33 Winter 2020

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

Mit Extra-DVD!

Vor 80 Jahren: Die 01[10] von Leipzig West

Stromlinie am Start

Bewährte Baureihe 03 in den Nachkriegsjahrzehnten

Die Fahrkartensammlung des Deutschen Technikmuseums

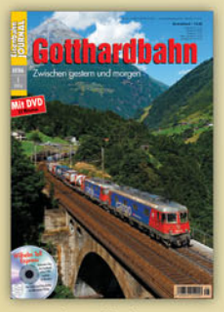
Garratts für Erkrath – Hochdahl

4 192445 512005 33

DIE ALLESKÖNNER

Weitere Extra-Ausgaben vom Eisenbahn-Journal

Baureihen 44 und 85
Best.-Nr. 701502



Gotthardbahn
Best.-Nr. 701601

E 44
Best.-Nr. 701602

DB und DR
Best.-Nr. 701701

Baureihe 218
Best.-Nr. 701702

V 200
Best.-Nr. 701801

Baureihe 01
Best.-Nr. 701802

Harz
Best.-Nr. 701901

Jede Ausgabe mit 116 Seiten im DIN-A4-Format, Klebebindung, ca. 150 Abbildungen, inkl. Video-DVD, je € 15,–

So schnell wie eine 103 und so stark wie eine 151: Das sollten die Merkmale der Drehstromloks der Baureihe 120 sein. Trotz vieler und nur sehr schwer erfüllbarer Vorgaben gelang es den Konstrukteuren, das hoch gesteckte Ziel einer vierachsigen Hochleistungs-Universallok zu erreichen. Mitte der 1980er-Jahre war die Euphorie so groß, dass über die Beschaffung von über 800 Serienloks bis zum Jahr 2000 allein für die DB nachgedacht wurde. Gebaut wurden schließlich nur 60 Exemplare, eine Weiterbeschaffung unterblieb ebenso wie die Bestellung einer Nachfolgebaureihe. Die Autoren Karl-Heinz Buchholz und Jürgen Hörstel beschreiben Entwicklung, Technik und Einsatz der Baureihe 120, die sich bis heute ausgezeichnet bewährt hat. Mehr als drei Jahrzehnte nach ihrer Indienststellung droht den Drehstrompionieren jetzt die baldige Ausmusterung ...

116 Seiten im DIN-A4-Format, Klebebindung, über 150 Abbildungen, inkl. Video-DVD „Die Baureihe 120" aus der Filmreihe „Stars der Schiene" (Laufzeit 59 Minuten)

Best.-Nr. 701902 | € 15,–

www.facebook.de/vgbahn

VGB [VERLAGSGRUPPE BAHN]

Eisenbahn JOURNAL

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, shop.vgbahn.de

Wer, wenn nicht wir? **Während links über ihr Zug um Zug vorüberrumpelte, der Hamburger Hauptbahnhof ist nahe, traf sich eine ebenso vielseitige wie bahnepochale Gemeinschaft, um 32 Ausgaben und somit das achtjährige Bestehen dieses Magazins zu feiern. Vor der Oberhafen-Kantine grüßen (von links nach rechts) die BAHN*Epoche*-Autoren Peter Lindemann, Wilfried Kohlmeier, Helmut Starck, Reinhard Gumbert, Konrad Koschinski, Siegfried Wanner, Felix Schmolinske, Christian Eilers, Ingulf Leuschel, Robin Garn, Michael Krolop, Günther Ungerbieler, Wolfgang Schumacher, Stefan Pfütze, Ekkehard Martin, Günter Haslbeck, Bernd Seiler, Sönke Bröhan, Georg Wagner, Peter Brand, Lutz Jordan, Siegfried Matuschak, Eberhard Happe, Wolfgang Fiegenbaum, Andreas Giller, Ingo Hütter, Hans Schneeberger, Stefan Vockrodt, Jean-Pierre Sentenbien, Axel Zwingenberger, Paul Recknagel, Tony Streeter, Andreas Knipping, Fritz Wolff, Christian Ernst und Hendrik Bloem.**

Liebe Leser!

Gedanklich wie faktisch öffnete sich die Deutsche Reichsbahn Gesellschaft dem Stromlinienzeitalter im Triebfahrzeugsektor zwar recht früh – mitten in der großen Rezession Anfang der dreißiger Jahre! Man denke nur an den *Fliegenden Hamburger*. Doch ehe sich die DR zum Serienbau bei ihren Schnellzug-Dampflokomotiven der Reihen 01^{10} und 03^{10} entschlossen hatte, verging nahezu ein Jahrzehnt. Für 1940 war es eigentlich zu spät. Es herrschte ein vom Deutschen Reich ausgehender Krieg, der andere Prioritäten setzte. Keine gute Zeit für windschnittige Stahlrösser. Dass es dennoch eine kurze Phase gegeben hat vor 80 Jahren, in der schnell gefahren wurde, davon berichtete Max Blumhagen, Lehrheizer für die noch wie aus dem Ei gepellten 01^{10} des Bw Leipzig West. Seine Aufzeichnungen und Fotografien liegen uns seit Kurzem vor.

