

BAHNepoche

Geschichte, Kultur und Fotografie der klassischen Eisenbahn



Exklusiv-DVD!

BAHNepoche
RIOGRANDE

Mikado an Posten 24
Ein Lehr-Film für Eisenbahner
Läuft 20 Minuten

INFO-Programm gemäß § 14 JuSchG

DVD

© 2018 VGB Verlagsgesellschaft, Bielefeld

Bald soll es nur noch drunter und drüber gehen

Fossil Bahnübergang



Dienst auf der Zahnradlok KYBITZ
Harzbahn im Jahre 1903

Gebrauchte 44er und 50er für Maos China
DB befürwortete Anfrage

Volle Züge um Trier 2018
Dampfspektakel



VOM DB-STOLZ ZUM KULTOBJEKT

Weitere Extra-Ausgaben vom Eisenbahn-Journal



Rhätische Bahn RhB
Best.-Nr. 701401



DB in den 80ern
Best.-Nr. 701402



DR in den 80ern
Best.-Nr. 701501



Baureihen 44 und 85
Best.-Nr. 701502



Gotthardbahn
Best.-Nr. 701601



E 44
Best.-Nr. 701602



DB und DR
Best.-Nr. 701701



Baureihe 218
Best.-Nr. 701702

Jede Ausgabe mit 116 Seiten im DIN-A4-Format, Klebebindung, ca. 150 Abbildungen, inkl. Video-DVD, je € 15,-



NEU

Die V 200 war der Stolz der jungen Bundesbahn. Bis 1959 wurden insgesamt 86 Exemplare in Dienst gestellt, 50 weitere mit stärkeren Motoren folgten bis 1965. In den Anfangsjahren führten die V 200 zahlreiche Fernschnellzüge mit klingenden Namen wie „Rheingold“ und „Blauer Enzian“, „Gambrinus“ und „Hanseat“. Insgesamt 36 Maschinen beider V-200-Spielarten sind aber noch heute in Deutschland erhalten. Diese Extra-Ausgabe des Eisenbahn-Journals dokumentiert die Geschichte der V 200 mit einem kompetenten Text und zahlreichen, bislang meist unveröffentlichten Fotos, vielen Zeichnungen und einer aktuellen Statistik. Die beiliegende Video-DVD zeigt in dem Film „221 127 – Die große Bundesbahn-V 200“ die wohl populärste deutsche Diesellokomotive im Einsatz im Ruhrgebiet in den 1980er Jahren.

116 Seiten, DIN-A4-Format, Klebebindung, über 150 Abbildungen, inkl. RioGrande-DVD „221 127 – Die große Bundesbahn-V 200“ (Laufzeit 57 Minuten)

Best.-Nr. 701801 | € 15,-



Liebe Leser!

Ende April, Anfang Mai war es wieder so weit. Das Bundesland Rheinland-Pfalz lud zum „Dampfspektakel 2018“ ein, der größten Nostalgiezugveranstaltung der letzten Jahre. Über die wichtigsten Hintergründe informieren wir Sie aktuell auf den Seiten 94/95 und 99. Erwähnen möchte ich unseren Hin- und Rückweg. Frohen Mutes entschlossen wir uns, die Reise von Hamburg nach Trier zu sechst standesgemäß mit der Deutschen Bahn anzutreten. Weder die Gruppe als Ganzes noch das Vorhandensein von zwei Bahncards wirkten sich auf die günstigste Variante der Ende Januar online gebuchten Sparpreistickets für je drei Personen in der Ersten Klasse aus. Verquere Algorithmen, die auch kein Mitarbeiter am Schalter von Station & Service verstanden haben dürfte. In unserem Intercity-Abteil eines ursprünglichen InterRegio-Wagens waren die Sitze durchgesessen und die Polster der Armlehnen abgeschabt. Es röchelte die Klimaanlage bei jeder Temperatur in einer Tour bis Koblenz. Im Bistrowagen nebenan gab es außer Schokoriegel nichts zu essen: „die Kühlanlage“. Am Bahnsteig von Wuppertal-Oberbarmen kamen wir außerfahrplanmäßig zum Halten. Die Strecke vor uns sei auf unbestimmte Zeit gesperrt. Der Grund: „Personen am Gleis.“ Wenigstens konnte man aussteigen, sich die Beine vertreten. Die einen rauchten, andere konsultierten ihre Smartphones. Wir staunten auf die hinter Gestrüpp vorbeiratternde Schwebebahn und überlegten: Ein Katzensprung von hier muss Carl Bellingrodt gewohnt haben, Deutschlands bekanntester Eisenbahnfotograf und Leitstern vieler tausend Nachahmer, wie jeder von uns, die in den sechziger bis neunziger Jahren in normalen Straßenklamotten – na klar! – am Gleis gestanden haben. Natürlich ohne republikweite Beeinträchtigungen des Bahnverkehrs auszulösen.

