

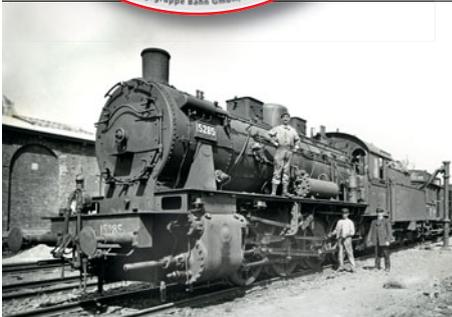
BAHN Epoche

# BAHN Epoche

Geschichte, Kultur und Fotografie der Eisenbahn

## Letzte Bastion! DB-01 in Hof

Mit Extra-DVD!



Waffenstillstandsloks 1918/19  
**Deutscher Aderlass**



Alle Traktionen: ob 01<sup>10</sup>-Öl, V 188 oder die 103  
**Blütezeit der Nord-Süd-Strecke**



Betriebskontrollleur Ost/West  
**Berliner S-Bahn**



# DIE DAMPFLOK-LEGENDE

Weitere Extra-Ausgaben vom Eisenbahn-Journal



**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



**V 200**  
Best.-Nr. 701801

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



Über Jahrzehnte hinweg war die Baureihe 01 der Inbegriff für die schwere Schnellzugdampflok schlechthin in Deutschland. Zwischen 1926 und 1938 wurden 231 Exemplare in Dienst gestellt, dazu kamen zehn Vierzylinder-Verbundlokomotiven der Baureihe 02, die ab 1937 in Zwillingsloks der Baureihe 01 umgebaut wurden. Bei der Deutschen Bundesbahn standen die letzten 01er bis 1973 im Planeinsatz, bei der Reichsbahn in der DDR sogar bis 1982. Im neuen EJ-Extra wird die Geschichte der „Klassiker“ der Einheitsbauart 1925 nachgezeichnet und auch die Neubekesselung durch die DB sowie die Rekonstruktion durch die Reichsbahn zur Baureihe 01.5 beschrieben.

116 Seiten im DIN-A4-Format, Klebebindung, rund 150 Abbildungen, mit DVD „Die Baureihe 01 – Die berühmte deutsche Schnellzugdampflok“ (Laufzeit 42 Minuten)

Best.-Nr. 701802 | € 15,-



[www.facebook.de/vgbahn](http://www.facebook.de/vgbahn)

## Liebe Leser!

Eine Stadt, deren Namen der hinteren Silbe von Bahnhof gleicht, erwählte die Bundesbahn als letzte Heimat ihrer 01. Anfang der siebziger Jahre, dunkle Wolken des Einsatzendes zogen am Horizont herauf, übte Hof und dessen Auslauf-Bw der 01 wegen, dem Inbegriff einer deutschen Schnellzug-Dampflokomotive, zusammen mit der nahen Schiefen Ebene eine immense Anziehungskraft auf Eisenbahnfans aus aller Welt aus. Sie pilgerten nach Oberfranken; unter ihnen Wolfgang Staiger, mit dessen eindrucksvollen Winterfotos wir unsere Titelseite hauptsächlich bebildern. Nachdem Autor Siegfried Wanner seinen Beitrag mit dem offiziellen Slogan „Hof – in Bayern ganz oben“ betitelt hat, konnte es nicht ausschließlich um die Dampflok gehen. Ihm war es wichtig, diese unterschätzte grenznahe Stadt unter die Lupe zu nehmen: „In Bayern zwar ganz oben, scheint es gedanklich heute allenfalls in der Mitte der biografischen Erinnerungen zu verharren. Dabei waren die 01-Leistungen beachtlich.“

Vom Zonenrandgebiet angefangen geht es unerschwerlich in allen fünf größeren Beiträgen dieser Ausgabe um Grenzen. Das wird mir erst beim Schreiben dieser Zeilen klar.

Krieg kann als eine mörderische Verletzung territorialer wie moralischer Grenzen verstanden werden. Als vor 100 Jahren im November 1918 die Waffen schwiegen, misstrauten die Westalliierten, allen voran Frankreich, den Deutschen derart, dass sie die Herausgabe von 5000 Lokomotiven verlangten. Nur so sei es dem Aggressor unmöglich gemacht, den Krieg plötzlich weiterzuführen, schildert Autor Jean Buchmann, dessen Buch über die Waffenstillstandslokomotiven in unserem Verlags- haus frisch erschienen ist.

Die deutsche Teilung, Folge des Zweiten Weltkrieges, wurde jedem Reisenden gewahrt, der auf der Nord-Süd-Strecke vor Bad Sooden aus dem Fenster blickte. Da verlief an den Hängen jenseits der Werra die Grenze. Und bei Fulda, so die militärstrategische Denke, sei die Lücke, durch die die Sowjetarmee als Erstes stoßen würde. Sich darüber den Kopf zu zerbrechen war nicht Sache der Lokpersonale. Sie trugen Sorge, dass auf einer der Hauptverkehrsadern Westdeutschlands, deren Kapazitätsgrenze immer wieder angekratzt wurde, Züge rollten und rollten: Mehr dazu im zweiten Teil der Nord-Süd-Strecken-Saga von Hendrik Bloem und Fritz Wolff.

