

# Die Reichsbahndampflokomotive in der Fotografie



Auch der unermüdliche Carl Bellingrodt musste großes Glück haben, um die Begegnung zweier Schnellzüge auf freier Strecke aufnehmen zu können – und war wie seine Epigonen siebenzig Jahre später darauf angewiesen, dass die dramatischen Wolken nicht genau im Augenblick der Vorbeifahrt des Zuges die Strecke verdüstern. Die Wahl eines Fotostandorts, der die Weite der niederrheinischen Landschaft zur Geltung bringt, und einer Tageszeit mit flacher schräger Sonneneinstrahlung machen die Aufnahme zum Kunstwerk. 03 259 mit dem D 8 und 18 319 mit dem D 307 begegnen sich um 1938 bei Düsseldorf.



Der Rückblick auf die Reichsbahnzeit soll nicht zum Lokomotivalbum geraten, will aber dem hohen Rang der künstlerischen und dokumentarischen Fotografie der Dampflokomotive zu jener Zeit seinen Tribut zollen. Das Hobby Eisenbahn wäre heute nicht so beliebt, die Eisenbahnfotografie mit der heute spielerisch leicht zu bedienenden Technik wäre nicht so populär, die Geschichte der deutschen Eisenbahn wäre nicht so im Wortsinne anschaulich, wenn wir nicht am unvergänglichen Werk der Lokomotivfotografen aus den zwanziger und dreißiger Jahren teilhaben könnten.

Was die Geschichte der Lichtbildkunst betrifft, blicken wir in die hohe Zeit der professionellen wie der volkstümlichen Schwarz-Weiß-Fotografie in der größten technischen und künstlerischen Breite (und vor der Konkurrenz durch die industriell unterstützte Farbfotografie). Während noch immer wie vor dem Ersten Weltkrieg die Kunst der mit Stativ und schwerem Apparat auf großformatige Glasplatten-Negative gefertigten Fotografie gepflegt wurde, erlaubte die preiswerte und handliche Kamera für Rollfilm und schließlich für den (vom Kinofilm abgeleiteten!) Kleinbildfilm auch den spontanen „Schnappschuss“.

Fotografiert wurde für die historische Dokumentation und für den künstlerischen Ausdruck, fürs Familienalbum und für den politischen Kampf, für die Produktwerbung und für die illustrierten Zeitschriften.

Aus Flohmärkten und Haushaltsauflösungen, aus Gemeinde- und Firmenarchiven werden zahllose schöne Eisenbahnfotos aus der ersten Hälfte des 20. Jahrhunderts geborgen. Bei den meisten dieser Bilder ist es dem Zufall überlassen, ob bei der Abreise von Onkel Fritz oder bei der Einweihung des neuen Bahnhofs,

beim Besuch des Reichspräsidenten oder beim Zwischenhalt eines Wehrmachtstransports eine seltenere Lok oder nur ein verwackeltes Signal in Bild kam. Ganz anders bei den systematisch arbeitenden Klassikern der deutschen Lokomotivfotografie. Am bekanntesten wurde aufgrund seiner unfassbaren Produktivität der Finanzbeamte Carl Bellingrodt (1907–1971), der sich das Ziel setzte und weithin verwirklichte, alle erreichbaren Lokomotivtypen in Typenfotos aus standardisierten Blickwinkeln und in Landschaftsaufnahmen abzulichten. Unschätzbar ist aber auch das schon vor 1914 einsetzende fotografische Werk des Lokomotivgenieurs Werner Hubert (1896–1947). Jeder Abzug eines Fotos dieses Meisters hat besonderen Wert, gingen doch all seine Negative bei der Zerstörung Dresdens 1945 unter. Auf Huberts Anregung wurde auch sein älterer Kollege Rudolf Kreutzer (1884–1943) zum systematischen Lokomotivfotografen. Ein Luftangriff tötete ihn und vernichtete sein Werk. Vor allem Hermann Maey (1902–1988) sorgte dafür, der fotografischen Arbeit mit dem „Deutschen Lokomotivbild-Archiv“ (DLA) zunächst bei der Technischen Hochschule Darmstadt und später beim Reichsverkehrsministerium einen organisatorischen Rahmen zu geben und durch einen Verkauf von Abzügen wenigstens eine gewisse Kostendeckung zu erreichen. Ich kann hier nur ganz wenige Werke der Klassiker vorstellen, kann aber zu der weiteren Illustration ihres Schaffens auf so gut wie jedes Eisenbahnbuch verweisen, das sich mit Fahrzeugen oder Strecken vor 1945 beschäftigt: Ohne das DLA kommt niemand aus.



