03 Sommer 2012

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!

Eisenbahner, Reisende, Idealisten

Menschen entlang der Schiene

Dampflok-Hochburg Dresden
Laufzeit 61 Minuten

INFO-Programm gemäß § 14 JuSchG

Plus Filmausschnitte von RioGrande-Videos

DVD VIDEO

- SCHATZSUCHE **SBB Historic**
- **Altona, die E 73 und der Schellfisch**
- AUF ACHSE **Als Heizer einer 75⁵ im Muldental**
- **Exkursionen zu zwei Schmalspurbahnen Badens**

01-Finale Dresden – Berlin

4 192445 512005 03

Russalka Nikolov, Direktorin des DB-Museums in Nürnberg, empfängt **BAHN***Epoche* und Verlagsleiter Thomas Hilge (r.) zu einem Interview (Mai 2012).

Dresden – Berlin mit der 01: Das prägte eine Generation von Eisenbahnern wie Dampflokfreunden. Herbert Börnert und Peter Walther nach Ankunft mit dem „Istropolitan" im Ostbahnhof (September 1977) und Günter Ruppert (r.) im Gespräch mit Robin Garn (April 2012).

Liebe Leser!

Es gibt auf der Welt der Schienen mehr Fragen als Antworten. Erst aus Neugierde und Wissensdurst erwachsen Geschichten. Wir sehen unseren Auftrag darin, Sie mit Geschichten zu versorgen – ausgesucht nach Unterhaltungsqualität, Relevanz und Schönheit. Glücklicherweise gibt es auch Fragen, die jeder für sich selbst beantworten kann. Zum Beispiel: Was ist ein Bahnmensch?

Der bekannte Eisenbahn-Autor Joachim Seyferth hat sich der Bahn und ihren Menschen angenommen. Er richtet seine Beobachtungen auf Personen, die von den Schienendingen dieser Welt nicht lassen können: ob als Beruf, Faible oder Lebensinhalt. Weckt der Begriff Bahnmensch negative Assoziationen? Passt er, womöglich herabwürdigend, in erstbeste Schubladen – angefangen von der für den Urmensch, alsbald über Stadt- und Verlagsmensch zu anderen Gewohnheitstieren? Seyferths Lektüre und seine prägnante Bebilderung sind zu vielschichtig, um einfache Antworten zu geben. Schließlich dürften Eisenbahner, Bahnfahrer und Eisenbahnfreunde, mithin dürften wir alle milde charakterisiert, einen gewissen Zug zum Zug haben.

Wie kommt man dazu? Wie wird man Eisenbahnfreund (ob Idealist oder Hofnarr) und bleibt es sein Leben lang? Dazu gehören Schlüsselerlebnisse, die weit zurück liegen können. In einem früheren Zuhause spielen. Heimat hat zu tun mit den Prägungen aus der Kindheit. Seine zeigt uns Autor Bernd Gutewart in unnachahmlicher Weise. Denn Heimat konnte schon immer mehr sein als eine durch Klatschmohnwiesen schmauchend-schaukelnde Bimmelbahn. Heimat kann einer Zeitreise gleichen. Mit Opa am schmutzigen Brückengeländer stehen, den Großstadtbahnhof eines industriell geprägten Einfache-Leute-Quartiers im Blick. Oder das Knistern der Briketts im Küchenofen und das giftende „Rocho-racha" der ausrückenden Werklok, wie Gutewart wundervoll schildert. So ist für ihn Hamburg-Harburg ein Ort der Träume und Sehnsucht geblieben. Man muss kein Hamburger sein, um mit Harburg eher das Umsteigen zu verbinden als das Ankommen und Dableiben. Insofern scheint es geradezu verwegen, Ihnen ausgerechnet Hamburg-Harburg als Sehnsuchtsort eines Solisten vorzustellen.

Vielstimmig war der Chor westdeutscher Entscheidungsträger, der die ostdeutsche Reichsbahn mit dem Prädikat „marode" besang: Alkaligeschädigte Betonschwellen, Technik aus der Dampflokzeit, Streckenhöchstgeschwindigkeit 120 Kilometer in der Stunde wurden nach 1989 in einem Atemzug und leichtem Gruseln genannt. So fuhr die DR letztmalig durch den Sommer 1977 zwischen Dresden und Berlin den Löwenanteil des schweren Reisezugverkehr mit Dampflokomotiven der Baureihe 01. Die schnellsten Züge brauchten damals zwei Stunden und fünf Minuten. Selbstverständlich mit Halt am Flughafen Schönefeld. **BAHN***Epoche* stellt Ihnen die schweren Expresszüge, Männer und Lokomotiven der Baureihe 01 vor, die zwischen Dresden und Berlin unterwegs waren.

