

BAHN Epoche

BAHN Epoche

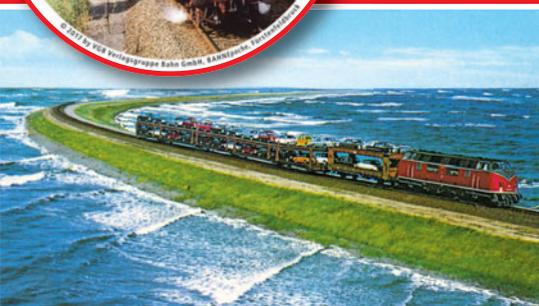
Geschichte, Kultur und Fotografie der klassischen Eisenbahn

Farbaufnahmen von Gottfried Turnwald um 1960

Bahnsommer in Agfacolor



Mit DVD!



90 Jahre Schienenweg zwischen
Wolken, Watt und Wasser

Hindenburgdamm



Von Untersuchungsfristen, Schadgruppen
und Werkgrenzmaßen bei DB-Dampflok

AW Braunschweig



Truppenabzug der
Besatzungsmacht

Russenzüge



SSBMedien: der DAMPFBahn-Verlag aus Sachsen

DAMPFBahn-Magazin - 4x im Jahr alle Infos über Dampfbahnen



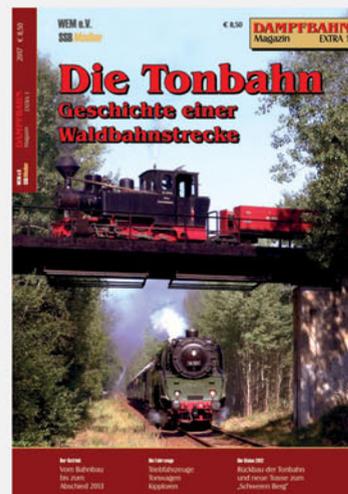
Das quartalsweise (jeweils am 10.03./10.06./10.09./10.12.) erscheinende DAMPFBahn Magazin. Mit Berichten zum aktuellen Geschehen, Reisetipps, Ausflüge in die Historie der sächsischen Dampfbahnen, die Vorstellung von herausragenden Modellbahnanlagen nach sächsischen Vorbildern, ein umfassender Nachrichtenteil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

Das DAMPFBahn-Magazin Spezial im Einzelpreis für 5,90 Euro, **im Abo für 19,80 Euro und portofreie Lieferung für je 4 Hefte.** Abo-Bestellungen nehmen wir gerne unter Telefon 03583 516967 oder im Internet www.ssb-medien.de entgegen.

DAMPFBahn-Magazin Spezial



& Extra



Terminlich zwischen den quartalsweise erscheinenden DAMPFBahn-Magazinen gelegen, erscheinen unsere Spezial-Ausgaben. Neben sächsischen Regionen werden wir den Blick auch auf andere Themen schmalspuriger Dampfbahnen richten.

Das DAMPFBahn-Magazin Spezial im Einzelpreis für 5,90 Euro, **im Abo für 9,80 Euro und portofreie Lieferung für je 2 Hefte.** Abo-Bestellungen nehmen wir gerne unter Telefon 03583 516967 oder im Internet www.ssb-medien.de entgegen.

Werden Sie Abonnent und verpassen keine Ausgabe

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!

Reisen bildet, sagt der Volksmund. Dass Reisen seit mehr als einem Jahrhundert mittels Fotografien begleitet werden, schließlich muss man darüber kommunizieren, versteht sich von selbst. Wenn jemand wie Sie und ich, liebe Leserinnen und Leser, dieses aufregende Gefühl verspüren, mit der Kamera aufzubrechen, den Fuß vor die Haustür zu setzen im Fokus, in der Ferne Eisenbahnen zu fotografieren, dann ist es Sommerzeit und die Sommerausgabe der **BAHNEpoche** gerade dazu angetan, von Unternehmungslust zu berichten.

Niemals motorisiert gewesen, eilte Gottfried Turnwald – um gleich auf unsere Titelgeschichte zu kommen – an arbeitsfreien Samstagnachmittagen und Sonn-, wie Urlaubstagen per Bahn zu Orten, die ihm günstig erschienen, um Streckenabschnitte und Fotomotive zu erwandern. „Große Reisen ...“, schreibt Andreas Knipping, „kamen für Turnwald nicht in Betracht, dem Abenteuerlust und Wagemut gänzlich fehlten.“ Der Schwerpunkt seines Schaffens lag eindeutig in Bayern. Schon um 1960 spannte er Agfacolor-Diafilme in seinen Fotoapparat. Schauen Sie, was er für uns festgehalten hat.

Ganz oben, am entgegengesetzten Ende unserer Republik, streckt sich Sylt schlank der Nordsee entgegen. Wie eine dünne Klammer zwischen Marsch, Watt und Glamour verbindet ein Schienenstrang das Festland mit der Ferieninsel der Reichen & Schönen. Auf dem Hindenburgdamm herrscht seit 90 Jahren sommers Hochbetrieb. Sich dessen Geschichte nähernd, schildert Reinhard Gumbert aus eigener, mitunter nasser Erfahrung, warum dieser Ort für Eisenbahnfreunde ein magischer gewesen ist.

