09 Winter 2014

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*

BAHN*Epoche*

Geschichte, Kultur und Fotografie der klassischen Eisenbahn

Mit DVD!

Altenbeken – der berühmte Eisenbahnknoten

Laufzeit 59 Minuten

Plus Filmausschnitte von RioGrande-Videos

INFO-Programm gemäß § 14 JuSchG

DVD VIDEO

Jumbo-Jagd in Altenbeken

Fahrzeugversuchsanstalt Halle/S.

Lok am Messwagen

Viele Türen auf vier Achsen

Preußens Abteilwagen

Mittagessen (Diner)

bestehend aus: Suppe, Fisch oder Vorspeise, Gemüse mit Beilage, Braten mit Salat und Kompott, Mehlspeise, Butter und Käse — Mark 3,–

Speisen nach der Karte.

Warme Speisen.

1 Tasse Fleischbrühe mit Brötchen 0,40, mit Ei	0,50
1 Tages-Suppe	0,50
1 Beefsteak von Filet oder ein Rumpsteak mit Kartoffeln	1,50
1 Kalbs-Kotelett mit Kartoffeln	1,25
1 Wiener Schnitzel	1,25
1 Rührei mit Schinken eingeschnitten oder Schinken besonders	1,–
1 Portion Rühreier oder Spiegel-Eier (3 Stück)	0,75
1 Portion gebackener Schinken mit Spiegel-Eiern (ham and eggs)	1,25
1 Omelette aux confitures	1,25
1 Paar Frankfurter Würstchen	0,60
1 Portion Stangen-Spargel mit Butter	1,–
1 Portion junge Schoten oder Bohnen	0,50
1 Portion Bratkartoffeln	0,25

Vom Dinieren im Zug

Speisen auf Reisen

Fotoreise 1957 – 1959

Winterliches Stuttgart

AUSSTELLUNG · FAHRBETRIEB · VERKAUF

18. Echtdampf-Hallentreffen

Dampfbetriebene Modelle von Eisenbahnen,
Straßenfahrzeugen, Schiffen und stationären Anlagen

10.–12. Januar 2014

Messe Karlsruhe

Öffnungszeiten: Freitag, 10.00–18.00 Uhr
Samstag, 9.00–18.00 Uhr · Sonntag, 9.00–17.00 Uhr

www.echtdampf-hallentreffen-messe.de

VERANSTALTER:

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

MESSE SINSHEIM
IHR VERANSTALTUNGSPARTNER

Liebe Leser!

Es mag ein großes Glück sein, älter zu werden. Man hat Freunde gewonnen und Erfahrungen gesammelt. Und man hat Zeit, darüber nachzudenken, seine Erfahrungen zu Papier zu bringen. Dem mögen viele der schreibenden Zunft zustimmen, insbesondere wenn ihr Thema einen komplexen Organismus umfasst, der Menschen zusammenbringt und ihnen hilft Distanzen zu überwinden. Genau das macht die Eisenbahn. Gibt es überhaupt eine vornehmere Aufgabe für sie?

In dieser Ausgabe der **BAHN***Epoche* sind 21 Autoren vereint: gestandene Eisenbahner, Quereinsteiger der Bahnberufswelt ebenso wie Aussteiger, Eisenbahn- und Dampflokfreunde. Ob Beruf oder Berufung, Enthusiasmus und Lust am Thema sind ihre beste Qualifikation.

Wer es liebt, im Abteilwagen eines klassischen D-Zuges unterwegs zu sein, und den es selbstredend danach gelüstet, den Speisewagen aufzusuchen, der findet in Michael Bermeitinger einen Reisebegleiter, der ihm profund die Menü- und Getränkekarten des 20. Jahrhunderts auftischt. Bermeitingers Fundus ist reichhaltig genug für einen Zweiteiler. Der erste Gang beginnt, als Oberkellner noch die Frage stellten: Mein Herr, vorab ein Glas Absinthe zu 50 Pfennig gefällig?

Einen klaren Kopf braucht Armin Schmolinske. Ihm steht es zu, eine Fotografie als bahnepochal zu küren, weil sie es vermag, das künstlerische wie das journalistische Auge zu befriedigen – und unsere satten Blicke zu stimulieren. Dieser besonderen Aufnahme geben wir in jeder Ausgabe unter Schmolinskes Rubrik „Meisterwerk“ eine Doppelseite Raum. Schmolinske ist Berufsfotograf, kam über den Bahnbetrieb in Crailsheim mit Volldampf zur Fotografie, schult die Kollegen der Bauer Media Group von Prag bis Sydney beim Aufbau von Fotostudios, ist Jury-Mitglied beim Hamburger Fotomarathon und organisiert als freier Referent Fotoreisen.

Um dokumentarisch schöne Eisenbahnfotos zu schießen, genügten Jürgen Hagemann ein Fotoapparat der Marke Vitessa, zwei Agfa-Kleinbildfilme und seine Einzylinder-Maico 125. Damit knatterte er als angehender Ingenieur der Elektrotechnik durch Stuttgart und Umgebung. Eine Auswahl winterlicher Motive der Jahre 1957 bis 1959 zeigen wir Ihnen in dieser Ausgabe. Präzise kommentiert wird sie von Joachim Hund und Hans-Joachim Knupfer, zwei Kennern der Stuttgarter Bahngeschichte.