Das gegenteilige Extrem einer glatt verkleideten Pazifik wäre etwa bei den Garratt-Dampflokomotiven zu finden. Jene kantigen Boliden mit zwei separaten Triebwerkssegmenten, die durch einen Brückenrahmen verbunden sind, der Dampfkessel und Führerstand trägt – sie assoziieren wir eher mit Südafrika als mit dem Bergischen Land östlich von Düsseldorf. Doch die um heimische Aufträge bemühte Lokbaufirma Hanomag hätte gerne Garratts für die Steilstrecke Erkrath – Hochdahl gebaut. Erste Konstruktionszeichnungen lagen bereit. Andreas Giller hat sie im Henschel-Archiv entdeckt …

Über die mit 298 Exemplaren zahlenmäßig stärkste und daher landauf, landab präsenteste Pazifik zu schreiben, bedeutet in der Regel, dicke Bretter zu bohren. Nachdem die Ausgangsposition der Baureihe 03 in den dreißiger Jahren Gegenstand des ersten Beitragsteils gewesen ist, beleuchten Hendrik Bloem und Fritz Wolff nun die – so viel sei vorweggenommen – mit gestiegenen Anforderungen an diese Pazifik herangetragene Nachkriegsepoche beider deutschen Staatsbahnen, ehe das Autorenteam in der kommenden Ausgabe versucht, dieser viel gescholtenen Lok ein neues Zeugnis auszustellen. Denn sie hätte es verdient.

Ob es uns gebührt oder nicht: Um eine unabhängige Einschätzung psychologischer Natur sind wir selbst (als Eisenbahnfreunde) bislang herumgekommen. Hätten gleichwohl manche unserer Handlungen, die zwanghafte Züge annahmen und normale Mitbürger zum Ausruf „harmlose Irre“ hinreißen ließen, therapeutischen Anlass genug gegeben? Sei es drum: sich eine leicht verrückte Aufgabe zu stellen und die Lust aufzubrechen, um dieser Bestimmung in Nah und Fern mit Abenteuerlust und Fotoapparat nachzugehen, gehört(e) zu den wunderbaren Seiten unseres Hobbys. Es erklärt sich von selbst, dass man in der Regel Orte aufsucht, die es vermutlich nie schaffen werden, in einem Reisekatalog aufzutauchen. Dafür findet sie der geneigte Betrachter auf umständlich erworbenen Eisenbahnkarten. Unter solchen Voraussetzungen stellen wir Ihnen zwei Geschichten in dieser Ausgabe anheim:

Matthias Büttner, Markus Fischer und Berthold Halves fassten Anfang 1994 den Entschluss, nach China in die Gegend einer Stadt namens Zhongwei zu reisen, um in karger Gebirgslandschaft am Rande der Tengger-Wüste harten Planbetrieb mit schweren dampfgeführten Fern- und in Frachtzügen zu erleben.

Auch Wolfgang Fiegenbaum lotet Grenzen aus und sucht – das hat er sich schon lange vorgenommen – mit einem Kompass für jede Himmelsrichtung den jeweils entferntesten deutschen Bahnhof auf. Klar, daraus wird eine vierteilige Beitragsserie. Sie beginnt im Osten. Hier zeigt sich zum einen, dass die letzten Kilometer vor dem Ziel die hürdenreichsten sein können, und es ihretwegen mehrerer Anläufe bedarf. Zum anderen, so der Autor, regt die Geschichte dieser Endstationen zum Nachdenken darüber an, wo das Deutsche einmal aufhörte. Oder eben anfing. Herr Fiegenbaum übrigens lehrt als Professor Doktor der Psychologie.

