

BAHN Epoche

BAHN Epoche

Geschichte, Kultur und Fotografie der klassischen Eisenbahn

Mit DVD!



Chicago – Milwaukee – St. Paul

Hiawatha: Tempo, Dampf und Stromlinie!

18 201 – die rassige Schnellfahrlok der Reichsbahn

Laufzeit 60 Minuten

Plus Filmausschnitte von RioGrande-Videos



INFO-Programm gemäß § 14 JuSchG



Schmalspurig im Ersten Weltkrieg
Sachsen in Litauen



Streifzüge 1954 – 1957
In und um Braunschweig



SSBMedien: der DAMPFBahn-Verlag aus Sachsen

Bereits Kultstatus hat die Buchreihe SCHMALSPUR-ALBUM Sachsen bei den Kennern und Liebhaber sächsischer Schmalspurbahnen erreicht.



SCHMALSPUR-ALBUM SACHSEN

Deutsche Reichsbahn 1920 – 1945



NEU 2012

Band XII Westertgebirge und Vogtland in der Zeit von 1920 bis 1945

Erleben Sie auf 176 Seiten mit vielen unveröffentlichten Bildern die Strecken:

Cranzahl–Oberwiesenthal,
Grünstädtel–Oberrittersgrün,
Wilkau-Haßlau–Carlsfeld,
Mosel–Ortmannsdorf,
Reichenbach–Oberheinsdorf,
Klingenthal–Untersachsenberg-Georgenthal

48,- €

zur Blütezeit der Eisenbahn und statten Sie bei Ihrer Reise in Wort und Bild diesen Bahnen einen Besuch ab. Mit diesem Band XII endet unsere Reise durch die alten Reichsbahnzeit.

Format: 34 x 28 cm

SCHMALSPUR-ALBUM SACHSEN

Deutsche Reichsbahn 1945 – 1978

Es geht weiter! SCHMALSPUR-ALBUM Deutsche Reichsbahn nach 1945 mit vielen Farbaufnahmen



NEU 2013

Strecken:
Döbeln–Lommatzsch,
Lommatzsch–Meißen Triebischthal,
Meißen Triebischthal–Wilsdruff

48,- €



NEU 2013/14

Strecke:
Mulda–Sayda

48,- €

Format: 29,7 x 24 cm • Verlag: SSBMedien

Abbildungen ähnlich, Umfang analog der Sachsen- und ersten Reichsbahn-Bände

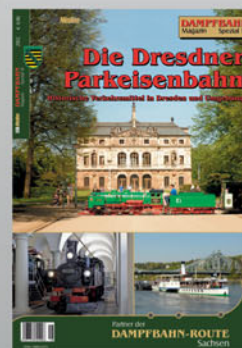
DAMPFBahn-Magazin 4x im Jahr alle Infos über Dampfbahnen



Das quartalsweise (jeweils am 10.03./10.06./10.09./10.12.) erscheinende DAMPFBahn Magazin. Mit Berichten zum aktuellen Geschehen, Reisetipps, Ausflüge in die Historie der sächsischen Dampfbahnen, die Vorstellung von herausragenden Modellbahnanlagen nach sächsischen Vorbildern, ein umfassender Nachrichtenteil und vieles mehr sprechen eine breite Leserschaft an.

je 4,90 €

DAMPFBahn-Magazin Spezial-Ausgaben



DAMPFBahn Magazin Spezial mit verschiedenen Themenschwerpunkten:
Bahnen und Regionen sowie Fahrzeuge und Modell

je 4,90 €

Abo-Bestellungen nehmen wir gerne unter Telefon 03583 516967 oder im Internet www.ssb-medien.de entgegen.

alle Verlagsprodukte von SSBMedien und Informationen finden Sie im Internet unter www.ssb-medien.de

Liebe Leser!

Rolf beguckt sich eine Lok“, schrieb der Fotograf auf die Rückseite des Bildes einer Hannoveraner 01 im Bahnhof Hamburg-Altona vor 60 Jahren. Das Foto steht für Generationen von Jungs und Jugendlichen, deren Eisenbahn-Interesse sich an der Dampflokomotive entzündete. Begegnungen mit einer großen Maschine, die so extrovertiert auftrat wie kaum eine andere, konnten Schlüsselerlebnissen gleichen. Erste zaghafte Wortwechsel mit den schwarz gekleideten und angeruften Hütern und Bedienern der Stahlrösser weckten sodann die Neugier nach dem tieferen Verständnis der Dinge, die sich um die kreisenden Treibräder drehten. Rolf steht für viele von uns und könnte auch Franz heißen.

Franz Bastian fuhr 1948 von Kassel nach Hamburg zurück, nachdem ihm sein Onkel beim Einsteigen durchs Fenster geholfen hatte. Doch der 12-Jährige hatte nur das seltsame Zugpferd im Visier: eine verbeulte Stromlinienlokomotive. Sie sah so anders aus als alle Loks zuvor und ging ihm nicht mehr aus dem Sinn. 20 Jahre später hatte Franz mit genau dieser Loktype unmittelbar dienstlich zu tun: mit 21 unterdessen modernisierten und ölgefeuerten Exemplaren. Seine Erfahrungen schrieb er in einem „Schwarzen Buch aus schwarzer Zeit“ nieder. Er belegt anhand einiger Kriterien, dass sich im harten Alltagsbetrieb keine Dampflokomotive, und sei sie auch aus einem Baulos, der anderen gleich – nachzulesen auf Seite 8/9. Wenige Tage vor seinem Tod schickte Franz Bastian seine wertvollen Notizen **BAHNEpoche**-Autor Christian Eilers.