Trier erreichten wir mit mehr als einer Stunde Verspätung. In der Großstadt an der Mosel erstreckt sich zwischen Porta Nigra, Dom und Kaiserthermen ein schmuckes Labyrinth weitgehend verkehrsberuhigter Straßen, Märkte und Plätze. Bomben fielen verstärkt in die Nähe der Schienenwege, sodass der heutige Hauptbahnhof ein lichtdurchfluteter Bau der Nachkriegsmoderne ist. Aber in seiner Nachbarschaft, dort, wo bis vor einiger Zeit noch geschäftiges Bahntreiben herrschte (Post, Stückgutumschlag, gewerbliche Anschließer), entstehen Bauten so billig, hässlich und geschichtsvergessen, als seien sie der (pardon!) hingerotzte Gegensatz zur lebens- wie liebenswerten Altstadt. Wer so etwas amtlich zulässt, der muss das bahnahe Areal als Restland betrachtet haben – als letztlich egal, eh verloren. Eisenbahnfotografen, die auf der Suche nach ansehnlichen Motiven verzweifeln, werden bestätigen: das ist kein Einzelfall. Hier in Trier, wie neben nahezu allen Bahnhöfen, auf denen rangiert und Güter umgeschlagen wurden, hätte man vor 25 Jahren ehrlicher Weise Schilder mit der Aufschrift stellen müssen: „Hier wickeln sich Deutschlands Staatsbahnen im Auftrag der Bundesrepublik für die Zukunft selbst ab.“

Heute blicken wir – neben Wohnraum – vor allem auf Discounter, Factory Outlets, Getränkemarkte, Tankstellen, Möbelcenter, Burgerketten, Parkplätze, Logistikcenter und Straßen, immer wieder Straßen, wo zuvor Eisenbahn war. Aus Bahn-Ensembles sind Biotope für Lastwagen geworden und werden es immer noch. Dieser gewaltige Prozess ist unübersehbar. Er scheint auch unumkehrbar zu sein, zumal es nicht gelingt, ihn wenigstens zu stoppen. Unterdessen sehen nicht nur wir Eisenbahnfreunde auch einen Diskussionsbedarf darüber, wie unser Land aussehen soll. Wie eine das Auge beleidigende Grauzone? Es geht nicht darum, in einer Nische zu sitzen und sich eine gestrige Bahnrepublik zu Lebzeiten Carl Bellingrodts zurechtzudenken. Sondern darum, das Schöne zu schützen.

Auch Geräusche können schön sein. Kennen Sie noch das einer mechanischen Bahnschranke? Wie sich ihre rot-weiß geringelten Schlagbäume unter Glockenschlägen sanken, ihre Nachwippen



Personen am Gleis. Vor 15 Jahren erlaubte selbst in der Millionenstadt Hamburg noch ein Drehkreuz zu überschreiten, was heute mit Schallschutzwänden zugestellt ist: die Güterumgehungsbahn. Philip Pfützte, Jonas Pfützte und Felix Schmolinske auf dem Weg ins Aschbergfreibad. Lesen Sie auch die Post, die uns der Letztgenannte vor wenigen Wochen auf seinem Weg nach Ulan Bator geschrieben hat.

auf den Asphalt klackten und federnd aushüpften, sodass sich der ausgefaltete Gitterbehang noch einmal klirrend schüttelte. Dieses Klangemälde reiht sich ein in das Spektrum an fossilen Lauten, wie das Surren eines Super-8-Filmprojektors, das Klappern einer Schreibmaschine oder das Vorspulen einer Kassette im Rekorder. So widmen wir der klassischen Bahnschranke unser Titelthema.

In den fünfziger Jahren kollidierte der ansteigende Individual- und Straßenverkehr buchstäblich mit der Tatsache, dass weiterhin Züge fuhren. Zusammenstöße auf unbeschränkten Bahnübergängen nahmen dramatisch zu. Seit den Nullerjahren zeigt sich am explosionsartigen Wachstum des Berufspendler- und Lastverkehrs auf deutschen Straßen, dass selbst beschränkte Bahnübergänge nichts als Störfaktoren im zähen Verkehrsfluss darstellen. Gleichzeitig sieht sich die Bahn per Gerichtsbeschluss genötigt, auf Strecken, an denen Straßen kreuzen, nicht schneller als 160 km/h fahren zu dürfen. „Seitdem wird überbrückt und untertunnelt, was der Staatshaushalt hergibt“, schreibt Joachim Seyferth. Anstelle von Andreaskreuz und Schlagbaum entstehen flächenfressende Kunstbauten. Sie zerschneiden vielerorts brutalstmöglich Ortsbilder und städtebaulich gewachsene Strukturen. Ein jeder kennt solche Beispiele.

