

BAHNepoche

Geschichte, Kultur und Fotografie der klassischen Eisenbahn

Vor 25 Jahren: Der VT 601 als IC „Max Liebermann“

Im TEE-Zug zur deutschen Einheit



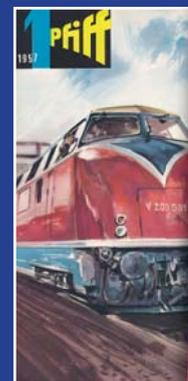
Mit DVD!



Begegnung mit der 10
Mythos Sputnik



Bis vor 50 Jahren in Forst (Lausitz)
Die Schwarze Jule



Die Bundesbahn und ihre Jünger
Wir vom Pfiff-Klub



Mineralöl-Kesselwagen

Entwicklung, Einsteller, Farbgebung – Vorbild und Modell

Schwerpunkte des neuen MIBA-Report-Bandes von Stefan Carstens sind u.a. Beschreibungen von Bauteilen der Mineralölkesselwagen sowie detaillierte Angaben zu den Firmenentwicklungen zahlreicher Kesselwageneinsteller – von den großen Mineralölkonzernen bis zu repräsentativen kleinen Firmen. Aufschlussreich ist die Darstellung der Entwicklung von markenspezifischer Farbgebung und Firmenlogos auf Kesselwagen. Ausführliche Beschreibungen von Modellverbesserungen, -umbauten und -alterungen sowie eine Marktübersicht von Spur 1 bis N runden diesen Band ab. Mit vielen bislang unveröffentlichten Fotos und Faksimiles von Original-Kesselwagenzeichnungen.

148 Seiten im DIN-A4-Format, Klebebindung,
über 150 Abbildungen
Best.-Nr. 15087247 | € 18,-

Erhältlich im Fach- und Zeitschriftenhandel oder direkt beim
MIBA-Bestellservice, Am Fohlenhof 9a, 82256 Fürstenfeldbruck,
Tel. 08141/534810, Fax 08141/53481-100, E-Mail bestellung@miba.de

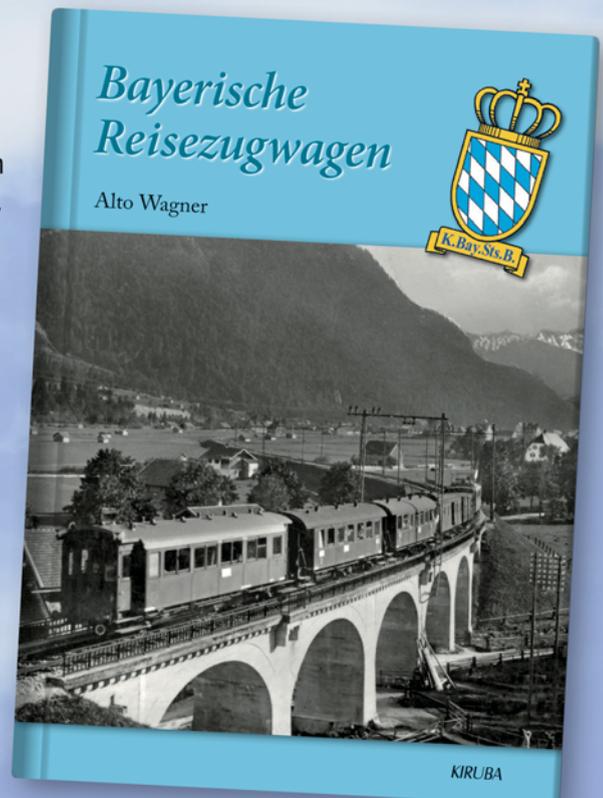


Bayerische Reisezugwagen

Um die Wende vom 19. zum 20. Jahrhundert konnte man in Schnellzugwagen der Bayerischen Staatseisenbahnen von München nach Berlin, Paris, Zürich, Rom, Wien und Prag reisen. Aus bayerischen Lokalbahnwagen gebildete Züge sorgten für Verbindungen aus der Region in die Städte Bayerns.

Alto Wagner gilt als Experte für bayerische Reisezugwagen. Über Jahrzehnte hat er alle erreichbaren Unterlagen für dieses Buch zusammengetragen. Es beschreibt alle Regelspur-Wagenbauarten, die von den Bayerischen Staatseisenbahnen und ihren Nachfolgern ab 1894 bis 1929 für ihre Direktionen rechts des Rheins beschafft wurden. Jede Wagenbauart wird mit mindestens einer Typenskizze, einer Abbildung und textlich beschrieben. Eine Beheimatungsübersicht findet sich auf der dem Buch beigelegten CD.

296 Seiten, Format 21,5 x 30,3 cm, gebunden mit Hardcover,
über 400 Abbildungen, mit beiliegender CD
Best.-Nr. 201402



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



Liebe Leser!

Manche Menschen können sich an Ereignisse, die sie vor einem halben Jahrhundert erlebt haben, wie auf Knopfdruck bis ins kleinste Detail erinnern. Als wäre es gestern gewesen. Von dieser phänomenalen Fähigkeit – sie ist vielen Dampflokomotivführern und Heizern ebenso gemein, wie sie bei umherreisenden Eisenbahnfreunden zu finden ist – möchten wir Ihnen in dieser Ausgabe unseres Magazins besonders umfangreich berichten.

