

Ein Beitrag zur Geschichte der Eisenbahnfotografie: Mit Carl Bellingrodt im Sommer 1936 durch Niederschlesien

Erschienen auf der Internet-Website „Drehscheibe Online“ zwischen dem 20.11.2022 und dem 2.2.2023

Bevor ich alle Artikelteile im Folgenden zusammenfasse, möchte ich einige eigene Worte zur Person Carl Bellingrodts voranstellen.

Carl Bellingrodt galt und gilt allen, die ihn persönlich kennengelernt haben, als ein vom Thema erfüllter, großer Eisenbahnfreund. Dieser Eisenbahnfreund hat durch sein fotografisches Schaffen und durch seine freundliche Zu-Gewandtheit - auch im persönlichen Umgang - größte Verdienste um die Pflege der Eisenbahngeschichte erworben. Ohne die Bilder und ohne die Person Carl Bellingrodt wäre unsere Welt viel ärmer. Diesen Menschen und seine Bilder respektvoll zu würdigen war auch für mich Motivation zu dieser Beitragsreihe.

Kleinere Unstimmigkeiten in den Aufzeichnungen des Fotografen sind ganz sicherlich keine Absicht gewesen und rechtfertigen aus meiner Sicht keinesfalls unangemessene Kritik, wie leider auch wieder im Forum zu lesen war.

In dieser Zusammenfassung sind Korrekturen durch Forenteilnehmer sowie Nachträge (jeweils unterstrichen) eingearbeitet.

Einleitung: Wie ich auf das Thema kam und wie es weiterging

Seit über 2 Jahrzehnten bereise ich die Gebiete mit ehemalig deutscher Eisenbahn hinter Oder und Neisse. Auch im Rahmen meines Interesses für die großen Pioniere der Eisenbahnfotografie habe ich Berührungspunkte mit diesem Gebiet entdeckt und möchte mit diesem Beitrag eine Brücke zwischen den eigenen Erfahrungen und den Zusammenhängen zu den Bildern Carl Bellingrodts schlagen. In dieser Beitragsfolge soll es um die Reise von Carl Bellingrodt durch Niederschlesien im Juni 1936 gehen. Es sei der ergänzende Hinweis erlaubt, dass es auch noch einen Tagesbesuch von ihm in Stettin mit 6 Bildern am 1. Juli 1933 gegeben hatte.

Dieser Beitrag enthält Abbildungen der Fotografien von Carl Bellingrodt (für die freundliche Genehmigung dieser Bildzitate darf ich mich herzlich bei der Inhaberin der Urheberrechte, Frau Ursula Arlowski, bedanken), eigene Fotografien zur Verifizierung der Verortungen, gemeinfreies Kartenmaterial, Scans von Bildern und Postkarten sowie Fundstücke aus dem Internet. Da für diese Internet-Fundstücke in der Regel wegen des Alters keine Urheberrechte zu ermitteln sind, bitte ich

gegebenenfalls Urheber um Mitteilung hierüber und werde dann die betreffende Abbildung aus dem Beitrag entfernen.

Von der ausufernden Praxis, Fotografien bekannter Bildautoren unter eigenem Namen (wenn auch mit dem Zusatz "Sammlung") zu veröffentlichen, möchte ich schon aus Respekt gegenüber den Urhebern, Abstand nehmen. Leider sind hiervon auch Aufnahmen betroffen, die ich mit einiger Sicherheit ebenfalls Carl Bellingrodt zuordnen würde. Leider habe ich keine eindeutigen Belege für seine Urheberschaft, da sie unter "Sammlernamen" publiziert worden sind. Ich lasse diese Bilder hier außer Betracht.

Nach Abschluss meines Beitrags werde ich ein pdf zum download zur Verfügung stellen, so dass der interessierte Leser oder die interessierte Leserin den gesamten Artikel speichern kann. Aus technischen Gründen (es sind einfach zu viele Bilder) sind die Bilddateien verlinkt - hierzu erscheint der Artikel parallel auch auf meiner kleinen website. Die unterschiedlichen Größen der Bilddarstellungen kann ich nicht besser programmieren und bitte um Nachsicht.

Es ist in der vorhandenen Eisenbahnliteratur über Carl Bellingrodt hinreichend darauf hingewiesen worden, dass er seine Foto-Reisen einerseits mit Freifahrt-Scheinen der Bahn und andererseits mit seinen jeweiligen Automobilen durchführte. Im Falle seiner Reise nach und durch Niederschlesien dürfte er mit sehr großer Wahrscheinlichkeit sein Auto benutzt haben. Die gesamte Reise begann am 25.5.1936 in Helsa (Hessen) und endete am 18.6.1936 in Ziegenhain (Thüringen). In diesem Zeitabschnitt belichtete er ca. 220 Fotoplatten (davon nach heutigem Stand mindestens 86 Stück in Schlesien) mit einem Gewicht von etwa 15 Kg, hatte seine Kamera mit Kassetten dabei (ca. 5,7 Kg) und sicherlich auch sein Kursbuch (ca. 2 Kg) zur Notierung der jeweils fotografierten Züge. Allein dieses Gewicht wäre im Zug nicht bequem transportabel gewesen. Außerdem hat er in Niederschlesien an mindestens 2 Orten fotografiert, die nicht nur mit dem Zug schlecht zu erreichen gewesen wären, sondern auch in dem entsprechenden Zeitfenster nicht zu schaffen waren.

Eine sehr große Hilfe bei der Recherche von Ort und Datum waren mir die beim DGEG-Verlag erschienenen "Bellingrodt-Kataloge" von Helmut Brinker (weitergeführt von Herrn Dietrich Bothe), dem posthum für seine an dieser Stelle geleistete Arbeit größter Respekt gebührt. Diese Angaben nehme ich als Grundlage in **Fettschrift** für Ort und Zeit der jeweiligen Aufnahme, auch wenn es erkennbar kleine "Unschärfen" in den Angaben gibt - doch darauf werde ich an der jeweiligen Stelle gesondert hinweisen. Ergänzt werden diese Informationen durch die weitere

Bellingrodt-Literatur sowie Original-Fotoabzüge, die mir hier zur Verfügung stehen und rückseitig meist entsprechend von Herrn Bellingrodt beschriftet wurden.

Die später von Sammlern hinzugefügten Daten sind oft fehlerhaft und ich lasse sie größtenteils außer Acht. An der von einigen Menschen gepflegten Schelte an Carl Bellingrodt, was seine Angaben der unleserlichen Loknummern betrifft, möchte ich mich nicht beteiligen. Immerhin dürfen wir feststellen, dass Herrn Bellingrodt weder Computer noch Lok-Datenbanken nach heutigem Muster zur Verfügung standen, um im Zweifelsfall Verifizierungen wahrnehmen zu können.

Für die Zuordnung von Sonneneinfallswinkeln zu Ort und Zeit unterstützte mich die website "www.Sonnenverlauf.de".

Des Weiteren hat mir bei der Recherche zu den Bildern der Kleinbahnen das Buch von Andreas Christopher und Walter Söhnlein "Geschichte und Bahnen der Aktiengesellschaft für Verkehrswesen Band 1" große Hilfe gegeben.

In diesem Beitrag werden aus Gründen des historischen Bezugs die ehemaligen deutschen Ortsnamen benutzt. Bei Bildern aus der Zeit nach 1945 werden deutsche und polnische Ortsnamen genannt. Am Ende des Beitrags findet sich eine Tabelle zu allen genannten Orten.

Schlussendlich möchte ich mitteilen, dass dieser Beitrag zu einem nicht unerheblichen Teil auf der Herstellung von Zusammenhängen beruht. Nicht belegte, aber von mir aus dem Zusammenhang hergestellte Daten, kennzeichne ich in ***Schraffur fett***. Die gemachten Angaben sind nicht absolut zu betrachten, die Belege jedoch sprechen eine deutliche Sprache. Auch vielen Eisenbahnfreunden gut bekannte Orte stelle ich nochmals in den Gesamt-Zusammenhang, ohne die Absicht, Leser langweilen zu wollen. Genauerem Aufschluss könnten letztendlich die Aufzeichnungen (Notizbücher, Hotelrechnungen usw.) von Carl Bellingrodt selbst geben, sofern überhaupt noch vorhanden. Aus Gründen der Übersichtlichkeit und Semantik verwende ich in dem Beitrag für den Namen Carl Bellingrodt das Kürzel CB, was nicht als Geringschätzung ausgelegt werden möge. Über Ergänzungen von Bildmaterial sowie zusätzliche Informationen und Hinweise auf Fehler freue ich mich im Sinne einer konstruktiven Kritik.

Vorab-Exkurs: Der "Reise-Vorlauf" bis Schlesien

Die Reise begann wohl am **25.5.1936** im Raum Kassel (**Helsa, Hasselbach**) und ging weiter nach Thüringen (**Treffurt**). Die beiden für den **24.5.1936** angegebenen Aufnahmen in Reichenbach am **Block Linde** sind wohl dem **28.5.1936** zuzuordnen. Am **26.5.** ging es über **Wutha** und **Vieselbach** (Thüringen) nach **Förtschendorf**

(Franken). Die Aufnahme von 43 018 mit Güterzug bei Schönau am Hörssel vom **27.5.** wird wohl eher ebenfalls am **26.5.** entstanden sein. Am Folgetag, dem **27.5.**, von **Förtschendorf** über **Steinbach am Wald** und **Lauenstein** nach **Probstzella** (Thüringen). Immer noch an der Frankenwalddrampe begann der **28.5.** mit **Lauenstein** und **Falkenstein**, von dort ging es nach **Schüptitz, Greiz, Reichenbach, Oberheinsdorf** und **Mittelbach** zur Lößnitzgrundbahn (**Großwaltersdorf, Hohenfichte und Unterhainsdorf**). Da für den **29.5.1936** eine Aufnahme der **99 161** in **Reichenbach** angegeben wird, könnte der Fahrtverlauf auch entsprechend anders gewesen sein, wenn auch mit Umweg verbunden. Für den 30.5. sind mir keine Fotografien bekannt. Vom **31.5.** bis zum **3.6.** (über das Pfingstwochenende des Jahres 1936) fotografierte CB ausgiebig in und um **Dresden**, am 2.6. und 3.6. gemeinsam mit seinem geschätzten DLA-Kollegen Werner Hubert.

