

11 Sommer 2014

www.bahnepoche.de

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

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

VCB  
[VERLAGSGRUPPE BAHN]

BAHN*Epoche*

# BAHN*Epoche*

Geschichte, Kultur und Fotografie der klassischen Eisenbahn

**Mit DVD!**



**Berlins Sehnsuchtsort**

## Anhalter Bahnhof

**Abschied  
von der 103**

Das Ende der legendären  
DB-Intercitylok

**Laufzeit  
62 Minuten**

Plus Filmausschnitte  
von RioGrande-Videos

INFO-  
Programm  
gemäß  
§ 14  
JuSchG



Schön, schnell und stark  
**Baureihe 103: Ikone der Bundesbahn!**



Letzte pr. G7<sup>1</sup> in Westdeutschland  
**Hüttenwerke Oberhausen**



# Mit der Rügensch BäderBahn über die Insel



## NEU

- **Kleinbahn-Geschichte:**  
Auf Spurensuche – Die stillgelegten Bahnen
- **Rügensch BäderBahn:**  
Schmalspurig von Lauterbach nach Göhren
- **Das Tor zum Norden:**  
Saßnitz – Fährhafen mit aufregender Geschichte
- **Ostsee-Perlen:**  
Binz und Sellin – Badeorte mit Tradition

84 Seiten im Großformat 225 mm x 300 mm,  
Klebebindung, über 200 Abbildungen

Best.-Nr. 941401

€ 10,-



Liebe Leser!

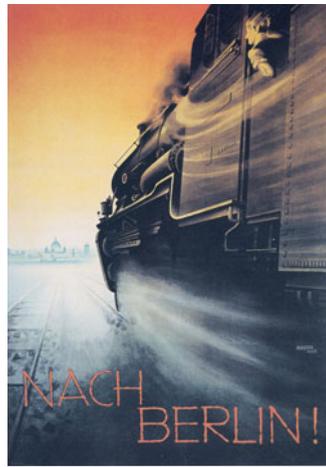
Sechs Monate bevor am 15. Juni 1880 das Antlitz des in den Himmel wölbenden Anhalter Bahnhofs den neuen Stolz Berlins symbolisierte, lief der Benzinmotor zum ersten Mal. Doch von Carl Benz aus dem fernen Karlsruhe, Sohn eines Lokomotivführers der Badischen Staatsbahn, nahm die Hauptstadt erst als Automobil-Pionier Ende des Jahrzehnts Notiz. Die allgegenwärtige Dampfkraft war es, die das Industriezeitalter mit jedem Kolbenhub antrieb und sich mit prachtvollen Bahnhofsbauten eigene Wahrzeichen schuf.

Als Eisenbahn-Tor zum Süden – mit Reiselust anfeuernden Verbindungen nach Prag, Wien oder Budapest und wie zarter Schmelz die Sinne beflügelnden Orten wie Cannes, Lugano und Ventimiglia – machten die Berliner ihren Anhalter als bald zu einem Sehnsuchtsort. Auch umgekehrt war es der Anhalter, in dessen riesiger Halle die von Berlin Angezogenen ausgestiegen sind, tief durchatmeten und sich mittenmang ins Jewühl stürzten.

Berlins Attraktivität kommt wunderbar zur Geltung auf dem prämierten Plakat des Grafikers Fritz Rosen von 1926. Es zeigt einen jungen Mann, der im Fahrtwind auf einer preußischen Schnellzuglok (S10<sup>1</sup>) der unter orangem Firmament am dunstigen Horizont ausgebreiteten Skyline Berlins entgegenstürmt. Unser Titelthemen-Bahnhof (ab Seite 14) bot sich fürs Repräsentative an, etwa bei Staatsbesuchen, und stand eben auch im Dienst wohlkalkulierter Propaganda: für Deutschland und den Größenwahn seiner Nationalsozialisten, die vor 75 Jahren angefangen haben, dem Rest der Welt den Krieg zu erklären. Da Hitler nur einen Katzensprung vom Anhalter entfernt wütete, schlug sein apokalyptischer Wahn auch mit finaler Wucht hierher zurück. Zuvor macht Autor Michael Bermeitinger einen Schnitt. Dieser berühmte Bahnhof bietet so viel Stoff, dass wir seine Entwicklung vom Trümmerhaufen zum Mythos in der kommenden Ausgabe thematisieren werden.

