

# BAHNepoche

Geschichte, Kultur und Fotografie der klassischen Eisenbahn

Hochgelobt und schwer gescholten

## Baureihe 03

Versuch einer Bewertung

Mit Extra-DVD!



Zug zur Spielbank an der Ahr



Männer aus „Kamerun“



Als Schlosser in Geislingen



Konrad Koschinski

B 10533 F - ISSN 079-348610-7174 - www.eisenbahn-journal.de - Best.-Nr. 54 19 02

Deutschland € 12,50

Österreich € 12,70 - Schweiz sfr. 19,80

Belgien, Luxemburg € 14,40 - Niederlande € 15,85

Italien, Spanien, Portugal € 16,25

Eisenbahn in  
**HAMBURG****DAS TOR ZUR WELT**

Die Entwicklung des Eisenbahnknotens im Norden verlief sehr spannend, denn die Nachbarn des Stadtstaats Hamburg achteten anfangs sehr auf ihre eigenen Interessen. Ein Meilenstein war die Eröffnung der Hamburg-Altonaer Verbindungsbahn im Jahr 1866, ein weiterer die Inbetriebnahme des Hauptbahnhofs ab 1906. Der Eisenbahnverkehr wuchs in rasendem Tempo, auch wegen des steigenden Umschlags im Hafen, und erforderte den Bau von leistungsfähigen Rangierbahnhöfen. Einst wurden die Lokomotiven in sechs Bahnbetriebswerken versorgt und gewartet, zu den bekanntesten zählt zweifellos das Bw Hamburg-Altona. Die Hafenbahn bewältigt ein großes Güteraufkommen und weist zahlreiche Brücken auf, darunter die Kattwyk-Hubbrücke von 1973 und die erst kürzlich eröffnete Rethel-Klappbrücke. Das Sonderheft ist mit Aufnahmen aus allen Bahnepochen umfassend bebildert.

92 Seiten im DIN-A4-Format,  
Klammerbindung,  
ca. 140 Abbildungen  
Best.-Nr. 541902 | € 12,50

**NEU**

## Weitere Sonderausgaben vom Eisenbahn-Journal

Eisenbahn in der Eifel  
Best.-Nr. 531802Bodensee  
Best.-Nr. 531901Frankensaldbahn  
Best.-Nr. 541801V 100  
Best.-Nr. 541802Baureihe 03  
Best.-Nr. 541901Main-Weser-Bahn  
Best.-Nr. 531902

Alle Bände mit 92 Seiten im DIN-A4-Format, Klammerbindung,  
ca. 140 Abbildungen, je € 12,50

**Jetzt als eBook verfügbar!**Baureihe 01.10  
Best.-Nr.  
540801-eBaureihe 151  
Best.-Nr.  
541002-e**Je eBook € 10,99**

Alle lieferbaren und auch längst vergriffenen Bände dieser Reihe gibt es als eBook unter [www.vgbahn.de/ebook](http://www.vgbahn.de/ebook) und als digitale Ausgaben im VGB-BAHN-Kiosk des AppStore und bei Google play für Android.



**Am Kilometerpfosten 231**, wo die französischen Pazifiks der Reihen 231 zwischen Calais und Paris einst vorbeizogen, macht Sönke Bröhan Vergleichsaufnahmen mit letzten Strecken-V-Loks.



**Zum Dampf in Lateinamerika** zog es Günter Haslbeck einige Male in den siebziger und achtziger Jahren (hier 1982 in Asuncion/Paraguay). Besuchen Sie mit ihm eine brasilianische Kohlebahn.



**Im Big Boy-Fieber.** Beim ersten großen Auftritt der wiedererwachten US-amerikanischen Dampfloklende war Hendrik Bloem „Nah dran“.

## Liebe Leser!

**A**uch in diesem Sommer – Sie werden es womöglich zu spüren bekommen haben – purzelten wieder vielerorts Hitzerekorde. Der Klimawandel reicht bis in die Werkhallen der Deutschen Bahn. Sie sind in einer Zeit gebaut worden, in der nicht davon die Rede war, dass sich ein Rekordsommer an den nächsten reiht. Nehmen wir als Beispiel das im September 1990 eingeweihte ICE-Bahnbetriebswerk Hamburg-Eidelstedt. Im einstigen Stolz der Bundesbahn werden nach wie vor Züge der ersten als auch der jüngsten Type gewartet. Niemand hatte damals daran gedacht, die 750 Meter langen Hallen mit Klimaanlage zu bestücken. Werksangehörige, so ein Insider, haben in tropischen Nächten ohne Luftaustausch im Juni und Ende Juli 2019 in den Hallen bis zu 42 Grad Celsius gemessen. Wohlgermerkt: nachts! Über die gesamte Anlage reihen sich Sheddächer. Die zahlreichen Fenster in den Dachreitern lassen sich aber nicht zum Durchlüften sondern nur im Brandfall öffnen. Mitarbeiter beschwerten sich seit Jahr und Tag über diesen Missstand. bis sie die „von oben“ ausbleibenden Reaktionen satt haben und es ihnen seitdem innerlich alles „am Allerwertesten“ vorbeigeht. Sie reihen sich nahtlos ein in eine Phalanx aus vielen tausend konsternierten Eisenbahnern. Nun hat die Bahn tatsächlich reagiert. Sie ließ eine Truhe mit Eis am Stiel in der Halle aufstellen. Nicht ohne den Hinweis, bitte nur ein Eis pro Mitarbeiter zu entnehmen.

