

BAHNepoche

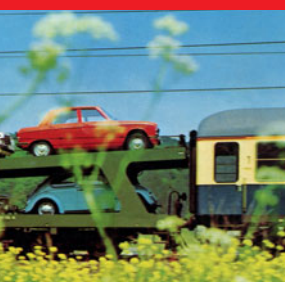
BAHNepoche

Geschichte, Kultur und Fotografie der klassischen Eisenbahn

Mit DVD!



Der Anhalter
Bahnhof ohne
Wiederkehr



Abgefahrene DB
Adieu guter
Autoreisezug!



Arbeitswelt
Heizer auf der
Emslandbahn

Rheine
Das letzte
Dampflok-Mekka
der Bundesbahn

Laufzeit
59 Minuten
Plus Filmausschnitte
von RioGrande-Videos

INFO-
Programm
gemäß
§ 14
JuSchG



Kriegsausbruch vor 100 Jahren

Eisenbahn und Weltenbrand



Faszination Modellbau

Internationale Messe für
Modellbahnen und Modellbau

31. Okt. - 2. Nov. 2014
MESSE
FRIEDRICHSHAFEN



Das Erlebnis-Event im Dreiländereck und
ein „Muss“ für Modellbau-Enthusiasten

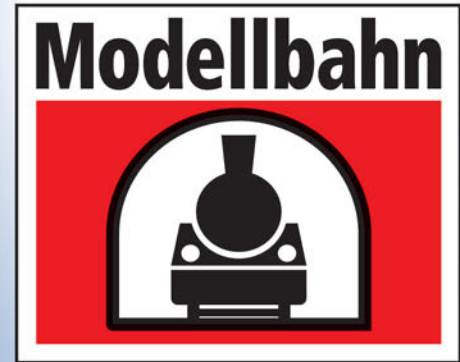
Öffnungszeiten:

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

www.faszination-modellbau.de

VERANSTALTER:  **MESSE SINSHHEIM**
IM VERANSTALTUNGSPARTNER

Messe Sinsheim GmbH
Neulandstraße 27 · D-74889 Sinsheim
T +49 (0)7261 689-0 · F +49 (0)7261 689-220
modellbau@messe-sinsheim.de · www.messe-sinsheim.de



**31. INTERNATIONALE
MODELLBAHN AUSSTELLUNG**



20.-23. NOV. 2014
EIN TICKET 4 EVENTS!

KOELN MESSE
www.modellbahn-und-lego.de
Do. bis Sa. 9.00–18.00 Uhr, So. 9.00–17.00 Uhr

Zeitgleich:

8.Kölner



21.-23. November:
LEGO Fanwelt · LEGO Kidsfest
Fr. und Sa. 9.00–18.00 Uhr,
So. 9.00–17.00 Uhr



VERANSTALTER: Messe Sinsheim GmbH · Neulandstraße 27
D-74889 Sinsheim · T +49 (0)7261 689-0 · F +49 (0)7261 689-220
info@messe-sinsheim.de · www.messe-sinsheim.de

LEGO, das LEGO Logo und die
Minifigur sind Marken der LEGO
Gruppe. ©2014 The LEGO Group.

Liebe Leser!

2014, dieses Jahr der Jahrestage, hält uns unter Volldampf. Sommer 1914: Europas Monarchen und Staatsmänner, nicht die Hellsten darunter, verfangen sich in einem diplomatischen Irrgarten. Ihm zu entfliehen, riskierten sie einen Sprung ins Dunkle, wissend, damit unter Umständen einen Weltkrieg auszulösen. Überbordender Nationalstolz war nicht nur, aber bestimmt eine deutsche Krankheit. Das Empfinden, von missgünstigen Nachbarn eingekreist, gepaart mit der trotzigen Haltung moralisch überlegen zu sein, ließ eine Männer-Generation gefühlsbesoffen in die Hölle treiben.

In seinem Roman *Fabian* (1931) schrieb Erich Kästner: „Wir wollten nichts versäumen, und wir hatten einen gefährlichen Lebenshunger, weil wir glaubten, es sei die Henkersmahlzeit. Wir sitzen in einem großen Wartesaal, und der heißt Europa. Bald fährt der Zug. Aber wohin er fuhr, und was aus mir werden sollte, das wusste kein Mensch. Die nächste Zukunft hatte womöglich den Entschluss gefaßt, mich zu Blutwurst zu verarbeiten.“

„Abfahrt in die große Vergeblichkeit“, betitelt Andreas Knipping denn auch seinen großen Beitrag zum 100-jährigen Gedenken an Weltenbrand und Eisenbahn. Kenntnissreich breitet Knipping, der dem Militärhistorischen Museum Dresden bei der Sonderschau zum Thema zugearbeitet hat, auf 14 Seiten das Panorama eines unbedingten Eisenbahnkrieges aus.

Im November 1918, als der Erste Weltkrieg zu Ende ging – oder zehn Millionen tote Soldaten und sieben Millionen tote Zivilisten später –, war auch das Ende jener Staatsform erreicht, die mehr als 1000 Jahre Mittel- und Osteuropa dominiert hatte: die Monarchie. All das ein gewaltiger Einschnitt. Aber nicht Zäsur genug, um nicht „Rache für Versailles“, dem aus deutscher Sicht gnadenlosen Friedensvertrag, heraufzubeschwören. Die eingepflanzte Saat der Vergeltung war einer der Faktoren, die vor 75 Jahren zum Zweiten Weltkrieg führten.