Als 1972 im Sommer die 012 ihre mit Kurswagen beschwerten Schnellzüge rasanter denn je auf die Insel oder gen Hamburg gedroschen wurden, führten viele europäische Bahnverwaltungen das Interrail-Ticket ein. Es ermöglichte jungen Leuten eine bis dahin unerreichte Freiheit und Form des Bahnreisens, deren Merkmale – wie Autor Joachim Stübgen hervorhebt – neben abenteuerlichen Nachtzugfahrten und

flüchtigen Reisebekanntschaften der Ehrgeiz war, „innerhalb kurzer Zeit mehrere entlegene Punkte am Rande Europas zu erreichen“.

Mit deutlich mehr Mut als Kleidung im Rucksack machte sich Günter Haslbeck mit zwei Studienkollegen (ebenfalls im Sommer 1972) auf den Weg nach Afrika. Sie hatten vor, den Kontinent von Nord nach Süd zu durchqueren; und zwar so weit wie möglich per Eisenbahn. Sie kamen bis in den Sudan. Heute eine sogenannte No-Go-Area. Seit Jahren zieht im Land eine massive Dürre Hungersnot nach sich und religiöse Fanatiker fechten im Süden einen grausamen Bürgerkrieg aus. Wie bei Haslbeck nachzuempfinden ist, gewinnt derjenige, der reist, nicht nur eine neue Perspektive auf die Welt, sondern unterwegs in Härtesituationen auch auf sich selbst.

Wozu dem Reisefieber erliegen, wenn, Fantasie vorausgesetzt, Sehnsüchte auch in der Heimat locken? Womöglich schon im nächsten Großstadtbahnhof. Weit vor der Zeit gemorpher Computerstimmen war der angehende Dramaturg John von Düffel ein häufig gesehener Gast im Hauptbahnhof Bremens – allerdings ohne abzureisen. Er stand im Bann der Bahnhofsansagerin und ihres rauchig angehauchten Timbres. Er taufte sie Samantha ...

Zum großen Unterwegssein verdammt waren schließlich die Dampflokomotiven der Bundesbahn, nachdem man Anfang der sechziger Jahre ihre Untersuchungsintervalle an absolvierte Laufleistungskilometer koppelte. Lesen Sie dazu den Beitrag „Ausgeliefert“ von Hendrik Bloem und Fritz Wolff.

Soeben versucht man in Wolsztyn (Polen) die verschwundene Dampfbahnreise zu reaktivieren: vor dem Hintergrund einer abgefeimt-globalisierten Welt ein exemplarisch-schöner Gesichtsmoment. Er ist fragil. Jeder dampfsuchende Gast trägt dort etwas zu seinem Bestehen bei. Aus aktuellem Anlass (siehe unten) unterbreche ich daher meine Worte an Sie. Nichts wie hin!

Reisen bildet.
Herzlich Ihr

Robin Garn



Im Wasser. Reinhard Gumbert zwischen zwei 012-Zügen am Hindenburgdamm (1972).



Im Abschiednehmen. Robin Garn am letzten russischen Militärzug in Berlin (1994).



Im Keller. Klaus Jakob zeigt Olav Kettner seine alten Lokführer-Taschenkalender (2017).

+++ Eilmeldung +++ Eilmeldung +++ Eilmeldung +++

Wolsztyn macht wieder Dampf vor Regelzügen

Mit dem am Montag, den 15. Mai 2017 um 6.25 Uhr von der westpolnischen Kleinstadt Wolsztyn in den Morgen dampfenden Personenzug nach Leszno wird ein Unterfangen eingeläutet, das in seiner Art und seinem Mut weltweit einzigartig ist: nach dem Ende des Alltagsdienstes im März 2014 (siehe **BAHNEpoche** 11) die Wiederaufnahme eines Regelzugbetriebes mit Normalspur-Dampflokomotiven zu etablieren. Dem sind dreijährige Verhandlungen zwischen der Gemeinde, dem Landkreis und der Woiwodschaft Wielkopolskie mit PKP Cargo in Warschau vorangegangen. Gefahren werden zunächst je zwei Personenzugpaare nach Leszno (mo – fr) und Poznan (sa, ab Ende August). Zur Verfügung stehen die Lokomotiven 0149-59 und Pt 47-65. Präzise Informationen und streckenbaubedingte Fahrplanänderungen finden Sie unter <http://www.parowozy.com.pl/newsd.htm>



Schüler steigen in den dampfgeführten Frühzug 77200 (15. Mai 2017).

BAHN*Epoche*

Geschichte, Kultur und Fotografie der klassischen Eisenbahn

Ausgabe 23 Sommer 2017



Sommeridyll und Farbfilm. Die Baureihe 70, vormals Pt 2/3 der K.Bay.Sts.B., gehörte nicht nur zu den besonderen Lieblingen von Gottfried Turnwald, sondern war auch im Betrieb außerordentlich geschätzt. Einen zierlichen Zweikuppler (70 063) sehen wir bei Vohenstrauß auf der Strecke Weiden – Eslarn um 1960. Einen besonderen Blickfang bietet der Postwagen preußischen Geblüts.