Kommen Sie gut in die Zweitausendzwanzigerjahre! Herzlich Ihr

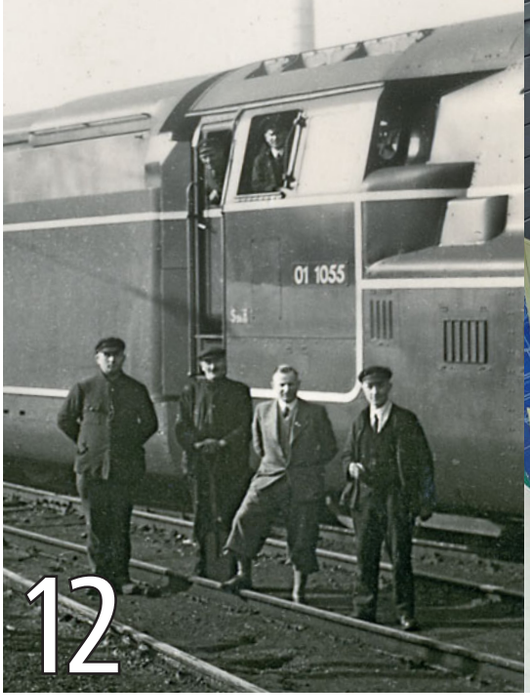
Robin Garn

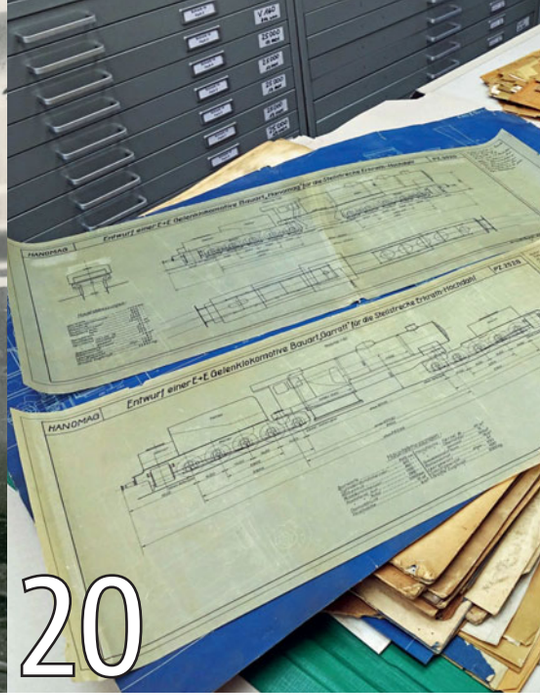
TITELFOTO: UNBEKANNT/EISENBAHNSTIFTUNG (NACHKOLORIERT); CHLOUBA, DTMB, ANDREAS GILLER
FOTO SEITE 3: OBERHAFENKANTINE

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

Ausgabe 33 Winter 2020

Stromlinie am Start – und das in Berlin-Anhalter Bahnhof mit einer Leipziger 01[10]! Sie steht vor dem Münchener D 24. Überhaupt scheint es aus diesem Bahnhof und ähnlicher Perspektive mehr Schnappschüsse und Fotografien von Dampflokomotiven zu geben als andernorts – selbst noch im ersten Kriegsjahr 1940.





3 WILLKOMMEN

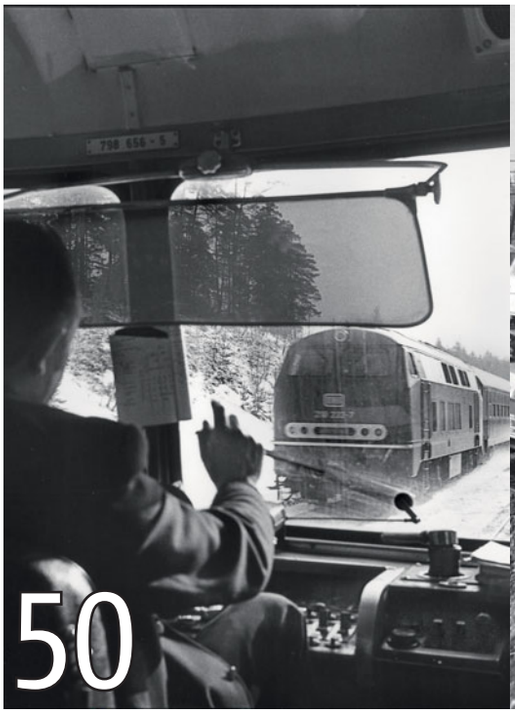
4 FAHRPLAN

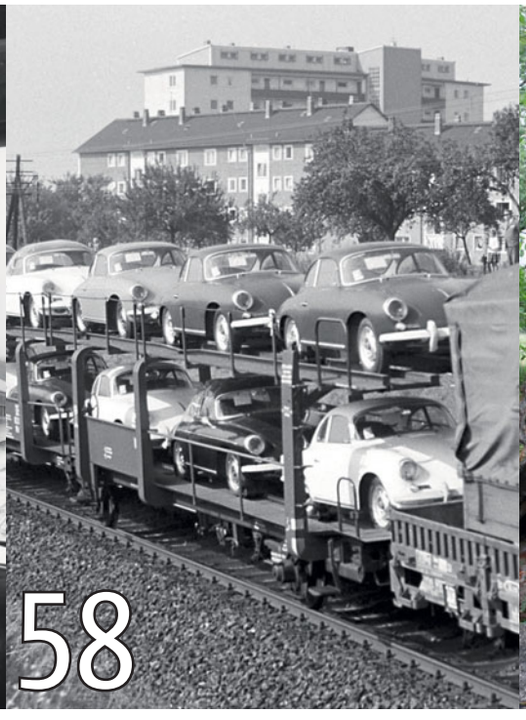
6 BAHNPOST

8 ZEITMASCHINE
Zum Mauerfall vor 30 Jahren
Am Humboldthafen in Berlin

10 MEISTERWERK
Der Mann für Nachschüsse

12 TITEL
Aus den Aufzeichnungen des Lehrheizers Max Blumhagen
Wie die neuen 01[10] des Bw Leipzig West eingefahren wurden