Geschichten sind es aus den Tiefen des 20. Jahrhunderts, das mit seinen zahlreichen Brüchen bemerkenswerte, weil nichtlineare Biografien hervorgebracht hat. Die Gründe liegen auf der Hand. Der Zivilisationsbruch von zwölf Jahren Nazi-Zeit wirkt nach. So haben sich geschichtliche Brennpunkte und die beruflichen Stationen manch eines Eisenbahners eng und dramatisch miteinander verwoben. Die epochenübergreifende Biografie eines Eisenbahners wird von dieser Ausgabe an von Alfred Gottwaldt vorgestellt. Früher als andere behandelte Gottwaldt jene Lokomotiven, Züge und Zeiten prägenden Menschen – die Dezernenten, Konstrukteure und Direktoren. Beruflich ist der Autor Oberkustos für den Bereich Schienenverkehr des Deutschen Technikmuseums – mit seinen außergewöhnlichen Sammlungen eines der bestbesuchten Häuser in Berlin.

Auch viele Eisenbahnfreunde haben gejagt und gesammelt, dokumentiert und archiviert. Zusammen besitzen wir Millionen von Negativen, Dias, Filmmetern, Tonaufnahmen und Publikationen der Eisenbahn: Sedimente unseres Lebens, aufgewachsen im Frieden und Wohlstand der zweiten Hälfte des 20. Jahrhunderts. Doch wen beerben wir mit dem materiellen Nachlass unserer Leidenschaft, wer wird unsere Schätze schätzen? Oder werden sie als Schrott deklariert? Ein Thema, das mehr Fragen als Antworten aufwirft. **BAHN***Epoche* startet einen Versuch der rechtzeitigen Weichenstellung, so ganz zwischendurch im Leben.

Unter der Federführung von Joachim Seyferth geht es im ersten Teil um die geistige Inventur unseres Sammelgutes, um eine mehr oder weniger schonungslose Bestandsaufnahme unseres Schaffens und um die zahlreichen Fragen und Zweifel zur Zukunft unserer Sammlungen. Der zweite Teil von „Schätze oder Schrott?“ wird sich im nächsten Heft mit den Optionen und Alternativen beschäftigen, unsere Werke an Personen oder Institutionen weiterzureichen. Gewiss ein ernstes Thema – und doch ist Joachim Seyferth nicht der Typ, der zum Jagdhorn greift und das „Niedergang!“-Halali bläst.

Eher wie der lange, heisere Achtungspfiff einer großen Dampflokomotive kommt unsere Titelgeschichte daher! Sie erzählt von hartgesottenen Fans der Baureihe 44 und deren Sound: „Unverbesserliche Gesellen. Einer mit mehr Flausen im Kopf als der andere“, wie Reinhard Gumbert schreibt. Um die schwarzen Kolosse im Kriechgang auf der Rampe hautnah zu erleben, verbrachten sie 1972 eine lange Januarnacht in den Wäldern um Altenbeken im vollgequalmten R4. Those were the times, my friends …

Mit zunehmendem Alter – um noch einmal darauf zu sprechen zu kommen – verstreicht die Zeit schneller. Kaum hat man sich aus dem Sommer katapultiert, wird laut Kalender jene Jahreszeit begangen, die man früher Winter nannte. Ein Wahnsinn. Atemlosigkeit, wohin man schaut. In diesem Tempo vorübergehend innezuhalten, tut gut. Besinnlich, rückblickend und allein in seiner Erscheinungsweise entschleunigend, legen wir Ihnen **BAHN***Epoche* für kleine Aus-Zeiten im täglichen Strudel ans Herz.

Autoren, Verlag und Herausgeber wünschen Ihnen, liebe Leser, fürs Jahr 2014 daher zur Gesundheit angenehme Lektüre!

Herzlich Ihr

Betrachten Fotos: Armin Schmolinske, umgeben von Kindern in Ho Chi Minh City.

Tracht der Friedrich-Franz-Eisenbahn: Peter Falow in der Salonuniform eines mecklenburgischen Bahnhofsvorstehers 1. Klasse.

Trachtete dem Dampf nach: Reinhard Gumbert als Studentenheizer auf dem Weg zum Versicherungsmanager.

Sieht Anlass zu näherer Betrachtung: Joachim Hund ist seit 25 Jahren Lokführer in Stuttgart und schreibt über Museumsbahnen im Lok Report.

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

Ausgabe 09 Winter 2014

Schnee, Morgenstund und Sonnenschein waren so selten wie kostbar beim Erleben und Fotografieren von Dampflokomotiven im schweren Alltagsdienst. In Altenbeken kam am 9. Januar 1971 alles zusammen, als 043 364-9 mit Dg 6719 nach Kassel ausfuhr.