Richard Zerbock sagt von sich, er sei der letzte Zeitzeuge: „Zwei ehemalige Kollegen sind bettlägerig und wissen nichts mehr. Alle anderen sind weg.“ Deshalb ist der 79-Jährige untrennbar mit der Forster Stadteisenbahn verbunden, jener dampfbetriebenen Schmalspurbahn, die Güter auf Rollböcken zu und von den Fabriken durch die Lautitzer Industriestadt karrte. Zerbock hält die Erinnerung an die im Volksmund „Schwarze Jule“ genannte Bahn auch mit einem Lok-Nachbau wach – auf Basis eines Trabant-Chassis. Ohne einen Gewährsmann wie ihn, der als Schlosser, Rangierer und Lokführer gearbeitet hatte, wäre unser auf zehn Seiten ausgebreiteter Beitrag über die vor 50 Jahren stillgelegte Eisenbahn in den Straßen des Neiß-Städtchens kaum zustande gekommen.

Als Brunnenbauer und Sozialarbeiter engagierte sich Frank Barry 1959 für zwei Jahre im Rahmen eines Freiwilligendienstes in Mexiko. Der Lohn? Neben dem christlichen Gewissen, anstelle des Wehrdienstes Gutes zu tun und einem Taschengeld von monatlich zehn Dollar hat sich Barry auf eigene Faust mit Sprachkenntnis und Schlafsack eine Welt der Eisenbahn noch im Dampfzeitalter erschließen können, deren Weite und Tiefe wir aus seinen Fotografien und Erlebnissen (übersetzt von seinem deutschen Freund Olaf Haensch) erahnen können.

Anders als die meisten Zeitgenossen lässt sich Carl-Otto Ahlers (86) noch im höheren Rentenalter auf Computer, Dateiformate und Scanner ein. „In alter Zeit war es üblich“, so Ahlers, „dass die Alten ihr Wissen an die Jungen weitergaben.“ Also fing er an, in loser Form seine beruflichen Erinnerungen aus Werkstatt und Fahrdienst von 1943 bis 1989 niederzuschreiben: „Allerlei Geschreibsel. Was mir so einfällt.“ Aus dem Schatz schöpfen wir

und tauchen hinab in die gleichsam tief versunkene Arbeitswelt von Rothenburgsort, des Bahnbetriebswerkes für Güterverkehr und Rangieraufgaben in Hamburgs Osten.

„Toll! Da braust sie heran – die Lok. Endlich! Kamera hoch: Klick!“ Oder: „Bist du schon im PFIFF-Klub?“ Erkennen Sie die Titelzeilen wieder? Denjenigen unter Ihnen, die jetzt nicht aufstehen, um in Regaltiefen zielsicher nach angegilbten Blättern zu greifen, sei verraten: Sie stammt aus der Zeitschrift *DB mit Pfiff*. Was für ein Jargon, um nicht zu sagen: was waren wir jung!

„Sind Sie Klub-Mitglied?“ Womöglich haben Sie diese Frage schon einmal gehört, verbunden mit der Aufforderung, sich vor Eintritt in ein Fitness-Studio, eine Flughafen-, Bahn- oder wie auch immer geartete Lounge zu legitimieren. Ich muss gestehen: der einzige Klub, dem ich bislang angehöre, ist der Pfiff-Klub! Ja genau, jene von der Deutschen Bundesbahn initiierte Mitgliedervereinigung junger Eisenbahnfreunde. Ihr Ziel war es, hebt Reinhard Gumbert in seinem Essay hervor, die Eisenbahn bei Jugendlichen (uns langhaarigen, fotoapparatbehangenen Schlaghosenträgern) „salonfähig“ zu machen, um uns als beruflichen Nachwuchs zu interessieren und außerdem als Fürsprecher der Bahn in Familie, Schule und Freundeskreis zu gewinnen.

Um es aus Gesichtspunkten des Marketing beim Kunden „ein wenig säfteln zu lassen“, schickten Reichs- und Bundesbahn vor 25 Jahren einen reaktivierten Trans-Europ-Express-Triebzug als erste InterCity-Relation zwischen Berlin und Hamburg ins Rennen. Der VT11⁵ kam auf Schienen daher wie eine staatstragende Pullman-Limousine. Sowohl in der Geschichte des Fernverkehrs als auch auf dem Weg zur deutschen Einheit ist sein achtwöchiger Einsatz im Sommer 1990 die wohl kurioseste Episode. Ihn zusammen mit den aufgedeckten (und nicht minder burlesken) Hintergründen zu schildern ist uns die Titelgeschichte wert.

Identitätsstiftende Maßnahmen, erstklassiger Komfort und seinen Produkten eine Gefühligkeit einzuhauchen, scheint dem Bahnkonzern – wie so vieles mehr – abhandengekommen zu sein.

Dennoch: Aus dem Pfiff-Klub auszutreten habe ich versäumt. Einmal Jünger, immer Jünger der Bahn.

Herzlich Ihr

Robin Garn



Richard Zerbock mit seinen Handarbeits-Modellen der Forster Stadtbahnloks im Maßstab 1:120 bis 1:1,4.



Frank Barry und Olaf Haensch trafen sich 2011 im Center of Railroad Photography & Art von Lake Forest (USA).