Gehen drei Uniformierte, zwei davon bewaffnet, durch einen finsternen Eisenbahntunnel. So könnte ein Witz beginnen. Aber nichts da. Rechts die scharfe Stromschiene. Über ihnen das Zentrum einer Millionenstadt oder was davon übrig geblieben ist: Bombenlücken, Niemandsland, Todesstreifen. Die Strahlen ihrer Stabtaschenlampen treffen auf eine weiße Linie, da sagt der Unbewaffnete im dunkelblauen Mantel mit den vier Sternen auf seinen blau-gold durchwirkten Schulterstücken: „Meine Herren! Hier ist Ihre Welt zu Ende. Ich gehe nun weiter und wünsche Ihnen einen guten Tag!“ Die weiße Linie markiert die politische Ost-West-Grenze zwischen Wladiwostok und Honolulu – eben jener Weltenteilung zwischen den beiden bis zum gegenseitigen Overkill hochgerüsteten Gegnern. Genau an diesem Punkt verläuft bis Ende 1989 deren heiße Naht zwischen den Stationen Potsdamer Platz und Anhalter Bahnhof im Nord-Süd-Tunnel der Berliner S-Bahn. Wie jetzt, Ost-West/Nord-Süd? Ber-

liner Spezialitäten dieses Kalibers aus der Zeit des Kalten Krieges muss man heute 20-Jährigen erklären. Jedenfalls nimmt Reichsbahn Oberamtmann Joachim Gewieß, seines Zeichens Betriebskontrolleur der S-Bahn, seinen Inspektionsgang wieder auf. Da die alliierten Siegermächte 1945 der Reichsbahn die Betriebsführung in ganz Berlin überantworteten, gehört zu Gewieß' Berufsalltag als DDR-Bürger, Wanderer zwischen den Welten zu sein. Er übt das von 1967 bis 1984 aus. Lesen Sie weitere seiner Geschichten auf heiklem Terrain – bis hin zu seiner Verhaftung durch den diensthabenden Kommandanten der Grenzübergangsstelle im Bahnhof Friedrichstraße. Zusammen mit dem Zeitzeugen Joachim Gewieß möchten wir Ihnen, lieber Leser, einmal mehr unterbreiten, wie spannend Eisenbahngeschichte sein kann.

Und die Zeit steht nicht still. Im unterirdischen Bahnhof Potsdamer Platz – vor 30 Jahren noch verbarrikadiert und erreichbar nur für Posten in Schafstiefeln, Breeches und mit Knarre im Anschlag, die jeden im Schleichgang vorbeipolternden S-Bahnzug bäugten – herrscht heute hauptstädtisches Kommen und Gehen auch jener, die im benachbarten Konzernsitz der Deutschen Bahn zu tun haben. Ging die DB AG vor 25 Jahren (im Januar 1994) aus der Abwicklungsmasse beider deutscher Staatsbahnen mit großem Beifall hervor, woran wir in dieser Ausgabe kurz erinnern, so habe ich mit Eberhard Happe und Ingulf Leuschel – langjährige Bahnexperten



**Über Berlin** und seine S-Bahn in Zeiten der deutschen Teilung steht der langjährige Betriebskontrolleur Joachim Gewieß (links) den **BAHNEpoche**-Autoren Robin Garn und Konrad Koschinski Rede und Antwort (Juli 2018).



**Über die Bahn** und ihre Handlungsfähigkeit 25 Jahre nach der Bahnreform diskutieren Eberhard Happe und Ingulf Leuschel, ihr Berufsleben lang Bahn-Profis, leidenschaftlich (August 2018).

– gebeten zu hinterfragen, wie es unterdessen um den Bahnbetrieb und die Arbeit bis hinauf in die Vorstandsetagen des Bahntowers am Potsdamer Platz 1 überhaupt bestellt ist. Zum anderen erleben wir derzeit, dass von A nach B zu kommen eine größere Herausforderung zu sein scheint als vor 25 oder 50 Jahren. Deutschland steckt in der Mobilitätsfalle. Unser Bahn-, Straßen- und Flugverkehr stößt an seine Grenzen. Verkehrsträger bis hin zum Kreuzfahrtschiff profitieren vom Verkehrszuwachs deutlich stärker als die Bahn. Immer mehr Autos, immer mehr Liefer- und Schwerlastwagen nehmen wir in Kauf. Das kann nicht die Lösung sein – für ein lebens- und liebenswertes Land wie das unsrige. Was also soll die Eisenbahn in Deutschland als Erstes anpacken, um unser überfordertes Infrastruktursystem und unsere schlechte Luft zu entlasten?

Sind wir schlau genug, die bahnepochale Lage abschließend zu bewerten? Nein, schon gar nicht auf sechs Seiten. Aber wir nehmen den Titel unseres Magazins genau, versuchen über den Tellerrand hinauszublicken und konträren Meinungen Platz zu geben. Leuschel und Happe saßen sich übrigens schon bei der von Heiner Geißler moderierten Streitrunde um Stuttgart 21 gegenüber...

Wünsche schöne Winterstunden der Lektüre und bleiben Sie gesund.

Herzlich Ihr

*Robin Garn*



**Eine Bundesbahn-01 vor einem Schnellzug in Sonne und Schnee – was will man mehr?** Raue Winter und kurvenreiche Streckenprofile gehörten zum Einsatzgebiet der Hofer 01, den letzten der DB. Neubaukessel-lok 001 131 kommt vor D 853 zwischen Markschorghast und Falls angesprescht (9. Januar 1971).