58 ZUFALLSFUND
„Ei, das bin ja ich!“
Fotoentdeckungen nach 52 Jahren (Teil 1)

63 ARBEITSWELT
Zoff mit dem Kohlelader (und das zu Weihnachten)

66 DAS BESONDERE BILD
Werkrundgang im Schnee

67 KINO
Schlafwagen Paris – München (in der DDR gedreht)

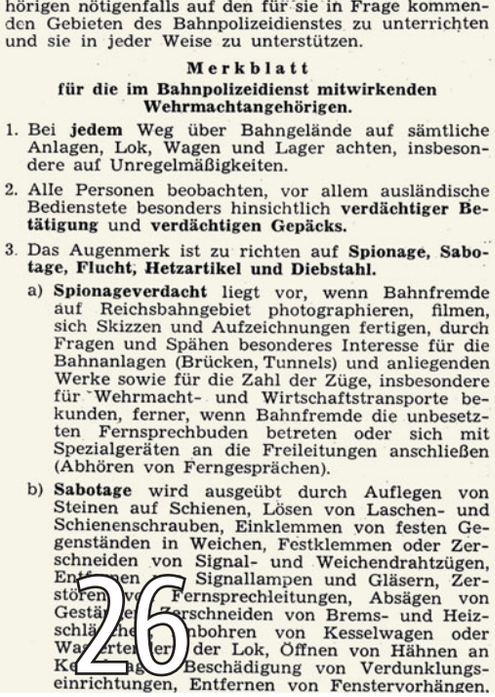
68 BAHNOPTIKUM
Einreise mit Langlaufskiern zum Spielzeugmuseum

71 STREIFLICHT
Tee in Ludwigsstadt, Bananen in Büchen

72 DAMPF UND REISE
Auf nach Zentralchina!

78 **Der lange Weg zum östlichsten Bahnhof Deutschlands**

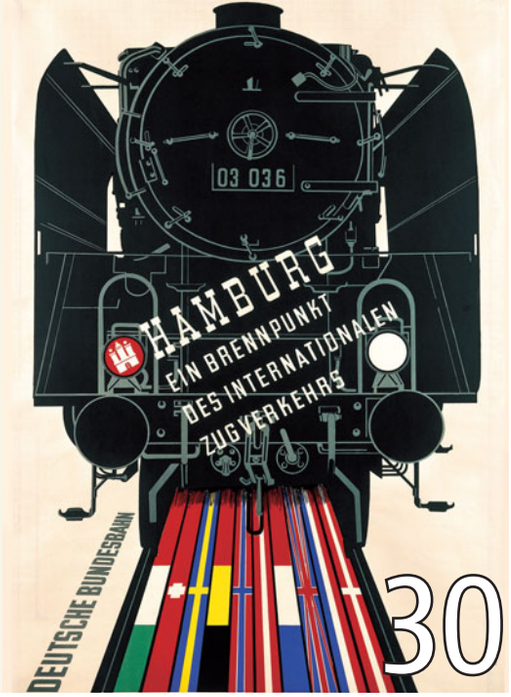
FOTOS: MAX BLUMHAGEN/SAMMLUNG LAUSITZER DAMPFLOK CLUB, ANDREAS GILLER; NORBERT FISCHER, FRANZ BURKHARDT/SAMMLUNG FVG REINHEIM, WOLFGANG FIEGENBAUM



hörigen nötigenfalls auf den für sie in Frage kommenden Gebieten des Bahnpolizeidienstes zu unterrichten und sie in jeder Weise zu unterstützen.

Merkblatt
für die im Bahnpolizeidienst mitwirkenden Wehrmachtangehörigen.

1. Bei **jedem** Weg über Bahngelände auf sämtliche Anlagen, Lok, Wagen und Lager achten, insbesondere auf Unregelmäßigkeiten.
2. Alle Personen beobachten, vor allem ausländische Bedienstete besonders hinsichtlich **verdächtiger Betätigung** und **verdächtigen Gepäcks.**
3. Das Augenmerk ist zu richten auf **Spionage, Sabotage, Flucht, Hetzartikel und Diebstahl.**
   a) **Spionageverdacht** liegt vor, wenn Bahnfremde auf Reichsbahngebiet photographieren, filmen, sich Skizzen und Aufzeichnungen fertigen, durch Fragen und Spähen besonderes Interesse für die Bahnanlagen (Brücken, Tunnels) und anliegenden Werke sowie für die Zahl der Züge, insbesondere für Wehrmacht- und Wirtschaftstransporte bekunden, ferner, wenn Bahnfremde die unbesetzten Fernsprechbuden betreten oder sich mit Spezialgeräten an die Freileitungen anschließen (Abhören von Ferngesprächen).
   b) **Sabotage** wird ausgeübt durch Auflegen von Steinen auf Schienen, Lösen von Laschen- und Schienenschrauben, Einklemmen von festen Gegenständen in Weichen, Festklemmen oder Zerschneiden von Signal- und Weichendrahtzügen, Entfernen von Signallampen und Gläsern, Zerstören von Fernsprechleitungen, Absägen von Gestängen, Zerschneiden von Brems- und Heizschläuchen, Anbohren von Kesselwagen oder Waggons, Öffnen der Lok, Öffnen von Hähnen an Kesselwagen, Beschädigung von Verdunklungseinrichtungen, Entfernen von Fenstervorhängen.



