

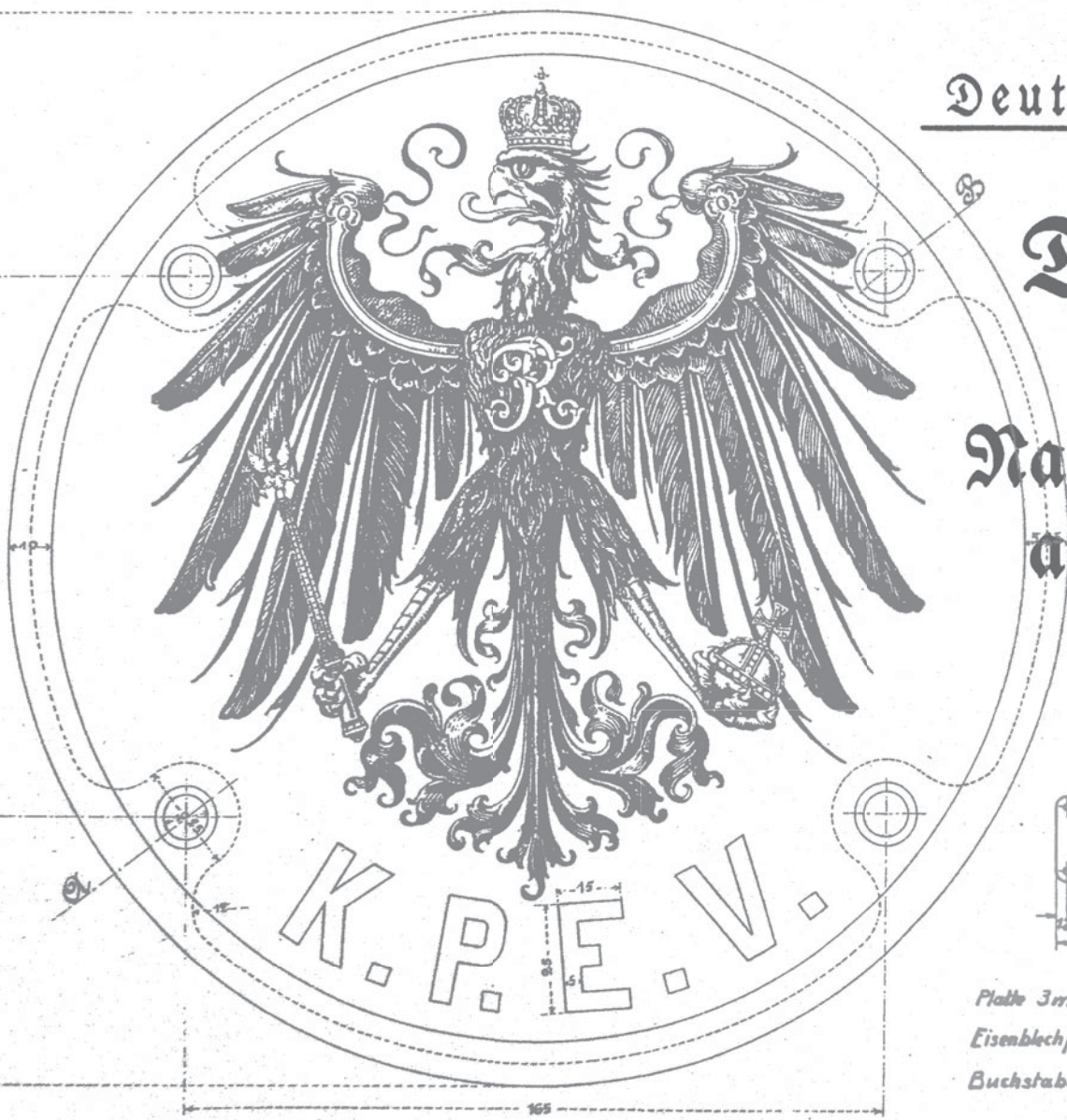
Thomas Samek

Unbekannte Meister der Eisenbahn-Photographie



Lokomotiven der Länderbahn- und Reichsbahnzeit

1861, 1862, 1863, 1864, 1865, 1866, 1867, 1868, 1869, 1870, 1871, 1872, 1873, 1874, 1875, 1876, 1877, 1878, 1879, 1880, 1881, 1882, 1883, 1884, 1885, 1886, 1887, 1888, 1889, 1890, 1891, 1892, 1893, 1894, 1895, 1896, 1897, 1898, 1899, 1900, 1901, 1902, 1903, 1904, 1905, 1906, 1907, 1908, 1909, 1910, 1911, 1912, 1913, 1914, 1915, 1916, 1917, 1918, 1919, 1920, 1921, 1922, 1923, 1924, 1925, 1926, 1927, 1928, 1929, 1930, 1931, 1932, 1933, 1934, 1935, 1936, 1937, 1938, 1939, 1940, 1941, 1942, 1943, 1944, 1945, 1946, 1947, 1948, 1949, 1950, 1951, 1952, 1953, 1954, 1955, 1956, 1957, 1958, 1959, 1960, 1961, 1962, 1963, 1964, 1965, 1966, 1967, 1968, 1969, 1970, 1971, 1972, 1973, 1974, 1975, 1976, 1977, 1978, 1979, 1980, 1981, 1982, 1983, 1984, 1985, 1986, 1987, 1988, 1989, 1990, 1991, 1992, 1993, 1994, 1995, 1996, 1997, 1998, 1999, 2000, 2001, 2002, 2003, 2004, 2005, 2006, 2007, 2008, 2009, 2010, 2011, 2012, 2013, 2014, 2015, 2016, 2017, 2018, 2019, 2020, 2021, 2022, 2023, 2024, 2025, 2026, 2027, 2028, 2029, 2030, 2031, 2032, 2033, 2034, 2035, 2036, 2037, 2038, 2039, 2040, 2041, 2042, 2043, 2044, 2045, 2046, 2047, 2048, 2049, 2050, 2051, 2052, 2053, 2054, 2055, 2056, 2057, 2058, 2059, 2060, 2061, 2062, 2063, 2064, 2065, 2066, 2067, 2068, 2069, 2070, 2071, 2072, 2073, 2074, 2075, 2076, 2077, 2078, 2079, 2080, 2081, 2082, 2083, 2084, 2085, 2086, 2087, 2088, 2089, 2090, 2091, 2092, 2093, 2094, 2095, 2096, 2097, 2098, 2099, 2100, 2101, 2102, 2103, 2104, 2105, 2106, 2107, 2108, 2109, 2110, 2111, 2112, 2113, 2114, 2115, 2116, 2117, 2118, 2119, 2120, 2121, 2122, 2123, 2124, 2125, 2126, 2127, 2128, 2129, 2130, 2131, 2132, 2133, 2134, 2135, 2136, 2137, 2138, 2139, 2140, 2141, 2142, 2143, 2144, 2145, 2146, 2147, 2148, 2149, 2150, 2151, 2152, 2153, 2154, 2155, 2156, 2157, 2158, 2159, 2160, 2161, 2162, 2163, 2164, 2165, 2166, 2167, 2168, 2169, 2170, 2171, 2172, 2173, 2174, 2175, 2176, 2177, 2178, 2179, 2180, 2181, 2182, 2183, 2184, 2185, 2186, 2187, 2188, 2189, 2190, 2191, 2192, 2193, 2194, 2195, 2196, 2197, 2198, 2199, 2200, 2201, 2202, 2203, 2204, 2205, 2206, 2207, 2208, 2209, 2210, 2211, 2212, 2213, 2214, 2215, 2216, 2217, 2218, 2219, 2220, 2221, 2222, 2223, 2224, 2225, 2226, 2227, 2228, 2229, 2230, 2231, 2232, 2233, 2234, 2235, 2236, 2237, 2238, 2239, 2240, 2241, 2242, 2243, 2244, 2245, 2246, 2247, 2248, 2249, 2250, 2251, 2252, 2253, 2254, 2255, 2256, 2257, 2258, 2259, 2260, 2261, 2262, 2263, 2264, 2265, 2266, 2267, 2268, 2269, 2270, 2271, 2272, 2273, 2274, 2275, 2276, 2277, 2278, 2279, 2280, 2281, 2282, 2283, 2284, 2285, 2286, 2287, 2288, 2289, 2290, 2291, 2292, 2293, 2294, 2295, 2296, 2297, 2298, 2299, 2300, 2301, 2302, 2303, 2304, 2305, 2306, 2307, 2308, 2309, 2310, 2311, 2312, 2313, 2314, 2315, 2316, 2317, 2318, 2319, 2320, 2321, 2322, 2323, 2324, 2325, 2326, 2327, 2328, 2329, 2330, 2331, 2332, 2333, 2334, 2335, 2336, 2337, 2338, 2339, 2340, 2341, 2342, 2343, 2344, 2345, 2346, 2347, 2348, 2349, 2350, 2351, 2352, 2353, 2354, 2355, 2356, 2357, 2358, 2359, 2360, 2361, 2362, 2363, 2364, 2365, 2366, 2367, 2368, 2369, 2370, 2371, 2372, 2373, 2374, 2375, 2376, 2377, 2378, 2379, 2380, 2381, 2382, 2383, 2384, 2385, 2386, 2387, 2388, 2389, 2390, 2391, 2392, 2393, 2394, 2395, 2396, 2397, 2398, 2399, 2400, 2401, 2402, 2403, 2404, 2405, 2406, 2407, 2408, 2409, 2410, 2411, 2412, 2413, 2414, 2415, 2416, 2417, 2418, 2419, 2420, 2421, 2422, 2423, 2424, 2425, 2426, 2427, 2428, 2429, 2430, 2431, 2432, 2433, 2434, 2435, 2436, 2437, 2438, 2439, 2440, 2441, 2442, 2443, 2444, 2445, 2446, 2447, 2448, 2449, 2450, 2451, 2452, 2453, 2454, 2455, 2456, 2457, 2458, 2459, 2460, 2461, 2462, 2463, 2464, 2465, 2466, 2467, 2468, 2469, 2470, 2471, 2472, 2473, 2474, 2475, 2476, 2477, 2478, 2479, 2480, 2481, 2482, 2483, 2484, 2485, 2486, 2487, 2488, 2489, 2490, 2491, 2492, 2493, 2494, 2495, 2496, 2497, 2498, 2499, 2500, 2501, 2502, 2503, 2504, 2505, 2506, 2507, 2508, 2509, 2510, 2511, 2512, 2513, 2514, 2515, 2516, 2517, 2518, 2519, 2520, 2521, 2522, 2523, 2524, 2525, 2526, 2527, 2528, 2529, 2530, 2531, 2532, 2533, 2534, 2535, 2536, 2537, 2538, 2539, 2540, 2541, 2542,



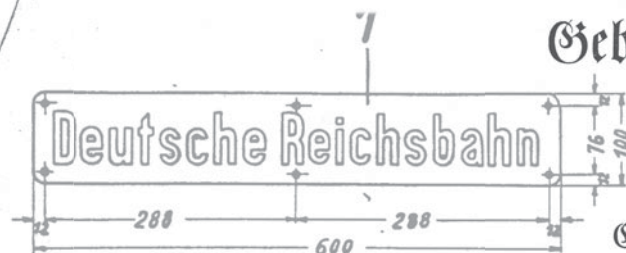
über

(Nameba)

Merfblatt

für den

Gebrauch der fahrbaren Schneeräumer



Gültig ab 1. Dezember 1935

Platte 3mm Eisenblech, Buchstaben 2,5mm stark, aus Rotguss, aufgenietet.

Eisenblechplatte mit im Terpentin unlöslicher, schwarzer Farbe gestrichen;

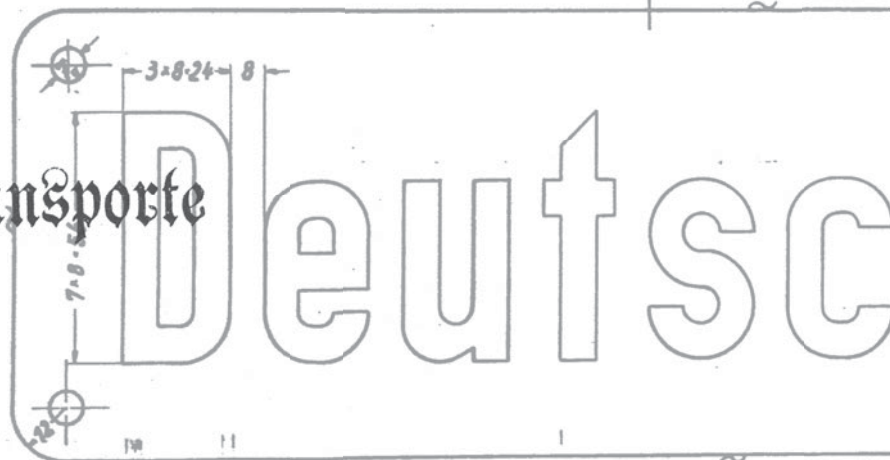
Buchstaben geschliffen und poliert.

zur

im

Mobilmachungsfall.

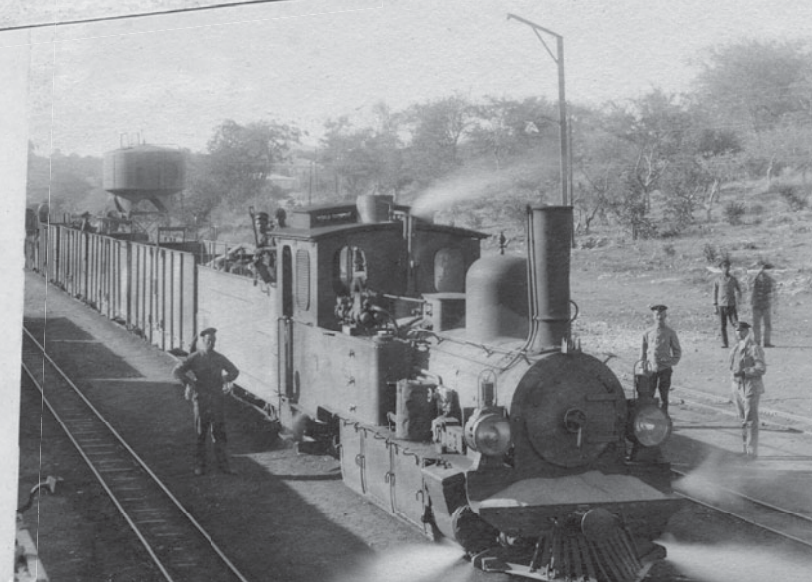
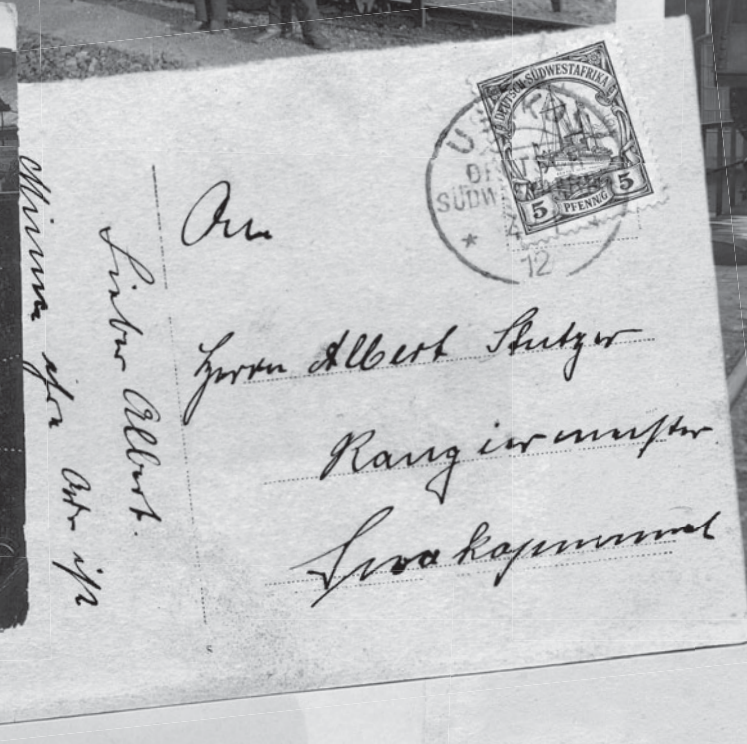
(D 24, D.)



Grüßes Tschüss!
Frei wieder ist die Zeit den Freunden
muss ja ich ihnen grüßen und
Bis man den
Gutts
Aber ich grüße an alle.

Hannover, N. H. Juli 1916.

Fräulein
L. Reichelt.
Mainen i. V.
Dürerstr. No 51.



Der Autor

Dr. med. Thomas Samek, geboren 1959 in Hamburg, beschäftigt sich neben seinem Hauptberuf als Anästhesist und Notarzt seit 40 Jahren mit Eisenbahngeschichte, Dampfloktechnik und Lokomotivbeschreibungen. Als Historiker und Buchautor ist er aber auch auf dem Gebiet der historischen Waffenkunde tätig und hat die Ehre, von den Franzosen zur Reinkarnation des berühmten Musketiers d'Artagnan erklärt worden zu sein. So begegnet man ihm nicht nur als Dampfloke-Heizer, sondern ebenso hoch zu Roß mit gezogenem Degen in Deutschland, Frankreich, Österreich und Holland.



Unbekannte Meister der Eisenbahn-Photographie

Lokomotiven
der Länderbahn- und Reichsbahnzeit

Dank

Ich freue mich sehr über die Verwirklichung dieses Buches und darf an erster Stelle ganz herzlich Herrn Thomas Hilge für die Aufnahme in das Verlagsprogramm und die Erfüllung meiner Gestaltungswünsche danken. Meinem langjährigen Eisenbahnfreund Robin Garn danke ich sehr für die wunderbare Bildbearbeitung und Gestaltung des Werkes, die jedes einzelne Bild noch wertvoller macht, als es im Urzustand schon ist.

Zu Dank verpflichtet bin ich auch dem Lokstatistiker und Beheimatungsexperten Volkmar Kubitzki, der mit seinem umfangreichen Archiv die Recherche der unbekannten Bilder erleichterte.

Meine Dankbarkeit gilt zu guter Letzt meinem Freund und Meister Otto Kasten, der mir fachlich jahrzehntelang in allen Fragen der Dampfloktechnik zur Seite stand und leider das Erscheinen dieses Buches nicht mehr erleben durfte.

Ich danke Euch herzlich!

Thomas Samek

Bibliografische Information der Deutschen Bibliothek:

Die Deutsche Bibliothek verzeichnet diese Publikation in der Deutschen Nationalbibliografie; detaillierte bibliografische Angaben sind unter <http://dnb.ddb.de> abrufbar.
ISBN 978-3-8375-1691-3

© 2016 by VGB Verlagsgruppe Bahn GmbH, Fürstenfeldbruck, und Klartext Verlag, Essen
Alle Rechte vorbehalten

Nachdruck, Reproduktion und Vervielfältigung – auch auszugsweise und mit Hilfe digitaler Systeme und Datenträger – nur mit vorheriger schriftlicher Genehmigung des Verlages.

Autor:	Thomas Samek
Redaktion:	Thomas Hilge
Produktion:	Robin Garn
Lektorat:	Jan Kaczmierczak
Druck:	Himmer GmbH, Augsburg

Informationen zum Titelbild auf Seite 114 und zum Foto rechts auf Seite 97.

Die abgebildeten Aufnahmen stammen aus der Sammlung Thomas Samek, mit Ausnahme der Fotos auf den Seiten 23 o., 54, 64, 99, 105, 112, 116, 124, 133 o., 142 (Sammlung Robin Garn), 22, 92, 104, 129, 132, 133 u. (Sammlung Klaus Heinemann), 126 (Sammlung Bernd Neddermeyer) und 121 (Sammlung FDE).





Inhalt

Vorwort	6
Länderbahnzeit	8
Auf dem Bahnhof	10
An der Strecke	18
Bayern	22
Preußen	28
Sachsen	44
Verschiedene Bahnverwaltungen	50
In der Betriebswerkstätte	56
Erster Weltkrieg	66
Die Königliche Militär-Eisenbahn	82
Reichsbahnzeit	86
An der Strecke	88
Bahnhofsszenen	98
In Bw und RAW	108
Winter	122
Zweiter Weltkrieg	128
Aus dem Familien-Album	134

Vorwort

Namenlos – und doch schön. Unbekannt – und doch Geschichte. Wem verdanken wir das Vermächtnis? Den Blick in vergangene Zeiten, festgehalten auf Papier. Ein Zeugnis erlebter Eisenbahn ohne den Stempel eines der bekannten Altmeister der Eisenbahnphotographie. Ein Bild, losgelöst aus den Photoecken eines Albums, aus einer Aufbewahrungsschachtel, aus einer Sammlung. Welch Freude, daß es die Wirren der Zeit überlebt hat. Daß es getruzt hat den Zerstörungen der Kriege, dem Aufräum- und Wegwerfdrang der Wohlstandsgenerationen, der Gleichgültigkeit der Nachkommen. Allein wem wir das Zeitzeugnis verdanken – wir wissen es nicht.

Die Zeit ist schnelllebig. Sie rast. Aus dem Augenblick wird Vergangenheit. Und ohne das Bild Vergessenheit. Konservieren möchte man so manchen Eindruck. Festhalten als schöne Erinnerung, manches als Mahnung.

Während Politik und Bahn-Chefs die Blütezeit der Eisenbahn aktiv verwelkten und verwelken, halten wir die Erinnerung wach an eine Zeit, als Deutschlands Eisenbahnen wie ein Uhrwerk funktionierten und in vollem Stolz die Aufmerksamkeit aller Welt auf sich zogen. Literatur, Film, vor allem aber die Photographie hat die Eisenbahn- und Lokomotivgeschichte unsterblich gemacht. Bereits in der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts wurden schon Lokomotiven photographiert, mit Beginn des 20. Jahrhunderts begannen die ersten Eisenbahnfreunde mit der systematischen, photographischen Erfassung von Lokomotivtypen. Eine interessierte Studentenschaft gründete in Darmstadt das bekannte Deutsche Lokomotivbild-Archiv und vererbte uns mit den Standard- und Betriebsaufnahmen einen Einblick in die alte Eisenbahnzeit von unschätzbarem Wert. Zahlreich sind die Werke mit den Bildern

der bekannten Meisterphotographen. Bellingrodt, Hubert, Maey, Krebs, Kreutzer, Otte, Ulmer, Pierson, die Doktoren Feißel und Kallmünzer, die Professoren Gaiser und Lotter, und viele mehr. Man kennt ihre Namen, ihre Bilder. Mitunter waren drei oder vier von ihnen gemeinsam auf Phototour, standen nebeneinander und drückten gleichzeitig ab. Das erklärt die zum Teil ähnlichen, nahezu gleichen Motive verschiedener Photographen.

Neben den professionell arbeitenden und photographierenden Eisenbahnfreunden gab es aber auch Menschen, die ebenso auf den Auslöser drückten und – technisch mal mehr, mal weniger professionell – ein Eisenbahnmotiv einfingen. Dabei waren nicht nur die Motive der Bilder, sondern auch die Motive der Photographen sehr unterschiedlich. Sie wollten den Moment festhalten. Einen Moment der Emotion, des Eindruckes, der Schönheit, des Patriotismus. Einen Moment mit den Lieben. Aber auch Momente des Abschiedes und des Schreckens. Imposant war zu allen Zeiten die Kraft und Macht der Lokomotiven. Dampf, Feuer, Gerüche, Geräusche. Die Eindrücke waren stets so mächtig, daß es nicht darauf ankam, die Lokomotive nach photographischen Gesichtspunkten in Szene zu setzen. So fehlten auch schon mal die Puffer, der Tender oder der Schornstein (worin aber auch selbst Werner Hubert ein Meister war ...). Es ging ihnen eben um ganz andere Werte als die technische Lokomotivphotographie.

Doch wer waren die Photographen, die uns ein Stück Eisenbahngeschichte vermacht haben? Selbst wenn ein Name überliefert ist, bleibt der Künstler dennoch unbekannt. Ihnen allen soll mit diesem Band ein kleines Denkmal gesetzt werden. Den unbekannten Photographen. Ihre Bilder sollen nicht nur in einem einzelnen

Privatarchiv gehütet, sondern der Öffentlichkeit zugänglich und durch tausendfachen Druck in der Erhaltung gesichert werden.

In den Händen hält der Betrachter somit einen Bildband. Es ist das Bild, welches im Vordergrund stehen soll, die Erklärungstexte mögen, soweit möglich, knapp und informativ ergänzen. Auf die heute üblichen langwierigen „Märchentexte“ wurde bewußt verzichtet, denn die Zeitreise soll durch das visuelle Eintauchen in das Motiv geschehen. Der Großteil der Bilder entstammt meinem eigenen Archiv, ergänzt durch Aufnahmen aus den Archiven von Robin Garn, Klaus Heinemann, Bernd Neddermeyer und des FDE.

Möglicherweise befindet sich bei den dargebotenen Motiven doch das eine oder andere Bild eines unserer bekannten Photographen. Im Gegensatz zu Carl Bellingrodt, der konsequent alles mit seinem Stempel versah, was ihm in die Finger kam – selbst Photos fremder Photographen, haben andere ihre Photos oftmals gar nicht gestempelt. Allen voran zum Beispiel Werner Hubert. Mit Glück findet man sein Kürzel WH, oft aber auch gar nichts. Sehr gern lade ich den Leser daher dazu ein, mir eine Nachricht zu übermitteln, wenn ein Photograph identifiziert, ein Aufnahmeort aufgeklärt oder eine Detailinformation gegeben werden kann.

Die unbekannten Bilder, deren Photographen längst das Zeitliche gesegnet haben, halten wir nun nach Jahrzehnten, zum Teil nach mehr als hundert Jahren in den Händen und beginnen diese detektivisch zu enträtseln. Jeder alte Vermerk zu Datum und Ort ist Gold wert, aber leider selten. Lupe und Fadenzähler gehören zum Handwerk und geben vielleicht eine Loknummer oder einen Bahnhofsnamen preis. Pappreste des Photoalbums werden fein

säuberlich abgelöst, um rückseitige Schriftzeugnisse freizulegen. Fabriknummernlisten, Umzeichnungspläne, Beheimatungsverzeichnisse, Direktionspläne, Streckenverzeichnisse, Buchfahrpläne und Kursbücher gehören zum Handwerkszeug des Forschers und grenzen das Aufnahmegebiet ein, Hintergrundgebäude und Fabriken geben vielleicht Hinweise auf den genauen Aufnahmeort. Lokschilder und Anschriften, Wagenpark, Wagenklassen, Uniformen, Laternen, Kriegsmaßnahmen etc. weisen auf den Aufnahmezeitpunkt hin.

Das Rätseln, Rekonstruieren, Mutmaßen hat natürlich auch seinen Reiz, vor allem, wenn sich Rätsel auflösen. Bei all unserem Forschen wird uns eines allerdings sehr bitter bewußt: der Kreis der Zeitzeugen und Fachleute schwindet immer mehr. Gerade in jüngster Vergangenheit haben wir schmerzliche Verluste hinnehmen müssen:

Otto Kasten, Günter Meyer, Gerhard Moll, Horst Troche.

Sie waren Eisenbahner und Dampflokenenthusiasten aus Leidenschaft, die man zu allem fragen konnte. Loktechnik, Wagenkunde, Eisenbahngeschichte. Was nutzen uns die Archive, die Bücher und Zeichnungen ohne den Rat der „Alten“? Ihre Bücher haben einen Teil ihres unendlichen Wissens konserviert. Für dieses Vermächtnis sind wir ihnen dankbar. Aber ihre Erfahrung, ihr Wissen und ihr Engagement sind nicht ersetzbar. Es waren ihr Enthusiasmus und ihre Liebenswürdigkeit, die uns Jüngeren die Liebe zur Eisenbahn erst vererbt haben. Ihre Namen sind in der deutschen Eisenbahngeschichte unsterblich geworden. Wir vermissen sie. Ihnen sei dieses Werk gewidmet.

Thomas Samek

Hamburg im Mai 2016

Länderbahnzeit

Mit der Erfindung der Dampflokomotive im 19. Jahrhundert wurde die Eisenbahn bereits zu Kaisers Zeiten zu einem Symbol des technischen Fortschrittes. Ihre schnelle Entwicklung ersetzte in raschem Tempo die Pferdekraft und wurde einer immer breiteren Öffentlichkeit für Reise und Transport zugänglich.

Selbst bei Menschen, die sich keine Fahr- oder Bahnsteigkarte leisten konnten, trat die Eisenbahn ganz automatisch immer mehr ins Bewußtsein. Man wartete an der geschlossenen Bahnschranke und ließ das Getöse und den Rauch der vorbeifahrenden Dampfzüge über sich ergehen. Man duldete mehr oder weniger die Rauchschwaden, die vom Bahnhof oder der Betriebswerkstätte herüberzogen.

Mit der technischen Fortentwicklung und den Ansprüchen an die Leistungsfähigkeit wurden die Maschinen immer mächtiger und imposanter, ihre Kraft immer gewaltiger. So gewaltig, daß Vätern wie Söhnen die Liebe und Bewunderung zu den Dampfkrössern förmlich eingepflegt und vererbt wurde. Die überlieferten Photographien, die sich in jedem alten Photoalbum finden, geben Zeugnis davon. Meistens war eine Reise der Anlaß für ein Erinnerungsbild, aber auch Lehre, Ausbildung und Beruf zu einer Zeit, als das Eisenbahner-Werden noch attraktiv war, waren Meilensteine im Leben der Menschen, die gern einmal dokumentiert wurden.

Entsprechend der Ausdehnung des Eisenbahnnetzes des 19. und beginnenden 20. Jahrhunderts nehmen die preußischen Staatsbahnen natürlich den größten Raum auch in der überlieferten Eisenbahnphotographie ein. Doch auch in den anderen Ländern des Deutschen Reiches galt der Eisenbahn und den Lokomotiven die gleiche Liebe der Photographen. So lassen wir die Bilder sprechen, lassen wir die Zeitreise beginnen!



Im Bahnhof Voitzsche wartet die sächsische VIII V2 Nr. 581 (Hartmann 1900, F.Nr. 2535, DRG 36 961) auf Ausfahrt. Zwischen den hochdekorierten Offizieren und Beamten wirkt das Lokomotivpersonal eher verhärmte. Der Bahnhof liegt im böhmischen Teil des Vogtlandes an der 1865 eröffneten Strecke von Herlasgrün nach Eger und gehört seit der Vertreibung der Deutschen nach Ende des Zweiten Weltkrieges heute als Grenzbahnhof zu Tschechien.

Der Klostertorbahnhof in Hamburg bestand bis zum Bau des Hamburger Hauptbahnhofes im Jahre 1906. Er war Endbahnhof der Hamburg-Altonaer Verbindungsbahn, die zur Altona-Kieler Eisenbahn führte. Etwa 150 m südlich erkennt man den Berliner Bahnhof der Berlin-Hamburger Eisenbahn. Das Bild gibt einen wunderbaren Eindruck in die Epoche der Eisenbahn im 19. Jahrhundert. Die nach Westen gerichteten langen Schatten deuten auf die noch tiefstehende Morgensonne, möglicherweise entstand die Aufnahme an einem Sonn- oder Feiertag, denn die gesamte Bahnhofsgegend ist auffällig menschenleer.



Klosterterrbahnhof



Personal der Station Glückstadt 1892.

