19 Sommer 2016 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

Ruinen, Nassdampf und Kamera (Berlin 1947-49)
Trümmerbahnen

Farbaufnahmen von Karlheinz Brust (1958-69)
Sommer in Sachsen

Vor 50 Jahren wurde in Oldenburg aufgestockt
Hohe Eisenbahn

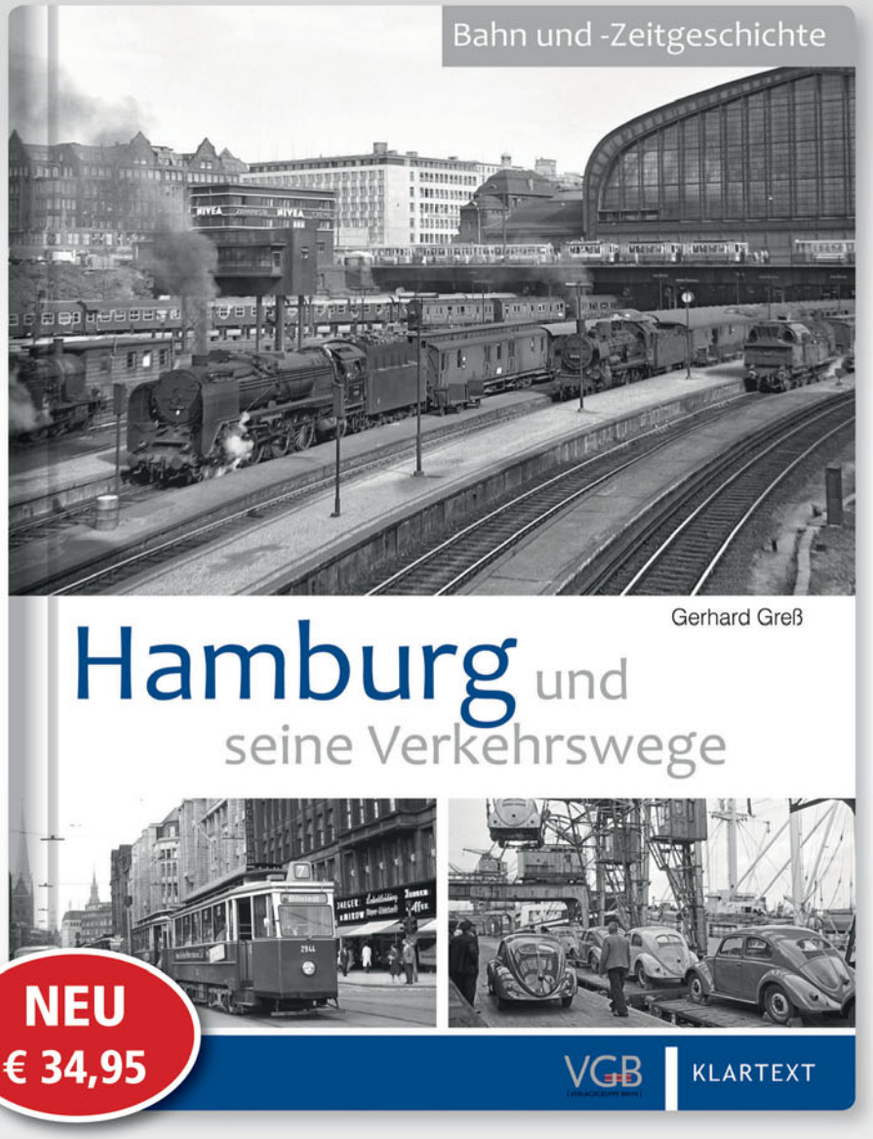
25 Jahre

ICExpress ICEmotion ICEpoche

4 192445 512005 19

Neues für Ihre EISENBAHN-BIBLIOTHEK

KOMPETENT, BILDGEWALTIG, HOCHWERTIG – VGB-BÜCHER BIETEN FUNDIERTES WISSEN UND LANGLEBIGE INFORMATIONEN FÜR EISENBAHNFREUNDE



NEU
€ 34,95

Verkehrsgeschichte an der Waterkant

Man müsste den Namen Hamburg nicht nennen, wenn vom „Tor zur Welt" die Rede ist, denn jeder weiß, welche Stadt damit gemeint ist. 1961 war der Autor dieses Buches zum ersten Mal in Hamburg. Unvergessen sind seine Eindrücke von der Größe dieser Stadt sowie von ihren gewaltigen Hafen- und Eisenbahnanlagen. Hier fuhr einst auch der berühmte „Fliegende Hamburger". Diesem ersten Besuch folgten in den sechziger und siebziger Jahren viele weitere. Es ist nicht einfach, ein bildbetontes Buch über die Verkehrswege Hamburgs zu schreiben beziehungsweise dafür eine Bildauswahl zu treffen. Dem bekannten Freiburger Redakteur und Buchautor Gerhard Greß ist dies jedoch vorzüglich gelungen. Er führt Sie durch Hamburg geprägt von Wirtschaftskrisen, Kriegen, Wiederaufbau und Strukturwandel vom 20. Jahrhundert bis in unsere Tage.

208 Seiten, 22,3 x 29,7 cm, Hardcover, ca. 440 Farb- und Schwarzweißfotos
Best.-Nr. 581623 | € 34,95

Weitere Titel dieser Reihe

mit Hardcover,
Format 22,3x 29,7 cm

144 Seiten, ca. 250 Farb- und historische Schwarzweißfotos
Best.-Nr. 581514 | € 24,95

144 Seiten, ca. 200 Farb- und historische Schwarzweißfotos
Best.-Nr. 581532 | € 24,95

264 Seiten, ca. 450 Farb- und historische Schwarzweißfotos
Best.-Nr. 581528 | € 39,95

VGB [VERLAGSGRUPPE BAHN]

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

Sie finden uns:
www.facebook.de/vgbahn

Liebe Leser!

