24 Herbst 2017

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

Gesch[illegible] Kultur und E[illegible]

Exklusiv-DVD zum Herbst 1977

Vor 40 Jahren

Abschied vom DB-Dampf

Standhafte Typen
Wassertürme bei der Bahn

Schmerzliche Statistik
Entwicklung des Güterverkehrs

Schönes Biest
Pennsylvanias Duplex-Lok T1

Schweres Gerät
Die russische Armee zieht ab

4 192445 512005 24

NEUES für Ihre EISENBAHN-BIBLIOTHEK

KOMPETENT, BILDGEWALTIG, HOCHWERTIG – VGB-BÜCHER BIETEN
FUNDIERTES WISSEN UND LANGLEBIGE INFORMATIONEN FÜR EISENBAHNFREUNDE

NEU

Erscheinen im September 2017

Berlin

Berlin gehört sicherlich zu den Metropolregionen Deutschlands, die in den letzten Jahrzehnten die größten Veränderungen beim schienengebundenen Verkehr erlebt haben. Nach dem Zweiten Weltkrieg entwickelte sich die geteilte Stadt obendrein völlig unterschiedlich. Der bekannte Fotograf und Autor Burkhard Wollny ist ein profunder Berlin-Kenner, der schon in den 1960er-Jahren dort auf Fotojagd gegangen ist. Seine Bilder und exzellente Aufnahmen anderer namhafter Fotografen wie Hermann Kuom oder Wolfram Müller bildeten die Basis für die eindrucksvollen Bildvergleiche.

Best.-Nr. 581701 | € 29,95

Ost-Sachsen

Dresden und das östliche Sachsen blicken auf eine lange und interessante Geschichte der Eisenbahn zurück. Auf vielen dieser bekannten und landschaftlich faszinierenden Strecken dominierte bis in die 1980er-Jahre die Dampftraktion. Entsprechend eindrucksvoll sind die Bildvergleiche, die wir in diesem Band der sehr erfolgreichen VGB-Buchreihe „Schienenwege durch die Zeit" präsentieren. André Marks, ein anerkannter Kenner der sächsischen Eisenbahngeschichte, hat mit großer Sorgfalt alte Aufnahmen von namhaften Fotografen ausgewählt und zum Vergleich die heutige Situation dokumentiert.

Best.-Nr. 581702 | € 29,95

Weitere Ausgaben aus dieser Serie

Schienenwege Nordbaden
Best.-Nr. 581603

Schienenwege Südbaden
Best.-Nr. 581527

Schienenwege Württemberg
Best.-Nr. 581406

Schienenwege Thüringen
Best.-Nr. 5813002

Schienenwege Ruhrgebiet
Best.-Nr. 581205

Jeweils mit 144 Seiten im Format 22,3 x 29,7 cm, Hardcover, ca. 250 Farb- und historische Schwarzweißfotos, je € 24,95

VGB [VERLAGSGRUPPE BAHN]

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

www.facebook.com/vgbahn

Liebe Leser!

E pluribus unum, erst aus vielen entsteht ein Ganzes. Das steht zur Erinnerung auf jeder Vierteldollarmünze. Von dieser Idee lässt sich auch ein kleines Magazin wie das unsrige leiten, dessen 24. Ausgabe Sie in Ihren Händen halten. Annähernd einhundert Autoren haben in den ersten sechs Jahren der **BAHN***Epoche* Wissen vermittelt, Talent ausgespielt und Begeisterungsfähigkeit an den Tag gelegt.

Was machen sechs Jahre von 2017 Jahren des Herrn aus? Den viel zitierten Flügelschlag eines Schmetterlings? Sagen wir es lieber so: den Achtungspfiff einer Dampflokomotive! Addieren wir allein die Erfahrungen an Eisenbahnjahren der Gäste unserer Redaktionsfeier am 4. August in Hamburg auf (siehe Foto rechts), dann müssten wir ziemlich genau auf 2017 kommen. Freilich sind unsere Jahre von heute an auf die jüngste Vergangenheit komprimiert.

Das 20. Jahrhundert war geprägt von Kriegen, Grenzen, Technologiesprüngen – und von neuen Freizeitphänomenen, zu denen nicht zuletzt unser Hobby gehört. Die **BAHN***Epoche* versucht das alles mitzunehmen. Sie ist wie ein Zug, der die weiten Strecken der Zeit durchdampft. Vom Gestern ins Heute. Oder, wie es ein Leser zur Sommerausgabe bemerkt hat: „Von Westerland über Wünsdorf bis in den Wüstensand."

Vor 40 Jahren hieß es in Westdeutschland Abschied nehmen. Von einem Symbol seit dem ersten Tag der deutschen Eisenbahn. Schlussakkord und Vorhang. Sie war die auffälligste Akteurin. Sie hat die Bühne verlassen. Das alltägliche Schienentheater in der Bundesrepublik findet seit dem 26. Oktober 1977 ohne die große Dampflokomotive statt. Die **BAHN***Epoche*-Reporter Fritz Wolff und Hendrik Bloem sind den Geschehnissen des letzten Einsatztages und den Wochen und Monaten zuvor entlang der Emslandstecke einmal gründlich nachgegangen. Sie trafen sich mit den sich guter Gesundheit erfreuenden letzten Personalen von 043 315 und 043 903, die in Emden den denkwürdigen Schlusspunkt der Dampflok bei der DB setzten. Im Anschluss an das 16-seitigen Titelthema haben wir acht Dampflokfreunde gefragt, was für sie das rigorose Dampf-Ende bei der Bundesbahn bedeutet hat.