4.6.1936

Die Fotografien an diesem Donnerstag beginnen noch im Raum Dresden um 9:47 bei **Neucoswig** mit einer Aufnahme des **D53** mit der Lok **61 001** auf einem Bahndamm. Um 11:17 Uhr fotografierte CB den **Eilzug110** mit der Lok **38 1053** auf der Elbebrücke in **Meißen**. Um 13:56 wird **P4934** mit der 99 **687** in **Wurgwitz** auf einer Kastenbrücke aufgenommen.

Und nun beginnt unsere gedankliche Reise mit Carl Bellingrodt durch Niederschlesien.

Von **Wurgwitz** fuhr CB weiter nach **Bunzlau**. Auch zur damaligen Zeit dürfte die Strecke von Wurgwitz (bei Dresden) nach Bunzlau auf der Reichsstrasse 6 (ca.155 Km) bequem in ca. 3 Stunden zurückzulegen gewesen sein. Der Autoverkehr zu dieser Zeit war noch sehr gering. Zu den Strassenverhältnissen gibt es gegen Ende des Beitrags einen Exkurs.

Er fotografierte an diesem Donnerstagabend zunächst um 17:42 den Schnellzug **D128** mit Lok **17 1182** auf dem Bober-Viadukt in **Bunzlau**.



Foto: Carl Bellingrodt 1936

Der Viadukt hat bis heute seine Erscheinung und Umgebung behalten:



Foto: JHB 2008

Im Kleinbahnhof fertigte er anschließend eine Fotoserie von zwei Lokomotiven und einem Triebwagen der Bunzlauer Kleinbahn an.

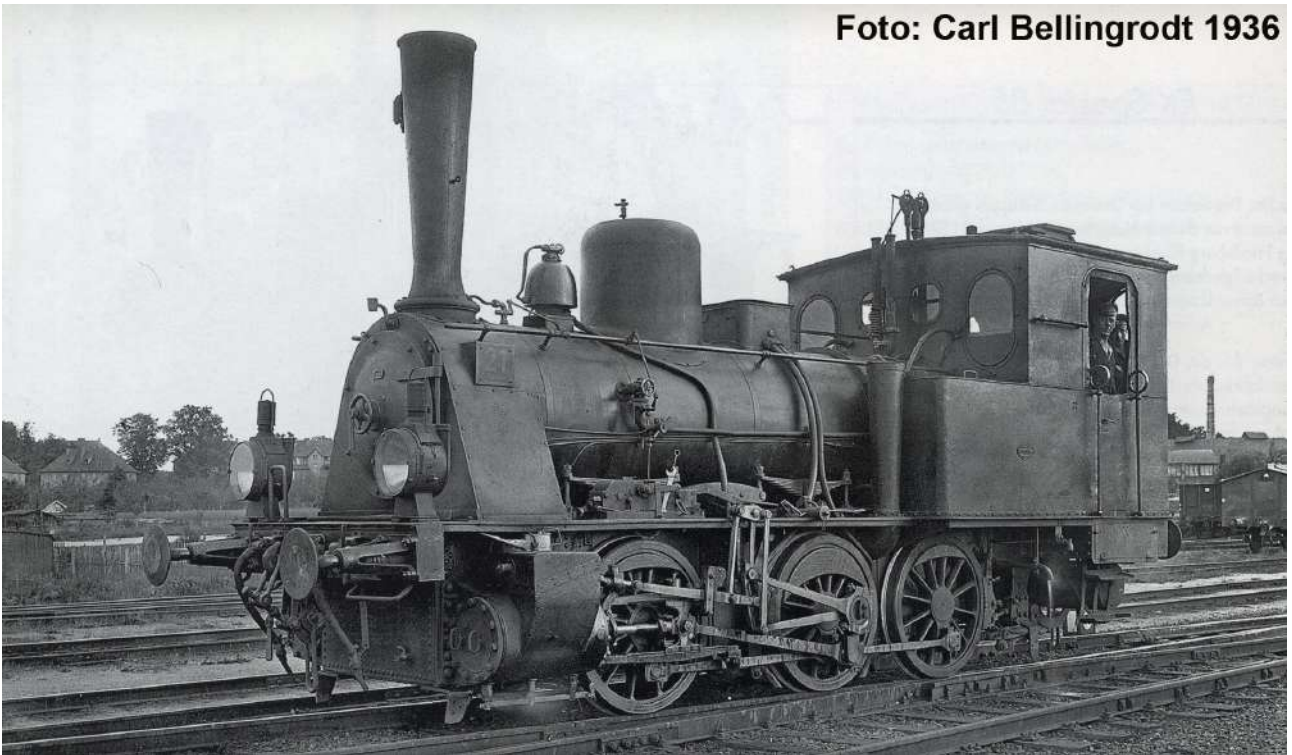
Der Kleinbahnhof, am östlichen damaligen Stadtrand gelegen, war ein Kopfbahnhof der regelspurigen Bunzlauer Kleinbahn mit einem Güterschuppen, Ladegleisen, Anschlussgleisen und einem Lokschuppen. Bau und Betriebsführung hatte Lenz&Co, Eröffnung der ersten Strecke war am 10.4.1906.



Ein Bild des Bahnhofes unmittelbar nach Fertigstellung 1906 auf einer zeitgenössischen Postkarte:



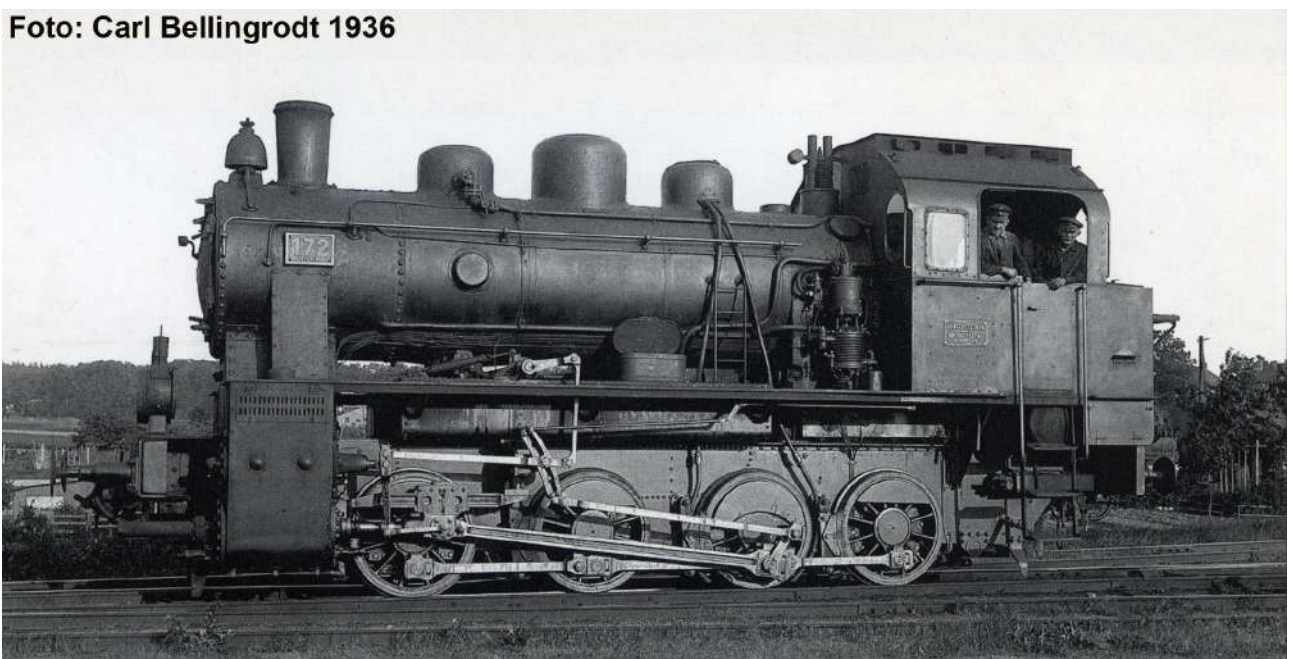
Aus der Erstausstattung mit Betriebsmitteln stammte eine preußische T3-Lokomotive mit der Betriebsnummer 21 (Breslau 293 / 1905), die in zwei Standardaufnahmen von links und schräg links aufgenommen worden ist:



Im Hintergrund sind die Stadtrandbebauung von Bunzlau sowie die Kleingartenanlagen, die sich südöstlich des Bahnhofes erstreckten, zu sehen.

Der hohe Schlot im Hintergrund gehört sehr wahrscheinlich zur Molkerei Bunzlau oder eventuell zur "Irrenanstalt", später Heil- und Pflegeanstalt.

Ebenfalls im Abendlicht fertigt CB zwei Standardaufnahmen von links und schräg links der "Elna"-Lok mit der Betriebsnummer 172 (Henschel 21210 / 1928) an:



Schließlich gibt es an diesem Abend auch noch zwei Aufnahmen des relativ neuen Triebwagens mit der Betriebsnummer 1031 (Wumag 1936) von schräg links und sehr schräg links:

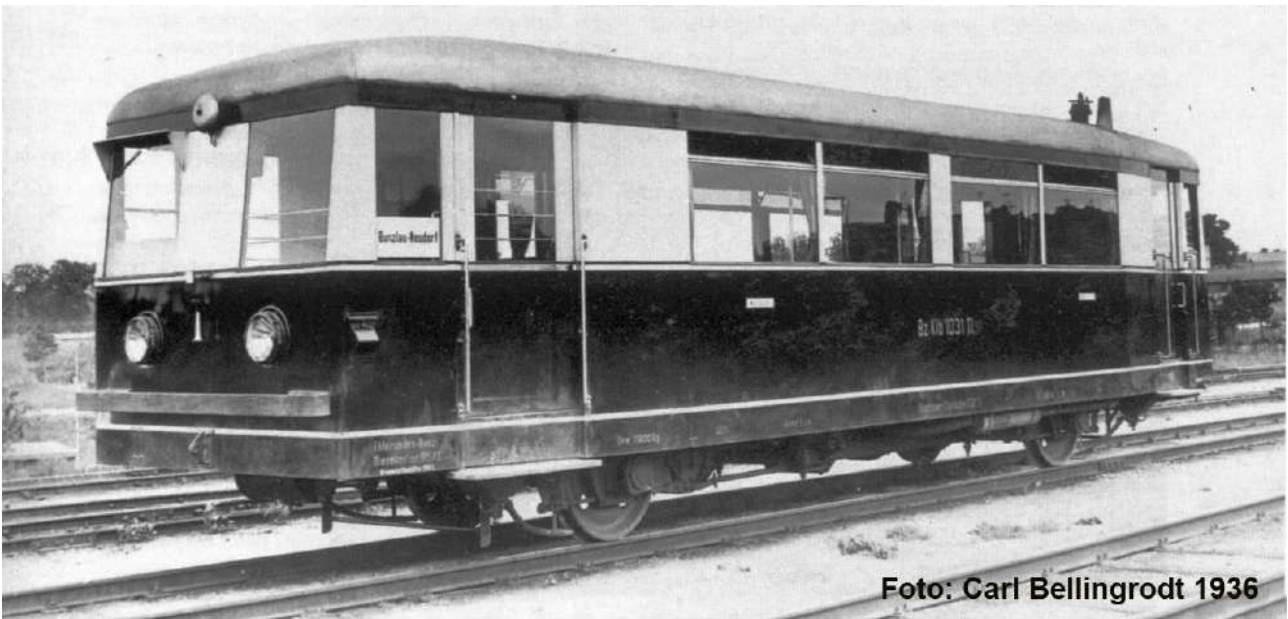


Foto: Carl Bellingrodt 1936



Der hohe Schlot hinter der Bildvariante "sehr schräg" gehört recht sicher zur Glashütte Bunzlau.