Auf dem Bahnhof

Der Bahnhof war stets Knotenpunkt nicht nur für Eisenbahnstrecken und Zugverbindungen, sondern auch für die Menschen selbst. Wiedersehen, Abschied, Urlaub, Einberufung, Dienstreise. Aspekte mit ganz unterschiedlichen Emotionen, Erwartungen und Perspektiven. Im Gegensatz zu heute war der Bahnhof auch ein streng bewachter Sicherheitsbereich. Der Bahnsteig durfte anfangs nur zum Ein- und Aussteigen betreten werden, später auch zum alleinigen Aufenthalt – jedoch nur mit einer gültigen Bahnsteigkarte.

Die große Anzahl von Bahnsteig-Erinnerungsphotos mit Lokomotiven läßt vermuten, daß in diesen Fällen nicht mit Spionagemöglichkeiten gerechnet wurde. Anders zum Beispiel erging es dagegen anfangs Carl Bellingrodt, der wegen Spionageverdachts eine polizeiliche Hausdurchsuchung über sich ergehen lassen mußte. Die Begutachtung seiner Photographien durch die Hauptverwaltung der Deutschen Reichsbahn Gesellschaft allerdings verhalf ihm als begabtem Photographen erst zu seiner bekannten Karriere.

„Personal der Station Glückstadt 1892“. Die B1n2-Personenzuglok Altona 677 (Henschel 1889, F.Nr. 2865) lief als „Schleswig“ bei der Holsteinischen Marschbahn, die am 1. Juli 1890 verstaatlicht und von der K.P.E.V. übernommen wurde. 1906 wurde sie im neuen preußischen Nummernsystem in die Gattung G 2 eingruppiert und erhielt die Loknummer Altona 3060. Neben der Lok stehen die Rangier-Pferde der Glückstädter Hafenbahn in vollem Geschirr.



Vor einem Schnellzug die wohl gerade erst in Dienst gestellte preuß. S 4 Elberfeld 423 (Henschel 1907, F.Nr. 7945).



„Vater auf der Lokomotive“ liest sich auf der Rückseite des Bildes. Lok-, Zug- und Bahnhofspersonal präsentieren sich während eines Aufenthaltes der preuß. G 8¹ Breslau 5201 (Linke 1915, F.Nr. 1184), der späteren 55 3228, an der Laderampe eines unbekannten Bahnhofes.



Ein kleiner, unbekannter preußischer Bahnhof in typischem Baustil mit angetretenen Bediensteten. In der winterlichen Szene wartet eine preuß. G 4³ mit einem Güterzugbegleitwagen und einem offenen Güterwagen. Die hoch aufgestellte Leiter könnte auf eine Feuerschutzübung hindeuten.



Eine schöne Übersicht vom Bahnhof Seesen im Harz bannte der Photograph am 24. Oktober 1914 auf die Glasplatte. Der rückwärtigen Beschriftung nach ging es ihm um die „Rückseite der Kriegsverpflegungsanstalt“ und weniger um den uns natürlich interessierenden ausfahrenden Güterzug mit Personenbeförderung, bespannt mit einer preußischen G 3.



Doppelt bespannter Zug im Bahnhof Linnich an der Strecke Jülich – Dahlheim. Die preuß. P 3¹ Köln 1611 (Henschel 1885, F.Nr.1998) leistet einer T 9³ Vorspann. Dem Wagenpark und der Beflaggung nach handelt es sich um den Eröffnungszug Richtung Dahlheim anlässlich der Streckeneröffnung im Jahre 1911. Das deckt sich auch mit dem Text der Postkarte vom 23.12.1911: „Nächstens könnt Ihr mit umstehenden Zug nach Linnich kommen“.



Auch das ist Bahnhof. Die Fröhlichkeit der „Außenreisenden“ auf der Berliner T 12 auf dem Ringbahnhof Tempelhof kann allerdings nicht über die Probleme der Zeit hinwegtäuschen. Die Aufnahme entstand im März 1919 anlässlich des Verkehrstreikes während der Berliner Märzkämpfe, die rund 1200 Tote forderten. Die radikalisierte linke Arbeiterschaft hatte zum Generalstreik aufgerufen, um ihre Forderungen nach Sozialisierung der Schlüsselindustrien und der Einführung eines Rátesystems durchzusetzen.



Gruppenbild mit Dame vor der württembergischen B3 Nr. 22 (Esslingen 1848, F.Nr. 181), ehem. Lok „Rechberg“ der Gattung III, ab 1864 Gattung D, umgebaut 1879 zur 1Bn2-Lok. Während Lokführer, Heizer und Rangierer (mit einem „R“ an der Mütze) klar zu identifizieren sind, ist die Dienststellung der Dame nicht bekannt. Ihr Gewand paßt möglicherweise in die Bahnhofsgaststätte. Auch auf dem Umlauf befindet sich eine Dame, die in der rechten Hand Putzwolle hat und offensichtlich mit der Lokpflege betraut ist. An dem über dem Reglerhebel hängenden Tuch, der Kleidung des Meisters und überhaupt am gesamten Zustand der Lokomotive wird recht deutlich, welchen repräsentativen Wert die Sauberkeit seinerzeit hatte. Davon könnte sich heute nahezu jede deutsche Museumsbahn eine kräftige Scheibe abschneiden ...



Eine württembergische AD überquert mit einem Personenzug bei der nördlichen Ausfahrt aus Crailsheim die Jagst auf der noch eingleisigen Steinbrücke. Lokführer und Heizer haben den Photographen bereits erblickt, der hier einen wunderbaren Photostandpunkt gewählt hatte.

Auch dies ist eine Streckenaufnahme. Der Weihnachtsgruß vom 24. Dezember 1910 aus Daun/Eifel zeigt eine preußische G 3 vor einem Arbeitszug mitsamt der Gleisbaurotte.

An der Strecke

Von jeher stellen frühe Aufnahmen eines vorbeifahrenden Zuges eher eine Seltenheit dar. War es doch viel einfacher, im Bahnhof oder in der Betriebswerkstätte ein „Standbild“ zu machen, als mit der Plattenkamera bei langer Belichtungszeit eine scharfe Aufnahme während der Vorbeifahrt zustande zu

bringen. Der besondere Reiz dieser Aufnahmen besteht vor allem in der Komposition der Lokomotive und ihres Zuges mit der Natur und den Eisenbahnbauten. Derartig ästhetische Motive sind in unserer Gegenwart aus Stahl, Beton, Glas und einfallslosen Klotzbauten nur noch selten anzutreffen.





Im Juli 1907 wurde diese Photopostkarte aufgegeben. Sie zeigt eine preuß. P 3¹ mit einem PmG nach der Ausfahrt aus dem Bahnhof Herzhausen an der Strecke Frankenberg – Korbach. Der Fluß im Vordergrund ist die Eder.



Der D 11 Paris – Berlin – Warschau/Riga mit der S 10 Essen 1002 (Hanomag 1912, F.Nr. 6473) vor der Hanomag in Hannover, aufgenommen am 26. Juli 1925. Die Lok ist noch nicht nach dem DRG-Nummernplan umgezeichnet, sie bekam die Nummer 17 037. Rückseitig vermerkt der unbekannte Photograph: Aufnahme bei dunklem Regenwetter mit 1/25 Sekunde.



Südliche Eisenbahnromantik zeigt das Bahnhofsmotiv der umsetzenden bayerischen B V. Diese Lokomotivgattung wurde zuletzt überwiegend im Personenverkehr zwischen Kempten und Lindau eingesetzt. Ein nettes Detail am Rande (im wahrsten Sinne des Wortes): rechts unten erkennt man den Schatten eines Wasserkran auslegers und am Boden liegend einen Trichter, der, am Wasserkran ausleger aufgehängt, dazu diente, den Wasserstrahl für kleine Wassereinlaufstutzen zu reduzieren.

Bayern

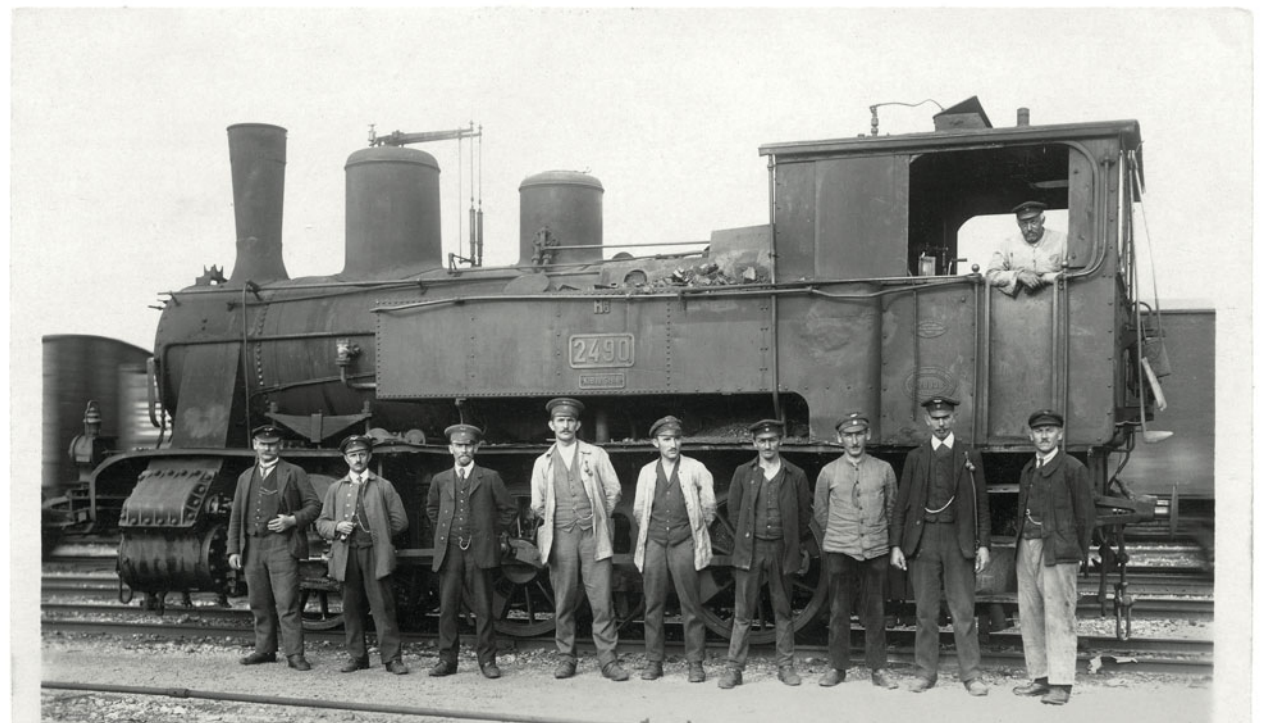
Das Bayerische verbindet man gern mit der Bergwelt und Erholung. Was für die einen Urlaub, war allerdings für die anderen harte Arbeit. Sowohl Streckenbau wie Betriebsdienst waren oftmals anspruchsvoller als in der Ebene. Das Halten des Kesseldruckes im ständigen Wechsel von Steigung und Gefälle stellte hohe Anforderungen an den Heizer und das Zusammenwirken mit dem Meister. Eine sehr gute Streckenkenntnis war die Voraussetzung für den damals zuverlässigen und pünktlichen Eisenbahnbetrieb.

Der bayerische Maschinenpark war stets modern und reichte von der Kleinbahnlokomotive bis zur Schnellzuglok. Die Eisenbahner waren ebenso stolz wie ihre preußischen Kollegen, vermutlich aber mit ein wenig mehr Gemütlichkeit behaftet. Gern zeigten sie sich an und auf ihren Maschinen.

Zwei wohlgekleidete Herren auf einem Güterbahnhof vor der bayerischen D II 2465 (Krauss 1904, F.Nr. 5135, DRG 89 663). Ein Steckschild auf dem oberen vorderen Laternenhalter kennzeichnet die Maschine als Rangierlok Nr. 9. Die Maschine war beim Bw München Hbf beheimatet, die Aufnahme dürfte daher im Münchner Raum entstanden sein.



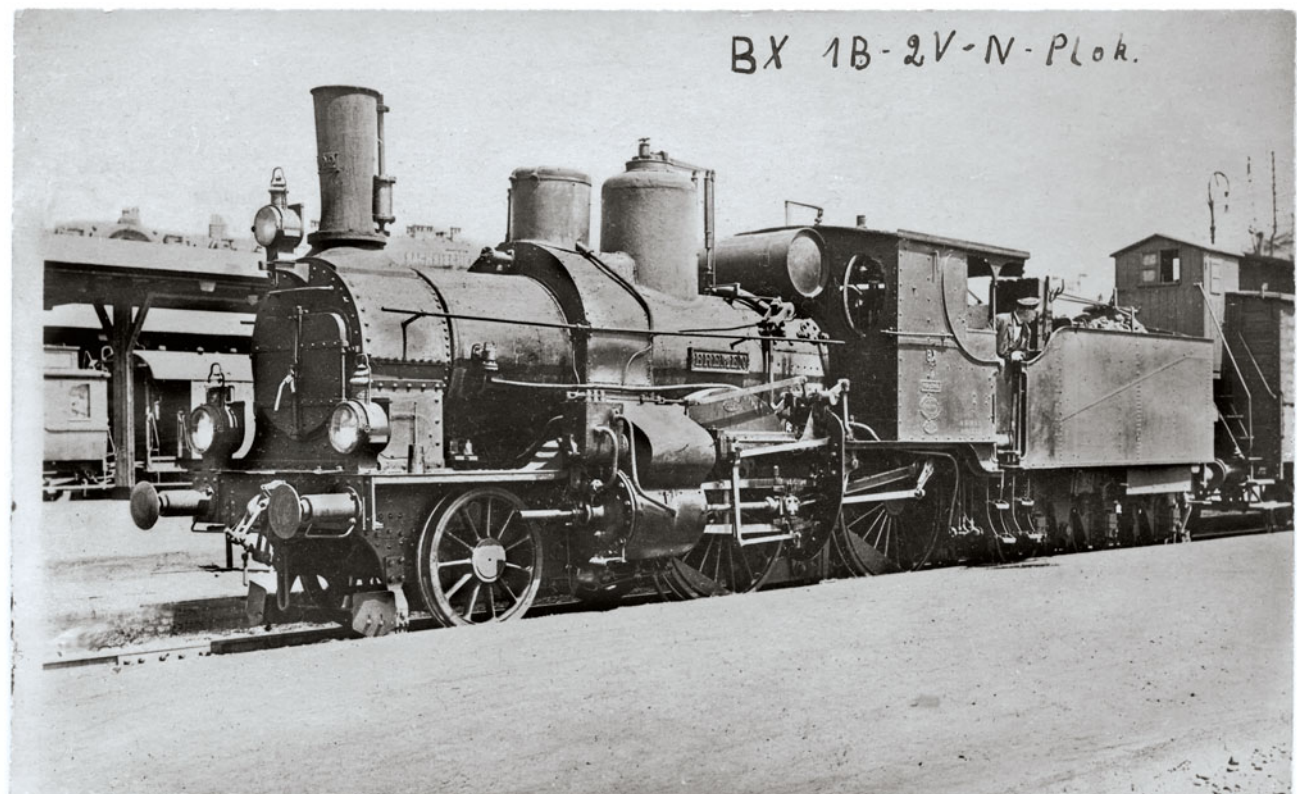
Am Burgbergtunnel bei Erlangen (erbaut 1842) wurde die Vorbeifahrt eines Lokzuges, bestehend aus einer bayerischen G 4/5 und einer preußischen Schlepptenderlokomotive, verewigt.



Meister und „schwarze Gesellen“ posieren vor der bayerischen R 3/3 2490 (Krauss 1913, F.Nr. 6839, DRG 89 717). Bis 1957 war die Maschine noch im Einsatz.



Nicht gerade formschön, aber praktisch, war die bayerische Schnellzuglokomotive der Gattung B X. Die Notwendigkeit auf 12 m-Drehscheiben gedreht werden, gleichzeitig 90 km/Std fahren zu können, hat die Konstrukteure der Lokomotivfabrik Krauss & Comp. zu dieser 1'B n2v-Gattung geführt. Wohl als Ausdruck ihrer Schnellzugtätigkeit mit dem Zurücklegen größerer Entfernungen erhielten die Lokomotiven Städte-Namen. Die abgebildete Maschine „Bremen“ (Krauss 1889, F.Nr. 2144) hatte die Bahnnummer 922 und wurde 1924 ausgemustert.





Ein ästhetisch großer Wurf war dagegen die zu größter Berühmtheit gelangte bayerische S 3/6. Auf der Lok Nummer 3616 (Maffei 1909, F.Nr. 3096, DRG 18 414) ist der Autor der Feldpostkarte aus München vom 15. August 1916 mit einem Sternchen markiert: „Lieber Bruder! Schicke Dir eine Fotografie von meiner Lok. Die anderen sind mit mir in die Lehre gekommen.“



Bei der Hackerbrücke im Einfahrtsbereich zur Betriebswerkstätte München Hauptbahnhof wartet die erste Maschine der bayerischen Gattung P 3/5 H mit der Bahnnummer 3837 (Maffei 1921, F.Nr. 5246, DRG 38 401). Datiert ist die Aufnahme mit 4.6.1922, formell also eine noch nicht nach dem vorläufigen Umzeichnungsplan umgezeichnete Reichsbahnmaschine.



Kleinbahnromantik pur: der bayerische „Glaskasten“ 4514, Gattung Pt L 2/2 (Krauss 1908, F.Nr. 5896, DRG 98 318) zeigt sich mit seinem Lok- und Zugpersonal in einem bayerischen Kleinbahnhof. Eingesetzt waren Lokomotiven dieser Gattung unter anderem auf der von der Hauptbahn Nürnberg – Augsburg abzweigenden 7 Kilometer langen Nebenbahn Georgensgmünd – Spalt, was den Maschinen den Spitznamen „Spalter Bockerl“ einbrachte.



Preußen

Preußen besaß entsprechend seiner geographischen Ausdehnung naturgemäß das größte Eisenbahnnetz. Der Fahrzeugpark war stets modern, der Maschinenbau war führend im Deutschen Reich. Auch der Vereinheitlichungsgedanke wurde in Preußen bereits frühzeitig vorgelebt. Die preußischen Lokomotiven stellten zunächst zahlenmäßig den größten Anteil des Fahrzeugparkes dar, bis zum Ende der Dampflokezeit waren Vertreter preußischer Bauarten im Einsatz, wenngleich sich ihr Äußeres zum Teil leicht verändert hatte.

Die am 4. August 1911 in Marburg aufgegebene Photopostkarte zeigt ein Lokpersonal mit ihrer preußischen S 2 Cassel 104 (Grafenstaden 1892, F.Nr. 4337). Bis 1895 wurde die Maschine als Hannover 24, bis 1906 als Cassel 24 geführt. Offensichtlich hat einmal ein Tenderwechsel stattgefunden, denn der abgelichtete Tender trägt das sehr gut lesbare Fabrikschild Grafenstaden 1902, F.Nr. 5284 der pr. S 3 Mainz 354.

Eine historische Rarität stellt diese P 2 dar. Im Dezember 1920 wurde sie als Elberfeld 1556 (Borsig 1882, F.Nr. 3799) fotografiert. Sie stammt noch von der Bergisch-Märkischen Eisenbahn, wo sie als Nr. 680 eingereiht war. Sehr schön sichtbar die liegende Schleifer-Luftpumpe auf dem Umlauf vor dem Führerhaus.

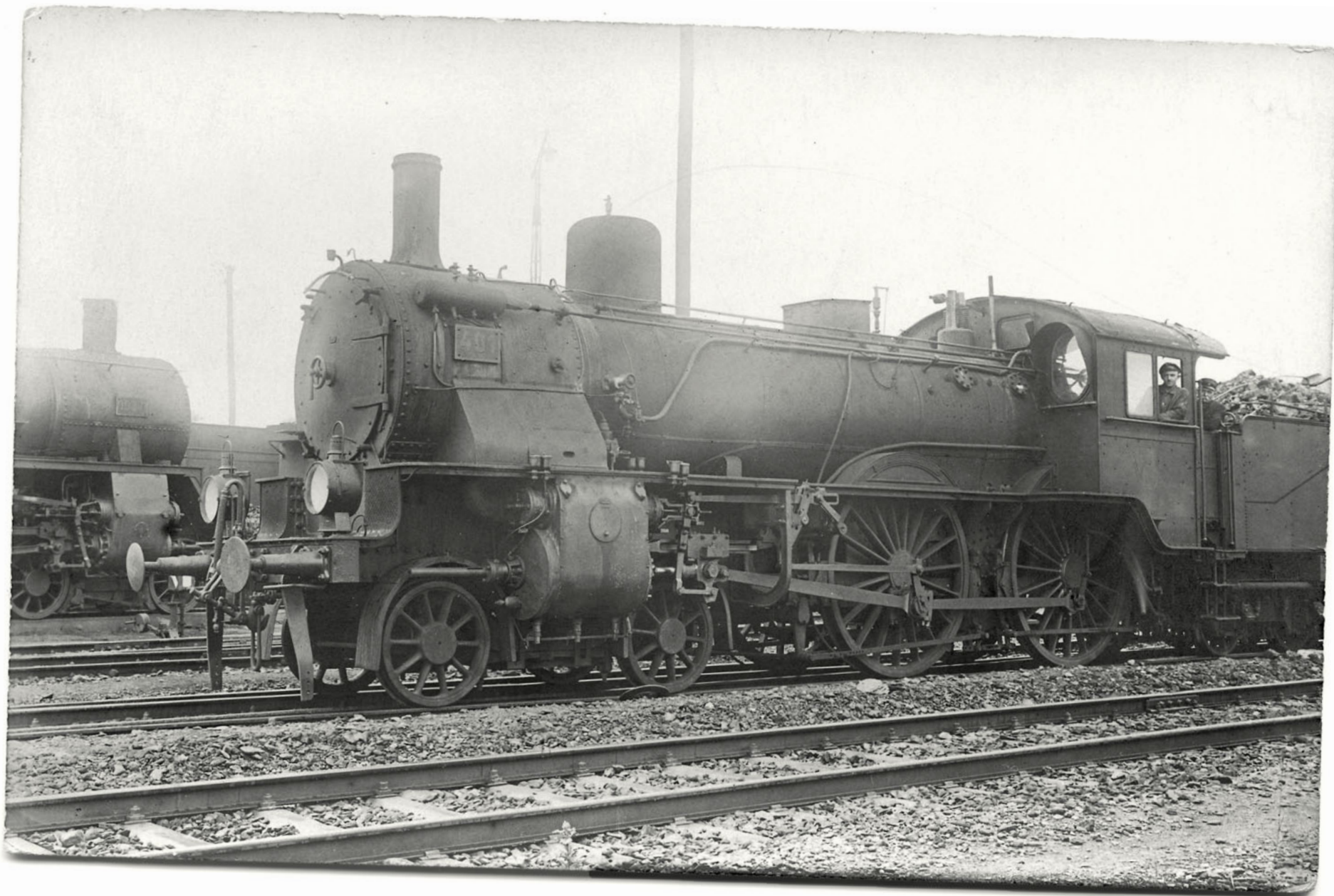
Das Erscheinungsbild der Maschinen zur Preußenzeit ist von vielen nicht bekannten Photographen festgehalten worden. Eine wunderbare Erinnerung an die Pionierzeit technischer Entwicklungen, wie Verbund- und Heißdampftechnik, Erweiterungen der Achsfolgen, Spezialbauarten, Vergrößerung der Führerhäuser und so weiter.

Was stets gleich blieb, war der Klang der preußischen Dampfpfeifen. Hell und schrill ...

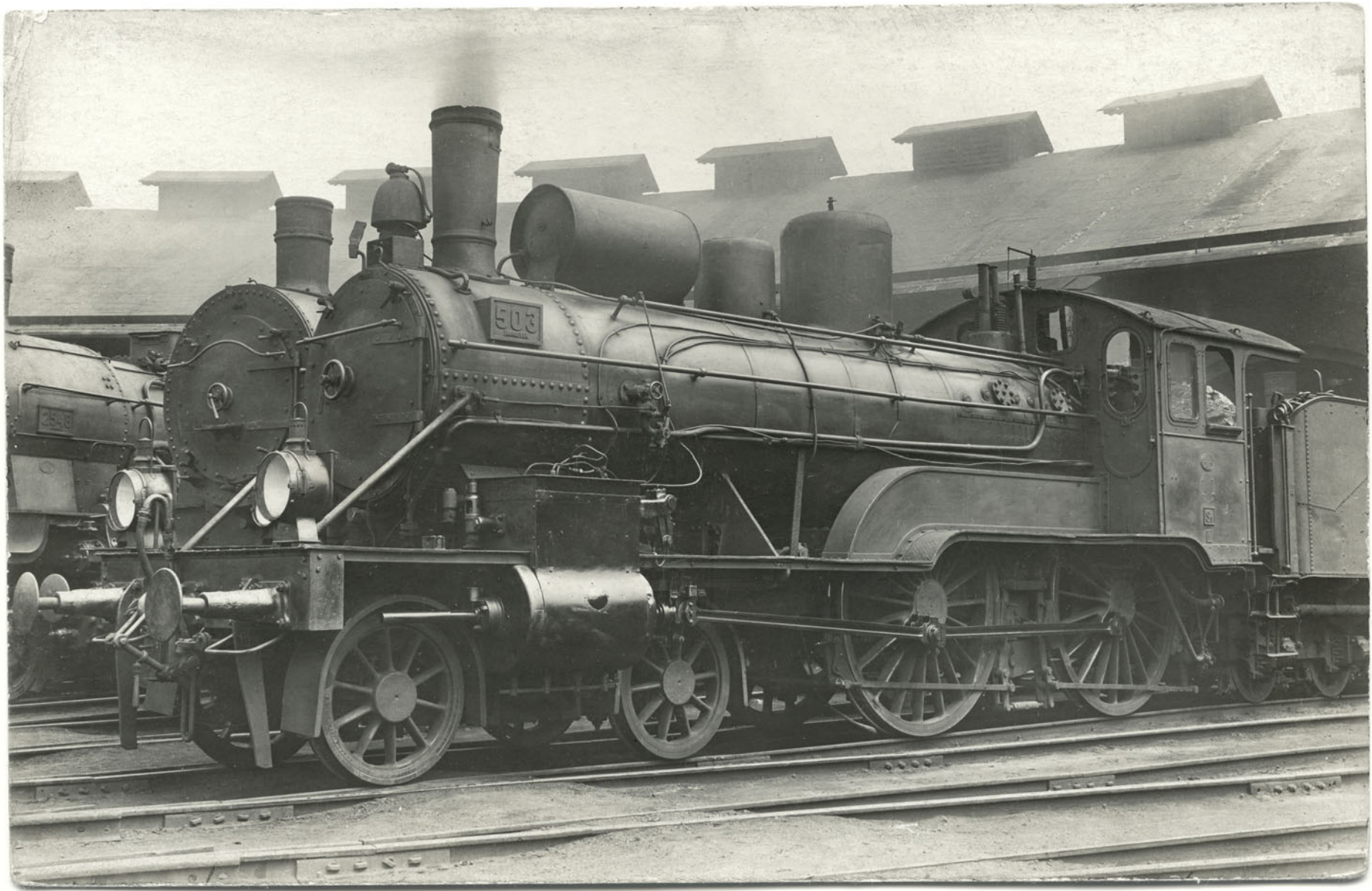




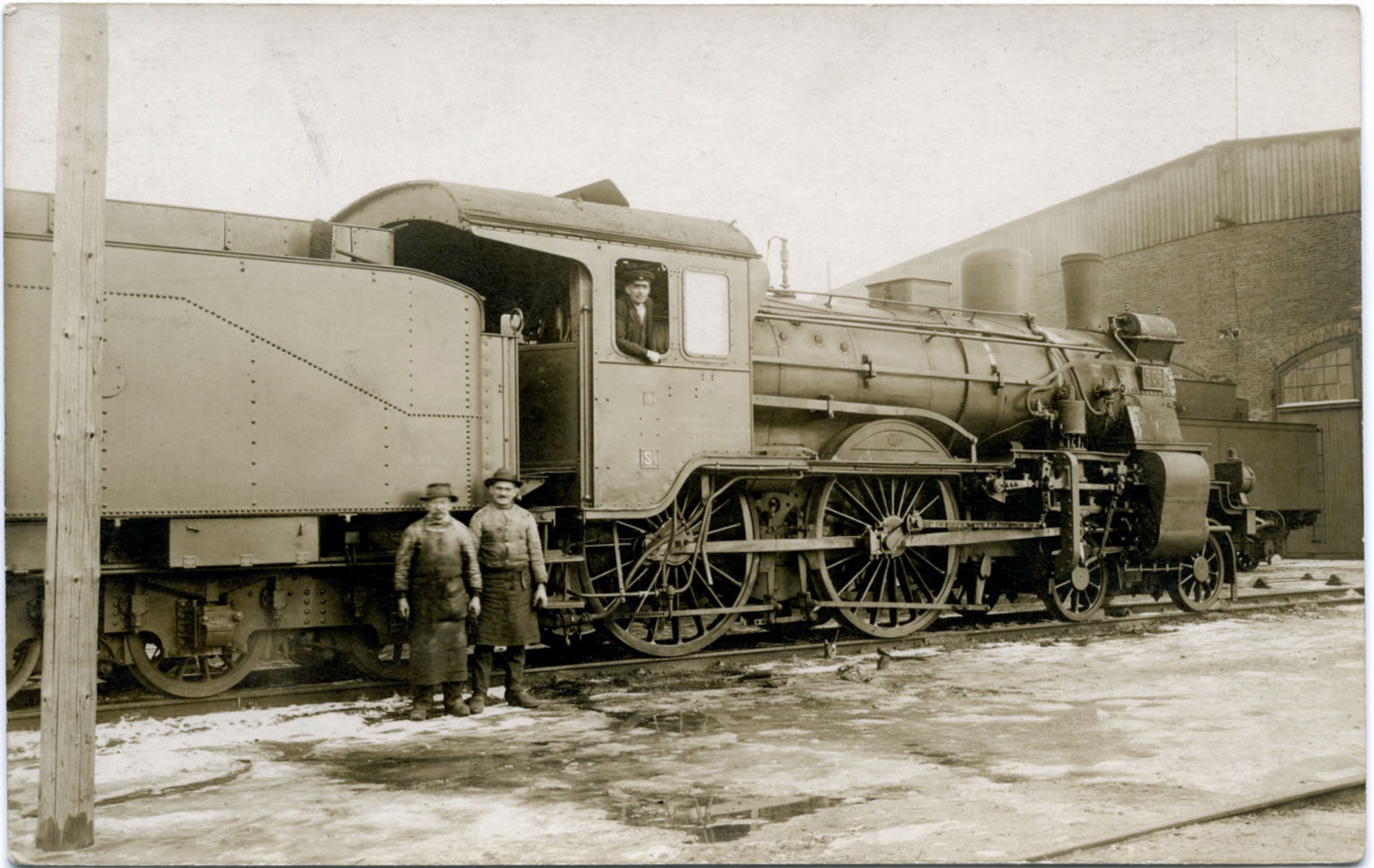
Bahnbrechend war die Einführung der Heißdampftechnik: die preußische S 4 Posen 401 (Borsig 1900, F.Nr. 4800) war eine Versuchslok mit Rauchkammerüberhitzer, die am 24. April 1900 als Berlin 74 abgeliefert und sofort als einzige Heißdampflokomotive auf der Weltausstellung in Paris präsentiert und mit dem großen Preis ausgezeichnet wurde. Nach zahlreichen Versuchen ging sie 1903 dann zur K.E.D. Posen, wo sie 1906 ihre Nummer Posen 401 erhielt. 1923/24 erfolgte ihre Ausmusterung bei der Direktion Osten.



