenter Ingenieur.
Es war 1966, Heimfahrt vom Ausbildungsabschnitt „Wasser- und Schiffahrtsverwaltung“. Beim E 1776 – wie alle Marschbahnzüge im Sommer sehr schwer – in Husum hinauf auf die Lok; 12 Atmosphären, 3 cm im Glas, miese Stimmung und noch 157 km vor der Pufferbohle bei 9 Halten in 2 Stunden 16 bis Altona. Ich zum Heizer: „Kümmern Sie sich um Wasser, ich koche Dampf!“ (Ich hatte zuvor dreieinhalb Jahre meine Brötchen als Heizer verdient). Es war harte Arbeit bei ständig hellem flachen Feuer, aber in Elmshorn waren wir plan, hatten Spitzendruck und zwei Drittel Wasser im Glas. Mein hochverehrter akademischer Lehrer Prof. Kother pflegte zu sagen: Wenn man aus dem Bahnhof hinausfährt, muss der Schornstein wackeln. Ich habe mich nicht nur zu Dampfzeiten sondern mein Leben lang daran gehalten. Eberhard Happe (Celle)

Ihr Artikel „Die Wacht am Rhein der Doughboys“ erinnert mich an den Auswuchs der damaligen Besatzung, man hatte sich um ein paar Kilometer mit den Besatzungsgebieten vertan oder verrechnet, sodass ein Niemandsland zwischen den Sektoren entstand. Noch heute ist das daraus folgende Gebiet als „Freistaat Flaschenhals“ bekannt, wo der Schmuggel dann fröhliche Urständ feierte. Ein Bekannter meiner Eltern wuchs in Wiesbaden auf und er erzählte mir, dass er und andere Jugendliche damals mit dem besetzten Mainz Schmuggel betrieben und andere Dinge taten, die der französischen Besatzung schaden sollten. Auch am Ende des Zweiten Weltkrieges gab es eine ähnliche Konstellation, der Stefan Heym einen Roman widmete: Die „Freie Republik Schwarzenberg“.

Carsten Dietrich Brink (Gauting)

Ein ganz großer Dank an Dirk Endisch, der der Tierklasse der Rübelandbahn in **BAHN***Epoche* 34 ein neues Leben eingehaucht hat. Der sehr gut recherchierte und fakten-orientierte Bericht erinnert mich an die spannende Vorstellung dieser Loks in der Erzählung von Günther Ritzau „Spitzkehre Wellerwald“.

Ernst Bäppler (Aschaffenburg)

Danke für das sehr gelungene Heft. Darin sind wieder einmal sehr ausführlich recherchierte und sorgfältig formulierte Informationen zu einigen Themen enthalten. Es ist erstaunlich, was sich auch nach so vielen Jahren an detailliertem Wissen noch in Archiven und persönlichen Nachlässen finden lässt. Manches kann aber nur im persönlichen Erleben in Erinnerung weiterleben. Es muss etwa 1966 gewesen sein, als ich am Bahnübergang Michaelsteiner Straße in Blankenburg/Harz die Vorbeifahrt eines bergwärts fahrenden Güterzuges erleben und vor allem hören konnte. Drei Dampfloks der Baureihe 95 mit einem Güterzug!! Dieses Inferno von Klängen der schwer arbeitenden Lokomotiven zaubert sogar heute noch auch die Bilder und Gerüche wieder hervor.

Peter Zander (Kassel)

In anderen Zeitschriften gibt es sie doch immer wieder mal: Beiträge, von denen der Leser sagt: „Mag zwar interessant sein, aber mein Geschmack