Das Empfangsgebäude des Kleinbahnhofs existiert heute noch und wird als Wohnhaus genutzt. Im Güterschuppen ist ein Lager ansässig. Die Gleisanlagen sind demontiert, auf dem ehemaligen Gleisfeld steht seit etwa zwei Jahren ein Einkaufszentrum, der Blick in Richtung der Kleingartenanlagen ist nicht mehr

möglich. Rund um den Bahnhof entstand in den 1960er Jahren ein Plattenbau-Ensemble.
Der Lokschuppen ist abgängig.



Nach diesen Bildern fuhr CB wohlweislich nochmals zurück nach Sachsen.

5.6.1936

Die Fotoserie begann an diesem Freitag um 8:07 Uhr in **Bautzen** an der Spree-Brücke mit dem Foto des Personenzuges **P3306** mit Lokomotive **91 1805**, sowie ebenfalls etwa zu dieser Uhrzeit mit dem Foto eines Güterzuges (*möglicherweise Güterzug 6503, Stunde 8*) mit Lokomotive **57 3524**.

Nach diesen Bildern geht es wieder zurück nach Niederschlesien, nämlich nach Görlitz. Das Gebiet links der Neisse um Görlitz, Horka und bis nach Ruhland gehörte bis 1945 zur preußischen Provinz Schlesien und wurde dann im Zuge der Gebietsaufteilung in der Folge des zweiten Weltkrieges zunächst der sowjetischen Besatzungszone und sodann der DDR zugeordnet.

In Görlitz fotografierte CB rund um die Mittagszeit zunächst an den Betriebsanlagen des Kleinbahnhofes der regelspurigen Görlitzer Kreisbahn an der Rauschwalder Strasse (erste Eröffnung am 20.3.1905, Bau und Betriebsführung Lenz&Co) die neue Elna-Lokomotive mit der Betriebsnummer 182 (Henschel 22990 / 1936) von schräg links, schräg rechts und von rechts:

Foto: Carl Bellingrodt 1936



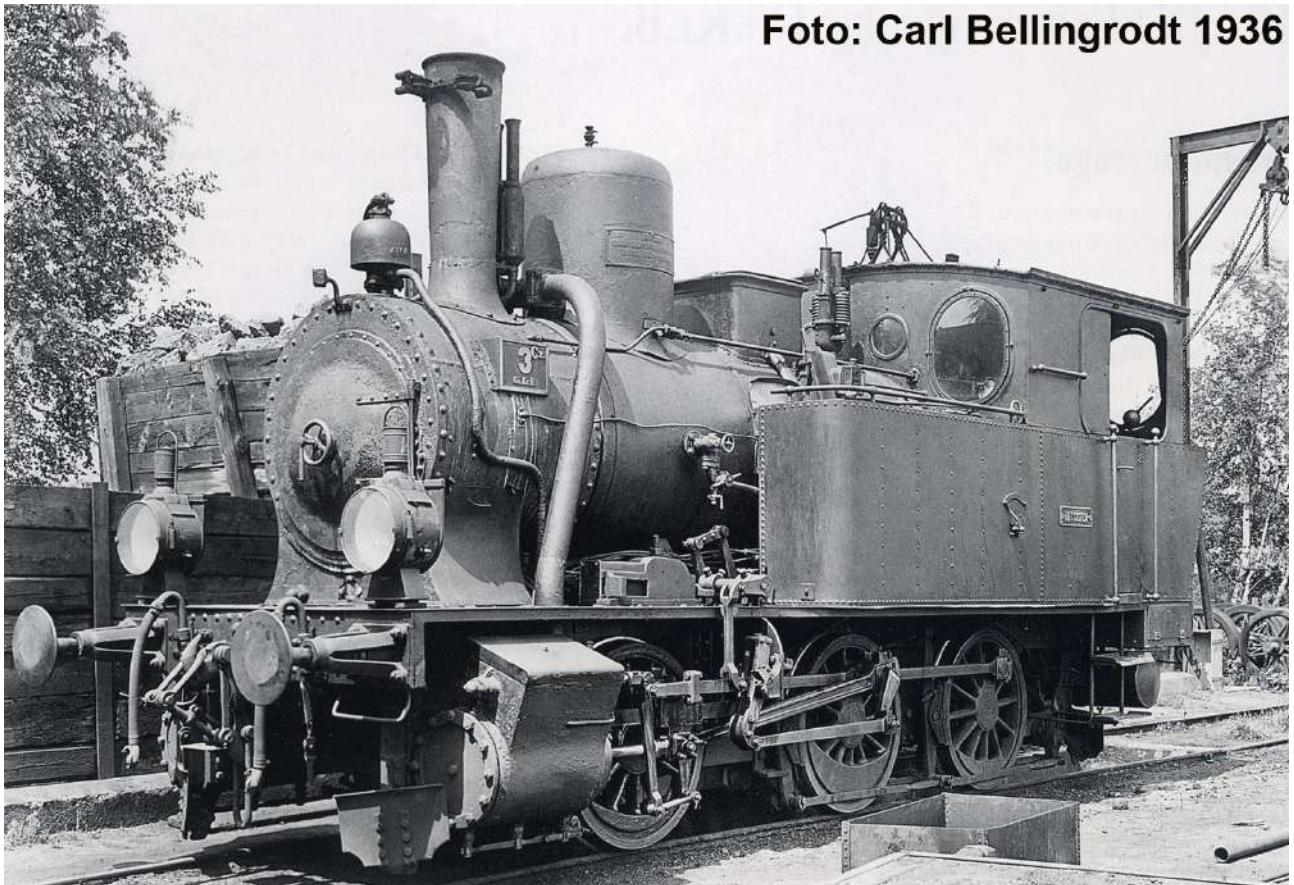
Foto: Carl Bellingrodt 1936



Foto: Carl Bellingrodt 1936



sowie die Zahnradlokomotive mit der Betriebsnummer 3cz (Esslingen 3299 / 1904) von schräg links und von links, kurz vor ihrem Verkauf und Abgang nach Berlin. Für die "richtige" Positionierung der Lok scheint gerade kein Personal anwesend gewesen zu sein oder die Lok steht kalt. Hierfür spräche ein leerer oder fast leerer Wasserkasten.



Am späten Nachmittag dann machte er zunächst um 16:30 Uhr ein Foto des Personenzuges **P668** mit Lokomotive **38 1045** sowie um 17:56 des Personenzuges **P617** mit Lok **38 1014** (*wohl eine Ordnungsnummer nach 1500*). Beide Aufnahmen von flussaufwärts des **Görlitzer Neisse-Viaduktes** auf selbiges, jeweils im Vordergrund die große Fußgängerbrücke über den Fluss. Er stand dabei unmittelbar am südöstlichen Flussufer, die Stelle war damals noch über eine kleine Fußgängerbrücke auf die Insel erreichbar.



Foto: Carl Bellingrodt 1936



Foto: Carl Bellingrodt 1936

Die Fußgängerbrücke ist abgängig und wurde für den Grenzübertritt nach 1945 vermutlich nicht mehr gewünscht. Der Viadukt wurde vor einigen Jahren saniert. Ich habe den besten Abzug des Bildes der "P8 ab 1500" (auf Agfa Gevaert-Papier) einmal gescannt und liefere ihn hier nach:



der Ausschnitt dazu:



In diesem P671 liefen 2 Post- und ein Gepäckwagen Pw4ü zwischen Dresden und Kohlfurt.

Der Viadukt 2022:



Eine große Zahl an Belegfotografien und Hinweise für den Raum Görlitz kann man in den Büchern zu diesem Thema von Wilfried Rettig finden (Literaturliste im letzten Teil der Beiträge).

Zu dem ehemaligen Bw-Gelände konnte ich keinen Zugang finden und verweise deshalb auf die Bücher von Wilfried Rettig.

6.6.1936

An diesem Samstag fertigte CB 4 Standardaufnahmen der Lokomotive **38 1016** an. In Ermangelung konkreter Verortung wurden diese Bilder bislang nach **Oels** gedeutet, da die Lok laut lesbarer Beschilderung dem Bw Oels zugeordnet war.