Wie jüngste Wetterveränderungen in die meteorologischen Geschichtsbücher eingehen, findet die Baureihe 03 im kollektiven Gedächtnis der Mehrheit von Ihnen, liebe Leser, einen Platz – auch wenn (oder gerade weil) wir uns am Schnee von gestern laben. Doch sind die Meinungen über diese leichte Pazifik uneins, seitdem Theodor Düring aus dem maschinentechnischen Dienst der Bundesbahn in einem Buch von 1979 kaum ein gutes Haar an ihr (und der 01) gelassen hat. Nach intensiven Recherchen, auch unter Zuhilfenahme neu aufgetauchter Unterlagen aus den Archiven, unternimmt das Autorenduo Fritz Wolff/Hendrik Bloem den Versuch einer Neubewertung. Da wir den Werdegang der 03 über fünf Jahrzehnte begleiten wollen, haben wir uns für einen zweiteiligen Beitrag entschlossen, dessen erste Tranche hier die Zeit des Baubeginns 1930 bis zum Kriegsende 1945 behandelt.

Wir nähern uns auch mit dem Kriegstagebuch des Kölner Verschiebebahnhofs Kalk Nord in anderer Hinsicht des 75-jährigen Gedenkens an die epochale Niederschlagung des Deutschen Reiches. In den teils sachlichen, teils der Propaganda verfallenen Niederschriften geht es um das Leiden und den Betrieb in einer zunehmend durch den Luftkrieg beherrschten Lage der Jahre 1943/44.

Dass fünf Jahre später bereits Sonderzüge ins Spielcasino nach Bad Neuenahr verkehrten, gehört symptomatisch zu den vielen Legenden, die sich um das bundesdeutsche Wirtschaftswunder ranken – mehr darüber ab Seite 40.

Nicht überliefert sind hingegen spielsüchtige Herren in schlecht sitzenden Anzügen, die am Roulettetisch mit Jetons in tellergroßen Händen klackerten, deren Dampflokruß auch nach mehreren Abreibungen grobkörniger Waschpaste unter den Nägeln und in den Poren steckenblieb. Doch Jürgen Munzar schickt uns posthum einen letzten Gruß aus seinem Dampflokhimmel, indem er den Menschenschlag seiner Kollegen (den „Schwarzen“) aus dem Bw Osnabrück Hbf (in der Stadt auch „Kamerun“ genannt) ein kleines Denkmal setzte. Wir haben dieses Thema vor mehr als einem Jahr besprochen. Er lieferte es handschriftlich kurz vor seinem Tod. Damit schließen wir nach 14 Ausgaben seine Rubrik „Rollbahn“.

Im Hier & Jetzt eröffnen uns zwei Autoren – Fredy Gareis und Hendrik Bloem – ihre Einblicke in zwei Eisenbahnthemen aus den USA, die unterschiedlicher nicht sein können: Gareis fuhr monatelang mit heutigen Hobos illegal auf Güterzügen durch die weiten Staaten. Bloem ließ sich vom Hype um den wieder betriebsfähigen Big Boy der Union Pacific Railroad anstecken.

Schließlich kommt mir noch ein Gute-Nacht-Gedanken zug in den Sinn: So, wie sich im treuen Glauben sämtliche Luftreinhaltepläne deutscher Städte an den getunten Emissionswertangaben deutscher Automobilkonzerne orientierten, setzen unsere Leitmedien – von der ARD bis zur ZEIT – auf die vom Bahnkonzern verlautbarten Pünktlichkeitsquoten im Fernverkehr. Sie sanken im Juni unter 70 Prozent. Laut SPIEGEL-Online vom 16. April wurden im ersten Quartal 2019, „in einem Winter ohne Wetterextreme“, 900 ICE/ICs ersatzlos gestrichen. Das entspricht 1,2 % aller Fernreisezüge der DB. Das sind die, die am Ausgangsbahnhof gar nicht erst bereitgestellt wurden. Wieviele Züge aber machten darüber hinaus, also erst unterwegs, die Grätsche und kamen nicht am Zielort an? Einen ICE „en route“ zu evakuieren und die Reisenden auf die nachfolgenden zu verteilen, oftmals nur mit Hilfe der Bundespolizei, gehört zu den größten Unannehmlichkeiten eines Fahrgastes. Jeder, der regelmäßig seine BahnCard nutzt, weiß, wovon ich rede. Was macht die DB in so einem Fall? Sie streicht die Zugnummer. Folglich verschwindet ein Zug, der nicht mehr existiert, auch aus der Pünktlichkeitsstatistik. So versaut ein Zug, der zu null Prozent pünktlich war, nicht die Bilanz von sieben pünktlichen: „Vertraue keiner Statistik, die du nicht selbst gefälscht hast“, lautete eine Weisheit des großen Winston Churchill. Oh, diese Engländer! Aber das ist ein anderes Thema.