ist es nicht direkt“. Zum wiederholten Mal stelle ich fest, dass dies für mich, was **BAHN***Epoche* betrifft, nicht gilt. Fundierte, gut recherchierte und interessante Artikel aus dem ganzen Spektrum der Eisenbahngeschichte, die man alle lesen will. So war denn die Geschichte vom Dampfbetrieb in Saalfeld 1980 nur der erste Anfang, wohl auch deswegen, weil ich dies selber beobachtet habe. Die mitgelieferte DVD hat es auch in sich. Schöne Aufnahmen, vor allem von der Strecke Saalfeld - Unterwellenborn. Und die Akustik ist berauschend gut gelungen! Viele zog es damals fast ausschließlich an die Saalebahn, aber mich faszinierte gerade die Steigung in der Strecke zur Maxhütte. 1977 war ich dort zum ersten Mal und beobachtete ein nicht gerade alltägliches Spektakel. Am 4.8. dieses Jahres kam am Nachmittag ein schwerer Güterzug - es dürfte ein Erzzug gewesen sein - mit der Saalfelder 44 0689 als Vorspann- und der 95 0024 als Zuglok des Bw Probstzella vorbei. Noch heute ist mir in Erinnerung, wie sich zwar beide Maschinen voll ins Zeug legten, die 95er jedoch derart ballerte, dass sie die 44er regelrecht übertönte.

Hans van Poll
(Middelburg/Niederlande)

Nachlösekarte

Korrekturen zu BahnEpoche 34

Zum Lauftext auf Seite 59: General Gercke wurde am 1.4.1942 zum General der Infantrie befördert. Sein Dienstgrad zuvor war Generalleutnant. Vom Oberstleutnant hätte er drei Dienstränge überspringen müssen.

Hans-Georg Löwe (Kaiserslautern)

Eine Richtigstellung zur Bildunterschrift auf Seite 13, worauf uns vier Leser aufmerksam gemacht haben: Thomas Hanke, Norbert Honnen, Stephan Bortz und Michael Nickel. *Der Eisenbahner trägt nicht das Abzeichen des Stahlhelmbundes sondern ein Verwundeten-Abzeichen [RG]. Stellvertretend für die berechtigte Kritik hier eine der Leserzuschriften:* Dem Fahrkartenverkäufer im Bhf Berlin-Grunewald wird Unrecht getan, indem ihm seitens der Redaktion eine demokratiefeindliche Weltanschauung zugeschrieben wird. Wie zuvor im Kaiserreich tragen die Frontveteranen auch nach 1918 ihre militärischen Auszeichnungen weiterhin an der Reichsbahn-Uniform. Zu sehen sind die Schleife des EK II für Frontkämpfer im zweiten oberen Knopfloch und das offiziell verliehene Verwundeten-Abzeichen (vmtl. in schwarz) für ein- und zweimalige Verwundung auf der rechten Bauchseite. Es ist erkennbar am Lorbeerkranz und den gekreuzten Schwertern; beides fehlt dem Abzeichen des Stahlhelmbundes! Die hinter dem Rücken verdeckte rechte Hand könnte ein Indiz für die Verleihung des Verwundeten-Abzeichens sein und damit auch die körperlich leichte Tätigkeit in der Fka erklären. Das Foto zeigt jedenfalls ein Stück Zeitgeschichte nach dem Ersten Weltkrieg. Was bleibt, ist die weiterhin offene Frage nach der politischen Gesinnung des Beamten.

Michael Nickel (Alpen)

WASSER UND DAMPF

Die erste normalspurige Eisenbahn auf Rügen, von Altefähr nach Bergen, wurde 1883 gleichzeitig mit der Eisenbahnfährverbindung Stralsund – Altefähr eröffnet und bald bis Saßnitz verlängert. Das Netz der schmalspurigen Rügenschen Kleinbahnen wuchs zwischen 1895 und 1899 auf eine Länge von fast 100 km. Zwischen Putbus und Göhren verkehren auch heute noch ausschließlich Dampfzüge. Seit 1909 pendeln Eisenbahnfährschiffe auf der „Königslinie“ Saßnitz – Trelleborg (Schweden). Nun fuhren auch D-Züge über die Insel. Ein Meilenstein war die Eröffnung des Rügendammes im Jahr 1936, über den ebenso in einem eigenen Kapitel berichtet wird wie über den in den 1980er-Jahren gebauten Eisenbahnfährhafen Mukran. Berühmte internationale Schnellzüge auf Rügen werden ebenso vorgestellt, wie der abwechslungsreiche Lokomotiveinsatz auf Regelspur- und Schmalspurgleisen.