3 WILLKOMMEN

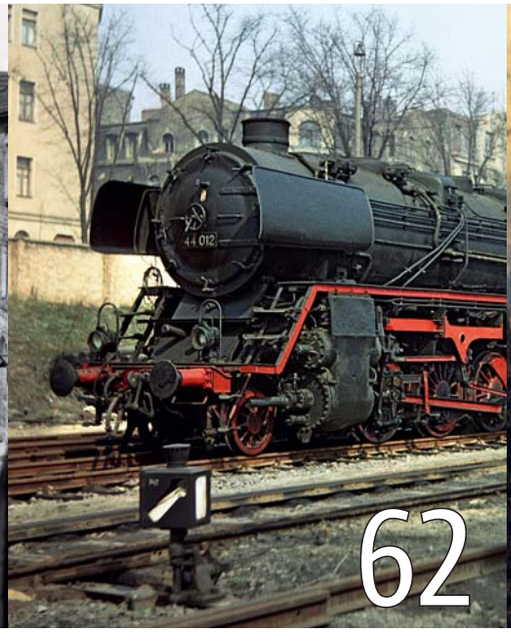
4 FAHRPLAN

6 BAHNPOST

8 ZEITMASCHINE
Berlin, Blick von der Warschauer Straßenbrücke

10 MEISTERWERK
Riviera-Express hat Ausfahrt

12 **Speisen auf Reisen**
1. Gang (1885 – 1945):
Vom Dinieren zum Essen auf Marken



42 KINO
Der Zug

44 BAHNOPTIKUM
Winterbillette

46 KALENDER
Festliche Gefühle & Eisenbahner-Weihnacht

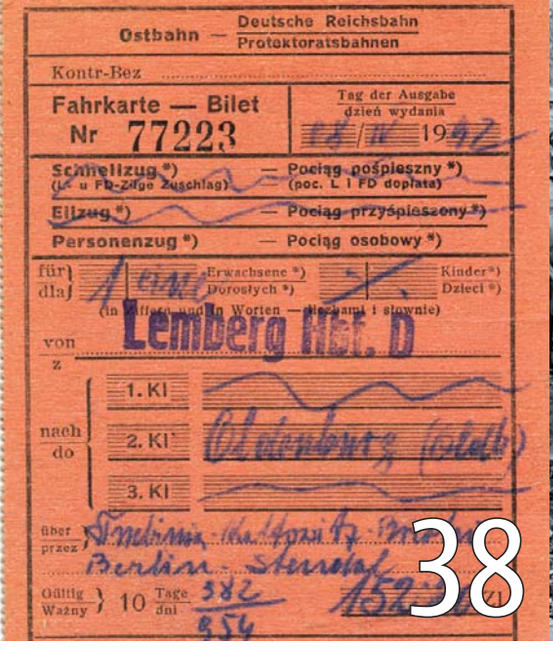
50 **Auf Streifzug mit Jürgen Hagemann in und um Stuttgart 1957 – 1959**

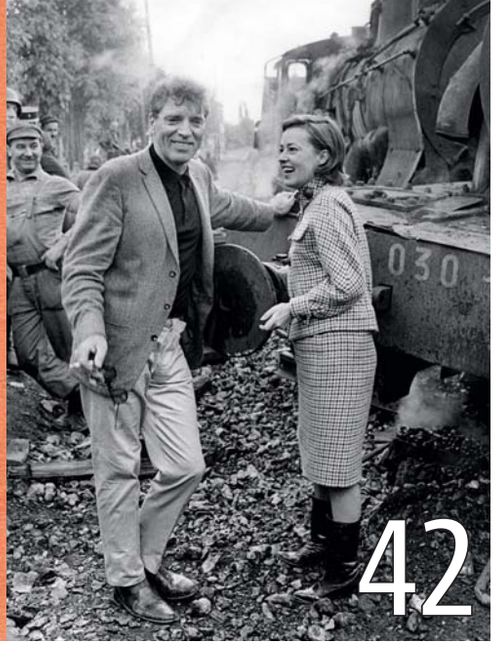
60 ARBEITSWELT I
Das kleine dicke Männchen