Ich wünsche uns einen Bilderbuchherbst mit pünktlichen Zügen und einem geregeltten Brexit. Herzlich Ihr

Robin Egan

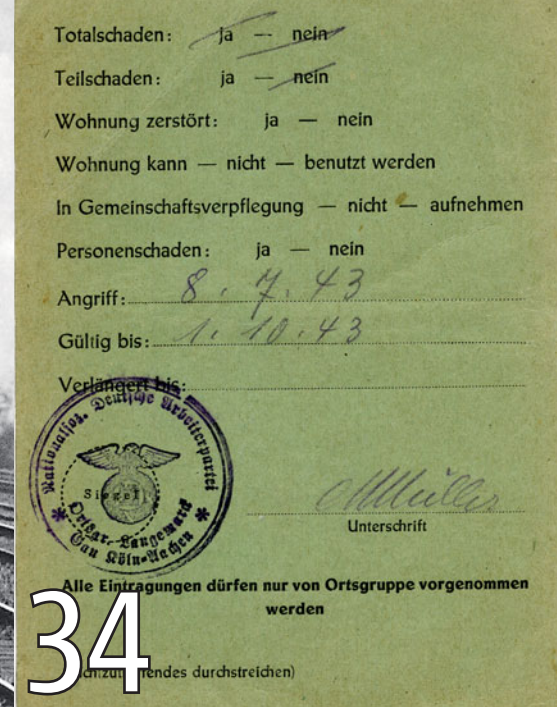
**BAHN***Epoche*

Geschichte, Kultur und Fotografie der klassischen Eisenbahn

Ausgabe 32 Herbst 2019

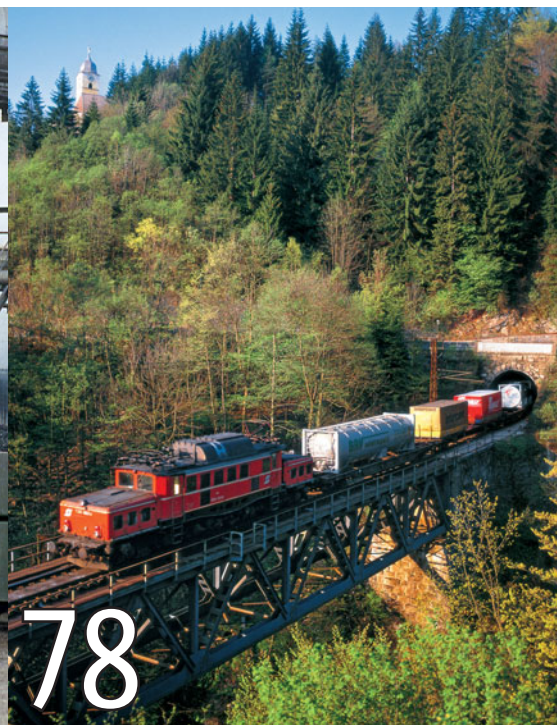


**Ausfahrt Anhalter Bahnhof!** Die drei Monate junge – und heute noch existente! – 03 155 dampfte im Juni 1935 mit dem L 20 *Riviera Express* um 12.50 Uhr nach Basel SBB ab. Sein Weg führte über Leipzig (wo die Lok beheimatet war), Erfurt und Frankfurt/M.; Kurswagen nach Mailand und Cannes waren eingereiht.