12



22

3 WILLKOMMEN

4 FAHRPLAN

6 BAHNPOST

8 ZEITMASCHINE

Altenkirchener Trilogie

10 MEISTERWERK

Tiefrote Feinstaubplakette für die ölgefeuerte 01¹⁰

12 TITEL

Gottfried Turnwalds Farbaufnahmen um 1960

Bayrischer Bahnsommer in Agfacolor

20 STREIFLICHT

Adenauer 1953 im Salonwagen

WIE MAN LAND UND LEUTE KENNENLERNT.



54



62

48 ZUFALLSFUND

Bermuda-Dreieck im Modellbahnkeller

51 KINO

Dresden Hbf macht auf Anhalter

52 DAS BESONDERE BILD

„Dann musst du aber fahren ...“

54 AUF ACHSE

Bodø, Bruges und Glasbremse
Erinnerungen an Interrail-Reisen in den siebziger Jahren

62 DAMPF UND REISE

Herausforderung Sudan, dritter Klasse, August 1972



70



32

22 90 Jahre Hindenburgdamm
**Schiene zwischen Wolken,
Watt und Wasser**

32 DAMPFEISENBAHN

Ausgeliefert

Die Dampflok auf verlorenem Posten
Untersuchungsfristen, Schadgruppen
und Werkgrenzmaße bei der DB



44

41 **Die Eisenbahn heute noch schätzen**
Was der Lokführer Christian Ernst aus
seiner Lehrzeit im AW Braunschweig
mitgenommen hat

44 ROLLBAHN

Dampfmangel auf 01 1078



76

70 SEHNSUCHTSORT

Die Bahnhofsansagerin

76 SERIE

Rote Armee auf Achse
**Sowjetrussische Militärreizezüge
in Deutschland (1945 – 1994)**

Teil 2: Die deutsche Einheit
und der Abzug



94

94 NAH DRAN

Nah dran. Die Granaten aus Halberstadt.

96 SALONWAGEN

Empfehlungen aus der Medienwelt

97 NEULICH ...

... erschien mir 41 1212-1

98 VORSCHAU, IMPRESSUM

**GRATIS
DOWNLOADS**



eBooks



VGB

JETZT ZUM KENNENLERNEN!
Unsere digitalen Bibliotheken

Jetzt einfach vergriffene und aktuelle Magazine und Bücher als eBook im VGB-Online-Shop oder im BAHN-Kiosk für Tablets und Smartphones kaufen.

- ✓ Intuitiv und einfach zu bedienen
- ✓ Praktische Zoomfunktion
- ✓ Jederzeit verfügbar auch ohne mobiles Internet/WLAN





**Monatsausgaben zum
Gratis-Download**

Eisenbahn-Journal, MIBA, Modelleisenbahner
Monatsausgaben 1 – 12 /2011





**Preisreduzierte Sonderausgaben
nur je €0,99**

Eisenbahn-Journal „Zwischen Rhein und Ruhr“
MIBA „Anlagen Revue 3“
BAHN Epoche 2 Frühjahr 2012

eBooks sind im VGB-Online-Shop erhältlich (Registrierung erforderlich). Für alle PCs und Macs, Notebooks und Tablets mit pdf-Anzeigeprogramm

Der BAHN-Kiosk ist als App gratis im AppStore für iPad und iPhone und im Google-play-Store für Tablets und Smartphones (Android) verfügbar.

BAHN-Kiosk und eBooks bilden zwei Archive, die gleichzeitig und nebeneinander genutzt werden können. Die Inhalte der Archive können jedoch nicht vom BAHN-Kiosk auf die eBooks und umgekehrt übertragen werden.



VGB
[VERLAGSGRUPPE BAHN]

Kompetenz aus Leidenschaft.
Magazine, Bücher, DVDs, Kalender

Am Fohlenhof 9a · 82256 Fürstenfeldbruck
Tel. 08141/534810 · Fax 08141/53481-100
www.vgbahn.de




www.facebook.de/vgbahn



Die zwei Fotos der Lokomotiven des Stalin-Zuges auf S. 16 wurden von Walter Dendy aufgenommen. Als ich mit ihm Mitte der Neunziger korrespondierte, wusste er auch nicht mehr, wann genau er sie fotografierte; der 17. Juli ist aber sehr wahrscheinlich. Die Diesellok war Nr. ДА20-27, eine von 70 an die UdSSR von Alco 1944-45 gelieferten C'C-Lokomotiven; DA heißt DizeL Alko. Wenn man halbwegs das Phänomen Brexit verstehen möchte, braucht man nur die Seiten 84 – 88 zu betrachten.

KEITH CHESTER (WIEN)

Eure Zeitschrift hat mittlerweile Wellen bis ans andere Ende des Planeten geworfen, genauer bis an den Strand der Kiwi-Inseln. Weiterhin alles Gute. Cheers!

STUART HAMMONDS (WELLINGTON/NEUSEELAND)

Leserbriefe und Kommentare zur BAHNEpoche

Habe mir gestern die **BAHNEpoche** gekauft und bin ganz fasziniert von Ihrem Artikel über die 52Kon! Ich glaube, das war schon keine einfache Recherche mehr, oder? Danke, dass Sie sich die beiden Autoren Bloem/Wolff daran gewagt haben! Bleibt noch die offene Frage, wie sich die Lok angehört haben mag ...