20 **Garratts für die Steilstrecke Erkrath – Hochdahl**

26 SERIE
Das Kriegstagebuch des Güterbahnhofs Köln-Kalk Nord (4)
1945: Letzte Reflexe

30 DAMPFEISENBAHN
Nulldrei: Der notwendige Versuch einer Bewertung
Deutsche Reichsbahn und Deutsche Bundesbahn 1945 –1980

50 **Oberfränkisch-oberpfälzische Eisenbahn-Fotomania (1959-75)**

84 GALERIE
Momente auf Rucksacktouren

90 SCHATZSUCHE
Pappen von Welt
Aus den Beständen des Deutschen Technikmuseums in Berlin

94 NAH DRAN
Boot bleibt aufgetaucht, beide Diesel AK!

96 SALONWAGEN
Empfehlungen aus der Medienwelt

97 NEULICH . . .
. . . war vor dem Mauerfall

98 VORSCHAU, IMPRESSUM

99 ZUGSCHLUSS-LATERNE

FOTOS: SAMMLUNG GERHARD,SAMMLUNG GARN; ULRICH MERZ, DTMB

RIOGRANDE Die Filmprofis

Die neuen Stars der Schiene

Seit dem Jahr 1897 sind die Mallet-Lokomotiven das Symbol für eine eisenbahntechnische Erfolgsgeschichte im Harz, die wir mit diesem Film gekonnt in Szene setzen. Begeisternde und einmalige Winterszenen vom Einsatz auf der Brockenbahn gehören ebenso dazu wie der Blick hinter die Kulissen. Seltene Aufnahmen von Instandhaltung und vom Einsatz der über 100 Jahre alten Maschinen wechseln sich mit außergewöhnlichen historischen Aufnahmen ab. Blicken Sie mit uns zurück in die Zeit der Nordhausen-Wernigeroder-Eisenbahn mit deren vergessenen Mallet-Giganten. Emotionale Erzählungen der Personale, technische Erklärungen und außergewöhnliche Szenen vom beweglichen Triebwerk der Harzer-Mallets runden dieses exzellente Film-Portrait ab.

Laufzeit 73 Minuten
Best.-Nr. 6393 | € 16,95

Best.-Nr. 6389 | € 16,95

Best.-Nr. 6390 | € 16,95

Best.-Nr. 6391 | € 16,95

Best.-Nr. 6392 | € 16,95

VGB (VERLAGSGRUPPE BAHN) www.vgbahn.de

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

www.facebook.de/vgbahn

BAHN*Epoche*-Titel 29 bis 32

Die Unfallfotos in der letzten **BAHN***Epoche* haben mich tief beeindruckt. Selten werden die Risiken und die Schattenseiten des Bahnbetriebs so deutlich gezeigt! Die gezeigten Fotos erinnern mich stark an solche Momente meiner eigenen beruflichen Tätigkeit als Lokführer. Wenn ich daran denke und kurz zusammenfasse: Ich habe 27 Lokbaureihen gefahren, bin 5 Mal entgleist und einmal mit der Dampflok 50 2827 umgefallen. Da kann man schon einmal vor Angst in die Hose machen! Ich habe alle ICEs gefahren und sieben Menschen überfahren. Man gewöhnt sich an alles, auch wenn es tragisch ist und äußerst schwer fällt. Ihr nachdenklicher

Karl Apfelbacher (München)

Leserbriefe und Kommentare zur **BAHN***Epoche*

Wenn die 03 angemessen gefahren wurde, war die Lok sicherlich den Anforderungen gewachsen. Fahrten mit 140 km/h bedurften eben eines erhöhten Pflegeaufwands. Dass zum Ende der 03 bei der DB und durch den Rekokessel bei der DR die Leistung erheblich gesteigert werden konnte, hat man dann eher selten nutzen können. Man fuhr ja häufig nur noch Personenzugleistungen, wo die Verbesserungen an den 03'en allenfalls dem Lokpersonal zu Gute kamen.

Thomas Splittgerber (Berlin)

Am 12. November 1958 ist in unserer Kreisstadt am Bahndamm des Schillerdurchlass' eine Kultlok zu Fall gekommen. Der Lokführer hatte einen Prellbock überfahren, stürzte mit seiner V 60 sechs Meter tief und zog sich eine Gehirnerschütterung zu. Ich habe im Stadtarchiv lange nach diesem Foto gesucht, das keiner mehr kannte. Noch heute berichten Zeugen darüber. An der Stützwand hat eine Schramme im Beton überdauert. Menschen wurden von der Diesellok nicht erschlagen. Glück im Unglück.

Dr. Schwertfeger (Ludwigsburg)

Sehr erfreulich, dass Stefan Pfütze als „besonderes Bild" die 03 1010 auf dem Hamburger Jungfernstieg präsentiert hat. Die Ehre der Idee zur Präsentation der Lok in diesem Rahmen kommt aber nicht uns Dampf-Plus-Gründern zu, sondern Carlheinz Hollmann, dem leider inzwischen verstorbenen „Mister Aktuelle Schaubude", Präsentator dieser legendären Samstag-Vorabend-Show des NDR-Fernsehens. Hollmann hatte im Frühjahr 2001 unseren Ausstellungszug „Vom Zauber der Züge" im Bahnhof Hamburg-Altona (eine Gemeinschaftsveranstaltung von Dampf-Plus und dem DB Museum) mit der unter Dampf stehenden 03 1010 besucht und war davon so begeistert, dass er mich spontan fragte, ob die Maschine beim „Alstervergnügen" auf dem Jungfernstieg ebenso unter Dampf präsentiert werden könnte. Als Hauptorganisator des Alstervergnügens hatte er beste Kontakte zu Medien und Sponsor-Firmen wie Thömen, und der Auftritt der Lok in solch ungewöhnlichem Umfeld versprach eine breite Öffentlichkeitswirkung.

