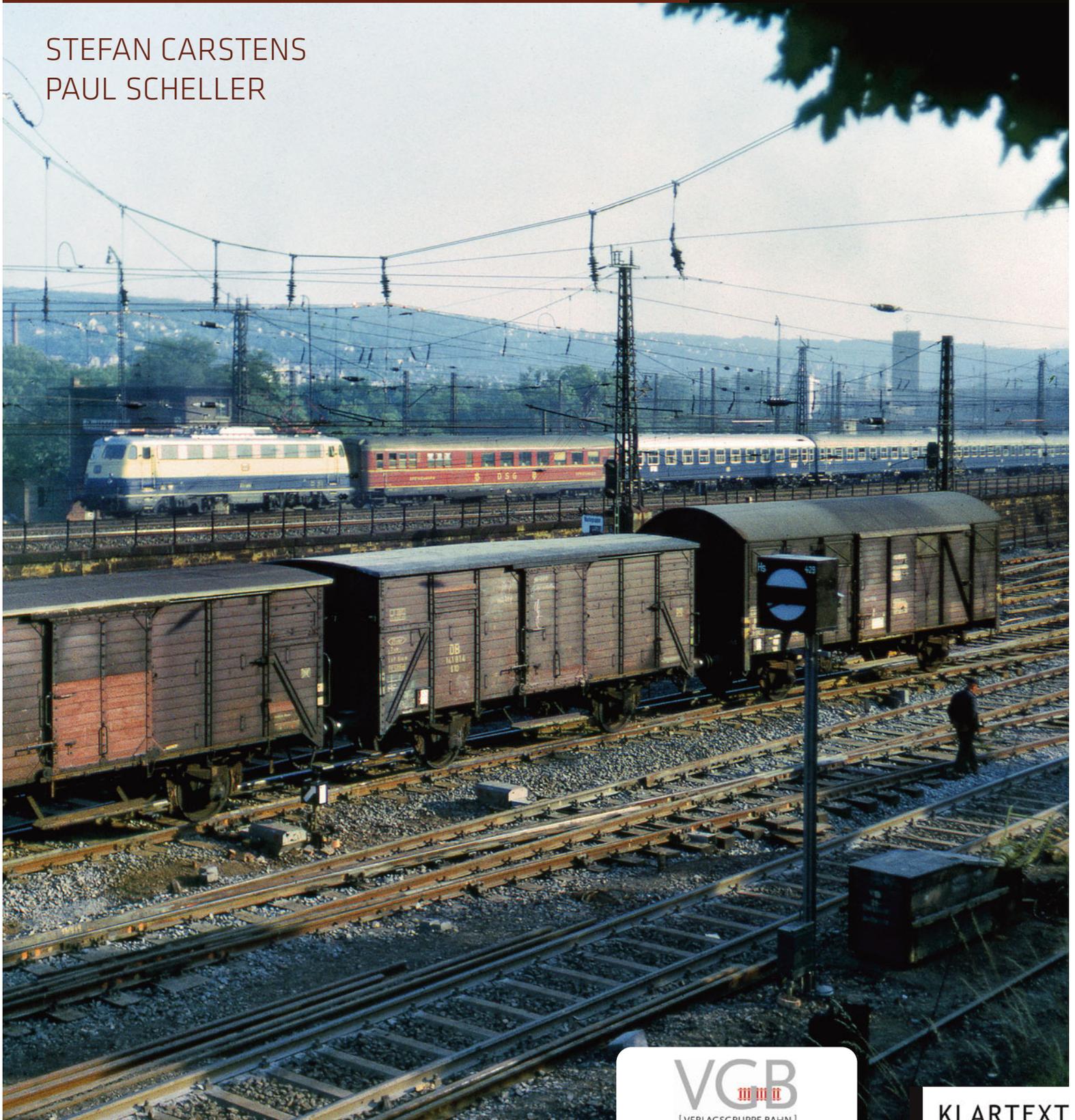


FRITZ WILLKE

FOTOGRAF und ARCHIVAR

Von den Anfängen
zum Europa-
Waggon-Archiv

STEFAN CARSTENS
PAUL SCHELLER



Stefan Carstens • Paul Scheller

FRITZ WILLKE

FOTOGRAF und ARCHIVAR

Von den Anfängen zum Europa-Waggon-Archiv

Titelfoto: Das Bild, das im Juli 1964 in Stuttgart Hbf entstanden ist, könnte man fast als repräsentativ für Fritz Willkes Interessen bezeichnen. Im Vordergrund stehen zwei ehemalige G-Wagen der Verbandsbauart, links (angeschnitten) der G10 116 802, rechts daneben der G 10 141 814 und ein in den EUROP-Park eingee-

