18 Frühjahr 2016

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!

Bellinzona – Luino
SBB-Dampf unter Palmen

Die E 95 in der Rbd Halle
Rübezahl im Geiseltal

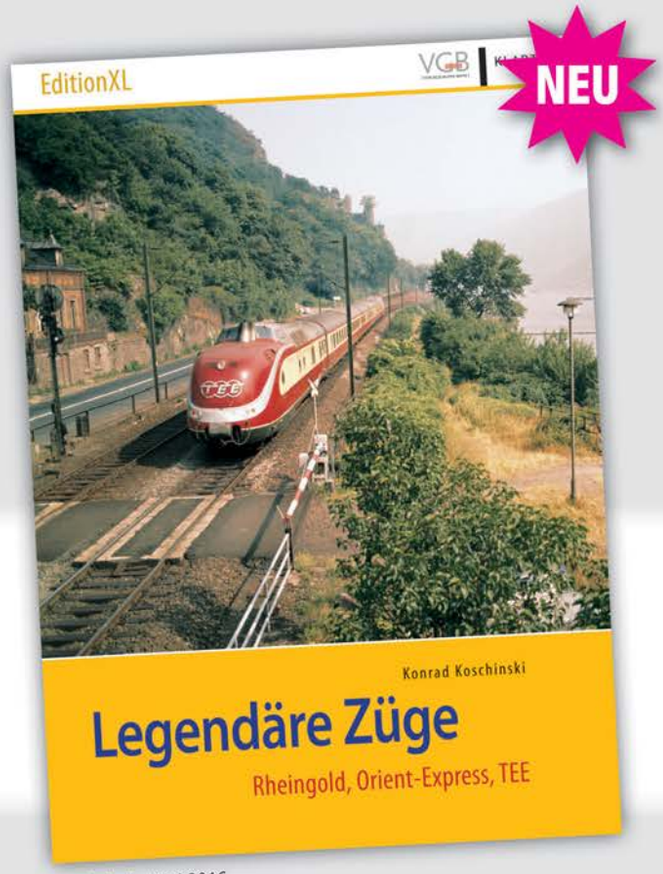
Ludwig Rotthowe
Meisterfotograf im Gespräch

Vor 40 Jahren

Jumbo-Finale in Ottbergen

4 192445 512005 18

Die Bundesbahn im XL-Format



Erscheint im Mai 2016

Komfortables Reisen

Diese Ausgabe der EditionXL, zusammengestellt aus den beliebten Sonderheften der Eisenbahn-Journal-Redaktion, widmet sich dem vergangenen Glanz berühmter Luxusreisezüge. Im Mittelpunkt des opulent ausgestatteten Sammelbandes stehen die Fahrtrouten und die einzigartigen Fahrzeuge von Orient-Express und Rheingold sowie der Trans Europ Express, dessen markante Züge nur Wagen 1. Klasse führten.
Best.-Nr. 601602

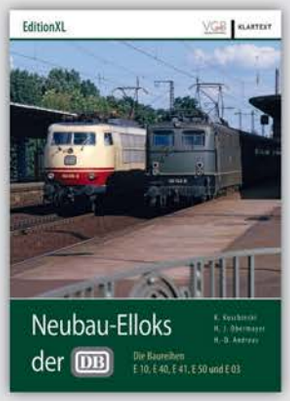
Das ist die EditionXL:

- **DIN-A4-Großformat**
- **240 Seiten**
- **Softcover-Einband**
- **Über 400 Fotos**

nur je € 19,95

Die DB in den 1950ern, 1960ern und 1970ern

Dieser informative und spannende Sammelband, entstanden aus den Dekaden-Extras des „Eisenbahn-Journals", lässt die goldenen Jahrzehnte der Deutschen Bundesbahn Revue passieren. Der Bogen spannt sich von der Zeit des Wiederaufbaus zu Beginn der 1950er-Jahre, als noch die Dampfloks dominierten, über die stürmischen Wirtschaftswunder-Jahre bis in die Pop-Dekade der 1970er, in der die DB ihren Loks endgültig „das Rauchen abgewöhnt" hat.
Best.-Nr. 601501



Neubau-Elloks der DB

Mit den 1950 in Auftrag gegebenen fünf Vorserienmaschinen der Baureihe E 10 begann ein neues Kapitel in der deutschen Bahngeschichte. Sie waren Teil eines Typenprogramms für Elektrolokomotiven, das auch die Baureihen E 40, E 41 und E 50 umfasste. Die Anfang der 1960er-Jahre entwickelte Schnellfahrlokomotive der Baureihe E 03 bildete schließlich über Jahrzehnte das Rückgrat des hochwertigen Reisezugverkehrs und wurde zur Kultlok der Eisenbahnfans. Dieser Sammelband bietet ein erschöpfendes Porträt der beliebten DB-Ellok-Klassiker.
Best.-Nr. 601502

Erz, Stahl und Eisenbahn

Dieser reich bebilderte Sammelband widmet sich sowohl den historischen wie auch den aktuellen Aspekten des Eisenbahn-Montanverkehrs. Abläufe und Betrieb, Züge und Fahrzeuge werden in vielen Fotos vorgestellt – inklusive beeindruckender Bilder vom Werksverkehr und von der Be- und Entladung der zahlreichen Spezialwaggons. Abgerundet wird der 240-Seiten-Band durch eine Bildreportage über eine der spektakulärsten öffentlich zugänglichen Schauanlagen: Auf über 420 qm wird in der Modellbahnwelt Odenwald das Ruhrgebiet der späten 1960er-Jahre nachgebildet.
Best.-Nr. 601503

VGB [VERLAGSGRUPPE BAHN]

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

www.facebook.de/vgbahn

Liebe Leser!