Heimatverbundenheit und deutsche Erinnerungskultur stellen uns vor eine ständige Bewährungsprobe, unter anderen weil das Allgemeinwissen vor allem bei Jugendlichen stark abgenommen hat. Eine Umfrage von 2017 zeigt, dass vier von zehn Schülern nicht wissen, was Auschwitz war. Immer wieder stellt sich also die Frage, wie man bei heutigen historischen Eisenbahnfahrzeugen mit NS-Symbolen umgehen soll. **BAHNEpoche**-Autor Hendrik Bloem hat sich in Berlin mit Lars Quadejacob getroffen, dem Leiter des Sammlungsbereiches Landverkehr des Deutschen Technikmuseums. Beide verfolgen eine kulturhistorische Sichtweise auf Eisenbahntechnik und arbeiten hier (ab Seite 86) den Versuch einer Empfehlung heraus.

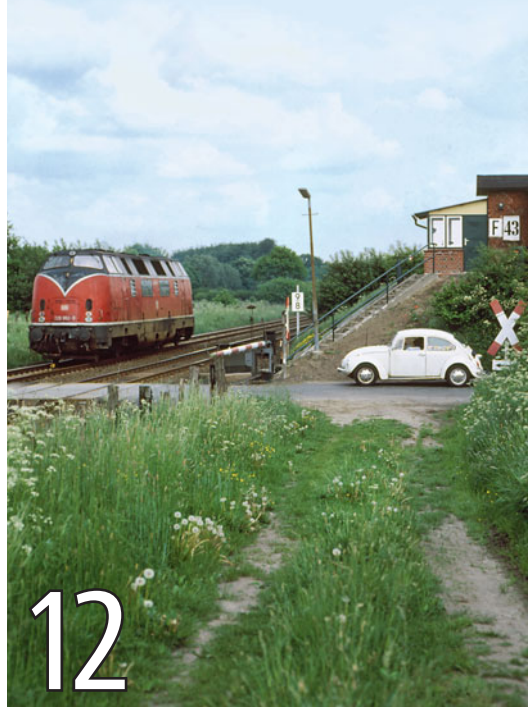
Wenig Anerkennung zollten wir DB-Fernverkehr auf unserer Rückfahrt von Trier nach Hamburg. Ab Koblenz bestiegen wir exakt das gleiche reservierte Abteil unserer Hinfahrt. Und täglich grüßte die röchelnde Klimaanlage. Das Bistro war nun verbarrikadiert. Pfützten schwappten aus seinem Küchenbereich. Hinter Köln wurden wir planmäßig umgeleitet und kamen abrupt bei Opladen zum Stehen. Sie ahnen es, liebe Leser: „Personen am Gleis!“

Herzlich Ihr

Robin Garn



An einer Schranke der Allgäubahn wartet ein Fahrer aus dem Stadtbezirk Münchens geduldig auf seinem 200ccm-Motorrad der Ardi-Werke. Was kommt? Die Augsburgs 18 471 mit dem (laut Kreideanstrich auf dem Pufferteller) D 280 nach St. Margrethen; mit Kurswagen von Dresden, Prag und dem Anhalter Bahnhof sowie nach Zürich, Genf und Lyon. Nachkolorierte Aufnahme aus den späten dreißiger Jahren.



- 3 WILLKOMMEN
- 4 FAHRPLAN
- 6 BAHNPOST
- 8 ZEITMASCHINE
Fußball für Eisenbahnarren
- 10 MEISTERWERK
Stuttgart 65

Betritt:
Locomotivdienst im Sommer 1902.

Verfügung.

Für den Dienst des Locomotivpersonals der Hauptbahn, Langenstein-Winsleben und Harzbahn bestimmen wir hiermit Folgendes:

A. Hauptbahn.

	I.	II.	III.
Maschine:	Börnedo	Derenburg	Regenstein.
Führer:	Wolf	Durchnabel	Schmidt.
Heizer:	Kühne I	Kühne II	Paproyh.

I. Tag Züge 1, 2, 3, 4, 7, 8, 305, 306, des Sonntags statt Züge 305, 306 die Züge 25 combinirt mit Zug 12 oder 27, 28.

II. Tag Züge 303, 304, 5, 6, 9, 10, 11, 12.

III. Tag Ruhe.

Für die Maschine Langenstein wird ein besonderer Dienstturnus gebildet, dieselbe hat täglich die Züge 71, 52, 53, 72, 23, 24, 73, 58, 59, 74 zu fahren und Sonntags nach Ankunft von Zug 59 in Langenstein die Züge 60 a und 61 a, letzteren bis Blankenburg. Wöchentlich einen Tag Ruhe.