62 ARBEITSWELT II
Dienst bei der Fahrzeugversuchsanstalt Halle

66 TITEL / SEHNSUCHTSORT
Intensivkur für die Sinne
Altenbeken und die Baureihe 44

78 DAMPF & EINREISE
Donnerstag, 30. Dezember 1976
Stippvisite am Berliner Außenring



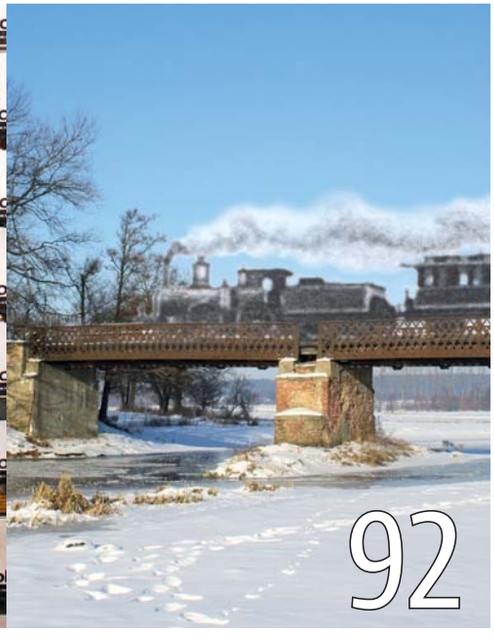


22 Preußische vierachsige Abteilwagen
Mit hundert Türen auf vier Achsen

31 STREIFLICHT
Abschied vom Rhein 1926

32 **Großer Dachschaden**
Vom Wiederaufbau der Kölner Hauptbahnhofshallen

38 PORTRÄT
Adolf Gerteis
Präsident der „Ostbahn“ und der Bundesbahn



84 **Unvermutetes in Bosnien-Herzegowina**

86 ESSAY
Schätze oder Schrott?
Erinnerung an die Zukunft unserer Werke
Teil 1: Werke und Werte

92 **Bei Wolken über die Nebel**
Deutschlands älteste Eisen-Bahnbrücke

96 SALONWAGEN
Empfehlungen aus der Medienwelt

97 NEULICH ...
Neulich ... stand ich in der Ausfahrt Sofia

98 IMPRESSUM
FOTOVERMERKE
VORSCHAU

Reptilien-schau

2 Filme auf einer DVD – 2 Stunden Laufzeit

Unser Filmporträt der Schweizer Krokodile stellt neben den weltweit bekannten und über 90 Jahre alten Versionen der Schweizerischen Bundesbahnen und der Rhätischen Bahn auch Bauarten vor, die ebenfalls den Spitznamen aus der Reptilienwelt erhalten haben – wie die roten HGe 4/4 I der BVZ und die Unikate Bernina-Krokodil, Ge 4/4 21 der Yverdon-St.Croix-Bahn und Gm 4/4 70 der Matterhorn-Gotthard-Bahn. Knapp zwei Stunden tolle Loks in herrlichen Alpenlandschaften, ergänzt durch viele Informationen und Interviews mit Fachleuten und erfahrenen Krokodil-Personalen.

Best.-Nr. 6116 · € 29,95

Weitere Schweizer Lokraritäten im Film:

DVD VIDEO **Best.-Nr. 6414** **€ 22,95**

DVD VIDEO **Best.-Nr. 3025** **€ 22,95**

RioGrande FILM-EXPRESS

VGB Verlagsgruppe Bahn GmbH
Am Fohlenhof 9a · 82256 Fürstenfeldbruck
Tel. 08141/534810 · Fax 08141/53481-100
bestellung@vgbahn.de · www.riogrande.de

VGB [VERLAGSGRUPPE BAHN]

BAHN*Epoche*-Titel 01 bis 08

Das erste Heft kaufte ich noch am Kiosk, war begeistert und habe die folgenden Ausgaben sofort abonniert, nicht wissend, ob es tatsächlich welche geben wird. Denn die Herausgabe eines solchen Magazins ist doch – wie damals die Herausgabe des Lok-Magazins bei meinem Vater – ein großes Risiko.
Aber Ihr Mut hat sich gelohnt. Für mich, als doch nicht mehr ganz jungen Eisenbahnfreund, den die moderne Eisenbahn so gar nicht mehr interessiert, ist die BahnEpoche sowohl in Aufmachung, Themenauswahl, Druck-Qualität usw. das beste zur Zeit erhältliche Magazin!

Wolfgang Maedel (Rodgau)

Weiterhin viel Erfolg mit der BahnEpoche! Es ist wirklich ein Heft, welches ich tatsächlich von vorn bis hinten lese – das hat es bisher noch nicht gegeben. Peter Finke (Buchholz/Nordheide)

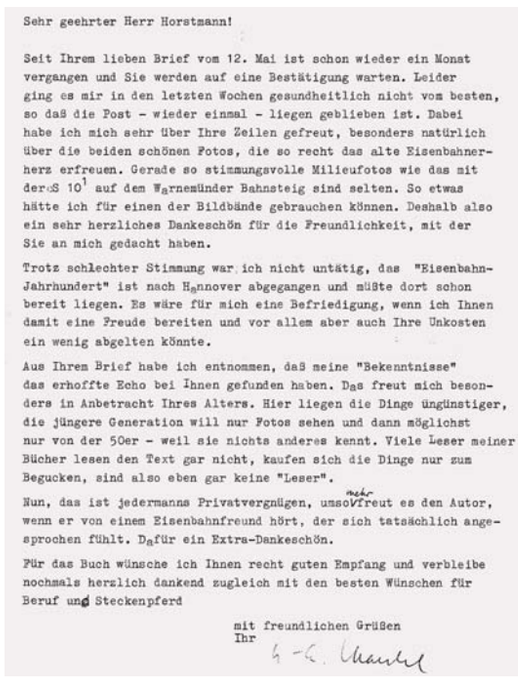
Leserbriefe und Kommentare zur **BAHN*Epoche***

Erst ein mal ein fettes DANKE für Eure Arbeit! Die Zeitschrift übertrifft alles und ist deswegen auch die einzige Zeitschrift, die regelmäßig den Weg per Post zu mir nach Hause findet. Sie bietet mir als jungem, motiviertem Eisenbahner, der auch als Heizer auf einer 01[10] unterwegs ist, einfach ein bisschen alte Eisenbahn. Der aktuelle Bericht über Karl-Ernst Maedel ist einfach super. Maedel ist mir durch den Nachlass meines Vaters schon positiv aufgefallen. Die Bücher, die ich bekommen habe, waren in wenigen Tagen (oder waren es Stunden?) durch. Er fesselt mit seiner Schreibweise und lässt die Leser mit auf den Führerstand.

Tobias Pokallus (Friedberg)

Das Buch „Deutschlands Dampflokomotiven gestern und heute“ war 1957 für mich der Einstieg in niveauvolles Eisenbahnwissen. In Dresden habe ich dann im Lesesaal der Hochschule für Verkehrswesen Bekanntschaft mit dem Lokmagazin und K. E. Maedel gemacht. Daraus ergab sich ab 1965 ein brieflicher Kontakt, den ich bis heute hüte. Anbei ein Brief von 1975 als Leserpost für die BahnEpoche …

Heinrich Horstmann (Vorbeck)



Sehr geehrter Herr Horstmann!

