

Kassel, November 1944:

Eine kleine Ansammlung von Reichsbahn-Omnibussen vor der Ruine des ehemals herrschaftlichen Empfangsgebäudes. Es handelt sich um zwei Opel-Blitz' vom Typ 3,6 47N (Baujahr 1942). Aufgrund der vorherrschenden Spritknappheit wurden diese mit Holzvergaser betrieben, worauf die an den Fahrertüren angebrachten runden Schilder mit der zulässigen Höchstgeschwindigkeit „40 km/h“ hinweisen. Das dritte Exemplar rechts stammt aus heimischer Produktion der Henschel-Werke, die dieses Exemplar bereits um 1937 mit der Typ-Bezeichnung 40 S 3N verlassen hatte. Typisch für den Einsatz im Winterbetrieb waren die Abdeckungen der Kühler mit Lederhauben, die hier aufgrund des in allen Bereichen vorherrschenden Mangels wohl eher doch solche aus Kunstleder gewesen sein dürften.



Hanau, November 1944:

Hier machte Hollnagel Station und lichtete im Bahnbetriebswerk eine bemerkenswerte Ansammlung von Dampflokomotiven ab: 44 346, 78 351, 44 341, 39 009, eine SNCF-Beutelok, eine 58 und eine 90^o; hinter der P 10 sind zwei weitere Maschinen auszumachen. Das Kürzel „Han“ an den Rauchkammertüren belegt deren eindeutige Zugehörigkeit zu dieser Dienststelle. Eine solche Streifenartung sollte bei Fliegerangriffen dafür sorgen, dass die Maschinen aus der Luft schwer auszumachen sind. Den Rundlokschuppen schützte dies indes nicht. Er trug bereits bei den ersten Bombenangriffen auf Hanau sichtbare Schäden davon. Eine Druckwelle hat das Dach des zerstörten Schuppenteils auf den nebenan erhalten gebliebenen Teil gehoben. Weitere Luftangriffe auf Hanau folgen 1945.



Räumlichkeiten des Sächsischen Kunstvereins auf der Brühlschen Terrasse gezeigt. Anlässlich der Eröffnung der „Ausstellung von Gemälden, Zeichnungen und Lichtbildern“ am 28. April fand sich dann auch hochrangige Prominenz ein. Neben Dr. Julius Dorpmüller waren sein Stellvertreter Dr. Albert Ganzenmüller, sein persönlicher Referent und Chef des Pressedienstes des RVM, Dr. Gerhard Sommer, sowie zahlreiche weitere Größen aus Politik, Wehrmacht und Gesellschaft anwesend.

Selbstverständlich ließ Hollnagel sich die einmalige Gelegenheit nicht entgehen, seinen obersten Dienstherrn durch die umfangreiche Ausstellung zu begleiten. Nahezu 1200 Gemälde, Zeichnungen und Lichtbilder zeigten die Reichsbahn detailliert im Kriegseinsatz. Neben den schon genannten Fotografen gehörten der Propagandastaffel unter anderem die Reichsbahn-Kriegsmaler

Carl Battisti und Rudolf Schindler an, deren Werke genauso Gegenstand der Ausstellung waren. Ob nun Aquarelle, Zeichnungen oder Lichtbilder: Alles wurde feinsäuberlich in Glasrahmen eingefasst. Die Papierabzüge wurden in einem ansprechenden Format (ca. 30 x 40 cm) gezeigt, sodass die Ausstellungsbesucher die von den Motiven ausgehende „Message“ nur ja richtig deuten konnten. Ganz im Sinne der gebräuchlichen NS-Doktrin war ein jedes Bild mit einem nur kurzen, unverfänglichen (zensierten) Begleittext versehen worden.

Um beim Aufnahmeformat zu bleiben, bestand bei den für die Presse angefertigten Papierabzügen ein Unterscheidungsmerkmal zwischen den von den Propagandakompanien und jenen des Reichsverkehrsministeriums hergestellten Pressebildern. Die von den PK angefertigten Abzüge wurden im standardisierten

Berliner Illustrierte Zeitung 1944 Nr. 47

Kämpfer wie Soldaten!

Eisenbahner im Bombenhagel / Ein Bericht von Hans Liska

„Er“ übernimmt die Führung.

Zwei Lokomotiven schleppten einen schweren Güterzug durch das westliche Land. Da greifen feindliche Tiefflieger mit Bombenlasten den Transport an. F., der Führer der zweiten Lokomotive, sieht seine Kameraden von der ersten Lokomotive schwerverwundet zusammenbrechen. Er selber wird am linken Oberschenkel verletzt. Was tun! Den Zug darf er nicht stoppen, das würde einen Vorteil für die Angreifer bedeuten und die wertvolle Ladung gefährden. Und seine Kameraden auf der ersten Lok darf er auch nicht im Stich lassen. Es blüht bei voller Fahrt über seine Maschine und den Tender der ersten Lok nach vorn, hilft den Schwerverletzten und übernimmt die Führung des Zuges.

