



Ein freundlicher Blick in die Schuppenrunde: Der sonnige Teil des Rundschuppens des Bw Frankfurt (M) 2 zeigt vier 50er in einer wohlverdienten Ruhepause. 50 295 und 50 2413 waren hier stationiert, 50 2832 aus Dillenburg hatte einen Zug über die Main-Weser-Bahn gebracht und 50 303 wartete auf ihre Rückleistung von Frankfurt über die Riedbahn nach Mannheim, wo sie zu Hause war. Diesen Bildausschnitt empfahl Reinhold Palm persönlich, als ich mich auf der Suche nach der schönsten Perspektive hin und her drehte. Abbildungen des Beitrags: Wilfried Kohlmeier bzw. Slg. W. Kohlmeier

BESUCH IM BAHNBETRIEBSWERK

Fototour im Bw 2

Bei unserem ersten Versuch, am Bahnbetriebswerk Frankfurt (Main) 2 einige abgestellte Dampfloks zu betrachten, wurden mein Bruder und ich im Frühjahr 1963 recht rüde hinauskomplimentiert. Glücklicherweise kannte unser Vater jemanden bei der Bundesbahn-Hauptverwaltung. Das führte uns zu Herrn Palm, der uns unkompliziert weiterhalf

Von Wilfried Kohlmeier

Ich war ein zwölfjähriger Schüler, als ich intensiver ins Eisenbahn hobby einstieg. Mein Vater – selbst Spross einer Eisenbahnerfamilie – förderte mich hierbei und stellte im Herbst 1962 über eine Arbeitskollegin aus der Deutschen Bundesbank den Kontakt zur Hauptverwaltung der Deut-

Seit Herbst 1962 hatten wir Kontakt zu der Hauptverwaltung der Deutschen Bundesbahn

schen Bundesbahn her. Unsere Kontaktfrau dort, Frau Aichbichler, war eine Mitarbeiterin von Reinhold Palm, der den Presse-dienst der DB-Hauptverwaltung leitete. Ge-



Ein Nachguss von 1990 in meiner Sammlung erinnert an das charakteristische Bw-Schild des letzten Frankfurter Dampflokbetriebswerks

legentlich erhielten wir so Werbeschriften der Deutschen Bundesbahn und außerdem – heute noch in meinem Bücherschrank gut verwahrt – das Kultbuch „Geliebte Dampfloks“ von Karl-Ernst Maedel. Es sollte nicht der letzte Kontakt bleiben.

Eine 18^e lockte uns an

Im März 1963 hatte mein Bruder Wolfgang auf seiner morgendlichen Schulfahrt von

Frankfurt zum Aufbaugymnasium in Friedberg (Hessen) (im D 177 hinter 10 001!) aus dem Zugfenster nach links geschaut. Am Bw Frankfurt 2 hatte er beobachtet, dass dort die uns ganz fremde und interessant aussehende 18 621 abgestellt war. Kurze Zeit später fuhren wir mit unseren neuen Fahrrädern zu den Abstellgleisen hinter dem Bahnbetriebswerk und nahmen die abgestellte S 3/6 in Augenschein. Dahinter waren weitere ausgemusterte Dampfloks abgestellt: drei 91er vom Bw Marburg, eine 93 aus Limburg, eine 74 aus Hamburg-Altona und eine 55 des Bw 2. Bevor wir noch diese näher ansehen konnten, wurden wir von einem Eisenbahner mit recht rüden und polternden Worten des Platzes verwiesen: Betreten und



Eine Übersichtsaufnahme zeigt den Blick nach Südosten. Man sieht die Bekohlung des Bw 2 mit den reichlichen Kohlevorräten und zwei aktiven Kohlekränen. Im Hintergrund links ist das Werkstattgebäude des Bw 2 zu sehen

Der Pressedienst der Bundesbahn-Hauptverwaltung gab in den 1960ern viele Werbepostkarten mit Bahnmotiven in guter Druckqualität heraus. Dafür verwendete Reinhold Palm gerne eigene Fotografien, die er in reicher Auswahl zur Verfügung hatte. Die Rheinstraße und die südhessischen Strecken hatte er besonders ins Herz geschlossen



Wolfgang Kohlmeier nähert sich im März 1963 einer bayrischen Rarität am Bw Frankfurt (M) 2: 18 621 mit allen Schildern, aber ohne jedes Leben. 1955 erhielt die bayerische S 3/6 18 526 einen neuen Umbaukessel und die neue Betriebsnummer, wurde aber leider schon am 13.11.1961 ausgemustert. Nach langer Abstellzeit in Lindau-Reutin wurde sie nach Frankfurt (Main) geholt, wo sie am Bw 2 vom Fotografen und seinem Bruder entdeckt wurde. Kurz nach diesem Foto wurden beide des Feldes verwiesen, was im Weiteren am 13.6.1963 zu dem gemeinsamen Bw-Besuch mit Reinhold Palm führte





50 2832 präsentiert sich auf der Drehscheibe. Ich wollte schnell auf die Sonnenseite der Lok wechseln, aber Reinhold Palm sprach mir Mut zu: „Drück ruhig von hier aus drauf!“ Heute freue ich mich über die interessante Lichtführung, die Schattenwirkung auf der Heizerseite und die Sonne auf der Drehscheibeneinrichtung. Ein Dankeschön für den kompetenten Tipp-Geber!