In ihm, der spätestens mit dem Überfall auf die Sowjetunion als Ausrottungskrieg geführt wurde, war keine Lokomotive so fehl am Platz, wie die hochexperimentelle 19 1001 mit ihren auf jede Treibachse einzeln wirkenden Dampfmaschinen. Ein Unikat. Dem am 8. Juli 1941 der Lokversuchsanstalt Berlin-Grünwald und später dem Bw Hamburg-Altona anvertrauten Fabelwesen unter dem Hakenkreuz nähert sich **BAHN**Epoche-Autor Hendrik Bloem auf eine ungewöhnliche, wenn nicht gar fabelhafte Weise.

Der Mythos, hat der französische Philosoph Roland Barthes erklärt, sei in erster Linie eine Botschaft. Der Anhalter Bahnhof zählt zu den großen Mythen, die Deutschlands Eisenbahnen hervorgebracht haben: Ein Prachtbau im Herzen der Hauptstadt, der zugleich den Nerv einer Zeit traf. Er stand als stolzer Fixstern im lärmenden Getöse Berlins, der dynamischsten Metrolopie des Kontinents – propagandistisch missbraucht, um ihn den Risiken eines Weltkrieges auszusetzen. Als Trümmerhaufen konnte er weiterbetrieben werden, notdürftig, als Schatten seiner selbst und für eine Episode nur. Dann wurde der Bahnhof mit der Teilung Berlins und Deutschlands in zwei konkurrierende politische Systeme vom Verkehr systematisch abgekuppelt, abgehängt und – tja – angehalten.

Eine Klassenfahrt nach Berlin (West) gehörte auf den Plan vieler Schüler, lag der bildungspolitische Fokus doch auf der Vertiefung ihrer deutschen Geschichtskennntnisse. Nach der lehrreichen Tagespflicht lockte die Bahn: Da lag, vom Askanischen Platz über

den Landwehrkanal hinweg bis zu den Yorckstraßenbrücken und von der Botanik langsam überwuchert, ein stiller Park auf ehemals blanken Gleisharfen. Zwischen Lokschruppen, Stellwerken, Masten und bröckelnden Bahnsteigkanten erblühte das Abenteuerland einer angehaltenen Eisenbahn. Voller Träume. Junge Typen anziehend: Michael Bermeitinger klaubte 1982 in einem halb verfallenen Bau ein Holzschild aus dem Schutt, das vor 1945 den zu überführenden Lokomotiven des Anhalter Bahnhofs im RAW Stargard beigegeben worden war. Handlicheres steckte ich 1976 ein: den abgesprengten Brocken eines Verblendsteines vom Personenbahnhof.

2014 aus dem Bücherregal genommen und abfotografiert, analysiere ich seinen Farbton, ursprünglich „Greppiner Gelb“ genannt, mit dem Bildbearbeitungsprogramm Photoshop und nehme das zum Anlass, aus Schwarzweißbildern mögliche Titelmotive für die **BAHN**Epoche behutsam nachzukolorieren. Unterdessen schreibt Bermeitinger über den „Anhalter als Bahnhof ohne Wiederkehr“.

Zum Mythos geriet der Anhalter ja erst als es ihn nicht mehr gab. Seine Legendenbildung erreicht in den achtziger Jahren in Büchern und Ausstellungen ihren Höhepunkt. Nun klingt sein Name eher wie der eines vornehmen, längst ausgestorbenen Geschlechts. Seit einem Vierteljahrhundert ist wenig Zusammenhängendes über den Anhalter publiziert worden. Daher glaubten wir, seine Quellen seien versiegt. Glücklicherweise haben wir uns getäuscht. Konnten auf viele, starke, zum Teil bis dato unveröffentlichte Momentaufnahmen bauen: mehr als genug für einen zweiten Beitrag. So laden wir Sie ein, uns auf weiteren 14 Seiten *per Anhalter durch die Galaxis* schöner Fotos und unterhaltsamer Texte zu begleiten.

Man musste nicht den Orbit bereisen, um die DDR als einen Mikrokosmos zu betrachten. Die kommunistische Diktatur im Osten Deutschlands hatte ihre Wurzeln in den dreißiger Jahren. Ohne Hitler keine DDR! In den Achtzigern war zunehmend zu spüren, wie die DDR sich mit der Aufgabe abquälte, ihr einzementiertes gesellschaftspolitisches und wirtschaftliches Modell an den verschärften globalen Wettbewerb anzupassen. 1989 spitzte sich die Lage zu. Ungarns Reformkommunisten öffneten den Eisernen Vorhang zu Österreich. Viele, zumeist jüngere DDR-Bürger nahmen Reißaus oder flüchteten in bundesdeutsche Botschaften, ehe der unblutige Mauerfall am Abend des 9. November das deutsche Glückereignis der Neuzeit auslöste. Aus bleibender Freude, vor 25 Jahren Zeugen dieses historischen Knalleffekts von sternerklarer Reinheit geworden zu sein, stellen Eisenbahner und Herausgeber eine zweiteilige Folge zusammen. Sie beginnt in dieser Ausgabe mit Ralf Göhls Beitrag „Mein bewegter Herbst 1989“, in dem der Saalfelder Lokführer seine persönlichen Erfahrungen zwischen Ausreiseantrag, Arbeit und Reisefreiheit schildert.

Von Autoreisezügen, einem Begriff der Reisefreiheit, gilt es Abschied zu nehmen. Es wäre weniger alarmierend, erwäge nicht der Bahnkonzern höchstselbst, das bahnreisende Auto in die LKW-Plage auf unseren Autobahnen einzureihen.

Viel bliebe noch zu erwähnen, was unser pralles Heft ausmacht. Seien Sie gewiss: Eine Fülle von Themen wartet auf Sie, sowohl in dieser wie auch in den nächsten Ausgaben.