Der Umgang und die Beherrschung von 160 Tonnen schweren Fahrzeugen ganz individueller Ausprägung trug sicherlich für Außenstehende dazu bei, die Faszination der Dampflokomotive auch in deren archaisch anmutender Arbeitswelt und ihrem Menschenschlag zu suchen.

Versuchen Sie sich vorzustellen, Ihnen würden weitgereiste Enthusiasten bei der Ausübung Ihrer Arbeit beiwohnen. Ihnen landauf landab und womöglich über Jahre nachstellen, auflauern, Sie ansprechen und fotografieren. Ein merkwürdiger Gedanke? Aber so war es! Welcher in Abwicklung befindliche Job erfährt heute noch weltweit jene anhimelnde Aufmerksamkeit, wie es der Beruf des Dampflokomotivführers und Heizers über Jahrzehnte getan hat?

Weiß aufbauschender Dampf, glattes Metall und rabenschwarze Kohle: Die in Stadt und Land präsen- te, von allen benutzte und vorwärts stampfende Dampfisenbahn war immer auch ein Sujet künstlerischer Schwarzweißfotografie. Alle Schattierungen in sich bergend, Wetter, Uhr- und Jahreszeiten durchfahrend, reizte sie von jeher Fotografen. Zwei Meister ihres Faches möchten wir Ihnen in dieser **BAHNEpoche** vorstellen:

Toni Schneiders (1920–2006) gilt als einer der bekanntesten Fotografen der Nachkriegszeit. Seinen Ruf festigte er nicht zuletzt durch seine wohlkomponierten, lichtdurchfluteten und auch in grafischer Hinsicht sehenswerten Aufnahmen, die er für das Magazin *Merian* 1950/51 von der Bundesbahn anfertigte.

Als verbeamteter Fotograf der Bahndirektion Hamburg war Walter Hollnagel (1895–1983) befreit davon sich selbst zu vermarkten. Von ihm stammt auch unser Bild vom kleinen Rolf. Und doch haben sich seine Aufnahmen von denen damaliger Berufskollegen in

West und Ost ab. Warum? Manche seiner Bilder besitzen Reportage-Charakter. Sie genügen journalistischen Ansprüchen. Andere zeugen von großer Übersicht und sind dankbare Dokumentationen. Oft stellt auch er den Menschen in den Vordergrund und lässt das Bahngeschehen, wie das Salz in der Suppe, dezent im Hintergrund wirken.

Schneiders wie Hollnagel war gemein, in den dreißiger Jahren zur Fotografie gekommen zu sein. Beide haben anschließend und unabhängig voneinander ihre Meriten erworben als Bildberichter im Krieg: Schneiders als Fallschirmjäger in einer Propagandastafel der Luftwaffe. Hollnagel fertigte Fotos von der Reichsbahn im Ostfeldzug für das Reichsverkehrsministerium. Mehr noch: Als die Fronten näherrückten und die Bildberichterstattung stillschweigend begraben wurde, hatte Hollnagel den Auftrag weiterzufotografieren. Mit Leica, Filmen, Dienstwagen und Freifahrt zog er in der enger werdenden Heimatfront umher. Er war das „Auge“ der Reichsbahn. Der letzte Eisenbahnfotograf im Untergang des Reiches. Als Beginn einer zweiteiligen Serie rekonstruiert **BAHNEpoche** Hollnagels Weg im letzten Kriegsjahr unter kundiger Leitung von Udo Kandler.

Wenn unsere Zeitschrift Bahn-Epochen thematisiert, allein, indem sie ihre Leser zu einer Zeitreise einlädt, dann kommen wir nicht umhin, die Weltkriege Eins und Zwei zu betrachten, die das 20. Jahrhundert verwüsteten.

Auch an der Dünafront in Litauen wurde 1915–1918 geschossen, geblutet und gestorben. Aber wenn man die von Andreas Knipping kommentierten Aufnahmen sächsischer Schmalspurloks auf diesem Schauplatz betrachtet (samt liebevoll gesetzten Bahnhofszaun, an dem der Bahnhofshund sein Bein hebt), dann scheint die Inanspruchnahme der Eisenbahn weniger rigoros, weniger total gewesen zu sein als ein Vierteljahrhundert später.

Unter den Befreiern Deutschlands vom Hitlerfaschismus waren gewiss US-Soldaten aus Chicago, wenn nicht gar Söhne von Lokführern, die auf Stromlinienlokomotiven

die extravaganten „Hiawatha“-Züge fuhren. Zug und Lok bildeten 1935–1951 aufeinander abgestimmte Garnituren. Auf der Route über Milwaukee bis nach St. Paul galt es manche Geschwindigkeitsbegrenzung zu beachten. So gab es Signaltafeln, die „90“ anzeigten. Gemeint waren natürlich Meilen, also 144 km/h. Das war schon schneller als die Baureihe 05 im Tagesdienst 1935–1939 zwischen Berlin und Hamburg zu laufen hatte. Wir machen unseren 12-seitigen „Hiawatha“-Beitrag mit einem wunderbaren Schnappschuss auf.