Eine Zeitschrift wie diese lebt davon, auf Menschen zuzugehen. Einer gab Julius Dorpmüller noch die Hand, ein weiterer überlebte drei Wochen Fleckfieber in sowjetischer Kriegsgefangenschaft, ein dritter suchte und fand den Kontakt zu dem weltbekannten französischen Dampflokkonstrukteur, der andere spielte seine Eigenkomposition des *Thunder Train* in der New Yorker Carnegie Hall. Was haben diese vier Herren gemein? Sie tragen zum Gelingen dieser **BAHN***Epoche* bei.

Volkmar Glodschey machte artig einen kurzen Diener, ehe er dem mit Stock und Hut gemütlich wirkenden Besucher im Büro seines Vaters die Hand schüttelte und auf die Frage „Was willst du denn mal werden?“ mit piepsiger Kinderstimme parierte: „Eisenbahndirektor, so wie Sie!“ Fünf Jahre danach – der DR-Chef verstorben, Glodscheys Vater denunziert und interniert einem ehemaligen KZ Außenlager, aus dem er nicht wieder lebend rauskommt – entdeckt und fotografiert Volkmar zusammen mit seinem Bruder Peter-Jürgen den auf ihren Straßen in Berlin-Schöneberg hergerichteten Bahnbetrieb: Anlass zu seinem (ab Seite 26 zu lesenden) Beitrag „Nassdampf, Kamera und Trümmerstaub – eine Jugend in Berlin“.

Karlheinz Brust (90) gilt als „Urgestein der Modellbahn in der DDR“, so mein Kollege Stefan Alkofer im *Modelleisenbahner* (12/2015). Brust war Mitinitiator der Zeitschrift 1952, ebenso des Modelleisenbahner-Verbandes. Er zeichnete, konstruierte und baute zahlreiche Eisenbahnmodelle. Wie kam der Waldorfschüler und gelernte Maschinenschlosser dazu? In einem Interview, das ich vor einer Woche mit Karlheinz Brust führte, erfahren Sie mehr über seinen Weg, der über den Modellbau zur Eisenbahn und sogar zur Fotografie derselben führte. Nur so viel, ein Schlüsselereignis fand 1948 auf der Toilette eines Lungensanatoriums statt. Natürlich interessieren seine Fotos! Wir zeigen Ihnen, nach dem Motto „Sonniges Sachsen“, eine Auswahl aus den Jahren 1950 bis 1969, mit Ausnahme seiner ersten Aufnahme (von 61 002!) komplett in Farbe. Damit verschiebt sich der angekündigte Beitrag über die bayerischen Farbaufnahmen von Gottfried Turnwald, wofür ich um Verständnis bitte.

Jean-Pierre Sentenbien erhielt Anfang der siebziger Jahre über Umwege eine Privatadresse, die er mit zittrigen Händen las „als sei sie von Mick Jagger“. Dabei handelte es sich um die eines gewissen Monsieur André Chapelon, der nach dem Urteil der meisten Fachleute bis heute der weltweit beste Dampflokkonstrukteur gewesen ist. Chapelon zeigte seine Genialität in den dreißiger und vierziger Jahren bei Umbauten weniger gut geratener Maschinen. Heute würde man sagen, er transformierte Lokomotiven in ein neues Format, kitzelte 1000 PS mehr am Zughaken heraus. Kurzum, er machte aus einem Hahn einen Fasan. So einen hätten wir gebrauchen können. Doch „Chapelons Erfolge in Frankreich nahm man in Berlin unbeeindruckt zur Kenntnis“, wie Alfred Gottwaldt schon 1971 richtig bemerkte. Sentenbiens auf Interviews, Gesprächsnotizen und Erinnerungen aufgebauter Artikel enthält so viele kaum oder gar nicht bekannte Aspekte, und kann dank der Unterstützung der französischen Zeitschrift *Le Train* so gut bebildert werden, dass wir uns zu einem Beitrag über zwei **BAHN***Epochen* entschlossen haben – beginnend in dieser Ausgabe ab Seite 12.

Axel Zwingenberger, Boogie-Woogie-Pianist, Eisenbahnliebhaber und kühner Bewahrer historischer Spezialwagen aus den Regierungs- und Armeeführungszügen der DDR (siehe auch www.kultur-auf-schienen.de), stieß einen Freudenschrei am Telefon aus, als ihm Peter Brand von der Idee erzählte, sechs noch existierende Unikate aus dem Bestand der Bundeswehr zu sondern, ehe sie zu Übungszwecken der Vernichtung anheimfallen sollten. Leichter gesagt als getan. Gut, dass Brand Fregattenkapitän a.D. ist und seine Kontakte hat …

Eine Zeitschrift wie diese macht Sinn, wenn sie einer Sache hin und wieder auf den Grund geht, auch wenn der Glaube vorherrscht, es sei schon alles geschrieben worden. Dann fangen wir dort an zu recherchieren, wo andere aufhören. Auch jetzt wieder, unter der Federführung von Joachim Seyferth, bei unserem Thema zum ICE 1, dem wohl prägnantesten Zug der jüngeren deutschen Eisenbahngeschichte, dessen 25-jähriges Betriebsjubiläum uns als Titelbeitrag (ab Seite 74) wert ist. Dieser Zug, der letzte große der Bundesbahn, verkörpert viel: er ist ICEvolution, ICEmotion und sogar ICEpoche.

