04 Herbst 2012

www.bahnepoche.de

Deutschland € 12,-
Österreich € 13,20
Schweiz SFR 19,90

BeNeLux € 13,80
Italien, Spanien € 15,60
Norwegen NOK 150

VGB [VERLAGSGRUPPE BAHN]

BAHNEpoche

Geschichte, Kultur und Fotografie der klassischen Eisenbahn

Mit DVD!

Vor 40 Jahren

Abgesang auf die 012

zwischen Hamburg und Westerland

- Bingen – Rüdesheim **Bahnlandschaft am Rhein**
- Ludwig von Welser: **Deutschlands erster Eisenbahnfreund?**
- ESSAY **Von britischen Museumsbahnen lernen**

„Nordpfeil“ Mit Dampf nach Westerland

Laufzeit 55 Minuten

INFO-Programm gemäß § 14 JuSchG

Plus Filmausschnitte von RioGrande-Videos

DVD VIDEO

West-Berlin nach dem Mauerbau

Stiefkind S-Bahn

Dampf und Reise 1939

Auf der Bagdadbahn

Mit Tempo und Komfort

Im Mai 1951 führte die Bundesbahn ein neues System schnellfahrender Züge mit gehobenem Komfort ein. Teils wurden Dieseltriebwagen aus der Vorkriegszeit eingesetzt, teils aber auch lokbespannte Züge. VT 08.5, V 200 und E 10 prägten in den 1950er-Jahren zunehmend das Bild. Die legendären F-Züge „Rheingold", „Rheinpfeil" und „Blauer Enzian" nahmen mit ihren besonderen Wagengarnituren eine herausragende Position ein. 1971 lösten IC-Züge im Zwei-Stunden-Takt die F-Züge ab. Ein Beitrag über die internationalen F-Züge mit Schlafwagen rundet die aktuelle Sonderausgabe des Eisenbahn-Journals ab, die wie gewohnt mit zahlreichen erstmals abgedruckten Fotoraritäten aufwarten kann.

92 Seiten im DIN-A4-Format, ca. 140 Abbildungen, Klammerbindung
Best.-Nr. 531202 · € 12,50

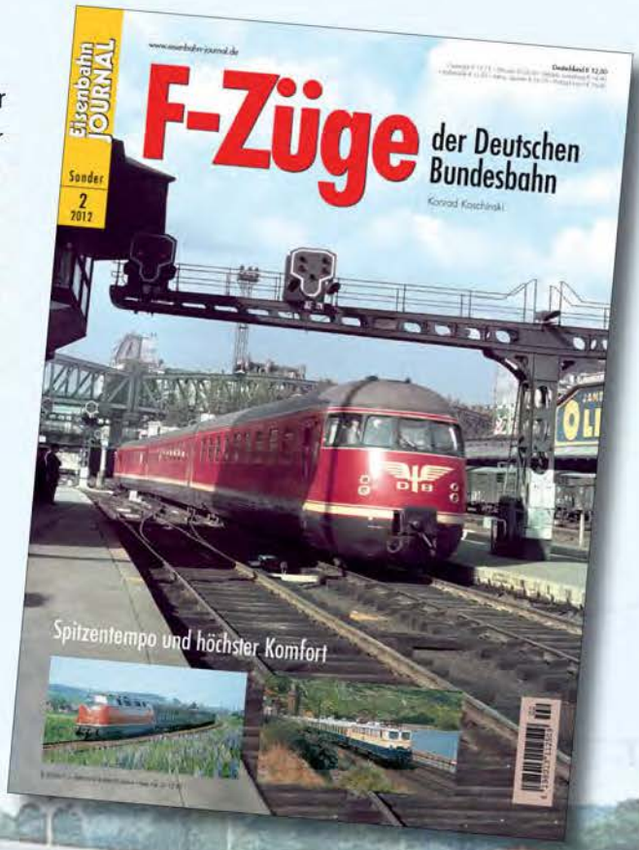
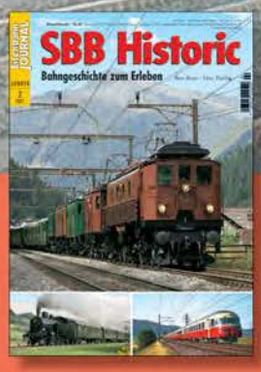


Foto: R. Hau

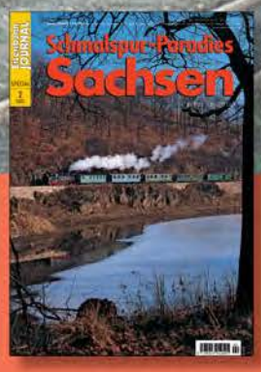
Weitere Sonder-Ausgaben

Das Dampflok-Bw
Von der Lokstation zum Groß-Bw
Best.-Nr. 531101 · € 12,50

Rheingold
Luxuriös durch sechs Jahrzehnte
Best.-Nr. 541101 · € 12,50



SBB Historic
Bahngeschichte zum Erleben
Best.-Nr. 531102 · € 12,50



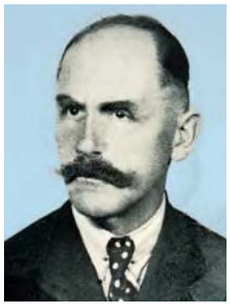
Schmalspur-Paradies Sachsen
Best.-Nr. 541102 · € 12,50

VT 95–98
Uerdinger Schienenbus
Best.-Nr. 531201 · € 12,50

Eisenbahn JOURNAL

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

VGB [VERLAGSGRUPPE BAHN]



Schrittmacher. Freiherr Ludwig von Welser, Lokomotivbau-Ingenieur bei Maffei. Deutschlands erster Eisenbahnfreund?