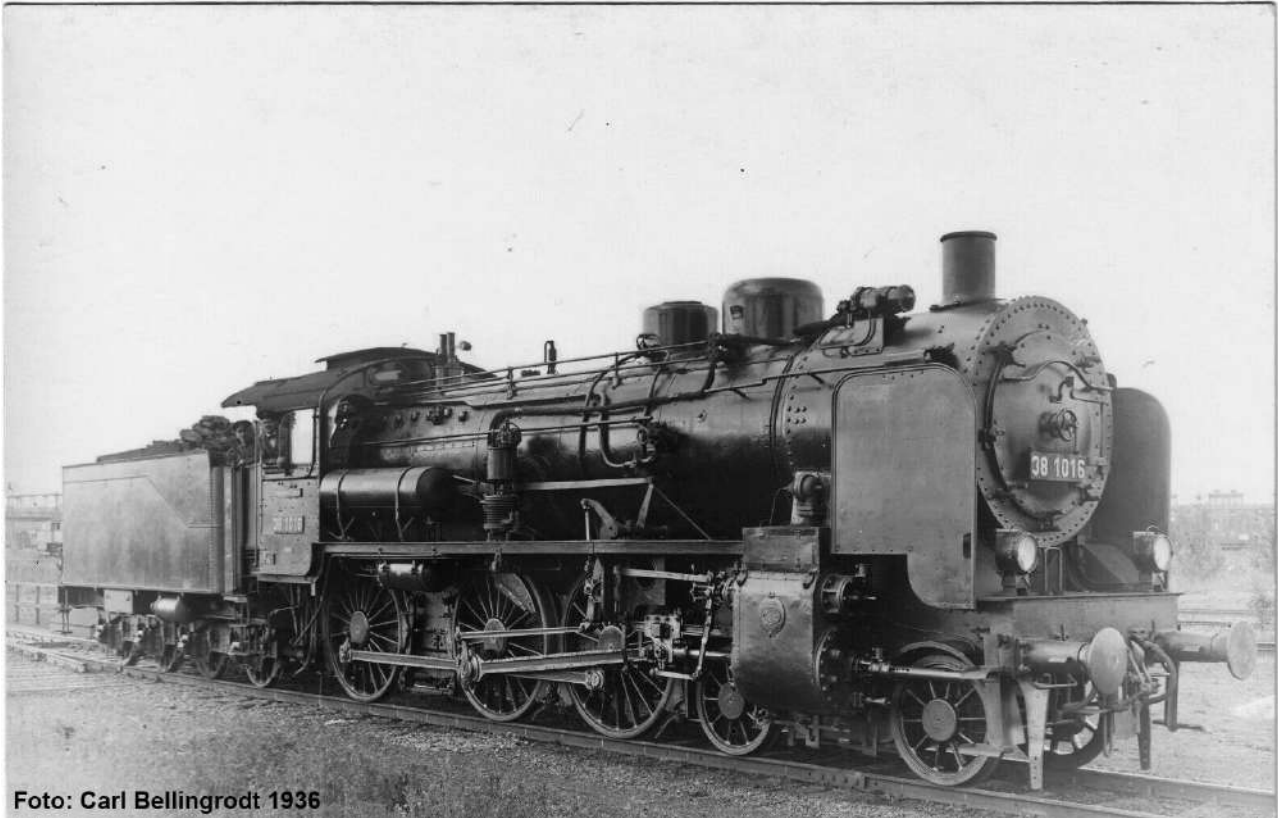


Foto: Carl Bellingrodt 1936

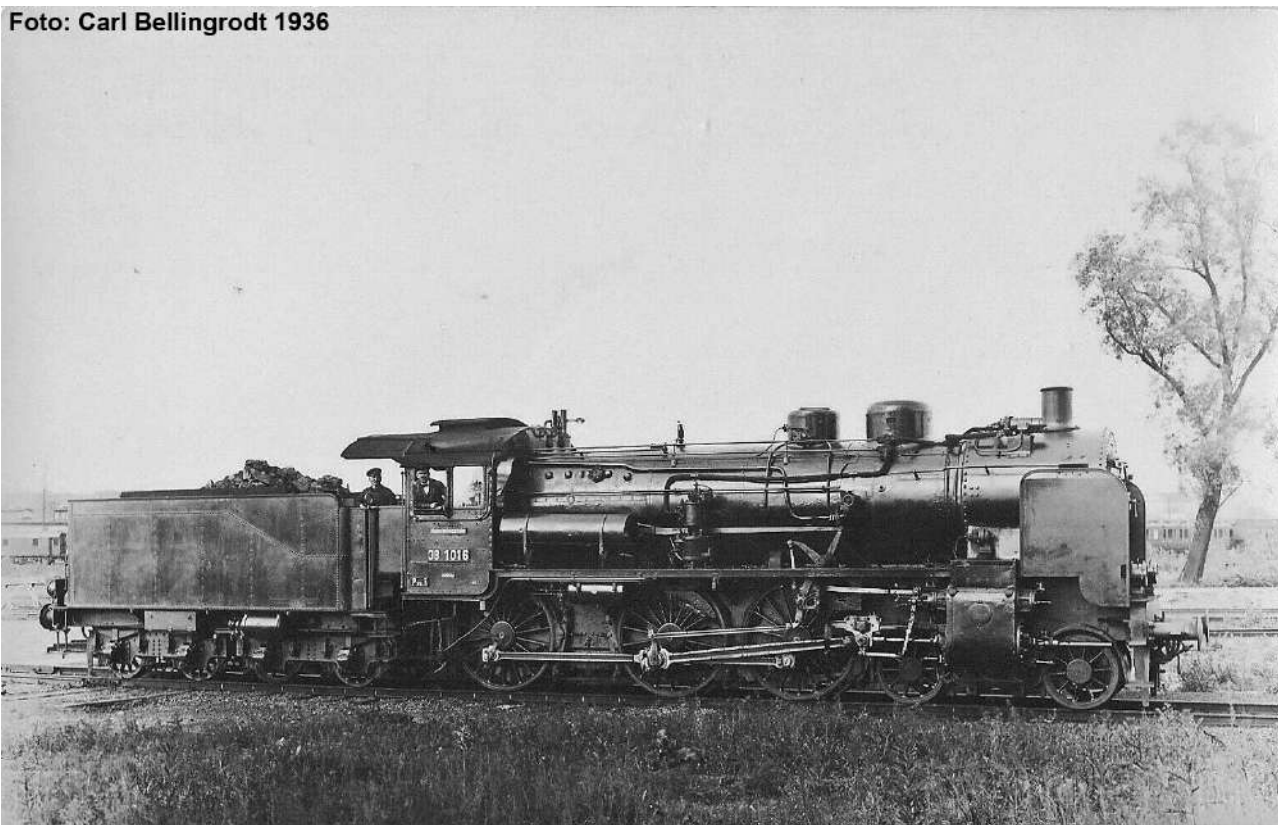


Foto: Carl Bellingrodt 1936



Foto: Carl Bellingrodt 1936

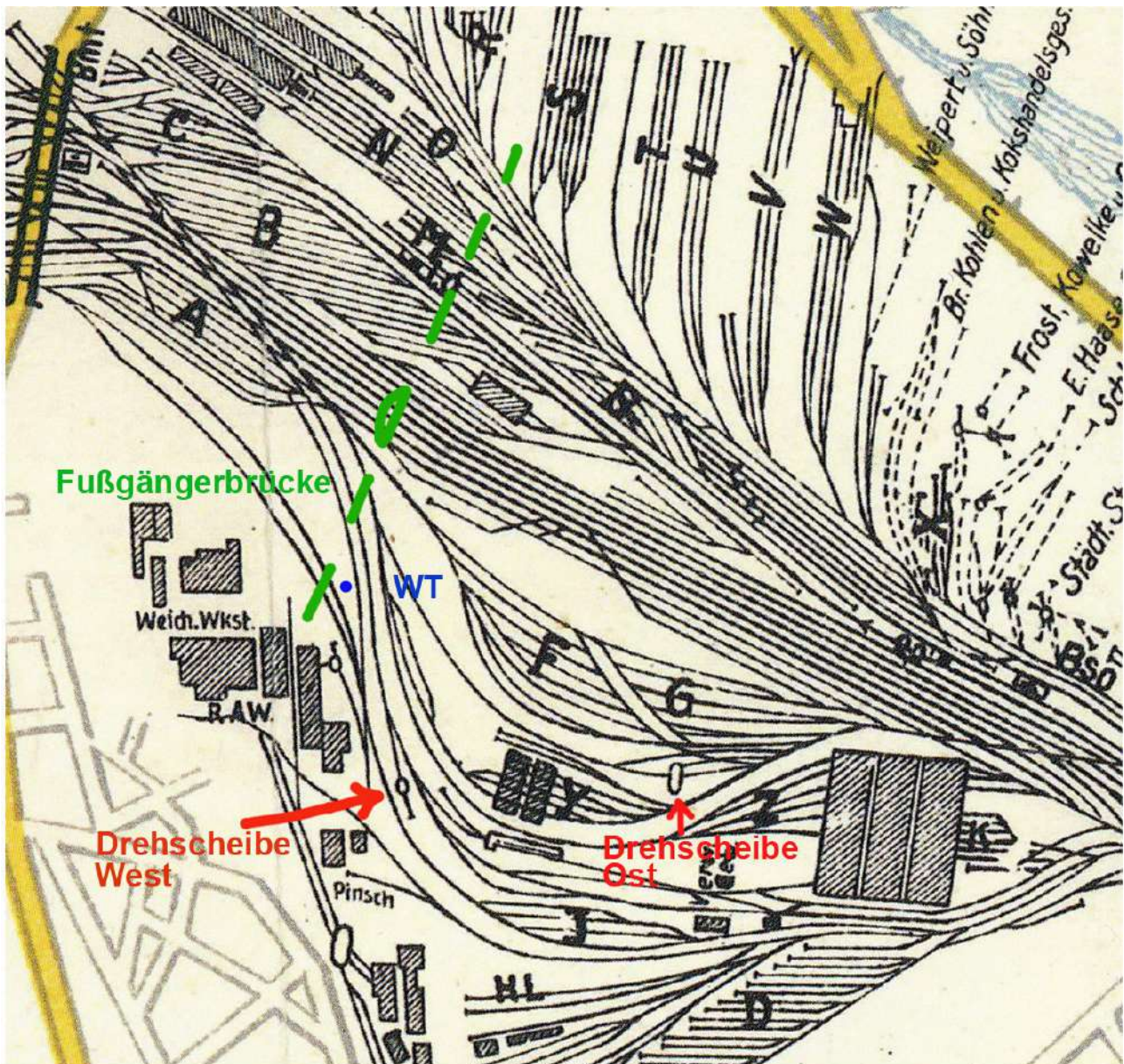


Foto: Carl Bellingrodt 1936

Es spricht vieles dafür, dass diese Aufnahmen im *Bw Breslau Hbf* entstanden sind.