Um eine präzise Aussage zu treffen, nämlich: schaut her, der ICE schafft in 25 Jahren das X-fache dessen, wofür die besten Schnellzugdampfloks 30 bis 45 Jahre benötigten, hatte ich die aktuellen Tachostände der ICE 1-Flotte bei der DB erbeten. Doch Fehlanzeige, „da wir fahrzeugscharfe Komplettübersichten von Betriebsdaten grundsätzlich nicht veröffentlichen“.

Früher erachteten wir es als selbstverständlich, ins Bahnbetriebswerk zu marschieren, den Gruppenleiter Betrieb aufzusuchen und die in den Betriebsbüchern seiner Zöglinge aufgelisteten Leistungsdaten abzuschreiben. Klar, geht so nicht mehr. Aber meint heute die DB AG, sich mit der Preisgabe der ICE-Tachostände einer potentiellen Gefahr auszusetzen, aus der gierige Lokomotivhistoriker, ICE-Verhexer und sonstige die DB-zum-Teufel-Wünscher entspringen? Woraus, wenn nicht aus „fahrzeugscharfem“ Stoff, legen wir seit Jahrzehnten Standardwerke auf? Was wird von der Jetztzeit an Eisenbahngeschichte bleiben, außer seichten Pressemeldungen?

Es lohnt sich also, genauer hinzuschauen. Wir machten einige Klimmzüge, um doch noch an die Informationen zu gelangen. Warum? Um diesen weißen Zug der DB gut zu verkaufen. Denn das hat er verdient. Nur so, sagen wir uns, reifen Erkenntnisse, die dem gängigen Klischee eines miserablen Konzern-Images entgegenwirken. Schließlich wollen wir ab und an einer Sache auf den Grund gehen. Und, keine Bange, nach strengen Maßstäben müsste der ICE erst in 25 Jahren wieder titelfähig sein. Herzlich Ihr

Robin Garn

Mit seinem Fernrohr machte Volkmar Glodschey 1948 in Berlin vom Balkon aus herannahende Trümmerbahnen aus – heute vorbeiziehende Schiffe auf der Elbe.

Zu Besuch bei Karlheinz Brust, dem „Urgestein der Modellbahn in der DDR“. Er machte auch Eisenbahnfotos – sein erstes von 61 002 … mehr ab Seite 38.

Lange Gespräche in Paris führte Jean-Pierre Sentenbien (re.) mit André Chapelon, dem weltbekannten Dampflokkonstrukteur; zu lesen ab Seite 12.

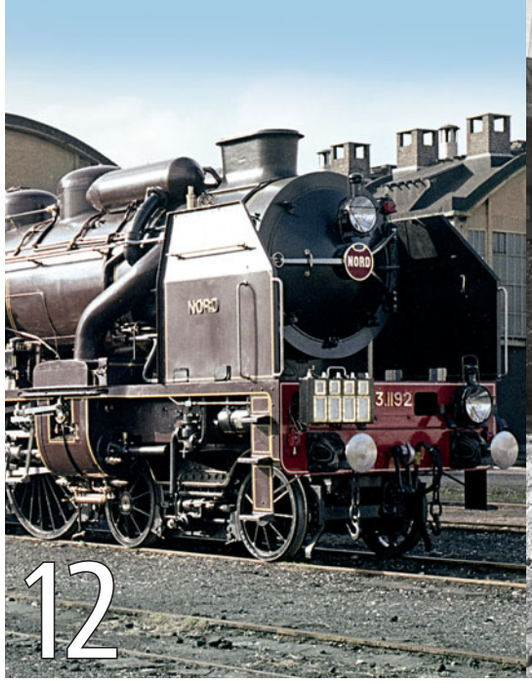
Was für ein Trio: Fregattenkapitän a.D. Peter Brand, Anschlussbahnleiter Horst Hohmann und Boogie-Woogie-Pianist Axel Zwingenberger nach monatelangem Tauziehen um die Rettung der NVA-Wagen.

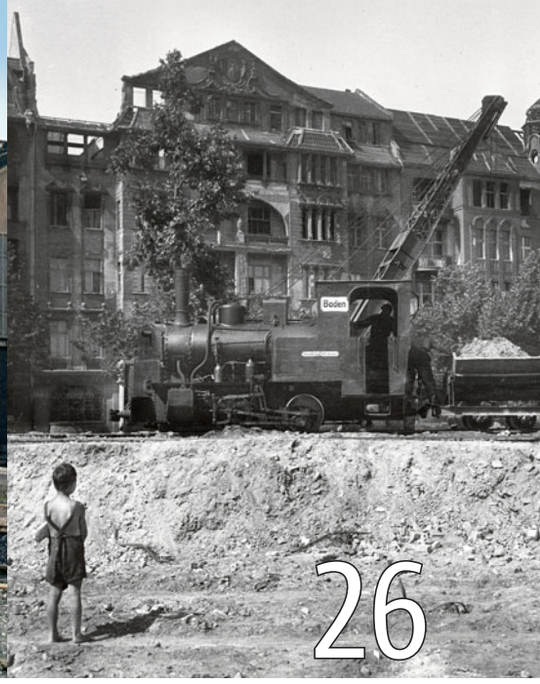
TITELFOTOS: MANFRED KNAPPE; VOLKMAR GLODSCHEY, KARLHEINZ BRUST, QUEBE/EISENBAHNSTIFTUNG
FOTOS SEITE 3: ROBIN GARN, PETER BAUCHWITZ, JOSEF PORSCH, EVA HENNIGS

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

Ausgabe 19 Sommer 2016

Katzenwäsche für den Superzug.
Einen weißen Zug durchs Land fahren zu lassen, der seit 25 Jahren weit mehr Kilometer frisst als jeder andere, ist eine starke Aussage. Besonders im Sommer, wenn unzählige Insekten an seiner Front zerschellen, benötigt ein ICE auf Wendebahnhöfen, wie hier in München, etwas „Gesichtskosmetik".