3 WILLKOMMEN

4 FAHRPLAN

6 BAHNPOST

8 ZEITMASCHINE

Berliner S-Bahn in den fünfziger Jahren. Bahnübergang mal anders

10 MEISTERWERK

In der Ruhe liegt die Kraft

12 TITEL

**Raue Winter, hart an der Landesgrenze und letzte Heimat der Bundesbahn-01 „Hof – in Bayern ganz oben“**

29 DAS BESONDERE BILD

Doping in Lichtenfels anno 1972



62 **Kleiner Streifzug zum Kieler Hauptbahnhof**

66 ROLLBAHN

Nur zwei Kurzauftritte der Star-Baureihe

67 KINO

Mit „Steingesicht“ Keaton auf Schienen durch Kanada



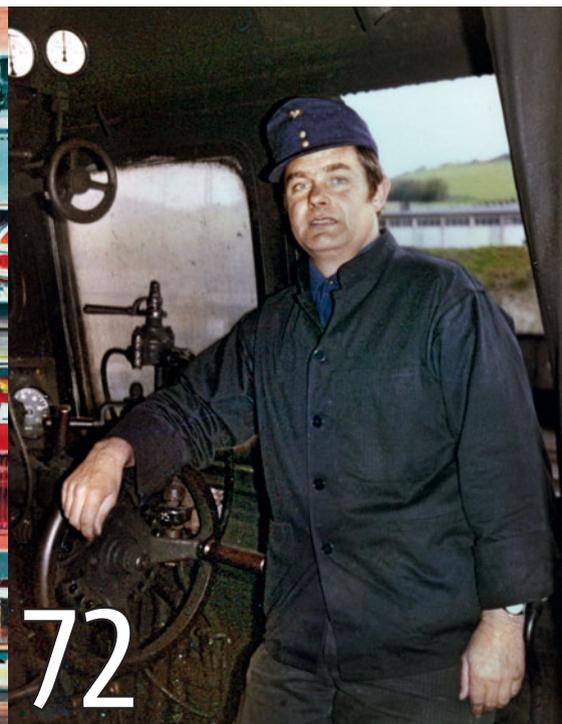
68 VOR 50 JAHREN

**Eisenbahn ist, wenn das Krokodil Räder hat**

Ein Blick in den Märklinkatalog 1968

72 ARBEITSWELT

**Besondere Vorkommnisse erfordern besondere Maßnahmen**



76 Januar 1979: Durchs Schneechaos im Berlin-Transit

78 INTERVIEW

**Berliner S-Bahn-Betriebskontrolleur auf heiklem Terrain „Genosse Gewieß, du bist verhaftet!“**



36



50

30 ZUFALLSFUND

**Eisenbahnen in der Donaumonarchie**

Eine Reise zurück in die Zeit um 1900 (Folge 1)

36 VOR 100 JAHREN

**Deutsche Lokomotiven des Waffenstillstands**

46 BAHNOPTIKUM

Schlanke Preußin in Belgien

49 STREIFLICHT

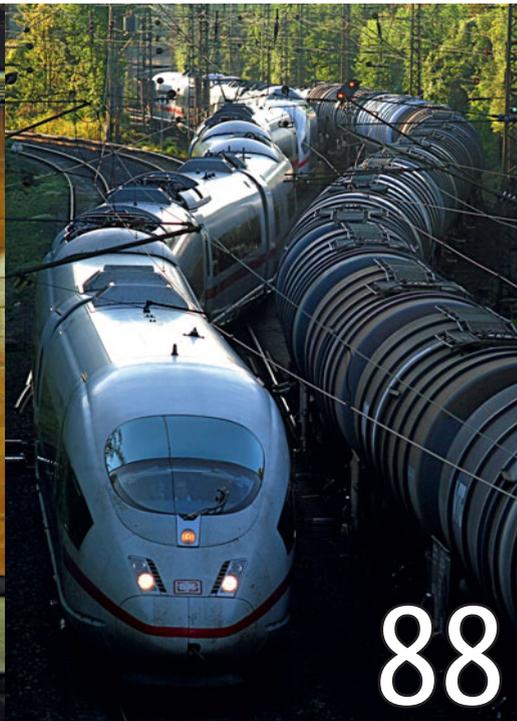
Deutsches Programm vor und nach 1945: Die große Fahrt des Volks wagen

50 **Nord-Süd: Leistung! Leistung! Leistung!**

Teil 2: **Von der Ölfeuerung und anderen Maßnahmen**



78



88

88 **Ein Vierteljahrhundert reformierte Bahn**

**Wo steht unser Schienenverkehr? Ist eine Reform der Reform fällig?**

Eberhard Happe: Es wurde Erfolg vorgegaukelt, der gar keiner ist  
Ingulf Leuschel: Mehr Kapazität – genau da muss angesetzt werden

94 NAH DRAN

Im Herzen der Lok.

96 SALONWAGEN

Empfehlungen aus der Medienwelt

97 NEULICH . . .

. . . diesmal ganz persönlich.

98 VORSCHAU, IMPRESSUM

99 ZUGSCHLUSS-LATERNE

**Andreas Knipping  
Burkhard Wollny**

**DIE DEUTSCHE REICHSBAHN  
VOR UND NACH 1989**



Jahrzehntelang war der Interzonenzug ein Symbol der Teilung Deutschlands wie auch des Zusammenhalts der Deutschen. Als Interzeitenzüge, als Züge zwischen den Zeiten, belichteten und beleuchten Andreas Knipping und Burkhard Wollny die heute fast schon vergessenen Züge in der ostdeutschen Provinz vor und nach 1989 und im geteilten wie, im frisch vereinigten Berlin. Sie lassen den Blick aber auch abseits der Strecke schweifen. Ihnen geht es nicht ums wiederholte Panoptikum der Dampflokotiven bei schönstem Wetter in schönster Landschaft. Eisenbahn in ihrer Zeit in der DDR, das konnte die stetige Wiederholung des Bahnhofsschildes von Halle an der Saale sein oder die Werbung auf dem Bahnhofsvorplatz für einen Schuh, dessen Markenname eigentlich für ein unvergessliches Auto bekannter wurde, oder eine Schmalspurlok der ehrwürdigen sächsischen Gattung IVK vor einem der vielen Propagandaschilder der weltfremden Staats- und Parteiführung.

216 Seiten, Großformat 29,5 x 28,0 cm, Hardcover-Einband mit Schutzumschlag, 265 Farb- und Schwarzweißfotos

Best.-Nr. 581825 | € 49,95



**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 08141/53481100 oder online unter [www.vgbahn.info](http://www.vgbahn.info)



BAHNEpoche-Titel 01 bis 28

Das Heft gefällt mir, auch wenn ich nicht jeden Artikel lese. Ich möchte aber sagen, dass der Ruhrgebietsartikel mit allen Facetten einfach grandios ist. Für einen Menschen, der 500 km vom Ruhrgebiet entfernt aufgewachsen ist, hält diese Welt jede Menge faszinierender Dinge bereit. Was in dem Artikel beschrieben ist, ist ja auch schon wieder Vergangenheit, eigentlich schon Geschichte. Ein großartiges Dokument. Mein Kompliment.