Kleiner Exkurs Bw Breslau Hbf

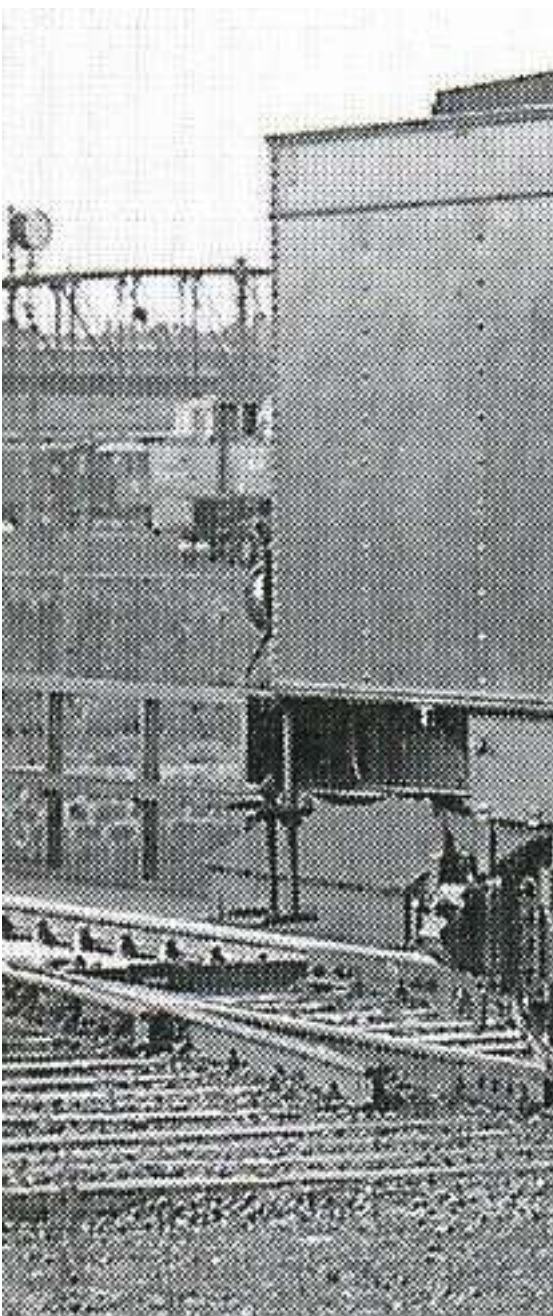
Dieses Betriebswerk geht auf die ersten Werkstätten der "Oberschlesischen Eisenbahn" zurück. Die Anlagen waren zunächst links und rechts der östlichen Ausfahr Gleise des Oberschlesischen Bahnhofes gelegen und wurden im Zuge der kontinuierlichen Gleiserweiterungen schließlich in vergrößerter Form südöstlich der Ausfahr Gleise neu errichtet. Zu den umfänglichen Bahnanlagen auf diesem Areal gehörten neben dem Betriebswerk auch noch das Reichsbahn-Ausbesserungswerk, die Weichenwerkstatt, das Gleislager sowie eine Wagenwerkstatt, später Betriebswagenwerk. Nordöstlich der Ausfahr Gleise befanden sich die umfangreichen Güteranlagen und Ladegleise des Güterbahnhofes Breslau Hbf (betriebliche Bezeichnung Breslau Ost) sowie Anschlussgleise privater Anlieger. Bild 15b zeigt die Situation um 1942 im Überblick aus einem verzerrten Gleisplan der RBD Breslau:



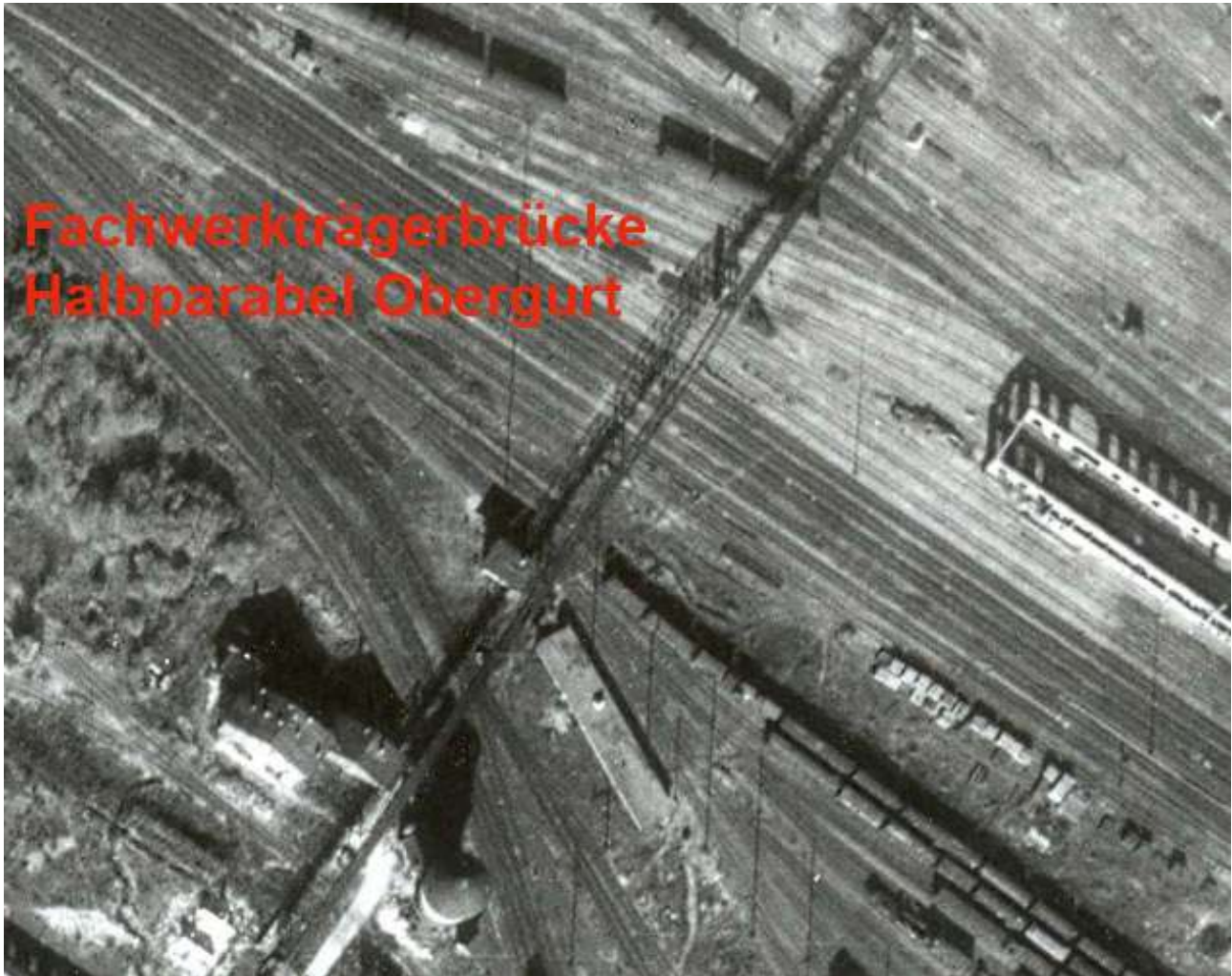
Dem großen Rechteck-Lokschuppen des Bahnbetriebswerkes waren Lokbehandlungsanlagen (Bekohlung, Wasserversorgung und eine der Drehscheiben) in westlicher Richtung vorgelagert, die Zufahrgleise aus beiden Richtungen waren südlich der Wagenwerkstatt (im Plan mit "Y" bezeichnet) gelegen.

Kommen wir zurück zu den Bildern von Carl Bellingrodt.

Bild 15 zeigt die Aufnahme der **38 1016** von schräg rechts vor einer Drehscheibe. Eine Ausschnittvergrößerung hinter dem Tender zeigt eine markante Fußgängerbrücke, eine Uhr und eine Lokomotive der Baureihe 93 in einiger Entfernung:



Gut erkennbar ist ein Halbparabel-Obergurt dieser Fußgängerbrücke.
Diese Ausführung kann auch sehr gut aus dem Schattenbild einer Luftaufnahme der alliierten Streitkräfte von 1945 nachvollzogen werden:



Dieser Mittelteil der Fußgängerbrücke überspannte pfeilerfrei 10 Gleise (also etwa 50m), darunter die 6 Hauptgleise der Bahnstrecken Breslau Hbf - Breslau Brockau und Breslau Hbf - Strehlen, 3 Zufahrts- und Abstellgleise zu (Trieb-)Wagenschuppen sowie zu einem südlich gelegenen Seiten-(Bereitstellungs-) Gleis.
Die anderen nördlichen und südlichen Brückenteile sind kürzer und weisen trapezförmige Hauptträger, also ohne Bogen, auf.

Die Brücke ist auch heute noch vorhanden:



Bild 16 zeigt dieselbe Lokomotive von rechts. Die Lok steht vor einer Drehscheibe. Hinter dem Tender ist meines Erachtens in einiger Entfernung der (Trieb-)Wagenschuppen nördlich der Ausfahrgleise zu erkennen:

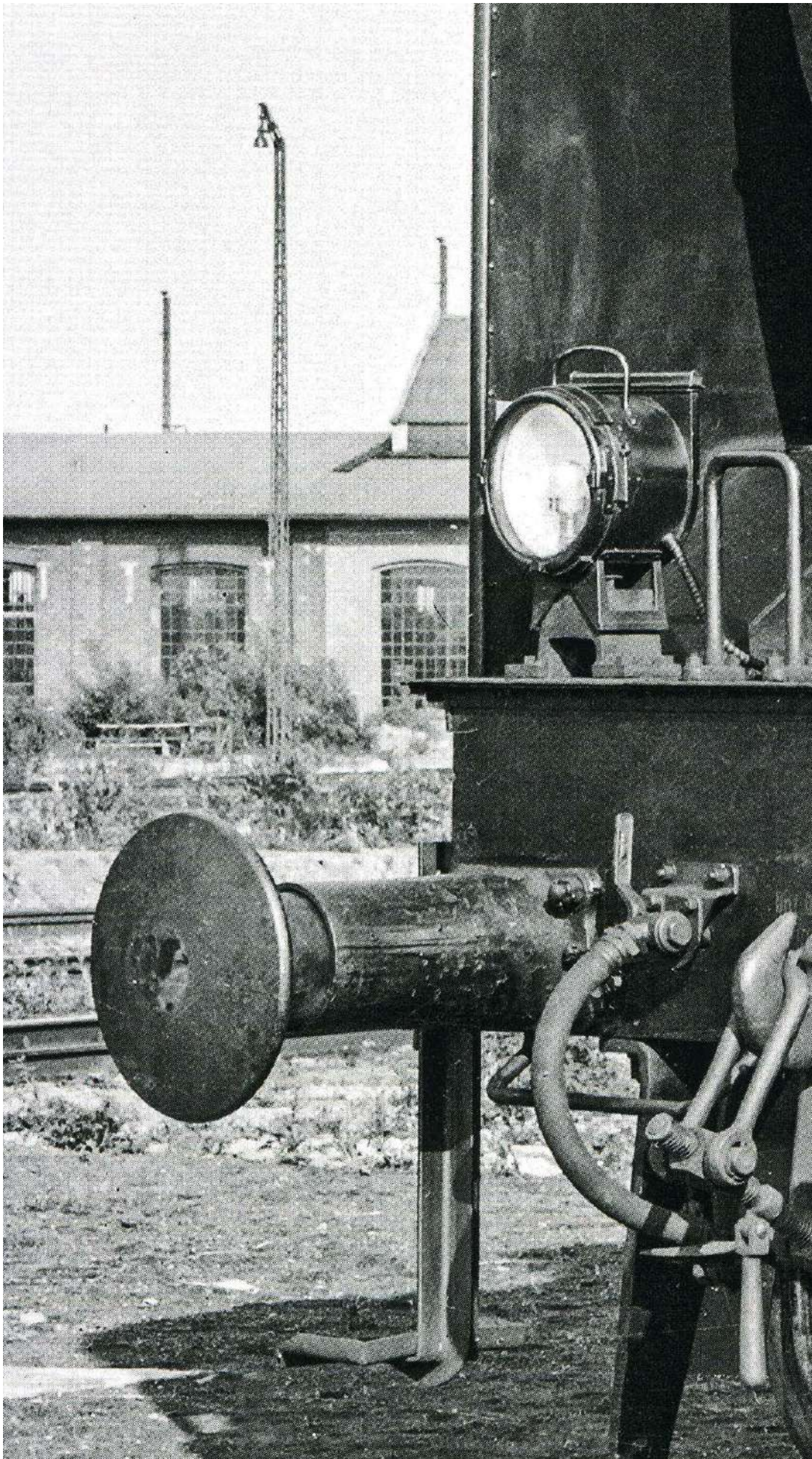


Vor der Lok sehen wir einen markanten Baum, den wir uns im gleislosen westlichen Vorfeld der Wagenwerkstatt "Y" im Bild 15a vorstellen müssen. Der Baum steht unmittelbar an einem Löschteich. Sowohl der Baum, als auch die Drehscheibe sind auf zwei historischen Aufnahmen (internet-Fundstück) aus Anfang der 1940er Jahre gut erkennbar:



194/a. Drehscheibe in Breslau

Bild 17 zeigt die Lok von schräg links. Oberhalb der Pufferbohle erkennen wir eine Schuppenwand mit großen Fenstern, die Fenster-Stürze sind gebogen. Das Dach trägt ein Oberlicht:



Nach meinem Dafürhalten handelt es sich um 3 der 4 Fenster des Schuppens der Wagenwerkstatt. Wie schon aus dem Plan Bild 15a erkennbar hatte der nördliche Teil des Schuppens keine Tore nach Westen, sondern eine Fensterfront. Die Zufahrt zu diesen Wagenständen erfolgte damals ausschließlich von der Ostseite. Die Wagenwerkstatt ist heute noch als solche im Betrieb. Die PKP hat für drei der vier Schuppengleise nach dem Krieg Ausfahrtore nach Westen eingebaut. Aufnahme aus südwestlicher Richtung:

Foto: JHB 2014



Bild 18 zeigt die Lok von links. Hinter dem Tender erkennen wir einen Schuppen mit Rundbogen-Toren. Davor steht ein Kranzug. Der Schuppen trägt ein Oberlicht, über den Toren gibt es einen markanten Dachvorsprung mit einer Dachrinne. Die Tore sind noch heute gut erkennbar:

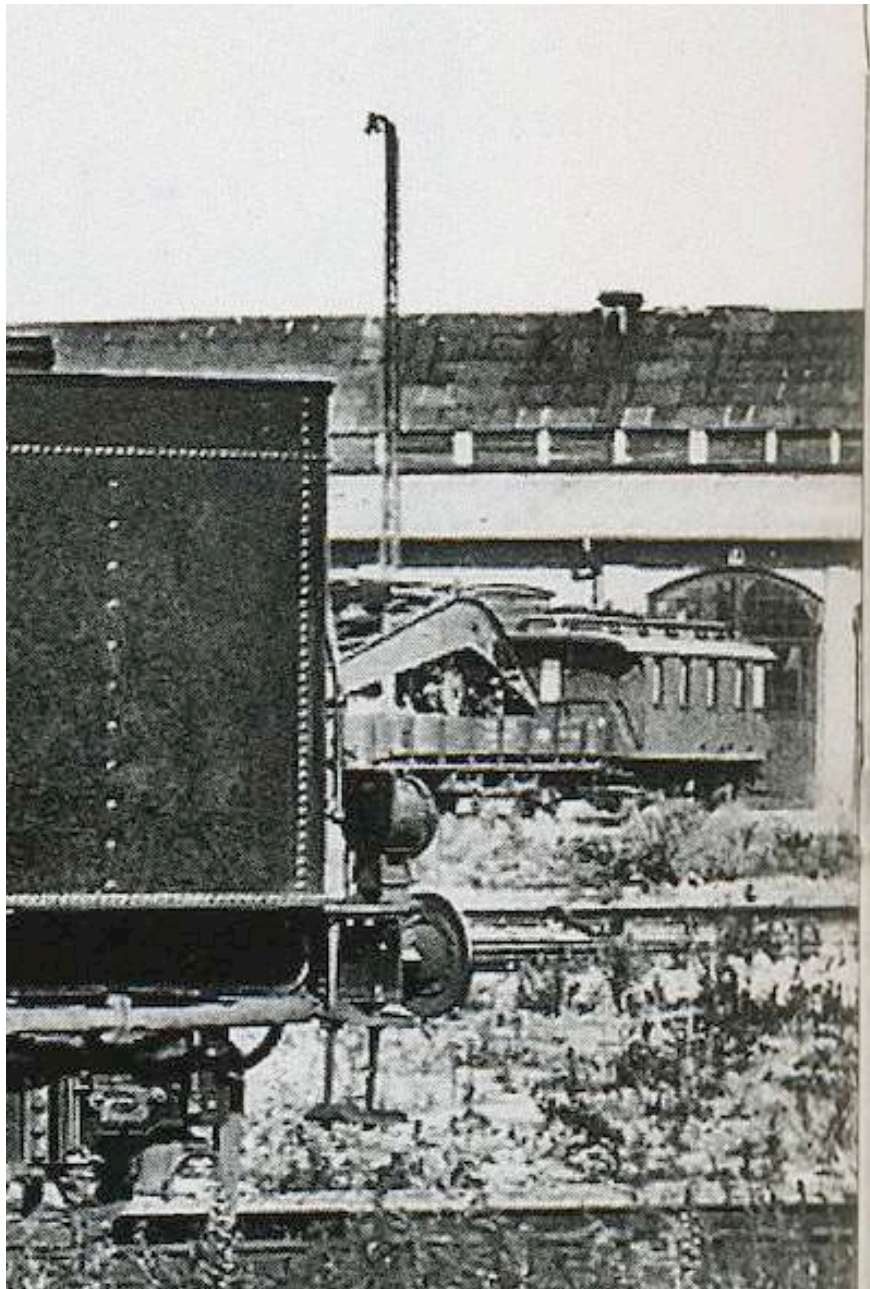
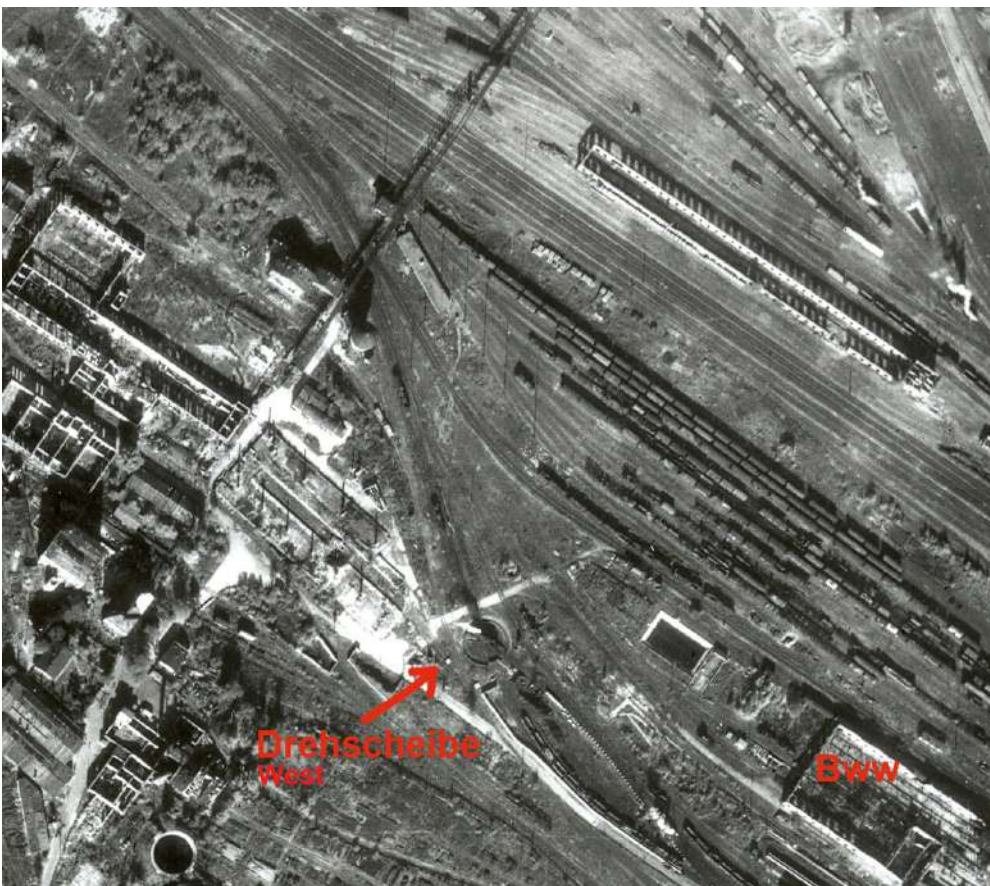


Foto: JHB 2014



Der Dachvorsprung über den Ausfahr-Toren West ist ebenso verschwunden, wie das Oberlicht über fast die ganze Länge des Wagenschuppens. Eine Erklärung hierfür könnte sein, dass bei Beseitigung der Kriegsschäden und dem Wiederaufbau das Gebäude nicht in gleicher Weise repariert wurde.