Es gibt, neben Bahnhöfen, ebenso Lokomotiven, die aus einer anderen Epoche, einer untergegangenen Zeit zu uns herübertagen – so tief sind die Spuren, die sie hinterlassen haben: Die Rede ist von der Schlüssellokomotive für den InterCity-Verkehr. Bezogen auf Technik, Ästhetik oder sozialen Gebrauch – unvergessen der IC-Slogan „Jede Stunde. Jede Klasse“ – trieb sie die Deutsche Bundesbahn und die Bundesbürger über zweieinhalb Jahrzehnte unermüdlich voran. Grund genug, die Baureihe 103 (ab Seite 52) aus verschiedenen Blickwinkeln zu beleuchten: Während sich Autor Joachim Seyferth ihrer Wirkung als Symbol und Werbeträger nähert, beschreibt Konrad Koschinski die betriebliche Seite der 103 als rastloser Spitzenreiterin. Zwei Interviews mit Insidern – Dipl.-Ing. Eberhard Happe, dem ehemaligen Dezernenten für Zugförderung der Bundesbahndirektion Hamburg und mit Triebfahrzeugführer Franz Herzener – runden das Bild in maschinen- wie arbeitsplatztechnischer Hinsicht ab.

An Rudolf Rindelhardt hatte ich Mitte/Ende der achtziger Jahre mehrmals Gelegenheit zu beobachten, wie gewandt, freundlich und kompetent er auf jedwede Frage des interessierten Publikums bei Sonderfahrten im Westen einging. Kaum jemand, dachte ich mir in diesen Situationen, vermochte die DR und damit die DDR diplomatisch sympathischer zu vertreten. Er, der uns an seinem Erfahrungsschatz seit Anbeginn der **BAHNEpoche** teilhaben ließ, zieht nun mit einem Beitrag über seinen Dienstherrn Max Baumberg altersbedingt den Regler etwas ein. Indessen findet unsere



**Immer eine Zeitreise wert – mit dem Anhalter Bahnhof als Ziel und Titelthema ...**



**Fritz Wolff und Hendrik Bloem prägen künftig die Rubrik „Arbeitswelt“**

ja nur noch um Inseln handeln, im Windschatten des Controlling gelegen, wo eine Identität der Vielfalt sympathisch verteidigt wird. Das polnische Wolsztyn (Wollstein) ist so ein letzter Ort, den wir Ihnen ab Seite 84 vorstellen. Hier, anderthalb Stunden östlich von Frankfurt/Oder, gibt es ein kleines museales Bahnbetriebswerk, von dem jeden Tag eine Dampflokomotive frühmorgens ausrückt, um zwei Personenzugpaare auf der Strecke ins 46 Kilometer entfernte Leszno (Lissa) zu bespannen. Es klingt zwar gestelzt, sollte aber der Präzision willen so genannt werden: Es handelt es sich um die letzte Bespannung öffentlicher Züge des Personenverkehrs mit der Dampftraktion auf Normalspurgeleisen – weltweit. Das hat sich bislang lediglich in Fachkreisen herumgesprochen, denn alle Welt huldigt dem benzingeheizten Automobil. Und so kommen manche Dampflokkfreunde aus der Ferne, meist aus Deutschland und Großbritannien, um hier ihr Glück zu finden: ob fotografisch, filmematisch, auf der Lok mitwirkend oder einfach nur in sich aufnehmend – wohl wissend, dass unsere hart durchökonomisierte Zeit Träume braucht. Hier materialisieren sie sich. Das Ganze, und jetzt kommt der Knackpunkt, endete jedoch zu Beginn des 2. Quartals 2014.