- 3 WILLKOMMEN
- 4 FAHRPLAN
- 6 BAHNPOST
- 8 ZEITMASCHINE  
Point kilométrique 231
- 10 MEISTERWERK  
Vorwärts in die Vergangenheit

- 12 TITEL  
**Null-drei: Der notwendige Versuch einer Bewertung**
- 30 ZUFALLSFUND  
**Unfall-Fotos aus Rheinhesen 1937 – 1942 (Teil 2)**



- 48 ROLLBAHN  
**Männer und ihre Lokomotiven: alle schwarz!**  
Als ein Stadtteil von Osnabrück noch „Kamerun“ genannt wurde
- 54 ARBEITSWELT  
**Von Ottbergen nach Hamm – mit Lokwechsel in Altenbeken**

- 56 ARBEITSWELT  
**Allein unter Schwaben**  
Berufseinstieg als Signalschlosser fern der Heimat
- 64 DAMPF und REISE  
Brasilien  
**Tubarão und die Estrada de Ferro Dona Teresa Cristina**

- 72 DAMPF und EINREISE  
**Besuch in der August-Bebel-Hütte des VEB Mansfeld Kombinats**
- 77 DAS BESONDERE BILD  
Premiere am Jungfernstieg
- 78 **Eisern, deutschen Ursprungs und blutorange: die 1020 der ÖBB Märchen wurden wahr**



40

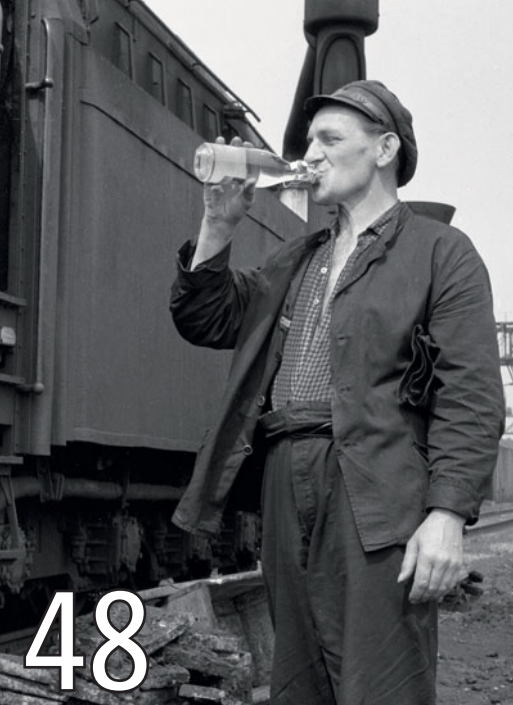
34 SERIE

**Das Kriegstagebuch des Güterbahnhofs Köln-Kalk Nord (3)**

1943/44: Auswirkungen, wenn Bahn und Stadt unterm Bombenhagel leiden

39 BAHNOPTIKUM

Eine Schaukel im Zeichen der Nöte



48

40 Zur Spielbank mit Bahn und Bus

**Der Casino-Express nach Bad Neuenahr**

45 STREIFLICHT

52 1490 mit Hilfsgütern der DDR für Nordkorea 1954

46 KINO

Wie war sie eigentlich, die Dampflokomotive?



84

84 GALERIE

**USA: Hobos heute**

Sie pfeifen auf den amerikanischen Traum und reiten illegal auf Güterzügen durchs Land

90 NAH DRAN

**Großer Junge, kleine Jungs und Funkensprünge**



90

96 SALONWAGEN

Empfehlungen aus der Medienwelt

97 NEULICH ...

... habe ich den Teufel gesehen

98 VORSCHAU, IMPRESSUM

99 ZUGSCHLUSS-LATERNE



Die Filmprofis



**Die unverwüstliche DB-Rangierlok**

Die Diesellokomotive-Baureihe V 60 der Deutschen Bundesbahn gehört zu den ganz großen Erfolgsgeschichten im deutschen Lokomotivbau. Zwischen 1955 und 1963 wurden immerhin 942 Exemplare dieser dreiachsigen Stangenlokomotive mit 650 PS Leistung in Dienst gestellt. Heute, rund 60 Jahre später, ist davon immer noch rund ein Viertel aktiv. Als Museumslokomotive ist die V 60 gleichzeitig Denkmal für eine einzigartige Einführung der Dieseltraktion bei der DB und damit auch Teil des westdeutschen Wirtschaftswunders. Da lag es nahe, diesem robusten Arbeitstier, das in der ganzen Bundesrepublik zu erleben war und ist, ein ausführliches filmisches Porträt zu widmen – wie gewohnt mit seltenen historischen Szenen, mit fundierten technischen Infos, Erfahrungsberichten von Eisenbahnern und natürlich mit äußerst abwechslungsreichen Sequenzen vom normalen Alltagsbetrieb.

**Laufzeit 78 Minuten**  
**Best.-Nr. 6384 • € 16,95**



**Erhältlich direkt bei:**  
VGB Verlagsgruppe Bahn GmbH • RIOGRANDE-Video  
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 31

Bin soeben aus Paris zurück und finde die **BAHNEpoche** 31 in meinem Briefkasten vor. Habe mich sofort darauf gestürzt und bin vollkommen mitgenommen von dem, was ich da durchgeblättert und hie und da bereits überflogen habe. Wo anfangen? Ihr hättet warnen müssen! Diese Ausgabe braucht unbedingt zwei „Ackermänner“, so viel Dampf schießt hier aus allen Seiten!