3 WILLKOMMEN

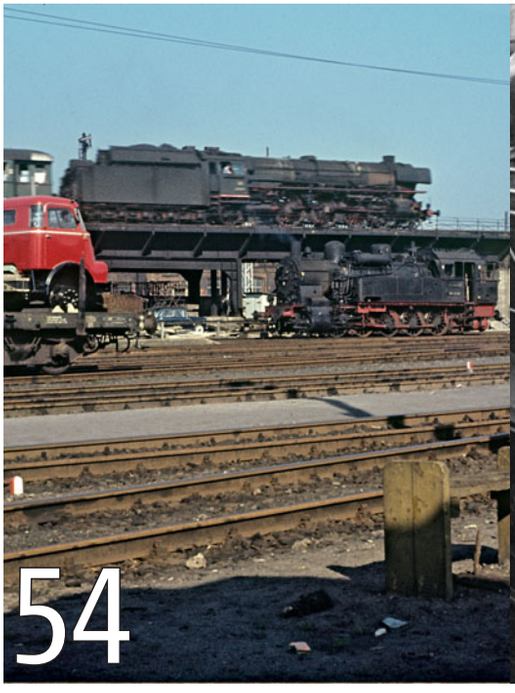
4 FAHRPLAN

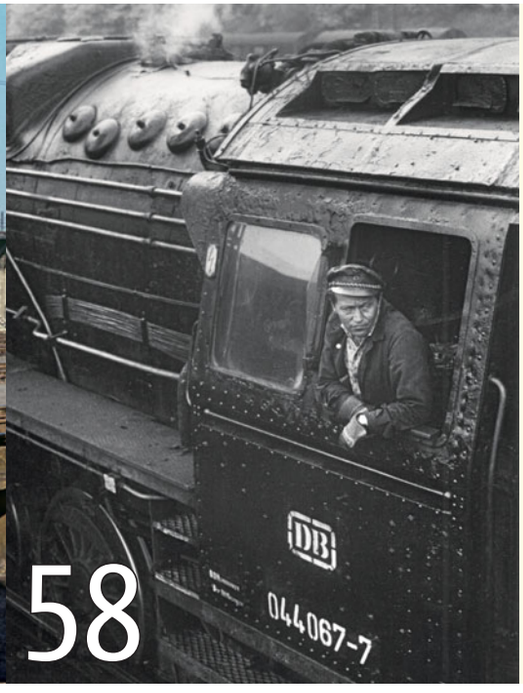
6 BAHNPOST

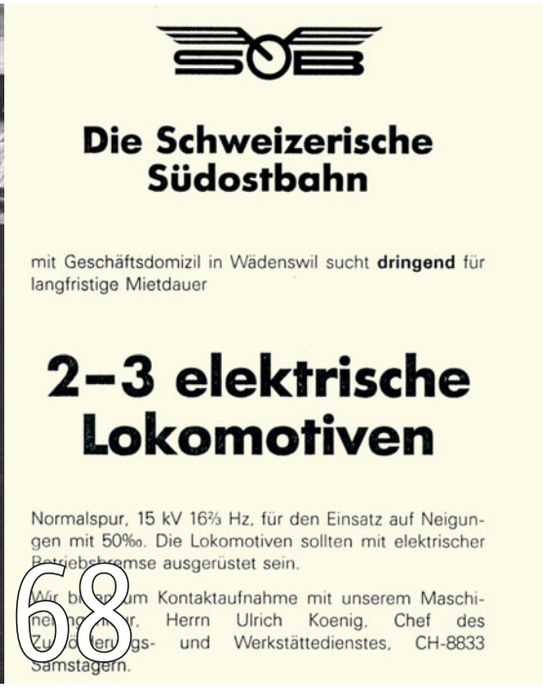
8 ZEITMASCHINE
Doppelstöckig in die Walddörfer

10 MEISTERWERK
Gegenlicht und Goldener Schnitt

12 Aus Gesprächsnotizen und Erinnerungen (1)
Meine Begegnungen mit André Chapelon







38 INTERVIEW
Karlheinz Brust:
„Mein erstes Eisenbahnfoto machte ich von der 61 002"

46 Vor 50 Jahren aufgestockt, modernisiert ... und doch verloren
Die Hochlegung der Eisenbahn in Oldenburg

54 ROLLBAHN
01 1097: die etwas besondere Kohle-01¹⁰

58 ARBEITSWELT
Wenn der Tag 1 auf'n Sonntag fällt

62 SEHNSUCHTSORT
Zweiundvierzig

68 **Mit einem Inserat fing alles an**
Wie es 1990 zur Vermietung je einer 243 und 250 der DR in die Schweiz kam

FOTOS: J.-M. STEINER, VOLKMAR GLODSCHEY, HENNING SCHMALFELDT, SAMMLUNG ERIKA QUANDT, SLG. HANS HEINRICH ISLER

20 BAHNOPTIKUM
Vor 100 Jahren: Hindenburg und die Fliegenplage

DAS BESONDERE BILD
Vor 80 Jahren: Olympiade in Berlin
Großer Bahnhof für das Team der USA

22 KINO
Erster deutscher Spielfilm nach 1945

25 STREIFLICHT
Deutsche Ikone Trümmerfrau

26 Eine Kindheit in Berlin
Nassdampf, Kamera und Trümmerstaub

34 ZUFALLSFUND
Die Beresheim-Bilder aus Frankfurt und Mainz

74 TITEL
25 Jahre ICE 1: Der letzte große Zug der Bundesbahn

85 ICE-Heimat Hamburg: Interview mit Eberhard Happe

88 ICE 1-Chronik

90 **Der Verschrottung entronnen**
Wie sechs Wagen des ehemaligen NVA-Führungszuges gerettet wurden