Blattmacher. Joachim Seyferth, Journalist und Fotograf, fühlte als „Schiene"-Herausgeber 27 Jahre der Bahn den Puls.

Dampfmacher. Tony Streeter war fünf Jahre Chefredakteur von „Steam Railway" und bringt uns britische Museumsbahnen nahe.

Liebe Leser!

In dieser Ausgabe der **BAHN***Epoche* stecken mehr Bahnbrecher, als wir ursprünglich geplant hatten. Schon früh, im Werden des zweiten Heftes, stand zwar fest, dass wir uns weiter der Person Ludwig von Welser widmen wollten. Bei der Lektüre seiner wunderbaren Aufzeichnungen, die uns hier nun ins Augsburg des Jahres 1890 führen, stellte sich aber eine Frage, die aufzuwerfen sich nun wirklich einer Zeitschrift für geschichtsinteressierte Eisenbahnfreunde geziemt – die Frage nach dem ersten, dem frühsten Eisenbahnfreund Deutschlands: ein Pionier, der sich zu Zügen hingezogen fühlte, sich den Bahnhof eroberte, in den Lokschuppen schlich, sich von freundlichen Berufseisenbahnern in die geheimnisvolle Bahnwelt einweihen ließ. Und dabei nicht vergaß, seine gewonnenen Eindrücke, die Betriebsabläufe und Fahrzeugnummern zu dokumentieren: so, wie Welser. So, wie es ihm viele ähnlich gesinnte seitdem gleichtun. Hier zähle ich viele unserer Leser wie Autoren dazu. Vielleicht verdanken wir Welser auch deshalb so atmosphärisch dichte Schilderungen, weil er beweglich blieb. Er verzichtete ganz auf fotografische Belege, für die er eine schwere Plattenkamera mit Stativ hätte schleppen müssen.

Erst später handlicher und populärer geworden, gehörten Fotoapparate ab Mitte des 20. Jahrhunderts zum Standard-Utensil auch des Eisenbahnfreundes. Auf dem Weg dorthin revolutionierte eine kleine Kamera die Fotografie. Die Leica lag wie eine Miniatur in der Hand und hatte es in sich. Schnelle Verschlusszeiten, gepaart mit Präzisionsoptiken made in Germany, führte sie den neuen Kleinbildfilm zum Erfolg. Etwas dazu beigetragen haben Dr. Paul Wolff und Alfred Tritschler. Als Neuerer der erstaunlichen Kleinbildkamera, Industriefotografen mit eigener Bildagentur und Autoren zahlreicher lichtbildnerischer Lehrbücher, ging beiden weit gereisten Starfotografen der dreißiger Jahre der Ruf voraus, „Pioniere der Leica" gewesen zu sein. Verstanden sie sich auch auf beeindruckende Bahnfotografien? Einen Blick in ihr Bildarchiv gewährt uns nun der Neffe Tritschlers für unsere Rubrik „Schatzsuche".

Ulrich Fuhrmeister – auch ein Mann von Welt – dürfte Ihnen, liebe Leser, schon fast wie ein alter Bekannter vorkommen. Der Juniorchef eines Hamburger Handelshauses arbeitete 1934 bis 1939 in der Shanghaier Dependance. Seine in China angefertigten Eisenbahnfotos begeisterten uns bereits in **BAHN***Epoche* 02, woraufhin wir keinen Augenblick zögerten, seine Heimreise nach Hamburg über zwei Ausgaben aufzubereiten. Seine Route unter dem Aspekt größtmöglicher Bahnvielfalt wählend, konnte er die Reise auf Bagdadbahn nicht auslassen. Begleiten wir ihn also von Basra durch flirrende Wüsten und menschenleeren Staubdunst über Bagdad, Mosul und Adana auf dem fast fertig gestellten Schienenweg, der als imperialistisches Sehnsuchtsobjekt des wilhelminischen Kaiserreiches begonnen wurde. Fuhrmeisters Aufnahmen unterstreichen einmal mehr, warum er zu den Avantgardisten der weltweit agierenden Dampflokfotografen zu zählen ist. Während wir nun seine herrlichen Aufnahmen betrachten, die er während des Lokwechsels am Morgen des 23. August 1939 in Aleppo machte, liefern sich syrische Rebellen und Regierungstruppen über Wochen blutige Kämpfe in dem Wirtschaftszentrum und Weltkulturerbe. Wären wir mitfühlender, wenn wir wüssten, dass vor exakt 100 Jahren die größte Ausländerkolonie Aleppos – die der Bagdadbahn-Erbauer und ihrer Frauen und Kinder – eine deutsche war?