Die Aussicht auf verstärkte mediale Präsenz und positiven Image-Transfer war nicht zuletzt die „Währung", die sich das DB Museum von der Kooperation mit Dampf-Plus versprach. Im Laufe des 2. September 2001 haben mehrere tausend Besucher den Führerstand der 03 1010 besucht und eine Dampflok unter Feuer hautnah erleben können. Annähernd 30 Jahre nach dem Dampfende in Hamburg erinnerten sich nicht mehr viele an solche Schienenveteranen. Kaum jemand wusste, dass so etwas noch existiert, und noch viel weniger konnten sich vorstellen, dass eine solche Maschine auch noch fahren kann. Das zeigte, wie notwendig es schon damals war, die öffentliche Aufmerksamkeit auf die historische Bahn zu ziehen. Zur Abrundung fanden an den beiden Tagen vor der Jungfernstieg-Premiere Publikums-Rundfahrten mit 03 1010 auf der Hamburger Güterumgehungsbahn statt.

Carlheinz Hollmann war, wie wir auch, mit dem erzielten Effekt hochzufrieden und genoss wenige Tage später die Mitfahrt mit 03 1010 auf deren Überführungsfahrt nach Berlin. Was da noch niemand wissen konnte: wenige Tage später stellten die Anschläge des 11. September auf das World Trade Center in New York die gesamte Welt auf den Kopf. Die Karten in der Medienwelt wurden neu gemischt – für nostalgische Dampfloks blieb nicht mehr viel Raum für große Aufmerksamkeit.

Axel Zwingenberger (Ahrensburg)

Die **BAHN***Epoche* 31 gab einen spannenden Bericht über den Einsatz eines Elektro-Mulis der Bundespost am Bahnsteig wieder. Dazu fiel mir das beigefügte Motiv ein. 01 231 fungiert auf dieser Aufnahme als „Beiwerk" zur früher allgegenwärtigen Postverladung auf den Bahnhöfen. **BAHN***Epoche* 32 bringt einen wunderbaren Beitrag über den Werksdampf im Mansfeld-Kombinat im Herbst 1989. Ein Jahr zuvor, im Juni 1988, war ich selbst in Helbra vor Ort und traf dort den abgebildeten Rollwagenzug mit Lok 7 an. Schon damals ein Stück Nostalgie pur!

Volkhard Stern (Bonn)

Nachlösekarte

Korrekturen zu BahnEpoche 32

Vorab möchte ich zum Ausdruck bringen, dass ich seit Erscheinen von Nr. 1 begeisterter Leser der Zeitschrift BahnEpoche bin. Im Artikel über die 03 weise ich auf eine kleine Unstimmigkeit hin. Auf Seite 16 zeigt das Foto der 03 109 in Vienenburg nicht den E 135 (Hannover – Leipzig), da die Lok auf dem Gleis 2n Richtung Goslar ausfährt. Es muss stattdessen ein E- oder D-Zug sein, der in der Relation Halberstadt – Kreiensen oder Hannover verkehrt. Im Übrigen hat mir der Bericht gut gefallen. Dr. H.-Hermann Niehoff (Gladbeck)

Im Artikel über die Baureihe 03 ist bei der Bildunterschrift Seite 16 ein Fehler vorhanden. Die abgebildete 03 109 verlässt Vienenburg in der Gegenrichtung – also in Richtung Goslar. Den Schatten der linken Bildseite folgernd, dürfte es sich somit um den D 30 nach Aachen handeln, der Vienenburg um 16.09 Uhr verließ. Auf der „Harzburger Seite“ des Vienenburger Bahnhofs wartet im Hintergrund dann der P 842 nach Harzburg mit Abfahrt 16.12 Uhr. Der D 30 kam aus Berlin Potsdamer Bf. und hatte einen Laufweg über Magdeburg – Oschersleben. Nach massiven Einsprüchen der Halberstädter Kaufmannschaft verließ er hier den direkten Weg über Börßum und nahm den vom Reisendenpotential besseren Umweg über Halberstadt (dort Kopf und Lokwechsel) und Goslar nach Seesen – Kreiensen.
Gerald Miska (Schladen)

Der auf dem Foto (auf Seite 32 oben) des zerstörten Stellwerksgebäudes zu sehende Polizeibeamte ist ein Gendarmeriebeamter. Natürlich gehörte Rheinhessen damals zu Preußen. Die preußische Polizei hat aber seit 1919 schon keine „Pickelhauben“ mehr getragen, sondern gerade im Gegensatz zum Kaiserreich den Polizeitschako, der vorne eine hochgestellte Kokarde hatte. Auf der Vorderseite war ein gezackter Stern mit Landeswappen. Der Polizist trägt auf beiden Fotos diesen Tschako. Norbert Honnen (Köln)