Untrennbar mit dem Wasserbedarf ihrer Lokomotiven standen die turmförmigen Behälter der Eisenbahn. Im Anschluss an Marc Schnells Beitrag, in dem er die Entwicklung, Bau-Typen und -Materialien der Wassertürme vorstellt, bitten wir Sie, liebe Leser, uns mitzuteilen, wo sich in Ihrem Umfeld noch diese „standhaften Typen" befinden. Daraus könnte eine Deutschland-Karte entstehen.

Ausgerechnet unser Land, das sich als Vorreiter im Kampf gegen den Klimawandel versteht, versagt im Schienengüterverkehr kläglich. Darauf weist Joachim Seyferth in einem Essay hin, das sich auf behördlich-statistische Angaben stützt. Im Zentrum Europas, das eine stets wachsende Menge Menschen, Waren und Informationen berührt und durchkreuzt, macht der Verkehr immer mehr Probleme. Weil Deutschland es zulässt, dass immer mehr Güter per Lkw statt mit der Bahn transportiert werden. Weil wir immer mehr fliegen. Wir zunehmend über das Internet Waren bestellen, deren Zustellung ausschließlich auf der Straße erfolgt. Und weil immer mehr Bürger riesige, vor Kraft strotzende Autos fahren, vor kurzem noch mit Vorliebe Diesel. Zusammengenommen kann man das ebenso als Glaubenssatz wie als anhaltende Befürchtung annehmen.

Im östlichen Teil Deutschlands stand das größte Expeditionskorps, das Moskau im Ausland unterhielt: Bis zu 546.000 Angehörige – mit Panzern, Atomraketen, weitreichenden Bombern und allem Drumherum. Wann ist es in der Geschichte jemals vorgekommen, dass Besiegte den Siegern beim Packen wohlwollend zuschauen durften und die Heimreise gerne bezahlt haben? Staunen wir also darüber in Christian Bedeschinskis Beitrag, der unsere Trilogie über die Russenzüge in Deutschland abrundet. Herzlich Ihr

Treffpunkt Oberhafenkantine. Drittes familiäres Beisammensein von Autoren, Mitstreitern, Verlag und Herausgeber der **BAHN***Epoche* in Hamburg, unweit des oben links am Bildrand noch erkennbaren Hauptbahnhofs. Ein schöne Gelegenheit, Freude und Dank darüber zum Ausdruck zu bringen, dieses Magazin zusammen zu machen.

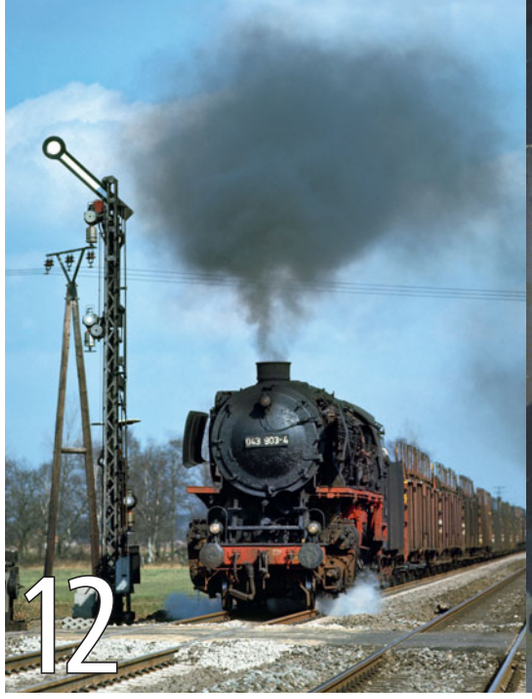
Treffen in Emden. Für unsere Titelgeschichte haben die letzten Dampflokpersonale aus dem Herbst 1977, Hermann Dierksen, Horst Foege (links), Johann Ringering (stehend) und Hans-Heiner Gröning (rechts), den Autoren Fritz Wolff (3.v.l.) und Hendrik Bloem (2.v.r) stundenlang erzählt und manches Geheimnis gelüftet.

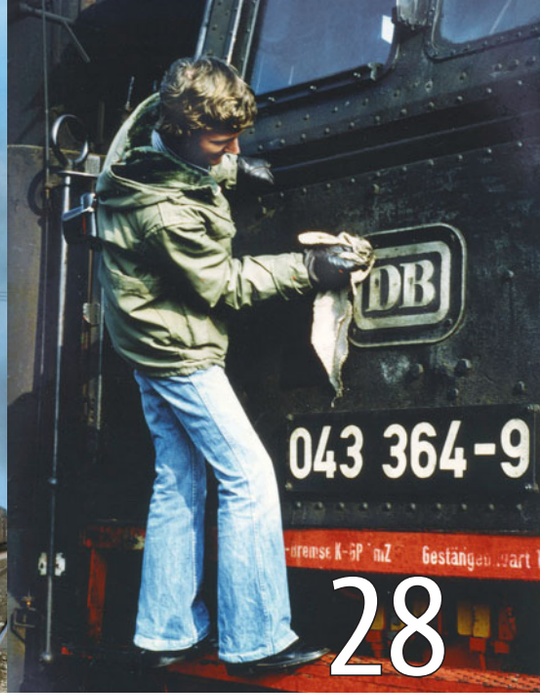
TITELFOTO: BERTRAM KÖSLER (redaktionell bearbeitet bzw. koloriert)
FOTOS SEITE 3: ARMIN SCHMOLINSKE, SAMMLUNG HENDRIK BLOEM

