

Thomas Samek

Parolen, Pracht und Propaganda

Lokomotiven als Massenmedium



Dank

Ich danke meinen Freunden und Verlegern Robin Garn und Thomas Hilge für die Verwirklichung dieses Bildbandes in der für ihren Verlag Nord Süd Express bekannten hohen Qualität. Für das gelungene Layout sage ich ganz herzlichen Dank an Kathleen Baumann, die einmal mehr den Wünschen des Autors und den Anforderungen der Verleger gerecht wurde.

Ebenso gilt mein Dank meinen Lektoren Michael Bergmann und Kai Pöhlse sowie den Bildgebern, die mit ihren Archiven wertvolle fotografische Beiträge lieferten:

Eisenbahnstiftung Joachim Schmidt, Joachim Bügel, Robin Garn, Jan Lukow, Historische Sammlung der DB, Deutsche Photothek Dresden, Volkmar Kubitzki, Wilfried Kohlmeier, René Guthier, Martin Krüger, Markus Hehl, Martin Müller, Brian Rampp, Helmut Dahlhaus, Peter Rappold, Markus Schmidt, Andreas Rasemann, Fabian Scheuring.

Danken und gedenken möchte ich schließlich auch den bekannten und unbekannteren Fotografen der gezeigten Motive, die in der Mehrzahl nicht mehr unter uns weilen. Sie haben großen Anteil daran, die Vergangenheit im Gedächtnis zu bewahren und den jüngeren Generationen bildhaft zu machen. Hinweise zu den mir unbekannteren Bildschöpfern nehme ich gern entgegen.

Thomas Samek

Impressum

© 2025 Nord Süd Express GmbH, 82285 Hattenhofen

ISBN 978-3-949665-26-4

Bibliografische Information der Deutschen Nationalbibliothek: Die Deutsche Nationalbibliothek verzeichnet diese Publikation in der Deutschen Nationalbibliografie; detaillierte bibliografische Daten sind im Internet über dnb.dnb.de abrufbar.

Die in diesem Werk wiedergegebenen Standpunkte und Meinungen sind die des Autors und müssen nicht grundsätzlich mit jenen des Verlags und der Redaktion übereinstimmen. Alle Rechte vorbehalten. Nachdruck oder Verbreitung durch analoge und digitale Medien sowie Datenverarbeitungssysteme jeglicher Art, auch auszugsweise, nur mit schriftlicher Genehmigung des Verlags.

Autor:	Dr. Thomas Samek
Layout und Satz:	Kathleen Baumann
Umschlaggestaltung:	Robin Garn
Bildbearbeitung:	Robin Garn
Lektorat:	Michael Bergmann Kai Pöhlse
Druck:	DZS Grafik, Ljubljana, Slovenia

Titelbild: Da stand mit 74 1254 eine Dampflok preußischer Bauart, 1916, im Ersten Weltkrieg von der Elsässischen Maschinenbau-Gesellschaft Grafenstaden (bei Straßburg) gebaut, nach zwei verlorenen Weltkriegen am 13. November 1951 vor einem Trümmerberg am Magerviehhof im Osten Berlins. Die alte Preußin war als Maschine der Deutschen Reichsbahn ohne Reich nur noch der DDR zugehörig. Nichtsdestotrotz gehörte sie zum Bahnbetriebswerk Berlin-Gesundbrunnen, das sich im französischen Sektor West-Berlins befand. Die Lok trug die Parole „Deutsche an einen Tisch“ an ihren Wasserkästen. Das Motto stand im Zusammenhang der am 10. März 1952 vom sowjetischen Diktator Josef Stalin den Westmächten angebotenen Verhandlungen über eine Wiedervereinigung und Neutralisierung Deutschlands. Die Empfänger und die Bundesrepublik unter Adenauer winkten ab. Gewinnt die Parole heute, 35 Jahre nach dem Mauerfall und im teilweise befremdlichen Verhältnis der Deutschen in Ost und West, wieder an Aktualität? Wie dem auch sei: Ganz schon viel deutsche Geschichte steckt in diesem schnöden Lokomotivporträt.

Inhalt

Zum Geleit	4
Jubiläumslokomotiven	6
Länderbahnzeit	18
Erster Weltkrieg	20
Reichsbahnzeit - DRG / DRB	
Zwischen Weltkrieg und Drittem Reich	24
Drittes Reich	29
Propaganda	29
Reichsparteitage	38
Tag der Arbeit	40
Olympiade 1936	46
Verschiedene Anlässe	50
Zweiter Weltkrieg	59
Nachkriegszeit	
Sowjetische Besatzungszone / DDR	67
Propaganda	67
Parteitage	80
Wirtschaft	80
Gewerkschaft	88
Jugend	91
Verschiedene Anlässe	97
Westdeutschland	100
Kirchenfeste	103
Sport	108
Verschiedene Anlässe	110
Abschied	116
Die Gegenwart	125

Zum Geleit

Wenn es für die Eisenbahner schon keine Feiertage gab, beging man die Feste eben gemeinsam mit den Lokomotiven. So steckten Betriebsarbeiter eben einen Pfingstbusch auf den oberen Laternenhalter an die Rauchkammertür der Lok 11 der Lübeck-Büchener Eisenbahn. Bei der Lok handelt es sich um eine preußische Bauart ähnlich der Gattung S 10, die im Jahre 1912 bei Henschel unter der Fabriknummer 11151 gebaut und von der DRG im Jahre 1937 als 17 141 eingereiht wurde.

SAMMLUNG SAMEK

Das Leben ist kurz und bunt und unterliegt einem ständigen Wandel. Was in diesem Moment Gegenwart ist, ist bald darauf bereits „Geschichte“. Den Zeitraum unseres Lebens suchen wir uns ebensowenig aus wie unsere Eltern und den Ort unserer Geburt. Das hört sich philosophisch an, aber bei der Eisenbahn als große technische Errungenschaft und gemeines Transport- und Beförderungsmittel ist es nicht anders. Stets machte sie als Bestandteil der Gesellschaft jede geschichtliche Entwicklung mit, von der Schöpfung bis zum Ende. Sie wurde gefeiert, für alle möglichen Zwecke benutzt, auch missbraucht und schließlich „auf's Abstellgleis“ geschoben. Zu jeder Zeit aber hat sie treu „gedient“, war nützlich und immer bemüht, das Beste zu geben.

Mit diesem Bildband soll eine Reise durch die Eisenbahn-Epochen angetreten werden, die uns nicht das technische, sondern das äußere Erscheinungsbild unserer Lokomotiven im Zeichen der Geschichte präsentiert. Ein Bildband deswegen, weil die Bilder uns den Blick genau so zeigen, wie ihn unsere Vorfahren hatten: in ihrer Zeit, mit ihrem Zeitgeist. So, wie wir heute die Gegenwart als „normal“ betrachten, ohne meist zu merken, wie wir vom Zeitgeschehen und vom aktuellen Zeitgeist, von Medien und politischen Interessen beeinflusst werden.

Lokomotiven waren allerorts und zu allen Zeiten stets der Stolz der Eisenbahnen und vor allem der Eisenbahner. Als „Maschinen“ zunächst eher schmucklos, entwickelte sich ihr Farbleid in der Länderbahnzeit etwas bunter, grün, blau, braun. Dagegen wurde es bei der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft wieder sachlich schwarz und rot, lediglich die Stromlinienlokomotiven und Triebwagen brachten etwas Farbe ins Spiel. Bei den Beschilderungen sah das schon etwas edler aus, die waren seit Anbeginn – wenn man von Kriegzeiten absieht – meist aus Messing oder Rotguss. Erst ab 1934 begann die Ära der Aluminiumbeschilderungen zur Einsparung der edlen und teuren Buntmetalle. Deutsche Lokomotiven wurden im internationalen Vergleich eher trist und schmuck-



los gehalten, selbst die Fabrikschilder durften nach Vorgabe der Staatsbahn kaum Schmuck und erst recht keine Werbung enthalten. Das ist auch die Ursache für die oftmals optisch wenig ansprechenden deutschen Lokomotivfabrikschilder, ganz im Gegensatz zu den Schildern für Lokomotiven deutscher Lokfabriken, welche für das Ausland bestimmt waren.