JEAN-PIERRE SENTENBIEN (KÖLN)

... und heute meinen herzlichen Dank für die wie immer wunderbare BE! Das Heft wird mir auf der sommerlich warmen Terrasse zur Erbauung dienen.

ANDREAS KNIPPING (EICHENAU)

Leserbriefe und Kommentare zur **BAHNEpoche**

Jetzt erst bin ich dazu gekommen, Ihren Aufmacher-Beitrag in der **BAHNEpoche** 30 zu lesen. Gratulation, sowohl zur Plan-dampf-Veranstaltung an sich als auch zum Artikel. Seinerzeit war ich schon sehr in Richtung Indien und China orientiert, so dass ich an den Veranstaltungen nicht wirklich teilgenommen habe. Aber toll, dass Sie das organisiert und jetzt so mitreißend noch einmal für die Ewigkeit konserviert haben. Feurige Grüße!

BERND SEILER (BERLIN)

Mit großem Vergnügen habe ich wieder die aktuelle **BAHNEpoche**-Ausgabe gelesen – vielen Dank! Beim spannenden Reisebericht „Die jugoslawische BB“ wurde ich an einen Tag auf dem Belgra-

die zahlreichen Bahnbedienteten, die ständig zwischen den Gleisen umherliefen, um die ortsgestellten Handweichen im Hauptbahnhof zu bedienen.

ARNE PIETSCH (BARGTEHEIDE)

Nach einer längeren Bahnfahrt vom BEM-Jubiläum kam ich gegen zwei Uhr nachts zuhause an. Im Briefkasten fand ich die aktuelle BE. Meine Müdigkeit war sofort verflogen und ich gönnte mir als Bettlektüre mehrere Blicke in das Heft. Am Beitrag „Meine erste große Dampflokreise – im Sommer 1969“ blieb ich hängen. Vor allem deswegen, weil ich neugierig war auf eventuelle Parallelen zu meinem ebenfalls bei der VGB erschienenen Buch „Bundesbahn-Tour ‚68“. Meine Anerkennung an den Autor Christian Eilers, der seine Reise im jungen Alter von 14 Jahren gewagt hat, wir waren auf unserer Tour immerhin schon 18. Auch bei unserer Tour wurde das Schergewicht auf das fotografische „Sammeln“ von neuen Baureihen gelegt, auch wenn es teilweise nur Schrottlöks waren. Ich glaube, das machten damals die meisten der noch wenigen Fans so. Der Hype um Strecken- und Landschaftsaufnahmen begann später, als alle Bws mit ihren Baureihen abgegrast waren. Nach der Lektüre von Christians interessantem Beitrag, es war inzwischen drei Uhr, glitt mir die BE aus der

Hand und ich fiel nach 20 Std. voller Eindrücke in einen komatösen Tiefschlaf.

RAINER SCHNELL (HAMBURG)

Ein lesenswerter Artikel über den Betrieb des Bw Osterfeld mit seinen Besonderheiten. In einem Punkt irrt aber Georg Wagner. 1974 war das „Modell“ des „Studentenheizers“ im Bw sehr wohl bekannt. Außer mir gab es noch einen Studenten, der im Fahrdienst in Osterfeld arbeitete. Ich selbst war seit 1972 mit Unterbrechungen (zu diesem Zeitpunkt) das dritte Mal im Fahrdienst tätig. Wir waren wie Herr Wagner Exoten, die unter anderem auch belächelt wurden, weil wir uns freiwillig diese schwere und dreckige Arbeit „antaten“. Einige Lokführer wollten uns verrückte „Paradiesvögel“ aber unbedingt kennenlernen. Manche haben uns dann auch getestet, was wir so als Heizer auf einer 50iger mit 1900 Tonnen oder einer 44er mit 2300 Tonnen Gewicht „drauf hatten“. In den meisten Fällen habe ich diese unausgesprochene „Prüfung“ bestanden, und war dann aufgenommen in der bunten Gesellschaft der Schwarzen. Auf jeden Fall war es eine schöne Zeit auf der Dampflo, in der viel passiert ist.

AXEL HARTMANN (DÜSSELDORF)

Zunächst einmal ein großes Dankeschön für die Möglich-



keit, sich in jedem Quartal auf ein Neues in die fachlich-kompetente und mit Weitsicht geführte (wir profitieren noch heute davon) „heile Welt der Eisenbahn“ begeben zu können. Fairerweise muss man allerdings zugestehen, dass die gesellschaftlichen Versäumnisse der letzten Jahrzehnte in Bezug auf den ganz normalen Bahnalltag, z.B. im Reiseverkehr oder bei der Infrastruktur, auch ihre unübersehbaren Auswirkungen haben.

