

BAHN*Epoche*

# BAHN*Epoche*

Geschichte, Kultur und Fotografie der klassischen Eisenbahn

**Exklusiv-DVD!**



Vor 80 Jahren am Start

## Mythos „Fliegende Züge“

„Fliegende Züge“  
Ein Film vom Bau  
der Schnelltriebwagen

Laufzeit  
21 Minuten

Plus Filmausschnitte  
von RioGrande-Videos

INFO-  
Programm  
gemäß  
§ 14  
JuSchG



Großenbrode Kai – Gedser (1951 – 1963)



Walter Hollnagels Fotos 1945

**Gelungenes Provisorium Reichsbahn im Untergang**



# High-Tech aus Deutschland

## KRAUSS-MAFFEI-LOKS BEI SOUTHERN PACIFIC UND RIO GRANDE



941201 Nr. 14  
€ 10,-



941101 Nr. 13  
€ 15,-



941001 Nr. 12  
€ 15,-



940901 Nr. 11  
€ 6,90



940710 Nr. 10  
€ 15,-



910405 Nr. 5  
€ 9,80



940709 Nr. 9  
€ 6,50



910404 Nr. 4  
€ 9,80



910303 Nr. 3  
€ 9,80



910202 Nr. 2  
€ 9,80



910101 Nr. 1  
€ 9,80



Nr. 15 94 12 02

**NEU**  
**€ 10,-**  
**mit DVD**

Das neue Sonderheft der MEB-Redaktion beleuchtet ein besonderes und fast vergessenes Kapitel der deutsch-amerikanischen Wirtschaftsbeziehungen. In den 1950er-Jahren war die amerikanische Lokomotiv-industrie nicht in der Lage oder nicht bereit, starke Diesellokomotiven für den Einsatz in den Rocky Mountains und an der Pazifikküste zu bauen. Unter dem Motto „zuerst der Volkswagen, dann Lokomotiven“ bestellten daraufhin die berühmten amerikanischen Bahngesellschaften Rio Grande und Southern Pacific bei der bekannten deutschen Lokfabrik Krauss-Maffei zwei Serien von Diesellokomotiven mit einer Leistung von 4000 PS.

Es waren für diese Zeit echte Hightech-Produkte, die den amerikanischen Loktypen hinsichtlich der Effizienz weit überlegen waren. Allerdings war der Wartungsaufwand relativ hoch, sodass der geringere Energieverbrauch wegen des sehr niedrigen Dieselpreises in den USA keine große Rolle spielte. Außerdem weckten diese Hightech-Produkte aus Deutschland die amerikanische Lokindustrie auf, die dann sehr schnell ebenso leistungsfähige Lokomotiven entwickelte. Daher wurden die „Krauts“, wie die deutschen Loks in USA sehr schnell genannt wurden, nach einigen Jahren wieder verschrottet.

Die MEB-Redaktion dokumentiert die Geschichte dieser außergewöhnlichen Lokomotiven mit seltenen Dokumenten und einzigartigen Bildern, vor allem vom Bau und von den Probefahrten in Deutschland, aber auch von den vielfältigen Einsätzen in den USA. Ein weiterer Schwerpunkt in der Sonderausgabe sind exzellente Modellbahnen in allen Spurweiten.

Passend zum Heftthema enthält diese Spezial-Ausgabe als Gratis-Beilage eine Video-DVD mit dem 55-Minuten-Film „Mit dem Challenger durch die Rocky Mountains“, der die größte betriebsfähige Dampflokomotive der Welt unter Volldampf zeigt.

**84 Seiten, Format 22,5 x 29,5 cm, über 150 Abbildungen, Klebebindung**



**Lassen Sie sich inspirieren! Eine Leseprobe gibt es in unserem Internetshop auf [www.vgbbahn.de](http://www.vgbbahn.de) und in unserem Bahn-Kiosk.**

Brandaktuell in unserem **Bahn-Kiosk** im AppStore für iPhone und iPad! Ab sofort sind die aktuellen Monats- und Sonderausgaben abrufbar.

# Liebe Leser!

Im zurückliegenden Jahr, das ergab eine Studie der Universität Duisburg-Essen, verfügte jeder zugelassene PKW in Deutschland im Durchschnitt über 137 PS. Demnach genügte vor 80 Jahren die Motorleistung von sechs Neuwagen oder eines Porsche 911 Carrera 4S und eines Audi A8 4.0 TFSI – was eben täglich auf dem Weg in die City an Ihnen und mir sonor vorbeiblubbert –, um im Schienenfahrzeugbau und im Fernverkehr der Eisenbahn eine Revolution auszulösen.