Die Eisenbahn legte einst Wert auf ein gepflegtes, sauberes Erscheinungsbild (was man heutzutage selbst bei museal erhaltenen Triebfahrzeugen oft vermisst). Insbesondere waren die Lokomotiven geputzt, ein Aushängeschild des Personals, des Betriebswerkes und seiner Belegschaft, überhaupt des gesamten Bahnunternehmens. Vor allem bei der DB wurde dieser Ehrgeiz leider mehr und mehr ad acta gelegt.

Die Lokomotive war nicht nur ein Fortbewegungsmittel, nein, sie entwickelte sich vom technischen Wunder zum beweglichen Botschafter. Sie war auch Verkünder ihrer Zeit. Mit ihr identifizierten sich ihre Erbauer, die Personale, die Eisenbahn-Bewunderer, eigentlich das ganze Volk. Die Lokomotiven waren es doch, die in jedem Jungen den Wunsch erweckten, Lokführer werden zu wollen. Die Eisenbahn war kein toter Gegenstand, sie lebte! Heutzutage, in Zeiten des Individualismus, ist die Eisenbahn in den Hintergrund gerückt, ihre Bedeutung wird meist vergessen oder als Selbstverständlichkeit empfunden. Getrauert wird heute erst, wenn Strecken stillgelegt oder Fahrzeuge ausgemustert werden.

Lokomotiven waren früher die Hauptträger des Verkehrs und nahmen als fahrende „Litfaßsäulen“ teil an Politik, Geschichte, an freudigen Festen und traurigen Abschieden. In einer Zeit, in der es kein Internet gab und das Fernsehen noch nicht verbreitet war, befuhren sie als „Medium“ oder besser „Massenmedium“ die Schienenstränge der Nation. Und so wurden sie liebevoll geschmückt, erhielten Anschriften und Parolen, je nachdem, was gerade zu feiern, zu verkünden oder zu bewerben war.

In diesem Band soll verbildlicht werden, wie unsere Lokomotiven in Feierlichkeiten einbezogen und im politischen Zeitgeschehen gebraucht oder missbraucht wurden. An ihnen ist der Zeitgeist ganz offensichtlich abzulesen – von fröhlich über kämpferisch bis hin zur Gegenwart mit ihren gestalterisch bunten Kreationen. Gezeigt werden hier Lokomotiven weit entfernt von den üblichen Standardaufnahmen, die von ihrer Epoche geprägt waren. Die in mehr als drei Jahrzehnten zusammengetragenen Bilddokumente waren überaus zahlreich und mussten naturgemäß auf die Wesentlichen beschränkt werden, um den Rahmen nicht zu sprengen. Eine Vollständigkeit war und ist auch keineswegs das Ziel dieses Bandes.

Die Gunst der Gegenwart ist es, in Kenntnis des Geschichtsverlaufes sowie der Folgen von Entscheidungen sehr leicht über



die Vergangenheit richten zu können. Hier betrachten wir die von uns so geliebten Lokomotiven in ihrer Zeit. In ihrem Gewand. Ein Bildband, aber von anderer Art als die gängigen Baureihenbücher. Möge er zur Ehrenrettung unserer Lokomotiven beitragen, denn eines ist unstrittig: Unabhängig von Ereignissen, Zeitgeist und Weltanschauung brachten die Lokomotiven entsprechend den genialen Konstruktionsbüros stets ihre ganze Kraft an den Zughaken, um die Last zu befördern, die ihnen angehängt wurde. Dem Leser und Betrachter wünsche ich einen interessanten und besinnlichen Rundgang durch die verschiedenen Bahnepochen im Kleid ihrer Zeit.

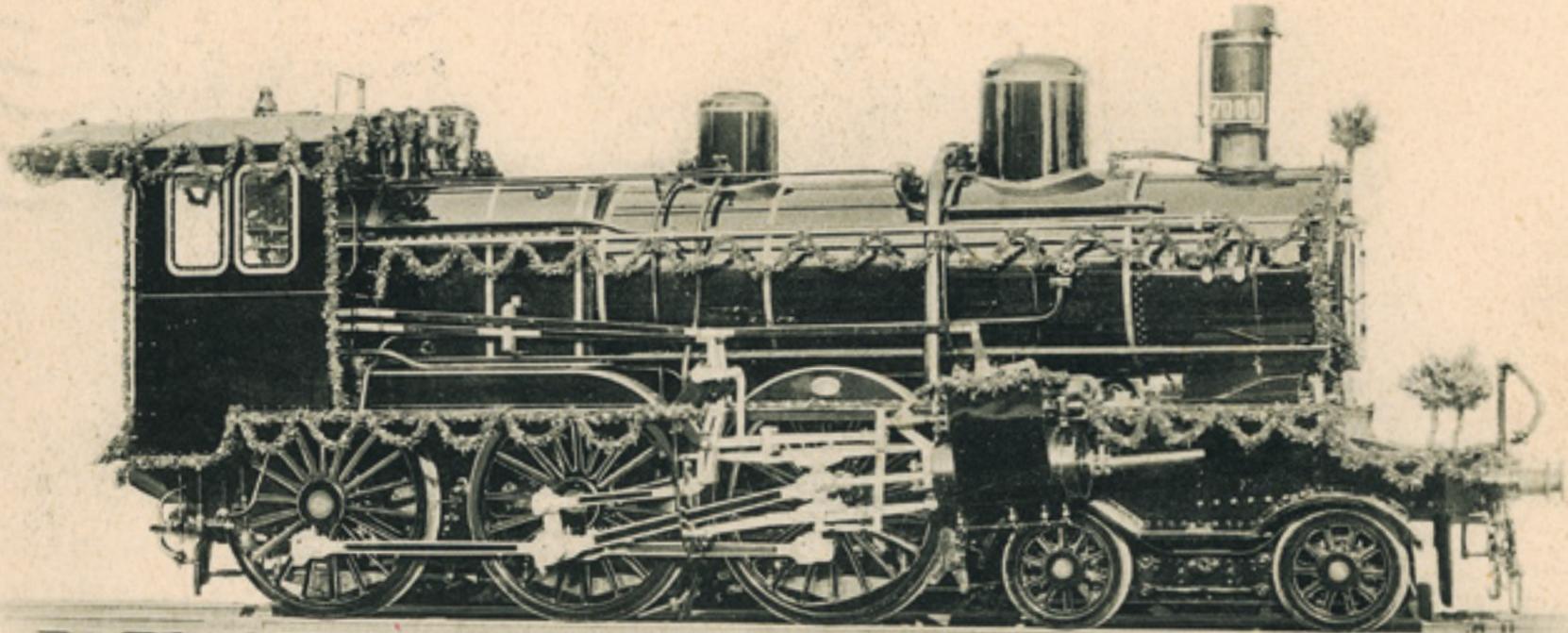
Hamburg im Herbst 2024
Thomas Samek

Man könnte schon von Eisenbahn-Archäologie sprechen: Die Geschichte kommt immer wieder zum Vorschein, wie hier Anfang der Siebziger Jahre an der 01 111, an deren Tender bei der Entfernung der obersten Lackschichten die Erinnerung an dunkle Kriegstage zu Tage trat. Bei dem Tender handelt es sich allerdings nicht um den vom Werk mitgelieferten Tender der 01 111, sondern um einen Ersatztender, der zuvor mit der 044 135-2 (ex Übergangskriegslok 44 1135, Borsig 1942, F.Nr. 15184) gekuppelt war.