Die öffentliche Hand und ein börsennotiertes Bahnunternehmen haben bis dato kein Einvernehmen darüber erzielen können, in welcher Form und nach welchem finanziellen Schlüssel der Betrieb fortgeführt werden kann. Doch die Verhandlungen gehen weiter, nicht zuletzt getragen von in- und ausländischen Protesten.

Unterm Strich geht es darum, ob in einer Wertegemeinschaft nur der Barcode zählt oder Platz bleibt für Milieus mit individuellen Profilen. Am 23. Mai legt PKP-Cargo einen Businessplan vor – zwei Tage vor der Europawahl, für die der an den Verhandlungen beteiligte Vizemarschall der Woiwodschaft kandidiert. Er möchte gerne mit einem Erfolg für Wolsztyn nach Brüssel, hat sich aber dafür entschieden, das Thema aus dem Wahlkampf herauszuhalten. Jedenfalls gehe ich für solche europäischen Volksvertreter gerne wählen, zwei Tage vor Drucklegung dieser Ausgabe, deren Lektüre Ihnen angenehme Sommerstunden bereiten möge.

Herzlich Ihr

Robin Egan



38



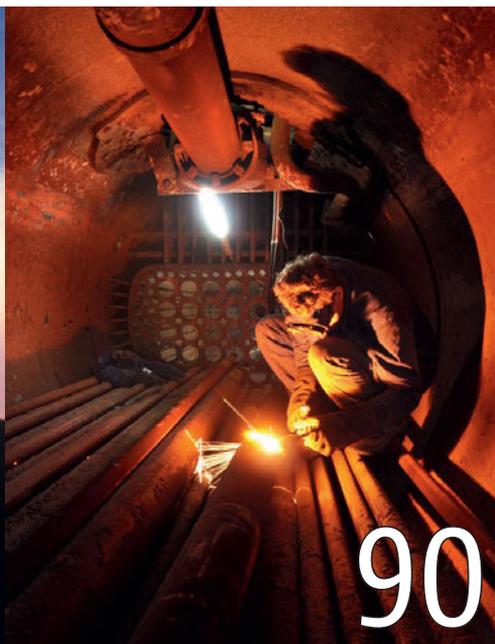
46

- 28 STREIFLICHT  
Vom Anhalter wieder in den Krieg
- 30 Vor 70 Jahren  
**Bomben auf Hamburg-Wilhelmsburg**
- 38 **Guter Hoffnung bis zuletzt**  
Die preußische G7 im Werkverkehr der Gutehoffnungshütte Oberhausen

- 45 KINO  
Hans Moser als Bahnhofsvorsteher
- 46 PORTRÄT  
**Max Baumberg**  
Letzte große und exponierte Gestalt der deutschen Dampfloek-Entwicklung
- 49 Herr Baumberg und seine Hallenser Dampfloekpersonale



84



90

- 84 DAMPFEISENBAHN  
**Das Wunder von Wolsztyn ?**
- 90 FASZINATION DAMPF  
**Projekt Wiederbelebung der Lok 01 1104**

- 96 SALONWAGEN  
Empfehlungen aus der Medienwelt
- 97 NEULICH ...  
... wurde eine Kellnerin Zeugin meiner Zwangsneurose
- 98 IMPRESSUM  
FOTOVERMERKE  
VORSCHAU



# Bahn-Kiosk

Ihre neue mobile Bibliothek

**Klassiker und Raritäten in Ihrem digitalen Antiquariat**

- Intuitiv und einfach zu bedienen
- Erst stöbern, dann lesen
- Online-Ausgaben deutlich günstiger



**Rarität von 1993:  
Bayern-Report, Teil 1  
nur € 6,99**

## iPad-mini-Gewinnspiel

Mitmachen und gewinnen!  
Wir feiern den 10.000sten Leser in unserer mobilen Bibliothek! Dazu verlosen wir einen praktischen Begleiter: ein Apple iPad-mini.