Nun raten Sie mal, wie viel heute – im Mai 2012 und somit 35 Jahre, davon 18 unter der Regie der DB AG, und hunderte Millionen Strecken-Sanierungsgelder später – der schnellste Zug benötigt. Ich möchte Sie nicht auf die Folter spannen. Es ist der EuroCity 178. Fahrzeit: zwei Stunden und neun Minuten. Und wie steht es um die Fernbahn-Anbindung des neuen Berlin-Brandenburger Flughafens „Willy Brandt" in Schönefeld? Nur so viel: Auch zur verschobenen Inbetriebnahme wird unsere Hauptstadt symbolisch die Welt begrüßen, unter Ausschluss vieler Bahnreisender. Eben alles nicht mehr erstligatauglich.

Sonnenbrille auf, den Sommer genießen und unterwegs sein: Ulrich Fuhrmeister, dessen China-Aufnahmen in der letzten Ausgabe von **BAHN***Epoche* großen Anklang gefunden haben, machte sich im Sommer 1939 auf den Heimweg von Shanghai nach Hamburg. Autor Florian Grupp, selber weitgereister Bahnfahrer Südostasiens, rekonstruiert und kommentiert Fuhrmeisters Route auf den ersten Etappen bis Karachi.

Besuchen Sie, unter sachkundiger Führung von Michael Bermeitinger, die große Zeit der Bahnhofswirtschaften von Wirballen bis Köln. Vielleicht begegnet Ihnen beim Brathecht im Bahnhof Babelsberg ja ein Ufa-Sternchen. Doch, oh weh: „Herr Ober … mein Zug fährt gleich!" Beim Blättern steigen Sie um in eine oberbadische Schmalspurbahn und zuckeln durch Sommerwiesen von Mosbach nach Mudau, einer im Volksmund „badisch Sibirien" genannten Gegend. Oder Sie blicken einem schwitzenden Heizer bei der Durchfahrt von Amerika über die Schulter – Amerika (Sachsen) wohlgemerkt –, erblicken einen schweizer General auf Inspektion am Gotthard und tauchen hinter einer E 73 aus dem Schellfischtunnel der Altonaer Hafenbahn wieder auf.

BAHN*Epoche* bringt Sie unterhaltsam, reich an Fakten und sicher durch Raum und Zeit. Ganz gleich, ob Ost, ob West, Nord oder Süd. Hauptsache dampfoman, bahnophil und – menschlich.

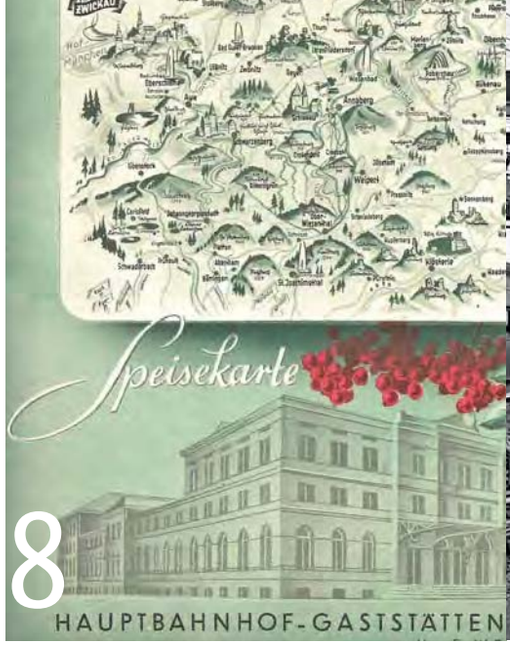
Herzlich Ihr

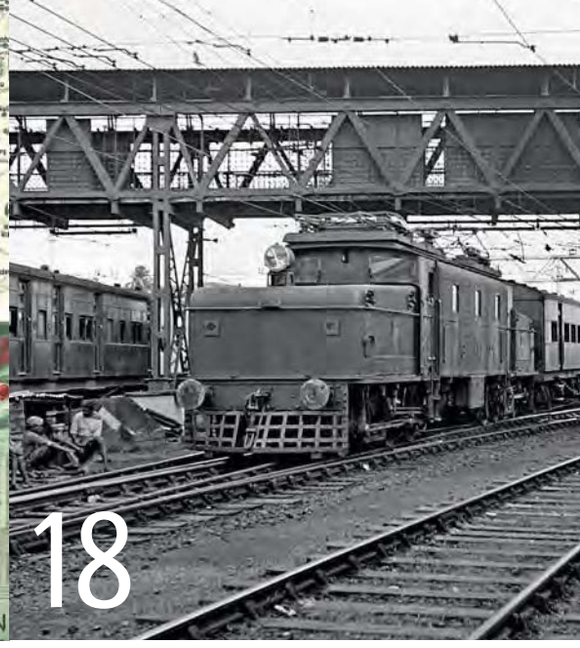
Robin Garn

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

Ausgabe 03 Sommer 2012

Im Sommer 1958 machte Walter Hollnagel, Fotograf der Bundesbahndirektion Hamburg, diese vermutlich gestellte Aufnahme in Altona. Am VT 08 (als FT 42 „Senator" bereit zur Abfahrt nach Frankfurt/Main) scheint die Dame den Triebfahrzeugführer zu mahnen: „Fahr' ja vorsichtig!"