BERNHARD TERJUNG (KÖLN)

Immer wieder gerne lese ich die Retrospektiven von Joachim Seyferth und natürlich bin auch ich ein ewig Sinnlicher, sonst wäre ich kein Abonnent. Erstaunt hat mich ein wenig seine Verklärung der achtziger Jahre. Hier scheint sich zu bewahrheiten, dass das Schlechte von heute das Gute von morgen ist. Trotz allem möchte ich eine Lanze für die Neuzeit brechen: Wenn ein Stückgut von Hamburg nach München doppelt so lange unterwegs war, wie mit dem LKW, ist das schlichtweg nicht konkurrenzfähig. Dazu hatten besonders die großen Bahnhöfe ein gewisses Schmutzdelimage. Dagegen ist der Frankfurter Flughafen ein Ort klinischer Sauberkeit. Warum gelang das nicht beim Bahnhof? In der Bahnhofsgaststätte stank es nach kaltem Rauch, abgestandenem Kaffee und PVC-Tischdecken. Wer wollte da speisen? Und glauben wir wirklich, dass

Nachlösekarte

Korrekturen zur BAHNEpoche 22

Schön die Ergänzung unseres Artikels über die 52 Kondens durch das Foto auf Seite 49 von 52 2027 aus Kirchweyhe, aufgenommen von Robert Köppe im Juli 1952 in Recklinghausen (auf klassischer Langstreckenfahrt). In den Text dazu hat sich allerdings ein kleiner Fehler eingeschlichen: 52 2027 war nicht bis zum 31. Mai, sondern bis zum 1. März 1953 in Betrieb. Am 2. März 1953 wurde sie z-gestellt und am 1. Juni 1953 ausgemustert.

HENDRIK BLOEM UND FRITZ WOLFF

Haben Sie's gemerkt? In meinem letzten Neulich-Beitrag ist mir leider ein Fehler unterlaufen. Nicht 01 158 stand in Lehrte abgestellt, sondern 01 159. Aus 01 158 wurde im Jahr 1964 bei der DR noch 01 531 rekonstruiert, die dann bis zum Jahr 2000 mit brillanten Einsätzen glänzen konnte. Ich bitte um Nachsicht.

CHRISTIAN EILERS

Das Wunder von Sandaoling. Es ist tatsächlich passiert, allerdings gab es nicht das große Meeting, sondern einfach eine Entscheidung durch die Chefs der Kohlenmine: die Eisenbahn bleibt in Betrieb, bis mindestens 2018. Die Lokomotiven werden jetzt wesentlich vorsichtiger gefahren, kaum noch Schleudern, kaum noch Funkenkanonaden, keine Gewaltfahrten mehr. Und die Zahl der Loks im Tagebau wurde auf drei reduziert. Aber wichtig ist: es bleibt Leben in der Bude! Mitte Dezember 2017 geht es also wieder zum letzten Wasserloch für Dampflokliebhaber: nach Sandaoling.

BERND SEILER



heute noch jemand täglich im B3yg oder im B4üm ohne Klimaanlage fahren möchte? Und heute? 2016 fuhren mehr Rei-

sende mit der Bahn als 1980! In Bahnhöfen wie Hamburg Hbf oder Leipzig Hbf fühlt man sich wohl. Seit im Rhein-Neckar-

Kreis die S-Bahn eingeführt bzw. erweitert wurde, platzen die Züge aus allen Nähten. Der Sitzkomfort, sofern man davon reden mag, sei dahingestellt; aber wenn die Klimaanlage funktioniert, ist die Kurzstrecke angenehm zu bewältigen. In Mannheim berichtete mir vor einigen Jahren ein Lokführer, der am Vortag eine nagelneue 185 beim Hersteller abgeholt hatte: „Die Technik hier funktioniert einwandfrei. Die Kraft, die diese Lok auf die Schienen bringt, ist fantastisch. Von der Drehstromtechnik bis zu den LED-Lampen ist alles super und nix fällt aus. Der Führerstand ist klimatisiert. Da sitze ich lieber als auf der 140, wo es laut ist, durch die Türritzen zieht und man im Sommer eingeht.“ Und sicher werden wir uns 2047 an die gute, alte 185 erinnern, wo noch ein Lokführer drauf war, es noch KS-Signale gab und überhaupt alles irgendetwas besser war.

BERND UTTER (SCHRIESHEIM)

In der Bahnpost der Nr. 22, Seite 7, beklagt sich Herr Gert Udtke aus Kempen, dass ihr zu wenige kritische Stimmen veröffentlicht. Dazu müßt ihr natürlich erst einmal welche bekommen! Hier also meine kritische Meinung: Das Heft hat eindeutig zu wenig Seiten! In diesem Sinne – weitermachen.