AUFNAHME HANS GEORG GEIER, SLG. SAMEK

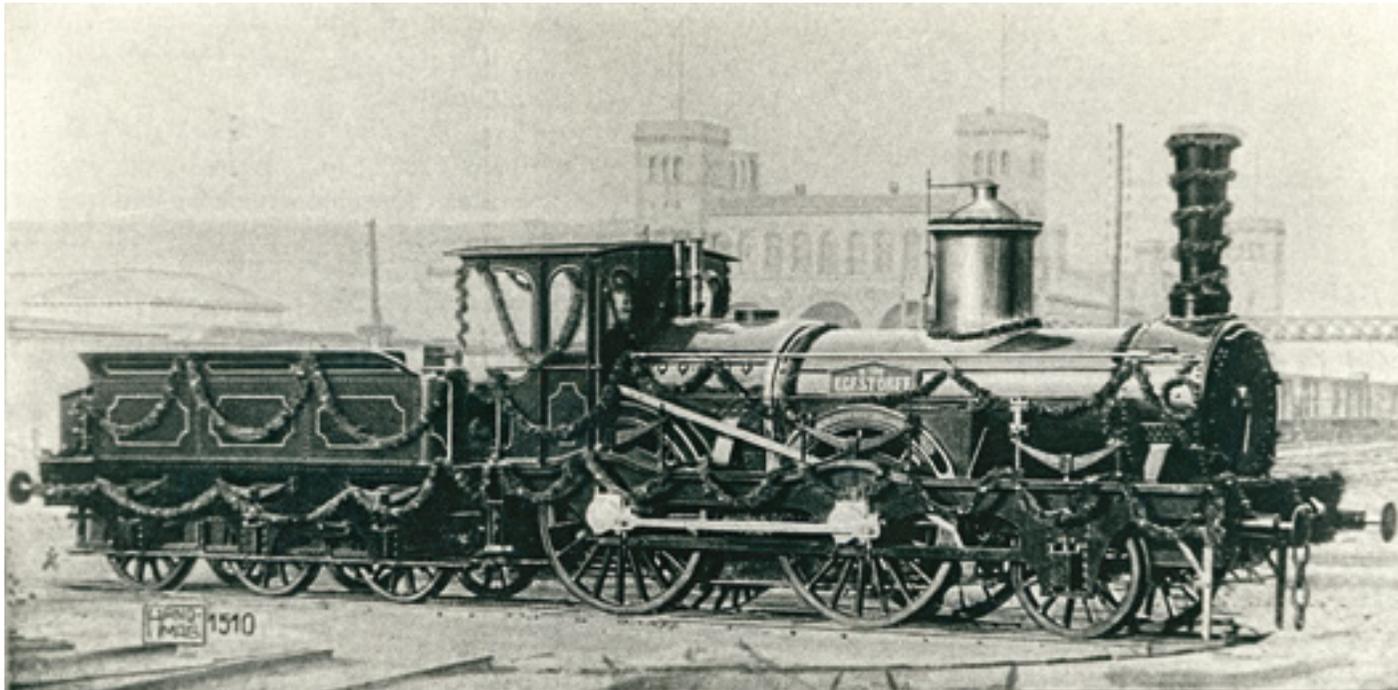
HENSCHEL & SOHN
CASSEL

No. 7000 - 1905.



Geh! gehorche meinen Vätern, Nutze Deine
jüngsten Tage, Lerne zeitig Klüger sein: Auf des
Opfers großer Wage steht die Krone selten rein;
Du mußt steigen oder sinken, Du mußt herrschen
& gewinnen, Oder dienen & verlieren, Leiden oder
triumphieren, Ambos oder Hammer sein!

Mit Zeilen aus dem Gedicht „Koptische Lieder“ von Johann Wolfgang von Goethe (Text siehe Seite 7) wurde die Jubiläumskarte der am 10. Februar 1905 fertiggestellten 7000. Henschel-Lokomotive am 8. April 1905 verschickt. Neben Girlanden wurde auch ein Schild „7000“ am Schornstein der 1672-mm-spurigen 2'Cn4v-Lokomotive für die MZA (Madrid-Zaragoza-Alicante) angebracht. WERKPOSTKARTE HENSCHEL, SAMMLUNG SAMEK



Ein sehr frühes Zeitdokument für Jubiläumsschmuck an Lokomotiven stammt aus dem Jahre 1869: Anlässlich der Fertigstellung der 100. Lokomotive feierte die Lokomotivfabrik Georg Egestorff, die spätere Hanomag, die 1B-2n-Schnellzuglokomotive für die Braunschweiger Eisenbahn.

WERKFOTO HANOMAG, SAMMLUNG SAMEK

Jubiläumslokomotiven

*Geh! gehorche meinen Winken,
Nutz deine jungen Tage,
Lerne zeitig klüger sein:
Auf des Glückes großer Wage
Steht die Zunge selten ein;
Du mußt steigen oder sinken,
Du mußt herrschen und gewinnen,
Oder dienen und verlieren,
Leiden oder triumphieren,
Amboß oder Hammer sein.*

Man soll die Feste feiern, wie sie fallen – sagt ein altes Sprichwort, und das gilt auch für die Eisenbahn. Der Siegeszug der Lokomotive begann im 19. Jahrhundert, ihre technische Entwicklung ging mit großen Schritten voran. Während bei der ersten Fahrt der ADLER die bayerischen Mediziner noch vor dem Nachschauen eines rasenden Zuges (zunächst 30 km/Std.) warnten, weil es Gehirnkrankheiten verursachen würde, stieg die Akzeptanz dieses Verkehrs- und Fortbewegungsmittels sehr rasch und wuchs mit Begeisterung zur Normalität des öffentlichen Lebens. Mit der Ausdehnung der Streckennetze stieg auch der Bedarf an Lokomotiven, was in allen Regionen des Reiches zur Gründung von Lokomotiv-

fabriken führte, deren Produktionszahlen sich zwangsläufig nach und nach steigerten. Und so feierte jede Lokomotivfabrik ihre Jubiläumslokomotiven, die Hundertste, die Fünfhundertste, die Zigtausendste. An den jeweiligen Feierlichkeiten nahmen nicht nur die Werkangehörigen teil, sondern stets auch führende Persönlichkeiten aus Politik und Wirtschaft. Und nicht zuletzt die Lokomotive daselbst. In mehr oder weniger prachtvoller Gestaltung wurde sie blitzblank poliert und geschmückt, auch als Werbepostkarte in großer Auflage in Umlauf gebracht. Einige Lokomotiven sollen hier in ihrer Pracht beispielhaft präsentiert werden, leider ohne die dazugehörige Musik, die Reden und Umtrünke.