3 WILLKOMMEN

4 FAHRPLAN

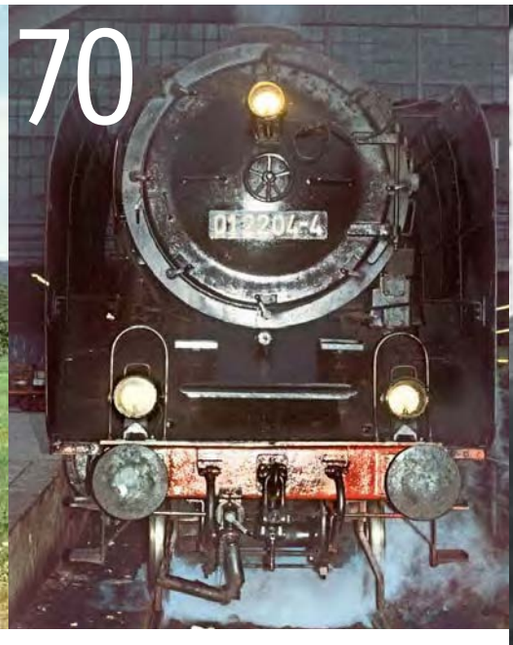
6 BAHNPOST

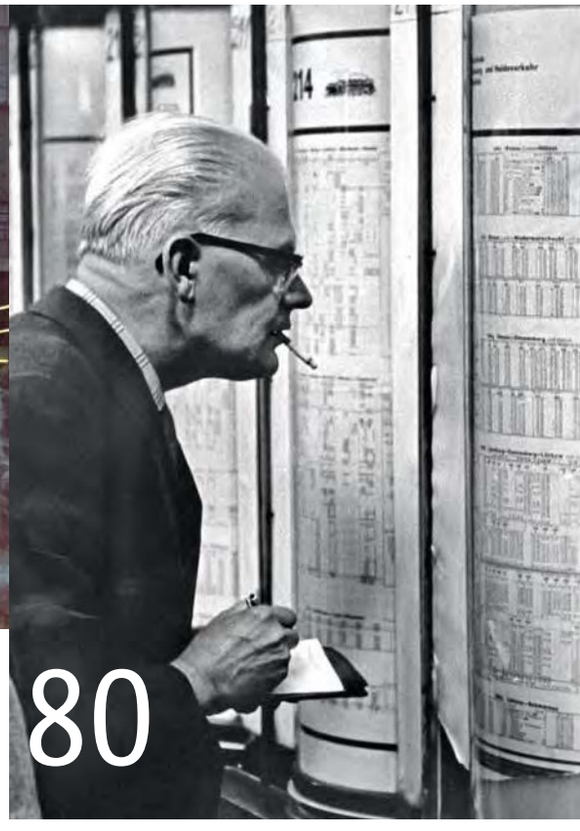
8 **„Herr Ober … mein Zug fährt gleich!"**
Was wurde gegessen und getrunken in den Gaststätten am Gleis?