Zu den jüngsten Phänomenen gehört, dass das deutsche Staatsbahnunternehmen seine Herkunft wie eine Haut mit Leichtigkeit abstreift. Die DB AG tut es nicht Zug um Zug, sondern mit Volldampf. Tausende wunde Kleinstadtbahnhöfe: verrammelt, einzäunt, verwahrlost. Von der Zugkraft der Bahn ist vor allem das Zugige ihrer Bahnsteige geblieben. Heute ist die Mehrzahl unserer Bahnhöfe ein Fluchtort, den man meidet, statt ihn aufzusuchen. In den Worten von **BAHN***Epoche*-Autor Joachim Seyferth: „Unsere Kinder haben es nicht besser. Beim Versuch, das Paradies zu klonen, bescheren wir ihnen eine Hölle, die zur Flucht zwingt. Die Neue Bahn mischt kräftig mit und gönnt uns zwischen Lärmschutzwänden inhumane Warte-Gettos ohne jegliche Wertschätzung." Wer mit uns diesen Niedergang verfolgt, sieht die deutsche Eisenbahn mit anderen Augen. Er betrachtet sie womöglich liebevoller, wie einen Patient. Als Balsam verabreicht Seyferth Ihnen daher ein Stück alt gewordene Reisekultur – den Warteraum.

Alt gewordene Reisekultur erhalten? Daran, das die Traditionspflege im Mutterland der Eisenbahn tief verwurzelt ist, lässt bereits das englische Wörterbuch keinen Zweifel. Es erlaubt zwischen „spleen" und „splendid" keinen Platz. Wie eng geht sympathische Wunderlichkeit mit nobler Wohltätigkeit einher! Als gäbe es keinen Spielraum, als bliebe diese Paarung für immer segensreich, so hält es das Mutterland der Dampfeisenbahn mit der musealen Pflege und der betriebsfähigen Erhaltung ihrer historischen Zeugnisse. Tony Streeter kennt die Szene dort wie hier und weiß zu vergleichen. Sein Essay schrieb er deutsch.

Die Bahn als Zug der Zeit, mit klopfender Vorfreude auf das Unterwegssein: vom Morgenland zur Waterkant, über Trizonesien (Seite 47), mit Kurswagen nach Schottland (Seite 94/95). Dieser Welt fühlt sich **BAHN***Epoche* zugehörig. Sie halten sie in Ihren Händen.

Herzlich Ihr

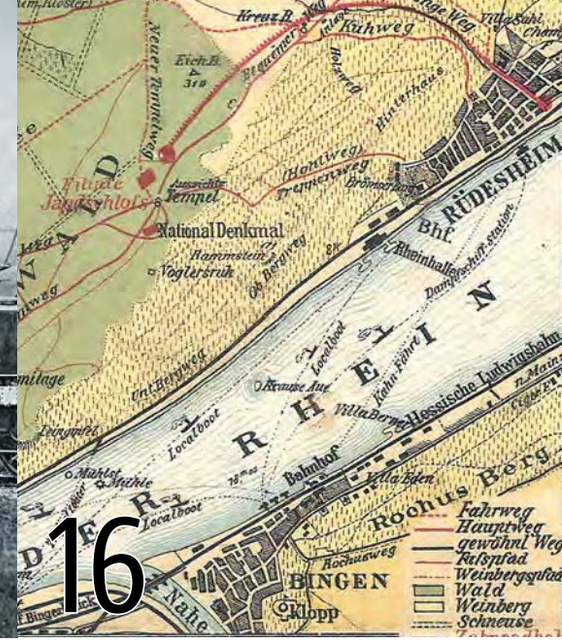
Robin Gorn

Wohlfühlen in Bammental. Empfangen werden ohne Pomp und Etikette. Ein Platz zum Verweilen (2. April 1983).

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

Ausgabe 04 Herbst 2012

Glücksmoment. Aus der Perspektive des Lokführers gelingt Reinhard Grisebach diese Aufnahme von einer Begegnung zweier 012-geführter Reisezüge auf der Brücke über den Nord-Ostsee-Kanal bei Hochdonn (3. August 1968). Unten zieht zu allem Überfluss noch ein Frachter durchs Bild.