Schnappschüsse bleiben Thema: Im weiteren Verlauf dieser Ausgabe erklärt Ihnen Michael Bermeitinger, warum ihm bei all den Meisterfotos „angelegentlich auch eine gewisse Sehnsucht nach Alltäglichem“ heimsucht: „Nach einem anderen Blick. Nach Agfa-Klick.“

Viel fehlte nicht und 1978 hätte mich in Frankfurt (Oder) das Klicken von Handschellen ereilt. Die Stadt am Ostrand war kein Hotspot der Dampflokom-Fotografen. Sie als hippes Reiseziel erkoren zu haben, lässt an Schattenseiten denken. Wie lange, fragte ich mich, ist der Krieg vorbei?

Mittlerweile schon recht lange. Welch ein Glück!

Herzlich Ihr

Robin Egan





Großer Bahnhof in Milwaukee – Stadt deutscher Einwanderer:

Man täusche sich nicht, auf Straßenniveau starteten die schnellsten dampfgeführten Reisezüge der Welt. Am 4. Juni 1949 allerdings stand die Ablösung durch die Dieseltraktion bevor; Näheres auf Seite 32/33.

3 WILLKOMMEN

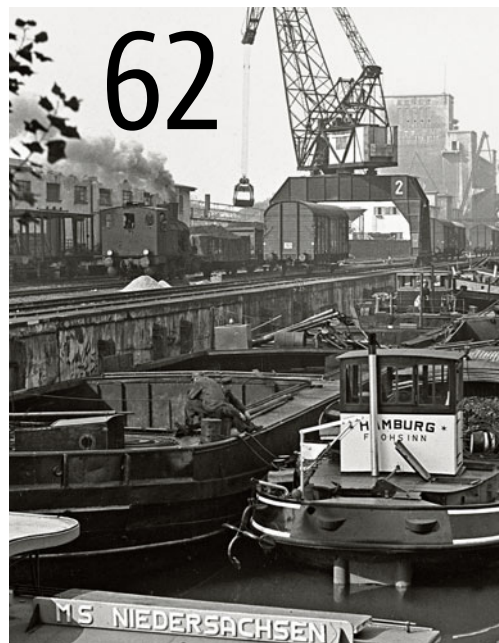
4 FAHRPLAN

6 BAHNPOST

8 Nachtrag und Nachruf
Franz Bastians Einschätzungen aller 21 Altonaer Loks der Baureihe 012

10 ZEITMASCHINE
Einmal Dornröschenschlaf und zurück

12 Deutscher Schmalspurbetrieb im Ersten Weltkrieg
Lokomotiven aus Sachsen, aus Oberschlesien und von Rügen in Litauen



62



74



82

52 ESSAY
Sehnsucht nach Alltagsbildern
Es lebe der Schnappschuss

60 **Auf Streifzug mit Jürgen Hagemann in und um Braunschweig 1954 – 1957**

69 ERINNERUNGEN
Mein erstes Eisenbahnfoto

71 KINO
Der verteilte Film

72 ARBEITSWELT
Nächtlicher Dienstbeginn

74 ARBEITSWELT
Berufungen anno Eisenbahn

82 DAMPF UND REISE
Grenzwertiges Frankfurt (Oder)
Expeditionen in eine Schattenstadt 1976 – 1982

92 STREIFLICHT
Hauff und Bio im Trojanischen Pferd



20 BAHNOPTIKUM
Eine Notbahn

22 HIAWATHA
Schnell, stark und extravagant
Die Stromlinien-Lokomotiven der Hiawatha-Züge zwischen Chicago und St. Paul



94 SALONWAGEN
Empfehlungen aus der Medienwelt

96 NEULICH ...
... saß ich mal wieder im Rodelblitz

98 IMPRESSUM
FOTOVERMERKE
VORSCHAU

34 Walter Hollnagels Mission als Bildberichter im Krieg
Der letzte Eisenbahnfotograf
Teil 1: Von Dresden (Ende April 1944) bis Dresden (Mitte Februar 1945)

46 SCHATZSUCHE
Toni Schneiders



Rücktitel: Über starren Viaduktbögen malt König Dampf seine Bahn als tänzelnden Schatten auf ein Dorf drunten im winterlichen Tal: Eine Perspektive, eingefangen in dieser begnadeten Fotografie von Joachim Claus, wie sie nur dem Reisenden in einem Dampfzug gewahr werden konnte – und gelegentlich noch kann. Claus war am 21. Dezember 1959 hinter einer 50 im ersten Wagen des E 768 (Oberhausen – Bad Wildungen) unterwegs, als er auf der Brücke von Willingen (Waldeck) den Auslöser seiner doppeläugigen Rollei betätigte, das Fenster hochzog und in die Polster des gemütlichen Abteils sank. Gute Reise!