Auch diese Ausgabe ist prall gefüllt. Wir eröffnen Ihnen eine Bahn-Zeit, in der man mit Bahnsteigsperren konfrontiert wurde. Entführen Sie in die späten fünfziger Jahre an den Lago Maggiore, jenen Alpensee, an dem die Schweiz mit Italien verschmilzt und an dessen Ufer die letzten Dampflokomotiven der SBB Züge zogen.

Ludwig Rotthowe, der namhafte Eisenbahnfotograf aus dem Münsterland, zeigt einige seine Lichtbilder und steht uns Rede und Antwort. Aus einer anderen Perspektive, nämlich die eines Heizers beim Bw Osnabrück Hbf, rekonstruiert Jürgen Munzar einen Unfall mit der Franco-Crosti-Lok 50 4006 auf der Magistrale Ruhrgebiet – Hamburg: Auftakt einer von ihm bestückten Rubrik. Nennen wir sie Rollbahn-Geschichten.

Dann werden Sie des Rübezahl ansichtig, der für Schlesien bestimmten Riesen-E-Lok, die als Kriegstrophäe in die Sowjetunion verschleppt und von der DDR freigekauft wurde, um unter großen Mühen seitens der Rbd Halle für rund zehn Jahre weiterzufahren. Seit langem schlummerte der Beitrag. Er war noch nicht rund. Es fehlten Zeitzeugen, die zu berichten wissen, wie sich die E 95 bedienen ließ und sich unterschied. Ein Wiedersehen mit einem Mitstreiter aus Halle auf der Geburtstagsfeier von Rudi Rindelhardt und ein Anruf in einer Leipziger Seniorenresidenz brachten schließlich den Durchbruch.

In der Altonaer Übernachtung verewigte sich Jürgen Munzar, Osnabrücker Heizer und Fotograf im April 1966. 50 Jahre später trägt er für die **BAHN***Epoche* Geschichten der Rollbahn zusammen.

In sein Geburtshaus hat der berühmte Eisenbahnfotograf Ludwig Rotthowe eingeladen. Lesen Sie das große, mit ihm geführte Interview ab Seite 36.

In Schönschrift finden sich Ottberger 044er in der akribisch angelegten Sammelmappe eines 15-Jährigen wieder, der sich mit Mitte 50 freut, Ihnen eine passende Titelgeschichte aufzugleisen.

In Deutschland – hier im erzgebirgischen Oberwiesenthal – verkehren die meisten dampfgeführten Regelzüge weltweit. Mehr zur Bilanz der Schmalspurbahnen auf den Seiten 92-95.

Symbolisch für Aufbruch, Blüte und Niedergang steht Ottbergen – womit ich unseren Titelbeitrag ankündigen möchte. Ottbergen, weder Imperium aus der Antike noch sagenumwobenes Inselreich versunken im Ozean, zu dem oder zu Ähnlichem wir es heute hochstilisieren, bedeutet nichts weiter als ein Ort im Weserbergland aus gerade mal 2000 Einwohnern mit einem Bahnbetriebswerk, in dem fast 40 Jahre bis zu 40 „Jumbos“ der Baureihe 44 beheimatet waren. Fritz Wolff und Hendrik Bloem, der eine Heizer in Ottbergen, der andere Nachgeborener, haben zusammen recherchiert, um Ihnen, liebe **BAHN***Epoche*-Leser, die langjährige Einsatzgeschichte aufzublättern, deren Finale am 29. Mai vor 40 Jahren begangen wurde.

Schwere, gepflegte Dreizylindermaschinen ziehen unter ihrem eigenen Takt unentwegt Frachtzüge auf zweigleisigen, sanft das Mittelgebirge schneidenden Strecken. Zugpferd und Zug um Zug geistern noch heute in meinem Hirn als Symbol einer besseren Bahnwelt herum. Wer an dieser Stelle „wohl kaum zu Recht“ einwirft, dem sei die lange Reihe Statistischer Jahrbücher empfohlen. Aus ihnen geht hervor, dass sich in den vergangenen vier Jahrzehnten die Güterbeförderung in Deutschland auf der Schiene nahezu halbiert und auf der Straße dagegen verachtfacht hat. Die Bahnreform wirkt sich wie ein Wegbereiter dieses Verhängnisses aus.

Aber es gibt auch Wunderbares in Deutschland!

1986 stand die Harzquerbahn (unter der Regie der DR, unter dem Regime der DDR) zur Verdieselung an. Wer hätte damals gedacht, dass sie binnen weniger Jahre wieder auf den Brocken dampfen, zumal in einem nie zuvor so großen Umfang mit bis zu acht Zugpaaren am Tag, und damit zur voluminösesten Dampfbahngesellschaft der Welt aufsteigen würde? Genau das sind die Harzer Schmalspurbahnen, im Verein mit den Kollegen der beiden Bäderbahnen an der Ostseeküste und den vier weiteren Linien in Sachsen. Alle sieben Gesellschaften haben der **BAHN***Epoche* – übrigens zum sechsten Mal in Folge – ihre aktuellen Leistungsdaten zur Verfügung gestellt.