Seit Ihrem lieben Brief vom 12. Mai ist schon wieder ein Monat vergangen und Sie werden auf eine Bestätigung warten. Leider ging es mir in den letzten Wochen gesundheitlich nicht vom besten, so daß die Post - wieder einmal - liegen geblieben ist. Dabei habe ich mich sehr über Ihre Zeilen gefreut, besonders natürlich über die beiden schönen Fotos, die so recht das alte Eisenbahnerherz erfreuen. Gerade so stimmungsvolle Milieufotos wie das mit der 38 10[1] auf dem Warnemünder Bahnsteig sind selten. So etwas hätte ich für einen der Bildbände gebrauchen können. Deshalb also ein sehr herzliches Dankeschön für die Freundlichkeit, mit der Sie an mich gedacht haben.

Trotz schlechter Stimmung war ich nicht untätig, das "Eisenbahn-Jahrhundert" ist nach Hannover abgegangen und müßte dort schon bereit liegen. Es wäre für mich eine Befriedigung, wenn ich Ihnen damit eine Freude bereiten und vor allem aber auch Ihre Unkosten ein wenig abgelten könnte.

Aus Ihrem Brief habe ich entnommen, daß meine "Bekenntnisse" das erhoffte Echo bei Ihnen gefunden haben. Das freut mich besonders in Anbetracht Ihres Alters. Hier liegen die Dinge ungünstiger, die jüngere Generation will nur Fotos sehen und dann möglichst nur von der 50er - weil sie nichts anderes kennt. Viele Leser meiner Bücher lesen den Text gar nicht, kaufen sich die Dinge nur zum Begucken, sind also eben gar keine "Leser".

Nun, das ist jedermanns Privatvergnügen, umso mehr freut es den Autor, wenn er von einem Eisenbahnfreund hört, der sich tatsächlich angesprochen fühlt. Dafür ein Extra-Dankeschön.

Für das Buch wünsche ich Ihnen recht guten Empfang und verbleibe nochmals herzlich dankend zugleich mit den besten Wünschen für Beruf und Steckenpferd

mit freundlichen Grüßen
Ihr

Der Ostpreußen-Beitrag von Herrn Bermeitinger ist so episch, herzerwärmend und hochwertig geschrieben, dass selbst Reich-Ranicki aus dem Himmel sagen würde „Das ist Littärratuur!“

Uwe Bergmann (Hamburg)

Einer der Höhepunkte am gestrigen Abend beim Schmökern der BahnEpoche war die detailliert und mit viel Sinn und Ausdrucksstärke formulierte Schilderung einer Nachtschicht auf dem Stellwerk einer viel befahrenen Strecke von Joachim Seyferth. Einfach toll.

Dietmar Hetzel (Bad Rappenau)

Mit großem Interesse habe ich vor Kurzem in der **BAHN*Epoche*** 07 den Bericht von Robin Garn über den Besuch von Jürgen Hagemann in und um Magdeburg im August 1956 gelesen. Insbesondere die Bilddokumente waren für mich hochinteressant. Leider ist darin eine erhebliche Unschärfe vorhanden. Das Bild mit der Unterschrift „Wieder unter Draht!“ ist örtlich falsch zugeordnet. Es wurde von der westlichen Rampe der Welsleber Brücke in Schönebeck aufgenommen. An dieser Stelle werden Güterbahnhof (links im Bild) und Personenbahnhof (rechts nicht im Bild) getrennt.

Die Bildunterschrift hätte inhaltlich wie folgt lauten können:
„Wieder unter Draht! Ende August, Anfang September 1956 gab es von Halle über Köthen bis in den Güterbahnhof Schönebeck (Elbe) wieder elektrischen Zugbetrieb. Eine E44 hat einen Reisezug von Halle bis Schönebeck gebracht und hat wegen des Lokwechsels als Rangierfahrt vom Personenbahnhof in das Gleis 7 des Güterbahnhofs vorgezogen. Links im Bild steht im Gleis 2 eine 38er bereit, um den Zug zu bespannen und weiter nach Magdeburg zu befördern. Im Gleis 58 rangiert 55 2583 die offenen mit Kohle beladenen Wagen in den Anschluss der Nationalen Radiatoren AG i. Verw., dem Schönebecker Heizkesselwerk, bringt. Der mit Kisten beladene Flachwagen gehört offenbar zur Bedienung der Rollbockgrube für die meterspurige Anschlussbahn des VEB Schönebecker Gummiwerke. In der Anschlussbahn Hermania stehen offene und gedeckte Güterwagen sowie ein Kesselwagen zur Übergabe bereit. Den Bildhorizont bilden von rechts nach links das Braunsteinwerk, die Chemische Fabrik Hermania – eine der ältesten Chemiebetriebe Deutschlands – sowie die Frohser Dampfmühle, vorm. A. Deißner.“ Jürgen Krebs (Barby)

„Als der König rief“ – über die Fahrt des Nostalgie-Orient-Express von Paris nach Hongkong durch die DDR, hier im Grenzbahnhof Marienborn vom Lokführer der Saalfelder 01[5] fotografiert, in **BAHN*Epoche*** 08:

Herzlichen Dank für den sehr spannenden Artikel. Vielleicht interessieren die Leser einige weitere Hintergründe zur damaligen Fahrt des Nostalgie Istanbul Orient-Express:
Am 27. März 1988 standen wir für Abfahrt Paris am 7. September 1988 vor einigen Herausforderungen, wie die …