16 BAHNOPTIKUM
Auf wackligen Bohlen …

18 DAMPF und REISE
Fuhrmeisters Heimreise im Sommer 1939
Teil 1 (Shanghai – Karachi)

26 FRAGEZEICHEN
Das vorletzte Aufgebot





56 AUF ACHSE
„Na Geselle, sind wir heute stark?"
Als Heizer einer 75⁵ unterwegs auf der Muldentalbahn

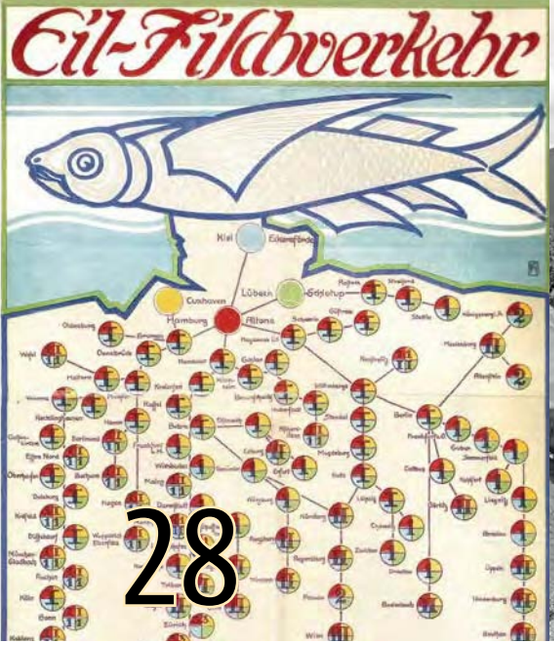
61 KINO
Indianerüberfall bei Töpchin

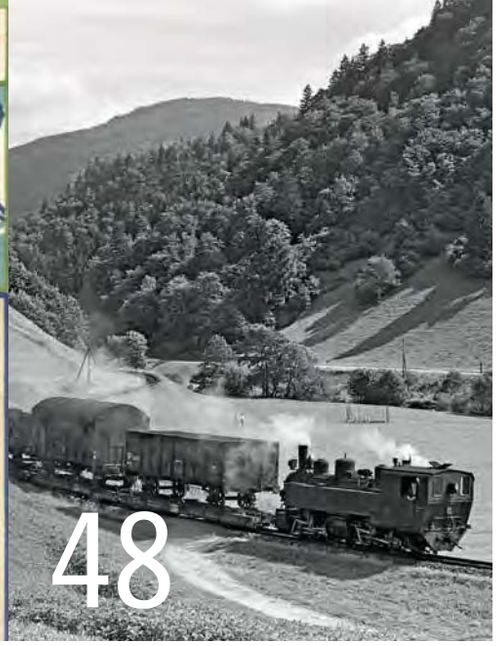
62 SEHNSUCHTSORT
Hamburg-Harburg
Das große Haus im Moor

70 DAMPFEISENBAHN
Dresden – Berlin: das 01-Finale!

75 **„Der 01-Betrieb verlangte große Hingabe"**
Gespräch mit Günter Ruppert

80 TITEL
Eisenbahner, Reisende, Idealisten
Bahnmenschen
Beobachtungen bei Berufung und Bewegung





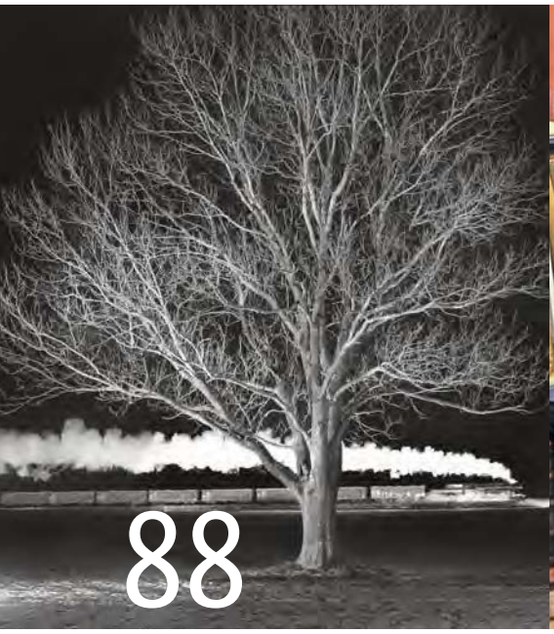
27 STREIFLICHT
Kriegsheimkehrer Ulm 1947

28 **Altona, die E 73 und der Schellfisch**
Aufstieg und Niedergang einer einmaligen Hafenbahn

40 ARBEITSWELT
Auswaschdienst

42 SCHATZSUCHE
SBB Historic

48 **Sommer-Sonnenwiese-Liegepause**
Jürgen Hagemanns Exkursionen zur erst- und letztgebauten Schmalspurbahn Badens



88 GALERIE
Hans-Christian Müller
Licht ins Dunkel bringen

94 INTERVIEW
Russalka Nikolov
Direktorin DB Museum
„Eisenbahn ohne Geschichte ist nicht möglich“

96 SALONWAGEN
Empfehlungen aus der Medienwelt

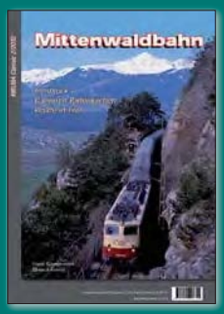
97 NEULICH . . .
. . . traf ich Kitten von Mew und Corporal Lavington

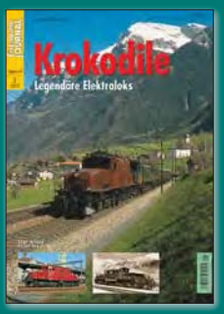
98 IMPRESSUM
FOTOVERMERKE
VORSCHAU

Neuheiten im VGB-Shop

Baureihe 52
Eine Hommage an die meistgebaute deutsche Dampflokomotive mit eingehender Beschreibung der Technik. Inklusive DVD.
116 Seiten · € 15,–
Best.-Nr. 701201