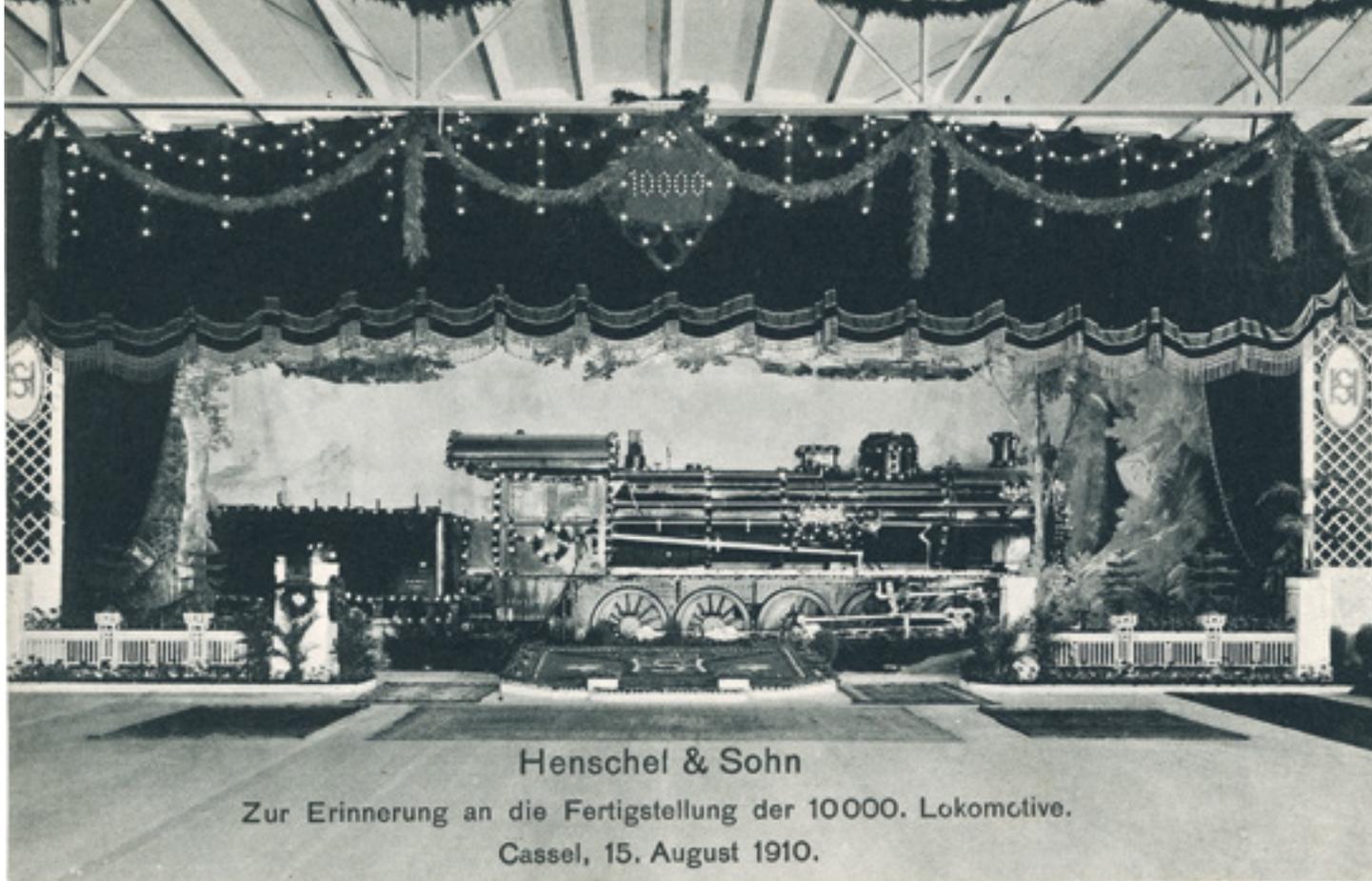
Die 500. Lokomotive der „Locomotiv-Fabrik“ Hagans in Erfurt wurde prachtvoll mit Girlanden geschmückt, dem Dampfdom sogar eine Krone aufgesetzt. Die Überführung der 35,9 t schweren Lokomotive zum Güterbahnhof Erfurt erfolgte am 29. März 1904 auf einem Straßentransportwagen, der von 14 Pferden gezogen wurde. Bei den Preußischen Staatseisenbahnen wurde die Lokomotive als HANNOVER 1855 in Dienst gestellt, zwei Jahre später in HANNOVER 6194 umgezeichnet und noch 1925 nach dem am 28. Februar 1926 für die preußischen Güterzug-Tenderlokomotiven in Kraft tretenden endgültigen Umzeichnungsplan als 89 7463 übernommen. Ein Jahr später allerdings erfolgte bereits ihre Ausmusterung nach nur 23 Betriebsjahren.

SAMMLUNG SAMEK



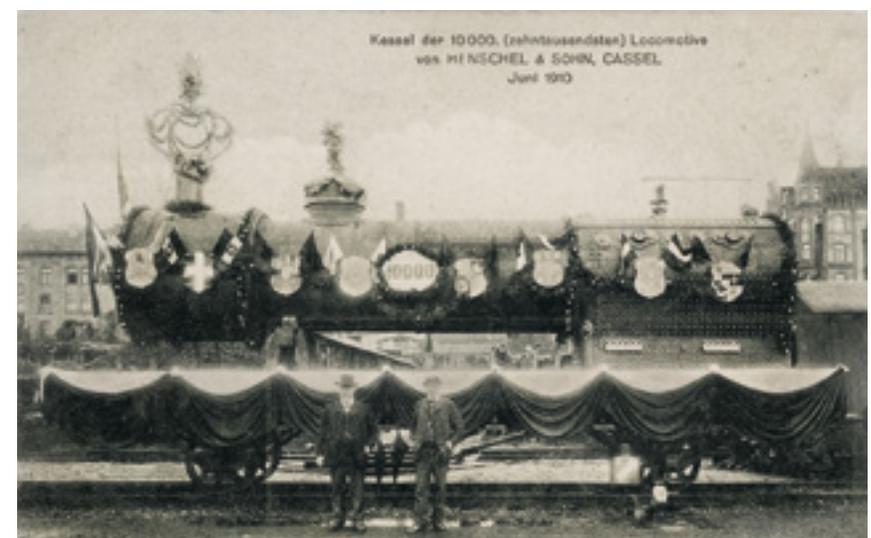
„Großer Bahnhof“ herrschte im Henschel-Werk in Kassel im Jahre 1899, als die 5000. Lokomotive fertiggestellt war. Die Personenzuglokomotive der preußischen Gattung P 4¹ ging als Altona 319 an die Staatsbahn und wurde 1906 in Altona 1820 umgezeichnet. Von der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft wurde sie nicht mehr übernommen.

SAMMLUNG SAMEK



Am 15. August 1910 wurde in Cassel wieder gefeiert: Anlass war die Fertigstellung der 10000. Lokomotive, einer preußischen G 10, die als MAINZ 5401 in Dienst gestellt und von der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft 1925 als 57 1002 übernommen wurde. Märchenhaft von Tuch und Schmuck umgeben, wurde die Lokomotive auf einer Ehrenbühne präsentiert. Bereits im Juni desselben Jahres hatte man den Kessel dieser Lokomotive gefeiert und entsprechend mit Girlanden und Schornsteinkrone verziert. Noch ahnte man nicht den Werdegang der Lokomotive, die nach dem Zweiten Weltkrieg in Österreich verblieb, wo sie nach stolzen 58 Betriebsjahren im Jahr 1968 auch ausgemustert wurde.

SAMMLUNG SAMEK





Im vorletzten Kriegsjahr des Ersten Weltkrieges wurde am 17. Juli 1917 bei Henschel & Sohn in Kassel die 15000. Lokomotive fertiggestellt. Es handelte sich um die 1' E-h3-Güterzuglokomotive der preußischen Gattung G 12, die bei der KPEV als CASSEL 5556 eingestellt und schließlich von der DRG in 58 1002 umgezeichnet wurde. Zwar sind Treib- und Schwingenstange noch nicht angebaut, das überaus üppige Ranken- und Buschwerk lässt aber rätseln, ob es sich dabei um Jubiläumsschmuck oder Kriegstarnung handelte.

WERKFOTO HENSCHEL, SAMMLUNG SAMEK

Die Postkarte zeigt eine preußische G 4² mit der Nummer 3823, soweit lesbar von der Direktion Posen. Auf der Rauchkammertür aufgebracht ist das Eiserne Kreuz mit der Kaiserkrone sowie der Schriftzug R.E.B.K.20, hinter dem sich die „Reserve-Eisenbahn-Bau-Kompanie 20“ verbirgt, wobei auf dem rückseitigen Stempel Compagnie noch mit C geschrieben wurde. Die Aufnahme entstand am 7. August 1916 in Frankreich vor Reims. Bei den sechs Soldaten, die leger und tabakrauchend vor der Lok posieren, handelt es sich um höher dekorierte Offiziere. Der vor dem großen Niederdruck-Zylinder sich lässig anlehende Kamerad wird wohl Mühe gehabt haben, sich die Schmiere des Stangenpuffers wieder aus dem Ärmel zu entfernen: Arbeit für den Offiziersburschen.