Ende der vierziger Jahre begann die Kurve sowohl der Zahl als auch der Laufleistung aller täglich eingesetzten Dampflokomotiven im Weltmaßstab zu sinken, zuerst rapide und dann etwas langsamer auf nahezu null Anfang des 21. Jahrhunderts. Ja, eine Null, mit zunehmend vielen Nullen hinterm Komma, ehe eine Eins kommt. Die Nachricht ist: Von dem, was beinahe nirgends noch zu finden ist, dürfte es bei uns am meisten geben. Demnach hat Deutschland im Jahr 2015 die Volksrepublik China als amtierender Weltmeister der Dampftraktion abgelöst. Wir sind die Eins hinter x Nullen!

Freilich transportieren die auf sieben Schmalspurbahnen täglich verkehrenden Dampfzüge mehr als sich selbst. Sie wecken Sehnsüchte nach einer Zeit, in der die Eisenbahn noch aus Eisen war, zuverlässig und mit allen Sinnen erfahrbar. Vor allem sollten sie anderes betrachtet werden als ein allumfassendes Geschäft, das zu ergattern jedes Bahnunternehmen bei einer Ausschreibung dazu nötigt das billigste zu sein. Ohnehin ein pathologisches Syndrom. Diese ökonomistische Perversion der deutschen Bahnidee würde das Aus für unsere Dampfbahnen bedeuten.

Deutschland ist das einzige Land, das sich aus Steuergeldern dampfgeführte Regelzüge leistet. Wie gesagt, weltmeisterlich. Wenn das kein identitätsstiftendes Prädikat ist. Die für den Tourismus zuständigen Landesminister Sachsens, Sachsen-Anhalts, Mecklenburg-Vorpommerns und Thüringens wären gut beraten, mit diesem Pfund zu wuchern. Unterstützen wir sie darin!

Herzlich Ihr

Robin Garn

TITELFOTOS: WOLFGANG MATUSSEK/SLG. ANDREAS RITZ, HARALD NAVÉ/SLG. MR. ALFRED LUFT, HANS-JOACHIM SIMON/ARCHIV LUDGER KENNING, LUDWIG ROTTHOWE; FOTOS SEITE 3: LUTZ MUNZAR, ROBIN GARN (2), SANDRO LINDNER

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

Ausgabe 18 Frühjahr 2016

Donnergrollen im Anmarsch!
Um eine Leerfahrt einzusparen, wurde dem gut ausgelasteten Dg 53842 am 22. April 1976 auf dem Weg von Ottbergen nach Altenbeken eine Vorspannlok beigegeben. Wolfgang Matussek reiste aus Bayern an und stand bei Hembsen goldrichtig. Wenig später ging ein Schneeschauer nieder.

3 WILLKOMMEN

4 FAHRPLAN

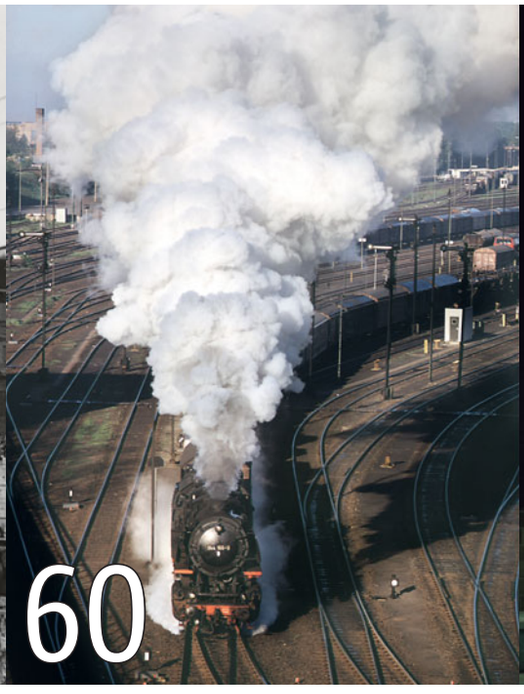
6 BAHNPOST

8 ZEITMASCHINE
Viadukt von Varesk

10 MEISTERWERK
Der Dampflokheizer mit der Leica

12 Wanne, Schaffner, Zutrittskarte
Sperrstunde im Bahnhof

20 KINO
So weit die Füße tragen



46 ROLLBAHN
Das selten dämliche Malheur mit der 50 4006 in Bassum

50 **Rübezahl im Geiseltal**
Über die E 95 bei der Rbd Halle

60 TITEL
Ottbergen vor 40 Jahren
Fast 40 Jahre 44 im Weserbergland und darüber hinaus

72 **Heimatbahnhof Wiesbaden Hbf**
Abfahrt und Ankunft der Erinnerungen

80 GALERIE
Hans Lühn:
Über die Oberbaumbrücke zum Dampf

86 BAHN UND REISE
Ostersonntag 1987 auf der Flåmbahn
Professionelle norwegische Improvisationskunst

FOTOS: WOLFGANG STAIGER/SLG. R. SCHULZE, FELDENS/SLG. VOLKHARD STERN , GÜNTHER FIEBIG, ARCHIV KARL-HEINZ BEBENSEE, JOACHIM SEYFERTH