- Konstruktion von 32 Drehgestellen für russische Breitspur. Der vorherige Besitzer der Wagen, die ISG in Paris, verrührte alle Hände: das ginge nicht. Venice Simplon Orient-Express hatte jedoch einen Prototyp gemacht, den sie uns zur Verfügung stellten. Positive Probefahrt in Brest am 30. Mai 1988.
- Konstruktion von 32 Drehgestellen für japanische Kapspur. Diese wurden in Sapporo hergestellt, wir verschifften einen Reserveschlafwagen zum Üben nach Japan.
- Verhandlungen mit den einzelnen Bahnverwaltungen: Bei den Russen wussten wir, dass wir willkommen sind. Ich organisierte ja 1979 den ersten Extrazug für Ausländer auf der Trans-Sibirischen Eisenbahn. In Peking sagten sie zu, unter der Bedingung, dass uns die Russen die Fahrt bewilligen, in der Hoffnung, sie lassen uns nicht durch. In Hongkong das Gleiche, in der Hoffnung die Chinesen sagen nein. Eine Woche Verhandlungen in Peking brachten vorerst nichts. Plötzlich ging es doch. Wir vermuteten, dass die Japaner nachhalfen.

Am 8. September 1988 wurden wir in Marienborn sehr zuvorkommend empfangen. Über dem Grenzposten kreiste ein Hubschrauber für TV- Aufnahmen! Ich erinnere mich noch sehr gut an diese tolle Fahrt mit den beiden 01ern.
Am Abend gab es einen grossen Empfang im neu eröffneten Palast Hotel. Ein Ehrenzug von preussischen Gardesoldaten präsentierte die Gewehre und hieß die Gäste willkommen. In der grossen Lobby und auf der ersten Etage spielten Schauspieler das Leben am Königlichen Hof. Rex Friedrich himself kam die Treppe mit seinem Hund runter. Eine Opernsängerin schmetterte ihre Arien in den Raum, drei Balletttänzerinnen tanzten Szenen aus dem Nussknacker. 1988 konnte man solche Abende für so wenige Leute noch bezahlen…
Hongkong erreichten wir mit zwei Minuten Verspätung. Der Herr Bahnhofsvorstand höchstpersönlich kam zum Zug, um sich zu entschuldigen. Es war eine tolle und intensive Erfahrung für uns alle. Klar für uns war, dass ab 1989 das „normale“ Leben weiterging. Wir fielen nicht in ein Loch, sondern stellten uns neuen Herausforderungen.

Alby Glatt (Pullman Club, Zürich)

+++ MODELLEISENBAHNER-EXTRA +++

DB KLASSIKER

Die Umbauwagen

Aus brauchbaren Fahrgestellen, die teils noch aus der Länderbahnzeit vor dem Ersten Weltkrieg stammten, entstanden in den 1950er-Jahren komfortable Nahverkehrswagen. Die so genannten Umbauwagen rollten auf drei oder vier Achsen zu Tausenden vor den Zügen zwischen Flensburg und Garmisch. Bis in die 1980er-Jahre prägten sie Generationen von Bahnkunden und -liebhabern.
Im neuen MEB-Extra wird die Entwicklungs- und Einsatzgeschichte der Umbauwagen ausführlich geschildert. Einige Autoren erinnern sich an ganz private Erlebnisse mit den grünen Kisten. Modellbahner finden zahlreiche nicht alltägliche Fahrzeugkombinationen als Vorbildfoto belegt und im Modell nachgestellt. Ein Umbauvorschlag für einen dreiachsigen Steuerwagen macht aus einem Großserienfahrzeug ein Juwel im Maßstab 1:87.
Die beiliegende Video-DVD „Preußendampf im Schwabenland“ zeigt Filmaufnahmen aus den 70er-Jahren mit Umbauwagen am Haken der Baureihe 38.10 und der Baureihe 78 (Laufzeit ca. 55 Minuten).

84 Seiten im DIN-A4-Format, Klebebindung, über 200 Abbildungen, inklusive Video-DVD mit ca. 55 Minuten Gesamtlaufzeit

Best.-Nr. 911301 · € 12,50

Modell Eisen Bahner

VGB [VERLAGSGRUPPE BAHN]

Erhältlich im Zeitschriften- und Fachhandel oder direkt beim MEB-Bestellservice, Am Fohlenhof 9a, 82256 Fürstenfeldbruck Tel. 08141/534810, Fax 08141/53481-100, www.vgbahn.de

Berlin, Blick von der

Ob die Baureihe 01 mit ihren großen Windleitblechen oder die mit ihren Ölbrennern wummernden Stralsunder 03[10], ob die starken 01[5] oder die vielseitige 03 diverser verschiedener Bahnbetriebswerke – eine Vielzahl von ihnen fuhren in den siebziger Jahren im Berliner Ostbahnhof ein und aus.

Wer weiß, ob es überhaupt einen anderen europäischen Hauptstadtbahnhof gab, der zu dieser Zeit von einer größeren Vielfalt und Anzahl von Schnellzug-Dampflokomotiven angefahren wurde?

Zum Fotografieren all dieser ehrwürdigen „Pazifiks“ mit ihren teilweise schweren internationalen Schnellzügen bot sich dafür idealerweise die Brücke der Warschauer Straße an, die die gesamten Gleisanlagen im Osten des Bahnhofs überspannte.