Herzlich Ihr

Robin Egan





Deutsches Reich im Spätsommer 1914: Hurra-Patriotismus aller Orten für Gott, Kaiser und Vaterland, wie hier bei der Einberufung eines schlesischen Landsturms. Doch wie das „Preisschießen“ zur Hölle, wird der Eisenbahnkrieg zum Weltkrieg.



3 WILLKOMMEN

4 FAHRPLAN

6 BAHNPOST

8 ZEITMASCHINE

Alla-hopp: Dampf im pfälzischen Hochspeyerbachtal 1961 und 2009

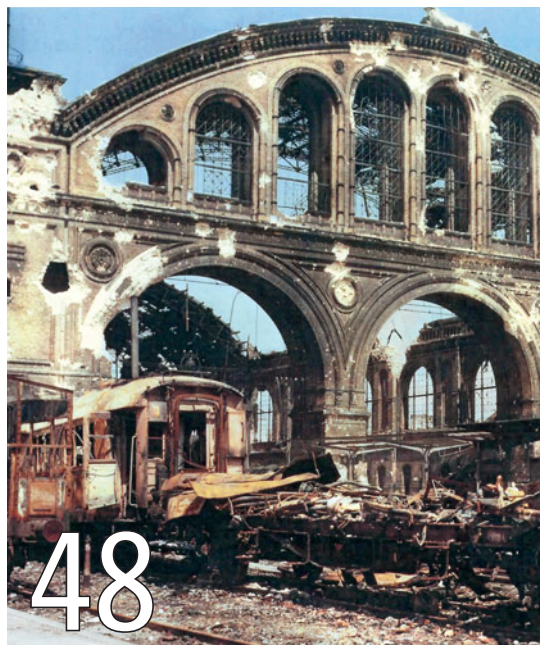
10 MEISTERWERK

Dunkles, magisches Altona

12 TITEL

Vor 100 Jahren
Weltenbrand und Eisenbahn

**Abfahrt in die große
Vergeblichkeit**



46 KINO
Der Verlorene

48 SEHNSUCHTSORT
Sehnsuchtsort Anhalter
Bahnhof ohne Wiederkehr (2)

63 STREIFLICHT
Der King of Rock 'n' Roll
fuhr Bundesbahn

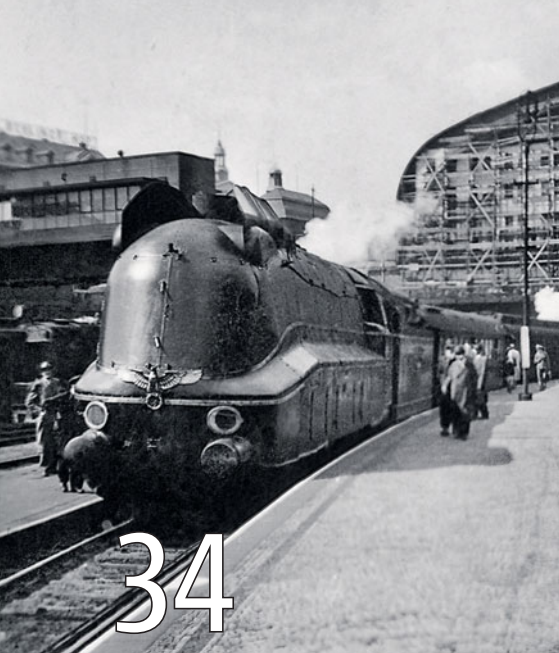
64 DAMPFEISENBahn
**Als GI auf Dampflokjagd in
Main- und Mittelfranken**

68 ARBEITSWELT
Als Studentenheizer in Rheine
Vom Festen zum Flüssigen

72 DAMPF und REISE
**Der slowenische
Tunnel-Prinz**
Ein Husarenstück im Wochein

76 **Adieu Autoreisezug!**

82 Vom Herbst, der Eisenbahn
und dem dazugehörigen Gemüt
**Bodenwolken
auf Bogenweichen**



34

26 BAHNOPTIKUM
Militärische Fahrausweise
... auch für Zivilisten

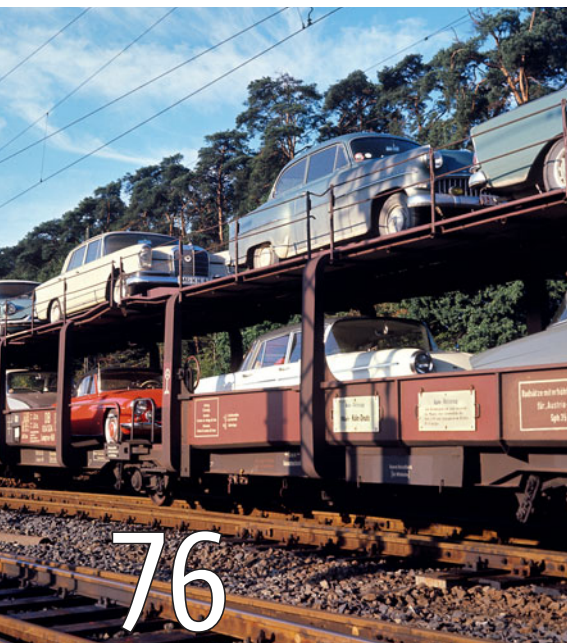
28 **Bahnland Schweiz**
auf Werbeprospekten
der dreißiger Jahre