Die Kriegsschäden sind aus dem Luftbild von 1945 sehr deutlich erkennbar:



Ergänzungen:

Auf dem Bw-Gelände im Bereich der ehemaligen Dampflok-Versorgungsanlagen stand 2006 noch ein Bekohlungs-Kran auf einem gemauerten Sockel, wie dies zu Länderbahn-Zeiten üblich war. Die besagte Drehscheibe West ist nicht mehr vorhanden, man möge sie sich hinter dem Kran gelegen vorstellen. Vom Uhren-Mast konnte ich 2006 noch den abgeschnittenen Stumpf finden. Auch der Kran ist heute abgängig:



Den Wasserturm in der Ausfahrt sowie einen Teil der Fußgängerbrücke zeigt das Bild



Auch in **Oels** gibt es eine Fußgängerbrücke über die Gleisanlagen. Weder die Form der Brücke, noch die gesamte Umgebung in Oels lassen den Schluss zu, dass die Bilder der 38 1016 dort aufgenommen sein könnten:



7.6.1936

Ein Sonntag. Der Foto-Tag beginnt mit einem Bild der **E18 15** mit dem Schnellzug **D192**, der planmäßig den Bahnhof **Breslau Freiburger Bahnhof** um 9:11 verließ:

Foto: Carl Bellingrodt 1936



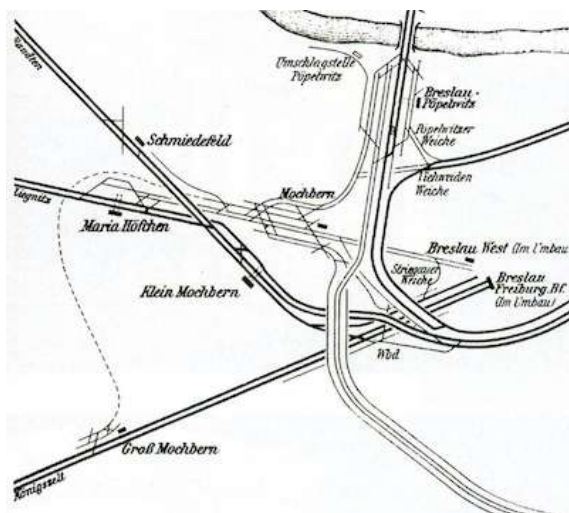
Bild 19

Zu diesem Bild bin ich noch zu keiner vollständig schlüssigen Erklärung gekommen.

Doch schauen wir einmal, was vorhanden ist.

Vorbemerkungen: Aus dem Freiburger Bahnhof gab es drei technisch-betrieblich mögliche Ausfahr-Richtungen, nämlich nach Königszell (-Hirschberg), nach Liegnitz (-Dresden) und nach Rauden/später Raudten-Queissen (-Stettin):

Bild 19a:



Der Freiburger Bahnhof hatte als Kopfbahnhof 5 Gleise, davon 4 Bahnsteiggleise und ein mittig gelegenes Umfahrgleis zwischen dem südlichen Gleispaar, sowie ein weiter südlich gelegenes Zufahrtsgleis zum Lokschuppen. Beide Gleisgruppen hatten ursprünglich am Kopf eine Segment-Drehscheibe. Das Luftbild von 1929 habe ich zum besseren Verständnis genordet. (Zu erwarten wäre, dass das südliche Gleis als Gleis 1 und das nördliche als Gleis 3 bezeichnet werden würde, doch dies war wohl nicht der Fall)

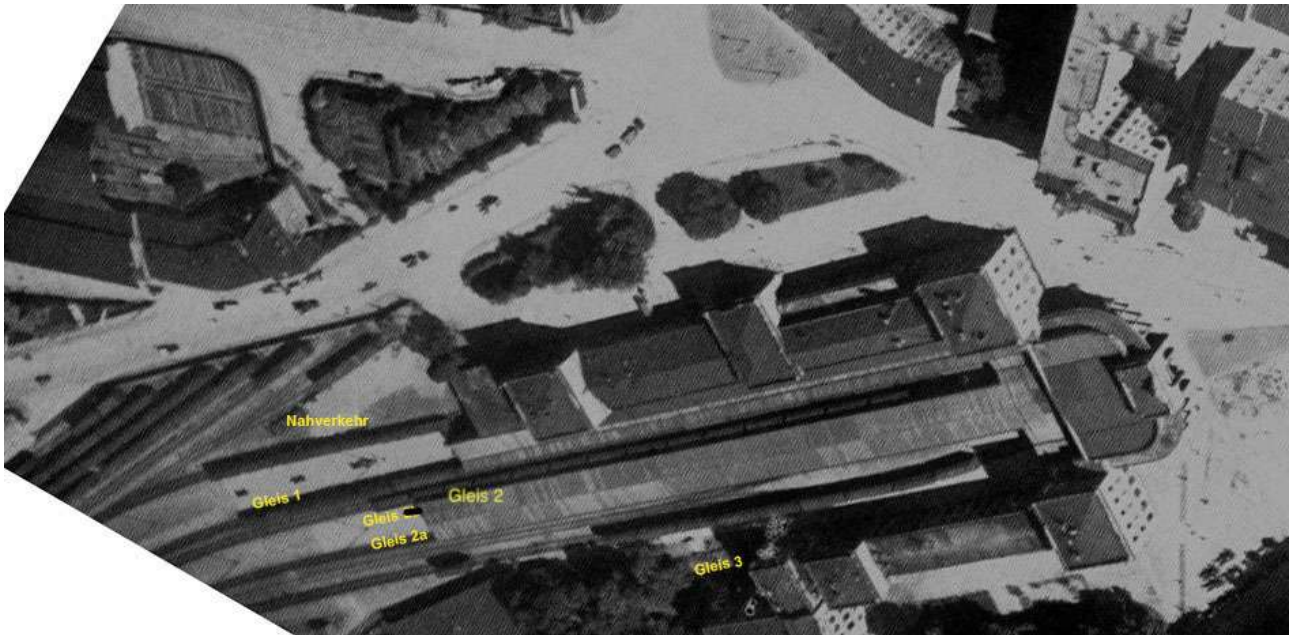


Bild 19b neu

Gleis 1 diente bis in die 1930er Jahre dem Fernverkehr in Richtung Königszell / Hirschberg. Gleis 3 diente den ankommenden Zügen aus Königszell / Hirschberg. Die Gleise 2a und 2b am mittleren Bahnsteig dienten der "Wagenaufstellung", Sonderzügen, Züge die von den Gleisen 1 und 3 nicht aufgenommen werden konnten, Gleis 2a zusätzlich für lange Fernverkehrszüge (Bahnsteigverlängerung). Zwischen Gleis 2a und Gleis 3 lag das o.g. Umfahrgleis.

Westlich des Bahnhofsvorplatzes am Nordflügel des Empfangsgebäudes gab es zwei weitere Gleise, die etwa ab 1900 dem Nahverkehr - vornehmlich Richtung Glogau (Nachtrag: Sowie dem Pendelverkehr nach Deutsch-Lissa) - dienten. Auch sie waren 1936 mit Fahrdrabt überspannt. Zu diesem Bahnhofsteil gehört auf jeden Fall das linke, der im Bild 19 sichtbaren Ausfahrtsignale hinter dem Zug. Es war möglicherweise ein Gruppenausfahrtsignal für beide Gleise. Vielleicht wurde aber auch nur aus einem der beiden Nahverkehrs-Gleise regelmäßig ausgefahren und das zweite Gleis diente nur der Aufstellung von Wagengarnituren.

Die Lok E18 15 hat keine Spitzenbeleuchtung eingeschaltet, das rechts hinter dem Zug sichtbare Ausfahrtsignal zeigt Hp0 (Halt) und an den Fenstern sind keine Fahrgäste zu sehen, alle Fenster sind an diesem Sommertag geschlossen. Man könnte deshalb in einer ersten Erklärung annehmen, dass dieses Foto auch die Rangierfahrt zur Bereitstellung des Schnellzuges zeigen könnte. Weil Gleis 1 kein mittig gelegenes Umfahrungs-Gleis hatte, mussten bereitzustellende Züge geschoben werden. Da die Uhr bereits 9:12 anzeigt, dürfte der Zug in diesem Falle einige Minuten Verspätung bekommen haben. Es gibt ein links gelegenes Ausfahr-Gleis, dessen Ausfahrtsignal Hp1 (Fahrt) anzeigt (beide Ausfahrtsignale haben "Inversflügel") und es ist nicht ausgeschlossen, dass die sichtbare Nahverkehrs-Garnitur am linken Bildrand zu diesem ausfahrenden Zug gehört. Ob es sich hier um den (ebenfalls?) verspäteten P746 Richtung Königszelt - wie auch der Schnellzug, also vor ihm fahrend - handelt, oder nicht, wäre reine Spekulation, aber eine Erklärung für eine Rangierfahrt des Schnellzuges und der Signalstellungen. Einen fahrplanmäßigen Personenzug Richtung Glogau (das wäre eine Parallel-Ausfahrt-Variante gewesen) kann ich um diese Uhrzeit nicht finden und die Züge Richtung Liegnitz verkehrten nach meinen Unterlagen zu dieser Zeit ausschließlich vom Hauptbahnhof aus.

Eine zweite Erklärung könnte sein, dass das Ausfahrtsignal für den Schnellzug vom Stellwerks-Personal eilig in Grundstellung gebracht worden war, eine parallele Ausfahrt aus beiden Bahnhofsteilen fahrstrassenmäßig möglich ist, der Personenzug z.B. auch einen Leerzug Richtung Breslau-Mochbern darstellen könnte und wir den planmäßig verkehrenden D192 sehen.