Die Teilnahmebedingungen finden Sie unter „iPad-mini-Gewinnspiel“ im Bahnkiosk. Wir wünschen Ihnen viel Glück!



Ob längst vergriffene Raritäten oder aktuelle Neuheiten – genießen Sie jetzt grenzenloses Lesevergnügen. Über 2.200 Monatsausgaben, Sonderhefte, Bücher und Testberichte verfügbar! Gratis im AppStore für iPad und iPhone und im Google play-store für Tablets und Smartphones (Android).



**Kompetenz aus Leidenschaft.**  
Magazine, Bücher, DVDs, Kalender



BAHNEpoche-Titel 01 bis 10

Danke auch für die Reise zurück in meine Erinnerungen an Sangerhausen – Blankenheim im letzten Heft. Dort habe ich im Oktober 1980 und im Juni 1981 einige schöne Stunden mit meinem Vater verbracht und auf die nächste aufsteigende Dampfwolke aus Richtung der aufgeschütteten Pyramide gewartet. Auf dem anhängenden Bild kann man noch so eben hinter dem Stellwerk meinen Vater rennen sehen. Der Zug fuhr in Blankenheim an. Ich bin auf meiner Seite nach jeder Aufnahme auch erst mal 20 Meter weiter zurückgelaufen, damit noch ein Bild möglich war. Für uns eine unvergessliche Anfahrt. 44 at its best!

MICHAEL HUBRICH (GELSENKIRCHEN)



Die neue BahnEpoche hat mich erreicht – hochinteressant zu lesen!

NORBERT TEMPEL (CASTROP-RAUXEL)

Leserbriefe und Kommentare zur BAHNEpoche

Ihnen allen Gratulation zu dieser ja immer noch neuen Zeitschrift in der scheinbar unübersichtlichen Vielfalt an den Bahnhofskiosken. Jede Nummer ist wieder eine Überraschung und fesselt schon auf dem Weg nach Hause oder zur Arbeit.

Neben den vielen interessanten Beiträgen stellt sich mir in der letzten Ausgabe Nr. 10/Frühjahr 2014 jedoch eine Frage im Beitrag von Alfred Gottwaldt „Günther Wiens“. In der Schilderung dieses scheinbar nicht untypischen deutschen Werdeganges Mitte des letzten Jahrhunderts schreibt Alfred Gottwaldt auf Seite 17:

„... Ende 1946 von der Reichsbahn entlassen. Hätten ihn die Polen/Tschechen geschnappt, wäre ihm der Strick sicher gewesen. Wiens stand im 45. Lebensjahr. Er hatte die zweite Hälfte seines Berufslebens noch vor sich. Nacheinander wurde ihm ab 1947 ein Werk-

Habe mich gefreut, diese schöne englisch-deutsche Geschichte von Herrn Peter Norman Townend zu lesen. Mir selbst begegnete am 8. September 1962 bei Hitchin eine der famosen A4; und zwar von Kings Cross, als Mr. Townend dort Chef gewesen war.



MARTIN KRÜGER (ESSEN)

stättendezernat in Essen übertragen...“.

Hier klafft aus meiner Sicht eine Informationslücke: WER stellte denn diesen Herrn Wiens in den – wohlgermerkt – Staatsdienst wieder ein? Hier scheint mir ebenfalls eine nicht unübliche Handelsweise jener Zeit vorzuliegen, die sicher auch einen ganzen Beitrag wert wäre (wüsste man Hintergründe, Namen). Vielleicht setzt Alfred Gottwaldt hier fort? Beste Grüße und: weiter so!

PETER BÄUCHLE (FRANKFURT AM MAIN)

Als Abonnent lese ich jede Ausgabe Ihrer Zeitschrift mit großem Interesse. Sie verstehen es hervorragend, Bahngeschichte lebendig werden zu lassen. Selbst Artikel, deren Überschrift meine Neugier zunächst weniger weckt, erweisen sich bei der Lektüre stets als spannend und informativ.