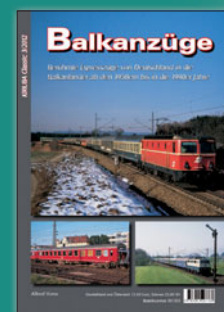


Unsere Top 3 aus dem VGB-Shop



F-Züge der DB
Im Mai 1951 führte die Bundesbahn ein neues System schnellfahrender Züge mit gehobenem Komfort ein. Zu den legendären F-Zügen gehörten „Rheingold“, „Rheinfeil“ und „Blauer Enzian“. Mit zahlreichen erstmals abgedruckten Fotoraritäten.
92 Seiten · € 12,50
Best.-Nr. 651203

Balkanzüge
Züge mit klingenden Namen wie Dalmacija-Express, Hellas-Express, Beograd-Express oder Istanbul-Express stellten ab Mitte der 50er-Jahre die Verbindungen von Deutschland nach Jugoslawien, Griechenland und in die Türkei her.
100 Seiten · € 12,50
Best.-Nr. 15088126



Bahnparadies Elbtal
Von Dresden in den Naturpark Sächsische Schweiz – die Strecke durch das Elbtal war und ist eine bedeutende Eisenbahnmagistrale. Ein Bericht über die Geschichte und den heutigen Bahnbetrieb der fast 165 Jahre alten Verbindung. Inkl. Gratis-Video-DVD.
84 Seiten · € 10,-
Best.-Nr. 941201

Im VGB-Shop können Sie sich in Ruhe über unser breites Verlagsprogramm informieren, in Neuerscheinungen schmökern und sich mit Lektüre und Filmen eindecken. Wir freuen uns auf Ihren Besuch.

Geöffnet: Mo.–Do. 8–12 Uhr + 14–16 Uhr
Fr. 8–12 Uhr
Am Fohlenhof 9, 82256 Fürstenfeldbruck

VGB
[VERLAGSGRUPPE BAHN]



BAHN Epoche-Titel 01 bis 04

„Vor ein paar Wochen bin ich zufällig auf die BahnEpoche Ausgabe 4 gestoßen. Nach anfänglichem Durchblättern hab ich das Heft wieder beiseite gelegt, und mir die ersten drei Hefte besorgt, um von vorne mit dem Lesen zu beginnen. Mittlerweile kann ich sagen, dass ich noch nie so gefesselt von einem Eisenbahnmagazin war. Es ist mir nicht einmal möglich, aufzusagen was mir am besten gefällt, denn die Mischung von Themen ist nahezu perfekt.“

JÜRGEN HÖNES (PFAFFENHOFEN)

Eine Lücke im Angebot für Eisenbahnfreunde jenseits technischer Erörterungen wurde geschlossen!

Leserbriefe und Kommentare zu **BAHN Epoche**

Die 01-Erinnerungen letzters in BE 03 haben mir etliche kalte Schauer den Rücken runtergejagt. Die letzten Wochen des Dresdner Einsatzes waren meine ersten Wochen am Bahndamm überhaupt (und mein Vater, der Schuld daran ist, liest mit Genuss mit).

OLIVER BRÄUER (DRESDEN)

Mit viel Interesse habe ich in BE 04 Ihren Bericht über britische Museumsbahnen gelesen. In der Tat: Die Briten sind für uns Eisenbahnliebhaber auf dem Kontinent in dieser Hinsicht ein Vorbild, aber auch in Sachen Dampf auf der Hauptstrecke sind sie führend. Wie schön, dass BahnEpoche auch regelmäßig über die Grenzen blickt!

HANS VAN POLL (MIDDELBURG/NIEDERLANDE)

Es war Liebe auf den zweiten Blick, die mich zum Leser Ihres neuen Bahn-Magazins machte. Nun habe ich erkannt, dass eine Lücke im Angebot für Eisenbahnfreunde jenseits technischer Erörterungen geschlossen wurde.

HERIBERT SCHRÖPFER (AUGSBURG)

Vielen Dank für den Hinweis/Rezension auf ATLANTIC 12

in der Ausgabe 04. Ich finde es großartig, dass BahnEpoche sich auch der Randbereiche der Eisenbahn und ihrer Geschichte widmet. Randbereiche, die für manche Menschen absolut keine Randbereiche sind.

P.S.: Wieso um alles in der Welt erscheint BahnEpoche eigentlich nur viermal im Jahr?

RAINER KOLBE (OSTENFELD)

Das häufige Anschauen meiner Collage auch mit Bildern aus der BahnEpoche stimmt mich ein, als ob ich noch aktiv wäre. Und die 01.10 aus dem Lokschuppen von Altona auf die Drehscheibe zur Weiterfahrt als D-Zug nach Osnabrück fahre, wo die Kölner Kollegen übernehmen.

KLAUS FRÖSE (HEIKENDORF)



Dieses Jahr in der Bahnhofsbuchhandlung eine Fachzeitschrift entdeckt, die klassische Eisenbahn mit menschlichen Erlebnissen und hervorragenden Fotografien wunderbar verbindet.

Ob Altbau-01, 01.5 oder 01.10 egal, über welche hochrädige Renner Sie auch schreiben mögen, es ist für mich immer wieder ein Genuss zu lesen und mit Spannung „mitzufahren“. Mit Interesse lese ich auch Fuhrmeisters Heimreise aus dem Sommer '39. Darüber hinaus bringen Berichte wie z.B. über die Altonaer Hafentbahn oder über die Zahnradbahnen am Rhein das nötige Wissen über längst stillgelegte Betriebe, die sonst fast in Vergessenheit geraten würden. Lobenswert ist es auch, Themen zu bewegen wie Sehnsuchtsorte oder die über Bahnmenschen, weil ja hier mit viel Gefühl das Thema Eisenbahn behandelt wird und eine wirklich breite Gruppe von Menschen sich als Bahnmensch bezeichnen kann. Die Texte sind von großer Wirkung.

Hut ab bzw. Mütze ab, denn Hüte sind ja aus der Mode gekommen ...