stellter gedeckter UIC-Standard-Güterwagen. Im Hintergrund verlässt eine Heidelberger E 10¹² mit dem aus einem Speisewagen der Schürzenwagenbauart und mehreren A4üm 54 gebildeten F 27 „Rheinblitz“ München–Stuttgart–Dortmund Fritz Willkes Heimatstadt Stuttgart.

Impressum

Bibliografische Informationen der Deutschen Bibliothek:
Die Deutschen Bibliothek verzeichnet diese Publikation
in der Deutschen Nationalbibliografie; detaillierte
bibliografische Daten sind im Internet über <http://dnb.ddb.de> abrufbar.

© 2015 by Verlagsgruppe Bahn GmbH, Fürstfeldbruck, und Klartext Verlag, Essen
ISBN 978-3-8375-1464-3
Alle Rechte vorbehalten

Nachdruck, Reproduktion und Vervielfältigung – auch auszugsweise und mithilfe elektronischer
Datenträger – nur mit vorheriger schriftlicher Genehmigung des Verlages

Herausgeber, Redaktion, Gestaltung und Satz: Stefan Carstens
Alle Fotos, soweit nicht anders vermerkt: Fritz Willke
Bildbearbeitung: Fabian Ziegler
Gesamtherstellung: Phoenix Print GmbH, Augsburg

Inhalt

Wir Verrückten		4
Fritz Willke – der Fotograf	Erste Anfänge Ende der 30er-Jahre	6
Als noch keiner an Güterwagen dachte	Güterwagen in Tett nang	10
Von Tett nang bis Großenbrode	Reisezugwagen in den 50er-Jahren	14
Nur Begleiterscheinungen	Dampfloks	22
Kontaktabzüge, Karteikarten, Kartons	Wie entsteht ein Archiv?	26
Auf dem Weg zur Arbeit	Stuttgart Hauptgüterbahnhof	30
Nicht nur „braune Schachteln“	Von Haus zu Haus: Behälter- und Kombiverkehr	44
Erste Farbbilder	Elloks, Triebwagen und Reisezugwagen in Stuttgart	52
Alt und neu	Elloks und Triebwagen in und um Stuttgart	54
Von Kodachrome zu Ektachrome	Farbbilder ab 1963	66
Sonntagsruhe im Hauptgüterbahnhof	Dieselloks in Stuttgart	68
BDEF-Verbandstage	Nicht nur Lokomotivporträts	72
Technische Neuerungen	Messen und Ausstellungen	82
Nach dem Rechten geschaut	Regelmäßige Besuche beim BZA Minden	88
Aus allen Blickwinkeln	Dienstgüter- und Selbstentladewagen	94
Für die Autofraktion	Von Goggo bis Porsche über Lkw zu Baumaschinen	102
Anspruch und Wirklichkeit	Das Europa-Waggon-Archiv	116
Weiterhin im Fokus	Reisezugwagen in Farbe	120
Erinnerungen	Gemeinsame Recherche zu Fährbootwagen	128
Güterwagen aus ganz Europa	Der Rangierbahnhof Untertürkheim	136
Die Kisten kommen	Erste Überseecontainer und Tragwagen	148
Das Umfeld verändert sich	Der Hauptgüterbahnhof im Wandel der Zeit	154
Etwas geruhsamer	Der Güterbahnhof Bad Cannstatt	168

Wir Verrückten

Nach Philipp Schreibers Fotonotizen halten Sie, Lieber Leser, nun den zweiten sehr waggonlastigen Bildband mit Eisenbahnfotos in Händen. Während ich die Fotos von Philipp Schreiber noch zu dessen Lebzeiten übernehmen durfte, kam das umfangreiche Archiv von Fritz Willke erst lange nach dessen Tod in meinen Besitz.