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

Ausgabe 24 Herbst 2017

Ein Ausdruck der Trauer. Im Trubel der zum Finale des Bundesbahn-Dampflokeinsatzes verkehrenden Sonderzüge erscheinen zwei Herren – dunkel gekleidet mit Zylinder und weißen Handschuhen –, montieren einen Trauerkranz an die 042 113-1 und postieren sich kurz dazu (Emden, 23.10.77). Gibt es Aufnahmen, die das Dampf-Aus und die damalige Gefühlswelt der Enthusiasten deutlicher zeigen?





3 WILLKOMMEN

4 FAHRPLAN

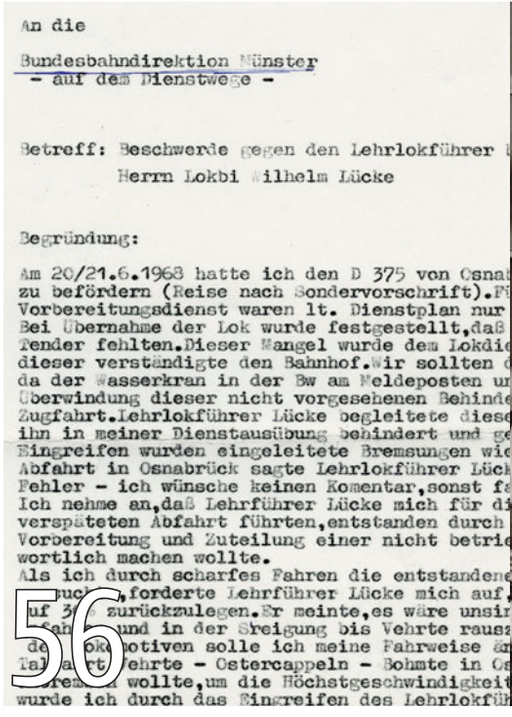
6 BAHNPOST

8 ZEITMASCHINE
Silberstraße an der SZ

10 MEISTERWERK
Nah dran und mittendrin . . .

12 TITEL
Herbst 1977:
Am Ende starb jede allein
Schlussakkord der DB-Dampfloks

28 **Stimmen und Stimmungen**
BAHN*Epoche*-Umfrage
zum rigorosen Dampf-Ende
vor 40 Jahren


An die

Bundesbahndirektion Münster
- auf dem Dienstwege -

Betreff: Beschwerde gegen den Lehrlokführer
Herrn Lokbi Wilhelm Lücke

Begründung:

Am 20/21.6.1968 hatte ich den D 375 von Osna
zu befördern (Reise nach Sondervorschrift).
Vorbereitungsdienst waren lt. Dienstplan nur
Bei Übernahme der Lok wurde festgestellt,daß
Tender fehlten.Dieser Mangel wurde dem Lokdi
dieser verständigte den Bahnhof.Wir sollten
da der Wasserkran in der Bw am Meldeposten u
Überwindung dieser nicht vorgesehenen Behind
Zugfahrt.Lehrlokführer Lücke begleitete dies
ihn in meiner Dienstausübung behindert und g
Eingreifen wurden eingeleitete Bremsungen wi
Abfahrt in Osnabrück sagte Lehrlokführer Lüc
Fehler - ich wünsche keinen Komentar,sonst f
Ich nehme an,daß Lehrführer Lücke mich für d
verspäteten Abfahrt führten,entstanden durch
Vorbereitung und Zuteilung einer nicht betri
wortlich machen wollte.
Als ich durch scharfes Fahren die entstanden
forderte Lehrführer Lücke mich auf
zurückzulegen.Er meinte,es wäre unsi
und in der Steigung bis Vehrte raus
motiven solle ich meine Fahrweise ä
Vehrte - Ostercappeln - Bohmte in O
wollte,um die Höchstgeschwindigkeit
wurde ich durch das Eingreifen des Lehrlokfü

56

52 ZUFALLSFUND
Überraschungspost vom Bischof

56 ROLLBAHN
Sie wurden keine Freunde

60 ARBEITSWELT
Knapp die Kurve gekriegt . . .

62 SEHNSUCHTSORT
Die Kantine des Bahnhofs Neuenmarkt-Wirsberg

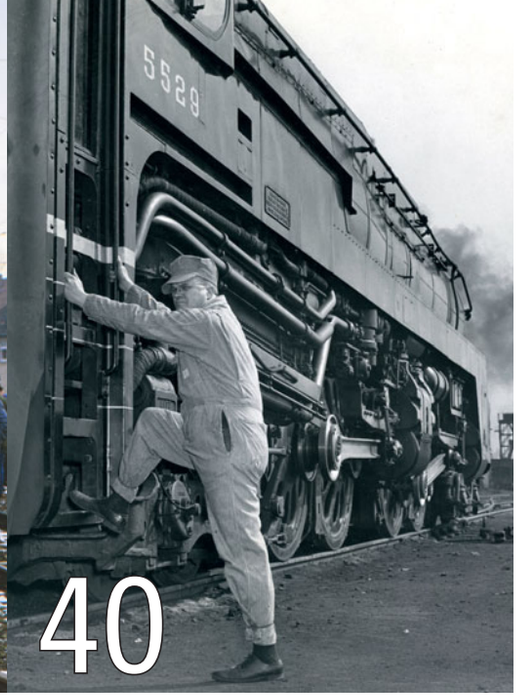
66 ESSAY
Schiene ohne Güter?
Von der Vernunft zum Laster