OKTAVIAN ALEXANDER KONIECZNY (KATOWICE / POLEN)

In BahnEpoche Herbst 2012 entdeckte ich unter „Neulich“ den Artikel über die Hamburger S-Bahn mit Abbildung der Monatskarte vom Vater des Verfassers des Artikels. Ich war viele Jahre auch als Aufsichtsbeamter und Fahrdienstleiter (...Z‘rückbleiben!!!) bei der Hamburger S-Bahn tätig. Und ich bin immer noch stolzer



Besitzer einer Original-Monatskarte meines Vater – von 1961! Voilà.

Noch eine kleine Anmerkung zu dem

Bild mit den zwei 012'ern auf der Hochbrücke: Das ist nicht irgendein Frachter, der dort zur Schleuse Brunsbüttel unterwegs ist, – sondern ein Schiff der Deutschen Seereederei (DSR) Rostock, und das im Jahr 1968! Es war höchst selten (nach dem 13. August 1961), dass ein Schiff der DDR durch den NOK fuhr, schon wegen der Devisen. Grundsätzlich fuhr die DSR immer „oben rum“, also um Skagen. Insofern wirklich ein mehrfach gelungener, seltener Schnappschuss.

INGULF LEUSCHEL DEUTSCHE BAHN AG, KONZERNBEVOLLMÄCHTIGTER FÜR DAS LAND BERLIN

Korrektur-Hinweis: Das erhalten gebliebene Porträtfoto von Baron Freiherr Ludwig von Welser (siehe **BAHN Epoche** 02, Seite 10 und 04, Seite 10) stammt aus der Sammlung von Herrn Siegfried Baum und nicht aus der des Autors der Beiträge, von Herrn Carl Asmus. Der Autor verwendete für die Darstellung des Lebenslaufes des Herrn von Welser als Quelle eine Veröffentlichung des Herrn Baum im „Bayern-Report Nr. 9/1996“.

Die berühmte LUDMILLA

Die von der Deutschen Reichsbahn ab Beginn der 70er-Jahre beschafften Großdiesellokomotiven der V-300-Familie erwiesen sich lange Zeit als unverwüchtlich. Den Löwenanteil unter den aus der Sowjetunion importierten Fahrzeugen machten die 709 Maschinen der Baureihe 132 aus – wovon noch heute etliche Exemplare unter den Baureihenbezeichnungen 232, 233 und 241 von der DB AG sowie bei Privatbahnen eingesetzt werden. Sie stehen im Mittelpunkt der neuen und mit bislang unveröffentlichtem Bildmaterial reich illustrierten Eisenbahn-Journal-Sonderausgabe. Aber auch die längst ausgemusterten Lokomotiven der Baureihen 130, 131 und 142 werden vorgestellt. Die beigelegte DVD macht den Einsatz dieser Brummer vor schweren Güterzügen im nordrhein-westfälischen Industrierevier zu einem optischen und akustischen Erlebnis.

116 Seiten im DIN-A4-Format,
über 150 Abbildungen, Klebebindung,
inkl. DVD mit 79 Minuten Gesamtlaufzeit
Best.-Nr. 701202 · € 15,-



Weitere Extra-Ausgaben



E 10
(inkl. Video-DVD)
Best.-Nr. 701001 · € 15,-



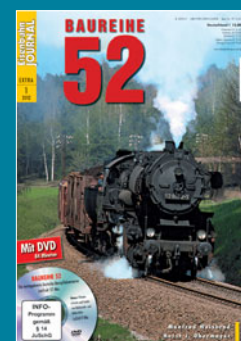
Eisenbahn und Kohle
(inkl. Video-DVD)
Best.-Nr. 701002 · € 15,-



V 200
(inkl. Video-DVD)
Best.-Nr. 701101 · € 15,-



DB in den 50ern
(inkl. Video-DVD)
Best.-Nr. 701102 · € 15,-



Baureihe 52
(inkl. Video-DVD)
Best.-Nr. 701201 · € 15,-

Nachtrag und Nachruf

Franz Bastians Einschätzungen aller

Im Nachgang zu dem in **BAHN***Epoche* 04 niedergeschriebenen „Abgesang auf die 012 zwischen Hamburg und Westerland“ meldete sich bei mir der Lokführer Franz Bastian aus Buchholz in der Nordheide. Aufgrund mehrerer längerer Krankenhaus-Aufenthalte war es ihm nicht möglich gewesen, mir sein Schwarzes Buch aus schwarzer Zeit über seine Einsätze auf der Baureihe 012 des Bw Hamburg-Altona noch vor Redaktionsschluss zur Verfügung zu stellen.

Wie kaum ein anderer seiner Altonaer Kollegen hat er die Dampflokomotive technisch bis in ihr kleinstes Detail verstanden und verinnerlicht. Der Beruf des Lokführers stellte für ihn die Erfüllung seines Jugendtraums dar.