Eine heldenmütige Schrankenwärterin rettet Hunderten das Leben.

Irgendwo im westlichen Industriegebiet. Die Sirenen heulen Alarm. Und bald ist die Luft erfüllt von Brummen feindlicher Bomber. Die Flak schießt was die Röhre hergeben. Über dem kleinen Schrankenwärterhaus, wo die Hilfslokschrankenwärterin Liska A. ihren Dienst verrichtet, schlägt ein Bomber heulend auf. Dava jähren auch die ersten Bomben hoch. Liska A. sieht, daß der Bahkörper getroffen ist. Sie stürzt an den Fernsprecher, tote Leitungs! Und der Einfahrtsignal steht auf Fahrt ...

Der erwartete Zug muß in den Bombentrichter rutschen, der durch eine Kurve der Sicht des Lokomotivführers entzogen ist! Durch den Stieghagel immer erneuter Explosionen rennt Liska A. zum Stellwerk. Das Signal fällt auf Halt, und unmittelbar vor dem Bombentrichter klemmt der Zug vom Stehen. Hunderten von Menschen sind Gesundheit und Leben bewahrt worden. Der Kommand von der Lokomotive schützt der kleinen Schrankenwärterin wertlos die Hand. Sie läuft zu ihrem Puck zurück. Bald darauf sieht man sie beim Zuschütten einer Brandbombe ...

Berliner Illustrierte Zeitung, 23. November 1944: Im heraufbeschorenen totalen Krieg gibt es Menschen, die über sich hinauswachsen. Unter Beschuss und Bombenhagel retten Hilfsschrankenwärterin A. und Lokführer F. im industriellen Westen Züge und Menschen – eindringlich gezeichnet von Hans Liska. Fünf Jahre danach zieren dessen Illustrationen die Kataloge von Daimler-Benz und Märklin.



Gerolstein und Jünkerath, Dezember/Januar 1944/45: Während der Ardennenoffensive wuchs der Eifelbahn plötzlich eine strategisch äußerst wichtige Bedeutung zu. Für das letzte Aufgebot an der Westfront hatten bewährte Fronteisenbahner den Nachschub sicherzustellen – darunter ein abkommandierter Ritterkreuzträger beim bangen Blick gen Himmel. Auch im Einfahrtsbereich Jünkeraths zeigen die Bahnanlagen, gnädig vom Neuschnee bedeckt und in Farbe aufgenommen, die Folgen wiederholter Jagdbomberangriffe. In Gerolstein schmiegt sich das Bahnbetriebswerk ins Kylltal: Ein Hauch von Betriebsamkeit ist im lädierten Umfeld auszumachen. Auch hier vermochte Hollnagel kaum anderes festzuhalten als das Scheitern der substanziiell aufgebrauchten Eisenbahn.

Pressebildformat 13 x 18 cm ausgegeben, wohingegen das Bildarchiv des Pressedienstes des RVM das größere Standardformat 18 x 24 cm bevorzugte. Im einen wie im anderen Fall unterstanden alle Aufnahmen generell der Zensur. Die für die Presse bestimmten Vorlagen wurden mit einem datierten Freigabestempel versehen (z.B. mit dem Vermerk „Gesehen Presseabteilung der Reichsregierung im Reichsverkehrsministerium und Volksaufklärung und Propaganda – Bildpresse“ oder mit datiertem Hinweis „Freigegeben durch OKW (Heer) und Presseabteilung der Reichsregierung“) oder aber mit einer Sperre („Veröffentlichung nicht gestattet“) belegt. Neben dem obligaten RVM-Stempel mit handschriftlicher Eintragung des Bildurhebers („Hollnagel, Hamburg“) wurden die Aufnahmen jeweils mit einer zumeist nur sehr kurzen, unverfänglichen Bildangabe („Bahnhof im Osten“) versehen. Offensichtlich sollte die Öffentlichkeit hinsichtlich der Ortsangaben und des genauen Aufnahmezeitpunkts im Unklaren gelassen werden.