HAGEN VON ORTLOFF (KERNEN)

**Die BahnEpoche ist das beste Periodikum, das mir (79) bisher zum Thema Eisenbahn begegnet ist.**

BERND ARNAL (BAYREUTH)

**Leserbriefe und Kommentare zur BAHNEpoche**

In der aktuellen Ausgabe hat mich der Beitrag über die BR 84 fasziniert, handelt er doch von meiner Heimat, und dieser Lok gilt seit jeher mein besonderes Interesse. Deshalb habe ich ihr in H0 ein kleines Denkmal gesetzt. Die 84 010 sah ich persönlich noch in Hilbersdorf auf dem Rand stehen. Mein Freund Dieter P. war 1966 bis 1968 Lehrling im Raw Karl-Marx-Stadt. Er brachte vom Schrott einige Lokschilder mit, unter anderem eins der 84 010. Das muss man sich mal vorstellen! Den Beitrag über den Ruhrpott las ich ebenfalls mit Begeisterung. Allgemein ist der Schreibstil in diesem Magazin sehr fesselnd, lobenswert! SIEGFRIED BERGELT (CHEMNITZ)



Als kleine Ergänzung zu dem schönen Artikel über die BR 84 im Erzgebirge habe ich nochmal recherchiert und kann mitteilen, dass der zweigleisige Ausbau zwischen Schwarzenberg und Johanngeorgenstadt nach einem mir vorliegenden Berichtungsblatt zum Buchfahrplan 14b der RBD Dresden zum 25. Juli 1949 abgeschlossen war.

ANDREAS RASEMANN (FREIBERG/SA.)

Wie nach jedem Erscheinen der **BAHNEpoche** habe ich mit Interesse und Begeisterung die Artikel gelesen. Dass der Balkan eine unruhige Gegend war ist bekannt. Aber ein Frontverlauf vom September 2018 auf der Albanienkarte hat mich dann doch überrascht. Ja der Druckfehler-Teufel lauert eben überall. UWE DUNCKER (HAMBURG)

Vor Kurzem bin ich eher zufällig beim Stöbern in der Bahnhofsbuchhandlung (die ein fester Bestandteil in meinem Berufsalltag als Lokführer ist) auf euer wirklich feines Magazin gestoßen und möchte mich nur auf die Schnelle für eure tolle Arbeit bedanken.

Die Artikel sind fundiert, unterhaltsam und schaffen es nur allzu oft, Geschichte lebendig werden zu lassen. Die Momentaufnahmen sowie auch die hochklassigen Fotografien machen die Symbiose aus Bild und Text perfekt. Kurzum: Ich habe wirklich lang nach einem Eisenbahnmagazin gesucht, welches eine Brücke zwischen Zeitgeschichte, Technik und Unterhaltung schlägt und die benannten Themenfelder so kurzweilig umsetzt.

PHILLIP JOHANNES WATZKE (HEILIGENGRABE)

Ihr Nah dran-Bericht „Die Sache mit Jimmo oder der Genuß einer Zigarette“ ist genial geschrieben. Eine Passage gefällt mir extrem gut: „Was man hier

oben alles erlebt hat, das kann dir keiner mehr nehmen“. Das sorgt immer noch für Gänsehaut bei mir! Leider war der Bericht viel zu schnell gelesen, es hätte immer so weiter gehen können. Ich habe die 18 201 als Lotse ja selber begleitet und es ist wirklich so: Jede einzelne Fahrt war einzigartig und hin und wieder aufregend, aber egal was kam, es war immer eine gleichbleibende Ruhe und Gelassenheit auf dem Führerstand.

JENS POSER (LEIPZIG)

Gestern kam die neue **BAHNEpoche**, wie gewohnt mit viel lesenswertem Inhalt. Der Beitrag über ein rundum geplantes Dampfunglo (S. 10/11) hat mich zum Nachdenken angeregt. Das Bild ist tatsächlich ein klasse Foto, wunderschön in Szene gesetzt. Aber nicht immer kommt ein gelungenes Foto erst dann zustande, wenn vorher möglichst viel geplant ist. Ich habe das selber voriges Jahr erlebt beim Plandampf im Oktober auf der Strecke Meiningen – Eisenach. Am 27.10.2017 stand ich an der nördlichen Ausfahrt des Bahnhofs Walldorf und wartete auf die 52 8079, die nach einer Zug-

kreuzung ihren 1200 Tonnen Kieszug nach Eisenach wieder in Fahrt bringen sollte. Der dunkle Himmel im Hintergrund versprach eine Vorbeifahrt der Lok im strömenden Regen, aber im letzten Augenblick kommt dann – völlig unerwartet – von der Seite die Sonne durch und ermöglicht damit ein Bild, das man nur durch Zufall so hinbekommt. So kann es einem auch passieren...

HANS VAN POLL (MIDDELBURG/NIEDERLANDE)

Nachdem ich mir immer Zeit nehme um ihre Hefte genau zu lesen, bin ich erst jetzt zum Frühjahrheft 2018 gekommen. Der hochinteressante Artikel über Karl-Otto Petersen ab Seite 30 zeigt auf S. 37 einen Triebwagen, den sie der österreichischen Reihe VT 63 zuordnen. Vermutlich ist ihnen nicht bekannt, dass die BBÖ 4 Stück, die PKP allerdings 6 Stück dieses Triebwagens bei Daimler bestellt hatte. Bei der PKP war der Triebwagen unter den Nummern SAx 90081-85 eingereiht und unter dem Namen „Lux Torpeda“ bekannt. Die Triebwagen waren baugleich mit denen der BBÖ, daher ist anzunehmen, dass es sich beim Tw auf dem

Foto nicht um einen ehemals österreichischen, sondern einen ehemals polnischen Triebwagen handelt.