42

34 **Neunzehn Zehn**
Auf der halbwegs anständigen Seite

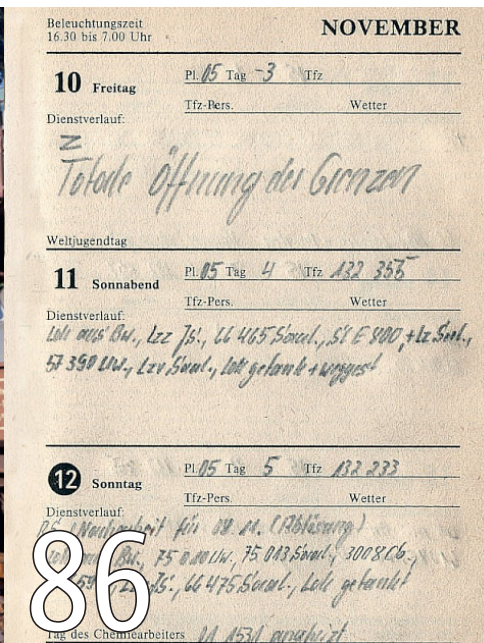
42 PORTRÄT
Hans Geitmann
Reichsbahn-Direktionspräsident
in Oppeln und Präsident
der Deutschen Bundesbahn



76

86 25 JAHRE MAUERFALL
Mein Herbst 1989
Ein Lokführer zwischen Arbeit,
Ausreiseantrag und Grenzöffnung

94 ABSCHIED
Wolfgang Staiger.
In Erinnerung.



86

96 SALONWAGEN
Empfehlungen aus der
Medienwelt

97 NEULICH ...
... stellte sich mir wieder die Frage:
Wann hört der Wahnsinn endlich auf?

98 IMPRESSUM
FOTOVERMERKE
VORSCHAU

HSB 2015

Der Original-Kalender



SCHMALSPURBAHN IM GROSSFORMAT

Nostalgischer Eisenbahnbetrieb und herrliche Landschaftsaufnahmen: Diese Vielfalt, ob farbenfrohe leuchtende Herbstwälder, traumhafte Nachtstimmungen oder eisige Hänge am Brocken, wurde von sieben bekannten Fotografen in prächtigen Motiven eingefangen. So vereint dieser offizielle großformatige Kalender der Harzer Schmalspurbahnen (HSB) nostalgischen Eisenbahnbetrieb und herrliche Landschaftsaufnahmen zu einem stilvollen Wandschmuck – eine perfekte Begleitung durchs ganze Jahr, nicht nur für Dampfloksfans!

12 farbig bedruckte Monatsblätter plus Titelblatt und Legendenblatt, hochwertiges Bilderdruckpapier, Verstärkungskarton, Wire-O-Bindung mit Aufhänger, Format 50,0 x 45,0 cm

Best.-Nr. 581416 • € 14,95

VGB
[VERLAGSGRUPPE BAHN]

VGB Verlagsgruppe Bahn GmbH
Am Fohlenhof 9a
82256 Fürstenfeldbruck
Bestell-Hotline 08141/534810
Fax 08141/53481-100
bestellung@vgbahn.de
www.vgbahn.de/kalender



BAHNEpoche-Titel 01 bis 11

Sitze vor dem WM-Finale mit meinem Sohn Benjamin (7) am Carnica Badeseer mit Blick auf die Museumsbahn Weizelsdorf – Ferlach.

Der Wirt vom Badeseer hat sich sehr über den wunderbaren Beitrag (in **BAHNEpoche** 11, Seite 8/9) gefreut und seinen besten Schnaps hervorgeholt.

TOM LEITNER (ZELTWEG/ÖSTERREICH)



Unterhaltsam geschrieben, prächtig bebildert: Ein Magazin nach meinem Geschmack. LUDWIG ROTHOWE (TELGTE)

Leserbriefe und Kommentare zur BAHNEpoche

Wieder eine neue Ausgabe der BahnEpoche, wieder Vorfreude und wieder lag das Heft pünktlich in den Regalen! Eigentlich schon Grund genug, einmal persönlich kurz Danke zu sagen. Super Themen und zum Teil mit überraschendem Inhalt! Gefreut habe ich mich besonders über die Berichte zur E 03. Ich bin ein absoluter Fan dieser Lokbaureihe und habe besonders die Innenperspektive aus Lokführersicht aufgesogen! Beim Blättern stieß ich außerdem auf die fast unscheinbar aufgemachte Geschichte „Brems doch, Vadder!“. Liebe Leute, das ist Gänsehaut-Feeling! Ich überfliege manche Berichte ja erst mal und lese sie im Laufe der Wochen intensiv. Das dürften wohl viele Leser so machen. Diese Story habe ich jedoch schon dreimal gelesen – erholt habe ich mich davon immer noch nicht! Ach ja, noch ein Wort zur Umschlaggestaltung: Das kolorierte Titelbild rangiert für mich zwischen Traum und Wirklichkeit, da war ein Profi am Werk. Ihr übertrefft euch! Weiter so.

JOHNNI FLASPOHLER (OSNABRÜCK)

Sehr schöner Artikel in der Sommer-Ausgabe zur Situation des Wolsztyn Dampflokbetriebes. Sie haben die Situation sehr gut beschrieben und auch die Gefühle dazu im Kern getroffen. Hoffen wir das Beste.