Mittenwaldbahn
Eindrucksvolle Aufnahmen von der Bahnlinie Innsbruck–Garmisch-Partenkirchen–Reutte in Tirol mit Beschreibung des abwechslungsreichen Verkehrs.
92 Seiten · € 12,50
Best.-Nr. 201202





Krokodile
Ein Porträt der wohl bekanntesten Schweizer Lokomotive und ihrer nächsten Verwandten wie Seetal- und RhB-Krokodile.
92 Seiten · € 12,50
Best.-Nr. 541201

Übertage im Revier
Die Eisenbahn im Ruhrgebiet der 1950er und 1960er Jahre. Ein außergewöhnlicher Bildband mit vielen bisher unveröffentlichten Fotos.
128 Seiten · € 24,95
Best.-Nr. 581201

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

Geöffnet: Mo.–Do. 9–17 Uhr, Fr. 9–14 Uhr
Am Fohlenhof 9, 82256 Fürstenfeldbruck

VGB [VERLAGSGRUPPE BAHN]

BAHN*Epoche*-Titel 01 und 02

„Im Namen von Dr. Grube darf ich Ihnen und Ihren Kollegen und Autoren alles Gute für die Zeitschrift wünschen. Es ist ja heute sicherlich ein mutiges Unterfangen so ein Projekt zu starten. Uns freut es immer sehr, wenn die Eisenbahn in ihren vielfältigen historischen aber auch zeitgenössischen Aspekten auf so breites Interesse stößt."

Dr. Susanne Kill (Teamleiterin Konzerngeschichte der DBAG, Berlin)

Wieso gab es diese Zeitschrift nicht schon früher?

Leserbriefe und Kommentare zu BAHN*Epoche*, Ausgabe 01 und 02

Gestern traf das Heft 2 der BahnEpoche hier ein. Wieder sehr lesenswert! Bitte weiter so! Helmut Dahlhaus (Schwelm)

Nun habe ich die zweite Ausgabe der Bahn Epoche durchgearbeitet und bin nach wie vor begeistert. Da sind so viele spannende Artikel drin, die selbst einen Nichteisenbahnbegeisterten, was ich natürlich nicht bin, faszinieren werden. Geschichte pur aus erster Hand, einfach großartig. Der erste Versuch, auch meiner Frau die Artikel zu empfehlen, stieß noch etwas auf Skepsis, doch ich arbeite dran. Vielen Dank und weiter so.

Dr. Johann David Herstatt (Hamburg)

Herzlichen Glückwunsch! Ich habe lange gezögert mit einer Abobestellung, schließlich ist der Markt an Eisenbahnzeitschriften gut gesättigt. Mein persönlicher Aboanteil eigentlich mehr als genügend...
Aber dann entschloss ich mich doch zur Bestellung und freue mich sehr über die wohltuende andere Gestaltung und Themen aus der „guten, alten Zeit". Lärmschutzwände, 185 u. Co werden uns noch lange genug beschäftigen! Dem Redaktionsteam wünsche ich weiterhin soviel Spaß und Erfolg bei der Themenauswahl!

Torsten Barth (Starkenberg)

Ein wirklich sehr schöner Ansatz, aber: So geiht dat nich! Eisenbahngeschichte und deren Aufarbeitung bzw. -bereitung sollte angemessen seriös auftreten, um auch richtig Interessierte anzusprechen. Allein schon der Begriff „Vorgang" für eine Umschreibung einer eisenbahnalltäglichen – wenn auch im Endstadium begriffenen – Situation, nervt irgendwie und lässt eine objektive Betrachtung vermissen. Die Lob-Hudelei auf ein TOP-Produkt der Filmindustrie wie den Kodachrome 25 erscheint wie ein verspäteter Rettungsversuch, des mittlerweile insolventen ehemaligen Marktführers.

Peter Kristandt (Hagen am Teutoburger Wald)

Da fiel mir in der Bahnhofsbuchhandlung ein Heft „Bahn Epoche" in die Hände, vorher nie gesehen, und im Titel stand etwas von „klassischer Eisenbahn". Mir schien es geeignet. Und wie es geeignet war! Vorbildbeiträge mit Tiefgang, wie ich sie sonst in der Art noch nirgendwo gelesen habe. Artikel wie der über die Sammelleidenschaft, die auch mal über den Pufferrand rausgucken, findet man in keiner anderen Eisenbahnzeitschrift (die ich auch nach wie vor noch lese). Heft 2 hält, was Heft 1 versprochen hat: kurzweilige aber tiefgründige Lektüre, die sich komplett zu lesen lohnt, auch durchaus mehrmals, und nicht nur wenn's regnet! Die Beiträge über die Gütertransportwerbung bei der Reichsbahn oder über den „Sehnsuchtsort" Blumenberg oder über die Reko-01 - einfach klasse! Logische Konsequenz: die „Bahnepoche" wird gesammelt!
Womit ich beim einzigen Kritikpunkt bin: das Format! Wenn schon „klassische Eisenbahn", warum nicht auch „klassisches Format" DIN A4?