76 **Statistik:** Güterbeförderung im deutschen Eisenbahnverkehr 1950 – 2016

78 SERIE
Rote Armee auf Achse
Der Abzug sowjetrussischer Truppen aus Deutschland (1991 – 1994)
Teil 3: „Rodina heißt Heimat“

87 BAHNOPTIKUM
Besatzungssoldaten: eigener Tarif und besondere Fahrkarten

FOTOS: JOACHIM NEU, SAMMLUNG CHRISTIAN EILERS; SAMMLUNG JÜRGEN MUNZAR, SAMMLUNG JÜRGEN GOLLER, JOACHIM SEYFERTH



30 Standhafte Typen
Wassertürme bei der Bahn

37 **Türme gesucht!**
BAHN*Epoche*-Aufruf

38 KINO
Urlaub auf Ehrenwort

39 DAS BESONDERE BILD
Kriegslok auf Speed

40 DAMPFEISENBAHN
Das schönste Biest
Hommage an die T1 der Pennsylvania Railroad

48 **Info:** Wiederauferstehung – Stück für Stück

50 STREIFLICHT
Historische Windstille im Hamburger Hauptbahnhof

88 INTERVIEW
„Wir ergänzen uns prima“
Helga und Lothar Kuhne von der Redaktion *Bahn&Modell* des Bahn-Sozialwerks

90 SEHNSUCHTSORT
Der Verschiebebahnhof Tempelhof

92 NAH DRAN
Bügelfalte, Güterbahn und Katja Riemann.

94 SALONWAGEN
Empfehlungen aus der Medienwelt

96 NEULICH . . .
. . . traf ich Eberhard

98 VORSCHAU, IMPRESSUM

FOTOS: ROLF KÖSTNER, SAMMLUNG ROBIN GARN; CHRISTIAN BEDESCHINSKI, HENDRIK BLOEM

DIE GROSSE ZEIT DER DB

Angefangen von einer Reise mit dem Schienen-Straßen-Omnibus ins beschaulich-ländliche Zwiesel Anfang der 1950er-Jahre bis hin zum sehr gegenteilig anmutenden Metropolen-Ausflug ins moderne Frankfurt am Main im Jahre 1987: Die neue Ausgabe von Bahn-KLASSIK führt mit authentischen Texten und außergewöhnlichen Fotos zu 13 Sehnsuchtsorten der Bundesbahn-Zeit. Darunter sind regelrechte Pilgerstätten wie Etzelwang mit seiner berühmten Steige, die Angertalbahn mit dem bis heute andauernden schweren Güterzugverkehr, der hier noch in den 1980er-Jahren auch von Legenden wie der V 200 bewältigt wurde, oder das idyllische Balduinstein im schönen Lahntal, wo einst u.a. die Akku-„Zigarren“ der Baureihe 517 am Fluss entlang surrten, und Herzberg im Harz, wo es Mitte der 1970er noch heftig dampfte (Titelbild).

100 Seiten Umfang im Großformat 22,5 x 30,0 cm, Klebebindung, über 140 Abbildungen

Best.-Nr. 721701 | € 12,–

VGB [VERLAGSGRUPPE BAHN]

www.facebook.com/vgbahn

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

BAHN*Epoche*-Titel 01 bis 23

Mein (Eisenbahn-)Freund äußert sich über den Inhalt eines Ihrer Hefte in Stichworten wie folgt: Verblüffung über die Fülle des Materials, Frage nach den Fundorten der interessanten Photos bzw. dem Auftreiben der Menschen, die noch aus eigener Anschauung von hochinteressanten Begebenheiten, Begegnungen usw. zu berichten vermögen: „Bei so viel Arbeit und Qualität müsste der Ladenpreis einer solchen Dokumentation eigentlich viel höher sein.“ Vergessen Sie es bitte ganz schnell wieder!

Rolf Schlafke (Bochum)

Eine Zeitschrift, so ganz anders, als jene der sich gegenseitig mit vielen Schlagworten überschlagenden Berichte.