Für die Maschine wegen Reinigung und Ausführung von Reparaturen dieses Dienstes: Führer Wagner, Heizer G. ... haben ebenfalls wöchentlich einen freien Tag.

The number '28' is overlaid on the bottom right of the page.

- 12 TITEL
Deutsche Bahnübergänge
„Achtung, Schranken werden geschlossen!“
- 26 ARBEITSWELT
Sommernacht, Schranken, Schreck
- 27 BAHNOPTIKUM
Schranken der Eisenbahnliebhaberei



- 62 GESCHICHTE
Die Steinbeisbahn, eine „Waldbahn“ im politischen Streit
- 66 DAMPF UND REISE
Schmalspurig durch Bosniens Wälder
(Sommer 1966 und 1970)



- 72 ROLLBAHN
Urlaub von „Kamerun“
... zum Dampf an die Mosel
- 76 ARBEITSWELT
Oder haben wir kein Öl mehr?
Sommer 1973: Auf einer 043 von Rheine nach Dortmund-Hörde – und zurück



- 80 DAMPFEISENBAHN
Vom Kurzauftritt einer Lokomotivtype im Süden Thüringens
Die Baureihe 86 im Lokbahnhof Eisfeld
- 85 DAS BESONDERE BILD
Alleinstellungsmerkmal



40



50

28 ZEITREISE

Plan „D Harzbahn“, Tag III

Harter Dienst auf einer Zahnradlok der Halberstadt-Blankenburger Eisenbahn im Jahre 1903

38 STREIFLICHT

Guten Tag, Herr Reichspräsident!

39 KINO

Der Gasmann

40 PORTRÄT

Karl Otto Petersen

Der Karriereweg eines aufrechten Christen (II)

50 GESCHICHTE

Mannheimer und Mainzer 50er für Mao

Die Rekonstruktion einer Anfrage 1958



86



94

86 ESSAY

Mit Hakenkreuz und Reichsadler auf die Schiene?

Über den Umgang mit NS-Symbolen an historischen Fahrzeugen

92 NAH DRAN

Schweres Wetter über Nulleinsfünf.

94 Von zwei Ministerien bezuschusst

Dampfspektakel 2018

96 SALONWAGEN

Empfehlungen aus der Medienwelt

97 NEULICH ...

... war ich in Plagwitz

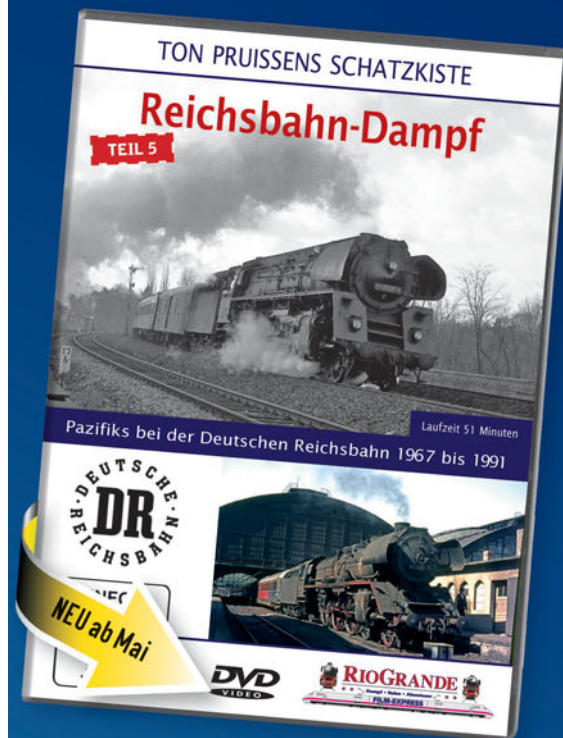
98 VORSCHAU, IMPRESSUM

99 ZUGSCHLUSS-LATERNE

VGB
[VERLAGSGRUPPE BAHN]

Ton Pruisen präsentiert

Reichsbahn-Nostalgie pur!



Ton Pruisens einmalige Filmschätze – jetzt exklusiv bei der VGBahn. Diese DVD zeigt die berühmten großbrädrigen Schienenstars der Baureihen 01, 01.5, 03 und 03.10 während ihrer Blütezeit bei der Deutschen Reichsbahn in der DDR. Wir erleben die eleganten Pazifiks in und um Berlin, in Eisenach, auf der Rennstrecke nach Stralsund und vor schweren Zügen zwischen Berlin und Dresden. Eine professionelle Vertonung macht diesen Film zu einem wahren Genuss.