96 SALONWAGEN
Empfehlungen aus der Medienwelt

97 NEULICH ...
... suchte ich ein passendes Foto-Motiv

98 VORSCHAU, IMPRESSUM

FOTOS: KARLHEINZ BRUST, QUEBE/SLG. EISENBAHNSTIFTUNG, ARMIN SCHMOLINSKE, AXRL ZWINGENBERGER

eBooks

ZUM DOWNLOAD

Jetzt einfach vergriffene Ausgaben einzeln als eBook kaufen

ALLE MARKEN UNTER EINEM DACH!
www.vgbahn.de/ebook

Unter anderem sind diese *vergriffenen* Klassiker als eBook erhältlich:

MIBA:
PitPeg-Sammelband

MIBA-Buch:
Salut aus Ferbach

MIBA-Report:
Zugbildung 2 und 4

Eisenbahn-Journal:
Alle Preußen-, Bayern- und Sachsen-Reports

UNSER EBOOK-SERVICE WIRD SCHRITT FÜR SCHRITT AUSGEBAUT:

Sonder- und Spezialausgaben des Eisenbahn-Journals, MIBA-Praxis und MIBA-Report und viele mehr. Schließen Sie die Lücken in Ihrer Eisenbahn- und Modellbahn-Bibliothek!

VGB (VERLAGSGRUPPE BAHN) Kompetenz aus Leidenschaft. Magazine, Bücher, DVDs, Kalender

BAHN*Epoche*-Titel 01 bis 18

Zu Ottbergen: Ich fahre (BR 648) auch regelmäßig auf der Strecke Nordhausen – Herzberg – Bodenfelde und die Erinnerungen an die 44er fahren dabei immer mit. Am Empfangsgebäude von Hardegsen ist auf der Hauswand zum Hausbahnsteig ein interessanter Schriftzug zu finden, siehe Bild. Er ist kaum verwittert, vermutlich war er unter einem Schild verborgen, jedenfalls ein Hinweis auf eine Zeit, als die Strecke überregionale Bedeutung hatte.

Christian Ernst (Braunschweig)

Habe das Heft gestern Abend in einem Zug gelesen – man möchte es nicht mehr aus der Hand legen. Sehr schöner Themenmix, hervorragend aufbereitet.

Volkhard Stern (Bonn)

Leserbriefe und Kommentare zur BAHN*Epoche*

Von der 01 077 hatte der gute Manfred van Kampen immer geschwärmt, anscheinend wegen des Namens „flüsternde Jungfrau“! Die Lok hatte ja keinen Auspuffschlag, als einzige Nicht-Kondenslok, das hätte erwähnt werden müssen. Aber der DB war das ja auch nicht wichtig, denn der Eintrag war ja gerade mal im Betriebsbuch eine Zeile lang.

Der Ottbergen-Artikel … ziemlich nüchtern, wohl um sich von den üblichen Lobpreisungen über die Traumdienststelle Ottbergen abzuheben. Kein guter Einfall. Um die Leistungen der 44 mal zu verdeutlichen: Der 53 840/2 lief später mit Diesel-Dreifachtraktion auf Sondergenehmigung. Ich war im Mai 1980 zweimal deswegen dort, beim zweiten Mal der erwünschte Schnappschuss ohne Fehlfarbe türkis-beige, alles in Rot: 212 067, 216 093 und 162!

Joachim Schmidt (Iserlohn)

Dickes Lob für Heft 18 von **BAHN*Epoche***, das wieder mit viel Herzblut, Kompetenz und grafischem Können geschrieben, beziehungsweise gestaltet wurde. Es gibt nur einen Punkt, den ich kritisieren muss: im Beitrag über die Ottbergener 44er werden die Loks wegen der Tatsache, dass zunehmend „fremde“ Personale auf ihnen Dienst taten, als „ungepflegte Nutten“ bezeichnet. Abgesehen von der Tatsache, dass ungepflegte Damen im horizontalen Gewerbe keine großen Berufschancen haben, behandelten nicht alle Personale von Einsatz-Bws ihre Loks lieblos.

In den Jahren 1973/74 hatte ich – in Anerkennung der Tatsache, dass ich in den Niederlanden bei einer Museumsbahn als Dampflokführer ausgebildet wurde – die uneingeschränkte Möglichkeit, vom Bw Goslar aus auf Dampfloks mitzufahren. Auf Loks der Baureihe 44, 50 und 94 (mit einigen Gastspielen auf V 160) fuhr ich mit nach Braunschweig, Bad Harzburg, Hildesheim, Seesen und Großrhüden. All diese Loks gehörten anderen Heimat-Bws, wurden aber fachmännisch und engagiert vom Goslarer Personal (darunter der bekannte Oberlokführer Hans-Joachim Göldenitz, mit dem ich viele Jahre befreundet war) gepflegt und gefahren. Im Rahmen dieser Fahrten konnte ich auch die einzige Reisezugleistung mit der 44 im Führerstand erleben: den Kölner Eilzug E 544/E 3104 auf dem Abschnitt Bad Harzburg – Goslar.