STEPHAN GÖRLITZ (BERLIN)

Ich bin ein sehr zufriedener Leser Ihrer Zeitschrift. Ausgerechnet Herr Knipping, der es sich ja gerne angelegen sein

lässt, seine Leserinnen und Leser historisch zu belehren, sei diesmal selbst belehrt. Das auf S. 65 gezeigte Foto zum Thema „Der Kanzler und sein Schatten“ zeigt mitnichten den Bahnhof Holzminden. Wie jede Streckenkarte ausweist und wie ich aus regelmäßigem eigenem Erleben weiß, ist der Bf. Holzminden nicht unter Fahrdrat und war es nie.

PROF. DR. RÜDIGER KUNOW (POTSDAM)

Anm. des Hrsg.: Herr Kunow und andere Leser, die uns darauf aufmerksam machten, haben recht. Anhand der Datierung (8. April 1974) schloss ich auf einen Auftritt Brandts in Holzminden. Unterdessen wurde uns mitgeteilt, dass die Aufnahme in Göttingen entstand.

Großes Kompliment für Ihre Zeitschrift. Sie ist für mich die wahre Wellnessoase wenn ich mich in die Zeit der richtigen Eisenbahn zurückversetze.

RÖDERICH SIGLER (KIRCHBERG A.D. MURR)

In seiner Rubrik „Neulich...“ (BAHNEpoche 10, S. 97) erzählte Christian Eilers, dass beim Abbau des 01<sup>0</sup>-Triebwerks im Bahnhof Hamburg-Altona ein Geldautomat geborgen wurde. In ihm steckten noch die Münzen, womit das Triebwerk mittels Kettenantrieb in Bewegung gesetzt werden konnte.

Nach der Geldwäsche

Unseren Lesern, die diese Nachricht verpasst haben, für einen Aprilscherz hielten oder gedeutig um Auflösung harrten... sei die Höhe des im Geldautomaten in Hamburg-Altona befindlichen DM-Betrages nicht vorenthal-

ten: Die Schätzungen von 14 meiner Arbeitskollegen nach Gewicht und Durchmischung der Münzen lagen dabei zwischen 25 und 150 DM. Tatsächlich waren es dann 111,94 DM, somit 57,23 €. Diesen Einnahmeverlust wird die DB wohl verschmerzen können.

CHRISTIAN EILERS (HAMBURG)





Bericht und Interviews zu „Sangerhausen – Blankenheim und die ölgefeuerten 44er“ von Robin Garn in **BAHN**Epoche 10 (Seite 66 – 77):

## Mal nebenbei von Sangerhausen

Die Dampfloks der schweren Güterzüge bestimmten jahrzehntelang die Geräusche über der Stadt und die Mengen des rußigen Qualms über den Gleisen, für die jeder Bewohner, der nahe am Bahndamm wohnte, sich einen flotten Westwind erhoffte, damit die Wäsche auf der Leine nicht so viel schwarze Punkte abkriegt, ließen manche Hausfrau aufstöhnen. Die Dampfloks erzeugten keine jubelnden Töne dort auf dem weiten Areal des Bahngeländes, es waren keine aufreizenden Oktavsprünge, die sie abgaben. Die Lokomotiven donnerten eher unduldsam, fordernd. Es waren tiefe, laststrotzende Bassgeräusche. Wenn die Kraft aus den heißen Dampfzylindern der Lokomotiven Stoß für Stoß in das Gestänge getrieben wurde, um den Blankenheimer Berg zu überwinden, übersetzten meine Eltern einst für uns Kinder das dröhnend eiserne Metrum auf den langen Gleisen in die Verszeilen: „Ich schaff es noch, ich schaff es noch, ich schaff es noch.“