LUDWIG ZWICKL (TADTEN/ÖSTERREICH)





Sie hatten in Ihrer Sommerausgabe 2018 um Rückmeldungen zum Thema Schallschutz gebeten: Nun, es ist ein Thema der übelsten Sorte. Als vor einigen Jahren die Ulmer Eisenbahn-Brücke mit ihrem weitaus bekannten „schönsten Eisenbahn-Ausblick Süddeutschlands auf Donau und Münster“ derart verschandelt wurde, habe ich seinerzeit die Bürgermeister beider betroffenen Städte (Ulm und Neu-Ulm) angeschrieben – und von beiden eine interessante Antwort erhalten. Die Städte hätten sich sogar dagegen gewehrt und keine Chance, das zu verhindern, weil die DB die Wand unbedingt wollte. Die Brücke war von 2- auf 4-gleisig erweitert worden. Die Wände waren derart hoch, dass man von den Zügen nur noch

das Schleifstück sah. Und dass sie darüber hinaus noch mit Graffiti verschmiert wurden, das habe ich der DB dann irgendwie „gegönnt“... Was mir dann doch zum Jahreswechsel 2017/18 auffiel, war, dass man die obere Hälfte der Züge wieder sieht (siehe obiges Foto). Hatte sich da etwa jemand der Vernunft besonnen? Für die Brückensanierung und -erweiterung hätte es nämlich eine ganz andere Lösung gegeben, so wie hier im Berner Oberland an der Aare-Brücke Uttigen. Unter völliger Beibehaltung der wundervollen Optik der Stahl-Fachwerk-Konstruktion stellte der Einbau eines schallschluckenden Bodens, auf dem die Gleise liegen, den Lärm einfach ab. Geht doch!!  
MATTHIAS BACHER (HÜNBACH/SCHWEIZ)

Das Porträt über Karl Otto Petersen (**BAHNEpoche** 26) habe ich mit Interesse gelesen. Mein Vater war im Januar 1934 in der Reichsbahngesellschaft angestellt worden, und wie die Ernennungsurkunde ausweist, musste man dort gerade mal ein Jahr nach der Machtergreifung der Nazis den Ariernachweis

# Ariernachweis

Sie werden vom 15. Januar 1934 an - vorbehaltlich des Nachweises der arischen Abstammung - in stets widerruflicher Weise als technischer Reichsbahnaspirant - Dienstanfänger für die Laufbahn des maschinentechnischen Assistentendienstes - unter Berufung in das Reichsbahnbeamtenverhältnis angestellt und zur Ableistung des vorgeschriebenen zweijährigen Vorbereitungsdienstes zunächst dem Bahnbetriebswerk Würzburg Hbf zugeteilt.

erbringen ... Auch meinem Vater war es gelungen, den Eintritt in die NSDAP zu verweigern (Ende des Krieges war er Major in der Wehrmacht, in die er in den dreißiger Jahren wechselte). Er konnte sich dabei auf einen Paragraphen, vermutlich im Beamtenengesetz, berufen, wonach es Beamten und Soldaten verboten war, in eine Partei einzutreten.

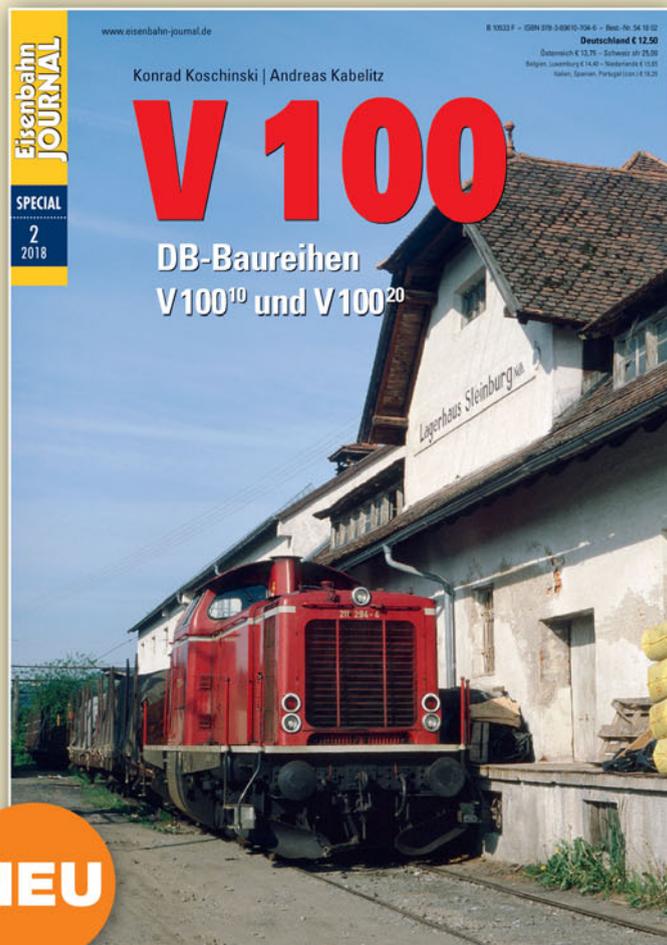
WOLFGANG LUCKNER  
(BONN)

Mürnberg, den 11. Januar 1934.  
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft  
Reichsbahndirektion Nürnberg.

*Dr. Juchacz*

**BAHNEpoche** 7

# DAS MULTITALENT



**NEU**

Vor 60 Jahren, 1958, wurde die erste V 100 an die Deutsche Bundesbahn geliefert. Es folgten weitere 744 Exemplare, die gemeinsam mit den Schienenbussen die Verdieselung der Nebenbahnen ermöglichten. Aber auch auf Hauptstrecken waren die V 100 häufig anzutreffen, meist mit leichten Reisezügen.

Die neue, mit vielen bislang unveröffentlichten Fotos bebilderte Special-Ausgabe der Eisenbahn-Journal-Redaktion informiert umfassend über Technik und Einsatz. Dem Überleben im In- und Ausland gewidmete Kapitel sowie die Verbleibsstatistik der verkauften Loks zeigen auf, wo es die „V 100 DB“ noch heute gibt.

**92 Seiten im DIN-A4-Format,  
Klammerbindung,  
ca. 140 Abbildungen  
Best.-Nr. 541802 | € 12,50**

**Eisenbahn  
JOURNAL**

**VGB**  
[VERLAGSGRUPPE BAHN]

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

## Berliner S-Bahn in den fünfziger Jahren

**Bahnübergang mal anders**

**D**er Blick aus einem S-Bahn-Führerstand fällt auf einen Bahnübergang, der bei geöffneten Schranken von Pkws überquert wird, während der Zug wartet. Ein Bericht über Nichtalltägliches vom Berliner S-Bahn-Betrieb in den fünfziger Jahren.