CLEMENS VOLKHARDT (HALLE)

Mein Geldbeutel für Eisenbahn-Dinge hatte noch Luft und so kaufte ich in der hiesigen Bahnhofsbuchhandlung die Zeitschrift **BAHNEpoche**. Leider fiel mir erst zu Hause auf, dass das Format weit entfernt von DIN A4 (für Prospekthüllen) ist. Damit stand schon mal fest, einmal und nicht wieder. Beim Zerlegen für meine Interessengebiete kam der zweite Schock. Sie haben nicht an die Bereichssammler gedacht; Sie drucken die Berichte sammlerfeindlich: zwei auf Vor- und Rückseite. Ein Beispiel: S. 51 Ende DSG, S. 52 Beginn Alfred Volk. Wer sich das hat einfallen lassen, kennt von seinem Geschäft nicht viel. Eventuell erfordert vielleicht die Auflage den Kauf von zwei Heften gleicher Nummer. Nicht

mit mir. Sie wissen nun, warum Sie einen Leser weniger haben.

HANS DIETER ROLEF (EUSKIRCHEN)

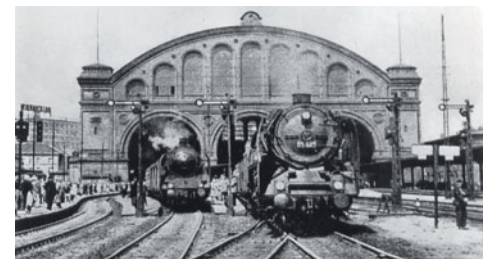
Im *Modelleisenbahner* (05/14) faszinierte mich ein Bericht über den Güterverkehr mit 44 im Raum Sangerhausen. So entdeckte ich die **BAHNEpoche** – endlich! Alles ist lesenswert! Was Sie über die Strecken um Sangerhausen recherchierten, ist fantastisch. Nun ich war hunderte Male Fahrgast als Oberschüler zwischen Artern und Sangerhausen und nach Halle als Lehrling und Student. Mit dem medizinischen Dienst Sangerhausen hatte ich ein Super-Erlebnis: Mitfahrt auf 44 (Rostfeuerung) bei hochsommerlichen Temperaturen vor Kalizug Roßleben – Sangerhausen, Sangerhausen – Blankenheim Trennung mit 44 (Öl) und Schublok. Rückfahrt nach Sangerhausen mit BR 118 und Bw-Besuch! Ich habe eine faszinierende Bahn-Epoche erlebt. Unvergesslich! Ihr neuer Leser

F. HOFFMANN (ARTERN)

Kurz gesagt, Ihre Zeitschrift gefällt mir. Die Beiträge sind

locker und nicht so todernst. Auf den Beitrag im Heft 11 über den „Anhalter“ habe ich gespannt gewartet. Das Bild mit 01 105 ist super. Aber ich hatte gehofft, dass endlich ein bestimmtes Bild erscheint, das bisher in keiner der doch zahlreichen Ahb-Publikationen gezeigt wurde. Für mich ist dieses Foto der Favorit, da es den Anhalter Bahnhof vor dem Kriege vom Vorfeld aus zeigt: 01 021 (Bw Ahb) und eine sächsische 18 (Bw Dresden) mit abfahrbereiten Zügen zur Zeit der Leipziger Messe. Das Foto wurde in der „Modellbahn-Welt“ vom April 1950 abgedruckt. Ein Bildautor wurde nicht genannt. Das Original-Foto müsste doch in irgendeinem Fundus vorhanden sein ...

DIETER ZACHOW (COTTBUS)



Hintergrund-Reportage „Das Wunder von Wolsztyn?“ von Robin Garn in **BAHNEpoche** 11:

Kein Wunder in Sicht

Trotz guten Willens liegen Ende August 2014 noch keine unterzeichneten Verträge über die Etablierung

des Bw Wolsztyn als gesponserte Kultureinrichtung vor. Damit sinkt die Chance, den Planbetrieb mit Dampf wiederaufzunehmen, zumal der Tourismusveranstalter Turkol die

momentan einzige betriebsfähige Lok auch im Herbst für Sonderfahrten einbindet. Unser aller Ereignishorizont dürfte sich um eine weitere Attraktion leeren. *RG*



Als Abonnent der ersten Stunde bin ich stets in freudiger Erwartung der neuesten Ausgabe Ihrer bzw. unserer hervorragenden Zeitschrift. Da lacht das Herz beim Öffnen des Briefkastens! In Ausgabe 11, Sommer 2014,

haben wieder fast alle Artikel mein größtes Interesse gefunden, insbesondere jedoch der Beitrag über Max Baumberg, die Kolumne von Rudi Rindelhardt (wie immer), Christian Eilers' äußerst amüsanten Bericht über seine „Zwangsneurose“, Zahlenkombinationen betreffend, die ich als Lokschilder-Sammler nur zu gut nachvollziehen kann, sowie natürlich der herausragende Bericht über den Anhalter Bahnhof.

Zu dem Artikel über den „Anhalter“ kann ich als gebürtiger Berliner, dessen tagtäglicher Arbeitsweg zurzeit ebendort vorbeiführt, Folgendes aus aktueller Sicht ergänzen:

Das beigelegte Foto entstand vor ca. 3 Stunden (am 12. Juli 2014 gegen 10 Uhr). Es zeigt also ganz aktuell die traurigen Überreste des Portikus, der zu allem Überfluss, wie fast alles in Berlin, auch von Graffiti verunstaltet wurde. Dort, wo einstmals die Halle des stolzen Bahnhofs die Gegend eindrucksvoll verschönte, befindet sich heute ein banaler, kaum genutzter Fußballplatz.