Ich hatte freien Blick auf die Bahngleise, wenn ich die Gardine beiseiteschob und mich auf die Fußbank stellte. Dann gab ich den Kindervers wieder zurück an die stampfenden Kolben und rotierenden Räder der Lokomotiven. Den Menschen der Stadt ging der Rhythmus aus den Dampfloks in Fleisch und Blut über. Der Rhythmus wurde so vertraut, dass sie aufhorchten, wenn er ausblieb. Vielleicht verspürten sie wie ich damals, wenn ich aus dem Fenster auf die Loks schaute, und das Keuchen und Fauchen der Loks aus der Ferne näher und näher kommen hörte, eine seltsame Befriedigung. Der Rhythmus kündete von zuverlässiger täglicher Arbeit und sein grober Klang legte sich über die Stadt, verschmolz mit dem Hämmern der großen Maschinen in den Fabriken, mit den Rotoren in den mechanischen Werken und vielleicht hörte man davon sogar etwas unter der Erde zwischen den wenigen Worten der Kumpels des Thomas-Münzer-Schachtes im Licht ihrer Grubenlampen.

Der Text ist meinem Buch „Am Röhrgaben“, ISBN 978-3-86237-635-3 entlehnt. ULRICH TROLLE (BERLIN)

Essay „Schätze oder Schrott? Erinnerung an die Zukunft unserer Werke“ von Joachim Seyferth in **BAHN**Epoche 09 und 10:

## Replik auf „Schätze oder Schrott?“

Herr Seyferth hat in seiner umfangreichen Analyse der Erhaltenswürdigkeit unserer Schätze klar Position bezogen. Dabei kann er natürlich nur seine persönliche Meinung vertreten. Als Vertreter der „Systematischen Bewahrer“ möchte ich gern in einigen Punkten eine zweite Meinung beisteuern.

Die objektive Beurteilung der eigenen Sammlung auf ihren historischen und technischen Wert dürfte den meisten Eisenbahnfreunden schwerfallen. Nach der Lektüre von BahnEpoche 09 hatten die meisten Sammler vermeintlich nur noch wenige Schätze in ihren Sammlungen. Fehlte fast nur der Aufruf, lieber gleich alles zu vernichten. Was nützt da am Ende die Tabelle mit den Haltbarkeiten der Materialien, wenn die Sammler ihre als „Schrott“ entlarvten Sammlungsstücke aus Pflichtgefühl der nächsten Generation gegenüber schon einmal entsorgt haben?

Natürlich tue ich Herrn Seyferth damit unrecht. Man muss jedoch berücksichtigen, dass das Sammlungsgut deutlich an Attraktivität einbüßt, wenn es erst einmal erworben und dann eingelagert wurde. Der Wert einer Sammlung wird vom Besitzer auf Grundlage der Mühen und Entbehrenungen festgelegt, die er zu dessen Erlangung auf sich nehmen musste. Die – nicht in allen Fällen gerechtfertigte – Annahme jedes Sammlers, dass er echte Wertgegenstände gehortet hat, hilft dabei, diese zu bewahren. Wenn ein Sammler oder auch dessen Erben vom Wert der Sammlung überzeugt sind, wird zumindest nichts einfach weggeworfen.

Die Liste der aus heutiger Sicht bedeutenden Sammlungen, die aus mangelnder Wertschätzung entsorgt wurden, ist sehr lang. Habgierige Erben und Ebay retten dabei mehr, als kritische Worte über Schrott und Schätze nützen.

Wer gesammelt hat und sich über die Erhaltenswürdigkeit im Unklaren ist, sollte seine Schätze lieber irgendeiner passenden Institution anbieten als selbst die Entscheidung zur Vernichtung zu treffen. Überlassen Sie die Bewertung ruhig den Experten.

Wenn ein Archiv tatsächlich etwas als nichtaufhebenswert erklärt, dann geschieht dies aus langer Erfahrung – und die Wahrscheinlichkeit, dass etwas Einzigartiges verloren geht, ist sehr gering. Und auch der „Schrott“ landet dann nicht gleich im Müll, sondern auf dem nächsten Sammlermarkt oder bei Ebay.

Sammlungen oder Einzelobjekte einzuschätzen geht recht schnell und ist trotz der „1000 Kleincontainer“ für die wenigen infrage kommenden Institutionen schaffbar. Rechnen Sie aber zumindest damit, dass sich ein Archiv eventuell auch aus Platzgründen nur die Rosinen herauspicken kann. Archive übernehmen nur das, was sie auch langfristig erhalten können.