Gefertigt in hochmoderner Leichtbauweise, aerodynamisch angepasst und bestückt mit zwei Maybach-Dieselmotoren à 12 Zylinder und 410 PS, trat der eigenwillig lackierte Schnelltriebwagen VT877 ab dem 15. Mai 1933 zwischen Berlin und Hamburg seinen Siegeszug als schnellster Reisezug der Welt an. Ihm – dem in Windeseile als „Fliegender Hamburger“ titulierten Prototyp und seinen erfolgreichen Nachfolgern der Bauart Hamburg, Leipzig und Köln – widmet Autor Michael Bermeitinger seine Titelgeschichte „Mythos ‚Fliegende Züge‘“.

Bermeitinger unterstreicht, dass die Schnelltriebwagen ebenso wenig ein Kind der Nazis sind wie Autobahnen und Stromliniendesign. Sondern sie folgen einer rasanten, nach Tempo schreienden Entwicklung konkurrierender Verkehrsträger. In diesem Wettkampf wird die Werbung zu einer Waffe, um sich in der Öffentlichkeit im In- und Ausland zu behaupten. Das ist bekanntlich gelungen: Der Ruhm der „Fliegenden Züge“ hallt noch Jahrzehnte nach. Abgebildet sind hier das Deckblatt des ersten Westentaschenfahrplans und ein prägnanter Kofferaufkleber.

Unsere opulente Bebilderung des 14-seitigen Beitrags, die auch mit raren Dokumenten aufwartet, legen wir Ihnen, liebe **BAHNEpoche**-Leser, auf der beigefügten DVD mit einem Zusammenschnitt seltener Original-Filmaufnahmen vom Bau der „Blitzzüge“ ans Herz. Jäh kommt deren Ende an einem Tag in der vorletzten Augustwoche 1939, als ihr Sprit in die losbrechende Kriegsmaschinerie gepumpt wird. „Statt Blitzzug“, schreibt Bermeitinger, „gab es Blitzkrieg bis zum Untergang.“

Womit – einfach umgeblättert – Zarah Leander auftaucht.

In unserer kleinen Rubrik „Streiflicht“ erblicken wir den höchstbezahlten weiblichen Filmstar der NS-Zeit beim Autogrammschreiben aus dem Zugabteil heraus im Herbst 1939. Der glückliche Adressat ist ein zahnluckig-grinsender Matrose der Kriegsmarine vom Linienschiff „Schleswig-Holstein“, dessen Beschießung der Westerplatte vom Danziger Hafenanal gemeinhin den Zweiten Weltkrieg eröffnet hat. Leanders Durchhalteschlager „Davon geht die Welt nicht unter“ und „Ich weiß, es wird einmal ein Wunder geschehen“ werden sich festfressen in den Gehörgängen der Endsieg-, Wunderwaffen- und Wir-werden-noch-einmal-davonkommen-Gläubigen.

Weniger Führer-Glaube und Durchhalte-Euphorie als Müdigkeit, Erschöpfung und Leere sprechen aus den einmaligen Fotografien Walter Hollnagels, dem letzten offiziell vom Verkehrsministerium bestellten Bildberichterstatler. Udo Kandler und Joachim Bügel haben mit mir Hollnagels Weg vom Herbst 1944 bis ins Frühjahr 1945 für einen größeren Beitrag rekonstruiert. Teil eins führte in der letzten Ausgabe (**BAHNEpoche** 05) bis ins brennende Dresden.

Schauen Sie nun, was das „Auge“ der Reichsbahn im Untergang des Reiches zwischen Oberschlesien, Berlin und Mecklenburg in den letzten acht Kriegswochen gesehen und überliefert hat.

Zehn Jahre danach, man glaubt es kaum, wirbt die Deutsche Bundesbahn auf Prospekten mit einem Paar, das mal in chromblitzender Limousine zum Fährhafen braust, mal an Deck Sonne, Meer und Chianti genießt. Die Reisewelle rollt an und der Blick geht nach Norden, wo eine deutsch-dänische Eisenbahnfähre nötig ist. 1951 eilig errichtet, wird sie in Kürze alle anderen Skandinavien-Verbindungen überflügeln. Die Rede ist von der Route Großenbrode Kai – Gedser, sozusagen einem dieser gelungenen Provisorien der jungen Bonner Republik und Vorgängerin der Linie über Fehmarn. Ihr zunächst widmet sich Skandinavien-Kenner Dr. Lutz Münzer im Rahmen eines auf zwei Teile angelegten Artikels zum 50-jährigen Bestehen der Vogelfluglinie.