Rein Korthof
(Anna Paulowna/Niederlande)

Als Student seit 1961 in Münster, erkunde ich allein oder mit Freunden die Stadt und das Umland. Ein Sommernachmittag am Steiner See, direkt neben der Strecke Münster – Hamm, lässt mich erleben, wie ein Zug nach dem anderen vorbeifährt. Alles mit Dampf. Auch nördlich von Münster finde ich eine Stelle, an der ich mich in Ruhe für ein paar Stunden niederlassen kann: in Südmühle. Es ist faszinierend, in welch schneller Reihenfolge die Signale die Strecke freigeben, um Züge durchzulassen. Als die 50 4006 dort am 27. Juni 1962 an mir vorbeifährt, erkenne ich sie nicht gleich als 50^{40}, mache aber trotzdem ein Foto, obwohl es „nur“ eine 50 ist, von der im Raum Münster jede Menge anzutreffen sind.

Hans Bones (Erkrath)

„Also, das muss ein Bild von Rotthowe sein!“

Wer unter den Eisenbahn-Fotografen der Dampflokzeit nach 1945 kann erwarten, dass man seine Bilder unter vielen anderen sofort erkennt? Da fällt mir außer dem Altmeister Bellingrodt vor allem Ludwig Rotthowe ein. Sicherlich ist mein Blick dafür bereits durch die Fotos in den Maedel-Bildbänden geschult worden. Sicherlich sind es vor allem die Bilder, in denen Rotthowe durch Einsatz eines Tele-Objektivs und durch die Wahl eines bestimmten Blickwinkels die Dynamik der Dampflok besonders zur Geltung bringt.

Sicherlich gilt Gleiches auch für seine zahlreichen Aufnahmen, in denen aus der Symbiose Dampflok und (Mittelgebirgs-) Landschaft eine besondere Stimmung vermittelt wird. Und sicherlich wäre die fotografische Darstellung des Dampflokeinsatzes in der Nachkriegszeit ohne die Bilder Rotthowes um einiges ärmer.

Ich danke Ihnen für das in vielerlei Hinsicht aufschlussreiche Interview mit dem Altmeister.

Reimer Fiedrich (Itzehoe)

Gewinner der Verlosung aus BAHN*Epoche* 18

Gefragt wurde: Wie viele 044er zählte der Bestand des Bw Ottbergen im März 1972? Antwort A (42) ist richtig.

Über den Hauptgewinn, zwei Bände **„Ottbergen – Klassiker der Dampflokzeit“**, freut sich: Walter Wietfeld (Braunschweig)

Je eine DVD **„Dampf und Donner im Weserbergland“** haben gewonnen:
Uta Dohmeyer (Tecklenburg), Klaus Weis (Immenstadt), Ulrich Taube (Brandenburg), Klaus Deppe (Düsseldorf) und Marjolein Moeijes (NL/Wageningen).

Das letzte Heft ist wieder sehr gut gelungen, ich bin total begeistert. Besonders gut gefallen mir die beiden Beiträge über die Fotografen Ludwig Rotthowe und Wolfgang Staiger. Wolfgang habe ich übrigens 2007 in Essen einmal besucht. Wir haben viele seiner bekannten Eisenbahnfotos aus Rheiner Zeit gemeinsam angeschaut und er hat mir die dazugehörigen Anekdoten erzählt. Mit seiner ramponierten Leica (es war wohl eine M2) konnte ich ihn dann auch noch fotografieren. Mit ihr hat er einige Bilder aus „Endstation Rheine“ aufgenommen. Er hatte sie als Lokheizer immer dabei. Anhängend noch mein Porträt von W. Staiger zu Ihrer Information.

Andreas Philippi (Bonn)

In dem Artikel über die E 95 sind Unwahrheiten enthalten. Hätte der Autor vorher richtig recherchiert, so wäre die Zuordnung der E 95 als die schwerste deutsche Elektrolok nicht passiert. Die E 95 ist unbestritten die längste und teuerste Elektrolok, aber das Dienstgewicht von 138,5 t reichte nicht an die schwerste deutsche Elektrolokomotive. Das ist mit einem Dienstgewicht von 140,0 t die E 52. Des Weiteren wird von dem Autor mehrfach die E 95 als „Rübezahl“ bezeichnet. Das ist völlig absurd, denn den Beinamen „Rübezahl“ trugen nur die Triebwagen der Baureihe ET 89.

Helmut Linke (Radebeul)

Rübezahl im Geiseltal: Schön, was über eine meiner Lieblinge zu lesen. Eine dieser Lok „überraschte“ mich im Sommer 1959, als ich als studentischer Liegewagenbetreuer den D 117/118 Köln – Leipzig fuhr. Gegen 7.00 Uhr kamen wir in Leipzig Hbf an. Den 13-Wagen-Zug zog von Oebisfelde bis Magdeburg eine Mageburger 01, manchmal auch eine Magdeburger 41. Und in Magdeburg kam eine E 04 dran, eine 1C1-Lok für einen 13-Wagen-Zug. Und in Wiederitzsch stand auf einmal auf einem Gleis Richtung Norden eine nie gesehene Lok mit einem Güterzug, die E 95 03. Eines muss ich jedoch zu Seite 52 anmerken. Die E 95 05 „soll nicht“ vor der heranrückenden Front den vermeintlich sicheren Weg gegen Westen eingeschlagen haben, sondern sie hat. In Polaun/Polubny standen sieben El-Lok, die alle von dort im Oktober 1946 an die SU abgefahren wurden. Was hätte es auch für einen Sinn gehabt, die E 95 als einzelne im September 1946 ins RAW Dessau zu fahren, nachdem bereits im April 1946 alle El-Lok aus der Sowjetzone abgefahren wurden?

Hansjürgen Wenzel (Koblenz)

Als kleine Ergänzung zum informativen Artikel von Herrn Stern über die Bahnsteigsperren anbei eine Glosse aus der *Süddeutschen Zeitung* vom 10.04.1965.