Bereits bei der Vorbereitung meines ersten Güterwagenbuches lernte ich 1987 Klaus Heidt kennen,

der Fritz Willkes Archiv von dessen Witwe erworben hatte. Klaus Heidt stellte nicht nur zahlreiche Bilder aus diesem Archiv für die Güterwagenbücher zur Verfügung, sondern darüber hinaus entwickelte sich in den Folgejahren auch ein

reger Gedankenaustausch, und sein Fachwissen und seine Informationen waren eine unschätzbare Quelle für die Bücherserie.

Klaus Heidts Interessengebiet waren Güterwagen, die er in Spur 0 nachbaute – bis auf wenige hinzugekaufte Teile wie Radsätze und Achslager sowie Zug- und Stosseinrichtungen ausschließlich aus Messing in Eigenbau. Sein Ziel war, die Entwicklung der deutschen Güterwagen anhand von annähernd 500 Modellen zu dokumentieren.

Ebenso wie Fritz Willke steter Berater für Klaus Heidt war, kann ich für mich in Anspruch nehmen, dass ich in Klaus Heidt einen Mentor gefunden hatte, ohne dessen Unterstützung die Güterwagenbücher niemals diese Qualität erlangt hätten. Bei meinen Besuchen bei Klaus Heidt in Konstanz entspannten sich stets angelegte Diskussionen bis weit in die Nacht hinein, und in der Regel war ich auf der Heimfahrt „fertig“ und musste erst einmal unendlich viele neue Informationen verarbeiten – und so ging es sicherlich auch anderen Eisenbahnfreunden, die Klaus Heidt persönlich kannten.

Nachdem Klaus Heidt infolge missglückter Star-Operationen seine Sehkraft nahezu gänzlich verloren hatte, zog er sich aus der „Szene“ zurück. Dennoch telefonierten wir auch in den folgenden Monaten und Jahren regelmäßig und führten jedes Mal lange Gespräche, nicht nur über Eisenbahn. Bei einem dieser Telefonate fragte ich ihn, ob er für das Willke-Archiv, das zu dem Zeitpunkt nicht zugänglich war, eine Nachfolgeregelung treffen werde, und er sagte mir, dass er dies mit seinen Kindern abklären wolle.

Im August 2011 verstarb Klaus Heidt. Nicht erst auf seiner Beerdigung erfuhr ich von seinen Kindern, dass er verfügt hatte, dass das Archiv in seinem Sinne fortgeführt werden solle, und er dabei an mich gedacht habe. Vor der Rückfahrt nach Hamburg trafen sein Sohn, meine Frau Silke, die mich begleitet hatte, und ich uns noch einmal, um uns einen ersten Überblick zu verschaffen. Die Übergabe sollte dann irgendwann zu einem von seinem Sohn bestimmten Zeitpunkt erfolgen. Wir verblieben, dass ich einen Vereinbarungsentwurf aufstellen solle, in den die Erben einen Betrag ein-



Fritz Willke in seinem Archiv . Foto Sig. SC

setzen würden: Es wurde der gleiche vierstellige Betrag, nun in Euro, den Jahre zuvor Klaus Heidt in DM bezahlt hatte – aus meiner Sicht angemessen und fair.

Im Oktober fuhren Paul Scheller und ich dann nach Konstanz, um das Archivgut zu sichten und nach Bremen bzw. Hamburg zu transportieren. Wir kehrten mit einem „tiefergelegten“ Auto mit elf Umzugskartons, randvoll mit Dokumenten, Vorschriften, Zeichnungen, Abzügen, Dias und Negativen, zurück. In den Folgemonaten begannen wir dann die Unterlagen zu sortieren und erste Bilder zu digitalisieren.

Paul konzentrierte sich dabei auf die ausländischen Wagen und den Schriftverkehr, während ich versuchte mir einen Überblick über die Bilder deutscher Fahrzeuge zu verschaffen. Schon schnell stellte sich heraus, dass diese Mammutaufgabe von zwei Leuten allein kaum zu bewältigen war. Dank daher insbesondere an Harald Westermann, der das Scannen der zahlreichen Zeichnungen übernahm.