Arbeit des Deutschen Lokomotivbild-Archivs: Das bedeutete, dass Werner Hubert an einem strahlenden Sommertag sein Stativ an einer idealen Stelle bei Reichenbach in Vogtland aufbaute und die 43 024, eine

Vertreterin der (neben der 44) selten gebliebenen zweizylindrigen Variante der schweren Güterzuglok mit ihrem Zug aufnahm.



Arbeit des Deutschen Lokomotivbild-Archivs: Das bedeutete, dass Hermann Maey nach den deutschen Gebietsveränderungen der Jahre 1938 ff. in amtlicher Mission des Reichsverkehrsministeriums systematisch die von der Reichsbahn in Besitz genommen österreichischen, tschechoslowakischen und polnischen Triebfahrzeuge fotografierte. Die 51 006, eine 1919 in Österreich für die Kaschau-Oberberger Bahn beschaffte Maschine ungarischer Konstruktion, bei der Übernahme des „Sudetenlandes“ 1938 von der ČSD zur DR gekommen, war eine der ganz wenigen von deutschen Staatsbahnen je eingesetzten Mallet-Schleppenderloks.



Nicht der dokumentarische Eifer, sondern das Auge des Künstlers bestimmte den Blickwinkel für diese Studie von der Personenzuglokomotive 38 1785. Gebaut von Linke-Hofmann in Breslau 1915 wurde sie auch gleich in Schlesien heimisch, wie die alte preußische Betriebsnummer Oppeln 2432 verriet. Das Raw Brandenburg West hat auch für sie aus Rotguss Nummernschilder nach Reichsbahnnorm gefertigt. Später wird die P 8 Windleitbleche erhalten und ihre großen Gaslaternen gegen kleinere elektrische Leuchten eintauschen. Im Zweiten Weltkrieg blieb diese Lok in der Sowjetunion, wo sie um 1950 verschrottet wurde.

Das Rotguss-Schild mit den beim Sammler hochgeschätzten „breiten Ziffern“ ziert auch die 18 492, eine 1923 gebaute Vertreterin der legendären bayerischen Schnellzugtype S 3/6. Die Maschine war in der Zwischenkriegszeit bis 1931 beim Bw München Hbf und sodann beim Bw Augsburg beheimatet. Motiv fürs Motiv war die Erinnerung an die gemeinsame Arbeit der abgebildeten Männer. Mit Uhrkette und Tabakspfeife zeigt sich links der Lokführer. Immerhin auch eine Krawatte trägt der Heizer in der Mitte. Der Herr rechts dürfte ein Bw-Arbeiter gewesen sein.





Nicht zu vergessen ist die ambitionierte Arbeit der amtlichen Fotografen der Reichsbahndirektionen, die neben der Auftragsarbeit für Werbung, Fortbildung, Bauwesen und Unfalldokumentation auch viele Werke hinterließen, die das Auge des Dampflokkfreundes veratzen. Ganz unspektakulär und tausendfach wiederkehrend, aber dennoch selten so schön fotografiert blieb die Fahrt eines leeren Kohlenzuges mit der 56 2886 durch Hamburg gegen Ende der dreißiger Jahre. Er hat aus Richtung Altona kommend gerade den Hauptbahnhof, die Oberhafenbrücke und den an den benachbarten Personenzuggleisen liegenden Haltepunkt Oberhafen passiert und rollt jetzt die Rampe in den Hauptgüterbahnhof hinab. Links der im Krieg seiner Hallendachkonstruktion beraubte Hannöversche Bf, der zuletzt nur noch Eilgutstation war.  
Aufnahme Rbd Hamburg

Ganz einfach schön ist auch dieser Blick auf die Elbbrücken von Torgau mit der historischen Festung und ebenfalls einem leeren Kohlenzug, den eine preußische G 12 oder 58<sup>10</sup> der Deutschen Reichsbahn zu neuer Beladung ins Braunkohlerevier um Leipzig oder ins Steinkohlenrevier an der Ruhr bringt. Wie aus einer anderen Welt bricht in diese Atmosphäre der Ruhe und Aufgeräumtheit die Vorstellung hinein, dass sich genau hier, auf der Straßenbrücke im Hintergrund, neun Jahre später die verbündeten Armeen der USA und der Sowjetunion treffen sollten, von der Wolga und vom Atlantik aufgebrochen und nun im Herzen Deutschlands angekommen, um seine mörderische Gewalt zu bändigen.  
Aufnahme: Rbd Halle