Eine weitere S 4 wartet auf ihren Einsatz: Lok 401 der Direktion Bromberg (Henschel 1907, F.Nr. 7639). Die Aufnahme zeigt die Lok in einem späteren Bauzustand mit Rauchröhrenüberhitzer Bauart Schmidt. Im Vergleich zur zuvor abgebildeten S 4 hat die Maschine eine andere Dom/Sandkasten-Anordnung sowie Einströmrohrabdeckung erhalten, und der Schornstein war zylindrisch ausgeführt.

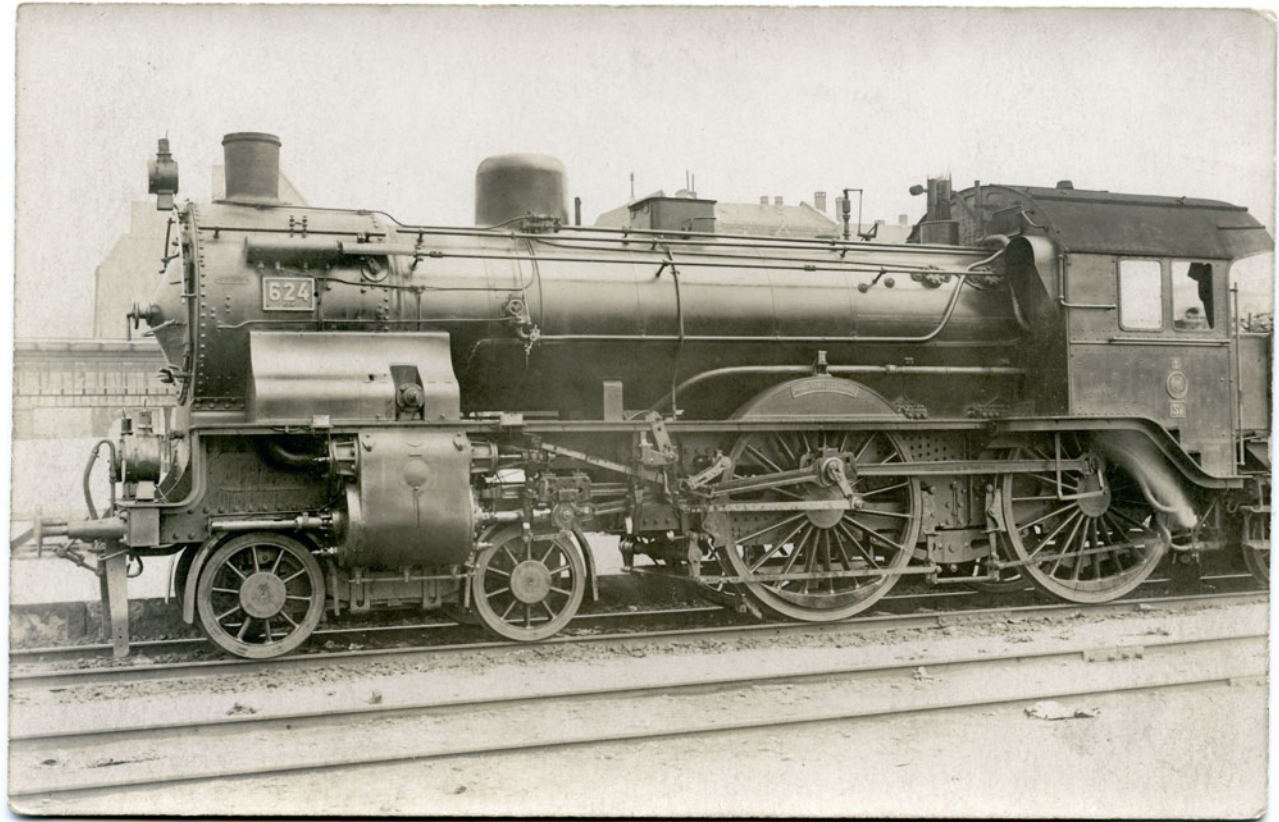


Die abgebildete S 5 Bauart Hannover mit der Nummer Hannover 503 (Hanomag 1901, F.Nr. 3772) bietet als technische Besonderheit einen auf dem Kesselscheitel liegend angeordneten Luftbehälter für die Westinghouse-Druckluftbremse. Der Behälter wurde zunächst domartig platziert, nach einer Explosion eines derartigen Behälters im Hauptbahnhof Hannover im Jahre 1907 mit tödlicher Verletzung eines Reisenden wurde die Anordnung in die abgebildete Form geändert. Ganz links im Bild erkennt man am Nummernschild die preussische P 8 Hannover 2548 (BMAG 1920, F.Nr. 7242, DRG 38 2817, später PKP Ok 1-212).

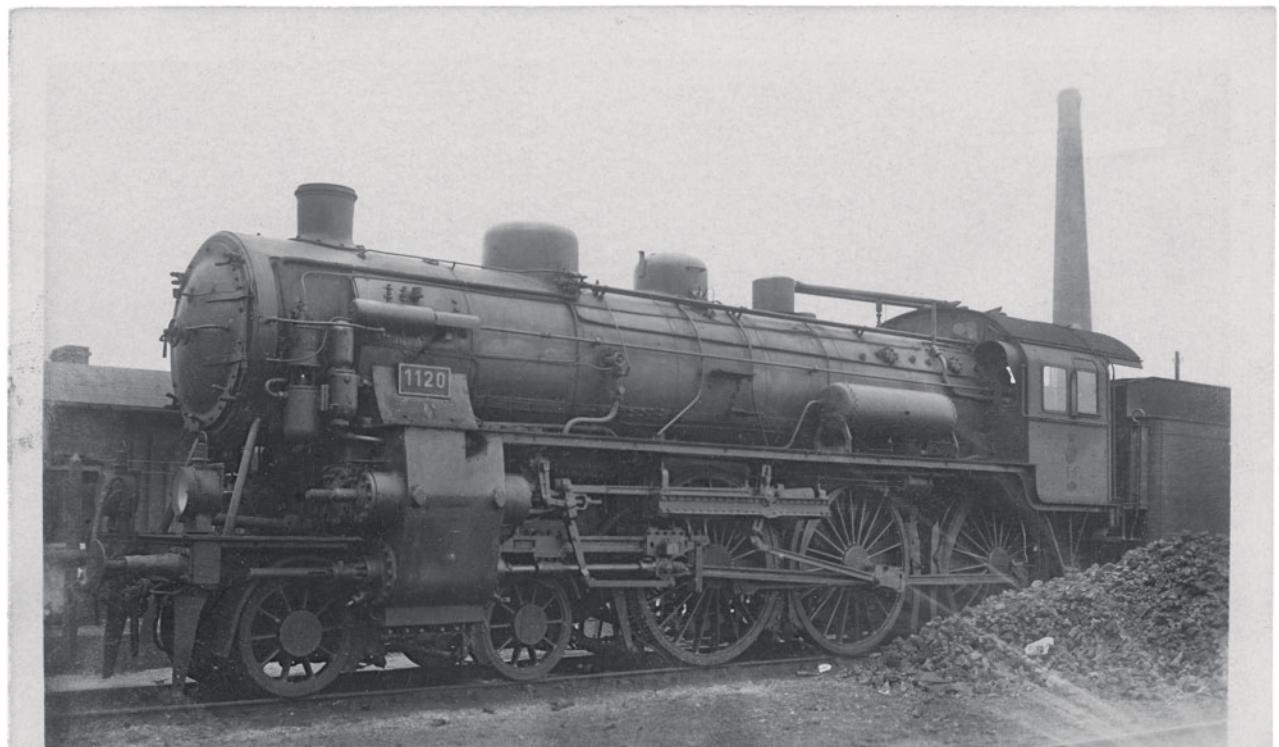


Zweizylinder-Verbund-Lokomotive der Gattung S 5 Halle 506 (Vulcan 1905, F.Nr. 2146, DRG 13 661). Am Führerhaus angeschrieben: 6.23 zur Dienstleistung an Bw I Dresden. Nach dem Ersten Weltkrieg hatte die Direktion Dresden großen Lokomotiv-Bedarf, der durch Lokomotiven anderer Direktionen gedeckt werden mußte. Auf eine Umbeschilderung mit neuer Heimatdirektion hatte man auch im Hinblick auf die bevorstehende Umzeichnung nach dem DRG-Nummernplan verzichtet.

Die preußische S 6 Cöln 624 (Humboldt 1913, F.Nr. 914, DRG 13 1269) von der Betriebswerkstätte Coblenz H.B. wartet am Bahnsteig.

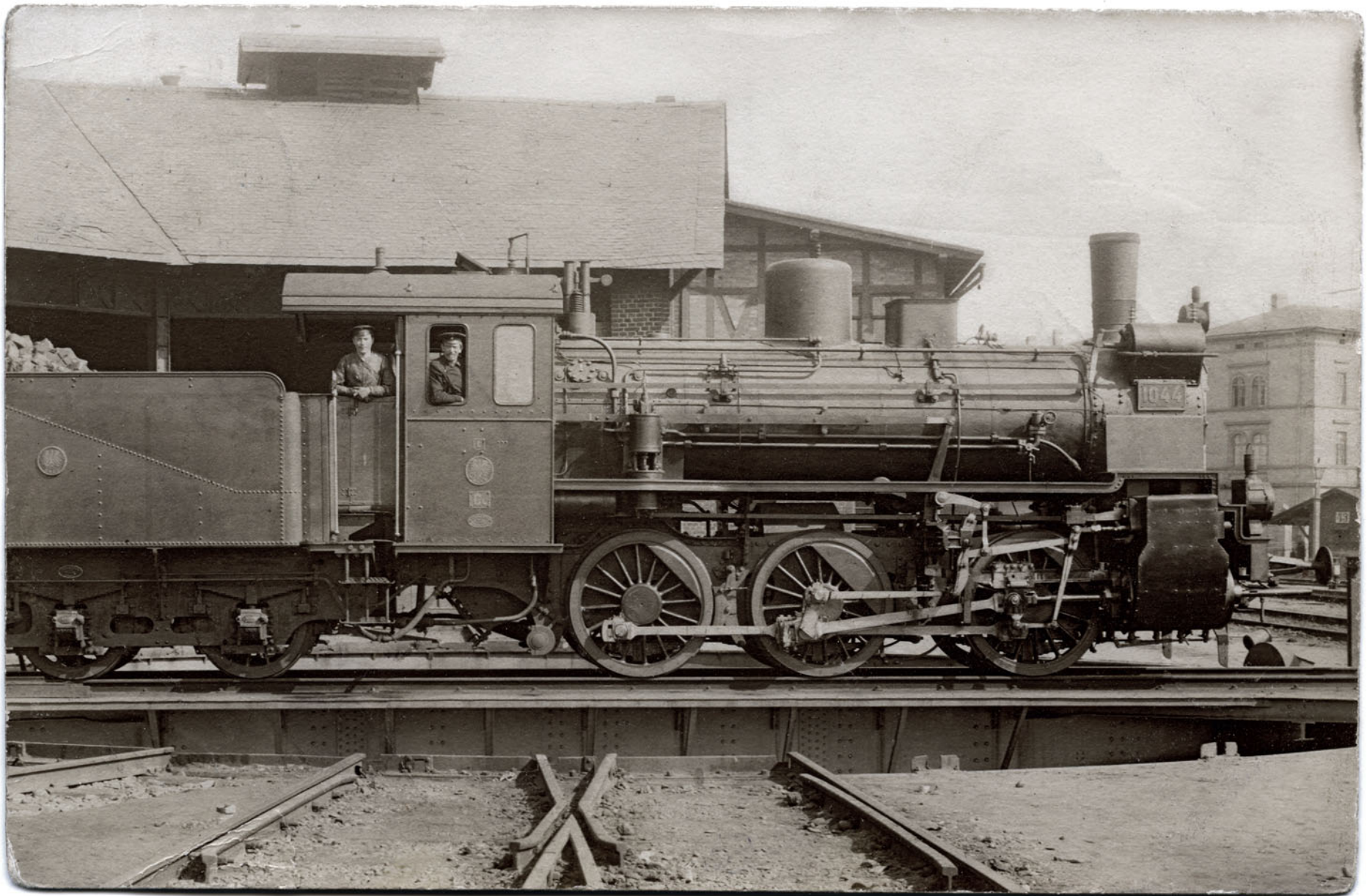


Das Problem der Sichtbehinderung durch Abdampf wurde bei dieser preußischen S 10¹ Posen 1120 (Henschel 1914, F.Nr. 12632, DRG 17 1144) durch ein Abdampfrohr an den Sicherheitsventilen versucht anzugehen. Durchgesetzt hatte sich diese Lösung allerdings nicht.





Eine zukunftsweisende Entwicklung bot die S 9 Altona 562 (Henschel 1904, F.Nr. 6261) mit ihrer Stromlinienverkleidung. Auch wenn ihre Ausmusterung bereits 1920 erfolgte, gab sie bahnbrechende Impulse und läutete das Zeitalter der Schnelfahrlok mit geringem Luftwiderstand ein.



Halle 1044 (Union 1905, F.Nr. 1432) war eine Lok der Gattung G 4³. Die Photokarte wurde aus Leipzig am 27. August 1907 versandt, da war die Lokomotive gerade zwei Jahre alt.



Die preußische G 5⁴ Halle 4299 (Borsig 1908, F.Nr. 6745) auf der Drehscheibe der Betriebswerkstätte Falkenberg/Elster mit ihrem markanten Wasserturm. Von der DRG wurde die Maschine nicht mehr übernommen.



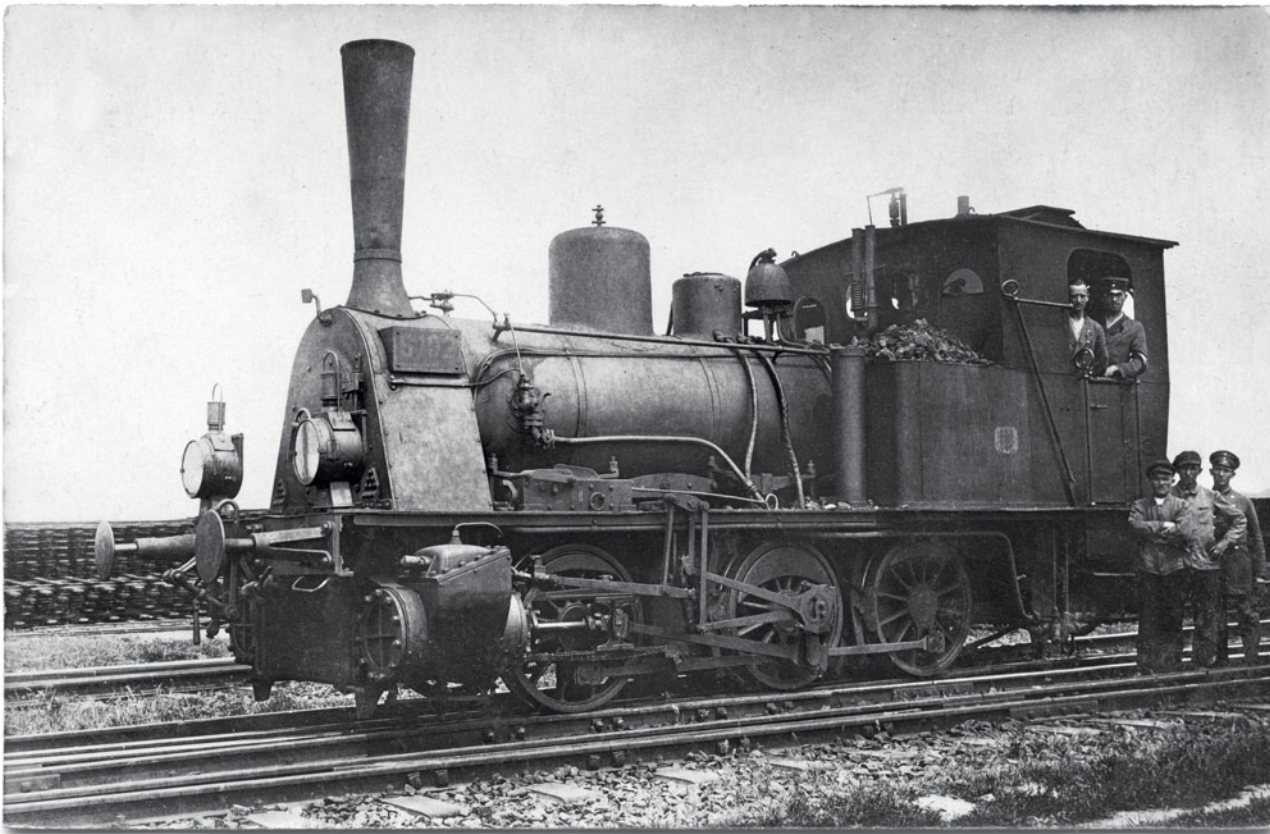
Die Lokführerpose dürfte auf einer preußischen G 7¹ entstanden sein. Trotz preußischer Korrektheit scheint die Atmosphäre doch eher entspannt und gemütlich.



Welche Schätze noch in den Betriebswerkstätten anzutreffen waren, zeigt dieses Photo der preußischen T 2 Berlin 6045 (Hanomag 1878, F.Nr. 1407). Die Führerhausseitenwand bietet kaum Platz für die preußische Beschilderung und das Jugendstil-Fabrikschild der Hanomag. Auffällig sind die noch genieteten Gegengewichte.



Hochinteressant ist die Ablichtung der preußischen T 4 Halle 6501 (Henschel 1885, F.Nr. 4283), die später noch eine Umzeichnung in Stettin 6525 erlebte.

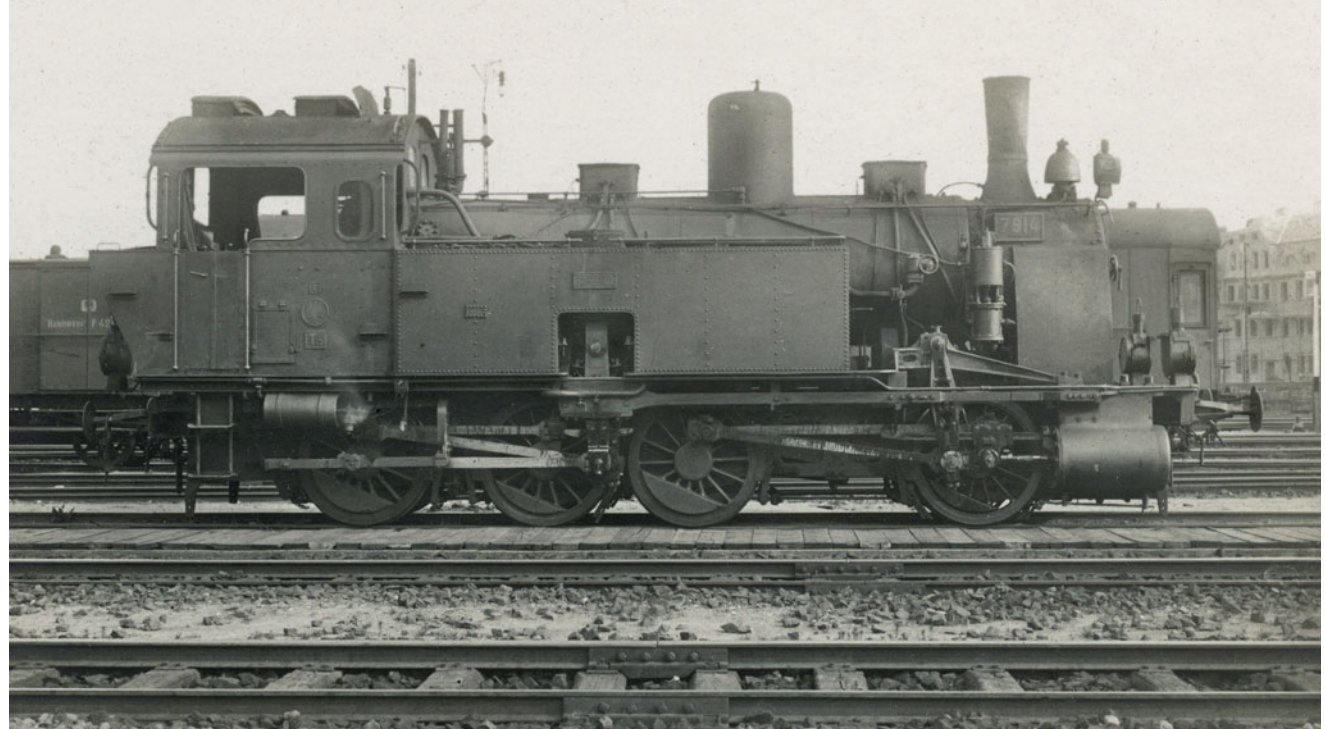


Die Lok mit der Nummer 6103 (Henschel 1896, F.Nr. 4325) gehörte zur Gattung T 3 und war die Nr. 42 der Oberhessischen Eisenbahn.

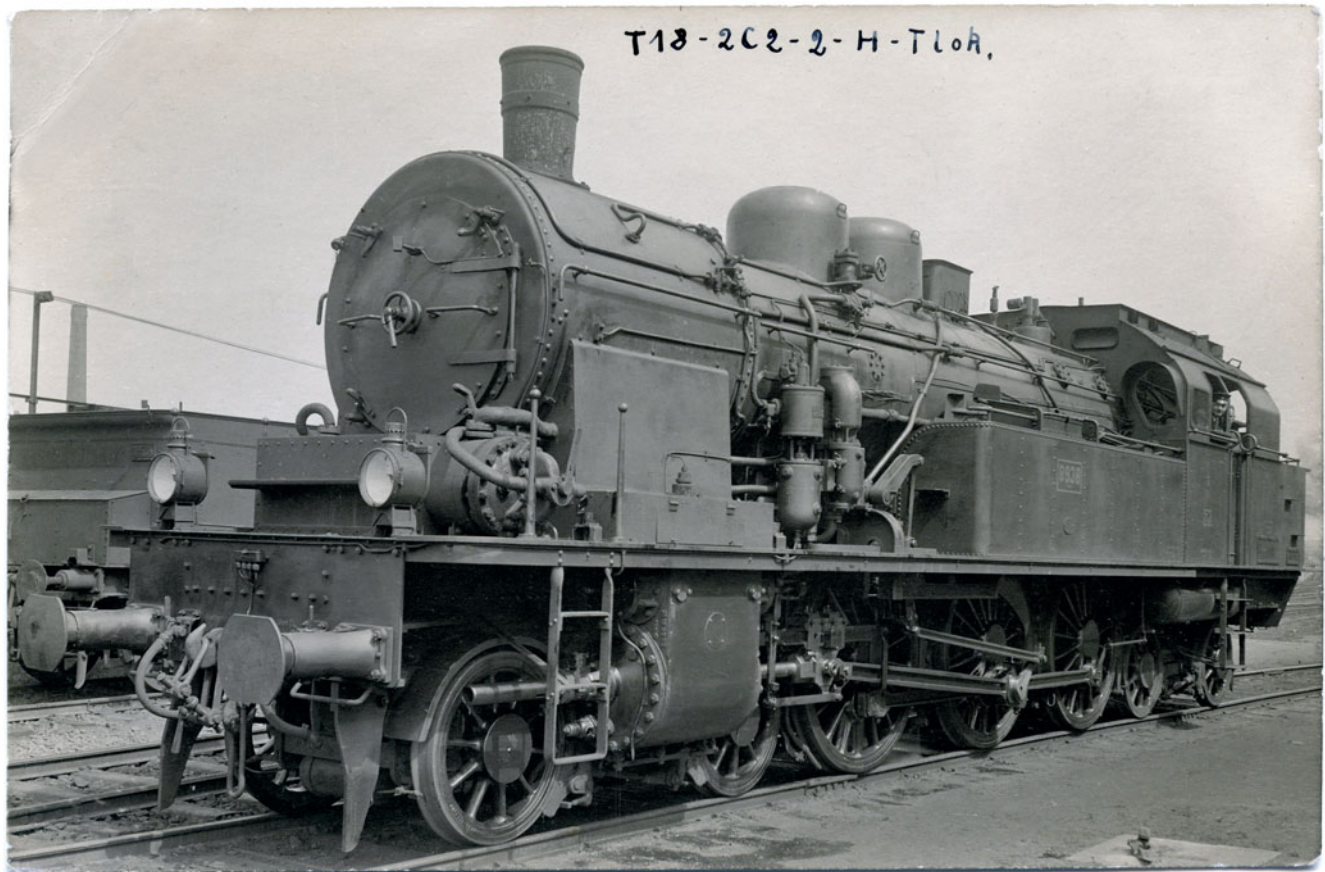


Formschön präsentiert sich die preußische Tenderlok der Gattung T 9³ mit der Betriebsnummer Halle 7060 (Hagans 1911, F.Nr. 671, DRG 91 1558). Leider ist der Aufnahmeort nicht bekannt. Vielleicht führt die Kunstdruckerei am rechten Bildrand einmal zur Aufklärung.

Die Lokomotive Erfurt 7914 (Henschel 1902, F.Nr. 6194) ist eine T 13 der Bauart Hagans. Für krümmungs- und steigungsreiche Strecken war der Radsatz in zwei Gruppen angeordnet, wobei die zweite Achse der vorderen Gruppe durch die Treibstange und die zweite Achse der hinteren Gruppe über ein Schwinghebelgestänge Bauart Hagans angetrieben wurde.

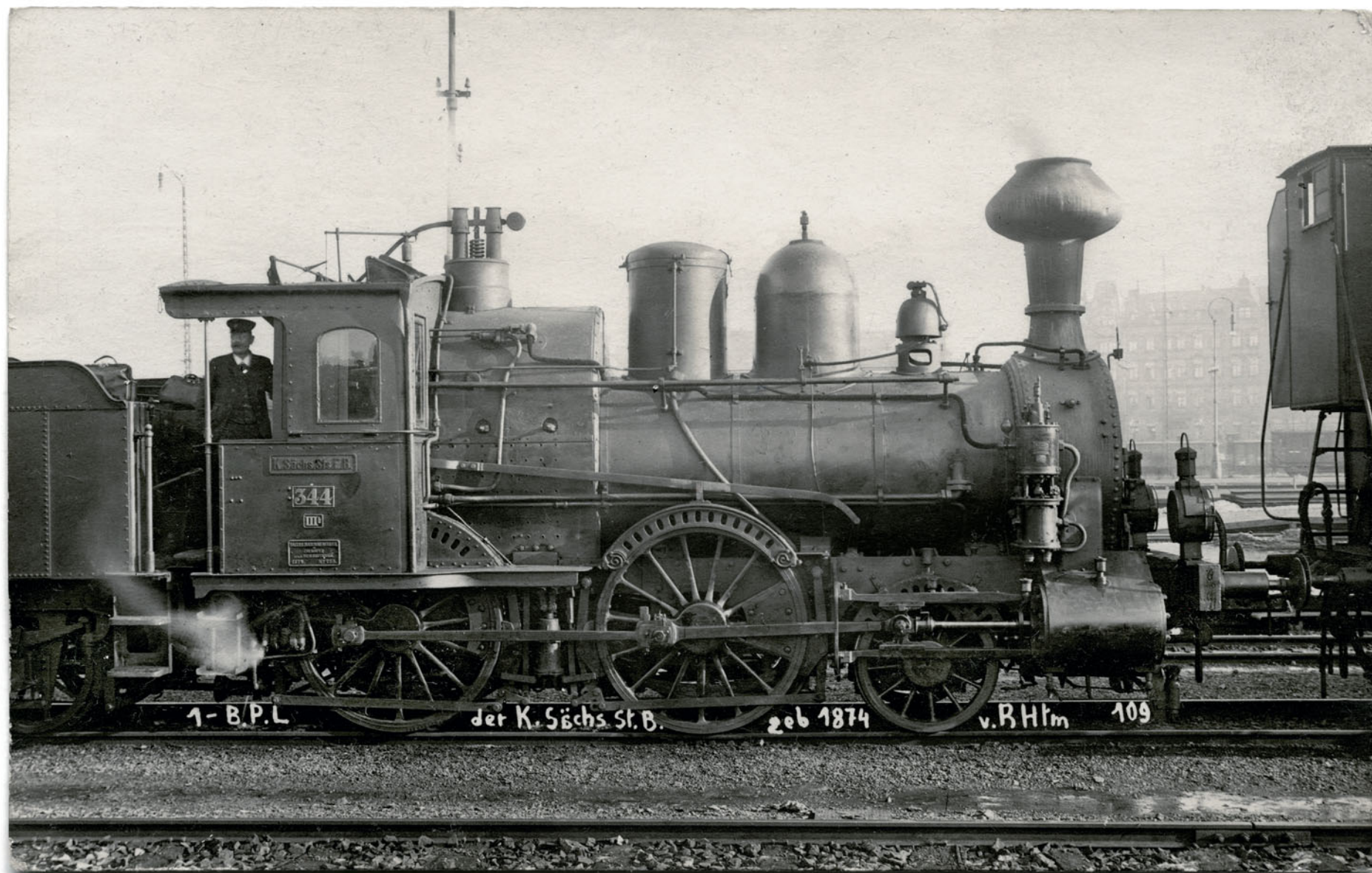


Die preußische T 18 Essen 8938 (Henschel 1923, F.Nr. 19704, DRG 78 363) hat nur noch aufgemalte Lokomotivnummern, bald schon erhält sie die wunderschönen Messingschilder nach dem DRG-Nummernplan.





Kein Dampf, aber nicht weniger interessant: der Diesellokomotive VT 4 Breslau (Düss/Deutz/AEG 1909). Diese Bauart wurde in zwei Serien zu je zehn Triebwagen beschafft und wurde in den Direktionen Altona, Breslau, Danzig, Frankfurt/M, Königsberg und Stettin eingesetzt. Der Kraftstoffvorrat erlaubte eine Fahrzeit von 11 Std. bzw. eine Fahrstrecke von 200 km. Alle Triebwagen wurden um 1924 ausgemustert.