SAMMLUNG SAMEK



Erster Weltkrieg

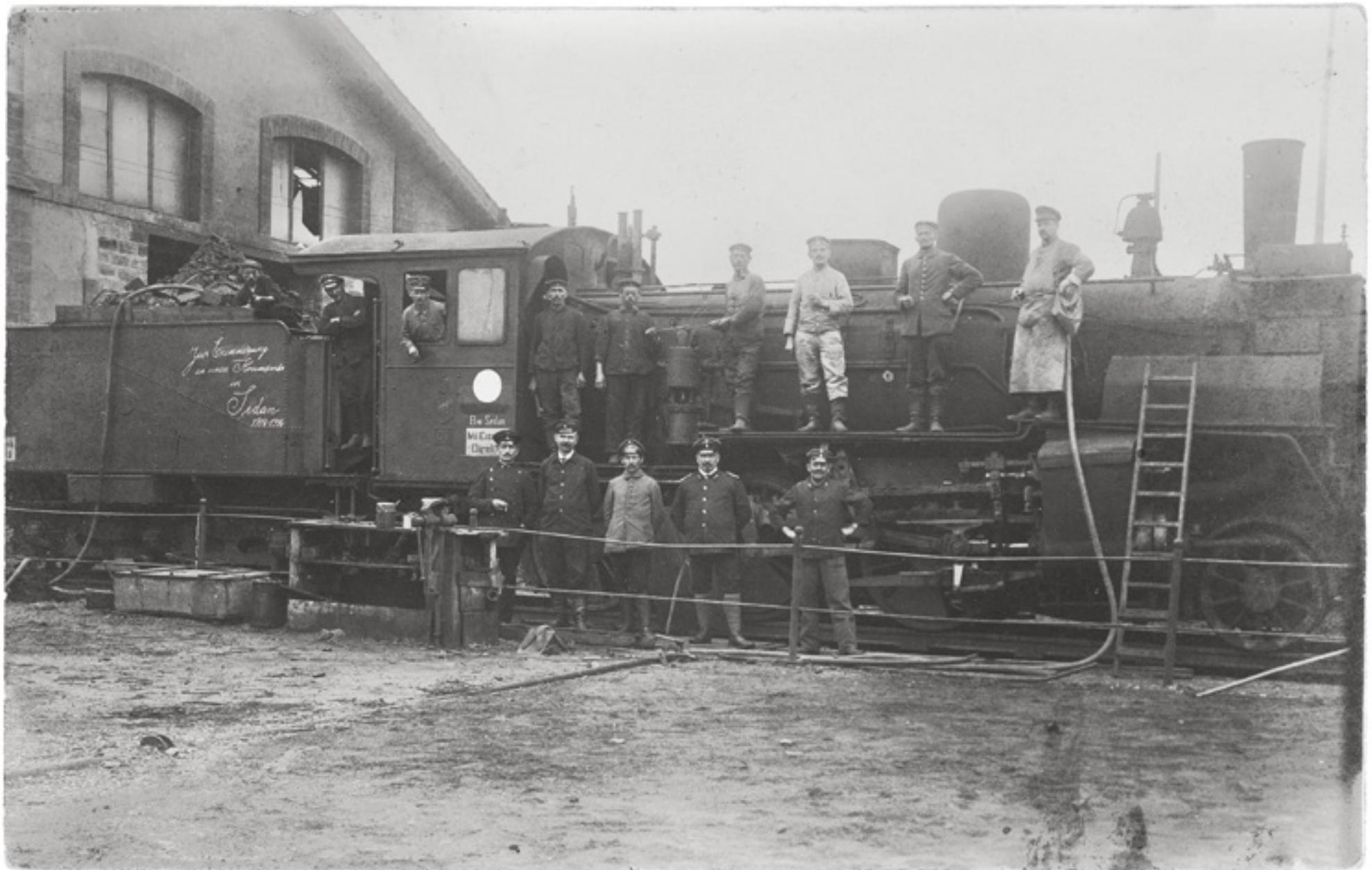
Wie schnell man im Rahmen einer Bündnispolitik in einen Krieg sehenden Auges hineinstolpert und dann auch noch eine Gesamtschuld aufgebürdet bekommt, wird am Ersten Weltkrieg deutlich. Das Haupttransportmittel für Soldaten, Material und Proviant, aber auch für Verwundete und Kriegsgefangene war die Eisenbahn. Während man noch jubelnd für Volk, Vaterland und Kaiser in den Krieg zog, so dämpften die grausamen, blutigen Schlachten, die mit jedem Meter Raumeroberung viele Menschenleben kosteten, zunehmend die Euphorie.

Hauptsächlich an den Wagen befanden sich anfangs jubelnde, provokante, oft lustige Anschriften. Mit Parolen wie „Ich kenne keine Partei mehr, ich kenne nur Deutsche“ zog man dem Feind entgegen. Auf den Bahnhöfen wurde unter Ju-

bel und Fahnen nachgewunken, für viele war es die letzte Reise – einfache Fahrt ohne Wiederkehr.

Im Laufe der Zeit und der Kriegshandlungen gab es in den Gefechtpausen und während der Truppenbewegungen das eine oder andere kameradschaftliche Stelldichein. Nicht mit Damen, sondern mit Lokomotiven, die zu diesem Zweck zwar kaum Schmuck, aber doch Anschriften erhielten. Sie dokumentierten jeweils den Kriegsschauplatz und den Zeitpunkt. Das war sehr praktisch für die seinerzeit gebräuchlichen Fotoalben mit dem passenden Titel „Kriegserinnerungen“. Diese waren natürlich nur für die Überlebenden gedacht, die Gefallenen bekamen Gedenksteine.

Blickt man beim Betrachten der alten Fotos einmal genau in die Gesichter der Soldaten, erkennt man durchweg den bekannten Landserhumor, der einzige Trost vermutlich, der ihnen die Zeit verschönte. Man darf ihnen dennoch mit ruhigem Gewissen unterstellen, dass auch sie lieber wieder in der Heimat gewesen wären.



„Zur Erinnerung an unser Kommando in Sedan 1914-1916“ steht an der preußischen G 5, deren Nummer leider nicht lesbar ist, in Kreide angeschrieben. Die Lok war seinerzeit dem Bw Sedan der Militär-Eisenbahn-Direktion 2 zugeteilt. Das Rauchen gehörte offensichtlich zu den kleinen Alltagsfreuden des ansonsten eher unbequemen Soldatenlebens.

SAMMLUNG SAMEK

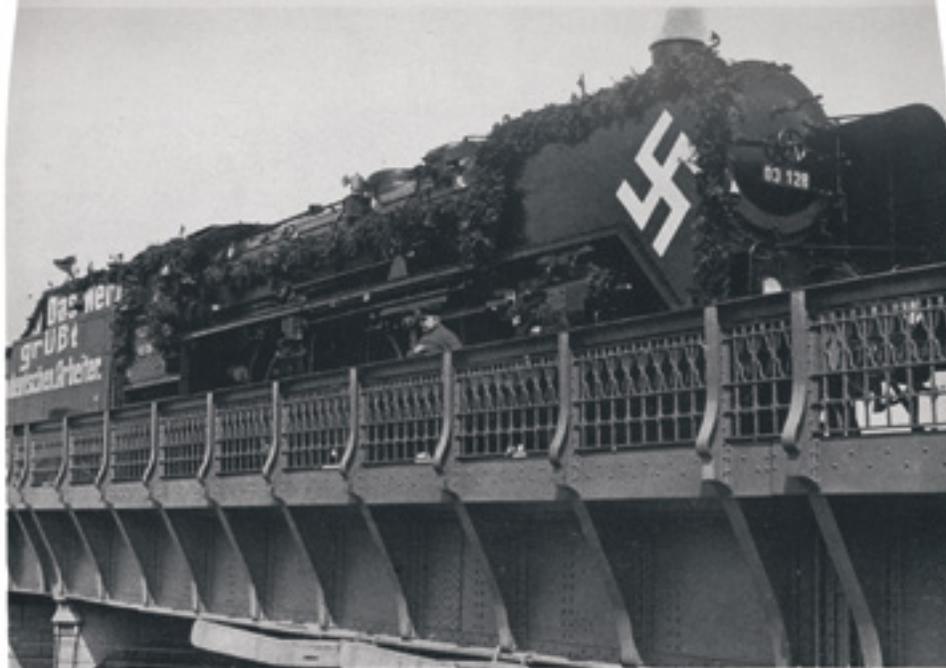


Auch auf schmaler Spur wurde gefeiert, wie hier bei der Nordhausen-Wernigeroder Eisenbahn (NWE) im Jahre 1932. Der Walpurgiszug steht reichlich geschmückt und verziert im ursprünglichen Bahnhof von Wernigerode und brachte offensichtlich die Hexen vom Brocken ins Tal. Bei der Lok handelte es sich um eine der B' Bn4vt-Lokomotiven (Mallet). Noch heute wird das Fest der Hexen und Teufel in der Nacht vom 30. April zum 1. Mai zum Austrieb des Winters mit einem Dampfzug gefeiert. AUFNAHME E.A. BAUER, SAMMLUNG SAMEK



Zur Einweihung des Hauptbahnhofes von Königsberg am 19. September 1929 wurde die preußische S 10' 17 1039 mit Girlanden geschmückt. Nicht sehr üppig, aber aufwändigerer Schmuck wäre bei einer Höchstgeschwindigkeit von 120 km/Std wohl im wahrsten Sinne des Wortes auf der Strecke geblieben.