116 Seiten im DIN-A4-Format, Klebebindung, über 150 Abbildungen, inkl. Video-DVD „Der Rasende Roland – Schmalspur-Romantik auf Rügen“ aus der RioGrande-Videothek (Laufzeit 50 Minuten)

Best.-Nr. 702001 | € 15,–

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, shop.vgbahn.de

Einst im Roßlauer Güterbahnhof

Großer Bahnhof in Roßlau Gbf am 19. Juni 1961: Der Diensttriebwagen des Ministers für Verkehrswesen der Deutschen Demokratischen Republik, Dipl.-Ing Erwin Kramer, ist eingetroffen und vom VT-Personal vorsichtig auf Gleis 26 neben dem Verwaltungsgebäude abgestellt worden.

Der VT 137 225, ein zweiteiliger SVT der Bauart Hamburg, mit Jacobsdrehgestellen und dieselelektrischem Antrieb, wurde 1936 in Dienst gestellt. Die Bauart stellte die Weiterentwicklung des legendären „Fliegenden Hamburgers" für den Aufbau eines Schnelltriebwagenverkehrs im Deutschen Reich dar. Sein Einsatz erfolgte anfangs auf den Strecken von Berlin nach Hamburg, Köln, München und Frankfurt (Main). Im Jahre 1939 wurde er dann zum Bw Leipzig Hbf Süd versetzt zum Dienst auf der Verbindung Leipzig – Magdeburg – Braunschweig – Hannover – Bremen – Wesermünde-Lehe als FDt 232/231. Das währte kein halbes Jahr. Mit Kriegsbeginn wurde im September 1939 der SVT-Verkehr eingestellt (siehe **BAHN***Epoche* 20). Die SVT fanden dann u.a. für die Wehrmacht Verwendung oder blieben abgestellt. VT 137 225 befand sich nach 1945 bei der DR in der SBZ. Anfang der Fünfzigerjahre wurde er zu einem Salon-VT mit Schlaf- und Kongressraum umgebaut und als Diensttriebwagen des Ministers für Verkehrswesen verwendet. Das tat er bis 1975, dann wurde er als „Historisches Triebfahrzeug" in die Museumsliste der DR aufgenommen. 1990/91 erfuhr er seine Wiederinbetriebnahme, die mit einer Schnellfahrt mit Vmax 160 km/h plus zehn Prozent zwischen Hamburg und Rotenburg (Wümme) am 20. November 1991 gekrönt wurde. Nach dem Ausfall einer Antriebsanlage im Oktober 1996 kam der VT 137 225 a/b nicht mehr mit eigener Kraft in Fahrt.

Nach der Modernisierung des Leipziger Hauptbahnhofs steht er seit 2005 in der Bahnhofshalle auf Gleis 24, dem „Traditionsgleis", für jedermann zu besichtigen.

Der Güterbahnhof Roßlau ist eine wichtige Drehscheibe des Güterverkehrs der Deutschen Reichsbahn. Hier kreuzen sich die Güterzug-Strecken Magdeburg – Dresden und Berlin – Dessau – Leipzig/Halle. Der Bahnhof wurde von der Berlin-Anhalter Eisenbahn um 1880 angelegt und 1910 und nochmals 1923 erweitert. Auf Gleis 5 ist ein Güterzug aus Seddin angekommen, den die Lok 52 7223 vom gleichnamigen Bw gebracht hat. Die Lok ist abweichend mit einem Tender 2'2'T26 gekuppelt, der von der Baureihe 50 stammt. Der Lokführer hat die Zylinderhähne geöffnet und es entweicht eine Dampfwolke. Das macht man beim Anfahren, aber es ist kein Signal dafür erkennbar. Also kommt die Vermutung auf, dass der Lokführer bei der Einfahrt den Zug

zu stark abgebremst hat und ihn nochmal bis ans Haltsignal vorziehen musste. Der Lokführer schließt den Regler, bremst ab und öffnet die Zylinderhähne der Lok, die übrigens zwei Jahre nach dieser Aufnahme zur 52 8091 rekonstruiert werden sollte.

Auf Gleis 3 hat sich die Rangierlok 55 4467 vom hiesigen Bw mit dem Rangierfunknamen „Falke“ an einen Zug gesetzt, den sie zum Ablaufberg ziehen wird. Hier drückt sie dann die Wagen über den Ablaufberg. Sieht man genau hin, so fällt auf, dass die linke Tenderecke etwas verformt ist, da muss wohl was im Wege gewesen sein. 1917 als Magdeburg 4999 in Dienst gestellt, wird die preußische G8[1] im Laufe ihres 55-jährigen Betriebsdienstes die eine oder andere Blessur davongetragen haben.