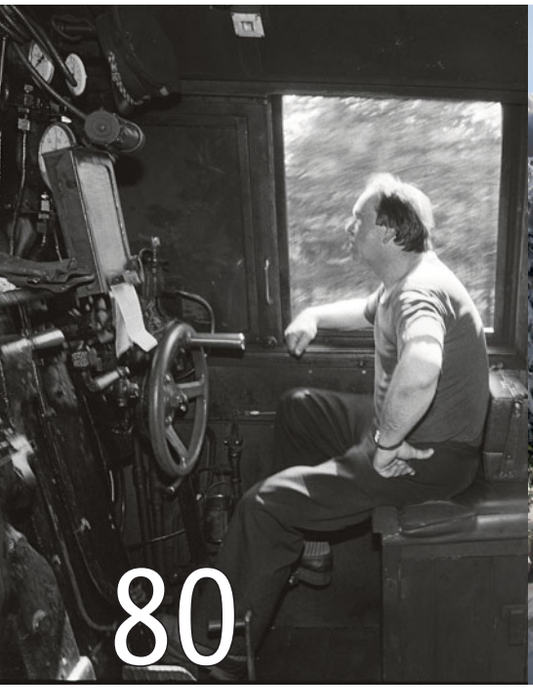
23 STREIFLICHT
Flüchtiger Glanz auf glückloser Lok
Die Taufe der MaK 2000 001

24 SEHNSUCHTSORT
SBB-Dampf unter Palmen
Impressionen vom ausklingenden Dampfbetreb im Tessin

33 BAHNOPTIKUM
Meterspur am Westufer des Lago

34 DAS BESONDERE BILD
Frohe Pfingsten!

36 INTERVIEW
Ludwig Rotthowe:
„Ich hatte das Gefühl, ich bin der einzige Eisenbahnverrückte in Deutschland“



90 Bahnhofsschilder von Aha bis Uhldingen
Verlorene Vielfalt

92 **Unser täglich Dampf**
Leistungsbilanz dampfgeführter Schmalspurbahnen 2015

96 SALONWAGEN
Empfehlungen aus der Medienwelt

97 NEULICH ...
... suchte ich ein passendes Foto-Motiv

98 VORSCHAU, IMPRESSUM

eBooks

ZUM DOWNLOAD

Jetzt einfach vergriffene Ausgaben einzeln als eBook kaufen

ALLE MARKEN UNTER EINEM DACH!
www.vgbahn.de/ebook

Unter anderem sind diese *vergriffenen* Klassiker als eBook erhältlich:

MIBA:
PitPeg-Sammelband

MIBA-Buch:
Salut aus Ferbach

MIBA-Report:
Zugbildung 2 und 4

Eisenbahn-Journal:
Alle Preußen-, Bayern- und Sachsen-Reports

UNSER EBOOK-SERVICE WIRD SCHRITT FÜR SCHRITT AUSGEBAUT:

Sonder- und Spezialausgaben des Eisenbahn-Journals, MIBA-Praxis und MIBA-Report und viele mehr. Schließen Sie die Lücken in Ihrer Eisenbahn- und Modellbahn-Bibliothek!

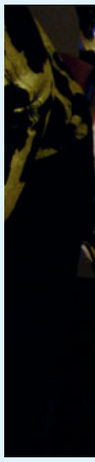
VGB [VERLAGSGRUPPE BAHN] Kompetenz aus Leidenschaft. Magazine, Bücher, DVDs, Kalender

FOTOS: HARALD NAVÉ/SLG. MR. ALFRED LUFT, ROBIN GARN, HANS LÜHN, ROBIN GARN

BAHN*Epoche*-Titel 01 bis 17

Neulich habe ich meine Frau Ulrike zum HNO-Arzt in Bad Homburg begleitet. Dr. Koeppe war damit voll einverstanden, dass ich den Tisch mit den Zeitschriften-Stapeln seines Wartezimmers fotografiert habe. Besonders pfiffig finde ich die Kombination **BAHN***Epoche* neben *mare* und *Men's Fitness*. Überraschend anspruchsvolle Praxislektüre.

Wilfried Kohlmeier (Wehrheim/Taunus)



Alles in allem wieder ein abwechslungsreiches Heft, das aus dem üblichen Bla heraussticht. Danke.

Matthias Muschke (Bad Bellingen)

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

Am heutigen Nikolaustag lese ich in der neuen **BAHN***Epoche* den guten Artikel über den Winterdienst bei der DB. Dabei ist auf Seite 32 ein winterlicher Bahnhof im Allgäu ohne nähere Ortsbezeichnung abgebildet. Aus meiner beruflichen Tätigkeit als Triebfahrzeugführer kenne ich diesen Bahnhof. Es handelt sich um den von Oy-Mittelberg auf der Strecke Kempten/Allgäu Hbf – Pfronten (Ausserfernbahn).

Klaus Weis (Immenstadt)

Nach dem Lesen beider Artikel von Herrn Seyferth über die Eisenbahn im Winter, die ich sehr lesenswert fand, muss ich für den gegenwärtigen Eisenbahnbetrieb, der von dem Autor mehr oder weniger gerechtfertigt verunglimpft wird, jetzt aber doch mal eine Lanze brechen.