Mit dem Begriff „Berliner S-Bahn“ wurde in den frühen dreißiger Jahren das seinerzeit modernste Nahverkehrsmittel Europas in Verbindung gebracht. Dies gilt bis in die aktuelle Erinnerung fort. Für den Streckenbereich der Stadt- und Ringbahn war das sicher richtig, für die meisten Vorortstrecken jedoch nicht. Verschiedene Abschnitte, auf denen heute die rot-gelben Gleichstromzüge rollen, hatten bis Anfang der fünfziger Jahre noch Dampfbetrieb, und wichtige Landstraßen wurden mittels niveaugleicher Bahnübergänge gequert.

Als damals einige Streckenabschnitte auf Gleichstrombetrieb umgestellt wurden, beschränkte sich diese Elektrifizierung auch nur auf das Notwendigste: den Bau der Stromschienenanlage und sonstige Stromversorgung. Die übrige Infrastruktur blieb im Prinzip unverändert. Insbesondere waren auf den Außenstrecken die Bahnübergänge weiterhin vorhanden.

So war es auch im Vorfeld des seit dem 1. Mai 1951 an die Stromschiene angeschlossenen Endbahnhofes Königs Wusterhausen südöstlich von Berlin (siehe Foto in **BAHN**Epoche 25, S. 58). Von den nur drei Bahnsteiggleisen musste sich die S-Bahn mit einem begnügen. Zudem war wegen nachkriegsbedingter Demontagen die S-Bahnstrecke nur eingleisig. Die Kreuzung des ankommenden mit dem abfahrenden Zug war Ende der fünfziger Jahre deshalb folgendermaßen geregelt: Der in Königs Wusterhausen abfahrende Zug verließ den Bahnsteig, um gut 500 Meter später auf einem Kreuzungsgleis im Bahnhofsvorfeld die Einfahrt des aus Berlin ankommenden Zuges abzuwarten. Dieser fuhr bis zum Bahnsteig durch und hielt dort. Jetzt, nach Freisein des Streckengleises, fuhr der erste Zug nach Berlin ab.

Betriebliche Unregelmäßigkeiten konnten dieses System schnell durcheinander bringen, sodass dem aus Berlin ankommenden Zug die Einfahrt in den Bahnhof versperrt war. Nun befand sich vor dem Bahnhof Königs Wusterhausen ein Bahnübergang, das Einfahrtsignal jedoch rund 30 Meter dahinter. Kam jetzt eine S-Bahn vor dem Halt zeigenden Einfahrtsignal zum Stehen, dann blockierte diese den Übergang solange, bis das Signal frei war. Das war an dieser Stelle besonders problematisch, weil sich wenige hundert Meter entfernt ein Krankenhaus und eine Feuerwache befanden, deren Rettungsfahrzeuge im Einsatzfall behindert wurden.

Deshalb wurden für diesen Übergang Regelungen eingeführt, die nicht nur heutzutage, sondern auch schon in der späten DDR undenkbar sind und waren: Wenn vorhersehbar war, dass die Einfahrt in den Bahnhof bei Ankunft des Zuges nicht frei sein würde, dann wurde dies dem Triebfahrzeugführer vorher angekündigt, damit er seinen Zug nicht erst vor dem Signal,



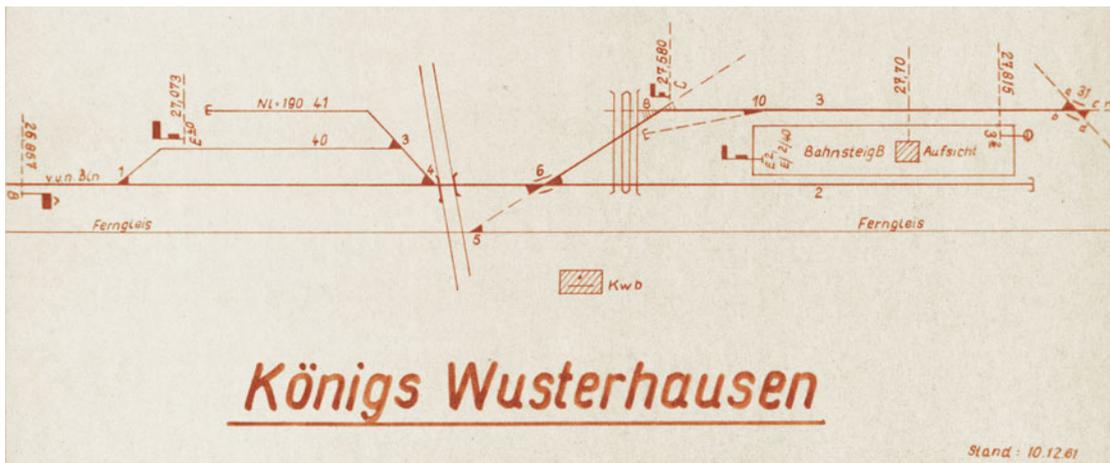
**BÜ Kw geschlossen:** Der S-Bahnzug ist am Bahnübergang zum Stehen gekommen. Die Schranken sind noch geschlossen, es ist heiß im Sommer 1959 und ein Horch 830 aus der Vorkriegszeit mit seinem 75 PS-Achtzylinder wartet. Der Blick auf die Strecke zeigt ganz rechts am Bildrand das Einfahrtsignal B in ca. 30 Meter Entfernung.



**BÜ Kw offen:** Der Straßenverkehr – vorneweg ein IFA F9/EMW 309 (28-30 PS), gefolgt von einem AWZ P70 (22 PS) – kann ungehindert passieren. Rettungsfahrzeuge einer nahen Feuerwache (hinter den Bäumen am rechten Bildrand) hätten freie Fahrt. Wie die S-Bahn war damals auch die Fernstrecke infolge Demontage nur eingleisig.