UWE LINDOW (ROSTOCK)

Leserfotos russischer Militärzüge



In der **BAHN**Epoche 22 begeisterte der Leitartikel über die russischen Militärreizezüge, packend geschrieben und hervorragend bebildert, wie man es bei diesem „geheimen“ Thema nicht erwartet hatte. War man häufig mit der DR unterwegs, so sah man immer mal Militärisches; mal NVA, mal „C&A-Reisen“ (die sowj. Militärfahrzeuge trugen alle ein großes „CA“, kyrillisch für Sowjet-Armee). Am 16. August 1978 war ich am Lehndorfer Dreieck unterwegs, als sich mir 58 3040 kraftlos näherte. Im Sucher sah ich, was „hinten dran“ hängt – PANZER! Ich ließ den Apparat schnell im Gras verschwinden. Als der Zug stand, befanden sich mir direkt die Mannschaftswagen gegenüber. Ich hatte mich hingesezt, gelehnt an einen Baum, und holte meine Limoflasche aus dem Rucksack, um nur ja harmlos zu erscheinen. Die schweren Schiebetüren der Güterwagen waren geöffnet, einer rief mir russisch etwas zu, die anderen lachten – offensichtlich war es harmlos. Sekunden erschienen mir wie Minuten, bis endlich der erlösende Pfiff der Lok ertönte und der Zug langsam anruckte.

GUNTHER VON HARTWIG (BERLIN)



Die Aufnahme von dem russischen Militärzug entstand – wie so oft – zufällig. Ein Verwandtenbesuch in Lutherstadt Eisleben machte es möglich. Am 21. Juni 1987 war die Strecke Sangerhausen – Halle Ziel des Fotografen. Bei Helfta, östlich von Lutherstadt Eisleben, kam plötzlich 118 738 mit einem schweren Reisezug vor die Linse. Erst bei der Vorbeifahrt merkte ich, welches nicht unkritische Objekt ich da abgelichtet hatte, zum Glück alleine auf weiter Flur an einem einsam gelegenen Bahndamm.

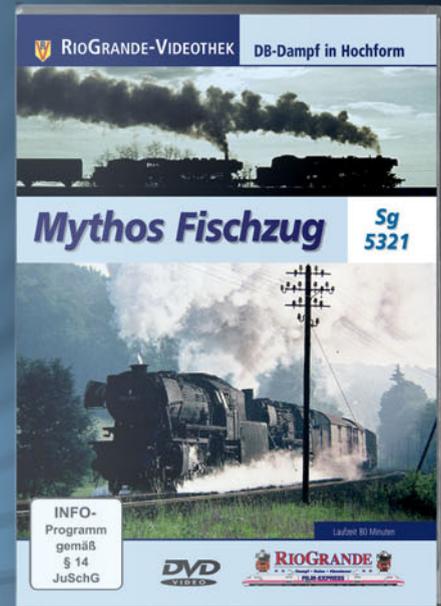
VOLKHARD STERN (BONN)

In Vorfreude auf die Fortsetzung der „Russenzüge“ fand ich das Motiv mit dem Russenzug Mitte August 1970 in Burg (zwischen Posten 107 und dem Walzwerk) doch interessant genug, dass ich es Ihnen trotz mangelnder Bildqualität nicht vorenthalten möchte. Jedenfalls ist bzw. war die Bespannung mit 118 und 41 keine Alltäglichkeit.

SIEGFRIED WANNER (MÜNCHEN)



Die letzten Dampffahre bei der Bundesbahn



Lauda im Jahre 1970: Eine Armada von Dampfloks steht bereit, um Züge über die Hauptstrecke von Würzburg nach Heilbronn zu ziehen. Lauda ist damals eine Pilgerstätte für Eisenbahnfreunde aus aller Welt. Der Würzburger Eisenbahnfreund Gerhard Kramer hat diese Atmosphäre mit semiprofessioneller Ausrüstung meisterhaft in Szene gesetzt – vor allem den Fischzug Sg 5321, der mit einer Last von bis zu 1100 Tonnen von zwei Loks befördert werden musste. Erleben Sie die Baureihen 03, 23, 44, 50 und 64 in einer letzten Blütezeit des Dampfbetriebs. Mit Originalton, der die einzigartigen historischen Aufnahmen noch authentischer macht. Als Ergänzung kommen Eisenbahner und Dampfloxfan zu Wort, die an die Dampflokhochburg Lauda mit lebendigen Erzählungen erinnern.

Laufzeit 80 Minuten • Best.-Nr. 3032 • € 22,95

Weitere Volldampf Filme aus DB-Zeiten:



DVD Best.-Nr. 3021
€ 22,95



DVD Best.-Nr. 3022
€ 22,95



DVD Best.-Nr. 3024
€ 22,95



DVD Best.-Nr. 3030
€ 22,95

VGB
[VERLAGSGRUPPE BAHN]



www.facebook.de/vgbahn

VGB Verlagsgruppe Bahn GmbH

• Am Fohlenhof 9a • 82256 Fürstenfeldbruck
Tel. 081 41/5 34 81 -0 • Fax 081 41/5 34 81 -100
• bestellung@vgbahn.de • www.riogrande.de





Altenkirchener Trilogie

Oh du schöner Westerwald, über deine Höhen pfeift der Wind so kalt“ - so heißt es bekanntlich im deutschen Liedgut. Doch in Altenkirchen, nur noch rund 230 Meter hoch und am Rande dieses rauen Mittelgebirges gelegen, ist dieses Wetterunbill eher moderat. Spärlich geht es mittlerweile auch am ehemaligen Bahnknotenpunkt mitten in der Stadt zu: Drei visuelle Beispiele veranschaulichen das Verkümmern der Eisenbahn-Vielfalt auch in dieser Region.