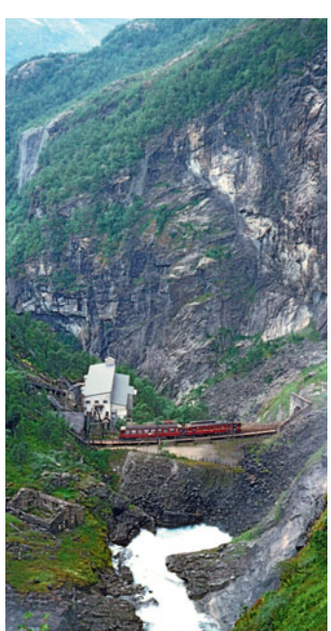
Hermann Heless (Wien)

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

Als früherer Auszubildender des ehemaligen DB-Ausbesserungswerkes AW Opladen las ich mit großem Interesse den Artikel von Hendrik Bloem über Christian Ernsts Lehrlingszeit im AW Braunschweig. Auch wir durften noch Anfang der 1990er Jahre in der ersten Zeit in der Lehrwerkstatt U-Stähle feilen und haben dabei auch viel Ausschuss produziert. Schwere Übungen gab es durchaus, wie etwa das Meißeln oder das Schmieden. Mein Ausbildungsmeister Uli W. schwärmte von früheren Zeiten, als man als Lehrling noch Werkzeuge herstellen durfte. Wir hingegen hatten in Opladen die große Ehre, eine klobige Rangierlok der Baureihe V 60 nachzubauen, wobei zum Beispiel der gefeilte U-Stahl als Vorbau diente. Es mag sein, dass man in Braunschweig und anderenorts stur nach dem Motto „Eisen erzieht“ ausbildete, indem man die Auszubildenden auf das reine Funktionieren – „Wochenlange Arbeit war dahin“ – abrichtete. Andererseits steht bei uns in Berlin im Deutschen Technikmuseum das exzellente Modell einer Schnellzugmaschine der BR 03 im Maßstab 1:10, das 1935 von Auszubildenden des RAW Braunschweig angefertigt wurde.

Horst Baschlik (Berlin)

Das Bild von Bodø in Ihrem Interrail-Artikel erinnert mich an unsere Interrailtour anno 1980 quer durch Skandinavien, bei der ich den buchstäblich schwärzesten Tag meines Hobbydaseins erlebte. Wir waren gerade auf der Flåmsbana (s.a. BE 18) unterwegs. Am Kjosfossen-Wasserfall verließ ich den Zug und machte beiliegendes Bild von dem NSB-Altbautriebwagen (Bj. 1934). Dann wollte ich weiter nach Myrdal, aber der (letzte) Zug ließ mich stehen. Also wurde ich samt Ausrüstung zum Streckenläufer unter extremen Bedingungen. Zur Orientierung in den Tunneln hielt ich mittels schleifendem Schuh (Märklin lässt grüßen) Schienenkontakt. So tigerte ich im Kreislauf durch den stockdunklen Kehrtunnel. Nach endlosen 4 ½ km in absoluter Dunkelheit erblickte ich mit heraushängender Zunge endlich wieder das Licht der Welt. Gelohnt hat es sich trotzdem.



Tibor R. Burghardt (Notzingen)

Hatte heute so viel vor und dann habe ich bis gerade 16.30 Uhr die neue **BAHN***Epoche* gelesen. Ein Artikel spannender als der nächste. Nur ein kleiner Hinweis zu Seite 24 „Erste Projekte“: Der Versailler Vertrag datiert nicht vom Januar 1919, sondern wurde am 28. Juni 1919 von Deutschland unterzeichnet. Nordschleswig fiel auch nicht aufgrund des Versailler Vertrages an Dänemark; dieser sah vielmehr eine Volksabstimmung vor. Erst am 15. Juni 1920 wurde Nordschleswig nach Festlegung der Grenze in Dänemark integriert. Dänemark hatte nach dem Versailler Vertrag Anspruch auf Überlassung von Fahrzeugen der ehemals Preußisch-Hessischen Staatsbahnen; und zwar 32 Dampflok sowie 97 Personenzug- und Gepäckwagen. Der dänische Delegierte Maskindirektør Floor erklärte aber am 21. Januar 1921 im Anschluss an die Ausschussverhandlungen in Berlin, dass die Dänischen Staatsbahnen die Übernahme deutscher Fahrzeuge ablehne. Die DSB-eigenen Fahrzeuge – so Floor – würden den Verkehrsbedürfnissen der übernommenen Gebiete gerecht.

Hans-Jürgen Wenzel (Koblenz)

Nachlösekarte

Korrekturen zur **BAHN***Epoche* 23

Zu dem Sudanartikel ist jetzt noch eine Fahrkarte aufgetaucht. Die Reise nach Kosti erfolgte nicht wie im Artikel geschrieben in der 3., sondern in der 4. Klasse und wurde wegen der widrigen Umstände auch nicht bis Wau fortgesetzt. Keiner der vier Reisenden legte besonderen Wert darauf, die schon bezahlte Strecke noch zurückzulegen, da jeder die Nase voll hatte und das Weiterkommen von Wau nach Süden auf dem Land- bzw. Wasserweg nicht möglich war.

Günter Haslbeck (Tegernheim)

Leserfotos russischer Militärzüge

Am 4. Oktober 1990, am Tag nach dem Beitritt der Deutschen Demokratischen Republik zur Bundesrepublik Deutschland, entstand mein Schnappschuss von 41 1185. Seine ursprüngliche Absicht war lediglich, diese Lok mit ihrem P 5033 Weimar–Saalfeld im Rahmen des ersten gesamtdeutschen, von Robin Garn organisierten Plandampfes fotografisch festzuhalten. Richtig zu würdigen weiß ich ihn jedoch erst nach Lektüre der Artikelserie „Rote Armee auf Achse“. Gorbatschows Politik von Perestroika und Glasnost hatte nicht nur die erwähnte deutsche Einheit zur Folge, sondern auch die beschleunigte Auflösung der Sowjetunion, und bereits im Dezember 1991 wurde an ihrer Stelle die neue Gemeinschaft Unabhängiger Staaten (GUS) gegründet. Diese Aufnahme zeigt daher eine meiner letzten Begegnungen von einer Normalspurdampflok der Deutschen Reichsbahn mit Angehörigen der Sowjetarmee.