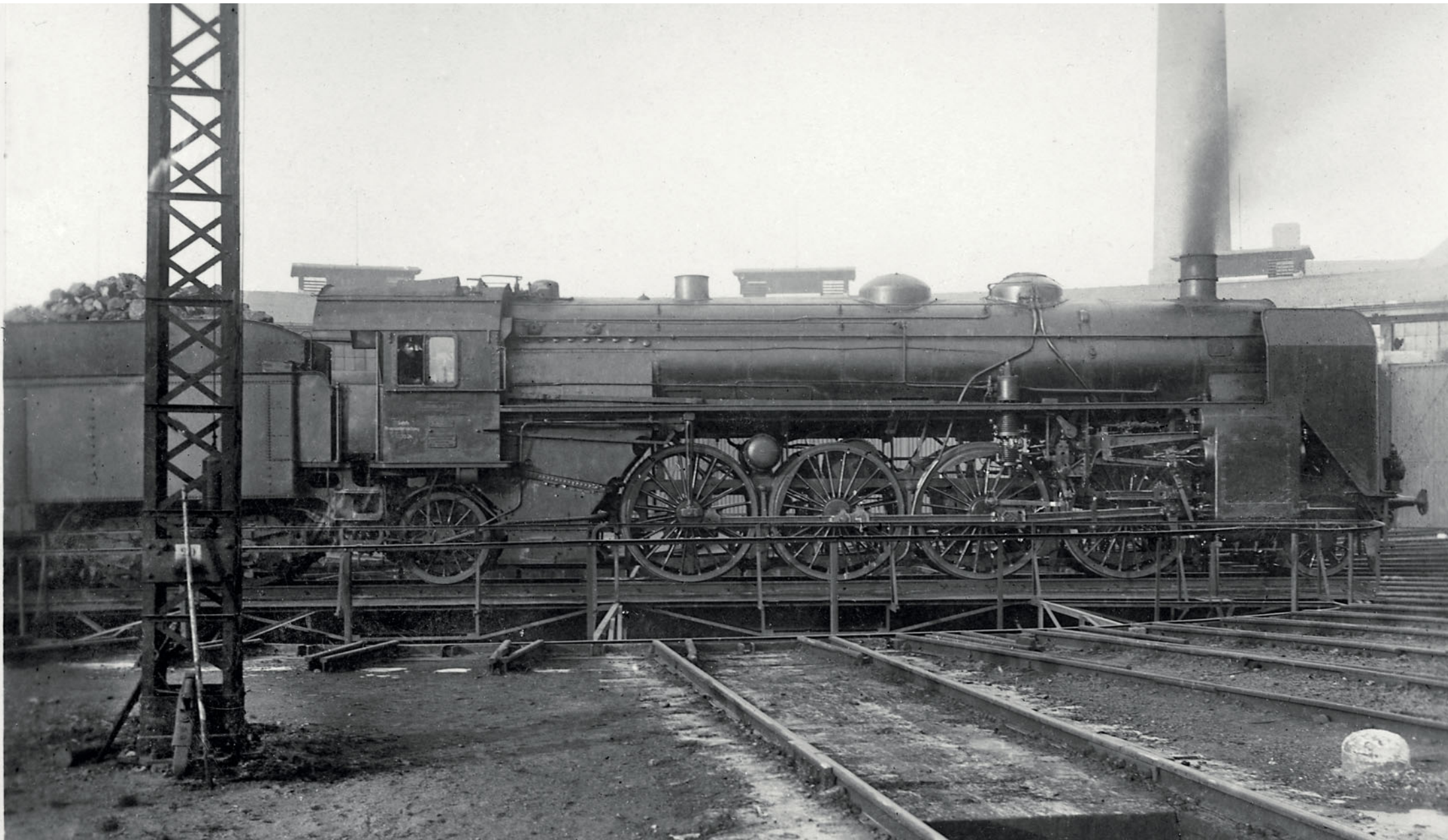
Wohl im Bahnhof Dresden-Friedrichstadt photographiert: Lok Nr. 344 der sächsischen Gattung IIIb (Hartmann 1874, F.Nr. 755). Bis 1892 war ihr Name „Newark“ mit der Loknummer 682. Bei der DRG wurde die Maschine nicht mehr umgezeichnet. Ihre Ausmusterung erfolgte 1924.

Auf der Drehscheibe präsentiert sich Lok 71 der stolzen Gattung XX HV (Hartmann 1920, F.Nr. 4358, DRG 19 006). Ausgemustert wurde die Lok 1959. Die Anordnung von Drehscheibe, Gittermast und dem im Hintergrund sichtbaren Schornstein identifiziert das Bahnbetriebswerk als Dresden-Altstadt. Der rückseitige Vermerk „Gerhard Seifert“ bezieht sich wohl auf den „Meister“ am Regler.

Sachsen

In Sachsen gewann die Eisenbahnphotographie recht frühzeitig an Bedeutung, was uns eine Vielzahl wunderbarer Bilddokumente aus der Zeit des 19. und 20. Jahrhunderts bescherte. Die meisten sächsischen Dampflokomotivbauarten lassen deutlich erkennen, daß es sich um reinen Maschinenbau handelte, wo eindeutig die

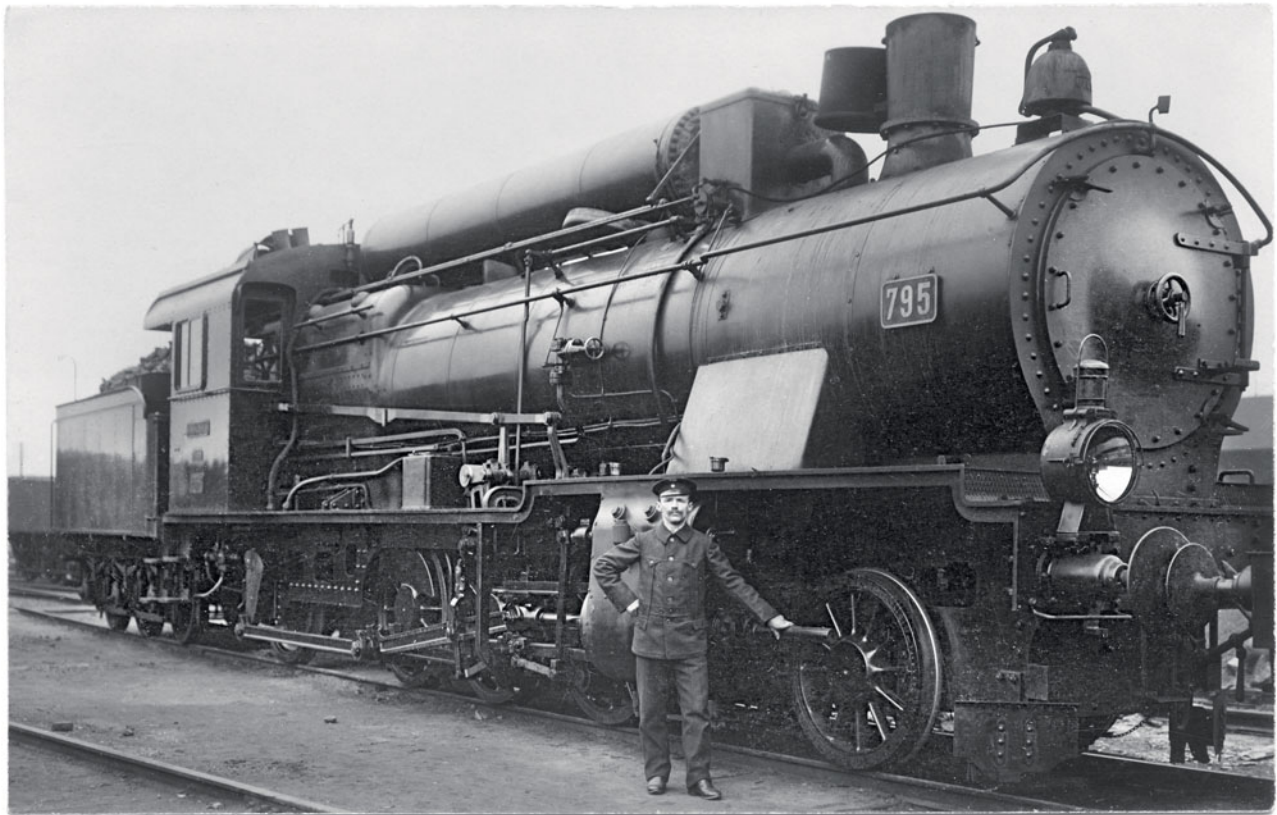
Funktionalität und weniger die Ästhetik eine Rolle spielte. Die Handschrift der Konstrukteure der Sächsischen Maschinenfabrik zu Chemnitz vorm. Richard Hartmann läßt sich einfach nicht verleugnen. Dennoch strahlen die Lokomotiven in der reizvollen Landschaft Sachsens stets ihren eigenen Charme aus.



Eisenbahner und Nachwuchs vor der abgestellten Lok 721 der Gattung XI V (Hartmann 1909, F.Nr. 3264, DRG 57 029). Die Aufnahme entstand vermutlich in der Eisenbahnwerkstätte Chemnitz.



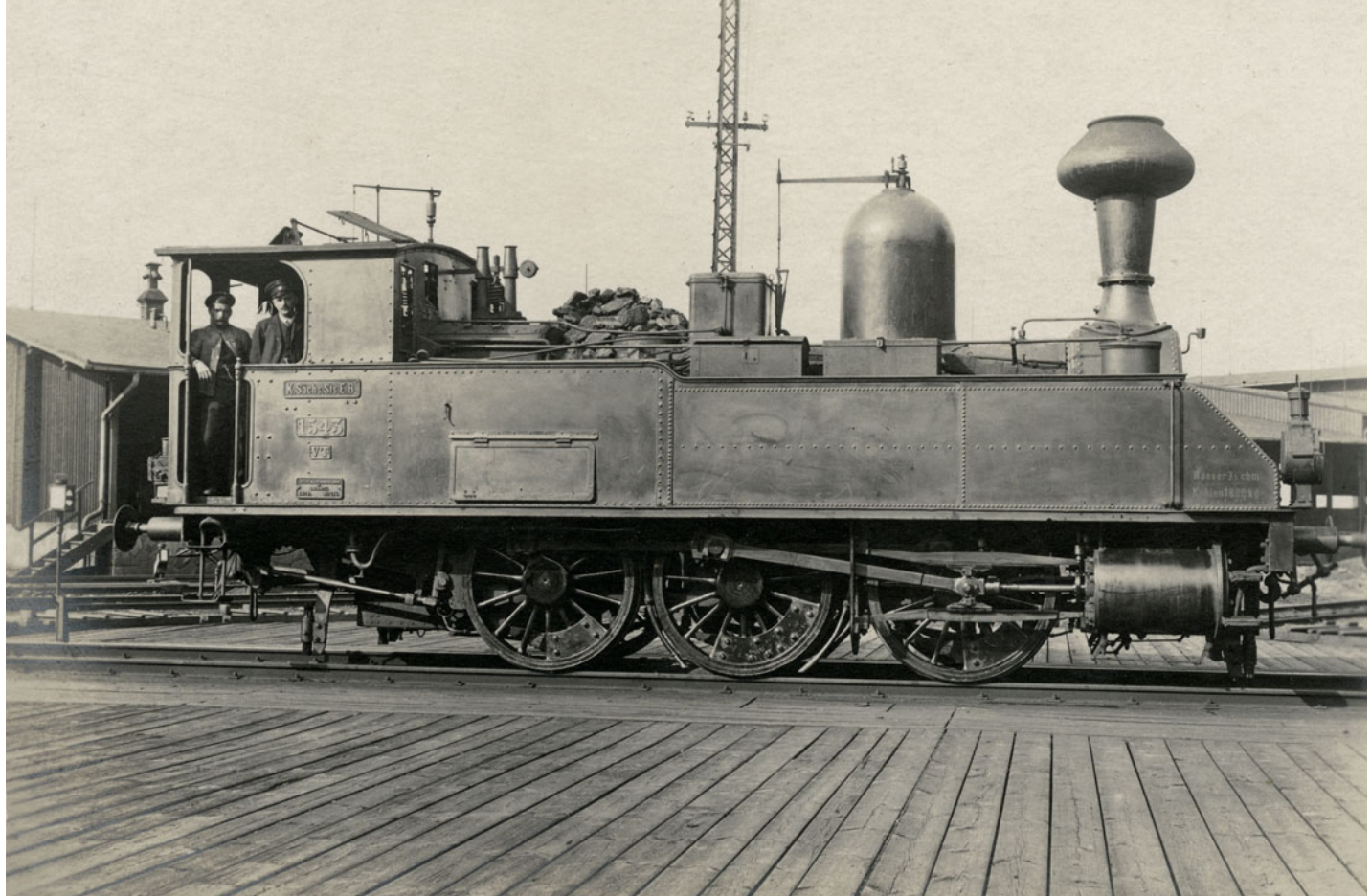
Mächtig wirkt die sächsische IX HV mit der Nummer 795 (Hartmann 1908, F.Nr. 3148, DRG 56 621). Gut erkennbar ist der heruntergeklappte Schornstein für ein eingeschränktes Lichtraumprofil.



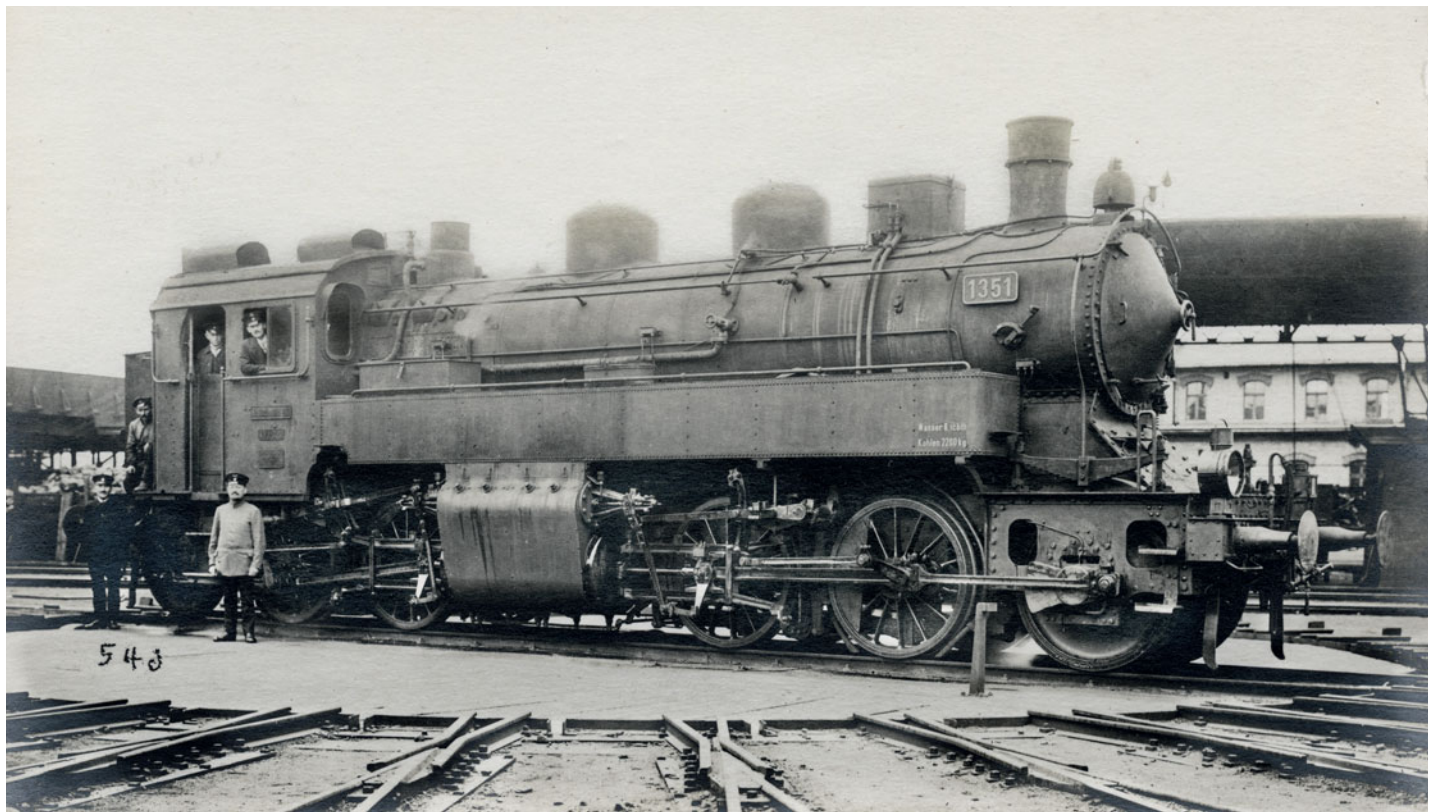


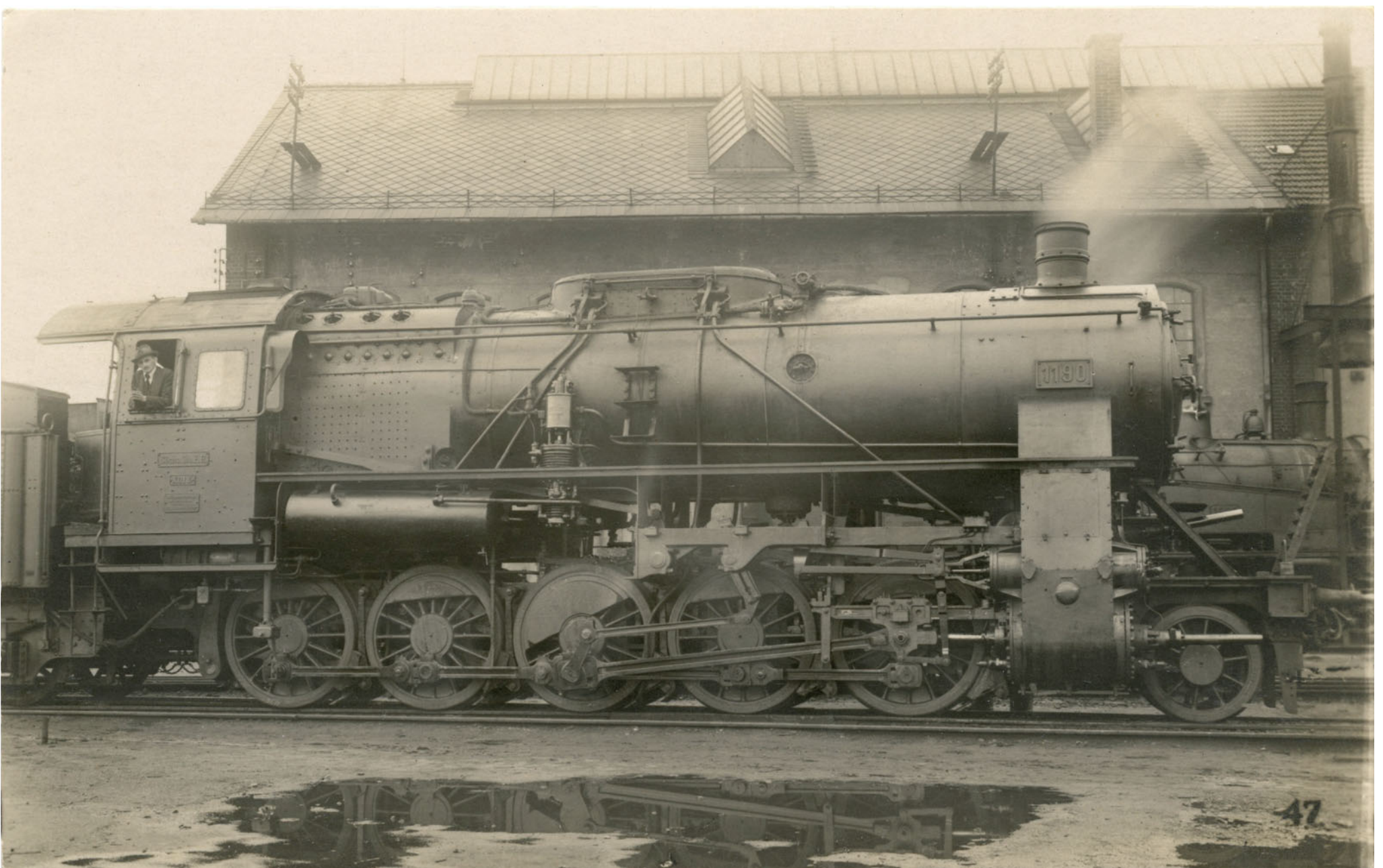
Hier posiert am Rande einer Drehscheibengrube allerhand Lok- und Werkstättenpersonal sowie zivile Personen inklusive Nachwuchs, vor Lok 91, einer sächsischen X H1 (Hartmann 1909, F.Nr. 3253). Ausgemustert wurde die Lokomotive noch vor der Umzeichnung 1925.

Sächsische VT Nr. 1543 (Hartmann 1872, F.Nr. 616). Bis zur Umzeichnung 1872 trug die Lok den Namen „Wetter“ und die Bahnnummer 366. 1924 wurde die Lok ausgemustert. Markant ist die holzverkleidete Drehscheibengrube. Die Aufnahme entstand wohl in der Betriebswerkstätte Dresden-Friedrichstadt.

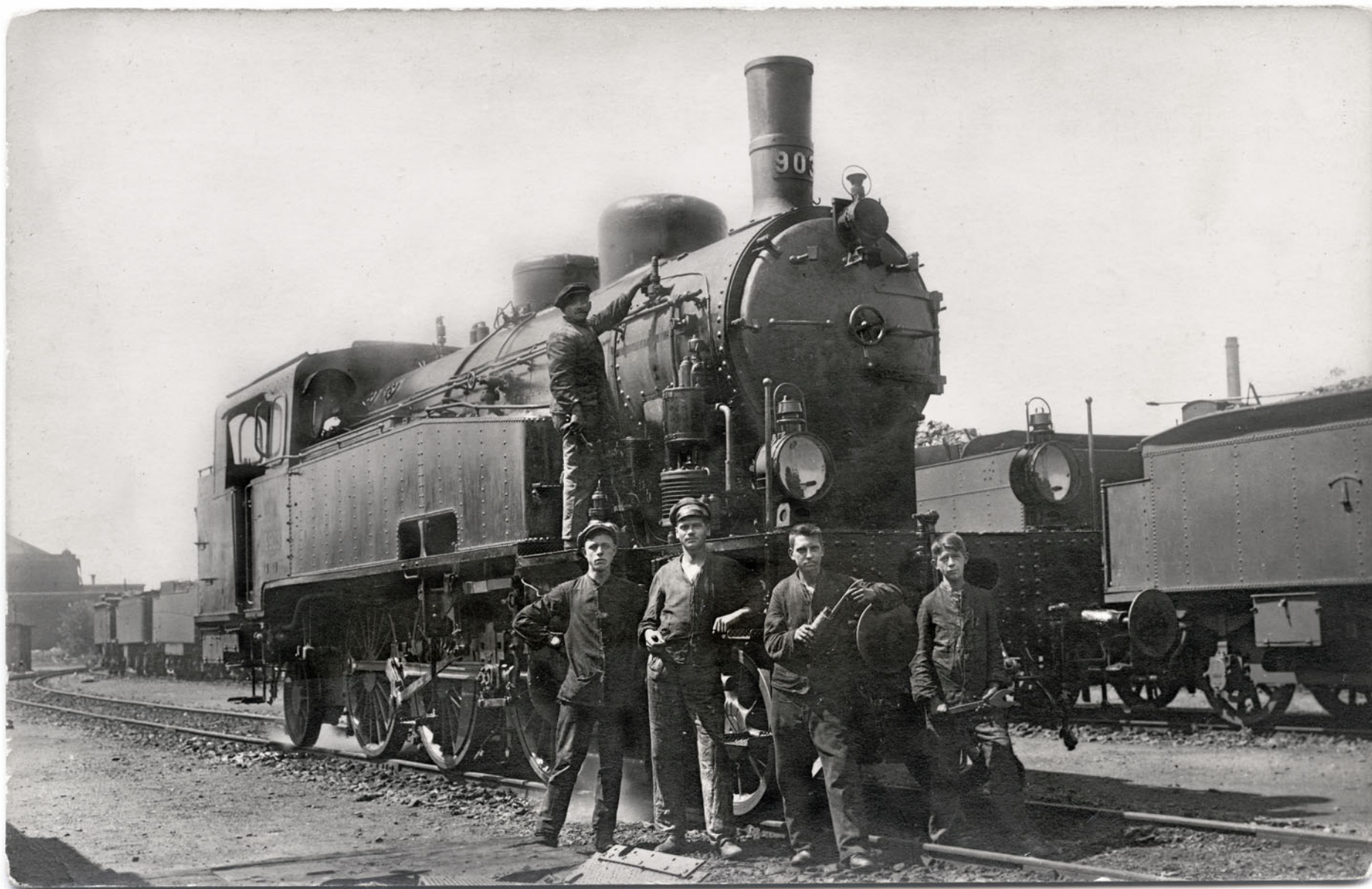


Eine bauliche Besonderheit stellt die zwei Lokomotiven umfassende sächsische Gattung XV HTV mit ihren mittig angeordneten Zylindern des Vierzylinder-Verbundtriebwerkes dar. Abgebildet ist hier die Lok 1351 (Hartmann 1916, F.Nr. 3844, DRG 79 001), die aber bereits 1932 ausgemustert wurde. Die Aufnahme entstand am Heizhaus Waltherbrücke in Dresden-Friedrichstadt.





Die preußische G 12 als sächsische Gattung XIII H von Hartmann 1919 unter der Fabriknummer 4060 gebaut: Lok 1190, später umgezeichnet in 58 406. Dienst tat die Lok immerhin noch bis zu ihrer Ausmusterung am 10.6.1969.



Baden

Gruppenphoto „Zum Andenken an Alfred Hag und Karl Rubi“ vor der badischen Vlc Nr. 903 (Karlsruhe 1914, F.Nr. 1886, DRG 75 404).

Elsaß-Lothringen

Die elsaß-lothringische T 8 wurde im Jahr 1912 in die, der preußischen Gattung entsprechend, Bauart T 9³ umgruppiert. Zu sehen ist die Lok 2390 (Humboldt 1909, F.Nr. 559, ab 1912 Nr. 7140) mit Lok- und Betriebspersonal. Der Kollege mit dem langen Rundholz war ein „Entkuppler“.

Verschiedene Bahnverwaltungen

Beispielhaft soll der folgende kleine Bilderbogen Lokomotiven verschiedener Bahnverwaltungen zeigen. Wenngleich sich kleinere Bahnverwaltungen durchweg an den großen Staatsbahnen orientierten, wie zum Beispiel Mecklenburg und Oldenburg an Preußen, bot die „Kleinstaaterei“ mit ihrer Vielfalt ein recht buntes Bild im Lokomotivpark. Das war einerseits für die Entwicklung verschiedenster Technologien von großem Vorteil, machte aber gerade im Betrieb

während des Ersten Weltkrieges arge Schwierigkeiten in der Materialwirtschaft. Die Vereinheitlichung der Bauteile und die Reduzierung der Lokomotivgattungen stellten daher nach der Verreichlichung der einzelnen Staatsbahnen eine sinnvolle Maßnahme dar.

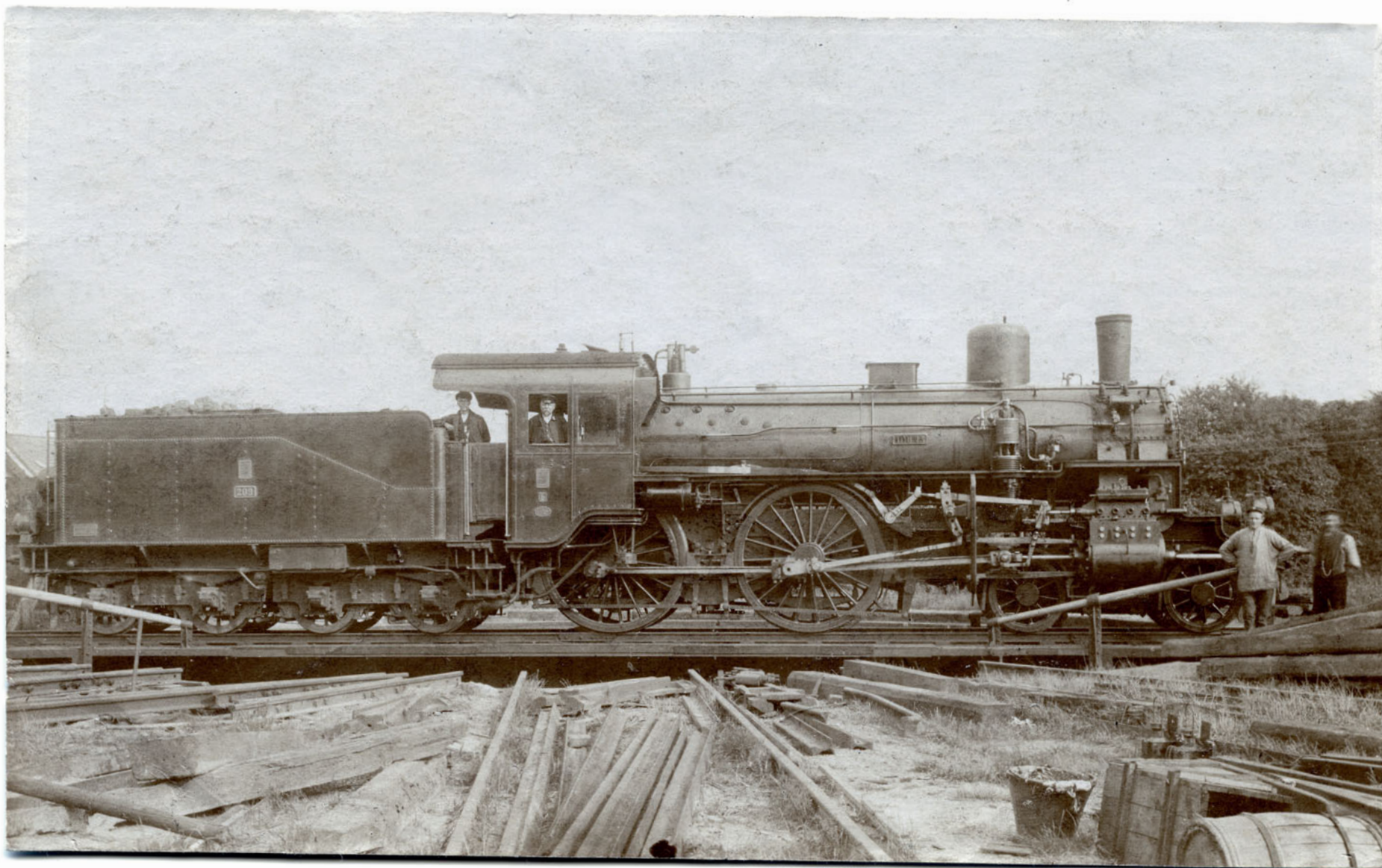
Einige Bilder sollen beispielhaft durch das Reich, ja bis nach Afrika führen.





Mecklenburg

Am 11.10.13 ging diese Photokarte aus Marnitz/Meckl. auf Reisen. Sie zeigt die mecklenburgische T 3a Nr. 563 „Neustadt“ (Jung 1892, F.Nr. 120), die ursprünglich von der mecklenburgischen Südbahn Parchim – Neubrandenburg kam. Während die „seute Deern“ recht entspannt wirkt, ist der „Lütte“ eher skeptisch ob des Dampfrosses.