AUFNAHME FRITZ KRAUSKOPF, SAMMLUNG SAMEK



Lokomotive im Festzuge am 1. Mai
1934: Reichsbahn-Direktion, Odenwald

Die Reichsbahn im Dritten Reich

Der 1. Mai bei der Deutschen Reichsbahn

Der 1. Mai ist durch den Führer wieder zu einem fest der Volksgemeinschaft geworden. Alle Arbeiter der Steier und fauft kriern an diesem Tag, um die Gemeinamkeit aller schaffen. Dem Deutschen zu erleben. Die Eisenbahner wollen auch da, wo der Dienst am Verkehr sie an ihrer Arbeitsstätte festhält, an der Gestaltung dieses festtags mitwirken. Mit frischem Grün und den leuchtenden Farben des Dritten Reiches schmücken sie ihre Lokomotiven, Werkstätten und Gebäude. Die Aufschriften an den Fahrschienen tragen das Leitwort des Tages aus den betrieblichen Stätten hinaus auf das Land.

**April / Mai
1937**

**1. Nationaler Feiertag
des Deutschen Volkes.**
1876 Jährlich „Arbeiter der Eisenbahnen“ gegründet.
1899 Deutsche 2-Jahre eingeführt.
1907 Einführung eines einheitlichen Personen- und Gepäcktarifs bei den Deutschen Staatsbahnen.
1934 Neue Dienst- und Lohnordnung für die Arbeiter der Reichsbahn.

29

Donnerstag

BR 4.34 BR 23.23
GR 19.21 GR 6.25

30

Freitag

BR 4.32 BR 0.00
GR 19.23 GR 7.19

1

Sonnabend

BR 4.30 BR 0.02
GR 19.25 GR 6.18

Deutscher Reichsbahn-Kalender

aus: Reichsbahnkalender 1937

Tag der Arbeit

Der „Maifeiertag“ am 1. Mai geht zurück auf das 19. Jahrhundert. Massenstreiks von Arbeiterbewegungen hatten bereits am ersten Mai 1856 in Australien den Acht-Stunden-Tag für Arbeiter gefordert, die bislang noch täglich zwölf Stunden arbeiten mussten. Genau dreißig Jahre später gab es schließlich auch einen Generalstreik in Nordamerika mit der gleichen Forderung. Bei den in der folgenden Zeit stattfindenden Massenausschreitungen und Auseinandersetzungen mit der Polizei, einschließlich eines Bombenattentates, gab es zahlreiche Todesopfer und unzählige Verletzte unter den Demonstranten und Polizisten. Zum Gedenken an die Opfer dieser Protestkundgebung, der sogenannten „Haymarket Affair“, wurde 1889 der 1. Mai als „Kampftag der Arbeiterbewegung“ ausgerufen und bereits ein Jahr später, am 1. Mai 1890, gab es auf der ganzen Welt Massenstreiks und Protestdemonstrationen zum Gedenken an die Ereignisse des Vorjahres.

In Deutschland erklärte man den 1. Mai zunächst nur für das Jahr 1919 als gesetzlichen Feiertag. Erst das Reichsgesetz vom 10. April 1933 erhob diesen Tag zum „Tag der nationalen Arbeit“, ein Jahr später machte ihn eine Gesetzesänderung zum „Nationalen Feiertag des Deutschen Volkes“. Dies sollte sich in der Folge auch bei der Reichsbahn jährlich wiederholen. Getragen wurde er von den Dienststellen, den Bahnbetriebswerken und ihrer gesamten Belegschaft. Damit trugen auch die Lokomotiven, ob groß, ob klein, Schmuck in Form von Girlanden, Fähnchen und Parolen.

Bis in die heutige Zeit ist dieser Feier- und Gedenktag geblieben, und zwar nicht nur in Deutschland, sondern international. Lediglich die Lokomotiven erhalten zu diesem Anlass schon lange keinen Schmuck mehr.



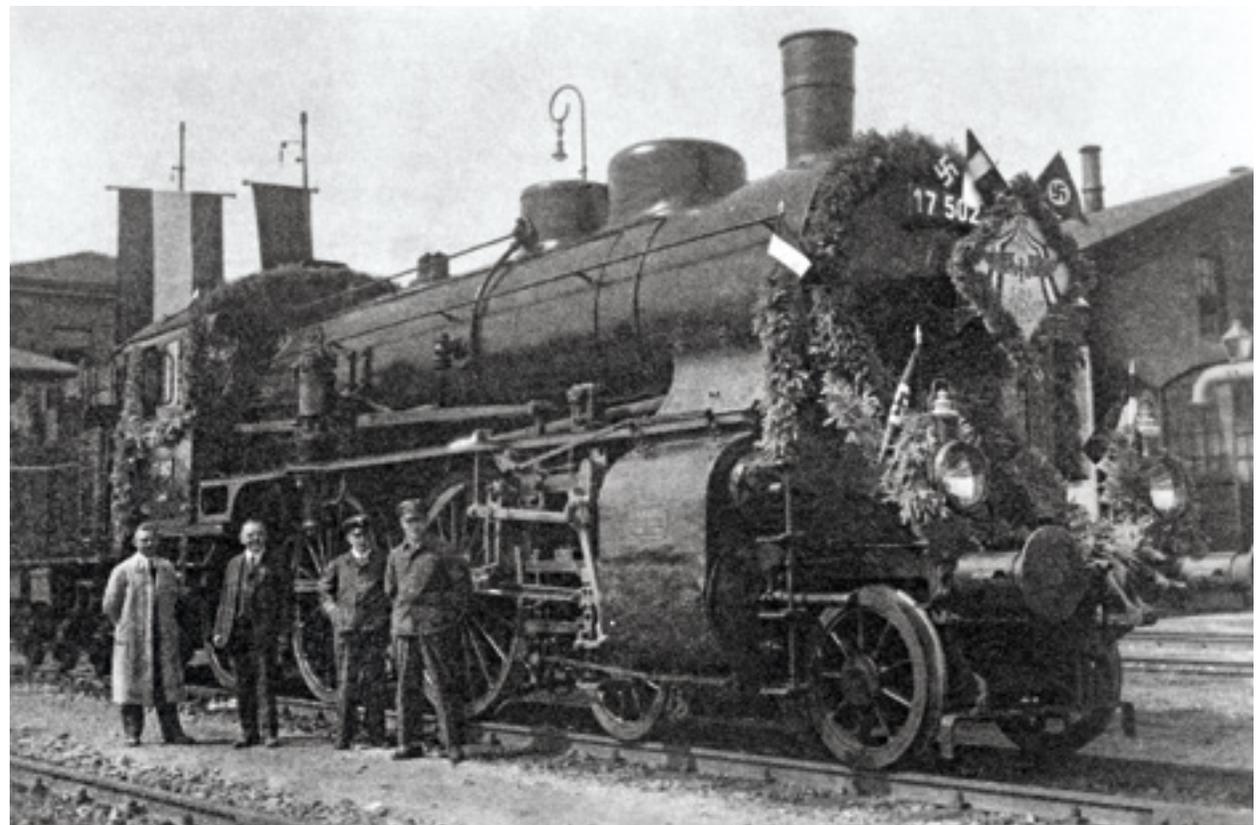
Am 1. Mai 1933 zeigte sich die preußische T 16' 94 1564 (BMAG 1922, F.Nr. 8164, ex ESSEN 8789) geschmückt und beflaggt vor dem Lokschuppen in Ilmenau. Die Lok besaß für das Befahren der thüringischen Steilstrecken eine Riggenbach-Gegendruckbremse. SAMMLUNG SAMEK