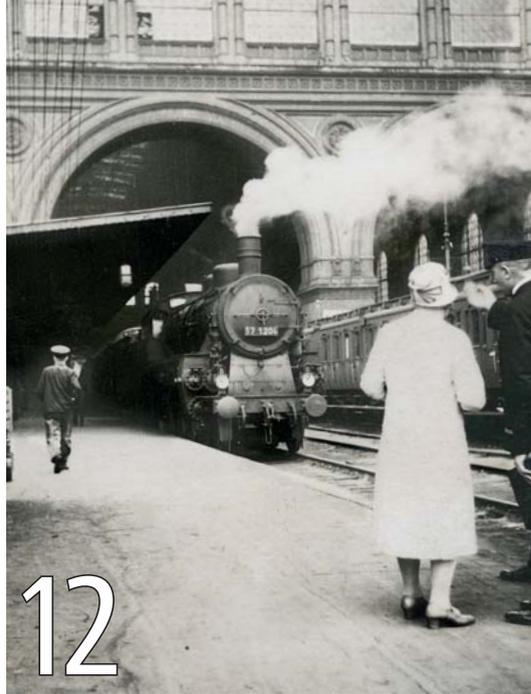
Carl-Otto Ahlers dokumentierte sein 46-jähriges Arbeitsleben vom Lokjunghelfer zum Lok-Betriebsinspektor.



Birgit Neugebauer und Robin Garn (rechts), sprechen im Bahnhof Altona mit Rainer Ackermann und Stefan Pfützte, bevor es im VT 11⁵ nach Berlin geht.



Mut zum stilvollen Auftritt haben Bundes- und Reichsbahn im Sommer 1990 bewiesen, als sie einen ehrwürdigen TEE-Zug anmieteten, um mit ihm das Zeitalter des InterCity-Verkehrs zwischen Berlin und Hamburg einzuläuten. Westlich von Schwanheide passiert der 601 013/015 als IC 130 *Max Liebermann* die offene Grenze.



12



16

3 WILLKOMMEN

4 FAHRPLAN

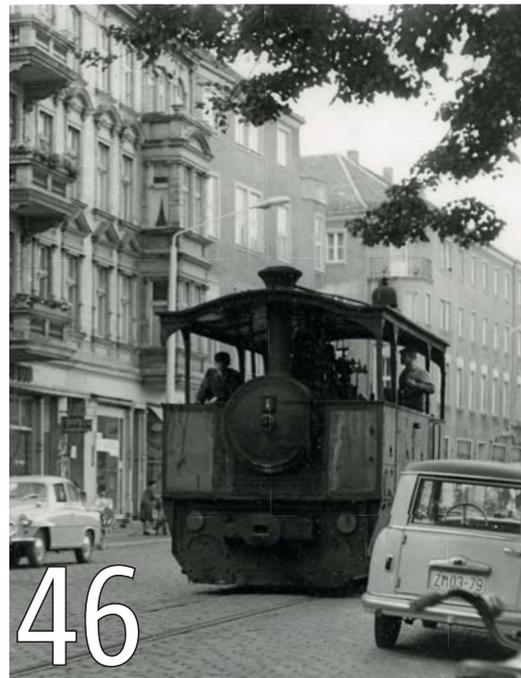
6 BAHNPOST

8 ZEITMASCHINE
Empfangsgebäude Bad Schwalbach: Original und Fälschung?

10 MEISTERWERK
Selbst-Porträt im Hauptbahnhof

12 **Viel Blut, kein Orden**
Peter Biebelges
Berliner Erinnerungen (II)

14 STREIFLICHT
Eine Kondenslokomotive „im Osten“



46

46 DAMPFEISENBahn
Vor 50 Jahren stillgelegt
Die Schwarze Jule in den Straßen von Forst (Lausitz)

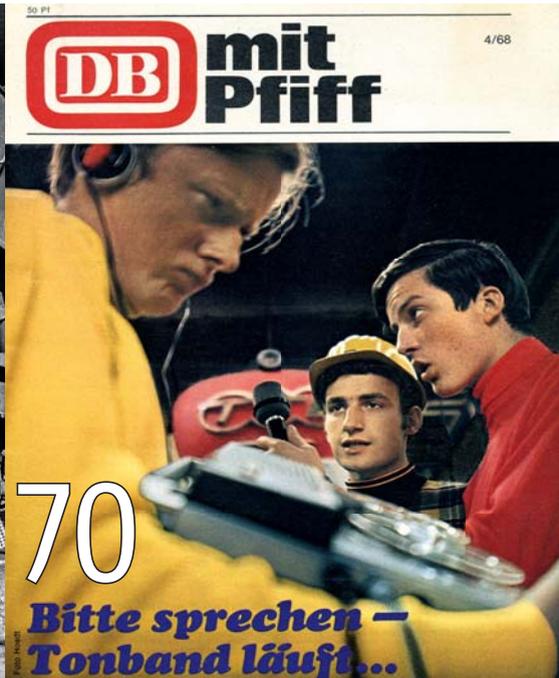
56 BAHNOPTIKUM
Zeithain – Personenzüge zum Truppenübungsplatz?



58

58 DAMPF UND REISE
Mexiko:
Señor Motas' „Niagara“, Chicas und Kojoten

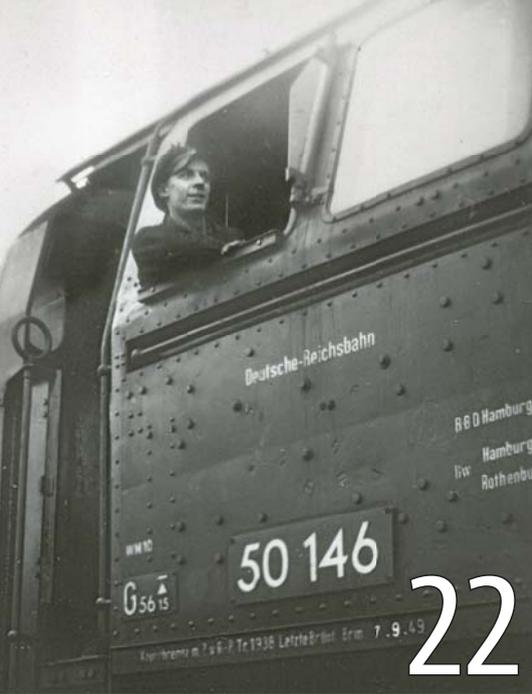
66 ARBEITSWELT
Ein Sommernachtstraum
Nachtschicht als Heizer auf der 44 zwischen Ottbergen und Hamm