Das auf der rechten Tragfläche der Boeing B-17G zu sehende weiße A im schwarzen Quadrat (Foto auf Seite 35 Mitte) weist die Maschine zur 94th 8omb Group zugehörig aus. Führungsflugzeuge wurden innerhalb einer Bomb Group mit farbigen Rumpfbändern gekennzeichnet. Da die Maschine keinen Tarnanstrich trägt, ist die Aufnahme frühestens im Sommer 1944 entstanden. Hans J. Hauprich (Kassel)

EINE ENZYKLOPÄDIE ÜBER EUROPÄISCHE ZUGLEGENDEN

NEU

„Europäische Eisenbahnen führen ab Sommerfahrplan 1987 ein Eurocity-Qualitätszugnetz ein“ – mit dieser Schlagzeile wurde die Öffentlichkeit ab Herbst 1986 intensiv über das neue Zugangebot informiert. In gewisser Weise hatte das Euro-Konzept etwas Visionäres an sich: Noch vor Inkrafttreten des Schengen-Abkommens, des Europäischen Binnenmarkts und der europäischen Einheitswährung wollten die Bahnen ein Netz hochwertiger europäischer Fernzüge schaffen und weiterentwickeln.
Das französisch-deutsche Autorenduo Jean-Pierre Malaspina und Martin Brandt hat diese Erfolgsstory aufgearbeitet. Dabei gehen die Verfasser auch auf die eingesetzten Loks und Wagen ein. Exzellente Bilder und Zeichnungen mit der jeweiligen Zugbildung ergänzen den fundierten Text. Lassen Sie sich von der interessanten geschichtlichen Entwicklung und den wunderschönen Zügen einer vergangenen Zeit faszinieren.

256 Seiten, 198 Fotos, 119 Lok- und 304 Wagen-Zeichnungen, 180 Zugbildungsskizzen und 69 Zuglaufschilder-Abbildungen, Großformat 29,5 x 28,0 cm, Hardcover mit Schutzumschlag
Best.-Nr. 581925 | € 59,95

Neu ab Juni 2020:

ca. 200 Fotos, über 100 Lok- und über 300 Wagen-Zeichnungen, über 150 Zugbildungsskizzen und mehr als 50 Zuglaufschilder-Abbildungen, Großformat 29,5 x 28,0 cm, Hardcover mit Schutzumschlag
Best.-Nr. 582002 | € 59,95

www.facebook.de/vgbahn

VGB [VERLAGSGRUPPE BAHN] www.vgbahn.de

VGB Verlagsgruppe Bahn GmbH
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.vgbahn.info

Zum Mauerfall vor 30 Jahren

Am Humboldthafen in Berlin

Die Gegend um den S-Bahnhof Lehrter Bahnhof atmet 1989 Vergangenheit und vor allen Dinge Ruhe. Auf der Stadtbahn rumpelt eine überschaubare Zahl an Reisezügen. Und die S-Bahn heult alle zehn Minuten vorbei. Ebenerdig liegt nördlich der Hamburger und Lehrter Bahnhof („HuL“) für einen vergleichsweise bescheidenen Containerumschlag da. Spärlicher Straßenverkehr beschränkt sich auf eine Gabelung, an der man entweder auf der Heidestraße in Richtung Wedding abbiegt oder über die Sandkrugbrücke in die Grenzübergangsstelle Invalidenstraße rollt. Das werktäglich-diplomatische Highlight ist der Transfer der DDR-Visaaussteller in zwei mausgrauen Barkas 1000 zum und vom Büro für Reise- und Besuchsangelegenheiten in der Jebensstraße am Bahnhof Zoo.

Ab dem 10. November 1989 pendeln die Organe nur noch pro forma hin und her. Die Grenze ist wegen Überfüllung geöffnet worden, wie ich in dieser Nacht, selber auf der Mauer stehend, hier an der Invalidenstraße fotografiere.

Im Nu entwickelt sich Berlin zu einem Eldorado. Man hat das Gefühl in einer Stadt zu sein, in der alles möglich ist. Es gibt günstige Mieten und jede Menge Freiraum für Künstler. Plötzlich steht eine Mig 21 der NVA im Schutzstreifen der Mauer zwischen Spreebogen

FOTOS: ROBIN GARN

und Stadtbahnbögen, hinter denen sich die Charité auftut. Ist mir immer noch ein Rätsel, wie sie die da hinbekommen haben. In einem Wimpernschlag der Geschichte wandelt sich der Todesstreifen zur Eventlocation. Es gibt in dieser Aufbruchstimmung viel zu entdecken, gerade für Fotografen. Schauen Sie nur, wie die glücklichen DDR-Bürger am Humboldthafen anstehen, und mit Jacobs-Kaffee und Bananen aus Lastwagen von Kaisers und Bilka bedacht werden. Auf der Stadtbahn verkehren wegen des ungeheuren Andrangs erste eilig zusammengekuppelte S-Bahn-Vollzüge. Sie bestehen aus einem schokobraun-weißen Halbzug der Reichsbahn in der Zugmitte, der aufgrund unterschiedlicher Funkfrequenzen von jeweils einem BVG-Passviertel flankiert wird. Die Aufnahme stammt vom 11. November 1989, als beide deutsche Staatsbahnen in einer bravourösen Art den enormen Reisendenansturm gemeinsam zu stemmen beginnen, und, ohne zu wissen damit ihre letzte Sternstunde einläuten.