Wolfgang Luckner (Bonn)

Der Schrei nach der Sperre

Ein Heiligtum ist geborsten, aber die Gläubigen beten weiter. Das Heiligtum ist die deutsche Bahnsteigsperre — und die Gläubigen sind die, die sich von keiner Macht der Welt daran hindern lassen, ihre Fahrkarte vorzuzeigen, auch dort nicht, wo Ausgang steht und auf den meisten Bahnhöfen keine Kontrolle mehr ausgeübt wird. Die einen trauen sich gar nicht erst, den leeren Gang zu benutzen, sondern drängen sich verkehrshemmend am kontrollierten Eingang durch; die andern gehen zwar richtig, weisen jedoch einem gleichgültigen und brummenden Eingangskontrolleur vom Nebeneingang aus unaufgefordert ihre Billette vor.

Sie könnten es bleiben lassen, aber sie wollen nicht. Der Kartenzwicker könnte sie auf das Überflüssige ihres Tuns hinweisen, aber er mag nicht. Stumm, unbelehrt und unbelehrbar treiben sie ihren Unfug weiter, die Gewohnheit von Generationen in den Knochen, in der Hand den ungültigen Fahrausweis, den sie dringend einem zuständigen Beamten übergeben möchten — ratlos, ihn nicht zu finden, aus der Bahn geworfen, in zugige Freiheit gestoßen, dreißig Millionen hoffnungslose Fälle. Es ist gar nicht die Bundesbahn, die die Sperre braucht; es ist der Bundesbürger. schn.

ALPENTOUR
MIT BAHNEN + BERGEN

Zwischen Arlberg und Semmering

NEU
€ 15,–

Best.-Nr. 731601

Für die Österreichischen Bundesbahnen waren die 1990er-Jahre eine Zeit des Wandels. Lokklassiker und legendäre Züge aus fast vergangenen Zeiten gaben sich ein letztes Stelldichein in der Alpenrepublik, bevor sie durch moderne Fahrzeuge und neue Angebote abgelöst wurden. Vom „Transalpin“ zum „Taurus“, vom Semmering bis zum Arlberg spannt sich der Bogen dieser reichhaltig bebilderten Bestandsaufnahme einer überraschend bunten Fahrzeugvielfalt auf berühmten Alpenrouten.

100 Seiten im Großformat 22,5 x 30,0 cm, Klebebindung, ca. 160 Abbildungen

Besuchen Sie uns
www.facebook.de/vgbahn

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

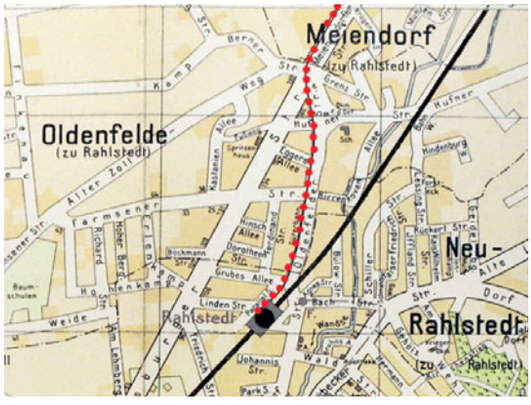
Doppelstöckig in die Walddörfer

Es ist ein Bild wie auf unzähligen Vorplätzen und an Stumpfgleisen kleinerer Bahnhöfe festgehalten: da steht für den Reisenden mit der „großen“ Eisenbahn (in der Regel der Staatsbahn) ein Anschlusszüglein bereit. Es selbst bietet wiederum meist das Bild einer entweder betagteren und damit gerne auch klapprigeren, in unserem Fall möchte man sagen „luftigeren“ Bauart, um ein paar Fahrgäste aufzunehmen und sodann in der Gewalt schnauzbärtiger Uniformierter gemütlich entlegener Provinz entgegenzuzuckeln.

Begeben wir uns ins Rahlstedt des Jahres 1934, einem preußischen Vorort im Nordosten von Hamburg, dessen Gemarkung von der Lübecker Eisenbahn durchschnitten wird. Auf der die Oldenfelder Seite der Station flankierenden Parallelstraße (heute Doberaner Straße) warten am 26. April Wagen 6 und 53 der „Elektrischen Kleinbahn Alt-Rahlstedt – Volksdorf – Wohldorf“ scheinbar auf Ausflügler. Doch der Eindruck trügt. Der Zug steht eigens bereit zur Dokumentation durch den Lichtbildner des Museums für Hamburgische Geschichte. Er fertigt eine Plattenaufnahme an. Deshalb die bestechende Brillanz dieser und weiterer Fotografien einer nur von Eingeweihten unvergessenen Kleinbahn, die fünf Tage später, am 1. Mai 1934 stillgelegt wird.

Ihr war nur ein kurzes Dasein vergönnt! Um die vorvergangene Jahrhundertwende, als die engen und zerstückelten Stadtgrenzen der Hafen- und Handelsstadt Hamburg räumlich getrenntes Wohnen und Arbeiten kaum erlaubten, gehörten die nordöstlich gelegenen (und als Exklaven zu Hamburg zählenden) Walddörfer zu den beliebtesten Ausflugszielen. „Die Herstellung einer Bahnverbindung nach Volksdorf und Wohldorf ist daher sowohl im Interesse dieser Gemeinden wie namentlich auch im Interesse der städtischen Bevölkerung, welcher damit die Möglichkeit eröffnet wird, in diesen waldreichen und landschaftlich schönen hamburgischen Gebietsteilen Ruhe und Erholung zu suchen, als ein dringendes Bedürfnis allseitig anerkannt.“ So begründete der Senat seinen Antrag an die Hamburger Bürgerschaft „betreffend Herstellung einer Kleinbahn-Verbindung von Altrahlstedt nach Volksdorf“.