3 WILLKOMMEN

4 FAHRPLAN

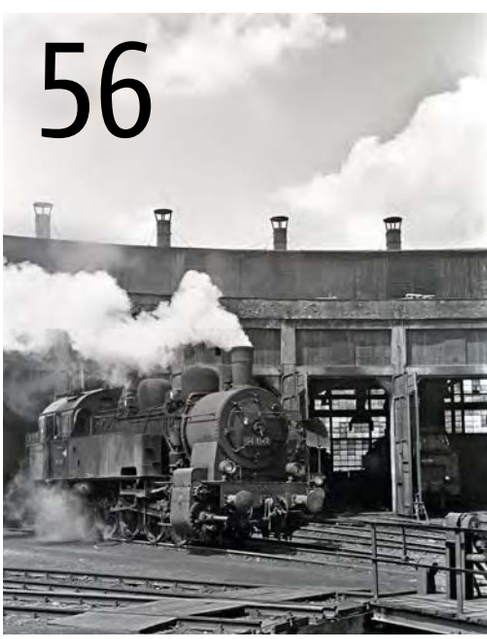
6 BAHNPOST

8 ZEITMASCHINE
Feierabendzug

10 AUGSBURG 1890
Freiherr Ludwig von Welser
Deutschlands erster Eisenbahnfreund?

16 Bingen – Rüdesheim
Bahnlandschaft am Rhein

23 STREIFLICHT
Ehrenwache vor drei G8² in Wanne



56 1956 mit Gerhard Illner zu Besuch im Bahnbetriebswerk
Altenburg

61 **Die „böse Sieben"**

63 ARBEITSWELT
Lok vom Auswaschen

64 TITEL
West-Berlin, sechziger Jahre:
Stiefkind S-Bahn

74 DAMPFEISENBAHN
Vor 40 Jahren: Abschied von der Baureihe 01¹⁰-Öl in Hamburg
Finales Röhren durch Marsch und Wattenmeer

24 SCHATZSUCHE
Dr. Paul Wolff & Tritschler

30 DAMPF und REISE
Fuhrmeisters Heimreise im Sommer 1939
Teil 2 (Basra – Hamburg)

45 KINO
Geliebt, vermisst, wiedergefunden und doch verloren

46 ERINNERUNGEN
Volle Kanne

47 BAHNOPTIKUM
Politische Pappfahrkarten

48 Rückblick zum Bahnjubiläum
Die E 18 Österreichs: stark, schön und langlebig

82 SEHNSUCHTSORT
Warte-Raum im Wandel
Anmerkungen zu einem Niemandsland für Jedermann

88 ESSAY
Von britischen Museumsbahnen lernen

96 SALONWAGEN
Empfehlungen aus der Medienwelt

97 NEULICH ...
... fiel mir eine alte Fahrkarte in die Hände

98 IMPRESSUM
FOTOVERMERKE
VORSCHAU

Unsere Top 3 aus dem VGB-Shop

DB in den 50ern
Die Extra-Ausgabe des Eisenbahn-Journals porträtiert mit zahlreichen Fotoraritäten ein DB-Jahrzehnt, das von Neubeginn und technischen Innovationen, aber auch von fortschreitendem Strukturwandel bestimmt war. Auf der **beigefügten DVD** findet sich eine beinahe halbstündige Sammlung zeitgenössischer Dokumentationen aus den Filmarchiven der jungen Deutschen Bundesbahn.
116 Seiten im DIN-A4-Format, über 150 Abbildungen, Klebebindung, inkl. DVD mit 56 Minuten Gesamtlaufzeit
Best.-Nr. 701102 | € 15,–

Klassiker der Bundesbahn
Otto Humbach lässt die Klassiker der ersten beiden DB-Jahrzehnte wieder aufleben, in authentisch arrangierten Modellszenen – belegt durch historische Aufnahmen. Ein Bildband voller legendärer Loks und Züge, eine Modellbahn-Zeitreise in die Epoche von Wiederaufbau und Wirtschaftswunder.
272 Seiten im DIN-A4-Format, gebunden mit Schutzumschlag, über 400 Modellfotos und historische Schwarzweiß-Bilder
Best.-Nr. 15088126 | € 39,95

Kamera! Kino! Dampfzugjagd!
Ein Eisenbahnfilm der Superlative, in den 60er-Jahren „komponiert" von Hans-Joachim Rieck, einem der renommiertesten Kameraleute der deutschen Nachkriegs-Filmgeschichte. Erleben Sie König Dampf in seiner vollen Blüte mit den Baureihen 01.10, 03, 23, 41, 44, 50, 78 und 94. **Laufzeit 55 Minuten**
Best.-Nr. 3024 | € 22,95

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

Geöffnet: Mo.–Do. 9–17 Uhr, Fr. 9–13 Uhr
Am Fohlenhof 9, 82256 Fürstenfeldbruck

VGB

BAHN*Epoche*-Titel 01 bis 03

„Heute früh habe ich mir im Bahnhofsbuchhandel das neue Heft „BAHN Epoche“ geholt – und ich sage Ihnen meinen tiefempfundenen schottersteherischen Dank für dieses neue Blatt! Fast wäre ich mit dem Heckeneilzug von Kassel in Hofgeismar durchgefahren und im Westfälischen gelandet, so sehr hatte ich mich in den 01-Geschichten der Dresdener festgelesen!“

Dr. Klaus-Peter Lorenz (Guntershausen)

Endlich gibt es ein „Classic-Trains“-Magazin für unser Land!