**BAHNEpoche** verpflichtet sich seit Anbeginn, über der Betrachtung beider deutscher Staatsbahnen hinaus Innenansichten ihrer jeweiligen Republik Raum zu schenken. So wundert es kaum, wenn zur Situation der Eisenbahn in Rostock um das Jahr 1960 mit Lothar Schultz und Heinrich Horstmann zwei ortskundige Experten zu Wort kommen, die die damals bedeutungsschwere und den Berufsalltag der Eisenbahner durchdringende Parteipolitik mit thematisieren.

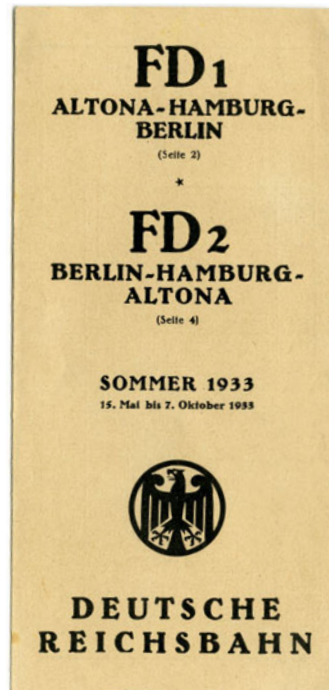
Über alle ideologischen Grenzen hinweg ließen sich im Freizeitverhalten junger Männer gleiche Vorlieben ausmachen. Irgendwann nach (oder neben) Musik hören, faulenzen und tollen Frauen hinterherschielen gehörte die fotografische Jagd nach Dampflokomotiven in Ost wie West dazu. Was haben wir für Energie darauf verwandt, der Eisenbahnwelt manche Zweihundertfünfzigstelsekunde zu rauben und sie für immer zu bewahren!

Augenblicke konservieren, die niemals zurückkommen: Wolfgang Löckel unterbreitet uns seine Bilder, die er zwischen Neckar, Main und Tauber in den frühen siebziger Jahren anfertigte. Joachim Seyferth eröffnet uns Blicke hinter Schalter und Kulissen der alten Büro-Bahn. Beider Aufnahmen und beider einfühlsamer Worte mögen viel hervorrufen – in mir die Sehnsucht nach einer beseelten Bahn, der es gelingt, ihr Kerngeschäft zuverlässig zu organisieren.

Ein frommer Wunsch.

Herzlich Ihr

Robin Egan



# BAHN*Epoche*

Geschichte, Kultur und Fotografie der klassischen Eisenbahn

Ausgabe 06 Frühjahr 2013



**Familienausflug.** An einem Sommernachmittag 1937 passte Familie Eschen am Bahndamm in Lichterfelde Süd den Schnelltriebwagen ab: Als FdT 552 nach München und Stuttgart hatte die Doppelgarnitur des VT 137 (Bauart Hamburg) einige Minuten zuvor den Anhalter Bahnhof verlassen.



10



26

3 WILLKOMMEN

4 FAHRPLAN

6 BAHNPOST

8 ZEITMASCHINE  
Hauptstädtischer Privatanschluss

10 TITEL

## Mythos „Fliegende Züge“

Technik und Tempo war die eine Waffe in der Verkehrsschlacht, Werbung die zweite

25 STREIFLICHT

Autogrammstunde 1939



64 72



54 **Die Eisenbahn in Rostock um 1960 – ein Lagebericht**

63 KINO  
Rettung in letzter Sekunde

64 **Bezirkswochenkarte**  
In den letzten Jahren des Dampfbetriebs zwischen Neckar, Main und Tauber unterwegs

72 DAMPFEISENBAHN

## Salto rückwärts

Von der zweiten Dampflokomotive mit der Baureihe 86 im erzgebirgischen Annaberg-Buchholz

ESSAY

## 78 „Nicht für Dritte“

Einblicke in die Büro-Bahn



42



54

26 Walter Hollnagels Mission als Bildberichter im Krieg

### Der letzte Eisenbahnfotograf

Teil 2: Von Schlesien (Anfang März) bis Mecklenburg (Mitte April 1945)

39 BAHNOPTIKUM

Ermäßigte Fahrpreise

40 ARBEITSWELT  
Die Planlok

42 50 JAHRE VOGELFLUGLINIE

Teil 1:

### Die Fährverbindung Großenbrode Kai – Gedser

Ein gelungenes Provisorium 1951 – 1963



86



92

86 GALERIE

[bahnbilder.warumdenn.net](http://bahnbilder.warumdenn.net)

92 **Unser täglich Dampf**

Leistungsbilanz der Schmalspurbahnen 2012

96 SALONWAGEN

Empfehlungen aus der Medienwelt

97 NEULICH ...

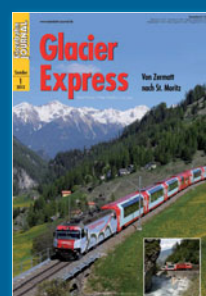
... blickte ich in einen alten Lokführerkalender

98 IMPRESSUM

FOTOVERMERKE  
VORSCHAU



## Unsere TOP 3 aus dem VGB-Shop



### Glacier Express

Aktuelle Sonderausgabe über „den langsamsten Schnellzug der Welt“, der seit 1930 die Ferienorte Zermatt und St. Moritz verbindet – und dabei über 291 größere Brücken und durch 92 Tunneln fährt.