Ansonsten bleibt anzumerken, dass lediglich das im Osten entstandene Bildmaterial überhaupt nur für die Presse aufbereitet und ausgegeben wurde. Hollnagel erlebte spätestens ab dem Sommer 1944 vielerorts das aufopferungsvolle Scheitern der Eisenbahn im

Schlepptau der Wehrmacht. Allzu häufig waren die eingefangenen Bilder von einem ungeheuren Maß an Zerstörung geprägt, die das bevorstehende Ende des Hitler-Faschismus geradezu manifestierten. In diesem Kontext wird die Abkommandierung Hollnagels anlässlich der Ardennenoffensive im Januar 1945 nach Jünkerath in die Eifel zur bloßen Farce. Trotz der anfänglichen Erfolge der Wehrmacht wird wohl kein klar denkender Militärstrategie mehr an den siegreichen Ausgang dieses Angriffs geglaubt haben. Die Niederlage der Wehrmacht war unaufhaltsam. Folglich musste der fotografische Auftrag Hollnagels im Sinne der Sache scheitern. Seine fotografische Mission veranschaulicht aber dennoch in erschreckender Deutlichkeit, wie das System krampfhaft an der Aufrechterhaltung der Fassade vom „Endsieg“ tatsächlich bis zum letzten Atemzug festhielt – koste es, was es wolle.

Lässt man einmal die menschenverachtenden Begleitumstände der im Dienste des Hitler-Regimes tätigen Deutschen Reichsbahn außen vor, war deren logistische Leistung unter ständigem Feindbeschuss mehr als beachtlich. Verblüffend, mit welchem unglaublichem Improvisationstalent es die Eisenbahner immer wieder schafften, bis zuletzt einen funktionierenden Notbetrieb aufrechtzuerhalten.



Dresden, Mitte Februar 1945: Der Aufnahmezeitpunkt steht in unmittelbarem Zusammenhang mit dem am 13./14. Februar 1945 über Dresden hereingebrochenen Feuersturm unvorstellbaren Ausmaßes. Die Bombardierung der Elbmetropole symbolisiert zugleich den traurigen Höhepunkt der alliierten Luftangriffe auf deutsche Großstädte. Dass Hollnagel in seiner Funktion als Bildberichter kurz danach durch Dresden kam, ist ganz dem Zufall geschuldet. Nach der gescheiterten Ardennenoffensive befand er sich auf dem beschwerlichen Weg aus der Eifel quer durchs Reichsgebiet nach Oberschlesien. Als hätte er es geahnt, Zeitzeuge einer Zäsur zu sein, hielt er Dresdens Apokalypse geistesgegenwärtig auf Colordiafilm fest. Es sollten zugleich seine letzten Farbaufnahmen sein, die er während des Zweiten Weltkriegs anfertigte. Von den Neustädter Elbwiesen blickte er hinüber ins Zentrum. Die von Rauchschwaden umwehte Dresdner Stadtsilhouette mit der schemenhaft auszumachenden Marienbrücke zeigt sich stark lädiert. So ist auf dieser Ansicht die Frauenkirche bereits nicht mehr zu sehen, sie war am Morgen des 15. Februar aufgrund der Brandschäden in sich zusammengefallen. Die in der Stadt tagelang tobende Feuersbrunst machte genauso wenig vor dem Japanischen Palais mit deren wertvollen Buchbeständen halt.

Walter Hollnagel

(* 2. April 1895 in Alt Ruppin; † 8. Mai 1983 in Hamburg) gehörte zum Kreis der Bildberichterstatter, die im Auftrag des Reichsverkehrsministeriums an den Kriegsschauplätzen den „siegreichen Einsatz der Reichsbahn“ fotografisch begleiteten. Als gelernter Maurer und Absolvent der Königlichen Baugewerbeschule in Magdeburg bot sich ihm nach mehrjähriger Tätigkeit als Technischer Zeichner der RBD Magdeburg die Gelegenheit, seine beruflichen und persönlichen Ambitionen als passionierter Amateurfotograf zu verbinden. Im Oktober 1926 wurde er mit der Einrichtung der Lichtbildstelle der RBD Magdeburg betraut. Mit dem in Auflösung begriffenen Direktionsbezirk wechselte er im August 1934 zur RBD Altona (ab April 1937 RBD Hamburg). Dort übernahm er die Lichtbildstelle und die Tätigkeit des Direktionsfotografen.

In dieser Funktion erfolgte im Jahr 1943 seine Abordnung als Bildberichterstatter zum Pressedienst des RVM. Drei Reisen führten ihn in die Ukraine in den Verwaltungsbereich der Reichsverkehrsdirektion Dnjepropetrowsk. Es folgte im Sommer 1944 die Abordnung nach Norditalien zur Wehrmachtsverkehrsdirektion Italien in Verona. Im Januar 1945 weilte er anlässlich der Ardennenoffensive in Jünkerath (Eifel), von wo ihn der Weg über Dresden weiter nach Ratibor (Oberschlesien) führte, um schließlich im April 1945, in der Endphase des Zweiten Weltkriegs, in Berlin die letzten offiziellen Eisenbahnaufnahmen anzufertigen. Bei Kriegsende erfolgte die Rückkehr an die Alster, wo er bis zur Pensionierung am 30. April 1960 bei der BD Hamburg seiner angestammten Tätigkeit als Direktionsfotograf nachkam. *UDO KANDLER*