Leserbriefe und Kommentare zu BAHN*Epoche*

Das spontan gekaufte Heft versüßte mir letzte Woche die Bahnfahrt nach Bremen. An vielen Stellen musste ich an Michael Meinhold denken, was nichts Schlechtes ist. Manche Themen habe ich vor vielen Jahren auch bearbeitet, und so freue ich mich schon auf die kommende Ausgabe.

Alfred Gottwaldt (Berlin)

Die Beschreibung zum Bild „Garantierter Tunnelblick“ (BE 03, Seite 58) ist leider falsch. Das Bild zeigt ein Hauptsignal in Stellung HP2, was besagt, dass die Geschwindigkeit der im Buchfahrplan Spalte 2 angegebenen Geschwindigkeit eingehalten werden muss; bei dieser Flügelstellung war sie meistens auf 40 km/h begrenzt. Das Signal besagt nicht, dass ein Halt zu erwarten ist. Trotzdem bin ich mit der Zeitschrift zufrieden und bereue es nicht, das Abo bestellt zu haben. Bitte weiter so.

Detlev Blauth (Köln)

Das neueste Heft – wieder eine unterhaltsame und fesselnde Mischung. Allein der Beitrag über die „Bahnmenschen“! Bei einer Fotoveranstaltung im Tal der fränkischen Saale tauchte

so ein Eisenbahnmensch auf – von den meisten teilnehmenden Fotografen kaum wahrgenommen: Die alte Frau kam aus dem benachbarten Ort und parkte ihren Einkaufswagen am Bahnhof, um dann mit dem Triebwagen zum Markt nach Hammelburg zu fahren. Die freundliche Fahrdienstleiterin kannte schon das Prozedere und passte so lange auf. Letzte Zuckungen einer versunkenen Eisenbahnwelt?!

Joachim Schmidt (Iserlohn)

Herzlichen Glückwunsch und mein großes Kompliment: Sie machen eine wunderbare Arbeit in BAHN Epoche! Ich habe gerade Heft 3 als erstes Heft fertiggelesen, und da stimmt (fast) alles. Diese Mischung von persönlichen Erlebnisberichten der Zeitzeugen (auch mit Dialekt!), von detailliert recherchierten Fotoarchiv-Aufnahmen, von Portraits besonderer Fotographen oder Autoren, von Informationen zur Zeitepoche, all das ist wirklich hervorragend adaptiert für deutsche, möchte sagen: europäische Verhältnisse.
Endlich gibt es ein „Classic-Trains“-Magazin für unser Land! Fassen Sie das bitte als Kompliment auf, denn darin besteht ja die große Kunst im Journalismus und in der Literatur, ein gelungenes Format (was „Classic Trains“ zweifellos ja auch darstellt) in einem anderen Land einzuführen. Und so verschieden die Lokomotiven in den USA und Deutschland (gewesen) sind, so verschieden ist auch die Rezeption der Eisenbahngeschichte.

Peter E. Rücker (Frankfurt/Main)

Sowohl von den Fotos als auch von der Textseite merkt man den journalistischen Hintergrund. Das lässt keine Langeweile aufkommen. BAHN Epoche bleibt nicht stehen mit immergleichen Aufnahmen und Kurzinformationen. Zu der Bebilderung des sehr anschaulich von Rudi Rindelhardt be-

schriebenen „Auswaschdienst“ in Heft 03 auf Seite 41 kann ich folgendes ergänzen: Auf der Hallenser P8 sehen wir links neben Max Baumberg, dem Leiter der Fahrzeugversuchsanstalt mit seinen typischen Stulpenhandschuhen, dessen Sohn Dieter. Als Student an der Verkehrshochschule Dresden verdiente er sich Praxis und Zubrot als Heizer in der vorlesungsfreien Zeit. Er kam auf dem Weg nach Arnstadt, wo die Familie ihre Wurzeln hatte, noch während des Studiums mit seinem Motorrad ums Leben.

Heinz Schnabel (Feldberger Seenlandschaft)

Die Redaktion behält sich vor, Leserbriefe – bitte mit Namen und Anschrift – gekürzt und auch in Online-Produkten zu veröffentlichen.
Die E-Mail Anschrift lautet: redaktion@bahnepoche.de

Fragezeichen – Auflösung aus Heft 03, Seite 26: **In Verbindung eines Eisenbahnfotos aus Ostpreußen – es zeigt einen Kleinbahnzug mit uniformierten Jugendlichen im Sommer 1944 auf einem Bahnhofsvorplatz – stellten wir die Frage (a) nach der Käsesorte aus der Region und (b) nach dem Namen des Aufnahmeortes; letztgenannter in Anspielung auf die Olympischen Spiele 2012 in London: (a) Tilsiter, (b) Brittanien (Ostpr.) – bis 1938 sogar Gross Brittanien geheißen. Als erster Leser teilte uns die richtigen Antworten Herr Michael Hesse aus Witten mit.**