**Ohne BÜ Kw:** Im Jahre 2002 ist der Bahnübergang durch die Straßenbrücke im Hintergrund ersetzt und die Fernbahn hat ihr zweites Gleis zurückerhalten.





**Königs Wusterhausen** in den Jahren vor dem Mauerbau von 1961. Ein Vollzug nach Falkensee steht zur Abfahrt bereit. Triebwagen-Schaffnerin und -Führer unterhalten sich noch kurz.

**Gleisplan, Stand Dezember 1961:** Der Bahnübergang befindet sich außerhalb des Plans am linken Bildrand vor dem Signal B. Die Züge nach Berlin fahren vom Gleis 2 über Gleis 40, warten dort auf den Zug aus der Stadt und setzen ihre Fahrt dann fort, während der Berliner Zug ohne Halt bis zum Gleis 2 vorfährt.

sondern bereits vor dem Bahnübergang anhielt. So konnte der Schrankenwärter die Überfahrt wieder freigeben, nachdem der Zug zum Stillstand gekommen war.

Zu diesen Bildern: Die historischen Fotos aus dem Jahr 1959 sind seltene Dokumente betrieblichen Alltags aus der Führerstands Perspektive eines S-Bahnzuges. Das kleine Bild zeigt den haltenden Zug vor der noch geschlossenen Schranke. Ganz rechts am Bildrand ist das Einfahrsignal des Bahnhofs Königs Wusterhausen zu erkennen. Das große Foto zeigt den Übergang bei nun offener Schranke und verschiedene Fahrzeuge, die ihn überqueren.

Der Fotograf Ekkehard Enseleit war damals Student des Eisenbahnsignal- und Fernmeldewesens und steuerte in seiner Freizeit S-Bahnzüge, die vom Betriebswerk

Grünau eingesetzt wurden. Zu diesem ungewöhnlichen Nebenberuf kam es, weil für Studenten ein Betriebspraktikum vorgesehen war. Da Enseleit sich seit Kindertagen für die Eisenbahn interessierte, wagte er bei der Verwaltung der S-Bahn eine Anfrage nach einer Ausbildung zum Triebfahrzeugführer. Rbd-Vizepräsident Kittlaus war nicht nur hilfsbereit, sondern wird angesichts des chronischen Arbeitskräftemangels in der DDR auch höchst willkommenes Mitarbeiterpotenzial erkannt haben. So veranlasste er eine Blitzausbildung, die der junge Student mit Bravour bestand. In einer Beurteilung lobte der Leiter des Bw Grünau 1960, dass Enseleit stattliche 150 Einsatztage geleistet habe. Nebeneffekt für ihn war, dass er Signalanlagen, die er später selbst einmal bearbeiten sollte, hier im praktischen Betrieb

erleben konnte. So ist es kein Wunder, dass er irgendwann auch mal einen Fotoapparat mitnahm, um unter anderem die Signalanlagen aus dem Zug zu fotografieren.

An jenem Tag war es eine Bahn der damaligen Zuggruppe H, die in Königs Wusterhausen startete, danach durch Ost- und West-Berlin bis nach Falkensee jenseits der Stadtgrenze hinter Spandau fuhr und somit wieder in der DDR endete. Mehr Grenzüberschreitung war damals nicht möglich und auch das war mit dem Mauerbau am 13. August 1961 für lange Zeit beendet.

Wie es rund 40 Jahre später, im Jahre 2002 dort aussah, zeigt das Farbfoto. Der Bahnübergang ist – wie viele andere auch – schon lange beseitigt und durch eine Straßenbrücke ersetzt worden. Heute ist es dort auch nicht ansehnlicher. *MANUEL JACOB*

Bahnepochale Fotografien – präsentiert von Armin O. Schmolinske

# In der Ruhe liegt die Kraft...

**D**as Erste, was mir bei diesem Bild des damals erst 20jährigen Burkhard Wollny vom November 1970 einfällt? In der Ruhe liegt die Kraft. Dieses Bild strömt geradezu den Soundtrack eines idyllischen Bahnhofs der frühen siebziger Jahre aus. Man meint geradezu das Surren der Lichtmaschine der 01, das Blubbern des auf dem Nebengleis auf seine Abfahrt wartenden und das Knattern des abfahrenden Schienenbusses zu hören. Noch nie hatte ich bei meinen bisherigen Meisterwerken als ersten emotionalen Eindruck zusätzlich zum optischen einen akustischen, obwohl viele der bereits vorgestellten Bilder Dampflokomotiven in voller Fahrt zeigen.

Der Bahnhof Neuenmarkt-Wirsberg am Fuße der legendären Schiefen Ebene scheint fast im Dornröschenschlaf zu liegen. Der regennasse, teilüberdachte, mit einem Gelenkwasserkran ausgestattete, vermutlich in den sechziger Jahren behutsam renovierte Bahnsteig mit seinen Pflastersteinen und flickenhaft geteertem Bodenbelag reflektiert das Licht der Bahnsteigbeleuchtung. Keine glattgeschliffenen, unpersönlichen Bahnsteigattribute, wo man nur weiß, wo man gerade ist, wenn einem die blauen Bahnhofsschilder den Namen nennen.

Hier schien auch in der einsetzenden Abenddämmerung um kurz vor fünf unsere Eisenbahnwelt noch in Ordnung zu sein: Links von unserem mit der 001 202-1 bespannten Eilzug nach Hof wartet auf Gleis 1 – noch mit der Bahnsteigüberdachung im Originalzustand – der Schienenbus Richtung Bayreuth auf seine Abfahrt, während sein Pendant Richtung Kulmbach auf Gleis 4 bereits abfährt, siehe die vorausseilende „Schleifspur“. Dies weist auf die wahrscheinliche Belichtungszeit von maximal 10-15 Sekunden hin, ebenso der, wohl den Bremszettel ausfüllende, scharf abgebildete Zugführer. Dieses Foto strahlt im wahrsten Sinne die fast noch heile Eisenbahnwelt der Deutschen Bundesbahn aus.