Etwa an der Stelle, wo die Züge in die Halle einführen, steht heute das Tempodrom, ein Berliner Veranstaltungsort in zumindest gewöhnungsbedürftiger Optik. Die Straßennamen gibt es zum Teil noch,



einige Straßen wurden umbenannt bzw. entstanden nach dem Krieg neu: Zwischen der Kleinbeerenstraße und dem Askanischen Platz befindet sich heute die Hallesche Straße, in welcher sich auch mein derzeitiger Dienstort befindet, von dessen Dachgarten aus ich den Portikus „heranzoomen“ konnte. Dort, wo einst das eindrucksvolle Hotel „Excelsior“ stand, findet man heute, wie überhaupt in der gesamten Umgebung, einen hässlichen Betonklotz mit dort ansässigen diversen Discountern und kleineren Firmen. Unwillkürlich fragt man sich, allein schon der architektonischen Grausamkeiten der Neuzeit wegen, wie schön diese Stadt wohl sein könnte, hätte es diesen völlig überflüssigen, grausamen Krieg nicht gegeben?!

THOMAS TANCULSKI (BERLIN)

Die legendäre Pazifik!



01 150 gehört sicher zu den bekanntesten deutschen Schnellzug-Dampflok. Nach dem Ende der Dampflokzeit blieb sie erhalten. Kürzlich erfolgte eine Grundüberholung und seither fasziniert sie Dampflokfans aus aller Welt. Für uns Anlass, dieser Lok ein Filmporträt zu widmen. Es beschreibt die abwechslungsreiche Einsatzgeschichte der hundertfünzigsten 01 ebenso ausführlich wie die Hauptuntersuchung im Dampflokwerk Meiningen. Viele seltene historische Aufnahmen runden diese rund 80-minütige DVD ab.

Laufzeit 80 Minuten • Best.-Nr. 6378 • € 16,95



Erhältlich direkt bei:

VGB Verlagsgruppe Bahn GmbH • RIOGRANDE-Video • Am Fohlenhof 9a • 82256 Fürstenfeldbruck • Tel. 0 81 41/5 34 81-0 • Fax 0 81 41/5 34 81-100 • bestellung@vgbahn.de • www.riogrande.de

Oder im gut sortierten Fachhandel



Alla-hopp! Dampf im pfälzischen

Wir sitzen bequem im grünen Polster des letzten Wagens, einem B4ym Städte-Schnellzugwagen und langsam gewinnt unser Zug an Fahrt – die letzten Häuser von Neustadt (Weinstr) sind gerade noch zu sehen. Dichte Rauchschwaden wälzen sich über das Nachbargleis innerhalb eines engen, gemauerten Einschnittes. Seit der spektakulären Abfahrt in Neustadt ist die Lokomotive, eine preußische P 10, auffallend deutlich zu hören: Im röhrenden Dreivierteltakt schallen die schneller werdenden Auspuffschläge bis ganz nach hinten an den letzten Wagen, der leicht schwankend im Rhythmus der Schienenstöße sein Laufgeräusch zum Besten gibt: Eine faszinierende Mischung von Eindrücken – dazu die auf- und abschwingenden Drahtbündel der Fernmeldeleitung,

die uns am Fenster zeitweise zum Greifen nah begleitet – mit den dazwischen verwirbelnden Dampffetzen eine unnachahmliche Atmosphäre, die visuell und akustisch einfach Freude und auch ein wenig Fernweh aufkommen lässt: Eben die klassische Eisenbahnreise!

Bald folgen etliche dampfgeschwärzte wie modrig riechende Tunnel und genau so viele Brücken, die wir stählern scheppernd in relativ flotter und lautstarker Fahrt überfahren. Dazu jeweils die hellen Achtungspfeife der Lok beim Eintauchen in die zahlreichen Tunnels und die darauf stets gleich folgende, abrupte Geräuschverstärkung; etwa so, wie wenn einer hastig am Lautstärkeknopf dreht... Dazwischen dann jeweils kurz die langsamer in Bewegung befindliche Kulisse: Dichter Wald, Wald und

noch mehr Wald. Eben der Pfälzerwald!

Wer aus der Rheinebene vom Zentrum der Metropolregion Mannheim/Ludwigshafen westlich nach Kaiserslautern, Saarbrücken, oder gar bis Paris fahren möchte, der durchquert – gestern, wie heute – das größte zusammenhängende Waldgebiet in Deutschland, den herrlichen Naturpark des Pfälzerwalds.

Schon beim Bau der Pfälzischen Ludwigsbahn Bexbach – Rheinschanze (ab 1865 Ludwigshafen), war dieser Mittelgebirgsabschnitt die letzte Lücke einer langen, schwierigen Bautätigkeit, bis am 25. August 1849 heiß ersehnt der durchgehende Verkehr durch die zunächst private Pfalzbahn (PB) aufgenommen wurde. Endlich konnte die Kohle aus den seinerzeit noch zur Pfalz gehörenden Gruben um Bexbach

an den Rhein transportiert werden, wo diese seinerzeit meist noch per Schiff auf Rhein und Neckar weitergeleitet wurden.

Als mehr als 100 Jahre später – nach Wiedereingliederung des Saarlandes – die Ludwigsbahn von Saarbrücken her schrittweise elektrifiziert wurde, begannen bereits die Arbeiten am schwierigsten Streckenteil Kaiserslautern – Neustadt (Weinstr), wo in nicht weniger als 12 Tunnels der Gleiskörper wegen der Fahrleitungsinstallationen

birgstauglichen Maschinen der Baureihen 01, 03, 23, 38, 39, 44 und 50 zur Zugförderung bereit. Bergwärts unterwegs ist der E 516 (Bayreuth – Kaiserslautern) mit der Kaiserslauterer Lok 39 110, die hier gerade den Schlossberg-Tunnel unmittelbar vor dem Bahnsteig im Bahnhof von Frankenstein (Pf) verlässt. Auch am 25. Juni 1961 hat der Heizer – wie meist üblich – zuvor in Höhe Weidenthal noch mal ordentlich aufgelegt, so dass er, wie das Bild auch

deutlich mehr Kraftreserven als ihre etwas kleinere P8-Kollegin und wenn die Heizer durch eine gute Ausbildung mit der trapezförmig angeordneten Feuerfläche des Belpaire-Stehkessels klarkamen, dann war die Sache geritzt und kaum einer plagte sich über Gebühr...