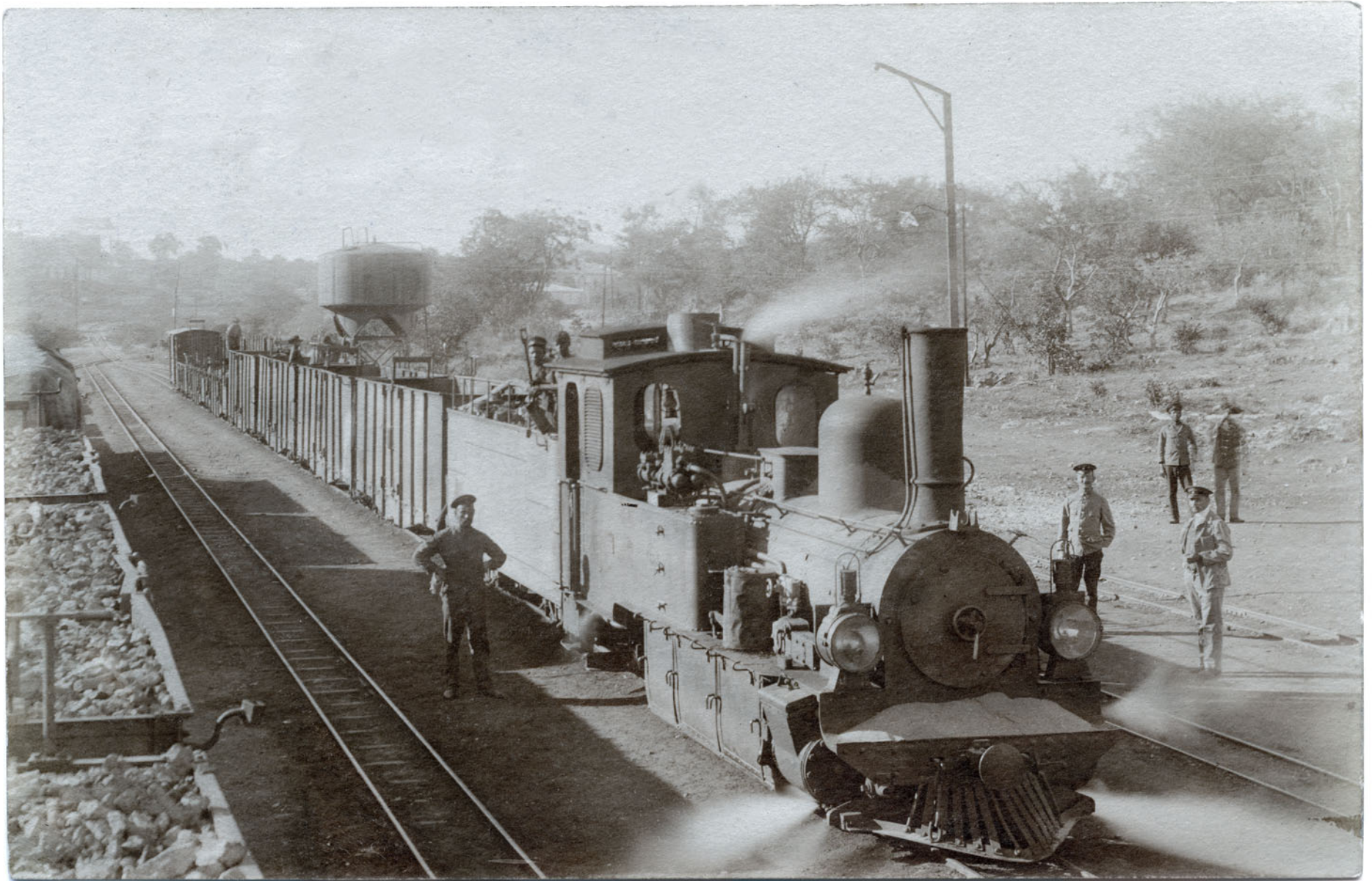
Oldenburg

2'Bn2v-Lok 209 „Iduna“ (Hanomag 1910, F.Nr. 5865, DRG 13 1853) auf einer handbetriebenen Drehscheibe. Die Maschine gehörte zur oldenburgischen Gattung S 5², die weitestgehend der preußischen Gattung entsprach. Die oldenburgischen Staatsbahnen waren modern und u.a. große Verfechter der von Borries'schen Verbundtechnik sowie der Lentz'schen Ventilsteuerung, die man hier am Zylinder gut erkennen kann. Ausgemustert wurde die Maschine bereits 1926.



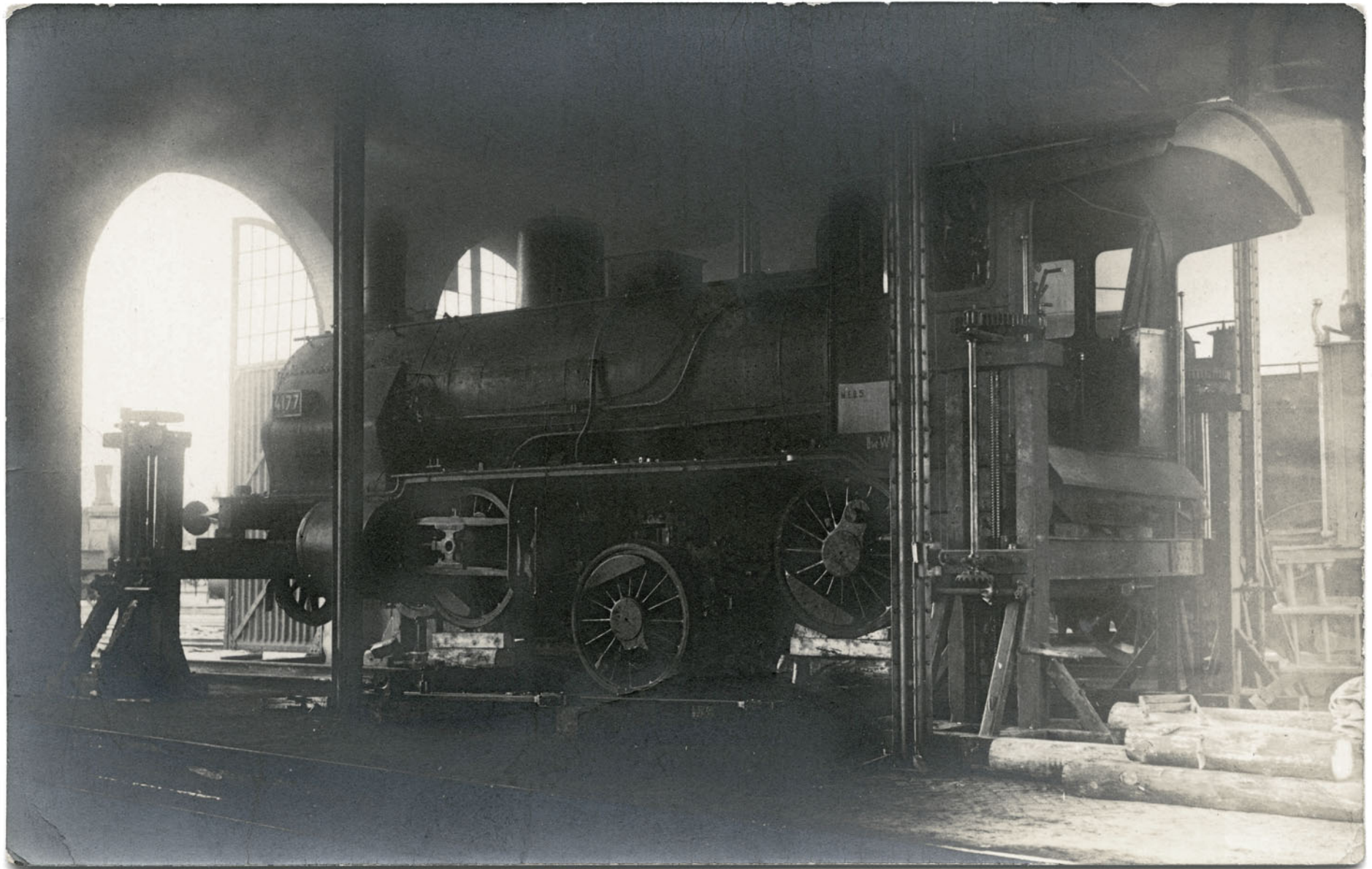
Württemberg

Die 1B n2v-Personenzuglok „Arolsen“ (Esslingen 1892, F.Nr. 2536) der Württembergischen Staatsbahnen gehörte zur Klasse Ac. Sie trug die Betriebsnummer 370. Die edle Kleidung der abgebildeten Herren zeugt von dem einst angesehenen Stand der Eisenbahner.



Deutsch-Südwestafrika

Auch das war deutsche Eisenbahn: eine Lokomotive der in 600 mm Spurweite angelegten Otavibahn Swakopmund – Tsumeb in den deutschen Schutzgebieten Südwestafrikas. Die Bahn wurde im Auftrag der Otavi-Minen- und Eisenbahn-Gesellschaft von der Baufirma Arthur Koppel gebaut und diente dem Transport von Kupfer aus den Minen von Tsumeb nach Swakopmund. Alle Fahrzeuge der Bahn besaßen eine Druckluftbremse Bauart Schleifer, die Schleifer-Luftpumpe erkennt man auf dem Wasserkasten der Lokführerseite.



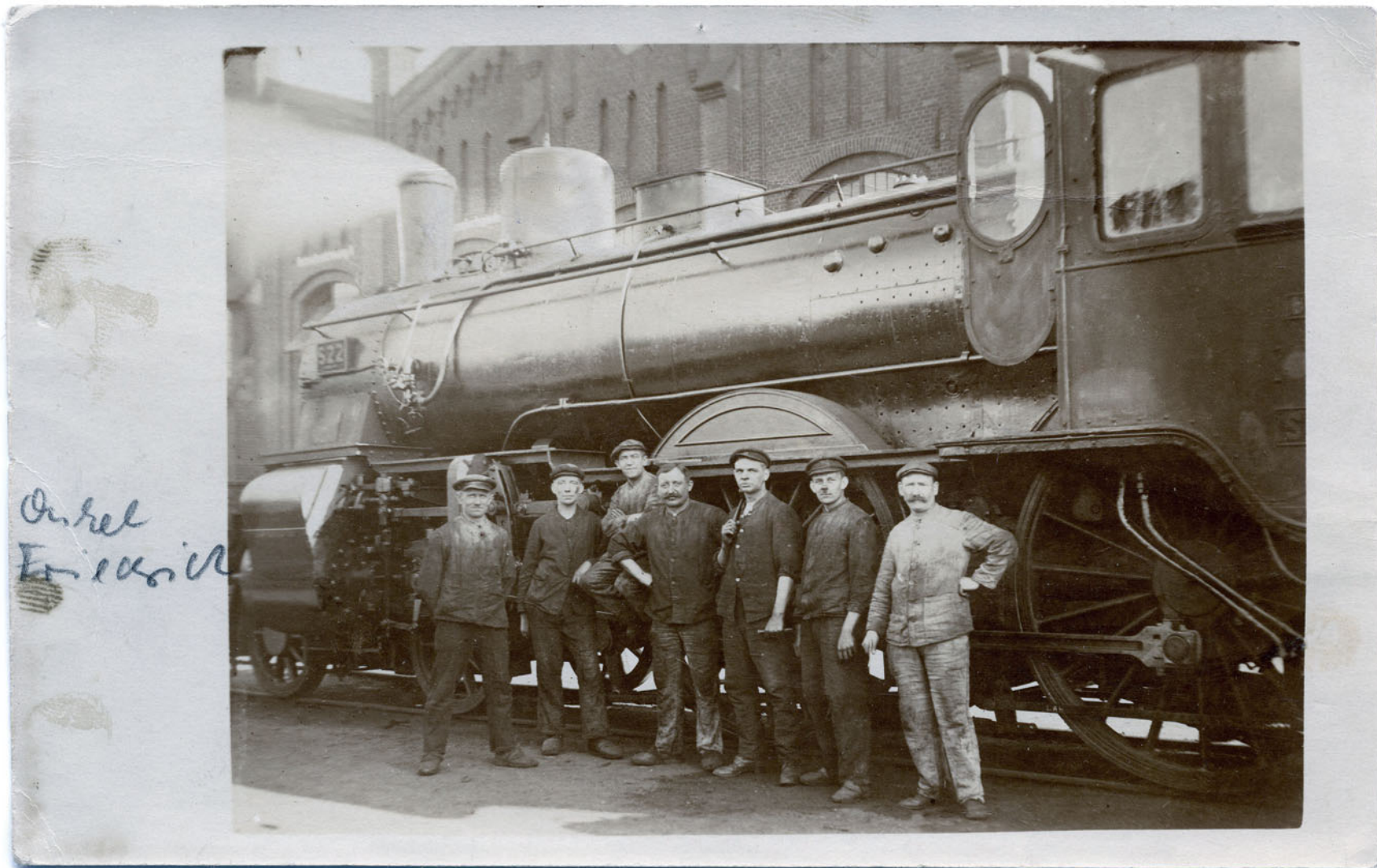
Aufgebockt, ausgeacht. Im dunklen Schuppen erwartet die Schlosser viel Arbeit an der G 5² 4177 einer unbekannten Direktion. Allein die Anschriften am Führerhaus belegen ihre Zugehörigkeit zur Militär-Eisenbahndirektion 5, die am 21. August 1915 in Kowno errichtet und am 10. Oktober 1915 nach Wilna verlegt wurde. Die am Führerhaus lesbare Anschrift „Bw W..“ deutet also auf das Heimat-Bw Wilna.

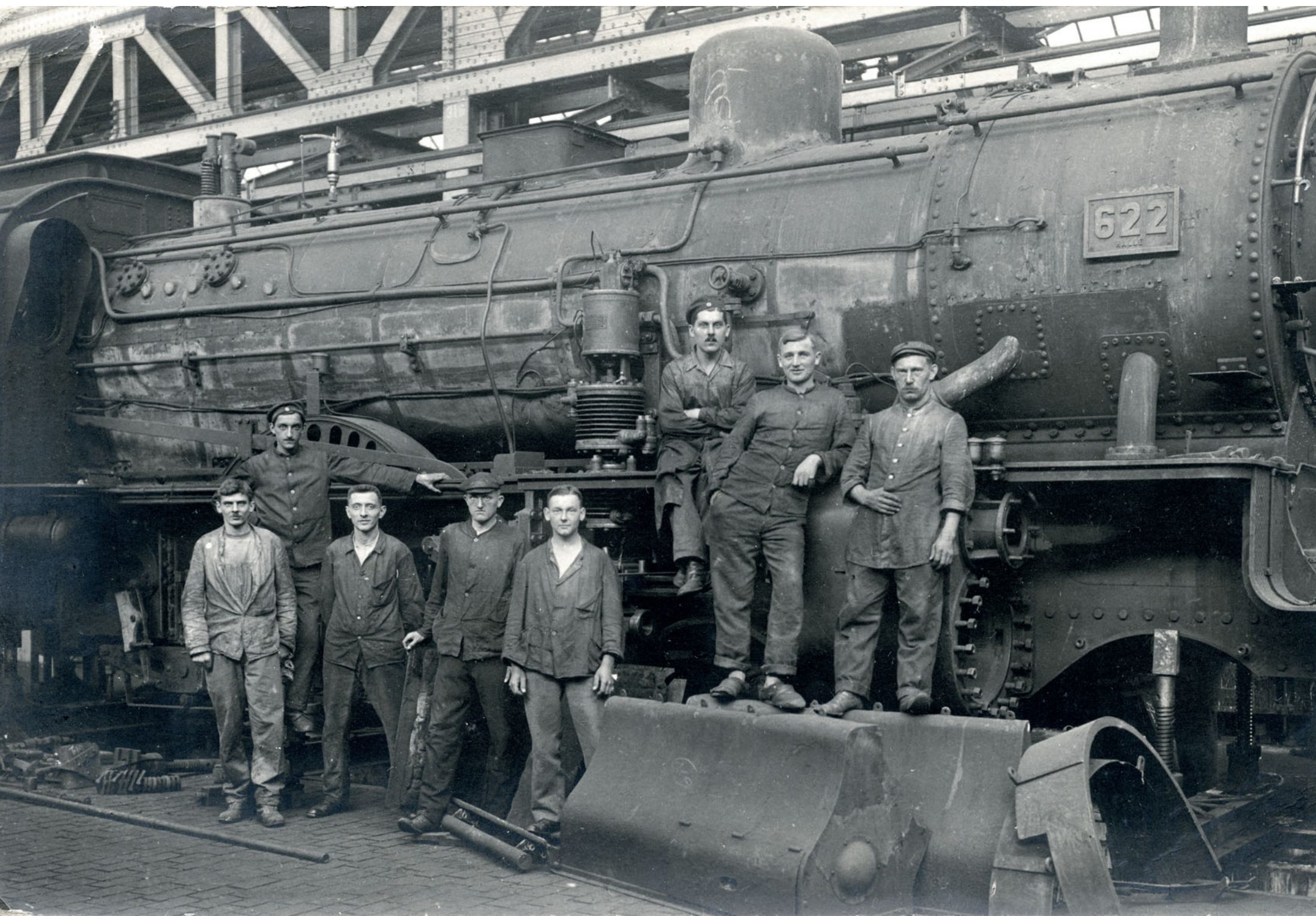
„Onkel Friedrich“ steht hier mit seinen sieben Kollegen vor der S 5² 522, vermutlich der K.E.D. Altona (Vulcan 1910, F.Nr. 2579). Ein seltener Anblick ist die Fronttür des Führerhauses in geöffnetem Zustand.

In der Betriebswerkstätte

Was wäre die Eisenbahn gewesen, wenn sie nicht die vielen Hintermänner und -frauen gehabt hätte, die da mit Kopf und Faust hinter den Kulissen ihr Bestes gaben. Nur so konnte der Eisenbahnbetrieb wie ein Uhrwerk funktionieren. Weit entfernt von der heutigen betrieblichen Zerklüftung, lag der Erfolg in der Zusammenarbeit aller Eisenbahner.

Den „Schwatten“, wie man in Norddeutschland sagte – den Schuppenmännern und Schlossern sei dieser Abschnitt gewidmet. Sie setzten sich in Szene, ohne Pomp und Girlanden. Ohne Stehkragen und Galauniform. Nein, so wie sie waren. In Arbeitsmontur, verschwitzt, verschmutzt. Das Ergebnis ihrer Arbeit war ihr Stolz.



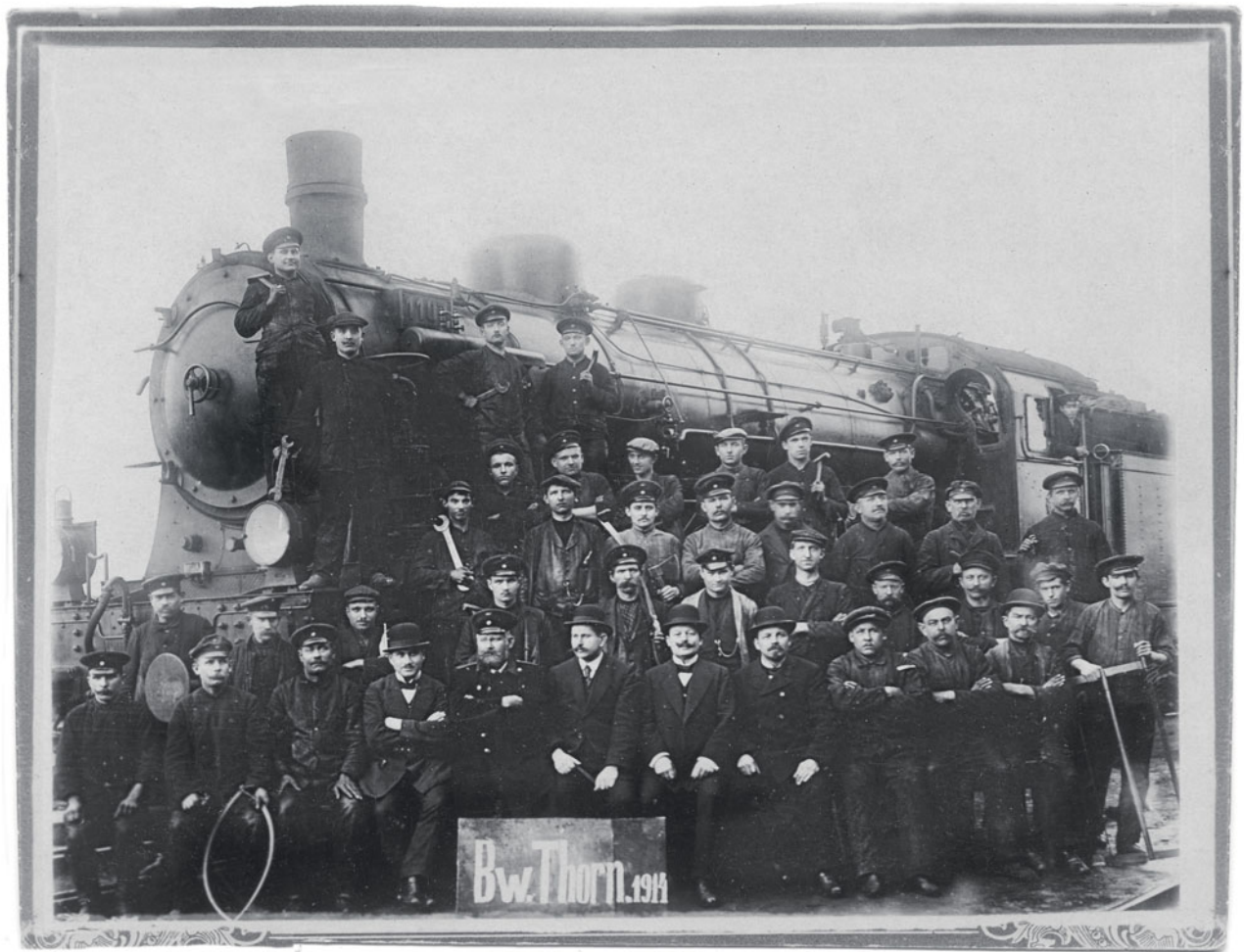




Wuchtig wirkt hier die preußische S 6 Halle 622 (Linke 1909, F.Nr. 649) selbst in ausgeachstem und entkleidetem Zustand.

Acht Mann posieren hier voller Tatendrang vor der Heißdampflokomotive der Gattung S 4 Elberfeld 420 (Humboldt 1906, F.Nr. 332), um die Schäden einer offensichtlichen Flankenfahrt zu beheben. Tender und Führerhaus sind leicht eingedrückt. Mit der vom 1. März 1912 datierten Photopostkarte teilt der Absender aus Wiesbaden dem Fräulein Helene mit: „Ich habe heute Abend wieder Überstunden gemacht, was bis auf weiteres der Fall sein wird. Hoffentlich wirst Du mich auf dieser Karte finden ...“

Im Bw Thorn versammelte sich die Belegschaft vor der S 10¹ Bromberg 1107 (Henschel 1912, F.Nr. 11166). Auf der Rückseite ist vermerkt: „Über dem Dienstvorsteher Lokführer Waschkowsky“. Ein wechselvolles Schicksal erlebte die Lokomotive nach dem Ersten Weltkrieg: sie verblieb bei der PKP als Pk 2-2, wurde im Jahre 1941 von der DRB wieder als 17 1251 übernommen und gelangte nach dem Zweiten Weltkrieg erneut zur PKP, wo sie 1956 schließlich ausgemustert wurde.

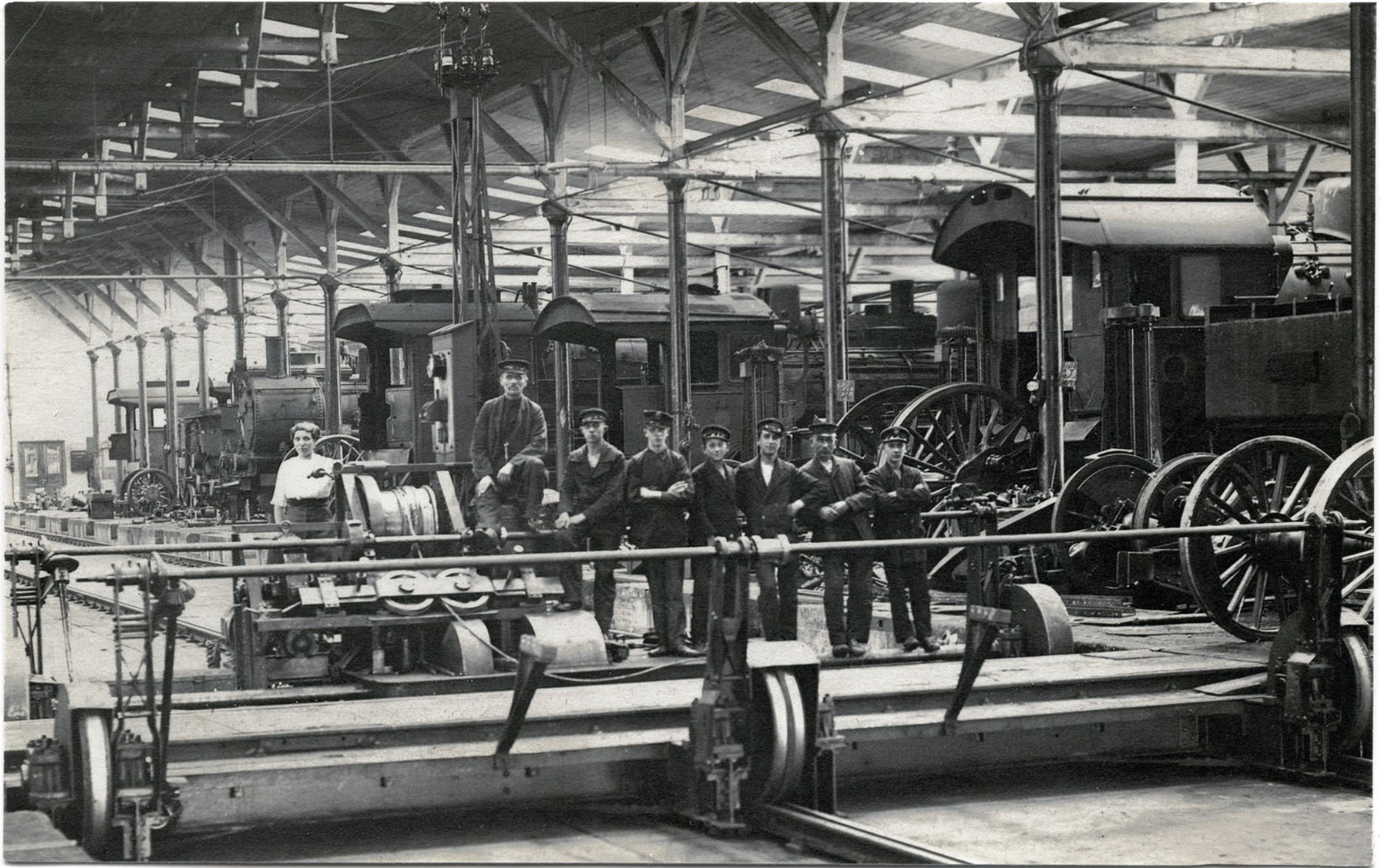


Auch die Feldpostkarte vom 10. Juli 1915 aus Dortmund zeigt eine S 6, die Essen 614 (Humboldt 1910, F.Nr. 672), die von der DRG sogar noch in 13 1157 umgezeichnet wurde.





Gruppenbild mit Dame in der Eisenbahnwerkstätte Opladen. Unverschönt, so wie sie waren, posieren die Arbeiter vor der S 10² Elberfeld 1201 (BMAG 1915, F.Nr. 5585, DRG 17 234) im Jahre 1917.



In der Halle einer preußischen Ausbesserungswerkstätte haben sich Mitarbeiter der Belegschaft inklusive eines „Verwaltungs-Fräuleins“ auf der Schiebebühne versammelt. Im Hintergrund erkennt man Lokomotiven der Gattungen S 3, S 5 und vermutlich P 6.

Nach vollbrachter Arbeit: die bayer. S 3/6 348 (Maffei 1914, F.Nr. 3446, DRG 18 432) hat eine Untersuchung erhalten. Nach den Anschriften an Lok und Tender erfolgte die letzte Untersuchung der Druckluftbremse am 13.8.20, die letzte allgemeine Untersuchung am 17.12.18 im Bw München H.



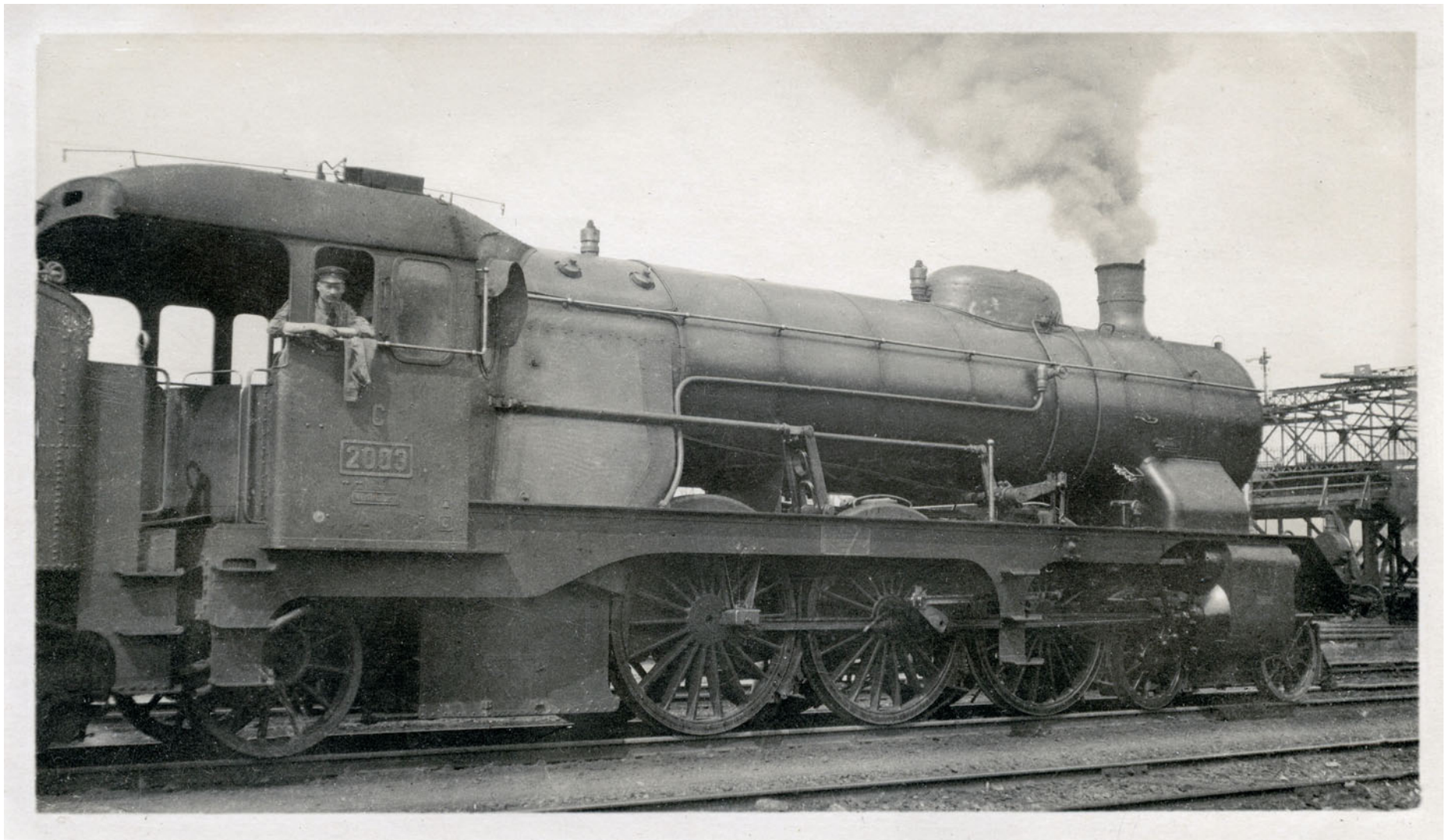
- VII T 4. XX 55 73 -



am Heizhaus
- GÖTTE -

Ein kontrastreiches Bild im Heizhaus Chemnitz Hbf: die kleine B-Tenderlokomotive „Göthe“ (Hartmann 1882, F.Nr. 1167, Gattung VII T, Bahnnr. 31, ab 1892 Bahnnr. 1419) vor einer mächtigen sächsischen XX HV (DRG BR 190). Die Sachsen haben mit der falschen Rechtschreibung des Namens Goethe und der Vergabe des Namens an eine unbedeutende Kleinlokomotive großen Spott betrieben. Ein weiteres Beispiel dafür war auch der B-Kuppler Keppler, der den Namen des großen Naturphilosophen, Mathematikers, Astronomen, Astrologen, Optikers und evangelischen Theologen Johannes Kepler verballhornt.

Welch Eleganz strahlt die württ. C 2003 (Esslingen 1909, F.Nr. 3446, DRG 18 102) aus. Die Jacke über der Schulter des Meisters zeugt von sommerlichen Temperaturen. Die Reparatur ist erledigt, der nächste Zug planmäßig zu bespannen.