Angereist war der Bankkaufmann Burkhard zusammen mit seinen beiden älteren Mentoren Hans Faust und Dieter Koser, die den jungen Mann unter ihre Fittiche genommen hatten, natürlich per Bahn! Unterkunft nahm man bei zwei älteren Damen, die das kurz vor dem Abriss stehende, „Hotel“ Niklas unweit des Bahnhofs betrieben – heute würde man die kohlenbeheizte Unterkunft *Airbnb* nennen. So war der Weg zum Fotostandpunkt nicht allzu weit. Und jetzt stand der junge Mann mit seiner gerade noch den

Dienst verrichtenden Praktica, bestückt mit einem Meyer-Orestor 135mm Objektiv aus Görlitz, das für seinen Preis die sensationell größte Blende von 2.8 hatte, samt Stativ auf dem Fußgängerübergang. Und da damals Zoomobjektive entweder unerschwinglich oder von nicht ausreichender Qualität waren, sehe ich die engen Anschnitte rechts und links überhaupt nicht so kritisch, wie ich es bei einem Foto aus dem 21. Jahrhundert beurteilen würde. Bei seiner vorhergehenden Aufnahme sah man mehr von der Bahnsteigüberdachung von Gleis 1, aber der Wasserkran war angeschnitten, doch glücklicherweise hat der Fotograf den Bildausschnitt noch etwas korrigiert. Nichtsdestotrotz, ein bisschen mehr Luft hätte dem Bild sicher gut getan, aber in Anbetracht der Voraussetzungen tut es dem Meisterwerkcharakter keinerlei Abbruch.

Begonnen hat die Eisenbahnfotografenkarriere von Burkhard mit 14, als ihm sein Onkel die alten Preußinnen im Bw Stuttgart-Hauptbahnhof näher brachte und eine Kodak Instamatic zur Dokumentation der Lokomotiven reichen musste. Für seinen weiteren eisenbahnfotografischen Werdegang waren Begegnungen ausschlaggebend wie die mit Jean-Michael Hartmann in Crailsheim und am Haltepunkt Donautal bei Ulm mit dem ebenfalls in Stuttgart im selben Jahr geborenen Wolfgang Staijer, der wie Mentor Hans Faust mit einer Leica M unterwegs war.

Bei dieser Langzeitdämmerungsaufnahme bietet es sich geradezu an, mal wieder auf den Schwarzschildeffekt zu sprechen kommen. Der ist nämlich dafür verantwortlich, dass es früher bei längeren Belichtungszeiten selten zu extremen Fehlbelichtungen kam, da die Schwärzung des lichtempfindlichen Silberhalogenides nicht mehr linear erfolgt, wie bei Belichtungszeiten zwischen einer 1000stel Sekunde und einer Sekunde. Denn bei einer gemessenen Belichtungszeit von fünf Sekunden, sollte man mindestens 10-20 Sekunden den Film belichten, um dann je nach Filmtyp eine korrekte Belichtung zu erhalten. Das war in den technischen Datenblättern der jeweiligen Filme in einer Schwarzschildtabelle aufgeführt. Aber wer hat die schon angefordert oder überhaupt gelesen? Bei einer gemessenen 60stel Sekunde kann eine an der Kamera eingestellte 15stel Sekunde schon zu einer unbrauchbaren Überbelichtung des ganzen Bildes führen, wogegen bei einer Langzeitbelichtung von

einer halben Minute, einer Minute oder zwei Minuten außer in den extremen Lichtern kaum ein Unterschied zu bemerken ist.

Der wegen seiner Feinkörnigkeit eingelegte Film PAN F der Firma Ilford wurde selbstverständlich zuhause im Badezimmer in Neofin Blau der Firma Tetenal aus Nordstedt entwickelt und die Vergrößerungen wurden ebenfalls selbst angefertigt. Hätte man von dieser Situation einen ganzen Film belichtet, hätte man die Belichtung und Entwicklung auf die Lichtverhältnisse abstimmen können und sich so die Dunkelkammerarbeit beim Vergrößern erleichtert. Diese Möglichkeit machten sich selbstverständlich die früheren Großformatfotografen zu Nutze, denn da konnte man mit dem Entwickler Rodinal hervorragende Ausgleichsentwicklungen bei Schwarz-Weiß Planfilmen machen – heute heißt das HDR (High Definition Range).

Warum habe ich dieses Bild ausgewählt und relativ wenig zu den vier Säulen der perfekten Fotografie – Sie erinnern sich: Licht, Grafik, Inhalt, Moment – des Frühwerkes von Burkhard Wollny geschrieben? Diese Aufnahme zeigt eine Situation, die jeder sehen konnte, der offenen Auges über die Fußgängerbrücke in Neuenmarkt-Wirsberg ging, einzig der Effekt des Teleobjektives bringt mehr Spannung ins Bild. Keine ausgefeilte Standortwahl, kein bestellter Rauch oder Dampf machen dieses Bild zu einem Meisterwerk, sondern ausschließlich der perfekt eingefangene und emotional berührende Eisenbahnalltag.

Noch eine Anmerkung für unsere Statistiker: Leider gibt es zu dieser Aufnahme keine Tagebuchaufzeichnungen des Bildautors, sodass ich auf seine Erinnerungen und die eines Mitreisenden, sowie auf spekulative Recherchen angewiesen bin.

Ziemlich sicher scheint mir die Zugnummer unseres Dampfzuges zu sein: der E 1655, aus Stuttgart kommend und nach Hof fahrend, machte in Neuenmarkt-Wirsberg Kopf. Dafür wäre der scheinbar Bremszettel ausfüllende Zugführer ein Indiz. Dann müsste unser Dampfzug allerdings Verspätung gehabt haben, da die Abfahrtszeit von 16.47 Uhr vor einem dampfgeführten Reisezug in die Gegenrichtung liegt, der aber nicht mehr im Bahnhof steht. Siehe auch den passenden Lokumlaufplan des Bw Hof auf Seite 20. Leider sind die Uhren auf dem Foto komplett überbelichtet, sodass die konkrete Aufnahmezeit nicht mehr feststellbar ist.

ARMIN SCHMOLINSKE