Dem Lichtbildner Helmut Röth aus Heidelberg verdanken wir übrigens dieses Bild. Stets war er zu jener Zeit an den Wochenenden mit seinem Miele-Moped auf Fotopirsch, wobei der Pfälzerwald noch zu seinen „Nahbereichen“ zählte. Mit dem Gefährt wurden durchaus auch schon mal größere, mehrwöchige Ausflüge in den Schwarzwald, nach Oberschwaben, ins Allgäu, oder gar ins Siegerland bis hoch ins bereits sauerländische Altenhundem bewältigt. Daher freuen wir uns ganz besonders, Ihnen mehr über Helmut Röth und seine Aufnahmen in der nächsten Ausgabe unserer **BAHNEpoche** berichten zu können.

Hier, wo die alte Pfälzische Ludwigsbahn mit nur relativ wenigen engen Kurven durch das obere Hochspeyerbachtal führt, zeigen wir Ihnen zum Vergleich ein Foto aus der jüngeren Zeit. Unter dem Motto „Reisen wie vor 50 Jahren“ kommt die Nördlinger 01 066 daher, speziell „umgerubelt“ als alte Ludwigshafener 01 045: Sie führte am 26. September 2009 – wie fast 50 Jahre zuvor die Lauterer 39 110 – den bei der damaligen Veranstaltung in alter Tradition ebenso als „E 516“ geführten Eilzug von Heilbronn nach Kaiserslautern – immerhin auf einen Teil seines früheren, langen Laufweges.

Die Ansicht ist an gleicher Stelle, jedoch etwas spitzer aufgenommen, wegen der inzwischen ungezügelt aufgewachse-



Hochspeyerbachtal 1961 und 2009

abgesenkt werden musste. Ebenso aufwändig waren die Brückenverstärkungen und Ausbauten durch das kurvenreiche Hochspeyerbachtal, wo die entlangführende Bundesstraße vielfach überquert werden muss. Erst nach rund fünfjähriger Bautätigkeit konnte am 12. April 1964 der durchgehende elektrische Zugbetrieb – zunächst noch mit Mess-Probezügen – aufgenommen werden, ehe mit Beginn des Sommerfahrplanes 1964 die zur damaligen Zeit aufwendigste und teuerste Elektrifizierungsmaßnahme der gesamten Deutschen Bundesbahn abgeschlossen war.

Bis dahin regierte noch König Dampf: Die Bahnbetriebswerke Mannheim Rbf, Ludwigshafen, Neustadt, Landau, aber auch Homburg (Saar), Trier und Saarbrücken stellten hauptsächlich ihre mittelge-

zeigt, relativ gelassen die notwendige Streckenbeobachtung vornehmen kann. Die Fernmelde-Freileitung verläuft hier an der Strecke im Bereich der Tunnels stets über die jeweilige Anhöhe, wie man auf dem Bild gut beobachten kann. Rechts über dem Tunnel – in dieser Perspektive nicht sichtbar – thront die alte Burgruine Frankenstein.

Die Lok zeigt sich noch ganz ursprünglich: Mit altem preußischem Tender und großen Windleitblechen präsentiert sie sich würdig als die klassische „Bergkönigin“, wie sie auch hier in Pfalz oft gerne genannt wurde. Sie war bei den alten, erfahrenen Lokmännern sehr geschätzt, weil sie solide und zuverlässig war und man mit ihr auch mal ein paar Zusatzwagen mehr verkraftete. Diese Dreizylinderlok hatte

nen Vegetation. Diesmal war Horst Kraft zur Stelle, um das Zeitreisen-Foto anzufertigen. Wie man sieht, haben sich in der Umgebung nur wenige Details verändert, während man das Tunnelportal erneuert hatte, um die Strecke mit elektrischer Fahrleitung auszustatten.

Darauf bleibt nur noch in Pfälzer Mundart zu sagen: „Alla-hopp, bis zum näggschte Heftel missen’er noch e bissel waahde, donn zeischt eich de Rööhde Helmuud soi schääne, alde Bilder aus de Palls und von gons onnerschtwuu häär... (Frei ins Hochdeutsche übersetzt: „Also dann, bis zum nächsten Heft müsst ihr noch ein wenig warten, dann zeigt euch der Röth, Helmut seine schönen, alten Bilder aus der Pfalz und von ganz anderswoher...“).

WOLFGANG LÖCKEL

Bahnepoche Fotografien – präsentiert von Armin O. Schmolinske

Dunkles, magisches Altona

Ob es wohl eine zweiäugige Rolleiflex von Franke & Heidecke aus Braunschweig war, mit der Toni Schneiders unser heutiges Meisterwerk geschossen hat? Anzunehmen ist es, da es schlechthin die 6x6-Mittelformatprofikamera dieser Zeit war. Auch die Perspektive deutet darauf hin, denn sonst hätte der Fotograf, um diese Stativaufnahme zu machen, fast im Schotter und in der Fahrstraße liegen müssen, um vernünftig durch den Sucher seiner Leica sehen zu können.