RIOGRANDE
Dampf • Reise • Abenteuer
FILM-EXPRESS

Die Filmprofis

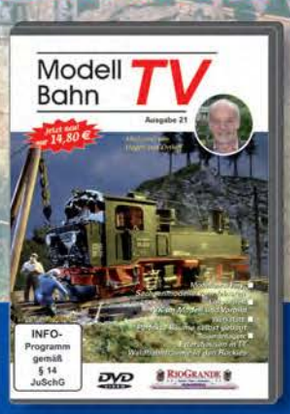
Dampf-Sprinter der Bundesbahn

Die Baureihe 65 gehörte zum ambitionierten Neubauprogramm der Bundesbahn in der unmittelbaren Nachkriegszeit. Die vierfach gekuppelte 65 sollte preußische Tenderloks wie die 93.5 oder die 78 ablösen. Letztendlich wurden von Krauss-Maffei zwischen 1951 und 1956 aber nur 18 Exemplare gebaut. Diese bewährten sich sehr gut, wurden aber von der fortschreitenden Verdieselung bald überflüssig gemacht. Dennoch erfreuten sich die Fünfundsechziger nicht zuletzt wegen ihrer eleganten Erscheinung großer Beliebtheit unter den Dampflokliebhabern. Die letzte Lok, 65 018, wurde 1972 abgestellt, sie blieb aber betriebsfähig erhalten. Diese Folge von Stars der Schiene fasziniert durch einmalige historische Aufnahmen, die von vielen interessanten technischen Informationen begleitet werden. Ein ausführliches Porträt der heute noch dampfenden 65 018 rundet diesen sehenswerten Film ab.

Laufzeit 55 Minuten
Best.-Nr. 6373 · € 16,95

Weitere RIOGRANDE-Neuheiten auf DVD:

Best.-Nr. 6372 • € 16,95



Best.-Nr. 7521 • € 14,80

Best.-Nr. 6434 • € 22,95

Best.-Nr. 6433 • € 22,95

Erhältlich direkt bei:
VGB Verlagsgruppe Bahn GmbH • RIOGRANDE-Video • Am Fohlenhof 9a • 82256 Fürstenfeldbruck
Tel. 0 81 41/5 34 81-0 • Fax 0 81 41/5 34 81-100 • bestellung@vgbahn.de • www.riogrande.de
Oder im gut sortierten Fachhandel

VGB | VERLAGSGRUPPE BAHN | www.vgbahn.de

Feierabendzug

Der Zeiger springt auf 17 Uhr 39. Soeben ist der Personenzug 3899 aus Würzburg eingetroffen. Wir stehen am Bahnsteig und beobachten die Vorgänge bei der abendlichen Ankunft des Feierabendzuges aus der Stadt, dessen Vertrautheit damals für viele sicher ein Ort der langsam wieder einkehrenden, körperlichen Entspannung war.

Nach der Hast des Tages – egal, ob Arbeit, Einkäufe oder Arzttermine – bedeutete der Ruck dieses Zuges, wenn er sich auf dem etwas abseits und vorgelagerten Gleis 1a der Unterfranken-Metropole langsam und schwerfällig in Bewegung setzte, der wirkliche Beginn des Feierabends, wo man endlich in Ruhe und jeder auf seine Art ausspannen konnte.

Wenn man mit dem Zug als sensibler Beobachter „von außerhalb“ einmal mitfuhr, konnte man vor Abfahrt beim Schlendern durch die alten Vorkriegs-Eilzugwagen der Verwendungsgruppen 30 und 36 das beobachten, was wohl überall auf der Welt, wo Schienen die Eisenbahn tragen, irgendwie ähnlich, wenn nicht sogar gleich erscheint: Nahezu alle Plätze der schweren, mit grünem Kunstlederpolster bezogenen Vierer-vis-à-vis-Sitzgruppen sind besetzt; überall in den Gepäckraufen liegen Aktentaschen, vereinzelt auch prall gefüllte Kaufhaus-Tüten („…besser gleich zu Wöhrl“) und zwischendrin auch schon

mal ein oder mehrere dicke Lederkoffer von Reisenden, die von irgendwoher heimkehren. Auf manchen Sitzgruppen wird kollektives Kartenspiel ausgeübt, woanders einfach nur gedöst.

Die Sonne boxt heiß vom Himmel in die meist ganz heruntergelassenen Fenster, durch die faltigen, halb heruntergezogenen graubraunen Jalousien und verstärkt trotzdem (oder gerade deswegen) den durch Schweißgerüche und dem Fußbodenwachs vermischten, unnachahmlichen Odem der Eisenbahnreise schlechthin …

Nach anstrengender Fahrt aus dem Maintal hinauf auf die Hochebene des Würzburger Gau wird nach drei Unterwegshalten der höchste Punkt des Schienenweges der alten „Badischen Odenwaldbahn“ im Zuge der Verbindung Würzburg - Heidelberg/Mannheim und Stuttgart hier in Geroldshausen erreicht.