Erster Weltkrieg

Der 1871 errungene Sieg über Frankreich hatte dem Deutschen Reich einen wirtschaftlichen Aufschwung beschert, der zwar nicht sehr lange anhielt, aber immerhin die wirtschaftliche und industrielle Entwicklung enorm förderte. Die immer noch angespannten politischen Verhältnisse im angebrochenen zweiten Jahrzehnt des zwanzigsten Jahrhunderts zogen auch das Deutsche Reich durch die Bündnispolitik wieder hinein in den europäischen Völkerkonflikt.

Der Reise- und Bäderverkehr endete in den letzten Julitagen des Jahres 1914 und am 1. August marschierten deutsche Soldaten für Kaiser, Volk und Vaterland. Und mit ihnen unzählige Lokomotiven aller Gattungen, die den neuen Transportaufgaben gerecht werden sollten. Das sogenannte „Kriegsleistungsgesetz“ verpflichtete alle deutschen Eisenbahnverwaltungen, „die für die Beförderung von Mannschaften und Pferden erforderlichen Wagenausstattungsgegenstände vorrätig zu halten, die Beförderung der bewaffneten Macht und der Kriegsbedürfnisse zu bewirken und ihr zur Herstellung und zum Betriebe der Eisenbahn dienliches Material beizugeben“.

Sämtliche Eisenbahnen Deutschlands unterstanden mit Beginn des Kriegszustandes den Anordnungen des Chefs des Feldeisenbahnwesens, welches ein Organ der Obersten Heeresleitung war. Die Ausweitung der Kriegsschauplätze machte bald die Bildung von Militär-Eisenbahndirektionen (M.E.D.) erforderlich. Im Laufe des Ersten Weltkrieges wurden folgende Militär-Eisenbahndirektionen aufgestellt:

- im Westen: M.E.D. 1, 2, 3 und drei betriebführende Linienkommandanturen Brüssel, Lüttich und Luxemburg (verkleinerte M.E.D.)
- im Osten: M.E.D. 4, 5, 6, 8 und 11 (letztere in Dorpat mit Betrieb auf russischer Spur), dazu vom 13.1.15 bis 30.9.15 die Linienkommandantur Lodz
- im Südosten: M.E.D. 7, 9, 10 und die M.E.D. Dobrudscha

Die Uneinheitlichkeit der deutschen Eisenbahnen, gebildet durch acht verschiedene Staatseisenbahnen, stellte ein nicht unerhebliches Hemmnis dar. Betrieb und Instandhaltung der Fahrzeuge war durch die Typenvielfalt erschwert. Als größte und einheitlichste Eisenbahnverwaltung stellten natürlich die Preußischen Staatseisenbahnen den überwiegenden Anteil der Betriebsmittel zur Verfügung. Ende 1914 befanden sich allein auf dem westlichen Kriegsschauplatz 1781 deutsche Lokomotiven.

Im Verlauf des Krieges hatte sich die Leistungsfähigkeit der Feldeisenbahn, bzw. der gesamten deutschen Eisenbahnen erschöpft. Neben den militärischen Aufgaben bestand ja auch noch ziviler Transportbedarf zur Versorgung der Bevölkerung. Der Ausweitung des Streckennetzes konnte der Betriebspark mit der Zeit nicht mehr gerecht werden. Auch die Einstellung erbeuteter oder zum Beispiel von der Schweiz gekaufter Lokomotiven vermochte den Bedarf nicht zu kompensieren. Die Einberufung von Betriebspersonal zum Wehrdienst zehrte ebenso an der Substanz des Eisenbahnbetriebes, wie die kriegsbedingten Zerstörungen von Fahrzeugen und Betriebsanlagen.

Gerade die Lokomotiven waren lohnendes Ziel feindlicher Kampfhandlungen, sei es durch Bodentruppen, Partisanen oder neuerdings auch durch Flugzeuge. Die kriegerische Gewalt und Eskalation machte teils auch vor den Genfer Abkommen nicht halt, so daß selbst Lazarettzüge nicht verschont blieben.

Ohne kriegerische Handlungen zu verherrlichen, muß den Eisenbahnern großer Respekt gezollt werden. Trotz vieler Entbehrungen und Opfer versahen sie treu ihren Dienst und sicherten den Eisenbahnbetrieb mit allen Kräften. In der Heimat wie an der Front.



Die Führerhausbeschriftungen lassen auf den Kriegseinsatz dieser preußischen G 7² schließen. Die Loknummer ist 4510, die Direktion ist leider nicht zu identifizieren. Dem Fabrikschild nach handelt es sich um eine Hanomag-Lokomotive.



Eine preußische G 7² mit einem Güterzug in der serbischen Gebirgslandschaft. Die Maschine war der am 15. Oktober 1915 errichteten Militär-Eisenbahndirektion 7 zugeteilt, das N am Schornstein läßt die Zugehörigkeit zum Bw Nisch erkennen.



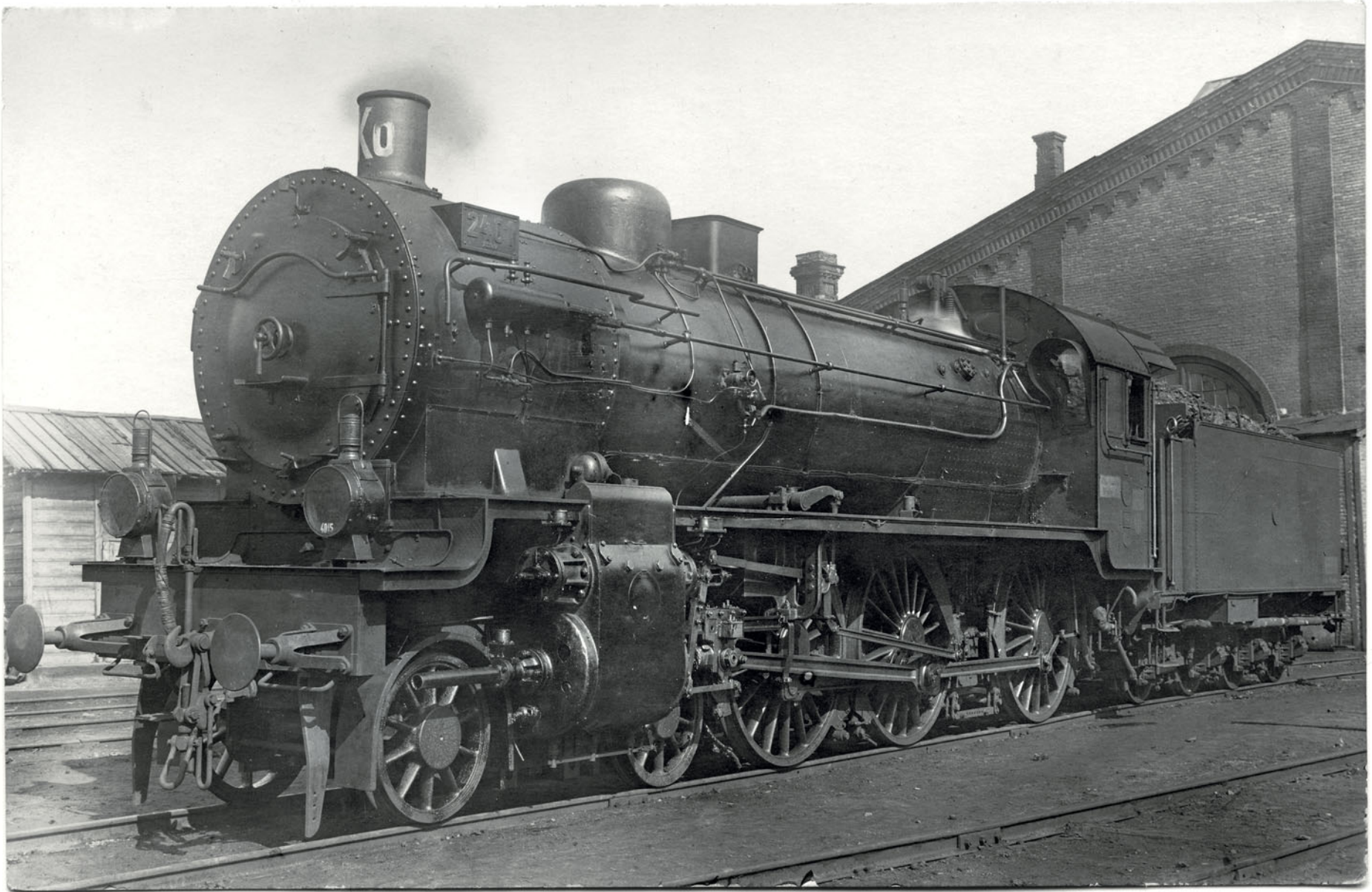
Ebenso zur M.E.D. 7 in Nisch gehörte diese preußische T 9³ mit der Nummer 7331 unbekannter Direktion. Sie gehörte zum Bestand des Bw Ueskueb, wie eine Anschrift auf der Führerhausseitenwand und das Kürzel „Ub“ am Kohlenkasten deutlich zeigen. Die Stadt ist besser als Skopje bekannt, welches im Laufe der Geschichte viele Eroberungen und Greueltaten hat über sich ergehen lassen müssen. 1915 wurde die Stadt von den Bulgaren eingenommen, im Jahre 1918 dann von den Serben zurückerobert. Einigen Eisenbahnern wurde auf dem Photo nachträglich ein Schnurrbart aufgemalt, was den preußischen Charakter nur noch unterstreicht ...



Ein Lokzug des Maschinenamtes Mons durchfährt Saint Remy in Belgien.
Es handelt sich vermutlich um Lokomotiven der preußischen Bauart G 7².



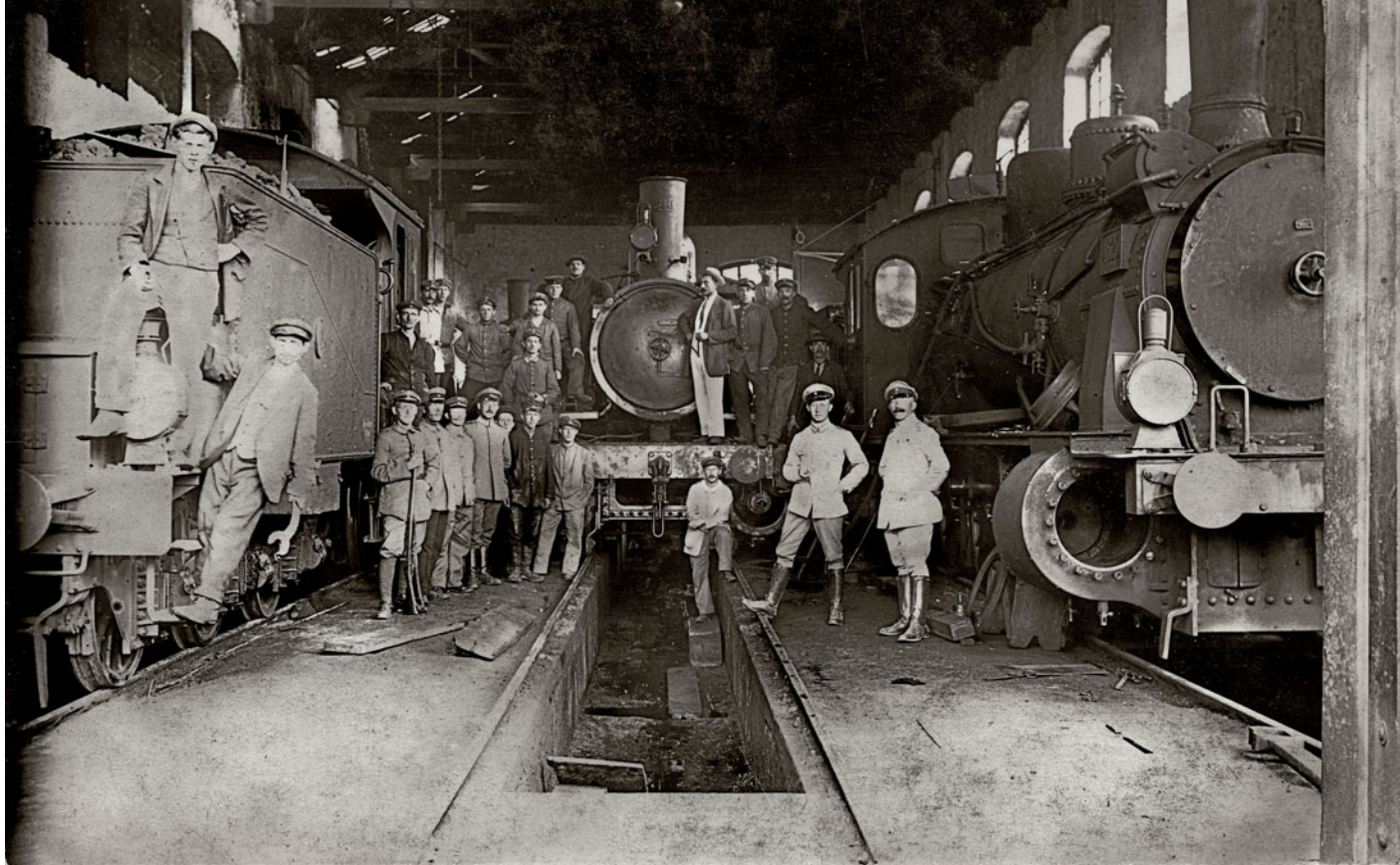
Eine Einheit Soldaten gibt sich auf freier Strecke ein regelrechtes Stelldichein vor einem Güterzugbegleitwagen der K.P.E.V. mit der Bezeichnung „Halle Px 700008“. Zuglok ist eine preußische G 3, deren Nummer, wie so oft, durch eine Person verdeckt wurde. Zeitpunkt und Ort der Aufnahme sind leider unbekannt.



Auch die preußische P 8 Altona 2401 (Borsig 1911, F.Nr. 7931, DRG 38 1253) verschlug es an die Front, und zwar zur M.E.D. 5 nach Kowno. Die Lok überstand beide Weltkriege und wurde am 1. Oktober 1950 beim Bw Halle P ausgemustert. An der Rauchkammer ist gut zu erkennen der Regulierungs-Apparat des Rauchröhrenerhitzers Bauart Schmidt. Die Einführung der Dampfüberhitzung war ein wesentlicher Fortschritt im Lokomotivbau.



Hinter Bäumen versteckt sich eine preußische G 7² mit einem schweren Reisezug. Ein geschichtsträchtiges Bild, denn es handelt sich um den Sonderzug des Kronprinzen Boris von Bulgarien im Bahnhof von Constanza, auch Constanța, einer rumänischen Hafenstadt am Schwarzen Meer. Die Stadt wurde im Ersten Weltkrieg von den Mittelmächten, das waren Österreich-Ungarn, Deutschland und später auch das Osmanische Reich sowie Bulgarien, eingenommen.



Passend zu der Voraufnahme hier ein Einblick in das Maschinenhaus Constanza. Offensichtlich sind hier drei preußische G 7² abgestellt, wobei die rechte die Ordnungsnummer 4620 unbekannter Direktion trägt.



Das Geräusch kann man sich noch gut vorstellen, als die preußische G 4² mit ihrem Güterzug die Eisenbahnbrücke von Riga passiert. Am Schornstein sieht man das Kürzel „Ra“, welches die Beheimatung beim Bw Riga kenntlich macht.

Die Reserve-Eisenbahn-Bau-Kompanie 29 / Eisenbahn-Maschinen-Park 4 der M.E.D. 3 hat in Nordfrankreich mit der Erstellung einer Kanalbrücke bei Hermies wieder ein Meisterwerk vollbracht. Das Bild entstand im April 1918 anlässlich der Brückenbelastung mit der preußischen G 9 Breslau 5106 (Schichau 1909, F.Nr. 1803, DRG 55 2332) und einer preußischen G 7².



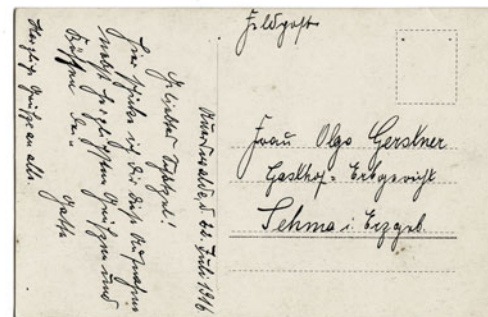
„Die große Brücke bei Dlottowen-Kolno (Ermland-Masuren). Sie ist 180 m lang und wurde von uns in 10 Tagen erbaut. Ich habe dazu die ganzen Absteichungsarbeiten gemacht und vor allem die umfangreichen Nivellements geliefert. Die Fundamente für die Brücke mussten genau eingesetzt werden, bzw. mussten die gesamten Pfähle auf der richtigen Höhe abgeschnitten werden usw. Bei 20 Grad Kälte wurde die Brücke gebaut. Auf der Brücke ein Zug mit Vorbau-material. ... Erbaut: 25. Februar bis 6. März.“ Selten findet man so präzise Angaben, die nur das Baujahr offenlassen. Bei der Lokomotive handelt es sich um eine preußische G 10.





Brückenwache Altmittweida

Feldpost aus Sachsen: Auf „Brückenwache Altmittweida“ schickt der bepickelhaubte und sein Gewehr mit dem Kolben nach oben tragende Gatte „diese Aufnahme nebst herzlichen Grüßen und Küssen“ an das „geliebte Schätzchen“ in Sehma (Erzgebirge). Im Hintergrund nähert sich ein Personenzug, bespannt mit einer sächsischen XIV HT.





„Zur Erinnerung an Hinzenberg 17. Juni 1918.“ Ein Erinnerungsbild vor einer preußischen G 4² zum Ende des Ersten Weltkrieges in Hinzenberg, einer lettischen Stadt 40 km nordöstlich von Riga.



Feldpost von Fritz Reicharz, Lokheizer der Militäreisenbahn Kalisch, an einen Kollegen vom 5. September 1915 mit dem Vermerk „Wir haben die letzte Zeit sehr strammen Dienst“. Mit der Tafel „Zur Erinnerung an den Feldzug 1914/15. Bw Kalisch“ zeigen sich die Kameraden vor der bayerischen C VI Nr. 1576 (Maffei 1909, F.Nr. 2069), die nach dem Ersten Weltkrieg bei der PKP verblieb. Das Bw Kalisch unterstand dem Maschinenamt Lodz. Die Eisenbahnstrecke, die Kalisch mit dem 100 km entfernt liegenden Lodz verband, wurde erst zwischen 1898 und 1902 gebaut und führte weiter nach Warschau.

Die sächsische XI H 704 (Hartmann 1905, F.Nr. 2910, DRG 57 102) mit einem Güterzug zur Zeit des Ersten Weltkrieges in einem unbekannten Bahnhof.



Ein trauriges Bild von der Westfront bietet diese preußische T 9¹, deren Nummer unbekannt ist. Dafür erkennt man anhand der Kennung „Amg“ deutlich ihre Zugehörigkeit zum Maschinenamt Amagne-Lucquy auf dem westlichen Kriegsschauplatz. Die Bedeutung der Aufschriften „Einfahrt nach Paris“ und „Peter“ an Wasserkasten und Führerhaus bleibt Spekulation. Der Zustand der auf einer Art Straßenroller befindlichen Lokomotive spricht allerdings für sich.



Ein Schienen-Lastkraftwagen von Büssing bewegt einen Packwagen. Auf der Bordwand erkennt man einen preußischen Adler ohne die Eigentumsbezeichnung K.P.E.V., was wohl darauf schließen läßt, daß der LKW direkt in militärischen Diensten stand.





Auf schmaler Spur im Dienste der Feldeisenbahn: Lok 25 „Braunschweig“ (Borsig 1905, F.Nr. 5466) der Selketalbahn im Jahre 1916 in Montmédy (Frankreich, im Arrondissement Verdun).



Am 29. November 1916 wurde diese Photokarte in Rußland geschrieben. Sie zeigt die Heeresfeldbahnlokomotive Nr. 388 (Borsig 1914, F.Nr. 9320), die am 24. April 1915 an die Depot-Verwaltung der Eisenbahn-Brigade, Feldbahn-Depot Rehagen-Klausdorf abgeliefert worden war.



Die Königliche Militär-Eisenbahn

Eine Besonderheit stellte die am 15. Oktober 1875 eröffnete Königliche Militär-Eisenbahn mit ihrer 45 km langen Strecke Berlin-Schöneberg – Marienfelde – Zossen – Schießplatz Kummersdorf, die später bis Jüterbog verlängert wurde, dar. Diese Eisenbahn unterstand dem Chef des Generalstabes der preußischen Armee, technisch von seiten der Bahnaufsicht dem Königlichen Eisenbahn-Kommissariat in Berlin. Sie diente den Feldeisenbahnern zu Ausbildungszwecken. Der Betriebspark war zwar bunt gemischt, aber immer nach betrieblichen Gesichtspunkten beschafft.

Aufgeschlossen stand man stets auch neueren Entwicklungen gegenüber. Bereits im Jahre 1915 wurde der Betrieb dieser Eisenbahn von den Preußischen Staatsbahnen durchgeführt, da die Kriegseignisse eine Abstellung von Betriebspersonal, geschweige denn von Auszubildenden nicht zuließen. Mit dem Ende des Ersten Weltkrieges und der Schrumpfung der Armee auf 100 000 Mann war erst recht die Grundlage der Militär-Eisenbahn entzogen. Man stellte sie am 9. November 1918 ein, der Lokomotivpark ging an die Staatsbahn.

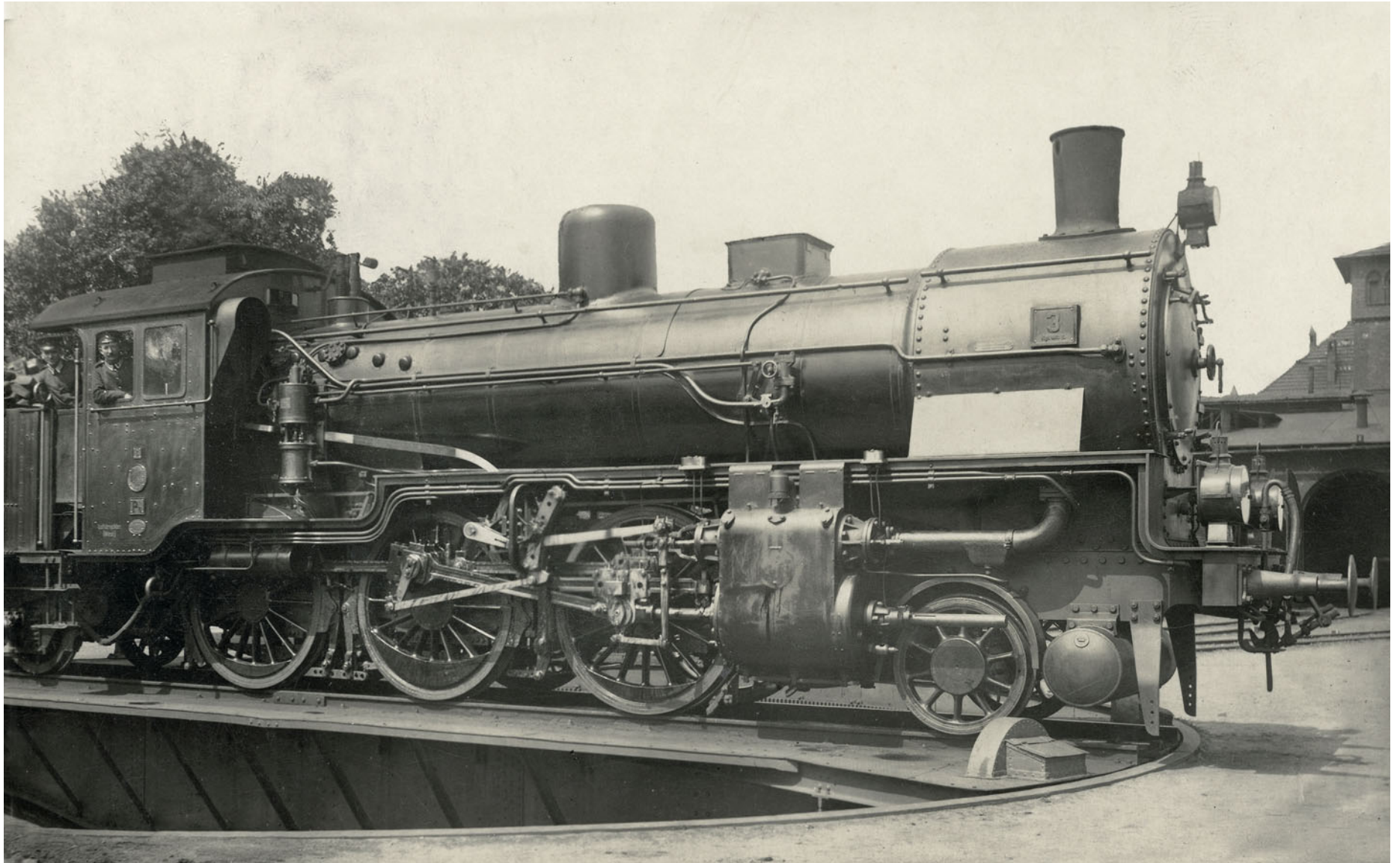
„Liebe Schwester! Meinem Versprechen gemäß werde ich Dir eine Karte schicken von einer Güterzug Lokomotive der KM.E. die ich wirklich fahre ...“ Die Lok Nr. 102 war eine preußische G 3 (Borsig 1894, F.Nr. 4468). Abgebildet ist sie hier in Rehagen-Clausdorf mit ihren Feldeisenbahnern noch zu Friedenszeiten im Jahre 1912.

Exklusiver Einblick vom Tender in den Führerstand der Lok Nr. 8 der Königlichen Militär-Eisenbahn, einer preußischen P 4¹ (Hanomag 1903, F.Nr. 4017, später Halle 1825). In stolzer Pose sehen wir den Lokomotivführer wohl mit seinem Heizer und zwei „Anwärtern“. Deutlich zu erkennen ist der Radkasten des rechten hinteren Kupplerrades, über den der Meister klettern mußte, wenn er in „seine Ecke“ wollte. Über dem Reglerbock befand sich ein DeLimon-Dampföler, links ein sichtbarer Wasserstand, rechts drei Prüfhähne.





Lok Nr. 8 der K.M.E. war eine preußische P4¹ (Hanomag 1903, F.Nr. 4017). Da die Militärbahn bis Zossen parallel zur Dresdner Strecke verlief, erhielten die Lokomotiven zur Unterscheidung ein viertes Spitzensignal. Den Laternenhalter erkennt man oberhalb des Handrades vom Rauchkammer-Zentralverschluß. Die Maschine erhielt 1918 noch die Staatsbahnnummer Halle 1825, wurde aber vor der Umzeichnung in den DRG-Nummernplan ausgemustert.



Lok Nr. 3 der Königlichen Militär-Eisenbahn war eine moderne Heißdampflok der preußischen Gattung P 6 (Linke-Hofmann 1913, F.Nr. 979, später Halle 2214, Königsberg 2215, DRG 37 161), die immerhin bis 1945 Dienst tat.

Reichsbahnzeit

Nach der schweren Zeit des Ersten Weltkrieges mit den für das gesamte deutsche Volk schwerwiegenden Folgen durch das Versailler Diktat und der Inflation führte die Gründung der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft in die wohl glanzvollste Epoche der deutschen Eisenbahngeschichte. Eine beispiellose Organisation des gesamten Eisenbahnbetriebes, die weltweit führenden technischen Entwicklungen und die Identifizierung der Mitarbeiter mit dem Unternehmen waren der Schlüssel zum Erfolg. Leider besiegelte der unselige Zweite Weltkrieg auch das Schick-

sal der Deutschen Reichsbahn, die Glanzzeit deutscher Eisenbahnen hatte ein Ende gefunden.

Stolze Reichsbahner, Eisenbahnbegeisterte und unzählige Reisende drückten aber gern auf den Auslöser, um den bewundernswerten Eisenbahnbetrieb auf die Platte zu bannen. Damit sind neben den professionellen Bilderwerken viele wunderbare Bildzeugnisse erhalten geblieben, welche die Erinnerung an die glorreichste Eisenbahnepoche in Deutschland wachhalten.





01 056 (BMAG 1928, F.Nr. 9010), vom Bw Hannover Ost, unterquert mit dem D 144 Dresden – Köln westlich von Hannover eine Signalbrücke. Bei der Lok fällt genau wie bei der oben abgebildeten 01 066 neben der Rauchkammer an der Lokführerseite das große Abflußrohr auf, welches dazu dienen sollte, das Kondenswasser des Oberflächenvorwärmers zum Tender zurückzuführen. Nach Passage eines Ölabscheiders sollte es wieder als Speisewasser zur Verfügung stehen. Durch die große Länge und die komplizierte Führung der Rohrleitung kam es jedoch regelmäßig zu Störungen, so daß schließlich auf die Einrichtung verzichtet wurde.

01 066 (BMAG 1928, F.Nr. 9020), ebenso vom Bw Hannover Ost, mit dem D1 Köln – Berlin am 8. Dezember 1928 bei der Ausfahrt aus Hannover Richtung Osten.



An der Strecke

Das Industriezeitalter war voll im Gange, Fortschritt gab es in allen Bereichen der Technik und Wissenschaft, auch natürlich auf dem Gebiet der Phototechnik. Das machte im Laufe der Jahrzehnte das Photographieren mit immer kürzeren Verschlusszeiten und immer weniger Licht möglich. So konnten zunehmend sogar schnellerfahrendere Züge auf der Platte oder dem Film festgehalten werden. Das brachte damit auch vermehrt Eisenbahneindrücke alter Zeit auf unsere Tage.

Die damalige Eisenbahnlandschaft mit ihren Brücken, Stellwerken, Bahnwärterhäusern, Streckenposten, Telegraphenleitungen, Schranken und Signalen gehört längst der Vergangenheit an. Im Gegensatz zu Fahrzeugen sind diese eisenbahntypischen Dinge heutzutage nahezu vollständig verschwunden. Beim „Eintauchen“ in die Bilder wird dem Betrachter erst einmal bewußt, was uns alles verloren gegangen ist. Ob die Einsparung einiger Minuten Fahrzeit diesen Verlust rechtfertigt, möge der Leser selbst beurteilen, wenn er heutzutage in einer Betonröhre oder zwischen Lärmschutzwänden durch das Land rast ...

Eine preußische P 10 von Gräfenroda kommend verläßt den Rennsteigtunnel zur Einfahrt in den Bahnhof Oberhof in Richtung Suhl. Das Signal für die Gegenrichtung besitzt zur besseren Sichtbarkeit vor dem dunklen, waldigen Hintergrund einen Negativflügel.

Ein P8-bespannter Reisezug auf der badischen Schwarzwaldbahn überquert das Eisenbahnviadukt über das Reichenbachtal in Hornburg. Das 1924/25 gebaute Viadukt ersetzte eine Stahlbrücke von 1869/71.





Den Strelasund bei Stralsund überquert die preußische G 10 57 1732 (Hanomag 1918, F.Nr. 8777) des Bw Stralsund auf dem 1936 gebauten Rügendamm mit einem Güterzug Richtung Rügen. Die Photokarte wurde im August 1940 aufgegeben, die Aufnahme entstand aber noch zu Friedenszeiten zwischen 1936 und 1939.