Nach einer ganzen Weile fängt man hier an zu buddeln; und zwar so richtig. Das Regierungsviertel und der Berliner Hauptbahnhof als Kreuz in alle vier Himmelsrichtungen nehmen Jahr für Jahr mehr Gestalt an. Gegenüber vom Hauptbahnhof und neben dem neuen Bildungsministerium wird 2015 am Humboldthafen ein Büropalast errichtet. Fast das ganze Haus nimmt die internationale Wirtschaftsprüfungs- und Beratungsgesellschaft PricewaterhouseCoopers Aktiengesellschaft (PwC) in Beschlag. Die Gegend ist hochlukrativ. Das Geld liegt in den Ministerialfluren. Allein das Wehrressort hat im ersten Halbjahr 2019 rund 150 Millionen Euro für externe Berater ausgegeben. Man sieht das PwC-Gebäude-Ensemble links hinter der S-Bahn, die am 14. Dezember 2017 sogleich den Hauptbahnhof erreichen wird.

Vor unserer Nase wird im Juni 2017 der Grundstein vis-à-vis von Hamburger Bahnhof und Berliner Hauptbahnhof für zwei Hausblöcke von Berlins Bürgermeister daselbst gelegt. „In erstklassiger Wasserlage gegenüber dem Regierungsviertel“ entstehen 188 Mietwohnungen nach den Entwürfen eines Hamburger Star-Architekten, Hadi Teherani.

Heute umfasst eines der größten innerstädtischen Bauprojekte der Neuzeit, die Europacity am Berliner Hauptbahnhof, 61 Hektar, 3000 Wohnungen und 16500 Beschäftigte. Dafür ist „HuL“ natürlich plattgemacht worden.

Je größer das Bauvorhaben heutzutage ist, desto privater die Investoren. Der Staat baut so gut wie nichts mehr, selbst in solchen Lagen. Er hat damit den Weg geebnet, Wohnungen zu internationalen Anlage- und Spekulationsobjekten zu machen. Hier gilt: Investors first. Beide besagte Wohnungsblöcke hat zum Beispiel die Zurich Gruppe Deutschland als Kapitalanlage gekauft. Es ist fast nichts öffentlich. In der Europacity wird es nur einen öffentlichen Uferweg am Berlin-Spandauer-Schifffahrtskanal geben und den Otto-Weidt-Platz. Dass dennoch nicht alle Bewohner des neuen Viertels wohlhabend sind, mag überraschen. Doch junge Familien oder Studenten stehen unter Druck, die kaum erschwinglichen Mieten zahlen zu müssen. Da bleibt ihnen keine Zeit für Kreativität, weil sie damit beschäftigt sind, für die Miete zu arbeiten. Es ist ein exklusives Pflaster auch wegen seiner Nähe zur Bundesregierung. „Für diese gesichtslose Investorenarchitektur, wie sie am Hauptbahnhof entsteht – dafür hätte man sich vor der Wende geschämt“, sagt der Architekt Hans Kollhoff in einem SPIEGEL-Interview im Juni 2019.

Ende August 2019 unterbreitet Bausenatorin Katrin Lompscher (Linke) den Vorschlag eines generellen Mietendeckels in Höhe von maximal acht Euro pro Quadratmeter für bestehende Wohnungen, die vor mehr als fünf Jahren errichtet worden sind. Dabei erwähnt sie auch die Möglichkeit einer Mietabsenkung. Ziel müsse es sein, die seit 15 Jahren stetig steigenden Mietpreise zu stoppen. Jetzt soll in einer Art Atempause der aus dem Ruder gelaufene Wohnungsmarkt für fünf Jahre unterbrochen werden. Sofort beschwört mehr als das halbe politische Spektrum und die gesamte Immobilienlobby den Untergang des Abendlandes.

Der kometenhafte Aufstieg der Berliner Stadtbahn in den jüngsten 30 Jahren sei noch kurz anhand von Zugzahlen belegt: Im Vergleich des Frühherbstes 1989 zu 2019 passieren unser Fotomotiv nicht mehr sechs sondern 36 S-Bahnzüge je Stunde (so sie nicht eine dieser Störungen daran hindern). Und bei den Reisezügen reden wir nicht mehr über 36 Vorbeifahrten im Transitverkehr – eher von 260 Regional und Fernzügen pro Tag.

Wie vereint ist Deutschland im Jahr 30 ohne Mauer? Unterschiedliche Vorlieben und Interessen scheinen festgefahren. Die Führungskultur in der Wirtschaft ist westlich dominiert. Von 30 börsennotierten Dax-Unternehmen befinden sich 0 im Osten. Von dort kommen Zulieferer, nicht Entscheidungsträger. Noch immer, heißt es allenthalben, wissen Ost- und Westdeutsche zu wenig voneinander. Auf die politische Kultur wirkt es befremdlich, so der Historiker Ilka-Sascha Kowalczuk, „wenn die Deutungseliten über den Osten reden, aber keine persönlichen Erfahrungen bis 1989 besitzen.“ Uns Eisenbahnfritzen ausgenommen. *ROBIN GARN*