Vor einem Jahrzehnt „genoss" ich eine Ausbildung zum Lokführer und kam während dieser Zeit auch mit der unwirtlichen Jahreszeit mehrmals in Berührung. Eine Szene beim Aufrüsten einer modernen Drehstromlok in Hamburg hat mir bis heute imponiert. Nachdem der Ausbildungslokführer mit mir die gefährlich glatten Gleisanlagen umsichtig bei laufendem ICE-Verkehr überquert hatte, trafen wir auf eine völlig eingeschneite, einsam abgestellte Maschine der Baureihe 185. Es war dunkel, es herrschte klirrende Kälte, alle Fensterscheiben der Lok waren restlos vereist, vom Schnee zugedeckt. Ein ernüchternder, trostloser Anblick. Der Triebfahrzeugführer stieg in den ungemütlich kalten Führerstand und betätigte einige Schalter. Nun touchierte der Stromabnehmer blitzend den Fahrdraht, nach Aktivierung des Hauptschalters fuhren singend diverse Hilfsbetriebe an. Schon nach wenigen Minuten sorgte die Heizung für angenehme Temperaturen auf der Lok Die Schneedecke auf den Scheiben schmolz wie nichts dahin, die Scheibenwischanlage besorgte den Rest, der nasse Schnee fiel widerstandslos klatschend unten ins Gleis. Hier gab moderne Technik selbstbewusst den Ton an, Eiseskälte und hartnäckiger Schnee konnten ihr nichts anhaben. Noch nicht einmal ein schützender Lokschuppen oder Hilfsmittel (Feuerkörbe o.ä.) waren notwendig, um die „anspruchslose" mit reichlich komplizierter Digital-Technik bespickte Drehstromlok funktionstüchtig zu halten. Ich war erstaunt.

Meine volle Anerkennung gebührt Herrn Seyferth, weil er in seinem Artikel u.a. die unzähligen Eisenbahner würdigt, die motiviert auch unter widrigen Bedingungen pflichtbewusst ihrer schweren Arbeit nachgingen bzw. mit noch härteren Handgriffen in vielerlei Hinsicht – aber nicht immer - dem Winter Paroli boten.

Marc Schnell (Berlin)

Mit **BAHN***Epoche*-Autor Christian Eilers erlebt man viel. Sein Beitrag über den Dia-Abend spricht mir aus dem Herzen. Alle drei Wochen zur Spätschicht gucke ich Dias an. Es ist zu einem Ritual geworden! Der gute Leica-Pradovit und eine spezielle, für die Diabetrachtung in den USA gefertigte Leinwand … es gibt nichts Schöneres. Stundenlang kann man schauen und entdeckt immer wieder Neues. Elektronische Bilder per Beamer oder im TV sind langweilig, da aufgehellt und umgepixelt: grausam. Ich kann und will mit diesem Zeug nix zu tun haben. Dieses Jahr zu einer Plan-dampfveranstaltung in Slowenien – schlechtes Wetter, aber die Dias auf alle Fälle vorzeigbar. Und … die Farben des guten Fuji Velvia 50 sind unschlagbar. Man muss doch auch partout nicht alles mitmachen, was die Wirtschaft vorgibt. Ich jedenfalls bleibe voller Überzeugung ein „Analogler".

Thomas Rath (Wildenfels)

Ich lese Ihr Magazin schon seit Beginn und bin wieder begeistert. Besonders die Artikel zum Leipziger Hbf und Berlin, sowie das Porträt von Walter Helberg sind sehr gelungen. Alfred Gottwald hat es sehr gut verstanden, Herrn Helberg darzustellen.

Nachlösekarte

Korrekturen zur **BAHN***Epoche* 17

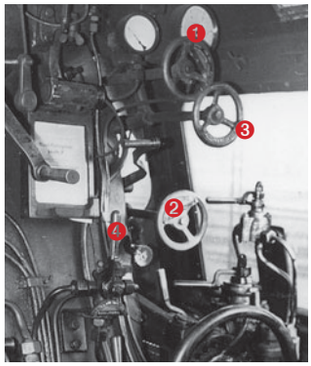
Mehrere Leser, allen voran der Autor des Titelbildes, machten uns aufmerksam: das Heimat-Bw der 144 187-2 war nicht München Ost, sondern Rosenheim.

Zum Winterfoto mit 18 479 schreibt Andreas Knipping aus Eichenau: „Seite 31 oben ist für mich das Bw München Hbf mit links einer bayerischen 92. Hinten unverkennbar die Friedenheimer Brücke." Und Paul Scheller sekundiert aus Bremen: „Der russische OO(t) steht dazu nicht im Widerspruch: Wegen ihrer Bodenklappen wurden diese Wagen gerne als Kohlenwagen in Bws weiter genutzt. Bekannt ist z.B., dass das Bw in München eine ganze Reihe dieser OO(t) als Bahnhofswagen in Gebrauch hatte." *RG*

Eine Bitte. Könnten Sie nicht auch die DR-Chefs der DDR porträtieren? Sie haben ja ihren Teil zum Funktionieren der DR nach dem 2. Weltkrieg beigetragen. Auch wenn sie Teil des Systems waren, sollten sie gewürdigt werden. Schließlich wurde Herr Dorpmüller ja auch umfassend dargestellt – und der war Funktionsträger in einem faschistischen Regime.