Laufzeit 51 Minuten
Best.-Nr. 3511 • € 22,95

VGB Verlagsgruppe Bahn GmbH
Am Fohlenhof 9a • 82256 Fürstenfeldbruck
Tel. 081 41/5 34 81 -0 • Fax 081 41/5 34 81 -100
bestellung@vgbahn.de • www.riogrande.de





BAHNEpoche-Titel 01 bis 26

Zwar kannte ich die **BAHNEpoche** von meinem Vater, aber auf dem Weg zum Flugzeug fiel sie mir nochmal in die Hände und ich konnte ihr nicht widerstehen. Auf meiner Fahrt im Transsib von Moskau nach Ulan Bator habe ich sie bis zum letzten Wort durchgelesen. Zum Titelbeitrag schicke ich Ihnen daher etwas Bahnsteigleben aus Иркутск (Irkutsk) in Russland am 22. Februar 2018. Als ich durch Sibirien fuhr, las ich den Beitrag über den glücklosen Giganten. Eine Sache haben Russland und die AA20-1 gemeinsam – und zwar den überwältigenden Anblick. FELIX SCHMOLINSKE (ULAN BATOR)

Es freut mich sehr, dass Sie mit der BahnEpoche ein äußerst lesenswertes Magazin geschaffen haben, das sich in einem schwierigen Marktumfeld verdienstermaßen schon sehr gut etabliert hat. FERDINAND VON RÜDEN (NÜRNBERG)

Leserbriefe und Kommentare zur BAHNEpoche

Das Titelbild „Bahnsteigleben“ ist für mich so etwas wie ein Déjà-vu: Der Herr, der gerade die Sonntagsausgabe kauft, ist mein Onkel Karl, damals 47! Er befand sich auf dem Heimweg mit Dampfzug vom regelmäßigen Wochenendausflug nach Thalham, heute aufgelassener Haltepunkt im Mangfall-Tal kurz vor Miesbach an der Strecke nach Bayerisch Zell gelegen. Mit Frau und Tochter



verbrachte er regelmäßig die Wochenenden im Haus meiner Großeltern, das von der Terrasse nicht nur einen herrlichen Blick auf die Alpenkette, sondern auch auf die Strecke Richtung Miesbach hatte. Die Anreise geschah bis 1964 immer mit der Dampfeisenbahn, vom Haltepunkt aus führte ein beschwerlicher, halbstündiger Aufstieg mit Gepäck und Verpflegung hinauf nach „Einhäus“. In den Sommerferien war ich auch schon mal dort und baute die Spur 0-Eisenbahn auf, die von meinem Vater stammte und dort eingelagert war. Unterbrochen wurde das Spiel nur, wenn unten im Tal ein Dampfzug mit 38 oder 78 entlang ratterte, den man

minutenlang beobachten konnte. Oft mit weißer Dampffahne im feuchten Talgrund. Die Strecke ist heute noch schön, aber auf diesem Abschnitt ist alles zugewachsen, da das Tal Wassergewinnungsgebiet von München geworden ist. So könnte man es fortsetzen: das Haus wird abgerissen, der Onkel ist 1994 gestorben und die P8 wahrscheinlich schon 1967 verschrottet worden ...

JOACHIM SCHMIDT (ISERLOHN)

Andreas Knipping schreibt über den DDR-Regierungszug des Jahres 1966: „Die meisten (Wagen) stammen noch aus der fast unüberschaubaren fahrzeugtechnischen Erbschaft Hitlers und Görings.“ Da irrt

er, sofern er die speziell für das Naziregime gebauten Wagen meint: die Nazis sorgten gegen Kriegsende dafür, dass fast der gesamte NS-Salonwagenpark in den Westen Deutschlands überstellt wurde, einige kamen zum Kriegsende auch nach Österreich. Diese Wagen wurden von den Westalliierten übernommen und später an die DB bzw. 1955 an die ÖBB übergeben. Lediglich der Maschinengepäckwagen 105066 verblieb im Osten, wo er später bei der DR zum Messwagen für die FVA Halle umgebaut wurde. Andere Salonwagen in der sowjetischen Besatzungszone stammten noch aus Länderbahnzeiten (darunter ein kaiserlicher Hofzugwagen) oder waren ausländischer Herkunft. Der erste DDR-Regierungszug wurde ab Anfang der fünfziger Jahre auch durch Herrichtung ziviler Fahrzeuge (etwa Speise- und Schlafwagen) unterschiedlicher Bauarten zu Salonwagen in Betrieb genommen. 1969 folgte dann die Ablösung der Altbaufahrzeuge durch den Neubau-Regierungszug der DDR. Hingegen verwendete die DB etliche Wagen des NS-Reichsregierungszuges als Staatsfahrzeuge (z.T. bis Anfang der achtziger Jahre) weiter, lediglich ein Neubau-Salonwagen für den Bundeskanzler wurde 1974 in Dienst gestellt.