Als 12-Jähriger machte er bei der Heimfahrt von seinen Verwandten in Hessen Bekanntschaft mit einer merkwürdigen Lokomotive: „Zu welcher Baureihe die seltsam verbeulte Stromlinienlokomotive gehörte, wusste ich nicht. Sie zog im Jahre 1948 den Zug von Kassel nach Hannover, in dem ich mit rußigem Gesicht am Fenster stand. Die Sommerferien waren zu Ende und ich auf dem Weg nach Hause, nach Hamburg. Onkel Hans hatte mir in Kassel beim Einsteigen durchs Fenster geholfen und meine liebe Tante Marie hatte mir sicher viele Grüße aufgetragen. Aber ich hatte nur diese seltsame Lok im Visier.“ Weiter schrieb er in seinem *Schwarzen Buch*: „Etwa 20 Jahre später hatte ich mit diesen,

mittlerweile modernisierten Lokomotiven unmittelbar zu tun. Ganz direkt, nämlich vom Führerstand aus.“

Mit seiner ruhigen und besonnenen Mentalität hat er immer gewissenhaft seinen Dienst verrichtet. Von seinen Fahrten mit den 50ern des Bw Hamburg-Rothenburgsort konnte er genauso gut erzählen, wie von den Bespannungen der langen Bäderzüge nach Sylt mit der Baureihe 012. Aber auch an seine Einsätze auf Lokomotiven der BR 44, beheimatet beim Bw Hamburg-Harburg, vor schweren Nahgüterzügen zwischen Hamburg und Bremen konnte er in den Fahrdienst kam, war er

in der Lage, bei den diversen Hamburg an-fahrenden Schnellzug-Dampflokomotiven die Lok-Nummer anhand baulicher Details oder sonstiger Besonderheiten der Maschine zu nennen, bevor man sie tatsächlich erkennen konnte.

Nach Diensten in mehreren Hamburger Bahnbetriebswerken sowie einem „Ausflug“ zum Bw Hamm war Franz Bastian vom 20.05.1969 bis zum 11.04.1971 sowohl als Lokheizer wie auch als Lokführer mit den Altonaer 012en in Norddeutschland unterwegs. Insgesamt 361 Fahrten hat er dort absolviert und verbrachte dabei exakt 94804 Kilometer auf den Führerständen dieser Maschinen. Das ist mehr als zweimal um den Äquator! Das besondere aber ist, dass er für jede einzelne der 21 Altonaer

012en seine persönlichen Erfahrungen und die zugehörigen Beurteilungen gesammelt und niedergeschrieben hat. Ihm ist es also zu verdanken, dass uns heute Aufzeichnungen vorliegen, deren Aussagen weit über die allgemein bekannten oder zumindest nachlesbaren Informationen über diese Lokomotiven hinausgehen. Es wird deutlich, wie unterschiedlich doch diese Lokomotiven ein und derselben Baureihe waren. Vielleicht hat sich ja der eine oder andere Leser die Loknummer bei einer Fahrt nach Sylt im Dampfzug im genannten Zeitraum notiert. Jetzt weiß er wieder ein wenig mehr über seine damalige Zuglok.

Über den Verein der Rendsburger Eisenbahnfreunde ist Franz Bastian ca. 20 Jahre nach seinem Abschied vom regulären Dampflokdienst bei der DB – mittlerweile im Güterzugdienst vom Bw Maschen eingesetzt – mit Begeisterung an den Regler bzw. Ölregulierschieber von den Museumslokomotiven 042 271 und 012 100 zurückgekehrt. So war es für alle eine Selbstverständlichkeit, dass er seine aktive Lokführer-Laufbahn bei der DB im Bahnhof Hamburg-Altona beendete, in dem er den Führerstand der 012 100 verließ, mit der einen Sonderzug aus Dänemark nach Hamburg befördert hatte. Sein Interesse an der Dampflokomotive blieb ihm stets erhalten, wengleich er sich jetzt hauptsächlich um seine zweite Leidenschaft, sein Motorrad, kümmerte. Am 11. September ist er zu seiner allerletzten Fahrt aufgebrochen. Die vielen hochinteressanten Gespräche zum Thema Dampflokomotive mit ihm werden mir sehr fehlen. *CHRISTIAN EILERS*



Franz Bastian
(*16. Juni 1936 –
† 11. September 2012)

Der Regen passt zur nächtlichen Bahnhofsimpersion besonders dann, wenn eine große, dunkle, vor sich hinsäuselnde Dampflokomotive mit ihrem Reisezug bereitsteht anzutreten. Auf 012 077, die am 26. September 1972 in Hamburg-Altona den Eilzug 2112 nach Westerland bespannte, verrichtete Franz Bastian 16 Dienste und legte dabei 4356 km zurück – die meisten auf der Marschbahn. Heute ist die Magie verschwunden und die Fahrzeit nach Westerland länger. Nur das Hamburger Schmutdelwetter ist geblieben. Wahrlich kein Trost!