Und warum verschlägt es den Minister-SVT nun ausgerechnet nach Roßlau Güterbahnhof? Nun, Erwin Kramer wird wohl kaum hierher gekommen sein, um sich die maroden Gleisanlagen des Güterbahnhofes anzusehen, deswegen muss er nicht extra Berlin verlassen. Den Anlass sehen wir im zweiten Bild: Auf Gleis 4 des Bahnhofs Roßlau Gbf steht ein Güterzug in Richtung Bitterfeld, der mit einer E 44 bespannt ist. Davor hat sich die Neubaulok E 11 001 an den Zug gesetzt. Die E 11 001 war die erste von der volkseigenen Industrie der DDR entwickelte Ellok für die Deutsche Reichsbahn. Sie wurde vom „VEB Lokomotivbau- und elektrotechnische Werke“ (LEW) in Hennigsdorf bei Berlin Anfang Januar 1961 geliefert und am 21.Januar 1961 in Dienst gestellt. Der beim Bw Halle P eingereihte Prototyp befand sich im Sommer 1961 in einem umfangreichen Erprobungsprogramm und so fand man es wohl an der Zeit, dem Minister und ganz sicher auch anderen hohen Entscheidungsträgern die Lok im Zugbetrieb vorzuführen. Dass man dabei die Fahrt nicht mit einem Reisezug macht, dürfte einleuchten. Zu groß wäre der moralische Schaden, wenn etwas schiefgeht. Also musste die Planlok E 44 die Bügel senken und sich von der E 11 001 mitschleppen lassen. Im Notfall konnte sie ja mithelfen.

Ob der Minister den Zug selbst geführt hat, er war ja ausgebildeter Lokführer, wissen wir nicht, wie auch über die ganze Fahrt keine Berichte in der Presse, auch nicht in der Eisenbahnerzeitung „Fahrt Frei“ gefunden werden konnten. Immerhin hat man den Bildreporter Gerhard Illner aus Leipzig eingeladen und so können wir mit einem Foto daran teilnehmen.

Die Fahrt wird wohl zur Zufriedenheit verlaufen sein, die Baureihe E 11 wurde ab Dezember 1962 in größeren Stückzahlen geliefert und bestimmte das Bild der Deutschen Reichsbahn die nächsten 30 Jahre erfolgreich mit.

Schauen wir auf den Bahnhof Roßlau Gbf, wie er sich im Jahr 2020 am 11. April darstellt:

Der Blick von fast dem gleichen Standort, aber von der Brücke Streetzer Weg, zeigt uns, dass der ganze Bahnhof total umgebaut wird. Seine Funktion als Güterbahnhof hat er verloren. Er wird als Überholungs- und Abzweigbahnhof eingerichtet, mit beeindruckenden Weichenanlagen für hohe Geschwindigkeiten. Auf der Westseite, hier im Bild, erfolgt links der Abzweig nach Zerbst – Magdeburg, während im Vordergrund rechts die Gleise in Richtung Roßlau Pbf – Dessau aufgebaut werden. Auf der Ostseite werden ähnliche Abzweige nach Lutherstadt Wittenberg – Falkenberg und nach Wiesenburg – Berlin führen. Das Verwaltungsgebäude rechts auf dem ersten Illnerfoto hat den Umbau des Bahnhofes überstanden, seine künftige Nutzung ist noch nicht bekannt. Links sieht man die Anlagen des ehemaligen Bahnbetriebswerks Roßlau, sie werden für die neuen Traktionsarten nicht mehr gebraucht. Insgesamt gesehen hat der Bahnhof eine wichtige Funktion im modernen Bahnbetrieb gefunden, was man von ähnlichen Anlagen in Deutschland nicht immer sagen kann. Das lässt hoffen. *WOLFGANG MÜLLER*

FOTOS: GERHARD ILLNER (2), HANS-JOACHIM LANGE; KARTE (VON 1966): SLG. GARN