Prof. Dr. Jürgen Court (Köln)

Anbei ein Foto von einem Zuglaufschild für russische Militärangehörige, für die hier in einem Wagen 2 Abteile freizuhalten waren. Unten ist ein Kürzel vom Bw Aschersleben, von da stammt auch das Schild. Ich schätze es auf Ende vierziger, Anfang fünfziger Jahre, wegen der angenieteten Befestigungshaken.

Andreas Rasemann (Freiberg)

Grüne Züge für die Rote Armee: Ankunft der Züge aus Magdeburg und Dresden in Frankfurt/O. (4.11.92).

Heiko Focken

Dass wir Eisenbahnfreunde ein Haufen bunter Vögel sind, ist mir ja schon längst bewusst. Auch gibt es uns Vögel in allen Gefiederfarben, vom Dampflokfan bis zu Straßenbahnfreunden. Ja sogar Güterwagen und Formsignale haben ihre Bewunderer. Dank der Ornithologen Ihres Magazins kenne ich jetzt eine ganz neue Spezies: Den Bahnhofsansagerinnenfetischisten (Heft 23, Seite 70). Hier möchte ich doch mal Leonard Nimoy alias Commander Spock zitieren: „Faszinierend“. Schade eigentlich, dass Herr von Düffel damals keine Tonaufnahmen gemacht hat, denn im Gegensatz zu CDs mit „Dampfloksounds von 01 bis 99“ gibt es solch ein Medium nicht mit „Bahnhofansager/-innen von Aalen bis Zwickau“. Im selben Beitrag fand ich auch eine interessante Unterführungsbeschriftung auf dem großen Bild (Seite 74). Unter der Holsten-Werbung ist zu lesen: „Übrige Gleise“. Waren die beim Bahnhofsbau übrig und konnten da unten von den Reisenden für schmales Geld mitgenommen werden? Oder hat man sie in alter Modellbahnbauer-Manier in einem Karton mit der Aufschrift „Übrige Gleise“ für spätere Projekte eingelagert? Da unten? Wenn ja, dann nix wie raus mit den Dingern und ab nach Stuttgart . . . dort braucht man ja unterirdisches Gleismaterial. Fragen über Fragen, aber ich bin sicher, Antworten gibts genügend in der **BAHN***Epoche*.

Jürgen Hönes (Pfaffenhofen)

Da stand ich nun an einem Sommernachmittag im Bahnhof Westerland vor dem Regal mit den Eisenbahnzeitschriften. Aufgefallen war mir die **BAHN***Epoche* schon öfter, aber als Freund eher des aktuellen Bahnbetriebes habe ich bislang noch nicht zugegriffen. Eine bevorstehende Zugfahrt, zurück aus dem heimischen Norden ins württembergische Exil, und das Titelthema „Hindenburgdamm“ (wie passend an diesem Ort!) förderten meine Kaufentscheidung. Was würde mich erwarten in einer Zeitschrift, die „Bahn Epoche“ heißt? Eine „Damals-in-Crailsheim“-Romantik, in der die rauchgeschwängerte Erinnerung manch ein Defizit der damaligen Bahn-Zeit freundlich-verklärend überdeckt? Ein gegenseitiges Schulterklopfen oder die Selbstdarstellung eines Zirkels altgedienter, in fotografischen und literarischen Ehren ergrauter „alter Männer“, deren hobbymäßige Evolution 1977 oder 1988 ein Ende fand, als die letzte planmäßige Dampflokomotive im Dienste einer deutschen Staatsbahn ihren letzten Schnaufer tat?

Und dann: ich traf auf Themen, die in meine eigene, selbst miterlebte Bahn-Epoche fallen. Ich traf auf V 200 (Ost und West). Auf die sowjetischen Militärzüge in der DDR. Bin ich nun alt, wenn ich meine persönlichen Erinnerungen in einer Zeitschrift wie der **BAHN***Epoche* ausgebreitet finde? Mit Texten und Bildern in faktischer Rationalität, aber dennoch mit der nötigen Prise Emotionalität? In der ich „meine Bahn“ aus Zeiten von Bezirkswochenkarten, Tramper-Monats-Tickets und Interrail entdecke? Im Marketing-Sprech würde man vielleicht – und ziemlich unemotional – sagen, dass ich mich von den Artikeln mitgenommen fühlte. Ein Potpourri aus drei Traktionen, aus einem geografischen Fächer von Westerland über Wünsdorf bis in den Wüstensand. Kurzweilig, mit Leidenschaft und Fachwissen verfasst.