Die von Herrn Seyferth mehrfach gesäten diffusen Ängste vor Dieben und Schurken im Digitalen-Milieu sind aus meiner Sicht unbegründet und ebenfalls wenig hilfreich. Die Bewahrung der Originale ist wichtig; wie auch Herr Seyferth feststellt, ist deren Lebensdauer jedoch beschränkt. Das Problem dabei ist, dass die Originale nur einmal existieren und deshalb bei Abnutzung oder sogar Verlust unwiederbringlich sind. Hier sind digitale Kopien im Vorteil.

Die Benutzung und Vervielfältigung digitaler Daten ist absolut verlustlos. Das ist auch der Grund, weshalb die geringe Lebensdauer der Datenträger bedeutungslos ist. Die Daten müssen nur rechtzeitig auf neue Datenträger kopiert werden, was ohne großen Aufwand möglich ist.

Wer nun glaubt, die NSA oder „die Chinesen“ würde sich für unseren kultivierten Unsinn interessieren, leidet an einer gehörigen Portion Selbstüberschätzung. Und was spricht eigentlich dagegen, die eigene Sammlung zusätzlich „andernorts“ zu sichern? Man kann die Zugriffsmöglichkeiten dabei doch so gestalten, wie man es möchte.

Eine digitale Kopie seiner Negative, hinterlegt bei seinem Freund Hermann Maey, hätte Werner Hubert vielleicht das Leben gerettet. Der Gedanke des Sicherns durch (Ver-)Teilen war unter den Mitarbeitern des Deutschen-Lokomotivbild-Archivs bereits in den dreißiger Jahren gelebte Realität. Den Verlust seiner Sammlung im Dresdener Bombensturm hat Hubert dennoch nicht verkraftet. Daher bin ich überzeugt, dass im Digitalen mehr Chancen als Risiken liegen.

PETER LINDEMANN (HAMBURG)

# Badesee & Bimmelbahn

**W**enn der Winter, der kein Winter war, einem Sommer vorangeht, der seinen Namen verdient, dann wird ja alles gut. Wir sonnenentwöhnten Hamburger sind bekanntlich hart im Nehmen und bevölkern Straßencafés auch bei Windstärke vier, 18 Grad und leichtem Nieselregen – aber ein Juli, ein August ohne Kurztrips an die Nord- und Ostsee, ohne mit der Liebsten im Strandkorb lungern über Kinder- und Möwengekreische hinwegzudösen, ohne Sand zwischen den Zehen, so ein sogenannter Sommer geht gar nicht. Dann, Lokalpatrioten sagen nur dann, denkt man hier oben, wie gut es unsere Mitbürger und Nachbarn doch im Süden haben müssen.

„Die Idee zu diesem Bild hatte ich schon länger“, meint Tom Leitner aus Österreich und fügt schmunzelnd hinzu: „Auf der Heimreise von einem Kroatienurlaub musste ich dann mit meiner Familie kurzerhand einen Zwischenstopp an diesem Badesee einlegen.“

Es ist der künstlich angelegte Badesee namens Ratz in Kirschentheur bei Ferlach (Kärnten). Die Kleinstadt liegt am Nordrand der Karawanken nahe der Grenze zu Slowenien und ist weithin bekannt als Herstellungsort für Jagdwaffen. Mit der Kamera auf der Jagd nach Dampflokotiven verewigt Leitner am 29. Juli 2013, wie einige Gäste des Badesees Ratz, allen voran die blondierte Dame im Vordergrund, interessiert die Vorbeifahrt eines Bimmelzuges am anderen Ufer beobachten.