21 Altonaer Loks der Baureihe 012

Lok	Dampferzeuger & Brennerdruck	Zugkraft & Auspuffschlag	Lauf eigenschaft & Triebwerk
012 001-4	Gut. 8 – 10 atü, vordere Luftklappe offen.	Gut. Sauber, nur mäßig laut.	Ruhig. Im November 1970 linke hintere Kuppelstange verbogen. War viel in Betrieb und nur selten kalt abgestellt.
012 061-8	Mäßig. Am besten bei 8 atü. Offene Brennerklappe. Flamme ständig an Schutztür, die manchmal glüht.	Gut. Sauber, relativ leise.	Ruhig. Stangenschäden traten nicht auf.
012 071-7	Sehr gut. 8 atü; lässt sich rauchlos auf Spitzendruck halten. Linker Klappenzug hoch, Speisepumpe sehr gut.	Sehr gut. Beschleunigt kräftig. Sauber, laut und hart.	Sehr ruhiger Lauf. Stangenschäden gab es nicht.
012 073-3	Recht gut. Braucht 10 atü und mehr. Brennerklappe muss auf. Gute Speisepumpe.	Hervorragend. Saubere, erstaunlich leise Aussprache.	Sehr ruhiger Lauf. Keine Stangenschäden. Auch der Tender läuft prima. Selbst mit schweren Zügen wurden 135 km/h immer erreicht. War fast immer in Betrieb.
012 074-1	Gut. 8 – 10 atü, vordere Luftklappe offen. Schlechte Pumpe. Mischvorwärmer kocht über.	Gut. Sauber und sehr laut.	Sehr hart. Sommer 1969 linkes hinteres Treibstangenlager dunkelrot. Juli 1970 links vorn. November 1970 beide vorn gebrochen und hinten verbogen. Lok war immer wieder im AW. Wurde mit 012 084 am 20.5.71 als erste nach Rheine abgegeben.
012 075-8	Gut. 10 – 12 atü, vordere Luftklappe offen. Hoher Wasserverbrauch.	Schlecht. Immer etwas unregelmäßig, aber sehr laut.	Sehr unruhig. Alles rasselte und schepperte. Lok kam auch mit leichteren Zügen kaum auf 125 km/h. Aber dieser Rappelkasten war selten abgestellt.
012 076-6	Sehr gut, wenn Brennerdruck niedrig und Brennerklappe offen ist.	Gut. Immer etwas unregelmäßiger, relativ leiser, sehr heller Auspuffschlag.	Ruhiger, aber etwas harter Lauf. Galt bei den Osnabrücker Personalen als sehr gute Maschine. Kam aber in Altona wegen ständiger Reparaturen, besonders an Kolben und Schiebern nie richtig zum Laufen und hatte lange Standzeiten.
012 077-4	Sehr gut. 8 – 10 atü, vordere Luftklappe, bei hoher Leistung zusätzlich Brennerklappe offen.	Sehr gut. Kommt schnell auf Geschwindigkeit. Sauberer und gleichmäßiger lauter Schlag.	Recht ruhig. Im August 1969 und September 1970 Kuppelstange links hinten verbogen. Lok war viel in Betrieb.
012 080-8	Sehr gut. Niedriger Brennerdruck (8 atü), vordere Luftklappe auf. Sehr gute Speisepumpe.	Gut. Etwas unregelmäßiger, nicht sehr lauter Auspuffschlag.	Ruhig, aber etwas hart. Lok hatte immer wieder Schäden an Kolben und Schiebern (Durchheulen). Im Juli 1970 beide hintere Kuppelstangen verbogen. War oft in Reparatur oder kalt abgestellt.
012 081-6	Gut. Braucht hohen Brennerdruck (10 – 12 atü) und geöffnete Brennerklappe. Pumpe schafft nicht gut.	Sehr gut. Sauberer und recht lauter Klang.	Ruhig. Keine Schäden an den Stangen. Beschleunigt gut und erreicht immer sicher 135 km/h. War, vor allem im Winter, längere Zeit kalt in Reserve.
012 082-4	Schlecht. Braucht hohen Druck (10 – 12 atü) und geöffnete Brennerklappe. Hoher Wasserverbrauch.	Gut. Etwas unregelmäßiger, mäßig lauter Schlag.	Ruhig. Beschleunigt gut. November 1969 Kuppelstangenbruch links hinten. Im Winter häufig auf Reserve.
012 084-0	Ausgezeichnet. 10 – 12 atü, vordere Luftklappe offen. Gute Speisepumpe	Sehr gut. Sauber, sehr laut.	Fing bei höheren Geschwindigkeiten und hoher Anstrengung entsetzlich an zu zittern und zu vibrieren; auch robuste Naturen wurden ängstlich. Im Februar 1971 zerbrechen bei Durchfahrt Bordsesholm rechts die Treibstange und beide Kuppelstangen.
012 085-7	Der beste Dampfmacher von allen! 8 atü, vordere Luftklappe offen. Gute Speisepumpe. Unermüdlich.	Klang gleichmäßig, trocken, etwas tiefer.	Läuft etwas unruhig und schaukelt mitunter beängstigend. Beschleunigt aber sehr gut und erreicht auch mit sehr schweren Zügen sicher 135 km/h.
012 088-1	Gut. 10 – 12 atü. Vordere Luftklappe auf. Speisepumpe schlecht. Vorwärmer kocht über.	Gute Leistung und Beschleunigung. Klang unregelmäßig und sehr laut.	Sehr unruhig. Führerstand ähnlich unruhig wie bei 012 075, aber nicht ganz so klapprig. War häufig in Betrieb. Am 9. November 1969 mit abgelauener Kesselfrist (mehrfach verlängert) kalt gemacht, ins AW Braunschweig geschleppt. Dort zerlegt.
012 092-3	Sehr schlecht. Mann kann mit Brenner und Klappen probieren wie man will: Es geht man eben so.	Lässt sich schlecht beurteilen. Jeder versucht so halbwegs über die Runden zu kommen. Sauberer Auspuffschlag.	Ruhig. Im September 1970 Bruch der Kuppelstange vorne links: nach AW-Aufenthalt im November vor D588 noch einmal das gleiche. Die Werkstatt hatte immer zu tun.
012 100-4	Schlecht. Leidlich mit niedrigem Druck, vorderer Luftklappe und Brennerklappe geöffnet.	Es geht nicht ohne leichten Qualm. Mit dieser Lok wird viel gesegelt; man setzt lieber etwas zu.	Läuft recht ruhig. Sie war selten kalt. Leider. Wir mussten uns mit ihr rumärgern.
012 101-2	Mäßig. 8 – 10 atü und bis auf Brennerklappe alles zu. Gute Speisepumpe.	Sehr gute Leistung. Saubere und recht leise Aussprache. Sie beschleunigt ganz toll.	Wunderbar ruhig. So wie sie müssen die Loks mal im Neuzustand gelaufen sein. Sie erreicht spielend 135 km/h. Man muss aufpassen, dass sie nicht noch schneller wird! War im Winter 69/70 kalt in Reserve.
012 102-0	Gut. 10 atü. Vordere Luftklappe auf. Speisepumpe gut. Braucht ziemlich viel Wasser.	Gut. Nicht ganz gleichmäßig und laut.	Läuft etwas hart und ist ziemlich rappelig. Schaukelt sich mitunter mächtig auf. Im Dezember 1969 vorn beide Kuppelstangen verbogen. War selten kalt abgestellt.
012 103-8	Ausgezeichnet mit niedrigem Brennerdruck. Über 10 atü schlagen Flammen hinter Schutztür hervor.	Schlechte Leistung. Kommt mit schweren Zügen kaum auf 120 km/h, macht aber dafür den meisten Lärm von allen.	Sehr ruhiger Lauf; auch der Tender. War im Winter häufig in Reserve.
012 104-6	Sehr gut. Braucht 10 – 12 atü und nur halb geöffnete vordere Luftklappe. Vorwärmer kocht oft über.	Gut. Gleichmäßiger und sehr lauter Auspuffschlag. Kommt schnell auf Geschwindigkeit.	Läuft nicht sehr ruhig. Fängt bei großer Anstrengung an zu vibrieren, ähnlich 012 084, aber nicht so stark. November 1969 verbogene hintere Kuppelstangen. Im Winter meist kalt.
012 105-3	Gut. 10 – 12 atü. Vordere Luftklappe auf. Sehr hoher Wasserverbrauch.	Gut. Nicht ganz regelmäßiger, sehr lauter Schlag.	Recht ruhig bis etwa 100 km/h. Darüber geht ein mächtiges Rappeln und Scheppern los. Da die Lok fast immer in Betrieb war, war sie laufwerksmäßig am Ende.