Aber nun endlich zum Thema „Erinnerungsfoto“ (S.72). Als Beteiligter an der vom Autor Helmut Starck so schön und treffend beschriebenen Unternehmung (in korrekter Uniform, um dem Ganzen von Weitem einen, „offiziellen Eindruck“ zu verleihen) ist mir ein „Namenssalat“ aufgefallen, welchen ich hiermit gern berichtigen möchte. Von links nach rechts im Bild zu sehen sind: S-Bahner Ulf Schmidt (mit Warnweste), Helmut Starck, Olaf Hackhausen



der Hautbahnhof (6.11.2008) erinnert und könnte – da in der Reportage dort per Bus gestartet wurde – ein Foto aus den nun vergangenen Betriebszeiten nachreichen. Wie aus einer anderen Welt wirkten damals

(Lokführer) und Wagenmeister/Triebwagenführer der Twh. Bernau, Peter Schäfer (mit Einbeinstativ) – alle fotografiert von Martin Stertz. „Zugabenörgelei“ auf Seite 73: Auf Gleis 4 hat Einfahrt ein Vollzug der BR 276.1 (modernisiert aus Wagen der Bauarten „Stadtbahn“ bzw. „Wannesebahn“). Mit freundlichen Grüßen und in Vorfreude auf die Herbstausgabe.

OLAF HACKHAUSEN (BERLIN)

Zum „Husarenstück“ (eine wirklich tolle Geschichte) wollte ich nur mitteilen, dass der Hr. Schäfer noch lebt und auch noch aktiv ist in der Werkstatt einer Museumsbahn. Zu DDR-Zeiten fehlte er bei keiner Sonderfahrt mit seinem gelben Wartburg 353-Tourist, vollgeladen mit 2-3 anderen Ostberliner EF. Im Wartburg hatte er ein el. Lätewerk eingebaut, dass immer für Begeisterung sorgte. Das Lätewerk hat er noch, den Wartburg nicht mehr...

In Ihrem immer wieder – auch mehrmals – lesenswertem Editorial fragten Sie: „Wieviel Jetztzeit verträgt die BE?“ Nun, im Prinzip sollte schon alles so bleiben, wie es ist. Aber ein Artikel wie z.B. über die BR 217 ist schon o.k., kann auch über andere ältere Diesel- und Ellok sein. Auch über ausländische (Dampf-)loks würde ich gerne mehr lesen, ich glaube, in den ersten BE war dazu mehr drin? Auch die DR zwischen 1970 und 1990 scheint mir manchmal etwas unterrepräsentiert – vielleicht fehlt es an Autoren dazu? Von den neueren Rubriken mag ich „Zufallsfunde“ sehr. Klasse Sachen kommen da ans Licht..

GUNTHER VON HARTWIG (BERLIN)

Die Fähigkeit zur Selbstkritik ist eine Tugend und Bescheidenheit eine Zier. Beide Eigenschaften schimmern in Christian Eilers' „Dampflokreise“ (BAHNEpoche 31) wiederholt durch, sind hier jedoch m. E. nicht nötig. Weder ist seine Aufnahme der Tübinger P8-Doppelausfahrt „mehr schlecht als recht“, noch stören die Fabrikschlote hinter dem Motiv

der Aschaffener 64 – ganz im Gegenteil: Sie werden vom Lokquahl geschickt neutralisiert. Und wer sich an der vermeintlich zu früh ausgelösten, in Wirklichkeit aber verblüffend dynamischen Aufnahme mit 065 016-8 stören sollte, kann halt nicht die DB-Typik von 1969 nachempfinden. Man bedenke: Ein 14/15jähriger Bursche mit einer Kamera, die noch richtig Arbeit gemacht hat. Ich freue mich sehr über diese Fotos und den Text mit kurzweilig erzähltem Zeitkolorit, zumal ich auch das Glück hatte, Anfang der siebziger Jahre ähnliche „Deutschland-tourneen“ zu unternehmen. Noch ein Glücksfall: Wie gut, dass diese Bilder eben nicht „nach den heute gültigen Kriterien für ein gelungenes Foto“ entstanden sind. Davon abgesehen, wer solche Kriterien eigentlich für gültig erklären sollte, scheinen mir manche aktuellen Produkte ohnehin arg überinszeniert – digital macht's eben möglich. Dann lieber wie hier atmosphärisch dichte Dokumente eines faszinierenden Betriebsalltags, einem Eckpfeiler des BAHNEpoche-Sujets.