Schnaffelnd qualmt die 88.103 mit ihren vier Plattformwägelchen durch die Wiesen am Fuße des Ostrouza. Der Nassdampf-B-Kuppler ist mit 33 Tonnen ein wahres Fliegengewicht unter den Lokomotiven, leistet 250 PS und kommt auf 40 Stundenkilometer. Das Kleinchen entstand 1941 in den zur Wiener Lokomotivfabrik gehörenden Rax-Werken als Kriegsdampflok Nummer 8 für die Industrie. Unter der wirtschaftlichen Kommandostruktur des Krieges war die schnelle, kostengünstige Produktion auf große Stückzahlen ausgerichtet. Von der KDL 8 wurden allerdings nur sieben Exemplare geliefert – quasi Einzelanfertigungen. Diese hier gelangte als Lok 03 zu den Schoeller-Bleckmann Stahlwerken in Ternitz. 1987 nahm sich ihrer die Österreichische Gesellschaft für Eisenbahngeschichte (ÖGEG) an.

In den Sommermonaten fährt der Verein NBiK (Nostalgiebahnen in Kärnten) die Rosentaler Dampfzüge und macht sie zu einem Nostalgieerlebnis. Im Prospekt liest sich das wie folgt: „Ihre Zeitreise beginnt am Bahnhof Weizelsdorf. Sie lassen die Gegenwart hinter sich und betreten das Gelände. Sie begeben sich zum Bahnsteig und nehmen in einem unserer Personenwagen Platz. Ein Pfiff ertönt und langsam setzt sich der Zug in Bewegung. Sie öffnen das Fenster – Klimaanlage haben wir nicht! Hmm, so gut riecht nur eine Dampflok! In Ferlach heißt es umsteigen, entweder in unsere neue Histotram oder in einen unserer Oldtimerbusse. Ziel der kurzen Fahrt ist das *Historama*, Österreichs zweitgrößtes Verkehrsmuseum, in welchem viele interessante Exponate auf Sie warten.“

Die Benutzung des Badesees ist gratis. *ROBIN GARN*







# Warmbad, hier Warmbad!

**A**bfahren!“, kommt es von der linken Seite. „Ja, abfahren!“ „Ffftscha“ macht der Druckausgleicher und der erste Auspuffschlag verlässt noch verhalten den Schornstein des „Rollwagens“.

Wir verlassen Karl-Marx-Stadt Hauptbahnhof um 13 Uhr 25 am 15. Juni 1962, einem strahlend-sonnigen Freitag. Gewinnen nun rasch an Fahrt. Deutlich lässt unser Annaberger Zugpferd 38 287 (gebaut 1920, als Karl-Marx-Stadt noch Chemnitz hieß und eine Lokomotivfabrik besaß) seine Aussprache hören, um den Personenzug 1412 zu beschleunigen. Dessen Lauf folgt

zunächst der Dresdener Hauptbahn. Doch hinter Flöha fädelt er aus und strebt den grünen Höhenzügen des mittleren Erzgebirges zu.

P 1412 von Karl-Marx-Stadt Hauptbahnhof nach Bärenstein besteht aus einem Packwagen und vier älteren Abteilwagen, in Sachsen auch „Klassen“ genannt. Keiner ähnelt dem anderen. Aus jedem Dorf ein Hund. Diese Garnitur poliert die Schienen der 1866 eröffneten Chemnitz – Annaberger Staatseisenbahn. Sie verlaufen durch ein zunehmend enger werdendes, von Wald und Felspartien gesäumtes, windungsreiches, mal ins Licht getauchtes,

mal kühlen Schatten atmendes Flusstal – das der Zschopau.

In Zschopau selbst, dem fünften Halt seit Flöha, arbeiten 3000 Bürger im VEB Motorradwerk. Im Werk beginnt die Produktion der MZ 125/150 mit Blechpressrahmen, der zu fertigen einfacher sein wird als der bisherige Rohrrahmen. Mit den später abgeleiteten Baureihen wird daraus das mit rund 900.000 Maschinen meistgebaute deutsche Motorrad.

„Abfahren!“ Wilischthal und Scharfenstein folgen. Hier ist die Steigung Richtung Annaberg-Buchholz noch recht gering und mit knapp 200 Tonnen am Zughaken die