Das Rotguss-Schild mit den beim Sammler hochgeschätzten „breiten Ziffern“ ziert auch die 18 492, eine 1923 gebaute Vertreterin der legendären bayerischen Schnellzugtype S 3/6. Die Maschine war in der Zwischenkriegszeit bis 1931 beim Bw München Hbf und sodann beim Bw Augsburg beheimatet. Motiv fürs Motiv war die Erinnerung an die gemeinsame Arbeit der abgebildeten Männer. Mit Uhrkette und Tabakspfeife zeigt sich links der Lokführer. Immerhin auch eine Krawatte trägt der Heizer in der Mitte. Der Herr rechts dürfte ein Bw-Arbeiter gewesen sein.



Schon erwähnt wurde, dass die Reichsbahn in der Kürze und Bewegtheit der ihr gegebenen Zeit und im Rahmen ihrer knappen Finanzmittel keineswegs in der Lage war, die Anlagen und Fahrzeuge der Länderbahnen in aller Breite durch moderne Technik nach eigenen Normen zu ersetzen. Dieses Foto entstand um 1930 in Memmingen und zeigt fast nur ältere Erbschaften: Die ausfahrende 38 468 wurde zwar 1921 bereits an die Reichseisenbahnen geliefert, verkörpert aber als Vierzylinder-Verbundlok von Maffei noch die besten Lokomotivbau-Traditionen der Königlich Bayerischen Staats-Eisenbahnen. Die Lok rechts ist eine württembergische T 5, Reichsbahn-Reihe 75<sup>o</sup>, erstmals gebaut 1910. Das sie fast verdeckende Signal, das der schön gestalteten Winteraufnahme seine künstlerische Eigenart verleiht, ist wiederum bayerischen Geblüts.  
Aufnahme:  
Dr. Wolff und Tritschler

## „ICH KOMME“

Kaum zu zählen sind die von größeren Verlagen aufgelegten und reichsweit vertriebenen Varianten der Botschaft „Ich komme“. Als nur wenige Haushalte mit Telefon ausgestattet waren, war die Postkarte für den Urlaubsgruß und für die Glückwünsche, für die familiären Neuigkeiten und natürlich auch für die Ankündigung baldiger Ankunft ein Mittel erster Wahl.

Vollen dokumentarischen Wert hat diese Streckenaufnahme mit der Nachricht „Gut angekommen!“. Wir sehen eine bayerische Pt 3/6 noch vor ihrer Umzeichnung auf eine Reichsbahnnummer mit der seltenen Reihenangabe 77 auf der seit 1925 elektrisch befahrenen Strecke München – Starnberg.

Ebenfalls eine große Personenzugtenderlok verkündet die untere Ansichtskarte „Ich komme“. Es handelt sich um eine 78 der Rbd Stettin. Das Ostseebad Kölpinsee auf der Insel Usedom war damals noch über die Kursbuchstrecke 122 e Berlin Stettiner Bf – Karmin – Swinemünde – Wolgaster Fähre erreichbar. Eine Politik, die gegen die Grenze von 1920 kämpfen wollte, beschwor einen neuen Weltkrieg und als eines seiner Ergebnisse eine noch sehr viel weiter westlich verlaufende Grenze herauf.



Ostseebad Kölpinsee



Die Kunstverlage konnten zur Betextung ihrer Grußkarten handelsübliche Glasplatten zurückgreifen, auf denen der Schriftzug in Schwarz vorgegeben war, so dass er auf dem Abzug unbelichtet weiß erschien. Die Ankündigung „Ich komme!“ ließ sich so einer P 8 mit abblasendem Sicherheitsventil vor einen Personenzug einfach und gut beigegeben ...

Wenn Auftragskünstler die Pfade fotografischer Originaltreue verließen, war nicht immer Romantik das Ziel: Hier sollen Vielfalt und Modernität der Verkehrsmittel vorgeführt werden. Flugzeuge sowie Stromlinienautobus und offener Kraftwagen auf der „Reichsautobahn“ umgeben den mehr gemalten als fotografierten Zug mit P 8 und vierachsigen Gepäck- und Abteilwagen. Gewiss eine Karte ganz nach dem Geschmack des „Führers“, der Autos und Flugzeuge (im Gegensatz zu Menschen) sehr liebte, die Autobahn zu seinem ganz persönlichen Geschenk an das deutsche Volk stilisierte – und selbst einst Postkartenmaler gewesen war und besser auch geliebt wäre.