92 Seiten im DIN-A4-Format, ca. 140 Abbildungen, Klammerbindung  
Best.-Nr. 531301 | € 12,50

### Militärtransporte auf der Schiene 3

Truppenzüge bei der DR – neben einer Erläuterung einschlägiger Vorschriften geht es vor allem um Ver- und Entladungen, Verladetechniken, Rampen aller Art, Fahrzeuge, Zugbildung und Zugauflösung u.v.m.

100 Seiten im DIN-A4-Format, über 150 Abbildungen, Zeichnungen und Schaufeln, Klebebindung  
Best.-Nr. 711201 | € 15,-



### Hightech aus Deutschland

Diese Spezial-Ausgabe beleuchtet ein fast vergessenes Kapitel deutsch-amerikanischer Wirtschaftsbeziehungen: In den 50er-Jahren bestellten die US-Bahngesellschaften Rio Grande und Southern Pacific bei Krauss-Maffei zwei Serien von Dieselloks.

84 Seiten, Format 22,5 x 30,0 cm, Klebebindung, inkl. Video-DVD  
Best.-Nr. 941202 | € 10,-



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

Geöffnet: Mo.–Do. 8–12 Uhr + 14–16 Uhr  
Fr. 8–12 Uhr  
Am Fohlenhof 9, 82256 Fürstenfeldbruck

**VGB**  
[VERLAGSGRUPPE BAHN]



BAHNEpoche-Titel 01 bis 05

„Erinnerungen an die gute alte Bahnwelt werden wach, also die Welt zumindest aus der Retrospektive noch in Ordnung war. An Dinge wird man erinnert, die heute schon Vergangenheit sind und denen man damals keine Aufmerksamkeit schenkte: Wartesäle mit harten Holzbänken, Aushang-Streckenfahrpläne (die suche man mal heute), die guten alten Pautze-Fahrkartendrucker, wo man „ratz-fatz“ seine Fahrkarte bekam und man nicht warten musste, bis sich die Tanja oder die Verena im Computer zurecht fand. Habe gleich nach der Lektüre der Hefte 04 und 05 ein Abo bestellt.“

HANSJÜRGEN WENZEL (KOBLENZ)

## Ihre Beiträge geben die wunderschöne Gelegenheit, eine geistige Zeitreise zu machen!

### Leserbriefe und Kommentare zu BAHNEpoche

Bin leider erst in den letzten Tagen dazu gekommen, das Heft 04/2012 von Anfang bis Ende durchzulesen. Nochmals Danke für den Genuss, es in der Hand haben zu dürfen.

Zu den beiden Fotos von Ulrich Fuhrmeister auf Seite 38 vom (Baghdad-)Bahnhof von Aleppo aus dem Jahre 1939: 2002 war ich mit meiner Frau dort und es hatte sich fast nichts geändert... Die schöne Bahnhofsglocke aus Messing mit der Prägung hing unverändert am Empfangsgebäude neben der Fahrdienstleitung. Ein – ernst gemeintes! – Angebot meinerseits an den Bahnhofsvorstand, die Glocke zu kaufen, wurde mit verständnislosem Gesichtsausdruck quittiert. Ich hätte mich gerne abgeschleppt mit dem Teil! Zur Abfahrt des Zuges nach Teheran durfte ich sie jedoch läuten, was die syrischen Eisenbahner mit herzlichem Gelächter quittierten. HANS-JÖRG SCHWABEL (WIEN)

Im Heft 04 fand ich den Bericht über das Bw Altenburg sehr interessant! Mitte Oktober 2012 war mit 52 8131 auch wieder eine Dampflok im ehemaligen Bw zum Wasserfassen. Als Mitarbeiter der Waggonbau Al-

tenburg konnte ich davon ein paar Bilder anfertigen.

TORSTEN BARTH (STARKENBERG)



Über die Hiawatha-Lokomotiven haben Sie einen sehr interessanten Beitrag mit vielen Detailinformationen vor allem zu den Fahrten gebracht. Ergänzen könnte man noch, dass die unter Chapelons Leitung projektierten Lokomotiven in Frankreich zumindest vergleichbare Fahrleistungen ermöglicht hätten.