AXEL ZWINGENBERGER (AHRENSBURG)

In Ihrer Frühjahresausgabe 2018 (Seite 30 ff.) fand ich einen Beitrag über einen bekennenden Christen, der es schaffte, ohne in die NSDAP einzutreten, seinen Lebensweg zu gehen – wohl im 2. Teil wird sein weiterer Lebensweg in der SBZ (später DDR) geschildert. Karl-Otto Petersen, so sein Name, zeigt, dass es bei aller Bedrohung Wege in den Diktaturen gibt, als Christ zu bestehen. Ich finde es wichtig, wenn auch solche Menschen einmal als Vorbilder dargestellt werden. Schließlich ist es auch heute nicht so einfach, sich als bekennender Christ zu outen. Solche Vorbilder aus der Vergangenheit, die es noch schwerer hatten, können uns heutigen Christenmenschen Mut machen. Und dass das durch solch eine säkuläre Zeitschrift geschieht, finde ich besonders erfreulich. In welchem Zwiespalt anständige Menschen damals leben mussten, zeigt die Tatsache, dass Petersen trotzdem als Eisenbahner in seinem Beruf diesem Staat diente. Diese Gewissensqualen können viele heutige Maul-„Helden“, die so überhebliche moralische Urteile über die damalige Generation abgeben, leider nicht verstehen. Ich werde die Evangelische Nachrichtenagentur *Idea* auf Ihren Beitrag über einen aufrechten Christen aufmerksam machen.

WINFRED KRECH (BREITENBERG)



Nachlösekarte Korrespondenz zur **BAHN**Epoche 24, Güterverkehr

Hallo Redaktionsteam!

Ein Bekannter machte mich mit der **BAHN**Epoche bekannt und ich entdeckte dort diesen sehr interessanten Artikel, zu dem ich Ihnen gratulieren will. Aus meiner Sicht möchte ich das Thema etwas erweitern, da ich beruflich damit in Berührung kam. Ihre Analyse der Probleme aus Sicht der Politik kann ich voll unterstützen, doch darüber hinaus gab es auch Versäumnisse der Bahnführung.

In der sogenannten Wirtschaftswunderzeit versäumten es Politik und Bahnführung leider, richtungsweisende Perspektiven zu entwickeln. Zwar begann die Modernisierung der Traktion, Strecken wurden elektrifiziert, doch Trassenneubau setzte erst wesentlich später ein. Es hätten zwei parallele Netze mit unterschiedlichen Schwerpunkten entstehen müssen: ein Schnellfahrnetz mit Schwerpunkt Personentransport sowie ein Lastnetz, in dem der Güterverkehr ganzjährig Vorrang hat. Man hätte wenig ausgelastete Nebenstrecken zwecks Gütertransport gezielt zum Parallelnetz verknüpfen müssen.

Der Anschluss an die Moderne ging jedoch erst später gänzlich verloren. Heute bedeutet Gütertransport zuallererst Logistik! Hier ging der Anschluss an das Computer- und Logistik-Zeitalter um 1980 herum verloren. Man hatte zunächst das Richtige getan und den Transporteur Schenker gekauft, doch mit dem Verkauf dieses Unternehmens machte man aus Bahnsicht den größten Fehler! Schenker hätte dazu dienen müssen, die Frachtlogistik bei der Bahn zu erneuern. Warenlogistik, Warenströme und Infrastruktur hätten zu konkurrenzfähigen Abläufen führen müssen.

An einem Beispiel sei meine Forderung erläutert: Die Güterlogistik der Bahn ist alles andere als just-in-time-fähig! Mein Arbeitgeber hatte noch bis in die neunziger Jahre einen Gleisanschluss. Zuletzt wurde über diesen Gleisanschluss nur noch ein Kunde (Bundeswehr) bedient; doch für einen Kunden wurde dieser Anschluss zu teuer und die Bedienung zeitlich zu

ungenau getaktet. Heute läuft auch zu diesem Kunden der Güterverkehr über die Straße. Im Zeitalter der computergesteuerten Fertigungen wird Güteranlieferung auf Minuten oder Stunde getaktet. Da bleiben für die Bahn nur noch Massengüter.

Man müsste für die Liefergenauigkeit oder die Abholgenauigkeit einen ebenso pünktlichen Fahrplan fordern wie für den Personenverkehr. Trotz der unsicheren Straßenverhältnisse erfüllen die Straßentransporture diese Forderung weitgehend.

CARSTEN DIETRICH BRINK (GAUTING)

Sehr geehrter Herr Brink, Ihren ergänzenden Hinweisen und Ansichten stimme ich nahezu vollumfänglich zu.