Mehr als ein halbes Jahrhundert umfasst die Zeitspanne unserer drei Altenkirchen-Fotos und sie zeigen offensichtlich mehr Veränderung als im noch größeren Zeitraum zwischen dem hiesigen Einzug der Eisenbahn im Jahre 1884 und der Nachkriegszeit des zwanzigsten Jahrhunderts. Und wie es beim Betrachten des Zeitenwandels auf Lichtbildern so ist, die an derselben Örtlichkeit, aber zu verschiedenen Epochen

entstanden sind, so ist auch hier all jenes beinahe noch interessanter, was man beim Vergleich auf dem neuesten Bilddokument nicht (mehr) sieht: Anmut, Ästhetik, spielerischer Detailreichtum, Harmonie zwischen Natur und Technik, die Weichzeichnung und Verwobenheit der Dinge einschließlich der Feingliedrigkeit und Kunst baulicher Strukturen sowie – natürlich – die Umtriebe des Lebens. Das aktuelle Abbild, es ist meist kalt, leer, banal, leblos, technokratisch und somit ohne berührende Botschaft.

Was dagegen sehen wir auf unserem ersten Bild aus Altenkirchen, entstanden am Sommertag des 27. Juli 1959 am Fenster eines weiteren Zuges! Bei aller Betriebssamkeit im kleinstädtischen Bahnknoten (Lage: siehe Kartenausschnitt von 1960) sehen wir ein harmonisches Ensemble aller Dinge, Reisende mit ihren Habseligkeiten und Eisenbahner mit zufriedener Gelassenheit. Nachdem die einheimische 82 020

einschließlich Begleitwagen mit ihrem abfahrbereiten Nahgüterzug, der Wasserkran und der gerade einrollende VT 95 9641 goutiert sind, kann das Auge nicht ohne die Botschaft, dass früher auch Güter mit der Bahn fuhren, ohne ästhetische Trübung von Detail zu Detail wandern. Man nennt so etwas auch Augenweide. Und wer möchte, kann in der Deichsel des Gepäckkarrens ein Kreuz erkennen, das mit der im Hintergrund aufragenden Christuskirche korreliert.

Die mittlere Abbildung entstand am bedeckten Spätsommertag des 7. September 1982, also in der Epoche der „Teilelektrifizierung“ der Westerwälder Strecken mit den Akkutriebwagen der Baureihen 515 und 517 sowie den „Heckeneilzügen“ zwischen Frankfurt und Köln. Es ist 13.08 Uhr, im Bahnhof herrscht Hochbetrieb und die höhengleichen Bahnsteigzugänge werden eifrig zum Umsteigen zwischen den Zügen nach Siershahn, Au (Sieg) und Lim-



1982



2013

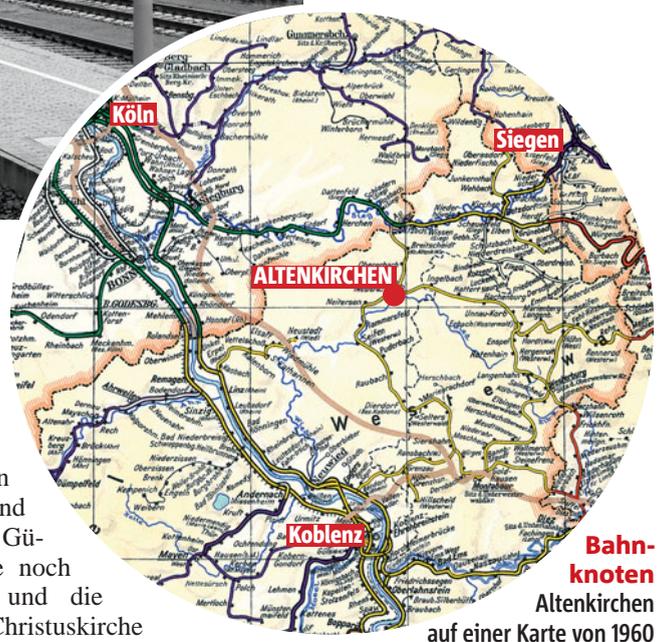
burg genutzt. Beim lokbespannten Zug auf Gleis 3 handelt es sich entgegen dem Anschein jedoch nicht um den Langlauf Köln – Frankfurt, sondern um einen „normalen“ Nahverkehrszug nach Limburg, das Heckeneilzug-Paar erreichte Altenkirchen zu dieser Zeit um 8.46 Uhr (nach Köln) sowie um 19.10 Uhr (nach Frankfurt). Noch sind weitere Gleisanlagen für den Güterverkehr und Rangierbetrieb vorhanden, der Hausbahnsteig hat indes einen neuen Belag erhalten und ein Nebengebäude ist hinzugekommen, immerhin der alten Bausubstanz farblich angepasst.