Nach §6 des Gesetzes zur Ordnung der nationalen Arbeit vom 20. Januar 1934 hatte der Vertrauensrat die Pflicht, „das gegenseitige Vertrauen innerhalb der Betriebsgemeinschaft zu vertiefen“ sowie die Arbeitsbedingungen, Arbeitsleistungen und Arbeitssicherheit zu verbessern. Er sollte auch „der Stärkung der Verbundenheit aller Betriebsangehörigen untereinander und mit dem Betriebe und dem Wohle aller Glieder der Gemeinschaft dienen“. Um hieran zu erinnern, war die Belegschaft des Bw Friedberg am 1. Mai 1938 vor der 43 010 (BMAG 1927, F.Nr. 8848) angetreten. SAMMLUNG WILFRIED KOHLMEIER



Eisenbahner des Bw Gremberg war vor ihrer geschmückten preußischen G 8² 56 2084 (Henschel 1920, F.Nr. 18089, ex CASSEL 5005) anlässlich des Tages der Arbeit am 1. Mai angetreten. „Die Arbeit kein Fluch sondern ein Segen.“ verkündete das Plakat auf dem Umlauf des Langkessels. SAMMLUNG SAMEK

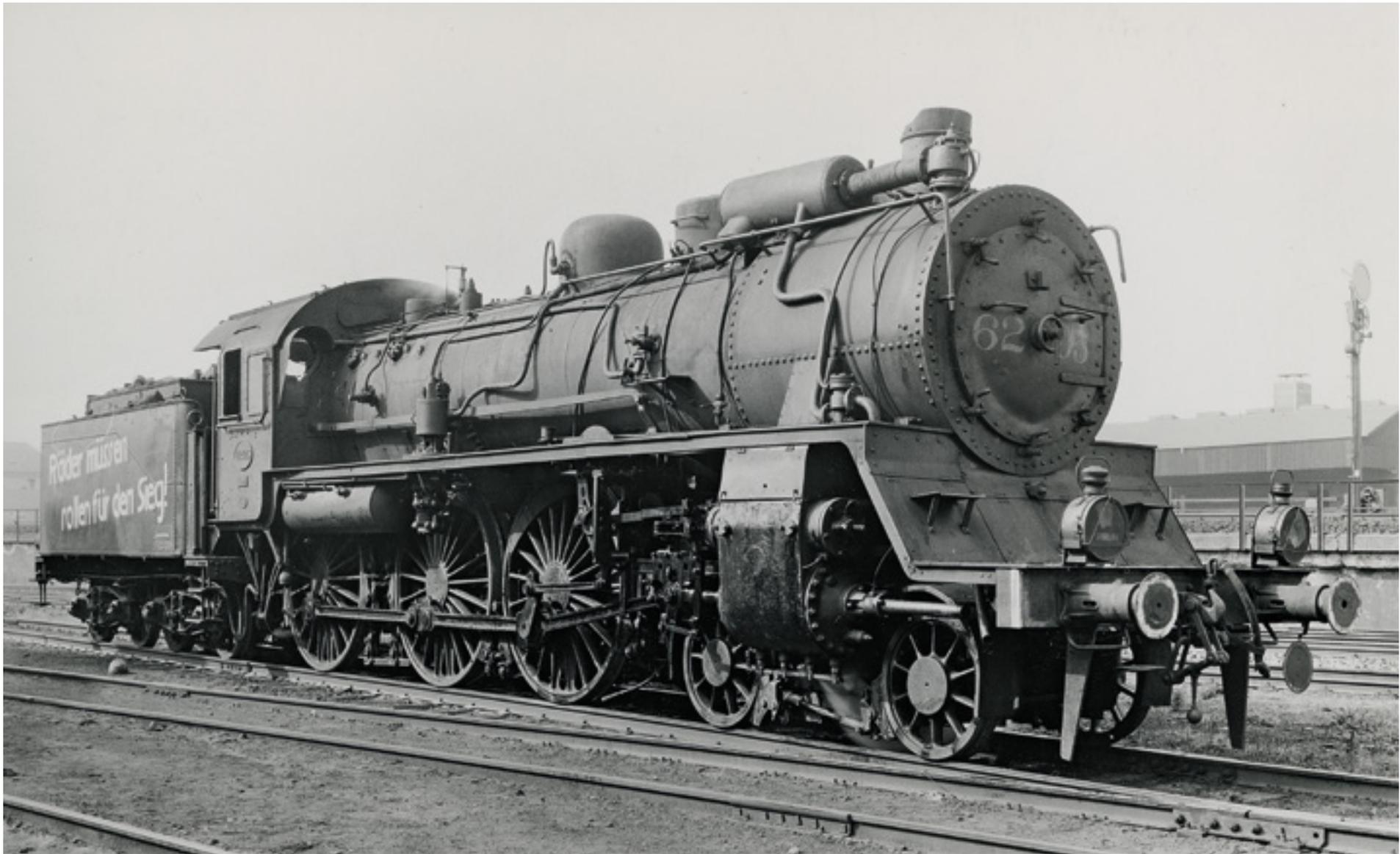


Auch im Bw Buchloe wurde der Tag der Arbeit festlich begangen und die bayerische 2'C h4v-Schnellzuglok der Gattung S 3/5 H mit der DRG-Nummer 17 502 (Maffei 1908, F.Nr. 3001) im Stile der Zeit aufwändig geschmückt.

SAMMLUNG MARKUS HEHL



Weihnachten 1941: die preußische G 8' 55 4192 (O&K 1916, F.Nr. 8121, ex ESSEN 5728) vom Bw Pleskau und ihre Schwesterlok 55 4252 (Hanomag 1916, F.Nr. 7798, ex MÜNSTER 5333) befinden sich im winterlichen Osteinsatz. „Frohe Weihnachten 1941 mit Rabotti!“ steht an der Seitenwand des Stehkessels in Kreide angeschrieben. Auf der Rückseite ist zu lesen: „Am 1. Weihnachtstag wurde die Lok, wegen Kohlenmangel stehengeblieben, von meinem Trupp wieder lauffähig gemacht.“ SAMMLUNG SAMEK



„Räder müssen rollen für den Sieg!“ lautet die bekannte Anschrift am Tender der ehemaligen preußischen S 10² (BMAG 1915, F.Nr. 5589) vom Bw Bruxelles-Midi, die hier als Wendelok des Bw Görlitz im Bw Dresden Altstadt zu sehen ist. Ihr Lebenslauf war wechselvoll, denn als ELBERFELD 1205 trat sie in den Dienst der Preußischen Staatseisenbahnen und ging nach Ende des Ersten Weltkrieges als Reparationsabgabe nach Belgien, wo sie die SNCB-Nr. 6205 erhielt, die sie auf dem gezeigten Foto immer noch trägt. Im Jahre 1946 wurde sie noch in Nr. 62.005 umgezeichnet. Die Aufnahme entstand zwischen dem 23. September 1942 (Datum der letzten Bremsuntersuchung) und Kriegsende. Typisch belgisch waren der ACFi-Vorwärmer und die Petroleumlaternen.

AUFNAHME WERNER HUBERT, SAMMLUNG SAMEK



500.000 Tonnenkilometer waren harte Arbeit, insbesondere für den Heizer, der meist auch noch mit schlechter Kohle den Kesseldruck am roten Strich halten sollte. Da die gute westliche Ruhrkohle nicht mehr zur Verfügung stand, war der Umbau auf Kohlenstaubfeuerung zwar keine optimale Lösung, erleichterte dem Heizer aber die Arbeit wesentlich. Nur die Bahnbetriebswerke Arnstadt, Halle G, Senftenberg und Dresden-Friedrichstadt verfügten über Befüllungsbunker für Kohlenstaublokomotiven. In Leipzig-Wahren, wo wir 44 810 (CFL 1943, F.Nr. 4978) beim Wassernehmen im November 1951 sehen, gab es (wie andernorts) Behelfsstationen. Die zweite Doppelverbundluftpumpe und der Luftbehälter für die Kohlenstaubfeuerung erkennt man am heizerseitigen Umlauf.