Heiko Focken (Sindelfingen)

Silberstraße an der SZ

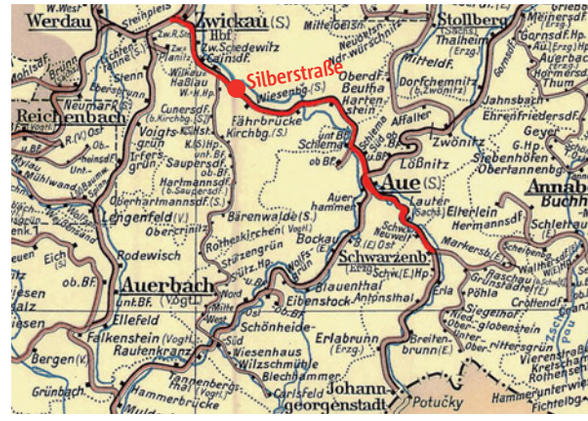
Kürzlich erhielt ich eine Suchanfrage nach dem Aufnahmeort eines Fotos von Gerhard Illner. Das Foto zeigt einen Personenzug, geführt von 86 143, auf einer zweigleisigen Mittelgebirgsstrecke im Jahr 1955. Ich wurde im Bildarchiv, das ich nach dem Tod meines Vaters Günter Meyer weiterführe, bei der SZ fündig. SZ ist das sächsische Streckenkürzel für die Bahnstrecke Schwarzenberg (Erzgeb) – Zwickau (Sachs) Hbf, der ersten und wichtigsten Bahn des Erzgebirges. Ein ergänzendes Foto von 1973 zeigt die Begegnung zweier Lokomotiven in einem Einschnitt, dahinter die Straßenbrücke der B 93 in der Ortschaft Silberstraße, die seit 1999 Ortsteil von Wikau-Haßlau ist. Von dieser Brücke aus könnte das Illner'sche Foto gemacht worden sein. Aber wo ist die Brücke, unter der der Zug durchfährt? Eine von meinem Vater 1968 angefertigte Skizze brachte die Lösung: Es ist eine Brücke bei km 28,6 SZ. Landwirtschaftsfahrzeuge nutzten sie, um auf die Wiesen zwischen Mulde und Bahnstrecke zu gelangen. Seit zwei Jahren ist die Brücke am Heuweg gesperrt und sollte abgerissen werden, bleibt aber nun doch ungenutzt stehen. Es entstand 2017 die „Vergleichsaufnahme" mit einem „Zug" der Erzgebirgsbahn.

Im Kurzabriss der Streckengeschichte stütze ich mich auf ein Manuskript meines Vaters anlässlich des 125-jährigen Jubiläums der SZ-Linie: 1854 wurde die Staatskohlenbahn von Zwickau zu den Schächten in Bockwa und Cainsdorf eröffnet. Ein Jahr danach genehmigte der Sächsische Landtag den Bau der „Obererzgebirgischen Eisenbahn" über Aue nach Schwarzenberg. Bis Cainsdorf benutzte man die schon vorhandene Strecke. Am 11. Mai 1858 fuhr dann der Festzug. Um 1900 wurde die Strecke zwischen Zwickau und Aue zweigleisig ausgebaut. In Silberstraße durchschneidet die neue Trasse eine Erhebung und verkürzt die Strecke. Die alte Trasse, die um den Berg herumführte, diente von Wiesenburg aus als Anschlussgleis für die Zwickauer Kammgarnspinnerei, während der Anschluss für das Emaillier- und Stanzwerk Blätterlein schon vor dem Haltepunkt Silberstraße abzweigte.

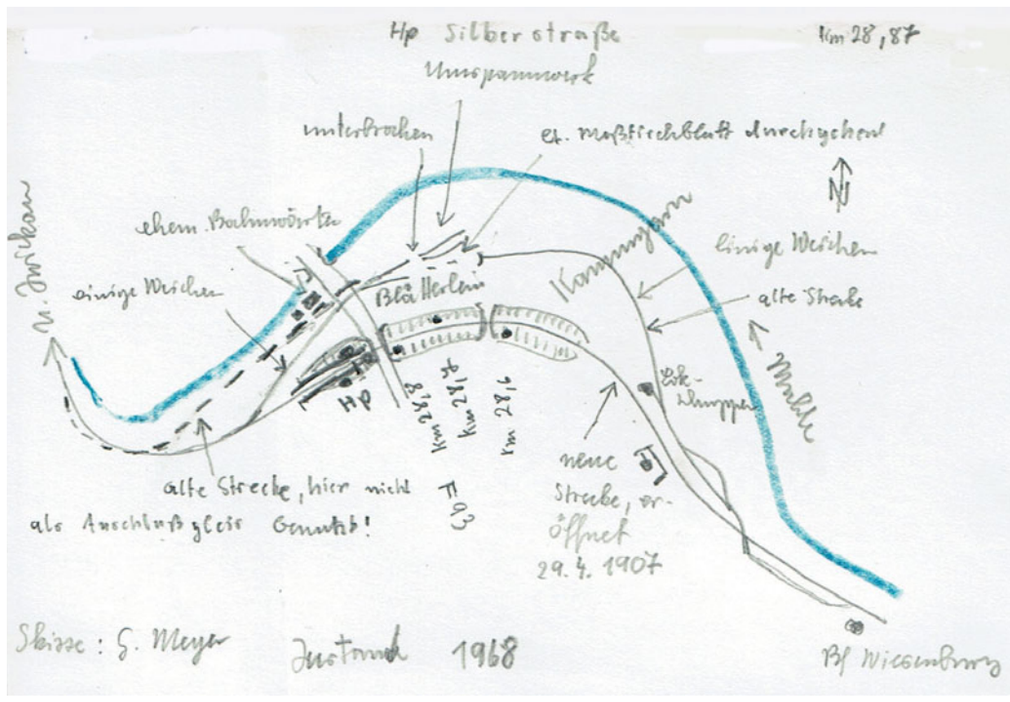
Nach 1945 fiel das zweite Gleis den Reparationsleistungen an die Sowjetunion zum Opfer. Mit dem vorerst letzten großen Berggeschrei, dem Uranbergbau der Sowjetischen, seit 1954 Sowjetisch-Deutschen Aktiengesellschaft Wismut wurde das zweite Gleis wegen der unerhört gestiegenen Verkehrsanforderungen 1949 wieder eingebaut, die restliche Strecke bis Schwarzenberg und darüber hinaus bis Johanngeorgenstadt (sächs. JS-Linie) sogar zweigleisig! Sogar eine Elektrifizierung wurde erwogen.