Schon bei einer ersten groben Durchsicht zeigte sich, dass das Archiv zwar weniger brauchbare Schwarz-Weiß-Bilder enthielt als bislang angenommen – dazu später mehr –, dafür aber Schätze, die Klaus Heidt ignoriert hatte, da sie ihn entweder nicht interessierten oder er sie nicht reproduzieren konnte, weil sein „Haus- und Hoffotograf“ nur Schwarz-Weiß-Abzüge anfertigte. Zu dem bislang im Verborgenen Schlummernden gehörten weit über 1.000 Fotos von Reisezugwagen, etwa 7.500 Dias von deutschen und ausländischen Güterwagen inkl. zahlreicher Detailaufnahmen sowie Bilder von Straßen-, Schmalspur- und Privatbahnen.

Ab Ende 2011 habe ich dann erst einmal die überschaubaren Archivteile aufgearbeitet und etwa 400 Dias und Negative von Lokomotiven und 1.200 Reisezugwagen-Bilder gescannt. Anschließend folgten etwa 3.500 Dias deutscher Güterwagen und bislang rund 4.500 weitere Güterwagenbilder. Sicherlich sind auch in Zukunft nicht alle Bilder zu scannen und zu bearbeiten – dazu kommen wir ebenfalls noch im Folgenden –, aber das Ziel ist es, die etwa 15.000 Bilder, die es „wert sind“, digital zu sichern.

Schon frühzeitig wurde deutlich, dass nur ein Bruchteil der Bilder den Güterwagenbüchern zugutekommen

würde, es aber eine „Sünde“ wäre, die übrigen Bilder weiterhin im Verborgenen schlummern zu lassen. Auf der anderen Seite ist aber keiner von uns zeitlich in der Lage, ein öffentlich zugängliches Bildarchiv zu betreiben. Wir hoffen daher, dass wir mit dem Abdruck der Bilder in diesem Buch – sowie bei hinreichendem Interesse ggf. in themenbezogenen Folgebänden – einen gangbaren Weg gefunden haben, die Bilder aus Fritz Willkes „Europa-Waggon-Archiv“ der Öffentlichkeit zugänglich zu machen.

Auch dieses Buch ist eine Gemeinschaftsproduktion von Paul Scheller und mir, bei dem ich auch mich wieder für die tolle Zusammenarbeit bedanken möchte. Paul hat sich der Vita von Fritz Willke angenommen – seiner Entwicklung, dem Entstehen des Europa-Waggon-Archivs und den zahlreichen Kontakten. Ich habe versucht auf den folgenden Seiten sein Schaffen unter fotografischen Gesichtspunkten zu dokumentieren – sowohl in Bezug auf die technische Ausstattung als auch auf die sich im Laufe der Jahre geänderten Schwerpunkte.

Zum Schluss noch eine Anmerkung zu der Modellsammlung von Klaus Heidt. Leider ist es uns nicht gelungen, zeitnah ein Museum oder einen anderen geeigneten Ort zu finden, an dem die Modelle als komplette Sammlung nicht nur verwahrt, sondern auch ausgestellt werden. Klaus Heidts Erben haben sich daher 2014 entschlossen, die Sammlung aufzulösen und die Güterwagenmodelle einzeln zu verkaufen. Nach den Reaktionen in Internetforen zu urteilen ist dies auch gelungen, und wir wünschen uns und ihnen, dass die neuen Besitzer, die diese Unikate erworben haben, bisweilen auch an den Erbauer bzw. an die Vorgeschichte der Modelle denken.