HISTORISCHE SAMMLUNG DER DB, SAMMLUNG ROBIN GARN



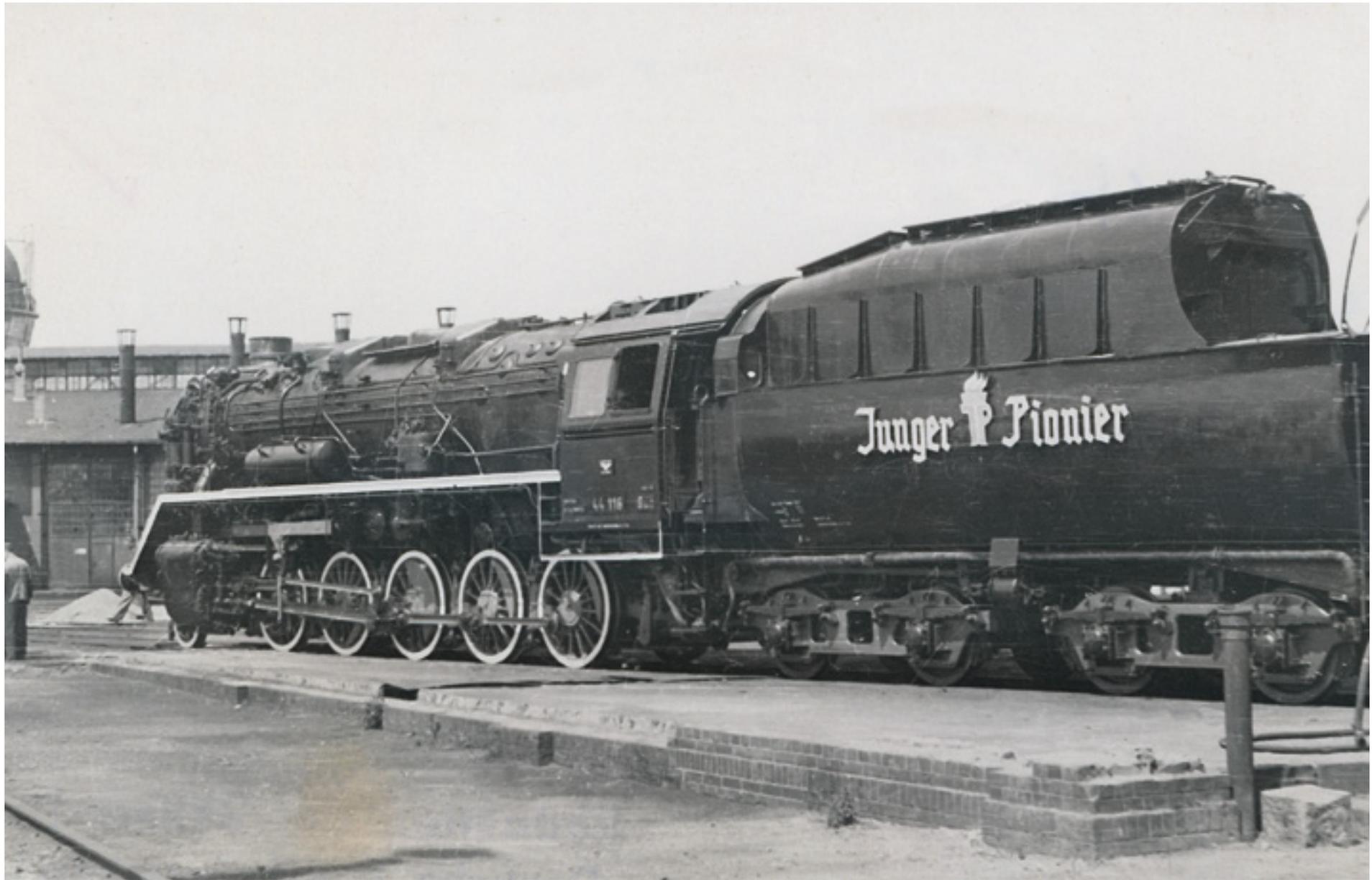
Blumen für die drei Stammpersonale der 03 156 vom Bw Halle P im Jahre 1955 anlässlich der Kilometerleistung von 200.000. Eine beachtliche Leistung unter Schweiß und Entbehrungen in einer Zeit voller Spannungen und ungewisser Zukunft. Von links nach rechts sehen wir: Dienststellenleiter des Bw Halle P Gerhard Haller, die Heizer Wilhelm Saraik und Wilhelm Koch, Lokführer Fritz Unbehau, Fahrmeister Kurt Seiler, Oberlokführer Albert Fiedler, Heizer Heinz Keil, Lokführer Hans Grave, Helmut Kadyk (Planheizer vom Fiedler), Herrn Füssel (Lehrer von der Lokfahrschule) und schließlich Lokfahrmeister Remling von der Nachbardienststelle, dem Bw Halle G. Wehmütig bemerkt der Kollege Rudolf Rindelhardt dazu: Wir waren Bw Halle P. SAMMLUNG ROBIN GARN



Die 44 116 (Krupp 1938, F.Nr. 1890) wurde in Leipzig-Wahren am 17. Dezember 1950 abgelichtet. Sie trägt das Bild Stalins und das Symbol der „Brigade der ausgezeichneten Qualität“ an der Rauchkammertür. Am Tender steht, neben dem Stalinportrait, noch in großen Lettern der Name „Columbus“. Anlass war die seinerzeit aufgekommene „Tonnenideologie“ der Schwerlastbewegung, bei der die beförderte Tonnage nicht nur die Lokomotiven, sondern auch die Personale an die Leistungsgrenze brachte. Es entbehrt nicht einer gewissen Komik, dass man in Columbus doch recht bald den Entdecker Amerikas erkannte und ihn mit dem erklärten Klassenfeind in Verbindung brachte. So wurde der Name „Columbus“ durch den Schriftzug „Junger Pionier“ ersetzt.

AUFNAHMEN GERHARD ILLNER, SAMMLUNG EISENBAHNSTIFTUNG





Nach dem Umbau der 44 116 auf Kohlenstaubfeuerung nach dem System Wendler wurde sie im Sommer 1951 feierlich dem Bw Leipzig-Wahren übergeben. „Columbus“ hatte man inzwischen durch „Junger Pionier“ ersetzt. Technische Details am Rand bzw. auf dem Umlauf sind die zweite Doppelverbundluftpumpe und der Luftbehälter für die Schiebeluft der Kohlenstaub-Kammerausrüstung.

SAMMLUNG SAMEK



„Rosa's letzte Fahrt“ hielt Carl Bellingrodt am 9. Mai 1964 im Bilde fest. Der ausführliche, fast poetische Reim in schwäbischem Dialekt zeugt von der Verbundenheit der Bevölkerung und der Eisenbahner zur heimischen Dampfisenbahn:

„On geht mir jetzt der Schnaufer aus
 Na brengeter me zur Altweibermühle'naus.
 Heraus kommt dann die Diesellok im neuen Rock.-
 Gern nehm i Abschied on geh zur Ruh!
 Ben alt on schwach von all dem Graus
 der morschen Schwellen!“

AUFNAHME CARL BELLINGRODT, SAMMLUNG SAMEK



Eine Lokomotive verabschiedete sich: Am 29. Mai 1976 trat 052 529-5 (ex 50 2529, Schichau 1942, F.Nr. 3530) vom Bw Lehrte ihre letzte Fahrt an. Wir sehen sie hier als Lz im Bahnhof Oker, wo sie einen Kalkzug abholen sollte.

AUFNAHME WERNER IMMENROTH, SAMMLUNG SAMEK

„Dampf aus“ auch in Sachsen zwischen Gera und Glauchau: Traurig, aber unabwendbar ist der Abschied der Dampfloks auch in der DDR. Das Lokpersonal vom Bw Glauchau posiert am 31. Mai 1980 noch einmal vor ihrer 58 3030-2, der ehemaligen, mit Reko-Kessel versehenen 58 1263 (Henschel 1919, F.Nr. 16621).

SAMMLUNG GARN