Regler zu! Die von Aue kommende und dort beheimatete 86 143 rollt auf den Hp Silberstraße zu.

Zum Zeitpunkt der Illneraufnahme 1955 verkehrten zwischen Zwickau und Aue bzw. Schwarzenberg laut dem amtlichen Kursbuch der Deutschen Reichsbahn, Winterfahrplan gültig bis 21. Mai 1955, täglich folgende Zugpaare: 1 D-Zug, 2 Eilzüge und 12 Personenzüge, dazu noch 12 Schichtarbeiterzüge (je 4 Züge mit 10



Regler auf! Der in Silberstraße (mit 86 1012) anfahrende P 1952 aus Werdau begegnet einem von 58 1107 gezogenen Leergüterzug (7. März 1973).



Im Takt. 642 059 als RB 23864 nach Zwickau unterfährt die B 93, auf der der Fotograf am 26.2.17 steht, dessen Vater 1968 die Örtlichkeiten zeichnete.

bis 20 Minuten Abstand „vorwiegend für Zeitkarteninhaber“ und ohne Gepäck- oder Fahrradbeförderung). Diese kamen zu den drei Schichtwechselzeiten von Zwickau Hbf und beförderten die Wismutkumpel nach Schneeberg-Niederschlema zu ihren Schächten. Der Güterverkehr umfasste nach den mir vorliegenden Buchfahrplänen etwa 20 Zugpaare.

2017 ist das Verkehrsaufkommen wie folgt: Der Streckenfahrplan Zwickau-Aue-Johanngeorgenstadt, gültig bis 09.12.2017 weist 19 Regionalbahnfahrten von Zwickau nach Aue am Tag im Stundentakt auf. Die Erzgebirgsbahn fährt mit Nahverkehrstriebzügen Siemens Desiro Classic der DB-Baureihe 642.

Der Güterverkehr durch DB Cargo beschränkt sich auf vier Übergaben pro Woche: Zweimal von Zwickau über Schwarzenberg nach Grünstädtel zu einem Schrotthändler. Auf der Rückfahrt wird die Nickelhütte Aue bedient. Und zwei Übergaben von Zwickau nach Cainsdorf zum Zwickauer Sonderstahlbau als Nachfolger der Königin Marienhütte.

Die Firma Blätterlein mit ihrem Bahnanschluss in Silberstraße wurde 1972 geschlossen. Nach der Nutzung durch die Kreisstraßenmeisterei und nach der Wende durch Baubetriebe wurden die Gebäude abgerissen und das Gelände im Frühling dieses Jahres planiert.

Die Kammgarnspinnerei firmiert jetzt als Zwickauer Kammgarn GmbH und hat nach Stellenabbau jetzt wieder 275 Mitarbeiter. Der Gleisanschluss wurde bis etwa 1993 benutzt. Der Gleisverlauf ist noch erkennbar, einige Schwellen liegen noch. Die Weiche wurde mit der Streckensanierung entfernt. Alle An- und Auslieferungen erfolgen über die Straße.

1999 begann die Sanierung der Strecke Schwarzenberg-Zwickau. Von Schwarzenberg über Aue bis Schlema liegt nur noch ein Gleis, jetzt aber mit etwas größeren Radien. Viele Empfangsgebäude stehen leer, die meisten Bahnhöfe sind zum Haltepunkt herabgestuft, aber immerhin gibt es ein modernes Wartehäuschen pro Seite!

Zum Schluss noch eine Anmerkung zum Namen Silberstraße. Er bezeichnet einmal den Ort an der SZ. Gleichzeitig führt aber auch eine Ferienstraße, die Sächsisch-Böhmische Silberstraße von Zwickau aus durch den Ort, weiter durchs Erzgebirge bis nach Dresden, mit Abzweig nach Ostrov/Schlackenwerth in Böhmen. Mit dem Zug geht das auch: von Zwickau über Silberstraße, Aue, Schwarzenberg, Johanngeorgenstadt, Karlovy Vary/Karlsbad bis Ostrov/Schlackenwerth in knapp vier Stunden.

MANFRED MEYER

FOTOS: GERHARD ILLNER, GÜNTER MEYER, MANFRED MEYER; DR-KARTE (VON 1959): SAMMLUNG GARN; HANDSKIZZE: GÜNTER MEYER

043 196-5