Nicht im Londoner Nebel, sondern im Hamburger, pardon Altonaer Hauptbahnhof beinahe mitten auf den Gleisen hat Schneiders 1951 sein Stativ positioniert – noch gesichert durch die drei Hp 0 zeigenden Ausfahrtsignale, auf der sehr gut im Bildvordergrund eingebauten Signalbrücke. Die Kamera wurde perfekt ausgerichtet, was man daran sieht, dass alle Senkrechten wie Lampenmasten, Signale und Strommasten parallel zueinander sind. Dies ist natürlich mit dem von oben zu nutzenden Lichtschacht-sucher samt Rasterlinien der Rolleiflex bedeutend einfacher als mit einer klassischen Kleinbildsucherkamera. Vom Aufnahmestandpunkt her hat Schneiders sich wohl auch ganz bewusst für das rechte freie Witte-Windleitblech der auf ihre Ausfahrt wartenden P8 und das zweite Spitzlicht der 74er entschieden und gegen eine Nichtüberschneidung des linken und mittleren Signalflügels.

Ob das Bild des fast menschenleeren Bahnhofs im Morgen- oder Abendnebel entstanden ist, wage ich nicht zu bestimmen, allerdings wurde diese Stimmung bewusst gewählt, da es außerhalb der Bahnhofshalle nicht den typischen „Abdampfnebeleffekt“ geben konnte, wie wir ihn sehr oft bei den Fotos aus den Bahnhofshallen während der Dampflokezeit kennen. Hier brauchte der Fotograf natürlichen Nebel und die Lichter des Bahnhofs mit dem Strahleneffekt, um die gewünschte Stimmung zu erhalten. Sehr gut sind die drei Lichtkegel beim Zp 8-Signal („Bremsen in Ordnung“) im rechten Vordergrund und bei der Bahnsteigbeleuchtung zu erkennen.

Das gewählte Hochformat deutet darauf hin, dass Schneiders dieses Foto vermutlich auch als Titelbild einer Publikation konzipiert hat, mit Textplatz über der Signalbrücke und unten im Gleisbett. Deshalb denke ich, dass dieses Foto im Rahmen seiner Auftragsproduktion für das Merianheft „Verzaubertes Kursbuch“ entstanden sein könnte. Tatsächlich findet sich die Aufnahme eines benachbarten Negativs auf dem künstlerisch gestalteten Titel des 1959 erschienenen Büchleins „Bahnhofsimpressionen“ wieder.

Das Motiv wirkt auch prima auf einer Einzelseite, siehe rechts, da die meisten Zeitschriften auch heute noch im Hochformat erscheinen. Eine eisenbahnge-

schichtliche Anmerkung sei noch erlaubt: Im Hintergrund erkennt man zwei Gleichstromtriebwagen der Baureihe ET 171 der Hamburger S-Bahn; da unser Foto aber Anfang der fünfziger Jahre entstanden ist, sieht man immer noch die Strommasten, der noch bis Mitte des Jahrzehnts parallel genutzten Wechselstrom-S-Bahn und ganz schemenhaft die 11 Gleise überspannende Bahnhofshalle.

Das für mich wichtigste Kriterium bei Toni Schneiders' Meisterwerken der Eisenbahnphotographie ist, dass nicht die Lokomotivbaureihenabbildung im Vordergrund steht, sondern ein komponierter Bildinhalt, auf der die Eisenbahn fast nur Beiwerk zu sein scheint. Dies ist nicht die Holzhammermethode möglichst detailgenau eine Lokomotive abzubilden, wie es auf unzähligen Bildern aus jenen Jahrzehnten der Fall ist, wo die Originalität des Bildes einzig und allein von der Baureihe, der seltenen Lokomotivnummer oder dem ungewöhnlichen Aufnahmeort abhängt.

Weiterhin ist Toni Schneiders für mich der Meister der bewussten Gegenlichtfotografie. Und schon wieder müssen Sie ans Bücherbord gehen und sich bitte noch einmal genau die Bilder im Artikel von Robin Garn über Toni Schneiders in **BAHN**Epoche 05 ansehen. Und was stellt man fest: Alles Gegenlichtaufnahmen, und das ist kein Zufall! Denn nur durch die Gegenlichtaufnahmesituation entsteht im Auge und Gehirn des Betrachters die dritte Dimension, welche uns auf einer zweidimensionalen Abbildung

bekanntermaßen fehlt. Einen Schattenwurf kann es nur bei dreidimensionalen Gegenständen geben, das weiß unsere im Gehirn gespeicherte Seherfahrung und diesen Effekt nutzen die Meister ihres Faches, um die gewünschte Bildwirkung zu erzielen.

Der Profifotograf Schneiders drückte bei seinen Aufnahmen gerne zu Tagesrandlagen und in der kalten Jahreszeit auf den Auslöser, da dies meist zu eindrucksvoller Dampfentwicklung und langen Schatten führte. Die hohe Kunst von Toni Schneiders bestand darin, neben seinen unbedingt notwendigen handwerklichen Fähigkeiten, Situationen aufgrund seiner Erfahrungen vorauszusehen und dann im richtigen Moment abzudrücken, ohne aktiv Einfluss auf Teile seiner Komposition zu nehmen, wie es leider bei einigen berühmten Fotografen auch damals schon üblich war.

Ein großer Vorteil für Toni Schneiders' Arbeit als Fotograf war ganz sicher, dass er nicht, wie zum Beispiel Walter Hollnagel, ein bei der Bahn angestellter Eisenbahnfotograf war, sondern dass er neben dem Bahnbetrieb noch viele andere Sujets fotografisch dokumentiert hat. So konnte er mit neuen Ideen aus anderen fotografischen Bereichen an die Eisenbahnfotografie herangehen.