Dr. Rolf Bielau (Quedlinburg)

An der Führerstandsaufnahme der 44 197 auf Seite 57 der **BAHN***Epoche* 17 fiel mir auf, dass hier auf der rechten Kesselseite drei Handräder zu sehen sind. Somit handelte es sich um eine der seltenen 44er mit einer Riggenbach-Gegendruckbremse. Ich lege ein Foto vom Arbeitsplatz der 44 234 bei, die ich am 7.9.69 im Bw Mühldorf aufnahm. Mit dem oberen (❶) und unteren Handrad (❷) werden die Ausström-Drosselventile zwischen den Schieberkästen und Zylindern und den beiden Schalldämpfern betätigt. Das mittlere Handrad (❸) öffnet das Ventil zur Luftpumpe für die Druckluftbremse; es befindet sich also dort bei allen Einheits-Schlepptenderlokomotiven. Mit dem stehenden Handhebel (❹) verschließt der Lokführer mit einem druckluftbetätigten Kolben das Blasrohr, sodass kein Rauch oder Ruß vom Zylinder angesaugt wird. Auf der Heizerseite (hier nicht sichtbar) befindet sich links neben der Feuertür ein weiteres Handradventil zur Einspritzung des Heißwassers in die Zylinder, wo es verdampft und dabei der verdichteten Luft Wärme entzieht.



Bei meinen vielen Reisen, zu den Dampfloks namentlich in tropische Länder (siehe Ausgabe 14), wurde ich gelegentlich von Montezumas Rache erwischt. Dabei hätte ich mir doch eine Stuhlgangs-Gegendruckbremse gewünscht …

Uwe Bergmann (Hamburg)

Glückwunsch zum 5.Jahrestag und großes Kompliment an die Autoren und den Herausgeber der **BAHN***Epoche*. Ich habe alle 17 Hefte komplett gelesen und genossen, alle waren geprägt von bisher nicht gekannter Vielfalt zu historischen und aktuellen Themen rund um die Eisenbahn und zeichneten sich durch umfassende Recherchen und fesselnde Berichte über besondere persönliche Erlebnisse aus. Viele Artikel haben ein Prädikat verdient. Weiter so!

Ralf-Norbert Wolf (Berlin)

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

Elektrisch ins Gebirge

Die Güterzugloks
EG 538 bis EG 594 (E 90, E 91, E 95)

Die Personenzugloks
EP 202 bis EP 252 (E 30, E 42, E 50)

Die Versuchsloks
E 18 01, E 16 101, E 21

€ 39,95
Best-Nr. 581525

Vor über 100 Jahren begann man im damals preußischen Schlesien, eine Reihe von Bahnlinien zu elektrifizieren. Die gebirgigen Strecken stellten erhöhte Anforderungen an das Rollmaterial, sodass speziell für das schlesische Netz eigene Wechselstrom-Elloks bestellt wurden. Bei den Fahrzeugbeschreibungen in diesem neuen Standardwerk spannt sich der Bogen von den ersten Konstruktionen aus preußischer Zeit über die aus ihnen weiterentwickelten Bauarten bis zu den Schnellzug-Versuchslokomotiven mit Einzelradsatzantrieb der 1920er-Jahre.

Nach dem Zweiten Weltkrieg kehrten viele dieser Loks in die junge DDR zurück. Auf ihre Einsätze wird ebenso eingegangen wie auf jene Lokomotiven, die von Schlesien aus direkt nach Süddeutschland gelangten. Zahlreiche Skizzen, Detailzeichnungen und teils ungewohnte Perspektivansichten der Lokomotiven sind auch für den Modelleisenbahner von Interesse und bieten wertvolle Anregungen.