MATHIAS SCHÄFER (KÖLN)

Auf Seite 64 in BE 05 heißt es über die „Türkenwagen“ des Hüttenwerks Salzgitter, dass ihre „Auslieferung 1944 vom Frontverlauf unterbunden wurde“. Das trifft nicht zu. Die von Lindner in Ammendorf gebauten Wagen gingen schon im Juni 1940 an die Reichswerke Hermann Göring RHG in Salzgitter. Dass sie nicht wie bestellt in die Türkei geliefert wurden, war die Folge eines politischen

und wirtschaftlichen Boykotts, den die deutsche Reichsregierung über die Türkei verhängt hatte, als diese nicht an der Seite Deutschlands in den Krieg eintreten wollte und Verhandlungen mit England aufnahm. Der Boykott wurde bereits im Juli 1940 wieder aufgehoben.

PAUL SCHELLER (BREMEN)

Einige Bemerkungen zum sehr schönen Bericht über Frankfurt/Oder 1976 – 1983: Den massiven Dampfinsatz zum Grenzbahnhof konnte ich nicht mehr erleben, den morbiden Charme von Stadt und Bahnhof schon, wobei es bis 1990 immer sehr ungerne gesehen wurde, wenn auf dem Pbf fotografiert wurde. Einmal hatte ich Glück, da traf ich hier eine PKP-Dampflok. Nach kurzer Rücksprache mit der Aufsicht konnte ich ein Foto machen, „aber nicht die Rückleistung, das ist der Ost-West-Express“!



Aha, so entstand im trüben Novembergrau kein Heldenbild, aber immerhin D 241 mit Ty 51-149 am 9.11.85 im Grenzverkehr ab Frankfurt. Der Tender halb voll mit „Kohlenstaub“ und Dreck, fuhr das Personal schwer fluchend die Fuhre zum Grenzbahnhof herunter... VOLKER LUCAS (HALLE)

Mit BahnEpoche haben Sie ein Werk eingeführt, das sich deutlich von der Masse der monatlich erscheinenden, sich inhaltlich ähnlichen Eisenbahnzeitschriften abhebt – Respekt! Ihre Beiträge sind nicht nur eisenbahnhistorisch sehr interessant, sie geben einem vielmehr auch die wunderschöne Gelegenheit, eine geistige Zeitreise zurück in die „gute alte Zeit“ zu machen. Zumindest geht es mir so. Weiter freut es mich ungemein, dass es gelungen ist, die herrlichen Geschichten meines Freundes und Zeitzeugen der uns so faszinierenden Dampfzeit, Rudi Rindelhardt, zu veröffentlichen.

KARL-HEINZ GRUTSCHA (MÜNCHEN)

Der Tatsache, dass Nr. 5 des Magazins erschienen ist, entnehme ich, dass Bahn Epoche auch weiterhin bestehen wird. Gratulation Ihnen und auch uns, die wir selbige gerne lesen, da sie die einzige dieser gewissen Zeitschriften ist, die man auch tatsächlich vollständig liest!

AXEL ZWINGENBERGER (AHRENSBURG)

### Leser helfen bei der Identifizierung der Schnappschüsse in BAHNEpoche 05:

Helmut Bückle (Friedrichshafen) merkt zum Bild 18 106 bei Durlach auf Seite 55 an: „Der Kirchturm im Hintergrund gehört zur Canisiuskirche in Friedrichshafen am Bodensee in Württemberg.“

Peter Schuchardt (Kiel) schreibt zum Foto auf Seite 58 Dienstreise Belgrad – Skopje: „Dieses Auto ist ein Opel Kapitän, wahrscheinlich Baujahr '39: die letzten, die vor dem Krieg hergestellt wurden.“

## Ständiger Begleiter: der Pwg



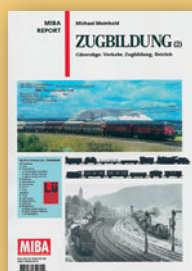
Im neuesten MIBA-Report-Band widmet sich Stefan Carstens den Güterzug-Gepäckwagen, wie sie noch in der Epoche IV in vielen Güterzügen zu finden waren. Geschichtliche Entwicklung, Betriebs-einsatz und Verwendung werden – auch anhand zahlreicher seltener Fotos – ausführlich beschrieben. Der Bogen spannt sich von den ersten behelfsmäßigen Wagen für Güterzugpersonal über die zahlreichen Güterzug-Gepäckwagen der Länderbahnen und Neuentwicklungen der DRG aus den 30er- und 40er-Jahren bis hin zum Pwghs 54 der DB und Pwg(s) 88 der DR aus den 50er-Jahren. Ausführlich gewürdigt werden die erhältlichen Pwg-Modelle in der Baugröße H0, wobei Abwandlungs- und Verbesserungsmöglichkeiten Schritt für Schritt aufgezeigt werden. Eigene Beiträge geben einen Überblick über lieferbare Pwg-Modelle in der Baugröße N und anderen Modellmaßstäben.