Es kann nicht wundern, dass sich der Umsatz von DB Cargo in 2017 wiederum verringert hat und weiterhin immer mehr Waren auf der Straße transportiert werden. Zudem hat die desaströse 50-tägige Unterbrechung der wichtigen Rheintalstrecke bei Rastatt (einstürzendes Erdreich bei Bahnbauarbeiten) nicht nur zu einer empfindlichen und zumindest noch nicht erholten Abwanderung von der Güterbahn in Deutschland, sondern in Abschwächung sogar in der schienenfreundlichen Schweiz geführt.

Zwar wird seit geraumer Zeit versucht, die jeweils positiven Systemeigenschaften von Straße und Schiene zu vernetzen bzw. wechselseitig zu übernehmen. Dies hat „unter dem Strich“ bislang jedoch mehrheitlich zu einer Stärkung des Systems Straße ohne die erhofften volkswirtschaftlichen Effekte geführt. Aktuelles Beispiel sind die Feldversuche für den Lkw-Verkehr bei mit Oberleitung ausgerüsteten Autobahnabschnitten, welche die langfristige Gefahr einer weiteren Verlagerung des Eisenbahngüterverkehrs auf die Straße in sich bergen – bei „Erfolg“ sind die Überlegungen zur Reaktivierung von Gleisanschlüssen oder zu neuen Umschlagtechniken dann endgültig obsolet.

Ihnen Dank und solidarische Grüße!

JOACHIM SEYFERTH

Eisenbahn im XL-Format

EditionXL

VGB KLARTEXT

NEU



Kult-Dieselloks der

Die Baureihen V 180, V 200, 130–132 und 142 der Deutschen Reichsbahn



Konrad Koschinski
Dr. Franz Rittig
Manfred Weisbrod

„Dicke Babelsbergerin“, „Taugotrommel“ und „Ludmilla“ standen von den 1960er- bis in die 1980er-Jahre für den Traktionswechsel bei der DDR-Reichsbahn – heute haben sie Kultstatus bei den Eisenbahnfans. Dieser neue Sammelband, entstanden aus teilweise längst vergriffenen Sonderausgaben des Eisenbahn-Journals, lässt die Entwicklung und Einsatzgeschichte der DR-Baureihen V 180, V 200 sowie 130–132 und 142 Revue passieren. Ausführliche Kapitel befassen sich mit Konstruktion und Technik dieser Großdieselloks. Viele historische Bildraritäten, darunter zahlreiche großformatig wiedergegebene Farbfotos, dokumentieren Betrieb und Einsätze der nicht zu überhörenden Diesel-Brummer, von denen einst über 1.600 Exemplare über die Gleise der DDR-Reichsbahn rollten.

240 Seiten im DIN-A4-Format, Softcover-Einband, ca. 440 Farb- und historische Schwarzweißbilder

Best.-Nr. 601801 | € 19,95

VGB
[VERLAGSGRUPPE BAHN]



www.facebook.de/vgbahn

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



Sommermärchen 2006. Kaum sind am 30. Juni 2006 die Triebwagen 648 108 und 601 in der Einfahrt von Schwerte am Fotografen vorbeigepoltert, fällt der für die deutsche Nationalmannschaft wichtige Ausgleich zum 1 : 1, ehe sie nach einem Elfmeterdrama Argentinien besiegt. Das Endspiel in Berlin erreicht sie dann aber doch nicht. Im Halbfinalspiel gegen Italien verliert Deutschland nach Verlängerung mit 0 : 2.

Fußball für Eisenbahnarren

Prolog: Am 14. Juni 2018 beginnt die 21. Fußball-Weltmeisterschaft und Deutschland befindet sich wieder im „Ausnahmestand“. Die Rückspiegel und Antennen der Autos werden mit schwarz-rot-goldenen Überziehern und Wimpeln verziert und ein Großteil der Bevölkerung versammelt sich zu den Spielen vor privaten Fernsehern und Public-Viewing-Leinwänden.

Und was macht der weniger fußballaffine Eisenbahnfreund? In aller Ruhe fotografieren?

Vor zwölf Jahren, als die Fußball-Weltmeisterschaft in Deutschland ausgetragen wurde, war dies eine Überlegung wert. In der Einfahrt von Schwerte gab es eine interessante Stelle, die ich schon lange aus etwas erhöhter Stellung fotografieren

wollte, damit weiter hinten liegende Gleise besser ins Bild gebracht werden konnten. Die Sache hatte aber einen Haken. Um das zu verwirklichen, musste eine Leiter direkt am Rand der daneben verlaufenden Straße aufgestellt werden. Wann ließ sich dies besser realisieren als in der verkehrsschwachen Zeit während des damaligen Viertelfinalspiels der deutschen Nationalmannschaft gegen Argentinien?