Die in Crailsheim stationierte Neubau-Dampflok 023 058 ist mit strammem Schlag ihrer Dampfmaschine vor den fünf schweren Vierachsern samt einem altertümlichen Einheits-Packwagen der Bauart Pwi-23 unterwegs. Auf der ab dem Würzburger Vorort Heidingsfeld bis hier oben verlaufenden Strecke ist in allen Wagen deutlich das alltägliche Arbeiten der Dampflokomotive zu vernehmen – rhythmische Feierabendmusik!

Bereits fast den Bahnsteig dieser höchst gelegenen Station erreichend, führt der Schienenstrang in die Horizontale und der Auspuffschlag der Lok verstummt. Gleichen Momentes vernehmen wir bereits die fauchende Bremsluft, die den Halt hier oben einleiten wird.

Noch bevor die Wagen mit quietschenden Bremsgeräuschen zum Stehen kommen, schlagen – wie von Geisterhand wirkend – nahezu alle Türen des Zuges auf und die ersten, versierteren Berufspendler verlassen so den einbremsenden Zug bereits mit schwungvollem Sprung – wohl wissend, in dessen Fahrtrichtung –, um den Hausbahnsteig mittels geübtem Überschreitens des Überholgleises in Ziel strebenden Schritten zu erreichen. Daheim warten sicher die Familien schon und man stellt sich bestimmt gern auf ein geruhsam einzunehmendes Abendbrot – vielleicht angesichts des Wetters sogar auf der Terrasse ein. So ist meine Aufnahme im entscheidenden Moment entstanden – nämlich dem zwischen der Arbeit und dem wohl verdienten Feierabend zu Haus in der herben, unterfränkischen Umgebung.

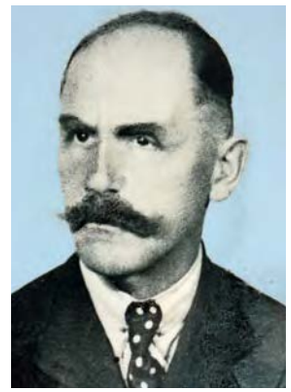
Der Peruchrome-Umkehrfilm-Aufnahme vom brütendheißen 24. Mai 1974 stelle ich ein elektronisches Foto aus gleicher Standposition – aber von heute – gegenüber: Außer den Installationen der 1975 vollendeten Elektrifizierung hat sich in 38 Jahren so viel nicht verändert: nur, dass jetzt alle zwei Stunden ein 628-Triebwagen der Westfrankenbahn zur Fahrt von und nach Lauda und Bad Mergentheim anstelle der früheren Lok bespannten Züge verkehrt und jeweils zu jeder Stunde der RegionalExpress von und nach Stuttgart hier ohne große Geräuschentwicklung den kleinen Bahnhof passiert.

Die alten Telegrafenleitungen und die hölzernen Masten der Gleisfeldbeleuchtung mit der Zugseil-Aufzugsvorrichtung der patentierten Hellux-Kupplungen, bedienbar mittels Handkurbel-Winden, mussten bei den Vorbereitungen zur Einrichtung des elektrischen Zugbetriebes kaum ein halbes Jahr nach der Aufnahme mit dem Dampfzug weichen. Schon damals galt es bereits als sehr „en vogue“, alle Bahnsteiganlagen der kleinen, bislang jeweils Einzelcharakter ausstrahlenden Unterwegsstationen derart steril zu vereinheitlichen, dass überall an der Strecke gleicher Standard erreicht war, um ja auch den Menschen dort auf diese Weise zu zeigen: Die Bahn tut was!

Und so, lieber Leser sieht es auch heute noch aus; ebenso wie sich der Ortsbereich dieser kleinen Gemeinde – zumindest für einen Zugereisten mit Vergangenheitskennntnis – nur recht behutsam verändert hat. Und das ist tröstlich, denn die unvergleichliche Atmosphäre der kleinen Gau-Dörfchen hier oben, ganz nah zur Grenze nach Baden (-Württemberg), hatte ich schon damals tief ins Herz geschlossen. *WOLFGANG LÖCKEL*

Freiherr Ludwig von Welser

Deutschlands erster Eisenbahnfreund?