Nur eine S-Bahn-Station entfernt, hatte man hier einen optimalen Überblick über alle Geschehnisse des dortigen Eisenbahnbetriebes. Zusätzlich öffnete sich die Einsicht in den nördlich der S-Bahn-Gleise gelegenen Wriezener Güterbahnhof, in den sich auch schon einmal eine Lok der Baureihe 93, 23[10] oder 52 verirren konnte.

Im Straßennetz stellt die Warschauer Straße einen Teil des Berliner Innenstadtringes und damit – wie die überquerten Schienen – eine Hauptverkehrsader der Stadt dar. Im Laufe ihres Daseins wurde die Brücke über die Eisenbahn mehrfach umgebaut, erweitert und instand gesetzt. Selbstverständlich hat auch der 2. Weltkrieg diese Brücke nicht verschont. Sie ist bei den finalen Kampfhandlungen gesprengt worden. Erst 1948 konnte sie wieder für den Verkehr freigegeben werden.

Eine Besonderheit dieses Fotostandpunktes ergab sich auch dadurch, dass der Ostbahnhof, abgesehen von den Transitzügen Richtung Westen, betrieblich eigentlich einem Sackbahnhof ähnlich war. Das bedeutete, dass die Lokomotiven mit den im Ostbahnhof beginnenden oder endenden Zügen immer noch einmal mit dem zugehörigen Leerwagenpark unter der Warschauer Straße durchfahren mussten. Die Foto-Ausbeute konnte somit schon recht befriedigend sein. Durch die schon damals sehr lebhaft vom Autoverkehr genutzte Straße konnte der Aufenthalt dort auch ausgesprochen unauffällig gestaltet werden. Dies war ja ohnehin eine der ganz wesentlichen Prämissen der Eisenbahn-Fotografie in der DDR, denn immer wieder gab es Probleme mit der Transport-Polizei (Trapo), die gegen das Fotografieren von Eisenbahnanlagen einschritt.

An diesem Standort war man zudem vor dem allzu Regime-ergebenen Bürger, der sich bei den Behörden mit einer denunzierenden Meldung beliebt machen wollte, und der normalen Volkspolizei nicht sicher. Passende Kleidung und der klassische DDR-Beutel aus der im Chemiefaser-Kombinat Rudolstadt-Schwarza hergestellten Kunstfaser Dederon als Versteck für den Fotoapparat sowie ständiger Standortwechsel verringerten das Risiko, erwischt zu werden, erheblich. Und wenn es einem dann doch irgendwie zu mulmig

Warschauer Straßenbrücke

wurde, ging man einfach zum S-Bahnhof, verzehrte dort genüsslich eine Bockwurst mit viel Senf und 'ne Limo und kehrte anschließend gestärkt und frohen Mutes auf die Brücke zurück.

Eigentlich gab es auf dieser Brücke nur zwei kleine Probleme: die Züge, die den Ostbahnhof verließen, verschwanden (wie am 27. Februar 1977 der D 379 „Istropolitan" Berlin – Bratislava) teils in einem kurzen Tunnel, teils benutzten sie die über den Tunnel hinwegführende Fahrstraße. Es war also nicht genau vorhersehbar, auf welchem Gleis sie nun herangedampft kämen. Für den richtigen Fotostandpunkt musste man dann manchmal im letzten Moment noch einen Sprint hinlegen. Außerdem konnte man sich aufgrund des starken Autoverkehrs nicht darauf verlassen, schnell die Straßenseite wechseln zu können, wenn man sich zwischen einem ankommenden und einem ausfahrenden Zug entscheiden musste.

Von solch einem Luxusproblem kann man heute nur noch träumen.

Gleiche Stelle, 36 Jahre später: Der im Bild von 1977 ganz links zu sehende Ostgüterbahnhof ist der 2008 eröffneten gigantischen Veranstaltungshalle „O_2 World" gewichen. Die Lärmschutzwand folgt etwa dem Verlauf des früheren Gleises zum 2002 geschlossenen und dann abgebrochenen Bw Ostbahnhof.

Der am 26. Januar 2013 von der 182 010 geführte RE 18113 nach Frankurt (Oder) kommt aus dem das linke Gleis vom Ostbahnhof unterquerenden Tunnel, genau wie einst die von Christian Eilers abgelichtete 01 1514 mit dem „Istropolitan". An der Lage der drei Gleise für den Fern- und Regionalverkehr hat sich kaum etwas verändert, was auch für die beiden daneben liegenden S-Bahn-Gleise gilt.

Augenfällig aber der Kahlschlag im Bildbereich weiter rechts: Das Stellwerk „Wrw" aus dem Jahr 1895 riss die DB ab, ohne sich um den Denkmalschutz zu scheren. Die nördlich davon gelegenen S-Bahn-Gleise wurden zwecks Umgestaltung der S-Bahn-Anlagen zwischen Ostbahnhof und Ostkreuz von Linien- auf Richtungsbetrieb aufgelassen, jedoch werden sie durch neue ersetzt. Statt der früher ab Ostbahnhof separaten Strecken nach bzw. von Rummelsburg (– Erkner) und nach bzw. von Lichtenberg (– Strausberg / Ahrensfelde/Wartenberg) gibt es künftig je ein Gleispaar für die stadtauswärts und die stadteinwärts fahrenden Züge.

Nur noch Reste existieren von den Gleisen zum und vom Wriezener Güterbahnhof. Auf dessen Areal machen sich unter anderem ein Metro-Großmarkt und ein Hellweg-Baumarkt breit. Und in einem (auf dem Foto vom Metro-Klotz verdeckten) ehemaligen Heizkraftwerk hat der weltweit berühmt-berüchtigte Technoclub „Berghain" sein Domizil.