Fotografieren seien hier strengstens verboten! Etwas geknickt trotteten wir davon und berichteten zu Hause von dem Rauswurf.

Mein Vater erkundigte sich danach telefonisch bei Frau Aichbichler, ob das Fotografieren am Bw 2 wirklich nicht erlaubt sei. Sie fragte bei ihrem Chef, Herrn Palm, nach und rief kurz darauf mit einer guten Nachricht meinen Vater an: Sie habe gleich mit Herrn Palm geredet und er wolle uns zu einer offiziellen Besichtigung des Bw 2 einladen, wozu er Donnerstag, den 13. Juni 1963

vorschlug. Das war der Fronleichnamstag, unter anderem in Hessen ein Feiertag.

Pünktlich um 10:30 Uhr waren mein Bruder und ich dann am Bw-Eingang und warteten kurz, bis Herr Palm mit einem schwarzen Herrenfahrrad aus der Richtung der Bundesbahn-Hauptverwaltung und der DB-Direktion kommend um die Ecke bog. Er löste ganz korrekt die metallenen Fahrradklammern von seinen Hosenbeinen, nahm seine Fototasche vom Gepäckträger und begrüßte uns freundlich. Er zeigte uns

die von ihm unterschriebene Fotogenehmigung, die er dann auf der Lokleitung mit einer leicht großzügigen Handbewegung präsentierte. Wir hielten uns dicht hinter ihm und begannen mit einem Lokführer aus der Bereitschaft zu viert den Rundgang. Unterwegs machte Herr Palm uns auf das eine oder andere Motiv aufmerksam und empfahl bestimmte Perspektiven. Besondere klammheimliche Freude für uns war es, als wir auf den Eisenbahner trafen, der uns vorher so rüde davongejagt hatte. Stolz hielt ich meinen Fotoapparat hoch, traute mich aber nicht, ihn anzusprechen. Der kleine Triumph war dennoch mein!

Eine Stunde im Bw

Herr Palm ließ uns nach einiger Zeit mit dem Eisenbahner weitergehen und machte selbst einige Fotos. Unser Begleiter führte uns dann zu den abgestellten Loks, die zum Teil schon mit Büschen und kleinen Birken über-



Weitere Werbepostkarten der Pressestelle zeigen moderne Züge, klassische Urlaubslandschaften, aber auch – damals – moderne Güterwagen. Historisch ist der Fuchs-Bagger F 300 bei der Schrottverladung mit einem Elektromagneten. Beeindruckend ist zudem die Autoverladung in geschlossenen Reisezugwagen; ein Opel Kapitän P 2,5 des Baujahrs 1958 wird gerade von einer Rampe ins Wageninnere geschwenkt. Das aufwendige System war aber nicht alltagstauglich. Auch der Opel Kapitän setzte sich nicht durch



Fotografenpech beim Anvisieren von 50 3009: Während der Wahl des besten Bildausschnitts von 50 3009 schreitet zügig ein Eisenbahner mit einem Karren voller Gasflaschen durchs Bild. Er nahm seinen Weg in die Bw-Werkstatt, wo die Schweißergruppe Nachschub für das Autogenschweißen erwartete: große Druckflaschen mit Acetylen und mit Sauerstoff. Der Fotografenärger über den gestörten Bildaufbau währte nur kurz, heute freuen wir uns über die Lok und über den Beweis der früheren Arbeitswelt im Bw 2



93 1204 wartet auf ihr Ende. Die T 14¹ (Humboldt 1924) war bis 13.11.1960 im Bw Limburg im Dienst, dann als Heizlok im Bw Hanau tätig und vom 20.10.1961 bis 14.8.1962 als Heizlok im Bw Frankfurt (M) 2. Außer Betrieb wartete sie hier im Grünen auf ihre Ausmusterung, welche die Bundesbahn-Hauptverwaltung fünf Monate nach diesem Foto am 15.11.1963 verfügte



Reservekran für die Bekohlung: Auf einem Seitengleis steht kalt ein Dampfkran, der bei Bedarf die Bekohlung übernehmen kann. Dahinter liegt auf dem Damm die Ausfahrt des Güterbahnhofs Frankfurt in Richtung Gießen und Kassel. Die Bahnstrecke führt in einer Linkskurve vor den Frankfurter Messehallen vorbei





Ein Cabrio auf Schienen! 78 253 (Vulcan 1922) wurde am 19.3.1963 im Bw Dortmund Rbf z-gestellt und ins AW Nied überführt. Dort entschied man am 20.3.1963, die Lok als Ersatzteilsponderin zu benutzen. Sie verlor ihr Führerhaus und wurde sechs Tage lang „kopflös“ im Bw 2 geführt. Bis zur Ausmusterung am 18.5.1963 gehörte sie buchmäßig zum Bw Friedberg. Das Foto zeigt sie am 13.6.1963; die Lok kam zum AW Trier und wurde dort Anfang 1964 zerlegt