70

70 ESSAY
Wir vom Pfiff-Klub
Die Bundesbahn und ihre Jünger

80 TITEL
Sommer 1990: TEE-Triebwagen eröffnet InterCity-Verkehr Berlin – Hamburg
„Ein Zug wie ein Bugatti“



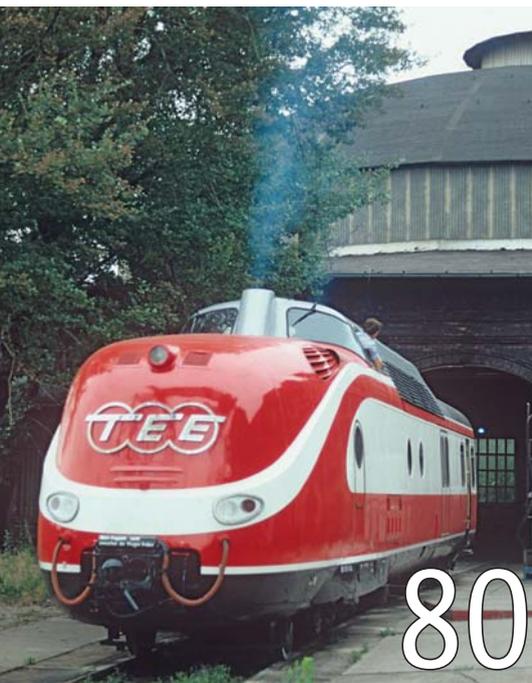
22



40

- 16 PORTRÄT
Julius Dormüller,
 die Reichsbahn, Hitler und die Juden
- 20 KINO
 Verfolgte Wege
- 22 ARBEITSWELT
Lernen, lachen und arbeiten im Bw Rothenburgsort

- 32 **Nur Matsch im Baggerloch**
 Ein langer Weg zum neuen Hauptbahnhof Heidelberg
- 40 **Mythos „Sputnik“**
 Begegnung mit der Baureihe 10 am Block Wasserscheide
- 44 Schwanengesang im Dampflokbau



80



97

- 90 GALERIE
 Joachim Seyferth:
Wolken
- 96 SALONWAGEN
 Empfehlungen aus der Medienwelt

- 97 NEULICH ...
 ... las ich von der geplanten Wiederinbetriebnahme des LT.4
- 98 IMPRESSUM
FOTOVERMERKE
VORSCHAU



Update 3.1

Testen Sie **jetzt** den neuen
Bahn-Kiosk

Genießen Sie jetzt grenzenloses Lesevergnügen auf Ihrem Smartphone oder Tablet (iOS und Android). Aktuell über 2.400 Monatshefte, Sonderausgaben, Specials und Testberichte verfügbar.



Die Ausgabe „Preußen-Report“ erhalten Sie kostenlos in unserem Bahn-Kiosk

- ★ Erst stöbern, dann lesen: Kostenlos ins Magazin reinlesen mit Leseproben
- 👍 Intuitiv und einfach zu bedienen
- 🔍 Praktische Zoomfunktion
- € Günstiger als Printausgaben
- ☁️ Jederzeit verfügbar auch ohne UMTS/WLAN
- 📄 Übersichtliche Seiten-Vorschau für den schnellen Zugriff
- 📞 Was können wir sonst noch für Sie tun? Wir sind gerne für Sie da! 08141/53481142





BAHNEpoche-Titel 01 bis 14

Gestern traute ich meinen Augen nicht. Da kam mit der Post ein Belegheft der **BAHNEpoche**. Ich kaufe eigentlich keine Hefte mehr selbst. Da trudeln genug Belege ein. Früher, aber wirklich früher war die *Miba* das Blatt. Dann kam lange Zeit nichts. Und nun, so etwas. Ein absolutes Spitzenheft liefern Sie da. Hervorragender Druck in Bild und Text. Zeitgemäß aufgearbeitete Beiträge, wie ich meine. Ganz nach meinem Geschmack. Links und rechts vom Gleis. Bitte weiter so.

NORBERT BARTEL (KÖLN)

Möchte Ihnen und Ihrem Team meine Anerkennung für diese wunderbaren Hefte aussprechen, die in der deutschen Eisenbahn-Literaturszene ihresgleichen suchen.

VOLKER LANGENBACH (KREUZTAL-FELLINGHAUSEN)

Leserbriefe und Kommentare zur **BAHNEpoche**

Habe die **BAHNEpoche** vor knapp zwei Jahren dank Zugverspätung mit folgendem Rumblätern in den Beständen des Kasseler Bahnhofspresseudladens entdeckt. Das hat im Nachbestellen aller zurückliegenden Nummern geendet und seit zwei Monaten beziehe ich sie im Abo. Daher erst mal: größtmögliches Lob! Ich habe seit Jahren nur Abos abbestellt und eigentlich nicht gedacht, dass ich noch mal andersrum handeln müsste – umso besser, dass es im Fall Ihrer Zeitschrift unverzichtbar war ...