30. Juni 2016: Ganz normal kann ich nicht sein. Das haben mir soeben die Handzeichen des Lokführers eines aus Fröndenberg nach Schwerte einfahrenden Güterzuges (auf dem Gleis unten) unmissverständlich deutlich gemacht! Aber was ist schon normal? Zugegeben, es ist schon etwas seltsam, wenn ein Fotograf am Fahrbahnrand einer Straße auf einer Leiter steht

und Züge fotografiert; vor allem dann, wenn die deutsche Nationalmannschaft gerade im Viertelfinale der Fußballweltmeisterschaft gegen Argentinien spielt. Aber so ist am späten Nachmittag auf der Straße nichts los und man kann fast sorglos eine Leiter auf die Fahrbahn stellen, um einen erhöhten Foto-Standpunkt einzunehmen.

Doch diese Gedanken kann der Lokführer der 294, die soeben mit ihrem Güterzug die Strecke von Schwerte nach Hamm unterquert, wahrscheinlich nicht nachvollziehen. Er hätte wohl viel lieber das Spiel in Ruhe vor dem Fernseher verfolgt und mit seiner Geste dem Unmut über die verdammte Schicht freien Lauf gelassen. Allerdings scheint er nicht zu wissen, ich kann anhand der Gesprächsfetzen, die durch die geöffneten Fenster des benach-



Vergleichsbild zur WM 2018. Eine Leiter reicht nicht mehr. Selbst mit einer Drohne ließe sich das Motiv heutzutage kaum noch realisieren. Die inzwischen dort errichtete Schallschutzwand macht alle Bemühungen vollständig zunichte (17. April 2018).

barten Hauses schallen, den allgemeinen Spielverlauf recht gut mitverfolgen, während vorbeifahrende 111, 112, 152, 185, 402 und 648 mich immer wieder auf die Leiter treiben, um besagte Fotos aus der erhöhten Warte zu schießen.

„Ballack, Du A....“ – „Das war doch nie im Leben Abseits“ – „Was soll das“ – „Oh, oh“ tönt es aus dem Fenster und lässt einen guten Eindruck auf das momentane Befinden der deutschen Fußballseele zu. Bei einem Spielstand von 0 : 0 gehen die beiden Mannschaften in die Halbzeit und das oftmals einseitige Gespräch verlegt sich hinter das Küchenfenster, denn nun werden Fragen nach Salat und Brot gestellt, während ein weiterer ICE 2 nach Berlin mich zu einem Foto herausfordert.

Ganz Deutschland – so scheint es – liegt in Agonie. Niemand lässt sich auf der Straße blicken. Nur zwei Kinder spielen in einem Vorgarten, ohne den patriotischen Wert des Augenblicks zu erkennen. Inzwischen hat die zweite Halbzeit begonnen

und Deutschland einen Treffer erhalten, die Stille im Lande scheint nun noch erdrückender zu sein. Auch RAILION scheint sich davon beeindruckt zu lassen, schon seit einer Stunde ist kein Güterzug mehr vorbeigekommen, ganz im Gegensatz zum sonst üblichen Freitags-Wochenendrennen, bei dem sich die Züge regelrecht die hier noch klappernden Signalfügel in die Hand geben. Obwohl ein Relikt aus alten Bahnzeiten sind sie nicht nur für die Lokführer, sondern auch für den Fotografen ein in beide Richtungen sichtbares Zeichen, das dem Zug freie Fahrt gewährt und mich frühzeitig auf einen nahenden Zug aufmerksam macht.

„Kommt ein besonderer Zug?“ fragt mich ein von der Schicht zurückkehrender Passant. Eine Antwort scheint er nicht zu erwarten, denn er geht zielstrebig in Richtung des heimischen Fernsehers. Gerade ist eine nahezu leere 648-Doppeleinheit von Dortmund kommend am Fotografen vorbeigefahren, als ein vielfacher Jubelschrei

aus den umliegenden Häusern ertönt. Es ist nicht zu überhören, Klose hat den Ausgleich für Deutschland erzielt. Hoffnung keimt auf, die Wortfetzen aus den Fenstern werden wieder lauter. Dennoch ist der Kampf noch lange nicht zu Ende, zwei Verlängerungshalbzeiten und das Elfmeterschießen stehen unseren Spielern noch bevor. Dramatische Verläufe werden auf der Straße noch hörbar, denn noch eine Stunde tobt die Fußballschlacht. Nach zwei gehaltenen Elfmetern durch Torwart Lehmann steht fest: Ballack & Co. haben die WM-Bahncards vieler Fans sowie die Hoffnung auf den WM-Titel verlängert.

Drücken wir unserer Mannschaft bei der WM in Russland wieder die Daumen. Aber gut einsehbare Eisenbahnmotive vermag auch sie nicht herbeizuzaubern.

WERNER WÖLKE

Dem Phänomen der Larmschutzwände und ihrer massiven Zunahme nimmt sich auch Christian Eilers in seiner „Neulich ...“-Rubrik auf Seite 97 an.