148 Seiten, DIN-A4-Format, Klebebindung,  
mit über 340 Fotos und 45 Zeichnungen  
Best.-Nr. 15087246 · € 18,-

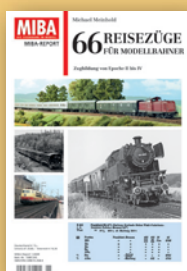
### Kennen Sie schon diese MIBA-Report-Ausgaben?



Zugbildung 1  
DB-Reisezüge der Epoche III  
100 Seiten  
Best.-Nr. 150 87224 · € 15,-



Zugbildung 3  
DRG-Reisezüge der Epoche II  
100 Seiten  
Best.-Nr. 150 87237 · € 15,-



66 Reisezüge  
für Modellbahner  
100 Seiten  
Best.-Nr. 150 87245 · € 15,-



Dienstfahrzeuge 2  
Bahndienst-Güterwagen  
100 Seiten  
Best.-Nr. 150 87236 · € 15,-



Mechanische Stellwerke 1  
Hebel, Drähte, Rollen  
100 Seiten  
Best.-Nr. 150 87233 · € 15,-



Mechanische Stellwerke 2  
Modelle, Platzierung,  
Selbstbauprojekte  
100 Seiten  
Best.-Nr. 150 87234 · € 15,-



Signale, Band 1  
Vom optischen Telegrafen  
zum Ks-Signal  
140 Seiten  
Best.-Nr. 150 87240 · € 18,-



Signale, Band 2  
Haupt- und Vorsignale,  
Signalverbindungen  
148 Seiten  
Best.-Nr. 150 87241 · € 18,-



Signale, Band 3  
Zusatz-, Sperr und Langsam-  
fahrtsignale, Kennzeichen,  
Nebensignale, Läute- und  
Pfeiftafeln  
148 Seiten  
Best.-Nr. 150 87242 · € 18,-



Signale, Band 4  
Signale und Tafeln im  
Modell: Standorte und  
Einbau, Anschluss, Antriebe  
und Schaltungen  
100 Seiten  
Best.-Nr. 150 87244 · € 15,-



Elektrische Fahrleitungen  
In Vorbild und Modell  
100 Seiten  
Best.-Nr. 150 87243 · € 15,-



# Hauptstädtischer Privatanschluss

**G**ehören Sie auch zu den Voyeuren? Zu den Liebhabern, die ein schönes Foto nach seiner Offerte taxieren, auf ihm sinngemäß „spazieren zu gehen“? Man beguckt sich die Einzelheiten, betrachtet versteckte Details und gerät darüber in eine Art tagträumerische Trance. Erinnerungen werden wach. Geschichtliche Bezüge aufgerufen, angeknüpft oder zugunsten anderer wieder fallen gelassen. Manche nennen es Zeitreise. Mir geht es so.

Zeitreisen machen besonders dann Sinn, wenn durch sie Veränderungen auszumachen sind, so schleichend oder rasend sie

auch daherkommen mögen. Ein mit Umsicht gemachtes Foto von Jürgen Hagemann, dessen Bilder **BAHN***Epoche* von Anbeginn begleiten, bietet sich als Einstieg an ...

Als frisch gebackener Diplom-Ingenieur der Elektrotechnik und Siemensianer ging Hagemann in Westberlin seinem Faible für das „Gesummse“ nach – jenen knuffigen, unscheinbaren, entweder rangierenden oder innerstädtische Übergaben hin- und herdampfenden Lokomotiven abseits großer Magistralen und mächtiger Schnellzugmaschinen. An einem sonnigen Märztag des Jahres 1961 stieg Hagemann

von seiner Maico 125 auf der Perleberger Brücke, die die Bahnanlagen des Lehrter Güterbahnhofs zwischen Moabit und Wedding überspannt und verewigte mit seiner Vitessa diesen nach Norden gerichteten Blick. Ja, worauf eigentlich?