THOMAS NAUMANN (WÜRZBURG)

Ich wollte mich auf diesem Wege bedanken für die vielen guten Artikel. Es gibt wohl kaum eine Zeitschrift, bei der ich jeden Artikel lese; bei **BAHNEpoche** ist das der Fall (einschließlich Betrachten der DVD). Besonders hervorheben möchte ich die Autoren Alfred Gottwaldt, Joachim Seyferth und Wolfgang Löckel. Gründlich recherchiert und mit Leidenschaft geschrieben; das ist dann sehr informativ und unterhaltend zugleich. Natürlich gefallen auch die Artikel von Hendrik Bloem und Fritz Wolff. Macht weiter so!

HANS CHRISTIAN ETTENGRUBER (DUBAI/UAE)

Ihr Artikel über die vernordeten Bayern lässt mich nicht mehr los: Mitte der achtziger Jahre hatte ich hier in Aachen guten Kontakt zu zwei Eisenbahnern, der eine Lokführer und jahrelang mit der 50 001 unterwegs, der andere auch Lokführer und zuletzt Chef der Bahnmeisterei Aachen West. Beide

erzählten mir damals u.a., dass Anfang der dreißiger Jahre die „Hamburger Schnellzüge“ von Altona bis zum Grenzbahnhof Herbenthal mit nagelneuen S 3/6 bespannt waren. Da ich das für „Eisenbahngarn“ (bitte um Verzeihung wegen Missbrauch des Namens) hielt und einwarf, vielleicht war das nur eine Zwischenleistung der Mainzer Rheingold-Maschinen (einmal Köln – Aachen und zurück), wurden sie richtig sauer. Beide bestätigten mir noch einmal unabhängig voneinander, dass es „Osnabrücker Maschinen“ gewesen seien! Diese fuhren – ohne Wenn und Aber – von Altona bis Herbenthal durch, und das regelmäßig über mehrere Jahre. Seitdem fuhren diese Züge pünktlich, was bei Bespannung mit der 17er nicht der Fall war. Dass die 01¹⁰-Öl in den sechziger Jahren solche Langläufe durchführte, erfuhr ich spätestens durch das HiFo bei *Drehscheibe Online*, aber dass die S 3/6 so etwas schon 35 Jahre früher absputzte, wird mir nach dem fesselnden Artikel in der letzten **BAHNEpoche** immer wahrscheinlicher. REINER BIMMERMANN (AACHEN)

In dem sehr informativen und vorzüglich bebilderten Beitrag über die SVT der DDR liest man über den ab 1955 gefahrenen *Sassnitz-Express*, dass dieser Zug bei seiner Fahrt durch die DDR keinen Verkehrshalt gehabt habe. Das ist so nicht richtig. Zumindest im Sommerfahrplan 1957 wird in beide Richtungen (München und Skandinavien) ein Halt in Berlin Ostbahnhof angegeben.

MICHAEL SCHWINDROWSKI (BERLIN)

Titel-Beitrag von Dietmar Kunen über den Alltag auf der Ruhr-Sieg-Strecke zur Dampflokzeit in **BAHNEpoche** 14

Anbei der Zeitungsartikel aus dem Plettenberger Lokaleil vom 1. April 2015 über meinen Beitrag in Ihrer letzten Ausgabe. Vielleicht gibt es in Zukunft in meinem Umfeld einige **BAHNEpoche**-Leser mehr. Es wäre zu wünschen. DIETMAR KUNEN (PLETTENBERG)

Plettenberger Stadtspiegel

WM-Rud in allen Fußball-WM 2022 gut geheizten Go

Schon als Kind hat er die Eisenbahn geliebt

Der Plettenberger Dietmar Kunen veröffentlicht Bericht über Ruhr-Sieg-Strecke

Alle Nationalisten beim Public Viewing wollen von der E-Gemeinde Plettenberg sagt dann nicht

Geringe „Niklas“ harm

Zahl der Arbeitslosen ist gesunken

Betriebshalt des VT 12.14.01 als Ext 166 (Berlin Stadtbahn – Hamburg-Altona) in Ludwigs-lust am 27. Mai 1959.



Ausgabe No. 14, wie immer ein Lesegenuss! Kompliment. Und doch findet der „Uniformfetschist“ einen kleinen „Bolzen“! Seite 43, unteres Bild. Leider ist das keine deutsch-deutsche Zugführerverständigung, sondern eine deutsch-deutsche Verständigung zwischen DR-Zugführer (links) und dem Aufsicht des Bahnhofs Büchen (rechts), der auf dem Bahnsteig am Zug als Zeichen seiner „Würde“ die rote Mütze trägt. Unschwer zu erkennen. Aber: Nichts für ungut, aber es musste mal wieder ein wenig „gepiekt“ werden. Viele Grüße von der Waterkant.
KAPT. PETER BRAND (LÜBECKER BUCHT)

Mit großem Interesse habe ich den Artikel von Wolfgang Dath über den Einsatz der SVT bei der DR gelesen. Sie haben mich in frühen Kindertagen – wie genauso jene der DB – stets fasziniert, so dass manche durch Aufzeichnungen meines Vaters gestützte Erinnerungen von den Einsätzen nach Hamburg und Wien noch immer vor Augen stehen. Deshalb einige Ergänzungen:
Der Einsatz der GANZ-VT 12.14 nach Hamburg begann sehr schnell nach der Lieferung, noch vor der Abschaffung der 3. Klasse im Jahr 1956, und dauerte als Planfahrzeug längstens bis 1959. Als Kindheitserinnerung steht mir noch das eindrucksvolle Flügelrad an der Front der Züge vor Augen und dass es