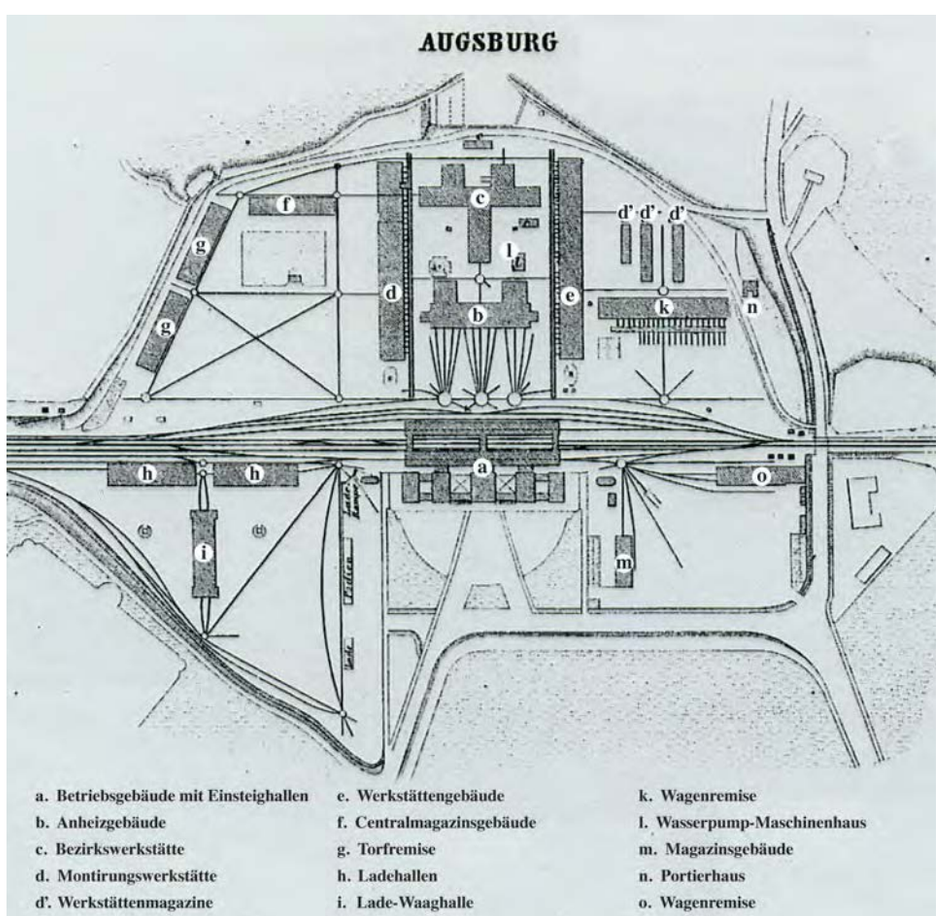


Dieser Bericht aus längst vergangenen Tagen ist Freiherr Ludwig von Welser (1876 – 1958) zu verdanken, der sich seit seiner Kinderzeit mit der Eisenbahn immer eng verbunden fühlte. Geboren in Donauwörth als Sprößling einer seit dem 13. Jahrhundert nachweisbaren Patrizierfamilie, vermochte er sich von seiner Familientradition zu lösen, blieb unverheiratet und wählte einen technischen Beruf.
Welser war bei der Lokomotivfabrik J. A. Maffei in München als Ingenieur und Archivar tätig. In einem umfangreichen, nur in einem einzigen komplett erhaltenen Exemplar zeichnete er die Historie der bayerischen Lokomotiven auf. Darunter befindet sich auch der nachfolgende Text. Aus ihm geht hervor, dass Welser sich am Sonntag, den 29. Juni 1890 bereits als 13-Jähriger die Bahnwelt und den Betrieb in Augsburg erschlossen hatte. Im Prinzip taten wir es ihm nach – ob 60 oder 90 Jahre später. Womöglich macht ihn das in unseren Augen zum frühsten Dampflokfreund und ersten Eisenbahnnarren Deutschlands!
Der bayrische Eisenbahnhistoriker Carl Asmus hat Welsers Schilderungen für **BAHN***Epoche* etwas gekürzt, dabei aber in ihrer sprachlichen Ursprünglichkeit belassen.

Ein Tag im Augsburger Bahnhof

Man sollte es kaum für möglich halten, dass der Bahnhof, der mit all seinem Drum und Dran gemeiniglich als der Inbegriff eines ungemütlichen, lärmenden, Aufregung verursachenden, unbequem eingeteilten, mit Ruß, Staub, Dreck und schlechter Luft etc. erfüllten Gebäudes gilt – dass dieser Bau, wenn er noch dazu, wie der infrage stehende, im allernüchternsten Gewand erscheint, eine solche Anziehungskraft ausüben könne! Aber das war eben unser Geheimnis und wir dachten: „Wenn Ihr's nicht fühlt, Ihr werdet's nie erjagen." Und liefen hinaus zu jeder Jahres- und Tageszeit immer und immer wieder, mit und ohne Erlaubnis von daheim und verbrachten dort genuss- und lehrreiche Stunden. …

Im Winter besonders zogen wir es vor, in ruhigen Stunden und bei günstigen Gelegenheiten, uns auf den Maschinenhaussteg zu begeben, der drohenden Verbotstafel zum Trotz und an dem Ende des Stegs die Treppe zum Heizhaus hinab zu eilen, von wo aus direkt eine Tür in den rauchgeschwärzten Tempel führte, in dem die Götter aufgestellt waren, denen unser Kult galt. An Sonntagvormittagen, nach dem pflichtgemäßen Kirchenbesuch, währenddessen uns beständig die Sorge quälte, es könnte die Predigt zu lang dauern, ging es



Lageplan des Augsburger Hauptbahnhofes und der dem Bahnhof gegenüberliegenden Haupt-Reparaturwerkstätte auf dem Rosenauberg aus der Zeit um 1862.