Wir sehen ein zwischen Schienenwegen sich spitzwinklig schmiegendes Areal sondergleichen: Schutthügel, Regenwassertonnen, mit Ziegelsteinen abgesteckte Beete sind von allerlei Zaunstangen begrenzt und enden an einem unverputzten Schuppen mit einem eigenartig hoch angebrachtem Doppelfenster. Dahinter ein Werkhof, geprägt





von einem dunklen, alles andere als lotrecht wirkendem Gebäude. Sein unter dem auskragendem Flachdach im Schatten befindlicher Balkon verleiht ihm eine irgendwie südliche Anmutung. Wir wissen nicht, was dort hergestellt wird. Jedenfalls dürfte es feuer- und hitzebehandelt sein und Abgase erzeugen, die durch eine dicke, alles überthronende Esse die Berliner Luft, Luft, Luft würzen. Im Moment scheint Feierabend zu sein. Nur der Fabrikant daselbst, nennen wir ihn Otto Kasupke, überwacht mit Mantel, Hut und Aktentasche die Bedienung seines Privatanschlusses. Über Lok 93 309, die den offenen Güterwagen heranschafft, geben Aufzeichnungen Auskunft darüber, dass sie als preußische T 14 im Kriegsjahr 1917 in der Union-Gießerei in Königsberg (Ostpreußen) gebaut worden war und ihre rund 50-jährige Einsatzzeit ausschließlich im Berliner Raum absolviert hat. Beheimatungen in Tempelhof, Wustermark, Seddin, Grunewald (zum Zeitpunkt der Aufnahme) und Pankow lassen sich nachweisen.

Von der nackten, stützungsbedürftigen Brandmauer im rechten Bild Drittel wandert der Blick an den renovierten Hinterhäusern des Friedrich-Krause-Ufers zum Bahndamm des Nordrings, auf dem – Hagemann hatte es gemerkt – soeben ein Dreiviertelzug der S-Bahn Richtung Wedding strebt. Die Reichsbahn befördert mit ihren „Aushängeschildern“, allen voran der S-Bahn, täglich nicht alleine Menschen. Sie transportiert auch den Systemkonflikt. Sie ist das Spiegelbild des Sozialismus. Hunderttausende nutzen die Stadt- und Ringbahn für ihre Flucht in den Westen. Zum Zeitpunkt der Aufnahme, im März 1961, gibt es noch Gelegenheit dazu.

Im August 1961 arbeiten rund 7600 Menschen bei der DR in Westberlin, knapp 90 Prozent haben ihren Wohnsitz im Westen. Schon vor dem Mauerbau, aber erst recht danach zeigt sich, dass das Entloh-

nungssystem der Eisenbahner sich von dem der Westberliner Industrie abkoppelt und zu einer starken Abwanderung der Arbeitskräfte führt. Vor allem im Güterverkehr machen sich die negativen Folgen bemerkbar. An Rangierpersonal herrscht permanente Unterbesetzung. Es bleibt der DR nichts als ihr Hauptaugenmerk auf die Rationalisierung zu richten. Darunter fallen überalterte, arbeitsintensive Prozesse, wie die Einzelbedienung zahlreicher kleiner Kunden.

Nun ja, das Ergebnis ist bekannt. Heute blicken wir auf die Filiale eines Groß-Discounters, dessen Sortiment zu annähernd 100 Prozent auf der Straße herangekarrt werden dürfte.

Hinter der S-Bahn erstreckt sich, im Krieg vermutlich von Phosphorbomben des Dachstuhls beraubt, ein Fabrikkomplex der Augergesellschaft. Das Unternehmen erlangt 1895/96 Größe, als seine Gasglüh- und Metallfadenlampen die Straßen Berlins und die Züge der KPEV illuminieren. Es festigt seinen technologischen Ruf mit Pressluft-Atemgeräten, Leuchtstoffröhren, „Volksgasmasken“ und der Arbeit an metallischen Uraren. Beim Neustart in den fünfziger Jahren werden Gasmessanzeiger und Sensoren entwickelt. Das Unternehmen fusioniert 1958 mit dem amerikanischen MSA-Konzern. Robert Kennedy, der Bruder des amtierenden US-Präsidenten, wird dem Standort 1962 im Beisein des Regierenden Bürgermeisters Willy Brandts einen Besuch abstatten.