256 Seiten, Format 22,0 x 29,7 cm, Hardcover, mit über 300 Fotos und Zeichnungen

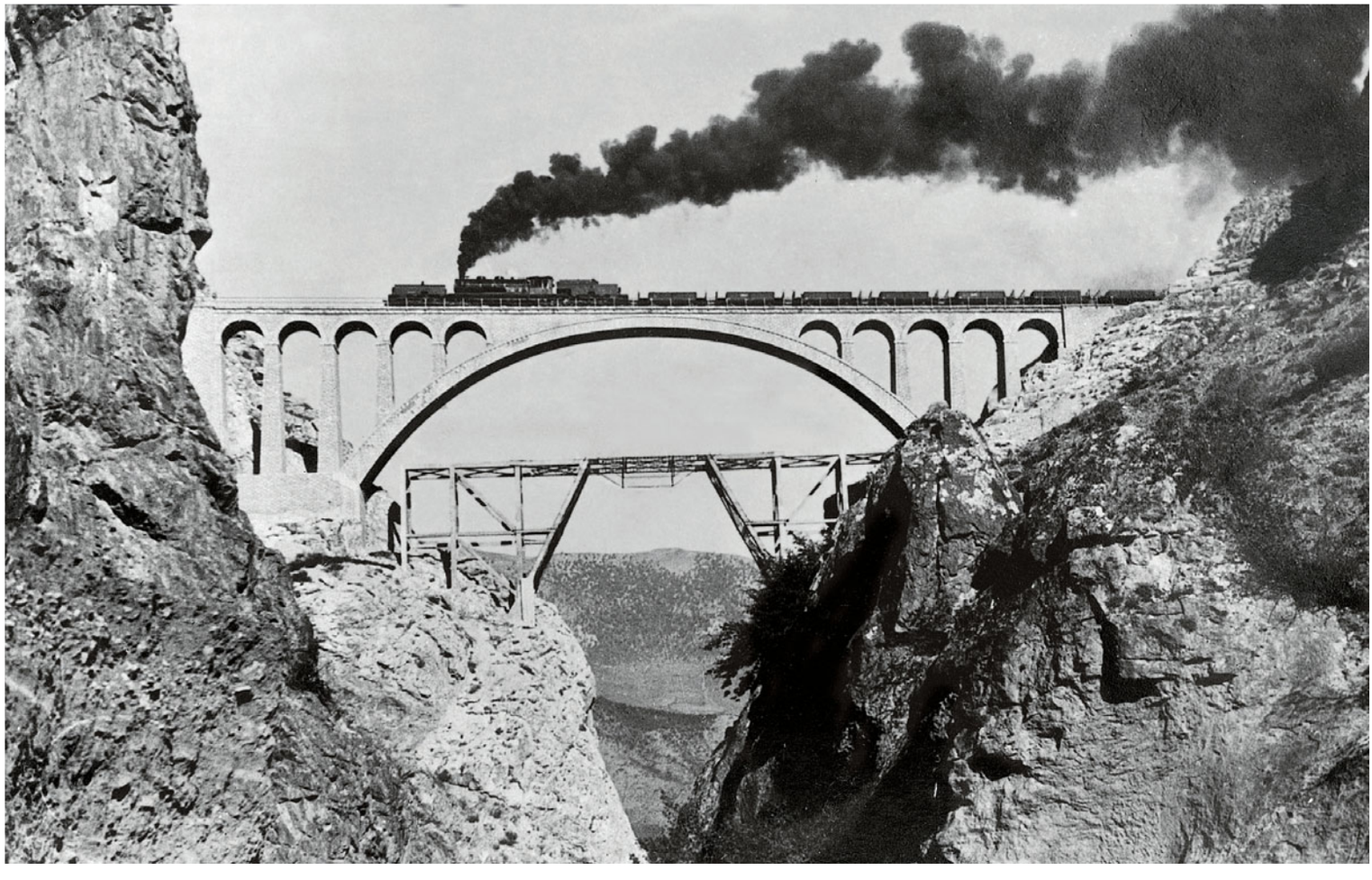
Elektrische Triebwagen in Mitteldeutschland
Von den Anfängen bis zur Baureihe 280
128 Seiten, 22,0 x 29,7 cm, Hardcovereinband, über 170 Fotos, Skizzen und Zeichnungen
Best.-Nr. 581405 | € 24,95

Die Ellok-Baureihen E 01 und E 71.1
Entwicklung, Einsatz und Verbleib der ES 9-19 und EG 511-537
192 Seiten, 22,0 x 29,7 cm, Hardcovereinband, über 180 Fotos und 64 Zeichnungen
Best.-Nr. 581419 | € 39,95

VGB [VERLAGSGRUPPE BAHN]

Erhältlich im Buch- und Fachhandel oder direkt bei:
VGB-Bestellservice · Am Fohlenhof 9a · 82256 Fürstenfeldbruck
Tel. 08141/534810 · Fax 08141/53481-100 · bestellung@vgbahn.de

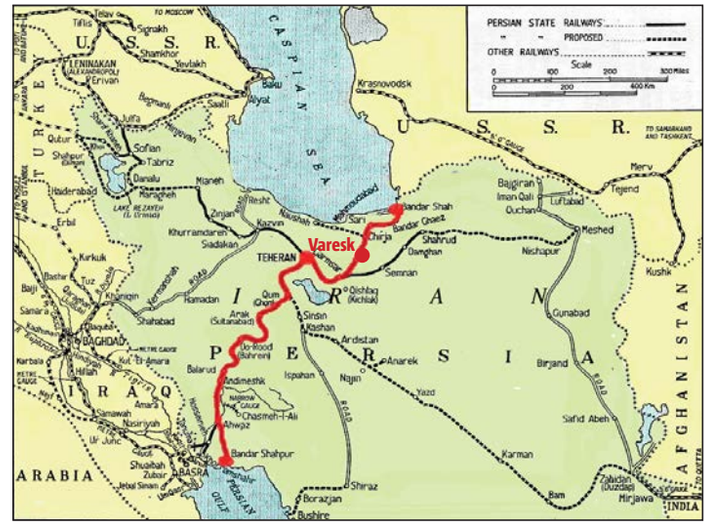
Viadukt von Varesk



Die Transiranische Eisenbahn! Wir meinen den Iran als radikalen Staat zu kennen, dabei war er lange Zeit Spielball der Weltmächte. Der Bau von Eisenbahnen wurde von Russland und Großbritannien, die sehr eigene Interessen verfolgten, lange Zeit gegeneinander und erfolgreich verhindert. Erst unter Reza Shah Pahlavi wurden Bahnprojekte als Priorität erkannt und mit einer zweckgebundenen Steuer u.a. auf Zucker finanziert.