Hamburg, im Juni 2015

Stefan Carstens



Klaus Heidt. Foto Wolfgang Löckel

Fritz Willke – der Fotograf

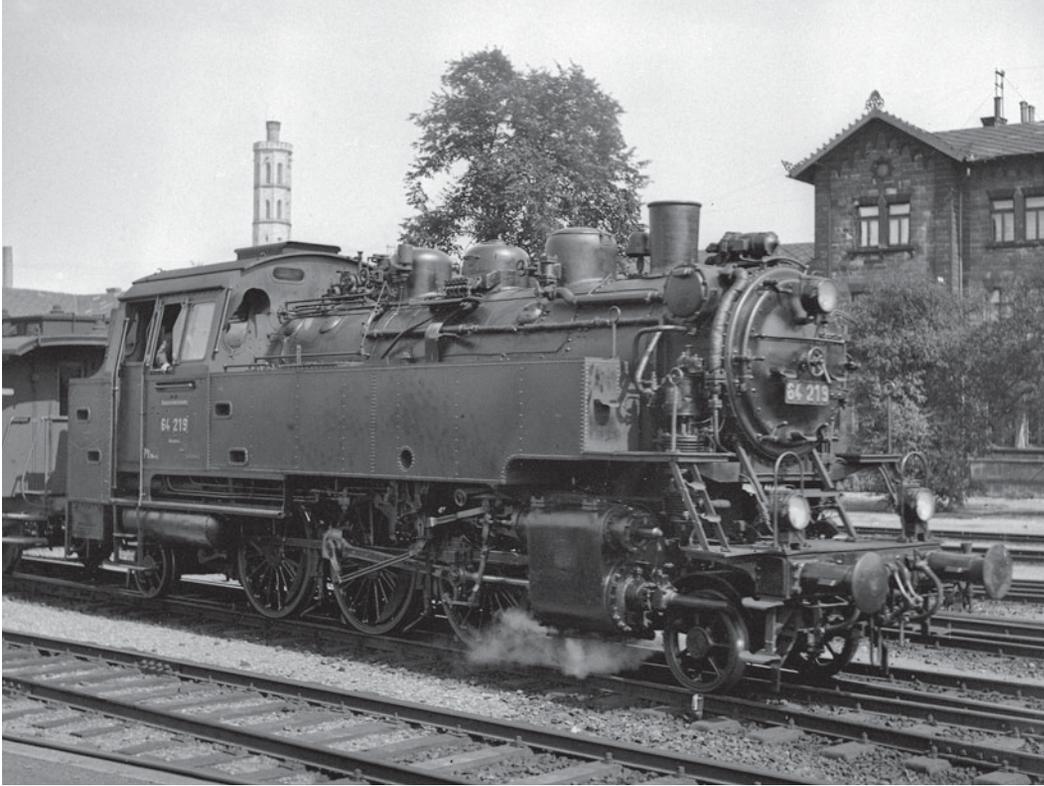
Erste Anfänge Ende der 30er-Jahre

Auch für Fritz Willke waren Lokomotiven die ersten Eisenbahn-Fotomotive; aus den 30er-Jahren sind einige wenige Negative in seinem Archiv erhalten geblieben. Die Bilder aus der Zeit vor dem Zweiten Weltkrieg stammen ausnahmslos aus dem Braunschweiger Raum, so dass wir davon ausgehen können, dass der gebürtige Hildesheimer dort auch zeitweise gelebt hat.

Das Foto unten zeigt die von Krupp 1932 gelieferte und in Halberstadt stationierte **03 090** Ende der

30er-Jahre mit einem Schnellzug aus Richtung Gleidingen kommend an der durch dreiflügelige Hauptsignale gesicherten **Abzweigstelle Gabelung** kurz vor **Braunschweig**. Der Zug wird in wenigen Minuten den Hauptbahnhof erreichen. Das Stumpfgleis im Vordergrund ist das Ausziehgleis des Ablaufbergs im Bahnhofsteil Rüniger Feld, das Signal hinter der Lok steht an der Einmündung der Verbindungskurve zur Strecke von und nach Derneburg.





64 219, 1929 von Union geliefert, Ende der 30er-Jahre bei der Ausfahrt aus dem (alten) **Braunschweiger Hauptbahnhof**. Die Lok war damals mit einem dritten Spitzenlicht unterwegs: lange vor dessen obligater Einführung. Zu diesem Zeitpunkt fotografierte Fritz Wilke überdies noch mit orthochromatischem Filmmaterial: Die roten Rahmen und Räder von Loks erscheinen ebenso dunkel wie die schwarzen Kessel.

Während die beiden Bilder auf dieser Seite schon aufgrund ihres Alters interessant sind, überzeugt das auf der folgenden Doppelseite abgedruckte Bild darüber hinaus durch seine fotografische Qualität: Wer traut sich heutzutage schon, solche Gegenlichtbilder aufzunehmen: Eine **03** verließ vermutlich mit einem **Schnellzug nach Holland** den **Bahnhof Löhne (Westfalen)**.