Welch romantische Szene: Eine Lok der Baureihe 93⁵⁻¹² überquert mit ihrem Personenzug Mitte der dreißiger Jahre die Steinbrücke über den Brexbach unterhalb der Grenzauer Burgruine beim Städtchen Grenzau. Der Zug, von Neuwied/Bendorf kommend, fährt in Richtung Ransbach-Baumbach.



Das Zeitalter der schnellen Züge ist angebrochen, zumindest bei der Zuglok. In schneller Vorbeifahrt erleben wir hier die stromlinienverkleidete 01 1068 (BMAG 1940, F.Nr. 11324) zwischen Wittenberg und Bitterfeld mit dem D 238 von Berlin Anhalter Bahnhof nach Halle/Leipzig. In den Lampen des Spitzensignals erkennen wir die schlitzförmigen Luftschutzeinsätze. Bei der vollverkleideten Lok bemerkt man den offenstehenden vorderen Rolladen. Bereits kurz nach Indienststellung beklagte man die mangelhafte Zugänglichkeit und Kühlung des Triebwerkes, auch die verminderte Zuluft für den Rost. Recht schnell verzichtete man daher auf die sich häufig verklemmenden Rolläden und baute die Stromlinienverkleidung entsprechend zurück.



43 005 (Henschel 1927, F.Nr. 20730) bei der Vorbeifahrt mit einem Güterzug in Thüringen. Dieses Motiv könnte möglicherweise von Werner Hubert stammen.



Eine weitere Dammfahrt: die preußische G 10 57 3505 (Hohenzollern 1923, F.Nr. 4447) auf dem nach vierjähriger Bauzeit am 1. Juni 1927 eröffneten Hindenburgdamm mit einem Güterzug zur Insel Sylt. Rechts erkennt man noch das zum Dammbau verlegte Feldbahngleis. Die Lok gehörte zu der Zeit wohl zum Bw Flensburg, wo sie im Februar 1933 vermerkt ist.



Welch schöner Standpunkt für den Beobachter. Die preußische G 8² 56 2151 (Jung 1921, F.Nr. 3211) zieht mit ihrem Güterzug offensichtlich ohne Anstrengung am Photographen vorbei.



Eine Gleisbaurotte, angetreten vor der preussischen Güterzug-Verbund-Lokomotive der Gattung G 7² 55 014 (BMAG 1898, F.Nr. 2500) der Rbd. Köln. Die Lok wurde bereits im Jahre 1931 ausgemustert.



Neben der Feuerführung und Wasserspeisung ist die Streckenbeobachtung eine wichtige Aufgabe des Dampflok-Heizers. Hier sehen wir einen schwarzen Gesellen bei der Arbeit auf einer preußischen T 16.



Abfahrbereit am Bahnsteig des Heidelberger Hauptbahnhofes: die elegante badische IVh 18 321 (Maffei 1920, F.Nr. 5107). Bis zum 29.7.1933 gehörte die Maschine zum Bw Offenburg, danach ging sie zum Bw Darmstadt Hbf und wechselte am 30.4.1934 zum Bw Koblenz-Mosel.

Bahnhofsszenen

Auch zur Reichsbahnzeit war der Bahnhof ein wichtiger Dreh- und Angelpunkt der Bürger. Staatlich wurde das Reisen zudem sehr gefördert und auch weniger betuchten Schichten zugänglich gemacht. Das Reisen oblag, trotz aufkommender Autoindustrie und Autobahnbau, der Eisenbahn. So stärkte man seine Arbeitskraft durch Urlaub mit der gesamten Familie in erschwinglichem Rahmen. Ein Photoapparat und das nötige Filmmaterial gehörten allerdings seinerzeit immer noch zu den Luxusgütern.



Abfahrts- und Achtungspfeif sind verklungen, die ersten Auspuffschläge erhalten: Bahnhofsszene mit Ausfahrt der geschmückten Erfurter 01 027 (Henschel 1927, F.Nr. 20830) aus Kassel Hbf am 1. Mai 1935.

„Eisenbahner werden“ war stets ein Jungen- und Jugendtraum. Nichts könnte das mehr belegen als dieses Motiv strahlender Jungs in Magdeburg Hbf um 1935 vor der mächtigen Schnellzuglokomotive 03 086 (Krupp 1932, F.Nr. 1246) des Bw Halberstadt.



Die preußische P 10 39 079 (Krupp 1924, F.Nr. 777) hat die Hohenzollernbrücke in Köln Hbf passiert. Der Photoabzug trägt keinen Hinweis auf den Photographen, und das Motiv ist nicht im Bellingrodtverzeichnis aufgeführt. Abzüge sind wohl unberechtigterweise mit dem Bellingrodtstempel versehen worden.



Die preußische P 10 39 209 (Karlsruhe 1924, F.Nr. 2295) vom Bw Karlsruhe Pbf wartet in Karlsruhe Hbf auf die Ausfahrt.



Ausfahrt frei, langsam! Der Meistert tätigt gerade den Achtungspfeiff vor der Anfahrt. 44 079 (Henschel 1937, F.Nr. 24248) beginnt ihre Fahrt in Stettin. Die rückseitige Aufschrift verrät das Ziel des Reisenden: es geht zum Ostseebad Deep (15 km westlich von Kolberg).



Kurz vor der Abfahrt eines mittäglichen Personenzuges aus dem Bahnhof Hamburg-Dammtor in Richtung Hauptbahnhof blasen die Sicherheitsventile einer 78 ab.

Eine eher ländlich und beschauliche Bahnhofsszene: Personenzug im Bahnhof Bad Salzhausen in Oberhessen im Jahre 1932. Zuglok ist die preußische G 8¹ 55 4588 (Henschel 1917, F.Nr. 14702) des Bw Friedberg. 1897 wurde Bad Salzhausen an die Strecke Friedberg – Nidda angeschlossen.



Auf der Brenzbahn zwischen Aalen und Ulm steht in Heidenheim die württembergische G 12 58 540 (Esslingen 1922, F.Nr. 4041) mit ihrem Güterzug zur Abfahrt bereit. Der Bläser ist angestellt und Kohle wurde gerade frisch aufgeworfen. Zum Zeitpunkt der Aufnahme gehörte die Maschine zum Bw Crailsheim. Rechts daneben sehen wir die preußische G 10 57 3206 und den alten Lokschuppen.





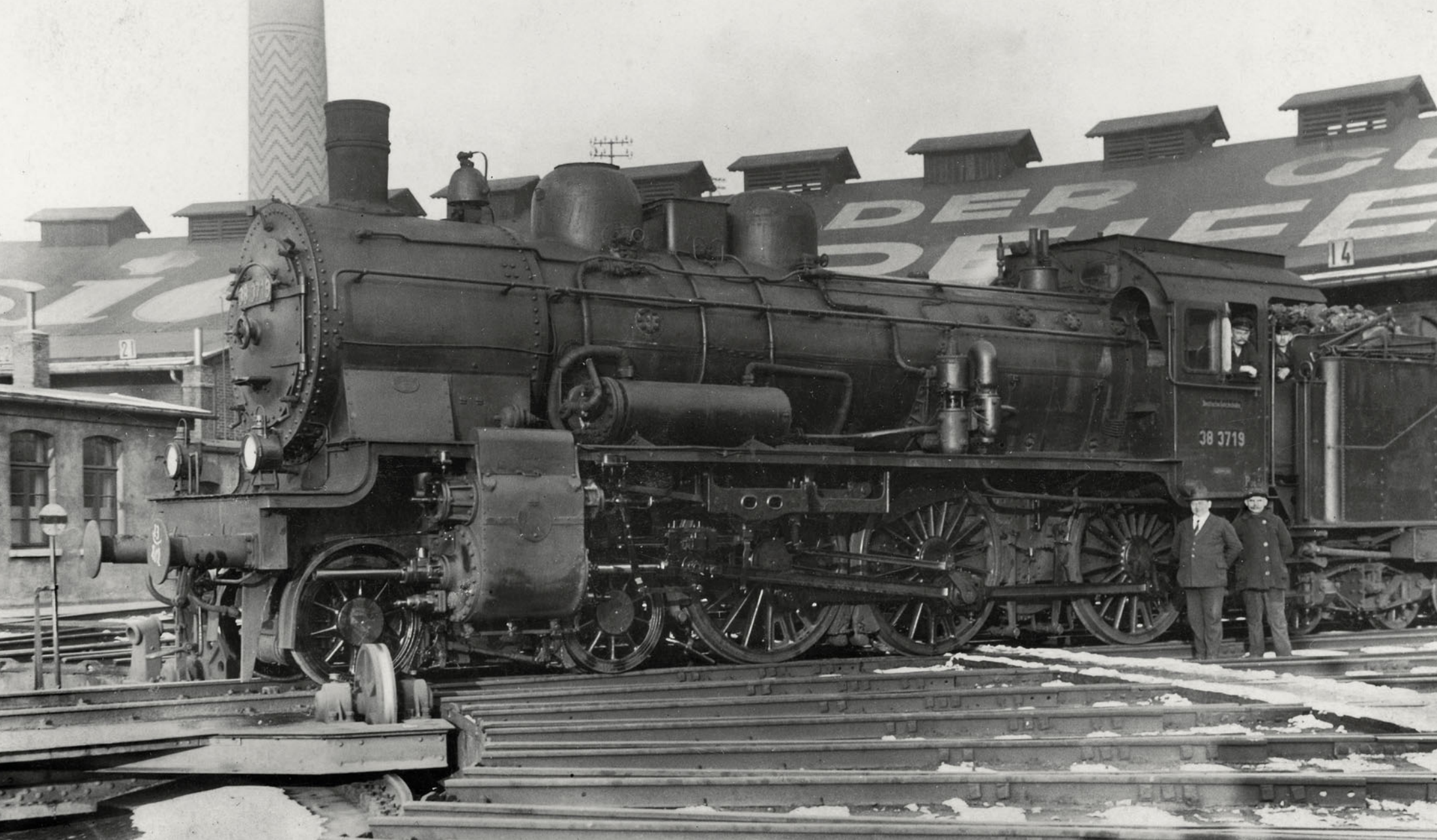
Die Arbeiter der Gleisbaurotte haben kurzzeitig ihre harte Arbeit eingestellt um die aus Stralsund ausfahrende S 10¹ 17 1047 (Henschel 1913, F.Nr. 11503) des Bw Stralsund passieren zu lassen. Die Aufnahme entstand im Jahre 1934.



Im Rangierdienst befand sich die badische Xb Nr. 869 (Karlsruhe 1915, F.Nr. 1935). Die Aufnahme entstand 1924/25, die großherzoglichen Eigentumsschilder sind ebenso entfernt wie die Nummernschilder. Die Loknummer ist nur noch in Farbe angebracht, darüber ist bereits als Eigentumsbezeichnung „D.R.B.“ für Deutsche Reichsbahn zu erkennen, die Direktionsanschrift lautet „R.B.D. Karlsruhe“, Heimatanschrift ist Mannheim Rbf. Das Datum der letzten Bremsuntersuchung ist der 5.8.24. Die Abkürzung der Reichsbahndirektion war für Schilder und Anschriften zunächst als „R.B.D.“ vorgesehen, aber bereits 1924 in „Rbd.“, 1938 schließlich in „RBD“ umgewandelt – aber dann war die Lok längst in 92 261 umgezeichnet.



Auf schmaler Spur geht die Reise um 1930 vom Bahnhof Gelenau in Richtung Thun mit der von der DRG noch beschafften sächsischen VI K 99 686 (Hartmann 1925, F.Nr. 4648). Die Lokomotive befindet sich noch im Lieferzustand ohne Griffstangen und Tritteinpolterungen, die erst ab 1928 in Sachsen nachgerüstet wurden. Ausgemustert wurde die Lok 1951.



Im Bw Hannover-Hagenkamp mit der markanten Dach-Reklame „Der gute Reifen“ der Continental-Gummiwerke wurden die preußische P 8 38 3719 (BMAG 1922, F.Nr. 7848) und die preußische T 18 78 421 (Henschel 1923, F.Nr. 19801) abgelichtet. Die unbeschrifteten Aufnahmen stammen möglicherweise von Werner Hubert.

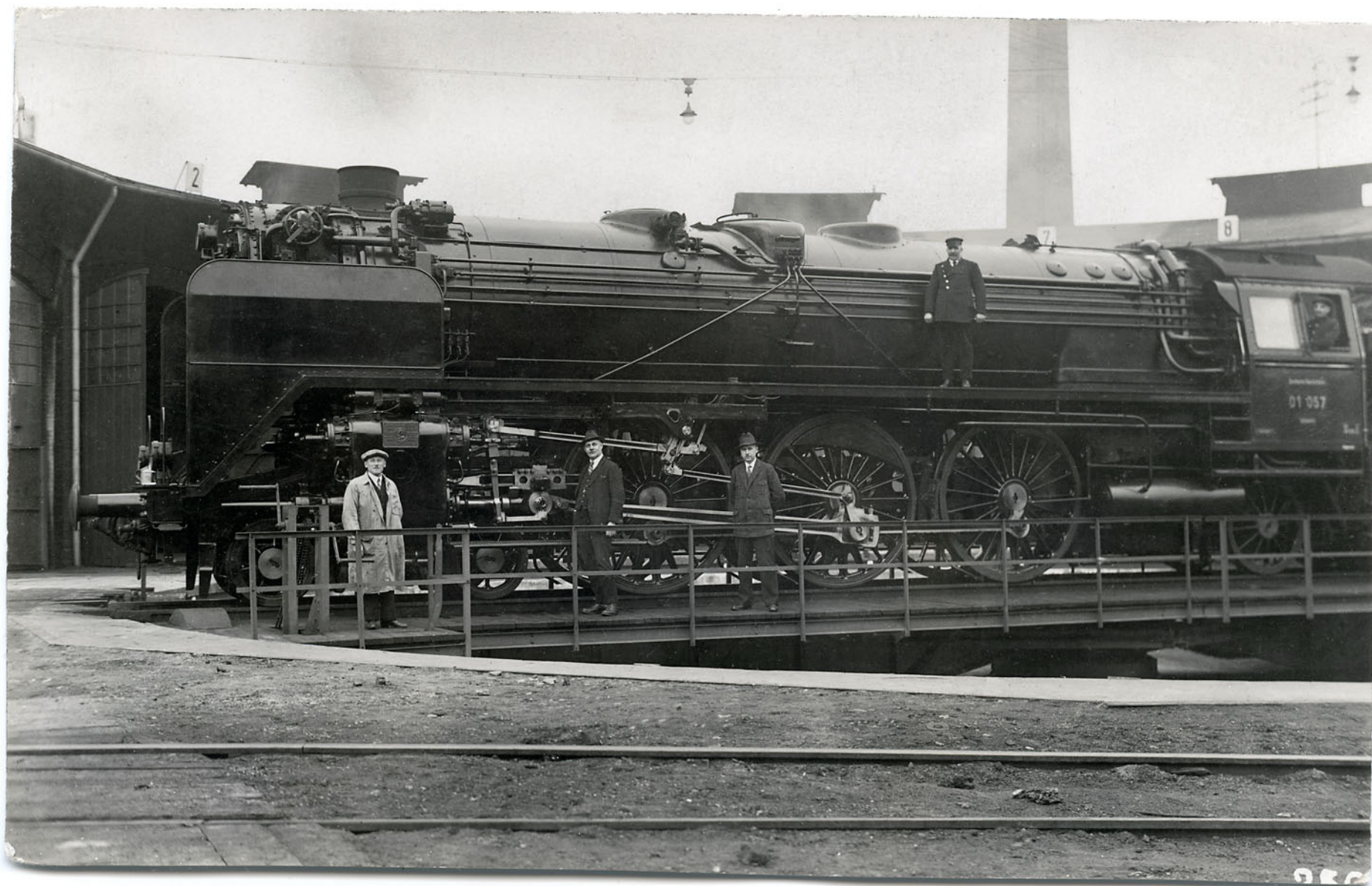


In Bw und RAW

In den Reichsbahn-Betriebs- und Ausbesserungswerken war das Photographieren eigentlich strengstens verboten. Dennoch gehörte das Ablichten von Mensch und Maschine zu den Selbstverständlichkeiten des Alltags, zumindest für Betriebsangehörige oder geladene Gäste. Das jedenfalls belegen die unzähligen erhaltenen Lichtbilder mit Motiven von den Betriebsgeländen der Deutschen Reichsbahn.

Die preußische T 18
78 477 (Henschel 1924,
F.Nr. 20175) vom Bw Lehr-
te wartet auf ihren Einsatz.



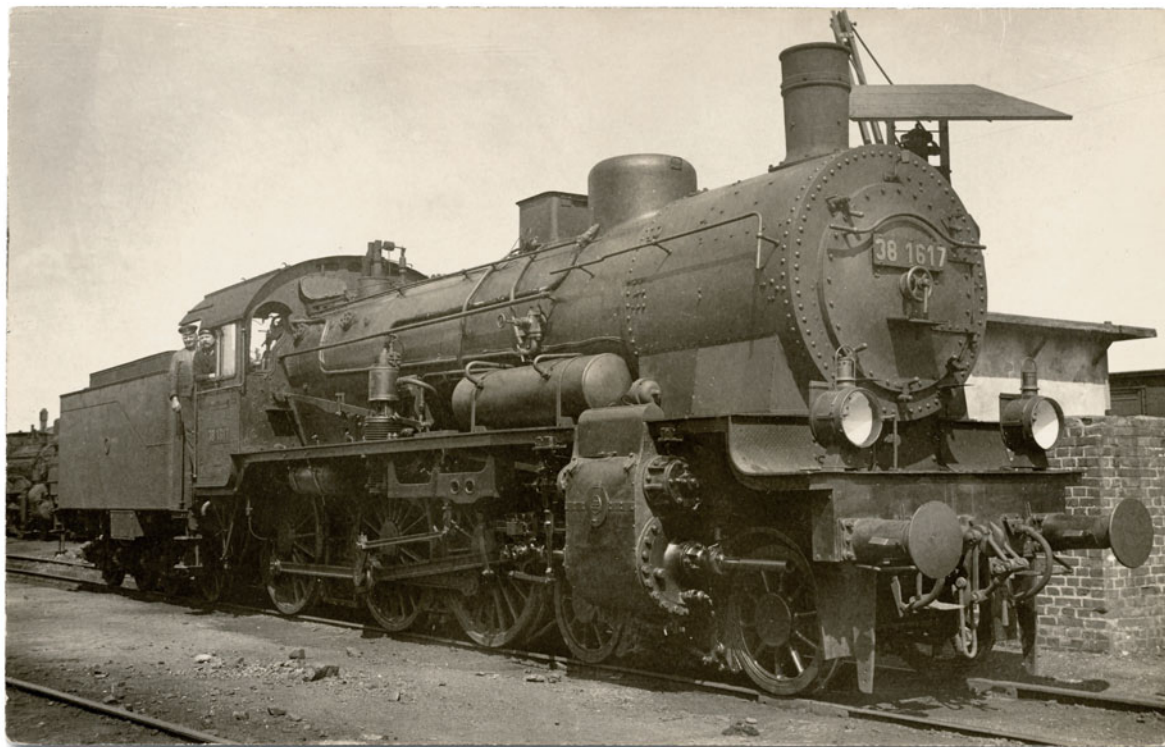


Den interessierten Besuchern werden im Bw Hannover zwei moderne Einheits-Schnellzuglokomotiven präsentiert: 01 057 (BMAG 1928, F.Nr. 9011) des Bw Hannover Ost, die noch die kleinen Windleitbleche Bauart Wagner besitzt, und 02 006 (Henschel 1925, F.Nr. 20465) des Bw Hamm. An der Pufferbohle erkennt man als letztes (und auch erstes) Untersuchungsdatum den 22.12.25. Entstanden ist die Aufnahme wohl um 1926/27, da die 02 danach zum Bw Hof umbeheimatet wurde. Im Schuppen außerdem erkennbar die 17 1107 (Henschel 1914, F.Nr. 12017) des Bw Stendal.





Ohne Treibstangen und Tender sehen wir hier abgestellt die preußische G 8¹ mit der „Schnapsnummer“ 55 5555 (O & K 1920, F.Nr. 8939). Über dem DRG-Gattungszeichen erkennt man angeschrieben noch die vorläufige Gattungsbezeichnung G 8¹ mit Dreieck und Balken (für die das Lichtraumprofil überschreitenden, aber abnehmbaren Teile – gemeint ist der Schornsteinaufsatz). Die Aufnahme entstand in einem sogenannten Kreis- oder Rundschuppen, dessen mittig liegende Drehscheibe ebenso überdacht ist. Lesbar ist das Direktionsschild „Rbd. Magdeburg“. 1931 war die Lok im Bw Magdeburg-Rothensee beheimatet, am Führerhaus ist hier allerdings in Kreide „Mg H“ für Magdeburg Hbf angeschrieben.



Nicht weniger interessant: die Frontansicht der preußischen S 10² 17 202 (Vulcan 1914, F.Nr. 2901). An der Pufferbohle ist die letzte Hauptuntersuchung vom 24.11.32 im RAW Braunschweig angeschrieben. Beheimatet war die Lok nach einem Vermerk vom September 1931 im Bw Braunschweig Hbf.

Am Kohlenkran eines unbekannten Bw wartet die 38 1617 (Linke-Hofmann 1913, F.Nr. 1082). Im März 1930 gehörte die Lok zum Bw Hannover Ost, ab 13.10.1933 zum Bw Lehrte.

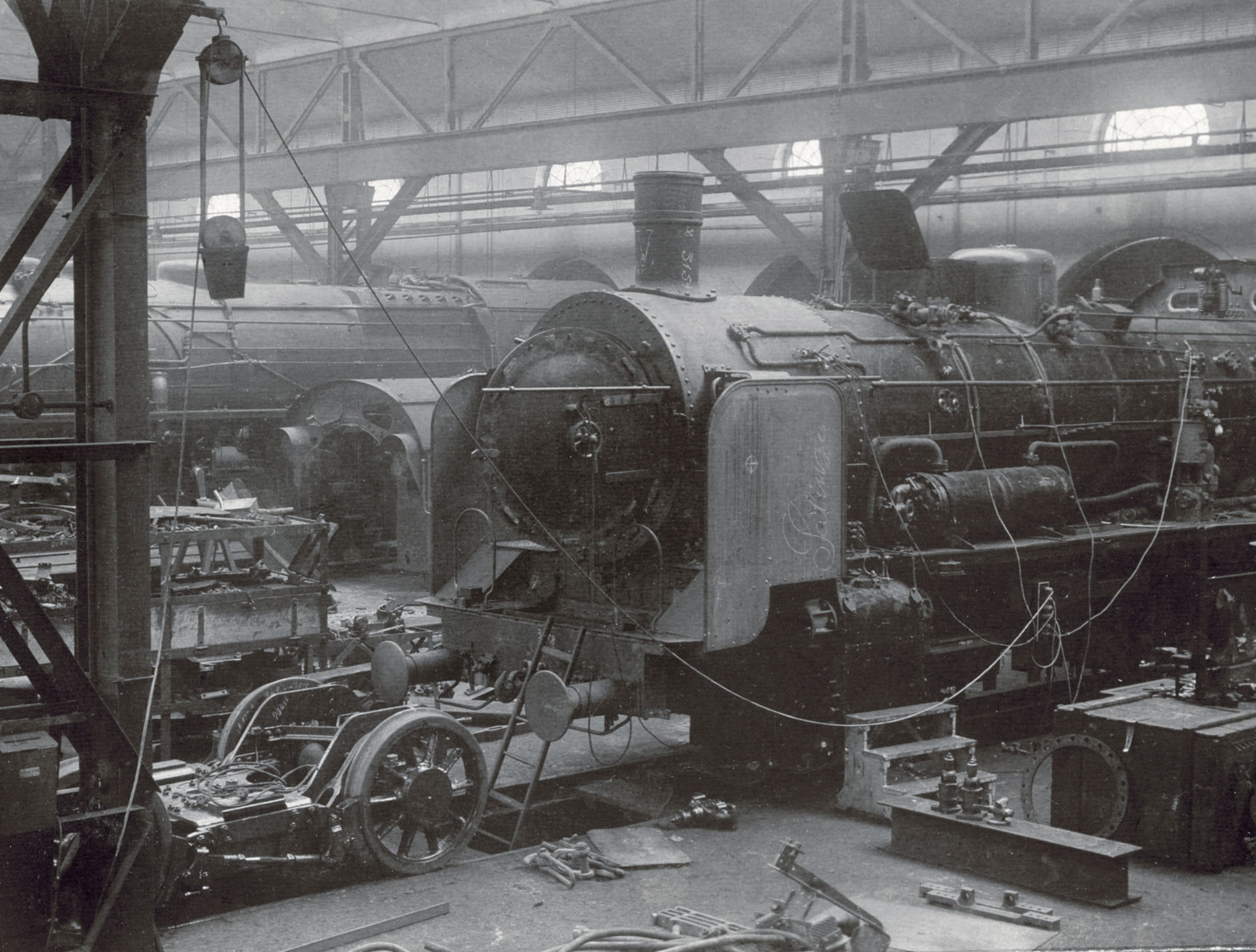
Das Lokpersonal posiert unterhalb des auf dem Umlauf befindlichen Vorwärmers Bauart Knorr der preußischen S 10¹ 17 1143 (Henschel 1914, F.Nr. 12631) vom Bw Berlin Anhalter Bahnhof.





Die preußische P 8 38 3024 (Henschel 1920, F.Nr. 17894) vom Bw Kassel Bahndreieck am 16. März 1931 in ihrem Heimat-Bw.

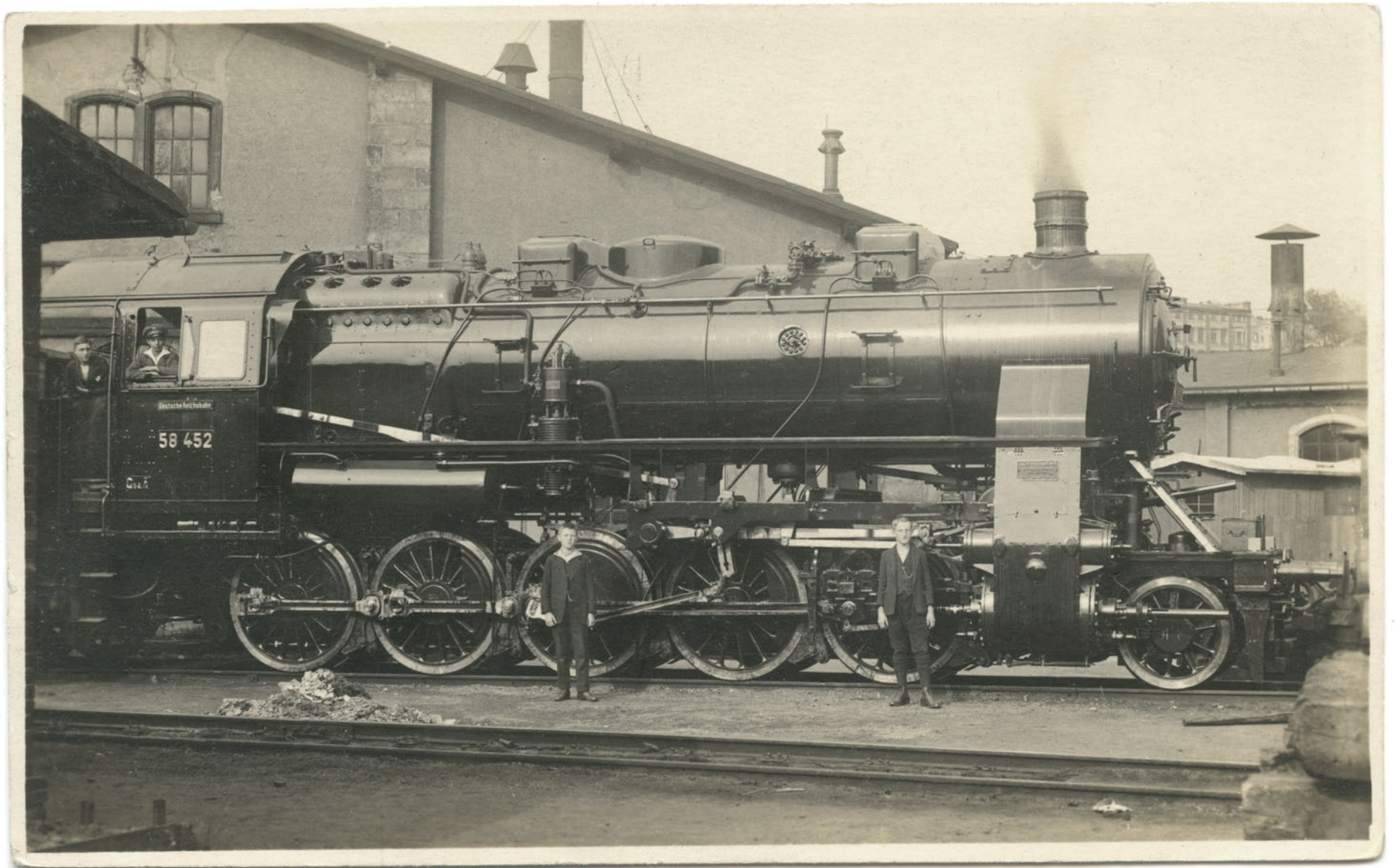
In der Werkhalle eines RAW erkennt man eine ausgeachste preußische P 8 und im Hintergrund eine preußische P 10. Ort und Zeitpunkt der Aufnahme sind unbekannt.





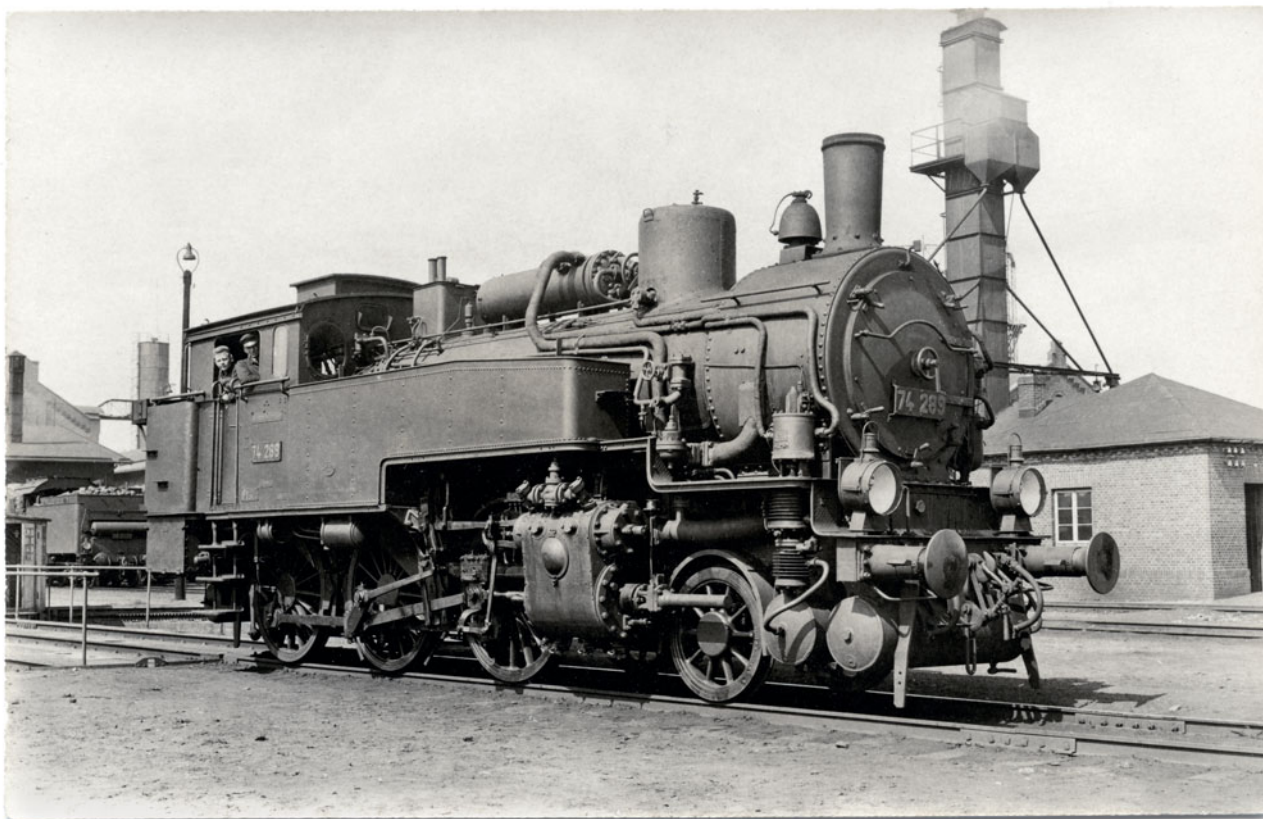
Mächtig wirkt die 2'C1'h4v-Schnellzuglok 02 004 (Henschel 1925, F.Nr. 20463) vom Bw Hof. Aufgenommen wurde sie am Kohlenkran des Bw Chemnitz Hbf. Die Lok gehörte zu der acht Lokomotiven umfassenden Bauserie von Henschel, die eine Kesselrohrlänge von 5800 mm hatte. 1942 erfolgte ihr Umbau in eine Zweizylinderlok durch das RAW Meiningen unter der Fabriknummer 10. Umgezeichnet wurde sie in 01 241.