Einmal Dornröschenschlaf

Nur „118 619 mit Gex 2203 am Anhalter Gbf“: So notierte der Bildautor am 16. Juni 1991 seinerzeit nichts davon ahnend, dass er rund 21 Jahre später wieder an fast gleicher Stelle auf Züge warten würde. Dabei war dann allerdings nicht die Diesel- sondern die elektrische Traktion das Ziel der Begierde.

118 619 wurde im Dezember 1966 von LKM Babelsberg als V180 219 an die Deutsche Reichsbahn geliefert. Ihre Indienststellung erfolgte am 6. Januar 1967 beim Bw Seddin. 1970 erhielt sie die Bezeichnung 118 219. Nach der Ausrüstung mit neuen und leistungsstärkeren Motoren erfolgte zum 4. Januar 1984 die Umnummerung in 118 619. Zum Zeitpunkt der Aufnahme gehörte die Lokomotive zum Bestand des Bw Wustermark.

Anhalter Güterbahnhof. Ein klingender Name, der einem die ungezählten Aufnahmen, die von einer der Brücken

in den dreißiger Jahren entstanden sind in Erinnerung ruft. Oft bildeten die Gebäude der Markt- und Kühlhallengesellschaft zwischen Luckenwalder- und Trebbiner Straße den unverwechselbaren Hintergrund. Dort war einst die größte Eisfabrik Deutschlands. Im Vordergrund wuselten vielfach Tenderlokomotiven der preußischen Baureihen T11 und T12 auf von Personen- und Schnellzugwagen bevölkerten Aufstell- und Rangiergleisen – oder elegante Schnellzuglokomotiven der Baureihen 01, 03 oder 17¹⁰ eilten über die Gleise in Richtung des Anhalter oder Potsdamer Fernbahnhofs.

Seit den 1870er Jahren lag der Anhalter Güterbahnhof auf einem Areal, das im Norden vom Gleisdreieck und dem Landwehrkanal und im Osten von der Möckernstraße begrenzt wird. Auf der südlichen Seite unterquerte ihn die Yorckstraße mit den markanten und heute noch zum gro-

ßen Teil vorhandenen Yorckbrücken. Der zugehörige und wohl der prominenteste unter der Berliner Bahnhöfen, der Anhalter Bahnhof, war noch bis 1951 Ziel von Schnellzügen aus München, Nürnberg, Frankfurt am Main, Erfurt, Leipzig und Dresden. Im Jahr darauf wurde der Zugverkehr als Folge des Zweiten Weltkrieges und der deutschen Teilung eingestellt.

Auf dem Anhalter Güterbahnhof fand jedoch noch bis in die neunziger Jahre ein stetig abnehmender Güterverkehr statt, der vor allem den Postbahnhof an der Luckenwalder Straße und zuletzt nur noch wenige Kunden mit Wagenladungsverkehr auf dem Güterbahnhof selbst erschloss.

Das ebenfalls auf dem Gelände liegende Bahnbetriebswerk Anhalter Bahnhof hatte seine ursprüngliche Funktion mit der Einstellung des Personenverkehrs verloren und war dann in einen gut dreißig Jahre währenden Dornröschenschlaf