SIEGFRIED WANNER (MÜNCHEN)

In BAHNEpoche 31 ist ein Leserbrief veröffentlicht, auf den ich kurz reagieren möchte – um dessen Autor, Carl-Christoph Habeck, zuzustimmen: Ja, eine Meinung zu Donald Trump kann sich jeder Bürger bilden. Wie auch zu Bismarck und Wilhelm II. Oder zu Adolf Hitler und Reichsbahnpräsident Julius Dorpmüller. Herr Habeck fordert freilich, dass man sich solche Meinungen „ohne Hilfestellung“ bildet. Also ohne durch Bildung erworbene Kenntnisse, ohne Information durch Wissenschaft und Medien? Herr Habeck sagt explizit: Zumindest in einer „historischen Zeitschrift wie der Bahn Epoche“ habe der Name Donald Trump „nichts zu suchen“. Wirklich? Das Blatt heißt BAHNEpoche, nicht BahnMuseum. Diese Eisenbahn-Epoche dauert an, wir leben in ihr, wir gestalten sie mit.

KLAUS HONOLD (DARMSTADT)

# 25 Jahre Faszination Modellbau



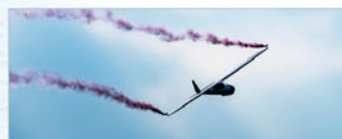
Internationale Leitmesse  
für Modellbahnen und Modellbau

**1.-3. NOVEMBER 2019**

**MESSE  
FRIEDRICHSHAFEN**

Öffnungszeiten:

Fr. und Sa. 9.00–18.00 Uhr, So. 9.00–17.00 Uhr



Willkommen zum 25. Jubiläum des weltweit  
größten Modellbau-Events!

**WWW.FASZINATION-MODELLBAU.DE**



ZEITGLEICH:



**www.Echtdampf-Hallentreffen.de**

VERANSTALTER: Messe Sinsheim GmbH

T +49 (0)7025 9206-100 · modellbau@messe-sinsheim.de



**Rapid 84 im Jahre 1963** mit einer 231 G des Depot Calais, gebaut 1912 für die PLM, aber in den späten dreißiger Jahren für die SNCF leistungserhöht für die SNCF, anachronistisch, trotzdem elegant beeindruckend bis zum Ende des hiesigen Dampflokbetriebes 1966/67.

# Point kilométrique 231

## Die Geschichte eines Bildvergleichs in Frankreich

Zufällig sah ich ihn – vom Fenster meines Zuges aus: den Point kilométrique 231 nördlich Étapples. An jener Stelle hatte SNCF-Infra also noch nicht alle diese wunderbaren, alten Gußtafeln der ehem. Nordbahn durch moderne Plastikschildchen ersetzt. Ich kannte ihn aus diversen Büchern über französische Dampflokomotiven - viele Fotografen haben jene Tafel mit den magischen Ziffern als Motiv genutzt, die sogar der Komponist Honegger als Titel für seinen symphonischen Satz *Pacific 231* verwendete.

Dazu muss man wissen, dass die SNCF ihre Lokomotiven vornehmlich nach der Achsfolge bezeichnete, eine 2'C'1, oder Pazifik, ist also in Frankreich eine 231. Verbunden mit einem Buchstaben ergab es sich so, dass das Depot Calais bis 1969 mit seinen 231 E, 231 K oder 231 G täglich an der Kilometertafel 231 vorbei defilierte

Nun geht es auch mit ihren Nachfolgern, den Dieselloks der Baureihe BB67400 dem Ende entgegen; auch sie erleben derzeit

auf eben dieser Strecke entlang der Somme und der sich anschließenden Moor- und Marschenlande ihre finalen Einsätze im hochwertigen Fernverkehr: Duplizität der Ereignisse!

Also lag es nahe, auch die „67er“ am denkwürdigen PK 231 zu verewigen, als Huldigung an die famosen Chapelon- und PLM-Pazifiks, sozusagen.

Die Suche nach ihm sollte allerdings am 1. August 2018 zu einer Durchschlaageübung ausarten, denn vom lichten Kiefernwald der sechziger Jahre war nicht viel geblieben. Die Fahndung nach einem Waldweg schlug zunächst fehl. Mit Kameras und kurzen Hosen bahnten wir uns nun den Weg durchs Dickicht aus Totholz, Farnen, Brennesseln und Brombeersträuchern. Besonders mein Freund Hans-Christian erwies sich hier als unaufhaltsam und trug somit die meisten Schrammen und Schürfwunden davon. Endlich am Gleis – der Bewuchs so dicht, dass es weder rechts, noch links Fluchtmöglichkeiten

gibt – kommt just ein TGV um die Ecke, der uns sofort kräftig akustisch verbrämt. Hoffentlich macht der Kollege keine Meldung, ist mein erster Gedanke. Angekommen am inzwischen fast seiner ganzen Farbe verlorengegangenen PK 231, heisst es erst mal Grünschnitt vornehmen, um dann unsere analoge Kameratechnik in Stellung zu bringen.