einmal im Hamburger Hauptbahnhof zu einem Brand im Triebkopf eines Triebwagens kam. Nach Erwerb der VT aus den DB-Beständen ging der Einsatz der GANZ-VT jedoch rapide zurück.
Der Einsatz der alten Triebwagen als *Vindobona* nach Wien ab 1966 verlangte Fahrzeugen und Personal alles ab. Von Aufhalten in Wien erinnere ich mich gut an abendliche Besuche des Franz Josefs Bahnhofs, der in seinem desolaten Erhaltungszustand an Szenen aus dem Spionagethriller „Der dritte Mann“ erinnerte. Der *Vindobona* traf häufig verspätet ein und der Geruch der blau qualmenden Diesellabgase in der düsteren Halle steht mir noch heute in der Nase. Neben DR-Lokführern und Lotse war immer wieder ein Beimann in Arbeitskombi zu sehen, der offenbar die Maschinenanlagen überwachte und unterwegs oder in Wien kleine Unregelmäßigkeiten beseitigte. Der Verkehr überstieg – vermutlich im Abschnitt Berlin bis Prag – vielfach die Kapazität einer Garnitur, so dass immer wieder zweiteilige VT der Bauart Hamburg als Verstärkungseinheit zu sehen waren. In Wien war nach meinen Erinnerungen die Zahl der Fahrgäste in der Regel überschaubar. Im Sommer 1967 wurden die Einsätze der Altbautriebwagen selten und die neuen VT 18.16 erschienen, in der Regel fünfteilig.

GÜNTHER UNGERBIELER (HAMBURG)

Neues für Ihre EISENBAHN-BIBLIOTHEK

Zeitreise durch Württemberg



Dieser neue Band der Reihe „Schienenwege gestern und heute“ bietet eine faszinierende Zeitreise durch Bahnlandschaften im deutschen Südwesten. Eindrucksvolle Bildvergleiche zeigen die drastischen Veränderungen entlang der Schienenwege seit dem Verschwinden der Dampflokomotiven. Historischen Aufnahmen von bekannten Fotografen wie Burkhard Wollny und Dipl.-Ing. Herbert Stemmler stehen aktuelle Bilder von Korbinian Fleischer gegenüber.

144 Seiten, Hardcover, Format 22,5 x 29,6 cm, ca. 250 Farb- und historische Schwarzweißfotos

Best.-Nr. 581406

NEU
€ 24,95

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



Original und Fälschung?

Zwei Ansichten vom **Empfangsgebäude Bad Schwalbach**, der wichtigsten und größten Zwischenstation der „Aartalbahn“ zwischen Wiesbaden und Diez. Nebeneinandergestellt wie beim klassischen Bilderrätsel „Original und Fälschung“ jener traditionsreichen Radio- und Fernsehzeitschrift, die qua Titel mitnichten zum Glotzen, sondern unverdrossen und ganz archaisch zum Zuhören animiert. Ganze vorzugsweise ältere Generationen wurden und werden immer noch dazu verleitet, Lebenszeit beim langwierigen Suchen und Entdecken von kleinsten Manipulationen am zweiten Bild zu verschwenden, natürlich meist völlig bar jeglicher Kenntnis von neumodischen Zauberprogrammen wie etwa Photoshop, mit dessen Hilfe ihre Enkel die Bildmanipulation längst per Mausclick verinnerlicht haben. Denn das digitale Zeitalter

hat diese bekannte Rubrik längst zu einer publizistischen Antiquität degradiert, zu einem rührend-naiven Verdrängungs mosaik inmitten eines gefährlichen Duells zwischen Wirklichkeit und Virtualität, in dem Original und Fälschung nicht mehr zu unterscheiden sind und zu neuen und fragwürdigen Dimensionen technischer, soziologischer und philosophischer Art verschmelzen können. Von allgegenwärtigen Manipulationen ganz zu schweigen, die freilich nicht mehr mit einem unschuldigen Kugelschreiber-Kringel einzugrenzen sind ...

Auch dem Bilder-Duo dieser Bahnhofsansicht – links November 1984, rechts November 2013 – wird man allein mit der Entdeckung von offensichtlich fehlenden oder veränderten Details nicht gerecht. Denn mindestens so unterschiedlich wie das optische Erscheinungsbild sind auch

die Veränderungen hinter der Fassade, sprich im kulturellen und politischen Umfeld dieser Station. Und ein scheinbares Paradoxon fällt beim ersten Vergleich sogleich auf: Das ältere, analoge Bild strahlt eindeutig eine wärmere, fröhlichere, ja gar nur allzu offensichtlich buntere und lebensbejahende Atmosphäre aus, obwohl dies nach den Marketing-Statuten neuzeitlicher Gehirnwäsche gar nicht sein dürfte. Das rechte und digitale Pendant aber, hier unter der Hochnebeldecke eines trüben Herbsttages entstanden, würde selbst bei Sonnenschein und obendrein im „Photoshop“ nach aller Pixelkunst hochstilisiert niemals die freundliche und optimistische Charakteristik des ersten Bildes erreichen. Allein der Farbstil beider Fotos bildet also schon eine tiefgründige Metapher. Denn nur an der vergleichsweise zurückhaltenden Far-



be der neu verputzten Außenwände kann es nicht liegen, dass hier und plötzlich die neuzeitlichen Heilsversprechen von Wirtschaft, Medien und anderen in Suggestion geübten Institutionen versagen und dass die bunte Farbrealität des digitalen Zeitalters ausbleibt. Von seiner ursprünglichen und angedachten Funktion befreit, scheint das in die Jetztzeit verpuppte Empfangsgebäude tatsächlich jene Strahlkraft eingebüßt zu haben, die gemeinhin Fälschungen jedweder Art nachgesagt werden.