LINKE SEITE OBEN

55 3632 im Güterzugeinsatz: Die G 8¹ des Bw Frankfurt (M) 2 war gelegentlich im Streckendienst zu sehen. Eine beliebte Leistung war die nachmittägliche Übergabe nach Frankfurt West, Frankfurt-Bonames und Bad Vilbel. Hier zieht die Lok einige gedeckte Güterwagen mit Stück- und Expressgut aus dem Hauptgüterbahnhof Frankfurt über die Verbindungskurve nach Frankfurt West. Es könnte der verspätete Ng 8813 gewesen sein

LINKE SEITE UNTEN

55 3842 (Schwartzkopff 1916) ist von ihrer Rangierschicht zurück im Bw 2 und nimmt dort Kohlen und Wasser. Interessiert schaut die Besuchergruppe im Schatten des Kohlekrans zu. Gleich wird die Rauchkammer geöffnet und die reichlich angefallene Lösche herausgeschaufelt. Am 21.1.1964 wird die Lok nach Wiesbaden und danach nach Gießen umstationiert, wo sie erst am 2.4.1968 ausgemustert wird

wuchert waren. Leider war 18 621 nicht mehr da! Viel später erfuhr ich, dass sie ins Ausbesserungswerk Frankfurt-Nied geschleppt worden war, um dort eventuell zur Heizlok umgebaut zu werden. Dagegen sahen wir jetzt ganz aus der Nähe und völlig ungestört 74 769 vom Bw Hamburg-Altona, 93 1204 vom Bw Limburg, 55 3543 vom Bw Frankfurt (Main) 2 und 78 253 vom Bw Dortmund Rbf. Alle Loks boten mitten im Frühjahrsgrün auf den Abstellgleisen einen rostigen Kontrast. Die 78 war 16 Tage nach ihrer Ausmusterung als Ersatzteilsponderin zu sehen, deren Führerhaus offensichtlich schon anderweitig genutzt werden konnte.

Nach einer guten Stunde im Bw beendete Herr Palm mit deutlichem Blick auf die Uhr den Besuch, verabschiedete sich bei uns knapp und freundlich. Dann fuhr er, wieder mit Klammern gut geschützt, auf seinem Fahrrad zurück zu seiner nahen Arbeitsstelle – und das trotz des Feiertages! Unseren Dank konnten wir in der Eile gar nicht richtig in Worte packen, das holte unser Vater am nächsten Tag per Telefon formvollendet nach. Insgesamt begegnete uns Reinhold Palm als ein sehr preußisch-korrekt Mensch, der nicht viele Worte machte, der sich aber im richtigen Zeitpunkt als hilfsbereit zeigte, dann, als es wirklich darauf ankam.

Nach unserem Bw-Besuch wurden wir noch mit vielen DB-Werbeartikeln beglückt

In der Folgezeit erhielten mein Bruder und ich noch aus seinem Büro viele Postkarten mit Palm-Fotografien, die zum soliden Grundstock meiner Postkartensammlung mit Eisenbahnmotiven wurden. Weiter erhielt ich von ihm einige schöne Bundesbahn-Bildbände (wie „Lebensadern der Wirtschaft“), dazu die legendäre und wirklich lehrreiche Kursbuchfibel, bunte Postkarten, einen großen DB-Wandkalender und – aus dem Archivkeller – ein großes Werbeplakat von 1953 (WER 9/53). Sie stellten jeweils einen starken Anschlag für mein Eisenbahnhobby dar! Das Plakat hängt heute noch in meinem Arbeitszimmer und zeigt eine zufriedene Katze auf den watteweichen Wolken, die eine fahrende Dampf-Schnellzuglok



Ein Motiv zum Träumen. So bekannte sich die DB noch in einem der letzten großformatigen Werbeplakate (WER 9/53) zum Dampfbetrieb. Möchten Sie nicht auch wieder einmal wie ein Kätzchen auf weichen Dampfvolken ruhen?

ausstößt. Es war eines der allerletzten großen DB-Werbeplakate, in denen eine Dampflok für die Bundesbahn geworben hat! Überzeugend ist die Werbeaussage bis heute, was mir unsere beiden Enkelinnen Caroline und Valerie erst vor kurzem eifrig bestätigt haben!

BUCHTIPP

Mehr zu Reinhold Palm

Reinhold Palm war nach 1949 zuerst Pressesprecher der Direktion Frankfurt (Main) und leitete später den Pressedienst der Bundesbahn-Hauptverwaltung. Bei seiner Tätigkeit entstanden zahlreiche Fotografien, welche den Bundesbahn-Alltag in all seiner Vielseitigkeit dokumentieren. Leben und Werk von Reinhold Palm sind Gegenstand eines Bildbandes, den Autor Udo Kandler für die VG Bahn produziert hat und der vor kurzem erschienen ist:

Faszinierende frühe Bundesbahn.

Aus dem Fotoarchiv von Reinhold Palm. 240 Seiten, ca. 190 Abbildungen, ISBN 978-3-96807-999-8