Lutz Kaden (Siebenlehn)

Sehnsuchtsort Blumenberg – Jugenderinnerung und ein Plätzchen verloren gegangener Heimat (hier mit Bahngarten, Mai 1992).

Wieso gab es diese Zeitschrift nicht schon früher?

Norbert Musial (Berlin)

In seiner Zeitschriftenbesprechung der „Hamburger Blätter" (1/12) schreibt Dr. Günther Ungerbieler:

„Die vierteljährliche Erscheinungsweise wird helfen, den Ansprüchen genügende Beiträge vorzubereiten. Qualität kostet Zeit. (…)
Vor allem muss sich ein ausreichend großer Leserkreis finden, der Interesse hat, sich der klassischen Eisenbahn und der Bewahrung ihres Erbes einmal abseits von Lokomotivbeschreibungen, technischen Details oder Meldungen über neue Farbvarianten zu widmen. Dies ist zu hoffen und der Zeitschrift zu wünschen. Verdient hat sie es allemal. Denn es gibt zahlreiche ungehobene Schätze und Themen, die nicht im Dekadenintervall durch den Blätterwald gegeistert sind. Und die „klassische" Eisenbahn ist nicht etwa vornehmlich eine Spielwiese von Fortschrittsverweigerern, sondern sie war und ist von epochaler Bedeutung für Gesellschaft, Wirtschaft und Politik. Sie verdient auch zukünftig Beachtung, wie dies für andere Bereiche unseres kulturellen Erbes selbstverständlich ist. Dazu könnte Bahn Epoche beitragen."

Die Redaktion behält sich vor, Leserbriefe – bitte mit Namen und Anschrift – gekürzt und auch in Online-Produkten zu veröffentlichen.
Die E-Mail Anschrift lautet:
redaktion@bahnepoche.de

Bilder *aus der* *Blütezeit* **der DB**

Die großen Zeiten der Bundesbahn sind längst vorbei. „Rheingold“, „Blauer Enzian“ und „Riviera-Express“, Dampfloks aus Kaiserzeiten und Altbau-Elloks, V 200 und VT 11.5 – alles passé! Nur im Modell existiert noch die Typenvielfalt, welche die 50er- und 60er-Jahre bei Eisenbahnfreunden so beliebt macht. Otto Humbach lässt diese Klassiker der ersten beiden DB-Jahrzehnte wieder aufleben, in authentisch arrangierten Modellszenen – belegt durch zahlreiche historische Aufnahmen – und in perfekten Modellfotos. Entstanden ist ein opulent ausgestatteter Bildband voller legendärer Loks und Züge, eine Modellbahn-Zeitreise in die Epoche von Wiederaufbau und Wirtschaftswunder.

272 Seiten im DIN-A4-Großformat, gebunden mit Schutzumschlag, über 400 teils großformatig wiedergegebene Modellfotos und historische Schwarzweiß-Bilder

Best.-Nr. 15088126 | € 39,95

VGB [VERLAGSGRUPPE BAHN]

Erhältlich im Fach- und Buchhandel oder direkt:
VGB-Bestellservice, Am Fohlenhof 9a, 82256 Fürstenfeldbruck
Tel. 08141/534810 oder per Fax 08141/53481100 oder E-Mail bestellung@vgbahn.de

Bestell-Hotline 08141/534810

„Herr Ober…

Was wurde gegessen und getrunken in den Gaststätten am Gleis? Michael Bermeitinger lädt ein zu einer Reise in die große Zeit der Bahnhofswirtschaften

Als Bahnknoten verfügte der niederschlesische Bahnhof Hansdorf, an der Hauptbahn Kohlfurt – Sommerfeld, über einen Wartesaal 1./2. und einen 3./4. Klasse – unterscheidbar durch Tischdecken (li.) und blanke Holztische. Ungewöhnlich war, dass die Inhaberin eine Frau war. Noch seltener war aber der Umstand, dass sie die Bahnhofsgaststätte von ihrer Mutter Agnes übernommen hatte.