Tatsächlich dokumentiert die Gleisseite heute keinen einzigen Bezug zur Eisenbahn mehr, obwohl hier nach dem letzten planmäßigen DB-Personenzug am 26. September 1986 Mitte der Neunzigerjahre noch die Nostalgiezüge der „Nassauischen Touristik-Bahn“ von Wiesbaden verkehrten und Bad Schwalbach auch zukünftig wieder Ziel von Museumsfahrten sein soll – von der bis dato eher unrealistischen Reaktivierung der Aartalbahn für den Alltagsverkehr ganz abgesehen. Wie auf dem Plastik-Grundsockel eines Modellbahn-Gebäudes steht die Immobilie jetzt da,

vom Gleisniveau enthoben und isoliert, der ehemalige Hausbahnsteig arg beschnitten. Obwohl kein Zug, kein Gleis, kein Signal zu sehen sind, wird das Gebäude linker Hand auch von Unkundigen sofort als „Bahnhof“ identifiziert: Wartebänke, eine Uhr, ein Reisender vor dem Abfahrtsplan, Ständer für Werbeplakate, breite Eingangstüren, ein langgezogenes schützendes Bahnsteigdach, ein kleiner Anbau mit Stellhebeln. Sogar die Deutsche Post ist mit einem Briefkasten vertreten, fast versteckt im gemeinsamen satten Gelb. Doch nur die schon damals kantige Mastleuchte ist übrig geblieben, die Austauschbarkeit mit anderen öffentlichen Orten wohl der tiefere Hintergrund für ihren Verbleib.

Auf der hier natürlich nicht einsehbaren Straßenseite prangt die neue Bezeichnung „Langenschwabacher Schlemmer- und Kulturstation“, denn ein mehr oder weniger feudales Restaurant hat die alte Bahnhofsgaststätte abgelöst und von der ganzen Grundfläche der Immobilie Besitz genommen. Event-Gastronomie, die topfdeckelgenau zu den grassierenden Koch- und

Gourmetsendungen im TV korreliert. Genug Stellplätze für feiste Personenkraftwagen sind natürlich garantiert.

Freilich, das Gebäude ist jetzt ein Kulturdenkmal des Landes Hessen, aber auf der entsprechenden Netzseite werden seine Veränderungen knapp und ehrlich beschrieben: „Hauptbau verputzt, Zierelemente weitgehend entfernt, Baukörper im wesentlichen beibehalten. Geschichtlicher Wert als Bestandteil der Aartalbahn.“ Dabei besaß der Bahnhof des einst international renommierten Frauenheilbades Langenschwabach (Ortsname nach 1927 Bad Schwalbach) sogar ein Fürstenzimmer, nur neun Jahre nach der Grundsteinlegung des Empfangsgebäudes besuchte sogar Kaiserin Elisabeth von Österreich („Sissi“) mit ihrem k.u.k.-Hofzug im Sommer 1897 die Badestadt. Heute hingegen ist Bad Schwalbach eine der wenigen deutschen Kreisstädte, die im fahrplanmäßigen Eisenbahnverkehr schon lange nicht mehr bedient werden. Und das ist keine Fälschung, sondern originale Verkehrspolitik in Hessen.

JOACHIM SEYFERTH

Bahnepoche Fotografien – präsentiert von Armin O. Schmolinske

Selbst-Porträt im Hauptbahnhof

Junge Leute und Touristen machen heute Selbstporträts am Stiel. Mit Selfie-Sticks fotografieren ist die neue Mode. Sie bestehen aus einem Teleskoprohr, das etwa einen Meter ausgezogen werden kann. Am rutschfesten Griff befindet sich der Auslöser, der das Signal über Bluetooth/Satellit an die Kamera im oben befestigten Smartphone schickt. Als Teil einer Ich-Kultur sind Selfie-Sticks ein Synonym unserer Zeit.

Ob die Vermutung stimmt, dass sich auf unserem Foto der junge Fotograf Ludwig Wegmann knapp einen Monat vor seinem einundzwanzigsten Geburtstag selbst fotografiert hat, lässt sich nicht belegen. Die Lokalität und das Datum sind allerdings zweifelsfrei dokumentiert, so dass gleich klar wird: Es geht zurück, weit zurück in das handylose Zeitalter, als man mit Stativbeinen, Selbstauslöser, Filmen, Verschlusszeiten und Blendenring hantierte ...

Ein junger Mann steht am frühen Abend des 23. Juli 1960 lässig an der Absperrung des Querbahnsteiges im Frankfurter Hauptbahnhof und liest in einer Zeitschrift.

Als dieses Foto entstand, war Ludwig Wegmann seit knapp zwei Monaten bei dem Presse- und Informationsamt der Bundesregierung in Bonn angestellt. Damit war er ein Weggefährte des 14 Jahre älteren und ungleich bekannteren Bonner Politikerfotografen Jupp Darchinger – aber nicht unbedingt weniger talentiert. Ein Foto von Wegmann werden alle der 55plus-Generation kennen: Der mit einer Kapuze verummte palästinensische Terrorist auf dem Balkon der Wohnung der israelischen Olympiamannschaft im Olympiadorf in München 1972.

War Darchinger freiberuflich tätig, so war Wegmann bis zu seinem viel zu frühen Tode 1991 ein Angestellter der Bundesbildstelle und dokumentierte das bundesdeutschen Politikgeschehen von Amts wegen, beginnend in der Ära Adenauer bis hin zu Kohl. Seine Aufgabe war es, die deutschen Politiker und ihre Staatsgäste in deren Alltag zu begleiten und sie dabei im richtigen oder in einem besonderen Moment zu verewigen. Allerdings tauchen in seinem fotografischen Werk immer mal wieder Dokumentationen des normalen deutschen Alltages auf – fernab vom Bonner Politrummel.