Auf dem Foto aus jüngsten Tagen (25. August 2013) sehen wir das aktuelle Blendwerk der Bahnsteige, neuzeitliche Triebwagen in Joghurtbecher-Farben und mehr Verwandtschaft zur Straßen- als zur Eisenbahn. Wir sehen vereinsamte Leere

und stilistische Beliebigkeit, das alte Empfangsgebäude aus Westerwälder Bruchstein an den Rand gestellt, neben den zwei Bahnsteiggleisen ein weiteres Rest-Duo von Gleisen, die nur noch zum Abstellen von Triebwagen dienen und schon lange keinen einzigen Güterwagen mehr führen. Die noch vorhandenen Formsignale und die unverdrossene Kulisse der Christuskirche als einziges gemeinsames Merkmal dieser Altenkirchener Trilogie können uns auch nicht trösten, wir müssen und möchten uns lieber noch einmal erinnern:

„Altenkirchen, hier Altenkirchen! Sie haben Anschluss an ...“, schallte es beim Eintreffen der Züge über das Gelände. Auf

dem Hausbahnsteig stand ein hoher und sogar überdachter mechanischer Zugzielanzeiger, ein jahrzehntelanges „Wahrzeichen“ dieses Bahnhofs. Als Wirtschaftszentrum im Unterwesterwald bekam Altenkirchen auch bereits 1897/98 das bedeutendste Bahnbetriebswerk im Westerwald, das rund 90 Jahre existierte, zum Schluss freilich nur noch als Außen- und Einsatzstelle. Hier waren jahrzehntelang die Dampflok-Baureihen 56, 82, 86, 91, 93 und 94 und später natürlich auch Schienenbusse stationiert – typische Nebenbahnfahrzeuge eben, die mit schweren Zügen und vielen Steigungen aber ebenso wenig geschont wurden wie das Personal. Das Bw besaß einen zehnständigen Rundlokschuppen sowie eine Drehscheibe (16,2 m), dazu natürlich Werkstatt, Schmelde, Versorgungs-Infrastruktur für die Lokomotiven, Verwaltungs- und Aufenthaltsgebäude. In seinen besten Jahren besaß der Bahnhof Altenkirchen rund 80 Weichen, gegenüber dem Empfangsgebäude erstreckten sich insgesamt 19 Bahnsteig-, Abstell-, Ran-



Bahnknoten
Altenkirchen
auf einer Karte von 1960

gier- und Ladegleise; hinzu kamen weitere Stumpfgleise und Anschlüsse. An all das erinnern wir uns und ahnen, dass die weitere Eisenbahn-Zukunft auch hier von jedweder Einfalt statt freudiger Überraschungen geprägt sein wird.

JOACHIM SEYFERTH

Bahnepochale Fotografien – präsentiert von Armin O. Schmolinske

Tiefrote Feinstaubplakette für die ölgefeuerte 01¹⁰

Trotz dieses eindrucksvollen Vorgangs des Rohreblasens hat unser Fotograf einen klaren Kopf bewahrt und sich intuitiv am 26. August 1972 bei der Aufnahme der beiden 012er vor dem E 2109 für Hochformat entschieden. Im Englischen heißt es „portrait“, und man könnte diese Aufnahme auch als sehr gelungene Porträierung des Hindenburgdamms interpretieren. Sie zeigt alles, was man wissen muss über den Damm durchs Watt, seine damaligen Hauptakteure, die Null-eins-zehnen, den weiten Himmel über dem Wattenmeer, die sich darin spiegelnden Wolken und das eben an dieser menschenleeren Stelle bei ölgefeuerten Dampfloks nicht unübliche Rohreblasen.

Wer mehr zum Thema Damm durchs Wattenmeer lesen und sehen möchte, kann auf Seite 22 und folgende weiterblättern – bitte aber erst nach dem genüsslichen Betrachten des Bildes und Lesen meines Textes.

Fast jeder andere Kleinbildfotograf hätte sich in dieser Situation für Querformat und Teleobjektiv – im Englischen sinnigerweise „landscape“ genannt – entschieden. Allerdings muss dazu gesagt werden, nur seine drei „Vorschüsse“ hat Reinhard Gumbert, unser diesmaliger Meisterwerkfotograf, im Hochformat gemacht und ist dann aufs Querformat umgeschwenkt. Am Tag der Eröffnungsfeier der Olympischen Spiele von München und gut einen Monat vor dem Dampf-Ende des Bw Hamburg-Altona trieb sich Reinhard illegal auf einer Bühne des Hindenburgdamms bei „Morsumkliff ume Ecke“ in Nordfriesland herum, natürlich in der Hoffnung, das unter Zuhilfenahme einer kleinen Eimerladung Sand vollzogene Ausblasen der Rauchrohre (einen Vorgang, den der altgediente Altonaer Lokführer Franz Herzenauer „Rrrrachengold“ genannt hat), fotografisch einzufangen. Die Personale taten ihm diesen Gefallen.

Auch wenn sich der Damm samt Zug außerhalb des von mir in dieser Rubrik oft erwähnten goldenen Schnittes befindet, sondern ziemlich bildmittig ist, ist dieses Foto ein absoluter Hingucker.