CHRISTIAN EILERS und KONRAD KOSCHINSKI

Bahnepochale Fotografien – präsentiert von Armin O. Schmolinske

Riviera-Express hat Ausfahrt

Zwei Uhr sechsundzwanzig Minuten und eine Sekunde zeigt eine der Bahnhofsuhren des Hamburger Hauptbahnhofs auf Gleis 11: Ausfahrt für D 168 RIVIERA EXPRESS! Rund 1300 Kilometer geht die Reise in den Süden – über Frankfurt, Basel und Mailand – bis zu seinem Zielort an der ligurischen Küste nahe der italienisch-französischen Grenze: Ventimiglia. Ein Name, zart wie der Schmelz einer auf der Zunge zergehenden Kugel Stracciatella-Eis.

Die Reiselust der Bundesbürger übertrifft 1959 alle vorherigen Rekorde. Durch die in vielen Tarifbereichen eingeführte Fünftagewoche und die zunehmende Motorisierung gewinnt der Urlaubssuchende Zeit und Mobilität. Die beliebtesten ausländischen Reiseziele sind Österreich und Italien. Doch eine Fahrt im Sitzwagen 2. Klasse bis zum Endbahnhof dauerte nahezu 24 Stunden und kostete mit 125 DM rund ein Fünftel des durchschnittlichen Bruttomonatsgehaltes.

RIVIERA EXPRESS – die ersten 373 Kilometer seines Laufweges hat wie an jedem Tag des Jahres 1959 eine ölgefeuerte Bebraner 01[10] übernommen.

An einem kalten Novembertag hat sich der Fotograf Walter Hollnagel optimal postiert, um die Abfahrt des D 168 zu dokumentieren. Knapp zwei Stunden vor Sonnenuntergang hat sich Hollnagel in den Schatten der Steintorbrücke zurückgezogen, um bei diesem fast Gegenlichtschuss keine Probleme mit Reflexen im Objektiv zu bekommen. Da war noch nichts mit mehrfach vergüteten Linsen damals. Der Profi hat sich auch sonst an die vier Grundvoraussetzungen für ein gutes Foto gehalten, welche lauten:

Licht, Grafik, Inhalt und Moment!

Die einzige erkennbare Bewegung in unserem Bild ist die des Aufsichtsbeamten, der auf dem Weg zur noch geöffneten Tür des zweiten Wagens den Abfahrtsbefehl gibt. Der regungslose Herr im Vordergrund, ebenso wie derjenige im Mittelgrund wirken wie angewachsen, hat der Fotograf hier arrangiert? Ich denke, ja, weil sonst hätte man auch in den fünfziger Jahren seiner Liebsten zum Abschied gewunken haben. Zumal das geöffnete Fenster im Vordergrund noch eine zu verabschiedende Person erahnen lässt. Sicher nicht beabsichtigt, aber wahrscheinlich gehofft – das Paar vor dem ersten Wagen, dass sich im Zylinderabdampf der anfahrenden Pazifik-Dampflokomotive optimal abhebt. Durch die Gruppierung der Menschen auf dem Bahnsteig wird der Blick zur Lokomotive des ausfahrenden Zuges geführt, wie bei einer Pyramide zu deren Spitze.

Und da entdeckt man plötzlich die zweite Dampflokomotive in unserem Bild, die sich sehr gut vor dem diesigen Hintergrund abhebt!

Wichtig bei der zweidimensionalen Fotografie: der Vordergrund, denn der bringt Tiefe ins Bild bzw. lässt unser Gehirn eine dritte Dimension erzeugen. Sehr hilfreich hier auch das geöffnete Fenster, das die Regelmäßigkeit der Fensterreihe unterbricht. Überaus professionell von Walter Hollnagel angewandt: die Regel der hyperfokalen Distanz, die eine optimalen Ausnutzung der Schärfentiefe (damals hieß es noch Tiefenschärfe) ergab. Sonst wären entweder die Lokomotive oder die Eiszapfen am Wagen rechts vom Schatten des Aufsichtsbeamten „knackscharf“. Denn ohne eine korrekte Entfernungseinstellung hätte Hollnagel niemals eine solche Gesamtschärfe des Fotos erreicht.

Damals gab es allerdings noch die entsprechenden Markierungen am Objektiv selbst und man benötigte keine App zum Ausrechnen.

Zwei Kleinigkeiten wären vielleicht noch zu verbessern gewesen, an diesem Spätwerk des knapp ein halbes Jahr später pensionierten Fotografen der Bundesbahndirektion Hamburg:

Der Mann im Vordergrund hätte im Moment der Auslösung eine Rauchwolke ausstoßen können, welche sich vor dem dunklen Gepäckwagen auch gut abgehoben hätte, so wie die unglücklichen Überschneidungen von Lampenmasten und dem Hp 2 zeigenden Ausfahrtsignal. Allerdings tut dies dem Gesamteindruck dieses Meisterwerkes der Eisenbahnfotografie keinen Abbruch, vielmehr lenkt es von dem vermutlich zumindest in Teilen arrangiert Charakter ab. Dadurch wirkt dieses Foto wie eine spontane Momentaufnahme von Gleis 11 des Hamburger Hauptbahnhofs lange vor der Elektrifizierung der Strecke nach Süden und der Digitalisierung der Fotografie.