Momente. Ein behutsam retuschiertes Bilddokument aus der Bahnhofsrestauration von Wirballen, dem preußisch-litauischen Grenzbahnhof zu Russland. Der berühmte Nord-Express der CIWL, der Paris/Oostende mit St. Petersburg verband, machte hier täglich Station, wenn in West-Ost-Richtung die Reisenden vom Normalspur- in den Breitspurzug wechseln mussten. Aufgenommen um die vorvergangene Jahrhundertwende, sehen wir im hochherrschaftlichen, stuckverzierten, palmenbestücken Ambiente eine schnauzbärtige, vielschrotige Herrengesellschaft – von Livree tragenden Bediensteten über Gendarmen und hochdekorierten Offizieren, Melone und Pelzkragen tragenden Geschäftsreisenden bis hin zum lesenden Schöngeist. Wenn nicht riesige, blank-verzierte Kachelöfen Wärme spenden, dann Tee aus Gläsern oder eine stolze Auswahl exquisiter Getränke.

Eigentlich dürfte man ihr keine Träne nachweinen. War sie in ihren letzten Jahren doch arg ramponiert. Duster und muffig ging es zu, und selbst wenn sie jüngeren Datums war, zeigte sie sich karg, lieblos, abweisend. Entsprechend war der Umgang, den sie pflegte – lange vorbei die Zeiten, da bessere oder gar höhere Herrschaften Einkehr gehalten hatten. Ende der siebziger Jahre war die Bahnhofswirtschaft, zumindest in Westdeutschland, gesellschaftliche Endstation.

Noch bis in die frühen Sechziger war die Gastwirtschaft im Bahnhof nicht nur unverzichtbar für Reisende, sondern auch Bestandteil städtischen, gerade kleinstädtischen Lebens. Fürs Sonntagsessen mit der Familie, als Ort der Honoratioren. Auch für meine Eltern – mein Vater ist Journalist – war die Bahnhofsgaststätte unserer Heimatstadt Lörrach abendlicher Treffpunkt, fanden sich am Stammtisch Lokalpolitiker und Geschäftsleute ein. Bisweilen ging es hoch her, auch jenseits der Sperrstunde.

Ende der Sechziger, wir lebten in Bonn, kehrte mein Vater bei unseren Heimat-Besuchen gelegentlich mit mir dort ein, und ich erinnere mich gut an das dunkle Interieur, die von Zigaretten und Stumpen vernebelte Luft, den Bierdunst. Doch da war die Wirtschaft schon im Niedergang, Thekensteher waren die Hauptklientel.

„Wer nix wird, wird Wirt, und wer gar nix wird, wird Bahnhofswirt“ – einst gängige Lästerei, aber mehr nicht. Von Beginn an achteten die Bahngesellschaften peinlichst darauf, dass die Pächter ehrbare Leute waren, ging es doch nicht nur ums äußere Bild, sondern auch um Sicherheit und Ordnung. Das „Jahrbuch für Deut-

mein Zug fährt gleich!“

sche Bahnhofswirte 1912“, ein über 500 Seiten starkes Werk für den Bereich der Preußischen Eisenbahnen und der Reichslande Elsaß-Lothringen, gibt erschöpfend Auskunft. Schon die Ausschreibungen waren streng, doch die Überprüfung des Betriebs und die angedrohten Sanktionen waren es nicht minder. Immer wieder hatten sich die Direktionen, die Ministerien in Berlin und die Gerichte mit den Bahnhofswirtschaften zu beschäftigen.

Das heuer exakt 100-jährige Jahrbuch wurde vom Schriftführer des Verbands der Deutschen Bahnhofswirte herausgegeben, Gastronom der Station Groß-Lichterfelde vor den Toren Berlins. Ein 230-seitiges „Kleines Lexikon“ erklärt alles, was ein Bahnhofswirt über Rechte und Pflichten, den Betrieb, den Umgang mit Angestellten, Reisenden oder Bahnverwaltung wissen muss. Denn es gab nichts, was nicht im Detail geregelt gewesen wäre – das Aufstellen von Ansichtskarten-Ständern und das Aufhängen von Automaten ebenso wie die Preisgestaltung, die Werbung und der Briefmarken-Verkauf oder der Ausschank an Bahnbedienstete, die Sperrstunden und die Ruf-Lautstärke der Bahnsteig-Verkäufer.

Das Mitgliederverzeichnis des Verbands, das jeden Bahnhofswirt mit Name, Bahnhof, Geburtsdatum und Beginn seiner Tätigkeit aufführt, listet über 1100 Orte auf. Dienstältestes Mitglied war ein Gottlieb Neumann, Pächter zu Powayen im Samland an der 1865 von der Ostpreußischen Südbahn eröffneten Strecke Königsberg – Fischhausen – Pillau (1944 Kursbuchstrecke 135r). 1868 war er mit 26 Jahren Bahnhofswirt geworden – mit 70 Jahren war er es immer noch.