Deutsche Ingenieure waren am Bau der 1392 km langen Bahn vom Persischen Golf zum Kaspischen Meer beteiligt, und so finden sich in der Erstausstattung der Bahn eine ganze Anzahl von deutschen Fahrzeugen und deutsch anmutenden Kunstbauten. Um die über 2000 Meter Höhenunterschied durch das Elburs-Gebirge zwischen dem Kaspischen Meer und Teheran zu überwinden, wurde die mit zahlreichen Brücken, Galerien und Tunneln gespickte Strecke auf dem Nordanstieg mittels Kehrschleifen künstlich verlängert, um die Steigung (28 Promille) in den Griff zu bekommen. Dennoch war die Strecke immer eine massive Herausforderung für die Lokomotiven. Die von Henschel, Esslingen und Krupp in den dreißiger Jahren gelieferten, ölgefeuerten 1'D-Maschinen konnten nur rund 300 Tonnen bei jeder Wetterlage sicher bewältigen, einzig die 16 von Henschel beschafften 1'E waren so leistungsfähig, dass sie über 400 Tonnen über die Bergstrecke schleppen konnten. Beyer-Peacock (Manchester) baute für diese Strecke vier 2'D1'+1'D2'-Garratts, die das Rückgrat des Güterverkehrs darstellten.

Nach vollständiger Inbetriebnahme im Jahre 1938 verkehrten täglich nur wenige Züge, bis sowjetische und britische Truppen



Die Transiranische Eisenbahn, vom Persischen Golf zum Kaspischen Meer reichend, hervorgehoben auf einer englischen Karte von 1946.

wie schon im Ersten Weltkrieg das Land 1941 abermals besetzten und die Transiranische Eisenbahn beim Transport von Kriegsgütern im Rahmen von Lend & Lease zu Höchstleistungen trieben. Das Leih- und Pachtgesetz ermöglichte es den USA, Staaten der

FOTO: FRANK PATRICK/SLG. ROBIN PATRICK, KARTE: SLG. SEILER

Anti-Hitler-Koalition, allen voran Großbritannien und die Sowjetunion, kriegswichtiges Material zu liefern. Schiffsladungen von britischen Stanier 8F (1'D h2) und amerikanischen S200-Lokomotiven (1'D1' h2) wurden von britischen Eisenbahnkompanien gelöscht und in Betrieb genommen. Das Gebiet des Nordabschnittes der Transiranischen Eisenbahn war von sowjetischen Truppen besetzt worden. Die Sowjets setzten vor allem die deutschen Lokomotiven ein. Die Garratts wurden von den Besatzungstruppen nicht betriebsfähig vorgefunden, aber wegen ihrer Leistungsfähigkeit alsbald im Ausbesserungswerk Teheran instand gesetzt. Auf dem Südabschnitt musste man sich in Hauptlastrichtung von null auf über 2200 Meter hocharbeiten, während auf dem Nordabschnitt „nur" noch rund 1300 Meter Höhenunterschied in Hauptlastrichtung gegen die Steigung zu bewältigen waren.

Es gibt kaum Fotografien von der Strecke zwischen Fertigstellung und Weltkrieg. Unter den britischen Besatzungstruppen waren aber auch einige Soldaten, die Lokomotiven und Strecken, teilweise zum Ärger der Offiziere, fotografierten. Im sowjetisch besetzten Nordabschnitt hingegen war Fotografieren komplett unerwünscht, jedoch konnten einige wenige britische Armeeangehörige die Strecke bereisen und weitab vom schwer bewachten Hafen auch Eisenbahnszenen im Bild festhalten. Das Fotoalbum von Frank Patrick, der damals in der „190 Railway Operating Company" diente, ist erhalten geblieben. Von der Straße aus zu sehen ist die kühne Brücke bei der Ortschaft Veresk. Für ihren Bau errichtete man eine Konstruktion unterhalb der Brücke. Auf Wunsch von Reza Shah stellte sich bei der Einweihung am 12. April 1936 der verantwortliche Ingenieur, der Österreicher Walter Inger (andere Quellen: Walter Aigner), zusammen mit seiner Familie unter die Brücke. Offensichtlich mit ruhigem Gewissen, denn über 80 Jahre später sind Brücke und Hilfskonstruktion noch immer vorhanden.

Frank Patrick wählte eine vor neugierigen Blicken gut geschützte Fotoposition südlich des Viadukts und abseits der Straße, um 1942 einen bergwärts Richtung Teheran qualmenden Zug, gezogen von einer der vier Garratts, auf dem 110 m hohen und 66 m langen Viadukt festzuhalten.

Dieselbe Szenerie von der Straßenseite aus gesehen, aufgenommen im Oktober 2015, zeigt zwei Diesellokomotiven, 60-930 und 40-169, ebenfalls auf dem Weg durch das Elburs-Gebirge in Richtung Teheran. Das vorgespannte Triebfahrzeug ist eine von GMD London (Kanada) gebaute Co'Co'-Lokomotive und 40-169 ist ein EMD-Lizenzbau aus einer Serie von 20 Maschinen, die Đuro Đaković aus Jugoslawien 1982 geliefert hat. *BERND SEILER*

FOTO: BERND SEILER