Förderalistische Strukturen erforderten weitere Genehmigungsprozeduren: Die für den Bau beauftragte Firma Gebr. Körting aus Hannover stellte im Oktober 1898 beim Königlich Preußischen Regierungspräsidenten zu Schleswig den Antrag, ihr die Konzession für den Bau einer elektrischen Kleinbahn von Alt-Rahlstedt nach Volksdorf und Ohlstedt – Wohldorf



Ausgangspunkt: Detail und rot hervorgehobener Streckenverlauf in Rahlstedt aus einem Stadtplan von 1928.

Das reizt zum Vergleich: Über 80 Jahre liegen zwischen den zwei Fotos. Natürlich fehlt der Kleinbahnzug. An den beiden bildbeherrschenden Gebäuden aber wurde zwar manche Vereinfachung vorgenommen, so der Turm auf dem linken Gebäude, doch im Grunde hat sich nicht viel verändert. Auf dem Gelände der Gütergleise gibt es jetzt Fahrrad-Abstellplätze, ein Tunneleingang zur Bahnstation findet sich nahebei.

zu erteilen. Wie aus dem nebenstehenden Übersichtsplan von 1911 zu erkennen ist, begann die (von uns rot hervorgehobene) Linienführung beim Bahnhof in Rahlstedt zunächst in preußischem Gebiet, erreichte in Meiendorf die Flur des hamburgischen Volksdorf und durchzog hinter Volksdorf bei Lottbek einen kurzen Streifen preußischen Gebiets, ehe sie bei Ohlstedt in die hamburgische Exklave trat, um im Wald am Bahnhof Wohldorf nach 12,9 Kilometern zu enden.

Unter den Klängen des Pariser Einzugsmarsches, gespielt von der Kapelle des Infanterie-Regimentes „Hamburg“, fand am 29. September 1904 die feierliche Einweihung der Strecke Alt-Rahlstedt – Volksdorf statt. Es dauert noch bis zum 9. Mai 1907, bis der öffentliche Verkehr der Anschlussstrecke von Ohlstedt/Wohldorf übergeben wurde. Anlage und Fahrzeuge kosteten rund 1,6 Mio. Mark. Ihre Herstellungsweise, etwa bei den Spurkranzhöhen oder der Mindest-Radaufstandsbreite, entsprach nicht der Verordnung über den Bau und Betrieb von Straßenbahnen, sondern der Eisenbahn Bau- und Betriebsordnung.

Unsere Kleinbahn wurde, neben normalem Personen- und Güterverkehr zwischen den Walddörfern und Hamburg, vor allem auch gerne von Ausflüglern benutzt, die in den doppelstöckigen Anhängerwagen ins Grüne fuhren. Allein Pfingsten 1913 wurden 14 830 Personen gezählt. Wie viele davon wohl Schauerleute, Kesselflicker, Pumpenschlosser und Trankocher waren?

Unterdessen setzten bereits behördliche Anstrengungen ein, eine „Walddörferbahn“ zu bauen – mit direktem, sprich umsteigefreiem Anschluss an die Hoch-, später gemeinhin U-Bahn Hamburgs. 1913 begannen die Arbeiten, die während des Großen Krieges nicht zum Erliegen kamen. Im Spätsommer 1918 bis Volksdorf behelfsmäßig mit erbeuteten belgischen Dampflokomotiven im Betrieb genommen, musste die Strecke aber 1919 stillgelegt werden, weil Belgien die Rückgabe seiner Lokomotiven verlangt hatte. Erst am 6. September 1920 konnte der Verkehr mit elektrischen Zügen bis Volksdorf aufgenommen werden.

Jetzt hatte die Schicksalsstunde der keineswegs alten Kleinbahn geschlagen. Die neue bequeme U-Bahn-Direktverbindung ließ ihren Verkehr schnell stark schrumpfen, sodass man bereits ab 1923 nur auf dem Streckenabschnitt Alt-Rahlstedt – Volksdorf nur noch den Güterzugbetrieb aufrechterhielt. Obwohl die infolge der Wirtschaftskrise nach 1929 gesunkene Frachtmenge ab Sommer 1932 wieder leicht anstieg, wurde die Einstellung des Güterverkehrs beantragt, weil er den Straßenverkehr in der Meiendorfer Straße gefährde. Der Hamburger Hochbahn passte die Elektrische Kleinbahn einfach nicht ins Konzept. Der noch einmal professionell aufgenommene Zug fuhr nach nirgendwo.

Lediglich der Personenverkehr zwischen Ohlsdorf und Wohldorf blieb noch bis zum 29. Januar 1961 bestehen.

Doch immerhin – ein kompletter Zug der Bahn hat überlebt und ist nach Jahrzehnten wieder als Zuggarnitur zusammengestellt. Triebwagen 3 und Anhänger 56 sind in Aumühle, dem Endpunkt der S-Bahn-Linie S21 östlich Hamburgs, beim VVM, dem Verein Verkehrsamateure und Museumsbahn, im Lokschuppen untergebracht und künden hier von dieser außergewöhnlichen Bahn.

Das aktuelle Rahlstedt-Bild entstand am 12. März 2016 direkt an der Kante einer hier hinter dem Fotografen verlaufenden mehrere Meter hohen Schallschutzwand der Eisenbahn Hamburg – Lübeck. Gerade noch war eine Aufnahme mit Weitwinkelobjektiv möglich.

ROBIN GARN, ERNST-GÜNTER LICHTE

FOTOS: SAMMLUNG FREUNDE DER EISENBAHN EV/HAMBURG (FDE), ERNST-GÜNTER LICHTE; KARTEN: SLG. FDE

FOTO: GERHARD ILLNER/SLG. GARN