Hernach Zeit für Gedanken: die Strecke Paris-Calais war einst die wichtigste Verbindung mit London, Luxuszüge und intern. „Rapides“ prägten jahrzehntlang den hochrangigen Fernverkehr, die Städte Boulogne sur Mer und Calais hatten jeweils Hafenbahnhöfe, auf den direkt auf die Fähren umgestiegen werden konnte. Mit Inbetriebnahme des Kanaltunnels und der Schnellfahrstrecke Paris-Lille verlor unsere Linie allerdings seine Bedeutung – der Verkehr wurde auf TGV und Eurostar verlagert. Geblieben ist lediglich ein Fernverkehr, um Mittelzentren wie Abbeville nach Paris anzubinden.





**Kartenausschnitt** der zunächst recht küstennah trassierten Strecke Calais – Amiens (– Paris). Der Pfeil markiert in etwa die Lage des Kilometerpfostens 231.

Spannend ist daher ein Vergleich der Fahrzeiten: der in unserem Bild zu erlebende R84 (aus Calais kommend) benötigte 1963 für den Abschnitt ab Boulogne Stadt bis zum Lokwechsel auf E-Lok in Amiens 84 Min, ist damit genauso schnell wie die heutigen dieselbespannten ICs. Bei zwei weiteren Halten sind es sogar 96 Min! Absoluter Star Richtung Süden war natürlich der R82, der *Fleche d'Or*, welcher ab (der

**Mit der in Longueau betreuten 67523** lässt sich IC 2026 am 1.8.18 bis Amiens noch 12 Minuten mehr Zeit. Seit 2009 unter Draht, können Badegäste einiger Seebäder hier den Umweg per TGV wählen.

Durchfahrt) Boulogne Ville die 123 km in 76 Min durchmaß, somit die heutige Traction noch in den Schatten stellte.

Dabei sind die BB67400 mit neun klimatisierten Wagen gut ausgelastet, während die vergleichsweise alten und zierlichen Pazifiks hingegen gern mal mit 500-600 t ohne Vorspann angetroffen werden konnten. Oft waren zudem witterungsbedingte Verspätungen (durch ankommende Fährschiffe) zu egalisieren. Fortschritt sieht irgendwie anders aus.

Aus derlei Tagträumen herausgerissen, bemerke ich, dass seit geraumer Zeit kein Zug mehr vorbeigekommen ist und die Durchfahrt des von uns erwarteten IC 2026 inzwischen ansteht, als plötzlich am Horizont zwei orange gekleidete Gestalten auftauchen. Mein Herz rutscht in die Hose; ein Fängerkommando? Personen im Gleis, sofortige Totalsperrung, Betriebsgefährdung? – die suchen uns! Hans-Christian hingegen bleibt deutlich gelassener – nein, das sind Betriebsinspektoren, bestimmt. Vorsichtshalber krame ich meine Warnweste hervor – sieht etwas offizieller aus...

Was tun – wohin nur? Die Herrschaften bleiben des Öfteren stehen, sehen sich um. Vielleicht doch Infra-Leute? Nun ist es sowieso zu spät, die beiden Männer sind bereits auf Rufnähe heran, als plötzlich,

wie eine Erlösung, die blaue 67523 mit ihrer Corail-Garnitur um die Kurve schießt – einmal Klick, einmal Klack. Die Bilder sind im Kasten! Deutliche Entspannung bei uns, so treten wir aus dem Gebüsch, bzw. die Flucht nach vorn an und wünschen höflich Bonjour! Interdit, dangereux – sind die wenigen Worte, die ich auch ohne große Sprachkenntnisse verstehe. In gebrochenem Französisch versuchen wir unser Tun den SNCF-Mitarbeitern verständlich zu machen - werden aber das Gefühl nicht los, dass die Kollegen die Sache mit der Huldigung und den Pazifiks nicht verstehen.

Sie sind zu jung für so einen Unfug. Freundlich aber bestimmt werden wir zum Gehen aufgefordert. Nur wohin? Schließlich schlagen die Herren vor, sie zu begleiten - es führe sowieso gerade kein Zug. Was wir gern tun, denn noch einmal durch die Rabatten, wollen wir unseren geschundenen Schienbeinen nicht antun. Auf dem Weg schließlich ergibt sich ein mit Händen und Füßen vorgetragenem, nettem ‚Palavre‘ bis wir an eine kleine Treppe gelangen, die zu einer Unterführung mit Waldweg gehört. Hier können wir den Bahndamm entspannt und vor allem schmerzfrei verlassen und werden von unseren Begleitern schlussendlich noch per Handschlag verabschiedet. Freundliches Frankreich! SÖNKE BRÖHAN