Warum?

Darüber habe ich lange nachgedacht, weil hier viele klassische Bildgestaltungsregeln nicht zum Tragen kommen und bin zu folgendem nicht unemotionalen Schluss gekommen:

Das Hochformat nimmt die Dynamik aus dem Bild und konzentriert den Blick auf die zwei Lokomotiven und die Qualmwolke der Zuglok. Man meint regelrecht den infernalischen Krach zu hören, der durch die voll ausgelegte Steuerung beim Rohreblasen entsteht. Im Kontrast dazu der hohe weite Himmel mit seinen weißen Schönwetterwolken, sowie das eben noch hörbar an die Steine der Bühne platschende Wasser. So eine Situation lässt sich nur mit einem normalbrennweitigen Objektiv im Hochformat oder als Quadrat einfangen. Durch die leichte Bewegung der Wasseroberfläche, verursacht durch das laue mittägliche Sommerlüftchen, entsteht keine kitschige Spiegelung, sondern eine impressionistische Wiedergabe der Realität und das alles ohne störende Elemente im Bild, die bei einer Festlandsaufnahme unweigerlich vorhanden sind.

Noch ein paar Worte zum fotografischen Werdegang des Dilettanten* Gumbert. Reinhard, Jahrgang 1950, kam wie so einige andere Eisenbahnfotografen über die Modellbahn zum Vorbild. Zur Ausgestaltung seines Modellbahnkellers versuchte Reinhard in ganz

jugen Jahren im Hauptbahnhof seiner Geburtsstadt Frankfurt ein paar Originale seiner Märklinlokomotiven der BR 01 und 23 sowie die V 60 abzulichten, und so nahm das Schicksal seinen Lauf. Am Anfang seiner Eisenbahnfotografenkarriere war er unterwegs mit einer Box-Rollfilmkamera, überhaupt nix für sich bewegende Motive bei einer geschätzten Verschlusszeit von um eine 1/30 Sekunde. Und 1964 lag dann endlich, den Eltern sei Dank, eine Kleinbildkamera mit deutlich schnelleren Verschlusszeiten und natürlich besserem Objektiv auf dem Geburtstagstisch. Diesem Aufnahmeformat ist er bis heute, jetzt allerdings digital, treu geblieben. In Nordfriesland war er bereits mit seiner ersten, im Olympiajahr erstandenen Spiegelreflexkamera, natürlich der Marke Olympus, unterwegs.

Wenn die technischen Parameter von Kamera und Objektiv stimmen, ist es völlig übrigens völlig egal, mit welcher Kamera man fotografiert, denn wie schrieb Susan Sontag, die 2004 verstorbene Autorin des Standardwerkes „Über Fotografie“ und ehemalige Lebensgefährtin von Annie Leibovitz, so treffend: „Das Auge macht das Bild“ und dann kann man getrost alle bildgestalterischen Standardregeln beiseitewerfen, um zu solch einem Bild zu kommen.

Im Nachschuss gut erkennbar das zeitversetzte Rohreblasen der Zuglok 012 105-3 und der Vorspannlok 012 077-4 des E 2109, der nur an Sonnabenden eine Vorspannlok hatte. Einige Hinweise noch zum 2109 (Westerland ab 12.52, nach acht Unterwegshalten an Hamburg-Altona 16.12 Uhr): Er führte laut Zugbildungsplan C (gültig vom 28. Mai 1972) neben einer Achse Post und einer Mini-Bar (diese nur bis Itzehoe) am Zugende drei Kurswagen der Deutschen Reichsbahn mit. Diese wurden im Kopfbahnhof Altona rasch von einer 265 (V65) an die bereitstehende Garnitur des D 165 nach Berlin Stadtbahn rangiert, ehe sich eine 01⁵-Öl davorsetzte. Nach einem Lokwechsel auf eine Schwesterlok in Wittenberge erreichte der Transitzug um 23.22 Uhr den Grenz- und Endbahnhof Berlin-Friedrichstraße. Damit war im Sommer 1972 noch eine umsteigefreie, zehneinhalbstündige Zugreise hinter deutsch-deutschen Schnellzug-Dampflokomotiven möglich: mit einem Laufweg Westerland – Hamburg-Altona – (Schwanheide – Wittenberge – Griebnitzsee –) Berlin Stadtbahn von 558 Kilometern.



* Ein Dilettant (italienisch dilettare aus lateinischem delectare „sich erfreuen“, „ergötzen“) ist ein Liebhaber einer Kunst oder Wissenschaft, der sich ohne schulmäßige Ausbildung und nicht berufsmäßig damit beschäftigt. Als Amateur oder Laie übt er eine Sache um ihrer selbst willen aus, also aus Interesse, Vergnügen oder Leidenschaft, damit unterscheidet er sich von einem Fachmann. Dabei kann er vollendete Kenntnisse und Fertigkeiten erlangt haben; solange er die Tätigkeit nicht beruflich bzw. für seinen Lebensunterhalt ausübt oder eine anerkannte einschlägige Ausbildung absolviert hat, gilt er als Dilettant.