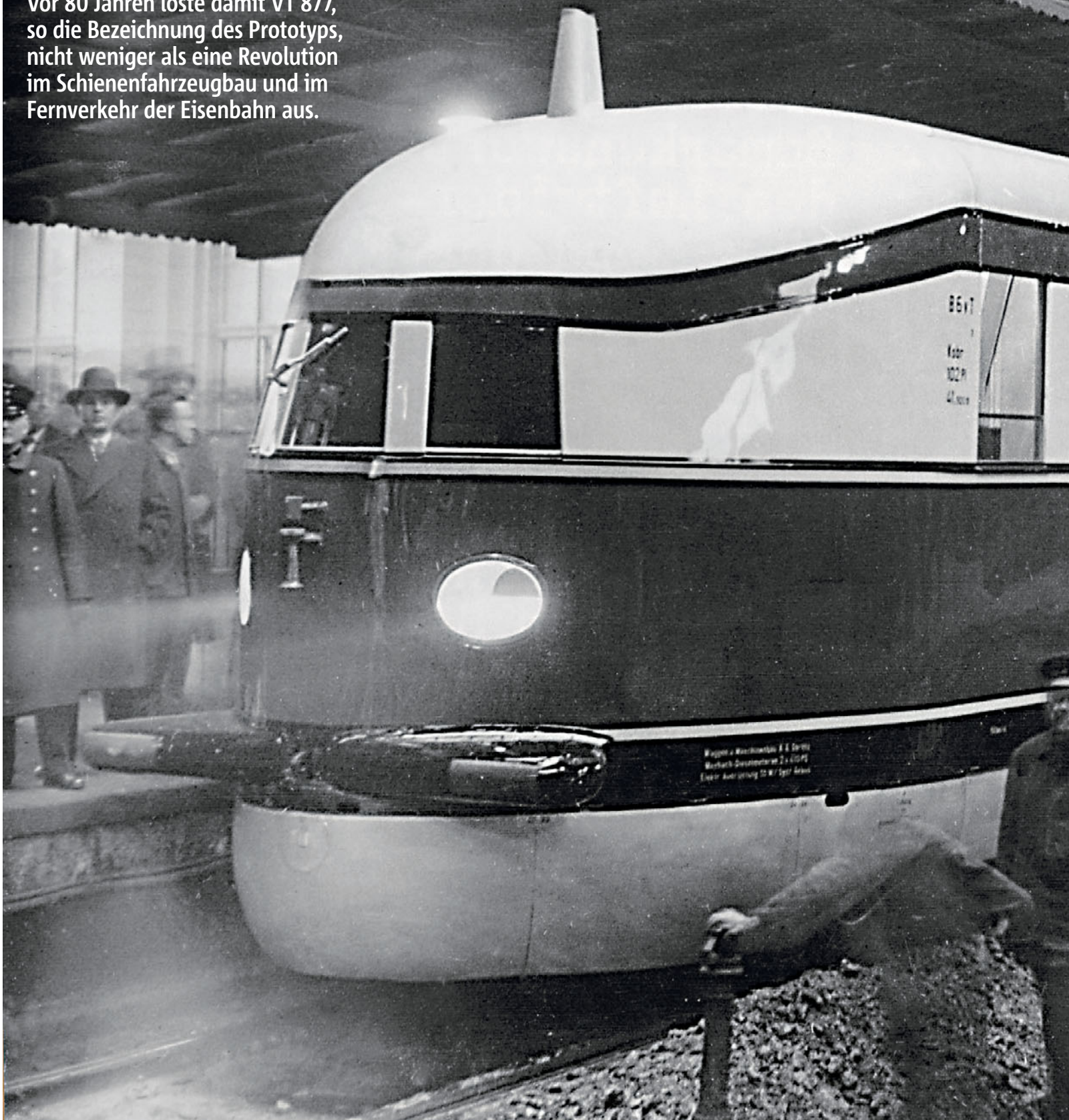
Glühstrümpfe indes werden seit 1992 in Indien produziert. 2012 beschließen Senat und Abgeordnetenhaus die Elektrifizierung der letzten 43 600 Gaslaternen Berlins. Der Streit spitzt sich zu. Wutbürger organisieren Proteste und Menschenketten gegen den Verlust eines Stückes Berliner Identität und skandieren: Gas ist das Berliner Licht, Licht, Licht. Nehmt uns die Laternen nicht, nicht, nicht. Wer das will ist nicht ganz dicht, dicht, dicht.

ROBIN GARN



# Mythos

Berlin Lehrter Bahnhof, am 15. Mai 1933 morgens um 8.02 Uhr: Ein futuristischer Schnelltriebwagen lässt seine Maybach-Dieselmotoren aufbrummen und eröffnet den Planbetrieb nach Hamburg. Vor 80 Jahren löste damit VT 877, so die Bezeichnung des Prototyps, nicht weniger als eine Revolution im Schienenfahrzeugbau und im Fernverkehr der Eisenbahn aus.



**Auf Jungfernfahrt!** In Berlin Lehrter Bahnhof startet der in Form und Farbe bis dato einzigartige Verbrennungstriebwagen am 19. Dezember 1932 zu seiner ersten Probefahrt nach Hamburg – und legt die 286 Kilometer messende Strecke in der Rekordzeit von 142 Minuten zurück.