Die sächsische XIII H 58 452 (Hartmann 1924, F.Nr. 4612) in fabrikneuem Zustand. Angebracht werden mußten vom Hersteller neben den Fabrikschildern noch die Eigentums-, Nummern- und Gattungsschilder. Die Direktions- und Heimatschilder wurden erst vom RAW oder Bw angeschraubt.

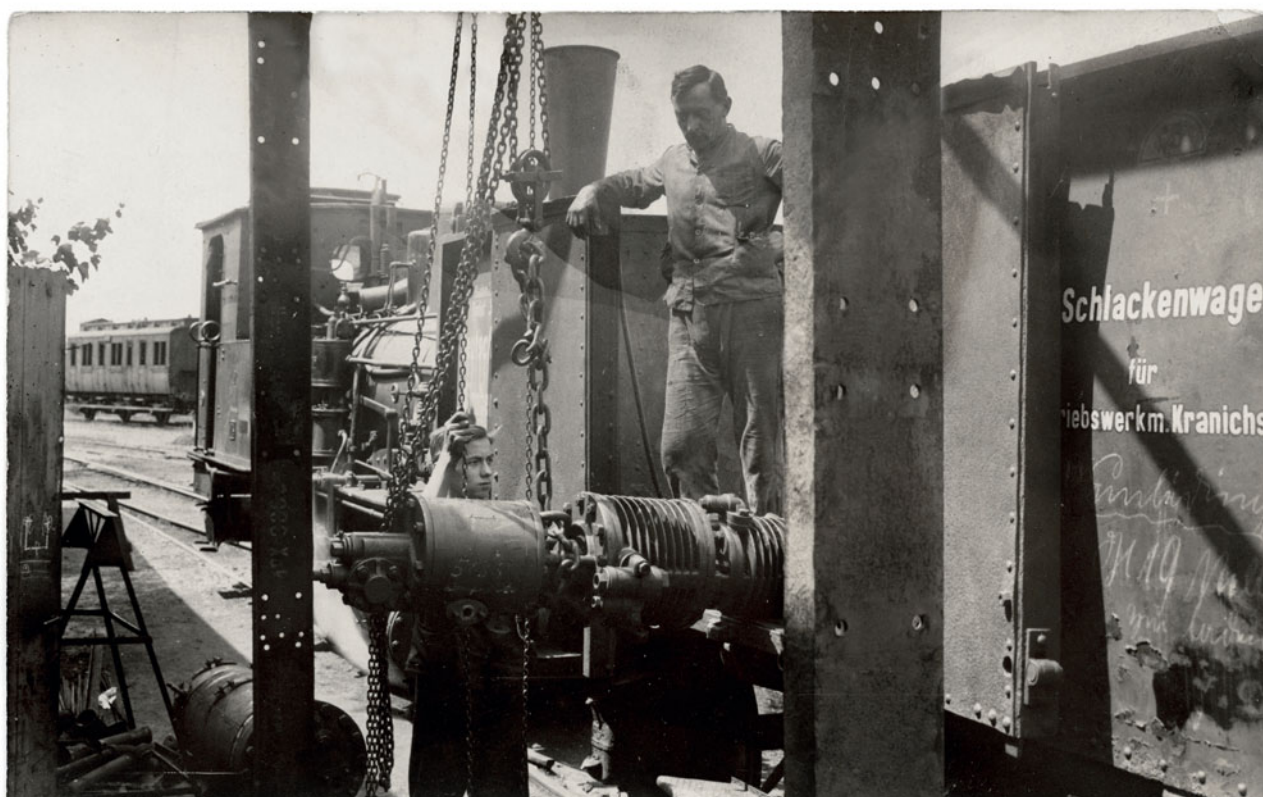




Zwei „Hübsche“ vor der preußischen P 10 39 158 (Henschel 1924, F.Nr. 20209) vom Bw Halle P um 1930.



Die preußische T 11 74 289 (Union 1909, F.Nr. 1698) gehörte ursprünglich zur KED Köln, wo sie als Köln 7507 in Dienst stand. Sie verschlug es schließlich zur Rbd. Oldenburg, ihr Heimat-Bw wurde das Bw Oldenburg.

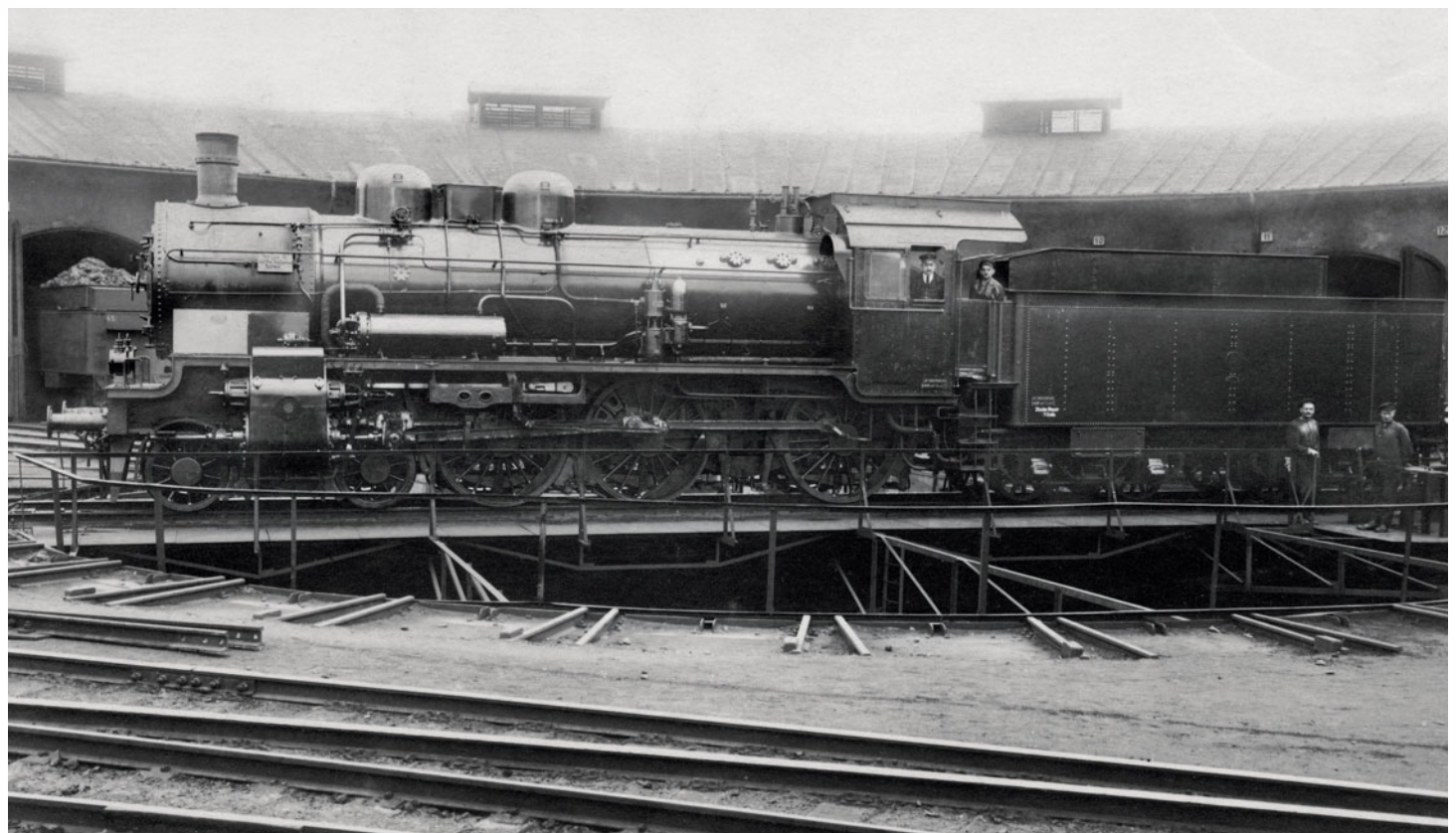


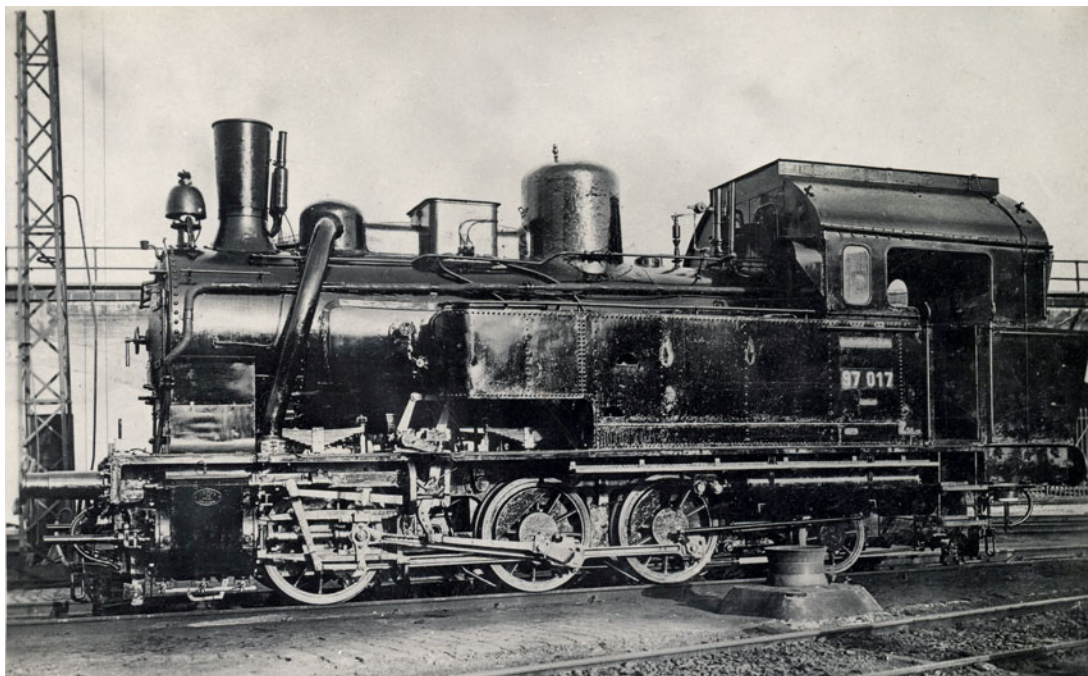
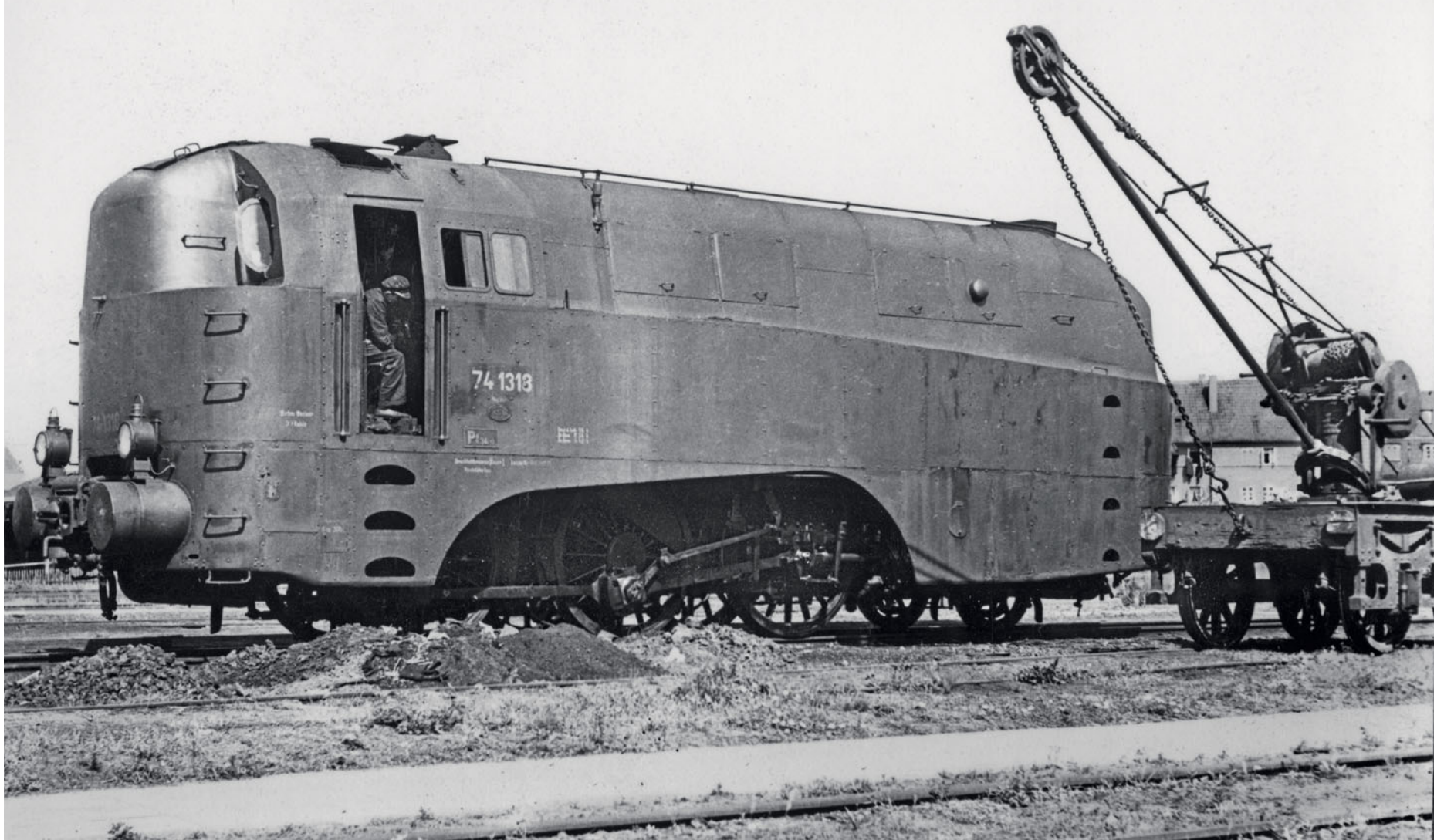
Eine wunderbare Aufnahme aus dem Bw Darmstadt-Kranichstein von 1924: eine preußische T 3 vor dem Schlackenwagen.

Kesseleinbau im Bw Brandenburg: Lok 20 (Henschel 1923, F.Nr. 19911, DR 92 6504) der Brandenburgischen Städtebahn war ein Nachbau der preußischen T 13. Die Aufnahme entstand am 23. November 1926.



„Von EAW S nach Reichenbach Vogtland“ ist auf dem Schild an der Rauchkammer der preußischen P 8 mit der erst angeschriebenen Nummer 38 4045 (Schichau 1923, F.Nr. 3017) zu lesen. Ganz unscheinbar, aber höchst interessant schaut links aus dem Schuppen der Tender mit dem sächsischen Nummernschild 85 hervor, der nicht mehr umgezeichneten sächsischen XH1 (Hartmann 1909, F.Nr. 3247).





Abgestellt in Ahrensburg sehen wir hier eine 1'C h2-Stromlinien-Personenzuglok der stets sehr modernen und fortschrittlichen Lübeck-Büchener Eisenbahn. Die Maschine entsprach der preußischen Gattung T 12 und wurde nach der Verstaatlichung der LBE im Jahre 1938 als 74 1318 in den Fahrzeugpark der DRG eingereiht.

Eine Zahnradlokomotive der preußischen Gattung T 26 im RAW Köln-Nippes: 97 017 (Borsig 1912, F.Nr. 8333) war für den Dienst auf der Strecke Linz – Flammersfeld der KED Köln beschafft worden.



Krieg und Winter, harte Zeiten. Das Lokpersonal der 81 003 (Hanomag 1928, F.Nr. 10557) vom Bw Magdeburg Hbf trägt um 1942 dicke Mäntel und Stiefel, um den Rangierdienst als Rangierlok N 2 im kalten Norden zu überstehen.

Winter

Betriebsdienst im Winter war kein Zuckerschlecken. Zumindest in der Zeit, als die Winter noch kalt und schneereich waren. Schneemassen lagen auf den Gleisen, Schneewehen blockierten ganze Einschnitte und Streckenabschnitte, Weichen waren ebenso eingefroren wie Wasserkräne. Auf den Lokomotiven zog es aus allen Ritzen, das Rückwärtsfahren mit Schlepptendermaschinen war eine Strafe. Der Kessel gab kaum Wärme ins Führerhaus ab, das Feuerloch strahlte nur kurzzeitig seine Hitze beim Beschicken mit Kohle in das gefrorene Gesicht des Heizers. Dann aber so kräftig, daß es nur unangenehm war.

Noch schlimmer traf es seinerzeit die Bremser in den Bremserhäusern. Wer sich an die ostpreußischen Geschichten von Karl-Ernst Maedel erinnert, weiß, daß so mancher Bremser nach Beendigung der Zugfahrt nur noch tot geborgen wurde. Es war eben nicht alles nur Romantik ...

Die bayerische Pt 2/3 70 020 bei der Ausfahrt aus einem bayerischen Haltepunkt. Das wunderschöne winterliche Motiv diente als Neujahrsgruß mit dem Wunsche für eine glückliche Fahrt ins neue Jahr. Über den Photographen Hackner-Striegel, der uns dieses wunderbare Motiv vermacht hat, ist leider nichts bekannt.





Die sächsische
IV K 99 554
(Hartmann 1909,
F.Nr. 3212) im
Winter 1942 beim
Wassernehmen.
Einsatzgebiet
der Lokomotive
war die Ober-
lausitz zwischen
Taubenheim und
Dürrhennersdorf.

Ganz idyllisch
geht es hier auf
einem ländlichen
Bahnhof in Sach-
sen zu, wo ein
3. Klasse-Abteil-
wagen von einer
preußischen T 9³
gezogen und von
einer sächsischen
VT nachgescho-
ben wird. Was für
den Betrachter
allerdings roman-
tisch wirkt, war
für die Betriebs-
personale beson-
ders im Winter
harte Arbeit.



Den Dampfheizungskupplungen entweichender Dampf hüllt den Bahnsteig in Nebel. Eine winterliche Bahnhofsszene mit der preußischen T 14¹ 93 1174 (Union 1923, F.Nr. 2785). Die Maschine gehörte zum Bw Seddin und war vom 21.9. bis 5.10.1924 auf der Weltausstellung in Seddin ausgestellt.





Der Schlitten mag zwar auf ein winterliches Vergnügen hindeuten, der Ernst der Lage erforderte aber eher Schaufeln. Eingeschneit hat es hier eine preußische G 7¹, die allerdings nach dem Ersten Weltkrieg als Baureihe 413 im Dienste der ČSD stand.



So friedvoll zieht die württembergische K mit der DRG-Nummer 59 038 (Esslingen 1924, F.Nr. 4132) an Kilometer 55,2 einer unbekannten Strecke am Photographen vorüber. Doch die Aufnahme entstand während des Zweiten Weltkrieges, was an den Luftschutzblenden der Laternen zu erkennen ist. Außerdem wurden bereits die Messing-Nummernschilder im Rahmen der kriegsbedingten Buntmetallgewinnung gegen Reichsheimstoff-Aluschilder mit spitzem Zifferntyp getauscht. Eine Besonderheit ist noch erwähnenswert: die Lokomotive war mit einer Riggbach-Gegendruckbremse ausgestattet worden, denn 1939/40 wurde sie vom Bw Mannheim Rbf zum Bw Müzzuschlag der RBD Wien umbeheimatet. Ihr Einsatzgebiet war der Güterverkehr auf der Semmering-Bahn, was hier auch den Linksverkehr erklärt.

Zweiter Weltkrieg

Es ist müßig, über Sinn und Unsinn, über Recht und Unrecht, über Schuld und Unschuld eines Krieges zu lamentieren. Die Geschichtsbücher sind voll davon. Eisenbahnen waren seinerzeit das Hauptverkehrs- und Transportmittel, so daß ihre Bedeutung auch in der Kriegführung eine sehr hohe war. Vom einfachsten Rottenarbeiter bis hin zum Verkehrsminister war dementsprechend jeder deutsche Eisenbahner involviert in ein Zeitgeschehen, welches ein so grausames Ende nahm. Sie alle taten einen vorbildlichen, meist opfervollen Dienst oder gaben sogar ihr Leben. Bis in unsere Zeit sind die Überlebenden eines geblieben: stolze Eisenbahner.

Die folgenden Bilder zeigen Momente, als die Räder rollen mussten für einen erhofften Sieg.

Die mächtige 1'E 1-Güterzug-Schleppptenderlok 45 020 (Henschel 1941, F.Nr. 24813) im März 1943 in ihrem Heimat-Bw Würzburg. Frauen im Eisenbahndienst ersetzen oftmals die zum Wehrdienst eingezogenen Eisenbahner.





50 657 (Wiener Lokfabrik 1941, F.Nr. 3377) bei einem wohl längeren Halt auf freier Strecke, Soldaten sind bereits ausgestiegen. Es handelt sich entweder um eine Falschfahrt auf dem Gegengleis oder man befand sich auf französischem Gebiet. Bis zum 30.12.1943 gehörte die Maschine zum Bw Posen Vbf, vom 31.12.1943 bis 5.5.1944 zum Bw Schneidemühl Vbf, danach ging sie nach Wittenberge. Bei der DR mutierte die Lok noch zur 50 3510 und schließlich zur 50 0045-0.

Deutsche Soldaten auf dem Weg zur Front oder in den Heimaturlaub. Zur Abfahrt bereit steht die preuß. G 8² 56 2912 (AEG 1927, F.Nr. 3953) am Bahnsteigende, die Ölkanne wird heruntergereicht, um noch einmal die Lager zu ölen. Auffällig ist, daß die Laternen nicht abgeblendet sind. Hinweise auf Ort und Datum der Aufnahme gibt es leider nicht, möglicherweise handelt es sich auch um einen Truppentransport noch zu Friedenszeiten. Bis 1944 gehörte die Lok zur RBD Halle, danach kam sie zur RBD Regensburg.





In frischem Glanz und mit Pufferteller-Warnanstrich erstrahlt die preußische P 8 38 2202 (BMAG 1918, F.Nr. 6461) nach der letzten Untersuchung vom 4.3.43 im RAW Namur. Bis zum 8. Juni 1942 gehörte sie noch zum Bw Mönchengladbach, im Rahmen der Ostlok-Rückführung war sie ab 31. Mai 1944 wieder im Westen beim Bw Wanne-Eickel beheimatet.

Um 1942 begegnet uns die 41 067 (Borsig 1939, F.Nr. 14789) am Abzweig Saaleck/Großheringen mit ihrem Zug von Naumburg, den sie nun über die Saalebahn Richtung Camburg befördern wird.

An einem kalten Kriegswintertag befährt die 44 451 (Henschel 1941, F.Nr. 26060) vom Bw Zwickau mit ihrem Güterzug das von den Schneemassen geräumte Gleis einer unbekannten Strecke.





Interessiert blickt das Kind über die Schulter. Der Wunsch, Eisenbahner zu werden, wurde hier vielleicht in die Wiege gelegt. Preußische T 16 94 346 (BMAG 1911, F.Nr. 4747) vom Bw Wesermünde-Lehe um 1930.

Aus dem Familien-Album

Ein Sammelsurium von Bildern, herausgenommen aus den Photoecken der Familienalben, soll den Bildband beschließen. Dem Lokbildsammler blutet oft das Herz, wenn er die Bilder betrachtet und seinen lieben Lokomotiven die Puffer, der Schornstein, der Tender oder gar alles abgeschnitten wurde. Aber es ging dem Photographen meist auch gar nicht um die Lokomotive. Es waren seine Liebsten, seine Kollegen oder vielleicht einfach nur der Eindruck des mächtigen Dampfrosses, die ihn den Auslöser betätigen ließen. Für uns Spätgeborene und Liebhaber der alten Eisenbahn sind die festgehaltenen Momente aber dennoch ein schöner Blick in die Vergangenheit. Gut, daß es sie gibt ...

Ein Herr mit Hut in Lokführerpose auf der preußischen G 5⁴ 54 1058 (Borsig 1909, F.Nr. 4292) des Bw Lehrte.







Lok- und Betriebspersonal und ihre Maschinen:

Preußische G 8 55 2113 (Grafenstaden 1912, F.Nr. 6421) vom Bw Leipzig Bayerischer Bahnhof.

Ein Blick auf den Arbeitsplatz vom Meister und seinem Heizer: preußische P 8 38 3752 (Schichau 1922, F.Nr. 2984) des Bw Wesermünde-Lehe, aufgenommen in ihrem Heimat-Bw (erst 1947 umbenannt in Bremerhaven-Lehe).

Preußische T 9¹ 90 068 (Borsig 1896, F.Nr. 4494) der Rbd. Erfurt, die bereits 1927 ausgemustert wurde.

Preußische G 10 57 3281 (Hanomag 1923, F.Nr. 10216) um 1926. Von 1928 bis 26.11.1938 ist sie im Bw Leipzig-Wahren nachgewiesen.

Preußische G 8¹ 55 3000 (Vulcan 1914, F.Nr. 2939) im Bahnhof Giersleben an der Strecke Aschersleben – Güsten. Im Januar 1936 ist die Lok beim Bw Güsten vermerkt, sie tat im September/Oktobre 1938 bei der RBD Breslau und dann bei der RBD Halle Dienst.



Lok- und Betriebspersonal und ihre Maschinen:

Bayerische S 3/6 18 481 (Maffei 1923, F.Nr. 5450). Pose und Gesichter des Personals sprechen Bände: so sehen zufriedene und stolze Eisenbahner aus, die sich mit ihrem Unternehmen identifizieren. Nachgewiesen ist die Lok bis zum 10.5.1931 im Bw München Hbf, dann bis Mai 1935 im Bw Augsburg und schließlich im Bw Lindau.

Bayerische R 4/4 92 2036 (Krauss 1919, F.Nr. 7435) im Jahre 1928 im Bahnhofs-dienst am Ablaufberg wahrscheinlich von Augsburg, wo die Maschine nach Stationierungsverzeichnissen vom 1. Mai 1935 und Juli 1936 beheimatet war.



Ein Erinnerungsphoto der 99 654 (Henschel 1918, F.Nr. 16135, im Betrieb bis zur Ausmusterung im Bw Nossen am 19. August 1975) wurde am 14. September 1935 an den „lieben Kriegskameraden Wilhelm“ adressiert. Der Absender Kurt Schubert diente mit dem Empfänger offensichtlich gemeinsam auf dem stolzen Linienschiff „SMS Schlesien“.







Fachkundige Besucher – vielleicht Studenten, Dozenten, Ingenieure – bei der Besichtigung von Lokomotiven in einem RAW, vermutlich Stargard:

Preußische S 10¹ 17 1203 (Henschel 1916, F.Nr. 13822), vermutlich Bw Grunewald

Einheitslok 64 059 (Union 1928, F.Nr. 2818) des Bw Templin der Rbd. Stettin

Preußische S 10¹ 17 1004 (Henschel 1911, F.Nr. 10868), im Januar 1931 beim Bw Stralsund beheimatet

Treffen und Fachsimpeln mit den Herren der Praxis an einer Einheitsschnellzuglokomotive BR 03 von Borsig





Nicht modern, aber historisch wertvoll: im Bw Wiesbaden noch zur DRG-Zeit als Heizlok dienende preußische S 3 von Hanomag des Baujahres 1904, aufgenommen im Juli 1924 samt Schuppenmännern (der vordere posiert in praktischem, einem Strampelanzug gleichenden Overall). Die Lokomotive gehörte zum E.A.W. Nied a/M, wie auf der Rückseite des Photos zu lesen ist.



Zwei Frontansichten mächtiger Lokomotiven in einem sächsischen Bahnbetriebswerk: die sächsische XIV HT 75 537 (Hartmann 1913, F.Nr. 3633) vom Bw Chemnitz Hbf und die preußische P 10 39 035 (Borsig 1923, F.Nr. 11638), vermutlich vom Bw Reichenbach.

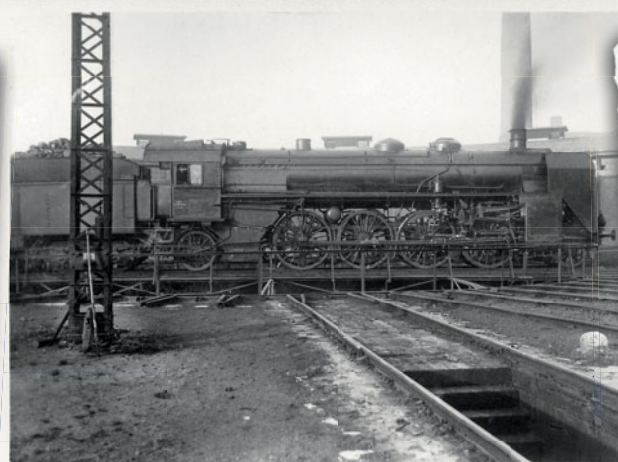




Ein Urlaubsschnappschuß gelang dem Photographen auf der Nordseeinsel Wangerooge am 10. August 1938. Die 1000 mm-Schmalspurlok 99 023 (Hanomag 1913, F.Nr. 6930) war die ehemalige Lok 5 der Wangeroooger Inselbahn, die dort bis zu ihrer Ausmusterung am 22. November 1957 Dienst tat.







Neben den professionell photographierenden Eisenbahnfreunden gab es viele Menschen, die ebenso auf den Auslöser drückten und ein Eisenbahnmotiv einfingen. Diesen unbekannten Photographen, die uns damit jeweils ein wertvolles Stück Eisenbahngeschichte vermacht haben, setzen wir mit diesem Band ein Denkmal. So bleiben ihre bislang meist unveröffentlichten Bilder nicht einzelnen Privatarchive vorbehalten, sie sind nun alle der Öffentlichkeit zugänglich.

ISBN 978-3-8375-1691-3



€ 29,95 (D)

VCB
[VERLAGSGRUPPE BAHN]

KLARTEXT