Ludwig Wegmann starb vor der Internetära, so dass die wenigen persönlichen Daten von ihm nur dank der Hilfe des Referatsleiters beim Presse- und Informationsamt der Bundesregierung zu bekommen waren. Seine unzähligen Bilder, die auf fast 5000 Fototerminen entstanden sind, sind inzwischen beim Bundesarchiv in Koblenz archiviert, leider aber keine Vita des Fotografen.

Unser Bild zeigt einen, eine Illustrierte lesenden, jungen Mann mit Kippe in der rechten Hand – wir erinnern uns, damals rauchten noch neun von zehn Männern – in der Haupthalle des Frankfurter Hauptbahnhofs, vom Fotografen optimal vor einer Bahnsteiglampe postiert.

Ob der Fotograf Wert auf eine große Schärfentiefe gelegt hatte oder durch die längere Belichtungszeit bewusst die Bewegungsunschärfe der aussteigenden Fahrgäste im Hintergrund auf Gleis 12 bezweckt hat, wissen wir nicht. Aber beides zusammen ist wesentlich mitverantwortlich für den Charakter des Bildes, ebenso der leichte Gegenlichteffekt im Vordergrund, mit dem nach vorne fallenden Schatten der Absperrung und des Mannes, sowie den Lichtkanten an Schulter und Haar des Abgebildeten.

Mit wenigen und ausschließlich vorhandenen Mitteln hat Ludwig Wegmann dank des grafischen Bildaufbaus Ordnung in das Bahnhofschaos gebracht! Eine präzise ausgerichtete Kamera fokussiert den Blick auf den jungen Mann und die P10, die gegen 20 Minuten nach acht mit dem P 1750 aus Marburg gekommen war. Mit dem Auslösen der Kamera wurde abgewartet, bis sich keine Personen auf dem Querbahnsteig hinter der Absperrung befanden. Dadurch wirkt der Vordergrund relativ aufgeräumt und bringt Ruhe ins Bild. Selbst der Oberleitungsmast und der Bahnsteiglautsprecher, die aus dem Kopf des Mannes „wachsen“, sind keine allzu störenden Elemente.

Allerdings kommt dem Fotografen natürlich auch die S/W-Fotografie zu Hilfe – in „Bunt“ gäbe es viel mehr ablenkende und störende Elemente im Bild. Trotz der großen Schärfentiefe wird der Blick zum im Goldenen Schnitt stehenden Illustriertenleser hingeführt und nicht zuletzt kreuzt sich auch genau an dieser Stelle der vertikale Oberleitungsmast mit der horizontalen Bahnsteigabsperrung.

Ausgerichtet ist die auf einem Stativ knapp in Hüfthöhe stehende 6x6-Rollfilmkamera – vermutlich eine zweiäugige Spiegelreflexkamera – exakt auf die Mitte des Gleises 13. Und sie steht so auch fast genau in der Mitte des gewaltigen Bahnhofsgebäudes mit seinen 25 Gleisen, wie man an den Oberlichtern der Haupthalle erkennen kann. Der Fotograf hat hier bewusst oder intuitiv eine ganze Menge von fotografischen und für den Bildaufbau wichtigen Regeln eingehalten, aber auch, wo nötig, gebrochen.

Als dieses Foto im Sommer 1960 entstand, hatte die Bundesrepublik gerade angefangen, die 5-Tage-Arbeitswoche umzusetzen. Deshalb ist anzunehmen, dass die Fahrgäste, die gerade mit dem P 3792 samt 86er und ihren Donnerbüchsen auf Gleis 12 aus Stockheim in Oberhessen angekommen sind, an diesem Samstagabend gegen dreiviertel neun, auf dem Weg ins Samstagabendvernügen waren und nicht zur Arbeit. Gut gewählt auch die Tageszeit, denn kurz nach Sonnenuntergang herrschte in der Bahnhofshalle ein nicht zu kontrastreiches Licht, auch halten sich zu diesem Zeitpunkt Bahnsteigbeleuchtung und Tageslicht – Stichwort blaue Stunde – die Waage.

Dank findiger Eisenbahnfachmänner, die für mich nicht nur die Zugnummern recherchiert haben, noch kurz einige Worte zum Lebenslauf der abgebildeten dampfenden Hauptdarsteller: Der 86 857 war nur ein kurzes „Leben“ beschieden. Gebaut 1943 bei der Deutschen Waffen- und Munitionsfabrik AG in Posen – vor und nach der deutschen Okkupation besser bekannt unter Cegielski, Poznań –, wurde sie schon nach 19 Jahren Dienst im Bw Friedberg z-gestellt. Die 39 221 wurde 1925 von der Maschinenbau-Gesellschaft Karlsruhe ausgeliefert und verbrachte ihre letzten Dienstjahre nach dem 2. Weltkrieg im Bw Dillenburg und Bw Limburg, bevor sie knapp ein Jahr nach unserer Aufnahme auch aus dem Rennen ging.

Wer noch mehr Fotos von Ludwig Wegmann aus dem Frankfurter Hauptbahnhof sehen möchte, kann dies auf der Website des Bundesarchivs in Koblenz tun und bei Wikipedia über den Frankfurter Hauptbahnhof ist ebenfalls eines veröffentlicht. „Unser“ Foto ist auf alle Fälle das lokomotivreichste und mit Abstand das beste aus dieser Serie und deutlich mehr als einen Asbach Uralt wert.