Wilhelm Pohl, Bahnhofswirt zu Stralau-Rummelsburg in Berlin, war Träger des Kgl. Preuß. Kronenordens IV. Klasse und der Adlernadel Ihrer Majestät der Kaiserin

Dass schon zu jener Zeit eine Dorfstation, an der auch 1880 erst sechs Züge am Tag hielten, eine Wirtschaft hatte, zeigt, welche Bedeutung man dieser Einrichtung beimaß. Aber ungleich wichtiger waren die Restaurationsbetriebe an den Hauptstrecken, gerade vor 1880, als es noch keine Speisewagen gab und Schnellzüge etwa von Berlin nach Frankfurt 12 Stunden und mehr benötigten.

Da waren Halte fürs Mittagsessen an größeren Stationen obligat, die aber in der Literatur und auf zeitgenössischen Karikaturen als heilloses Chaos beschrieben werden, wenn die Reisenden das Lokal stürmten, rasch verpflegt werden mussten, bevor der Stationsdiener mit der Handglocke zur Abfahrt rief. Auch boten Wirte Speisekörbchen nebst Geschirr an, die in die Abteile gereicht und an der nächsten Station wieder abgegeben wurden.

Natürlich konnten sich dies nur bessere Kreise leisten, und trotzdem war die Unterwegsverpflegung ein gutes Geschäft. Kein Wunder also, dass die Bahnhofswirte Widerstand gegen die Speisewagen leisteten. Vorn dabei: Gustav Riffelmann, Gastronom zu Halle an der Saale. Doch die KPEV ging zum Gegenangriff über und kaufte sich im wahrsten Sinne des Wortes Riffelmann: Man bot ihm an, Speisewagen zu pachten – und er schlug ein. Das war Mitte der 1880er Jahre. Und es folgten weitere: Ab 1907 die „Nordwestdeutsche Speisewagen-Gesellschaft vereinigter Bahnhofswirte“ oder Max Scheidling, Wirt im westpreußischen Thorn. Er betrieb vor allem Kurse in der KED Bromberg.

Das befürchtete Ende der Bahnhofswirte blieb trotz Speisewagen aus – mehr noch: Mit den immer prächtigeren Bahnhofspalästen wilhelminischer Zeit wurden auch deren Restaurants luxuriöser, standen in Ausstattung und Angebot Spitzenhotels in nichts nach. Höhepunkt: die Gastronomie des 1915 eröffneten Hauptbahnhofs in Leipzig. Hier der Verbrauch einer Messe-Woche in der kurzen Blütezeit der Weimarer Republik:

82 Ochsen-Hinterviertel zu je 2 ½ Zentner,
95 Mastkälber zu je 1 ½ Zentner,
65 Hammel,
35 Zentner Schweinsrücken,
5 Zentner Kasseler,
800 Stück Eisbeine,
1200 Koch- und Brathühner,
65 Rehe,
1200 Hasen,
450 gekochte Schinken zu je 10 Pfund,
5 Zentner Wurst,
60 000 Paar Würstchen,
8000 Liter Fleischbrühe,
144 000 Brötchen,
18 Zentner Butter,
32 000 Eier,
250 Zentner Kartoffeln,
20 Zentner Kaffee,
85 Zentner diverser Gemüse,
300 000 Liter Bier…

Es gab riesighohe Wartesäle mit tieferem Teil und terrassenartig erhöhter Galerie, ein festlich-vornehmer

Bahnhof Saalfeld (1926), Stadt der Feengrotten, jenen sagenumwobenen Tropfsteinhöhlen, und Schnellzughalt zwischen München und Berlin. Solche Bahnsteig-Kioske und Erfrischungshallen lohnten sich in aller Regel nur auf Fernbahnsteigen, ebenso die Servicewagen, wie sie hier rechts und links des Gebäudes zu sehen sind. Die Kellner gingen mit ihren Karren an den D- und Eilzügen entlang, boten vor allem Würstchen, Kekse, Schokoladen und natürlich Getränke an. Das Bier des Hauses, so kündet die Schrift über dem Kiosk-Fenster, war Falkensteiner. Noch ein Hinweis für Wagen-Freunde: Bei dem 3.-Klasse-Preußen rechts handelt es sich um 50127 Erfurt.

Leipzig Hauptbahnhof, Wartesaal 1. und 2. Klasse um 1920. Neben diesem Saal und seinem Pendant für die 3./4. Klasse gab es noch mehrere edle Speiseräume und sogar ein Weinkabinett, dazu noch Einrichtungen der Bahnsteiggastronomie. Insgesamt beschäftigte die Hauptbahnhofwirtschaft Leipzig 400, in Messezeiten sogar 500 Mitarbeiter.

Wartesaal I. und II. Klasse (Teilansicht)