Vielleicht ist aber keine der beiden Varianten zutreffend, denn wir erkennen auch auf Bild 21 im Hintergrund diese (?) Wagengarnitur und das würde darauf hindeuten, dass dieser Wagenpark dort steht. Welcher Zug fuhr dann aus dem Nahverkehrs-Bahnhofsteil aus?

Und um das Quartett der möglichen Lösungen vollständig zu machen: Eventuell hat CB zuerst das Triebwagen-Foto Bild 21 angefertigt (die Garnitur im Hintergrund wurde dann eventuell gerade bereitgestellt) und wir sehen auf den Bildern mit dem Schnellzug tatsächlich den ausfahrenden Personenzug im Hintergrund.

Fragen über Fragen zu dieser fotografisch gut gestalteten Aufnahme des D192 und unter Bild 21 und 22 kommen noch zwei weitere Aspekte hinzu (s.u.).

Doch zunächst nochmals zurück zum Bild 19:

Der Zug hat, soweit ich es erkennen kann, die Reihung Pw4ü, BC4ü, WR4ü, B4ü, BC4ü und C4ü. Einen Wagen der 1.Klasse sehe ich nicht.

Im Hintergrund des Fotos ist der Turm der Elisabeth-Kirche hinter dem Westflügel des Freiburger Bahnhofes zu sehen. Am linken Bildrand erkennen wir ein zweistöckiges Backsteingebäude mit hohen Rundbogenfenstern und der Anschrift "Breslau" unter dem Dachsim. Dieses Gebäude gehört zum östlichen der 4

Güterschuppen (ursprünglich waren es sogar 5 Güterschuppen) des Freiburger Güterbahnhofes:

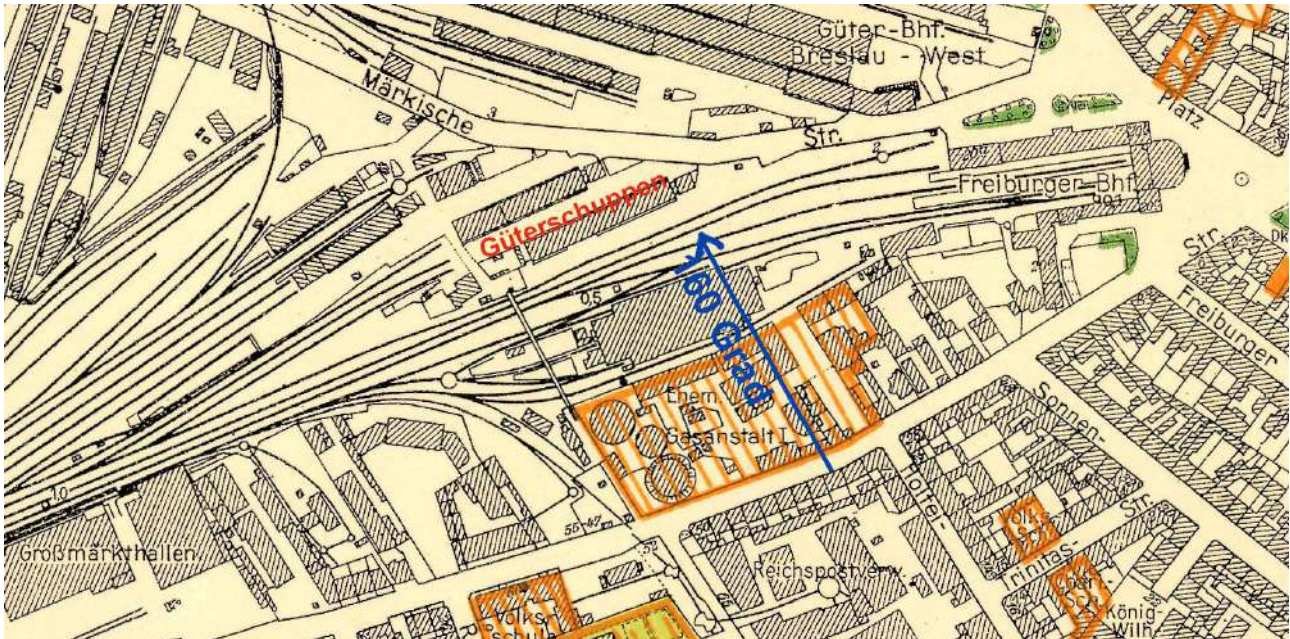


Bild 19c

Diese 4 Güterschuppen besaßen je ein 2 bzw. 3-stöckiges Kopfgebäude, welche im Erdgeschoß wohl die jeweiligen Güterabfertigungs-Räume und in den Obergeschossen vermutlich Dienstwohnräume besaßen. Die beiden westlich gelegenen Kopfgebäude besaßen 3 Stockwerke, die beiden östlich jeweils nur 2 Stockwerke. Der ehemalige fünfte Schuppen lag etwa bei der "Striegauer Weiche" (Bild 19a/19c), Abbildungen von ihm habe ich nicht. Die anderen 4 Güterschuppen stehen heute noch und werden von Handelsunternehmen genutzt.

Das im Bild 19 sichtbare Kopfgebäude hat, vermutlich während des Krieges, sein Obergeschoß eingebüsst, ist aber ebenfalls noch vorhanden:

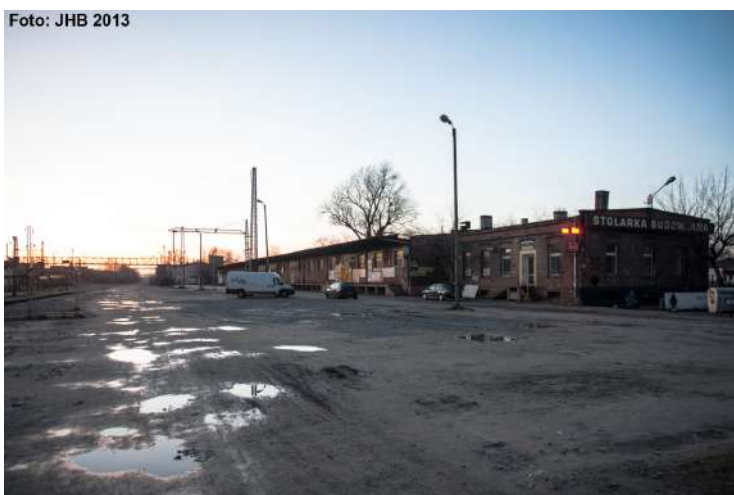


Bild 19d

Aus dem AEG-Bildarchiv gibt es ein Baustellenfoto (Internet-Fundstück) anlässlich der Errichtung von Fahrleitungsmasten aus dem Jahr 1928 im Gleisvorfeld des Freiburger Bahnhofes. Im Hintergrund gut erkennbar sind die beiden westlichen Güterschuppen mit den jeweils 3-stöckigen Kopfgebäuden. Der Fotograf dieses Bildes steht auf dem Gelände des Bahnbetriebswerkes etwa in der Nähe der Drehscheibe (diese ist heute noch vorhanden):

Foto: AEG-Archiv 1928



Bild 19e

Auch diese Gebäude sind heute noch erhalten:

Foto: JHB 2013



Bild 19f

Einige Meter südwestlich des Schnellzug-Bildes fertig CB dann 3 Ausnahmen des damals modernen elektrischen Triebzuges **eT1823** (später ET25 009) vor dem Güterschuppen stehend an:

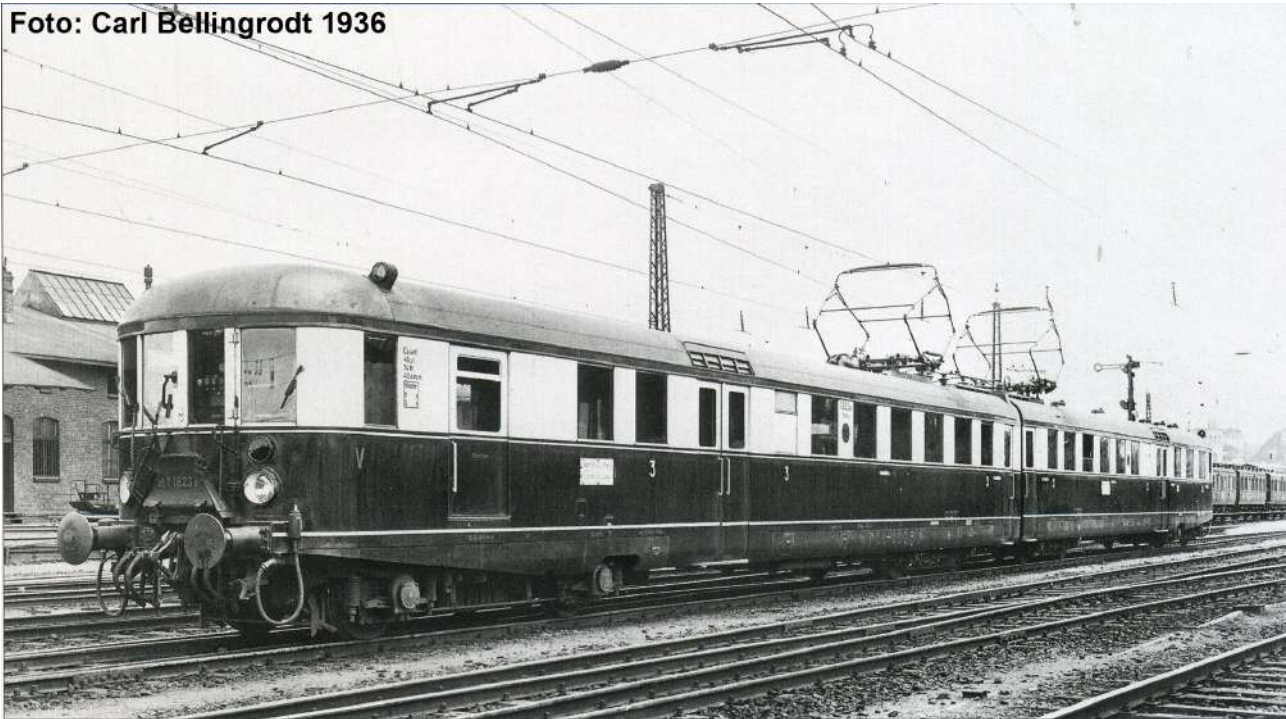


Bild 20



Bild 21

Foto: Carl Bellingrodt 1936

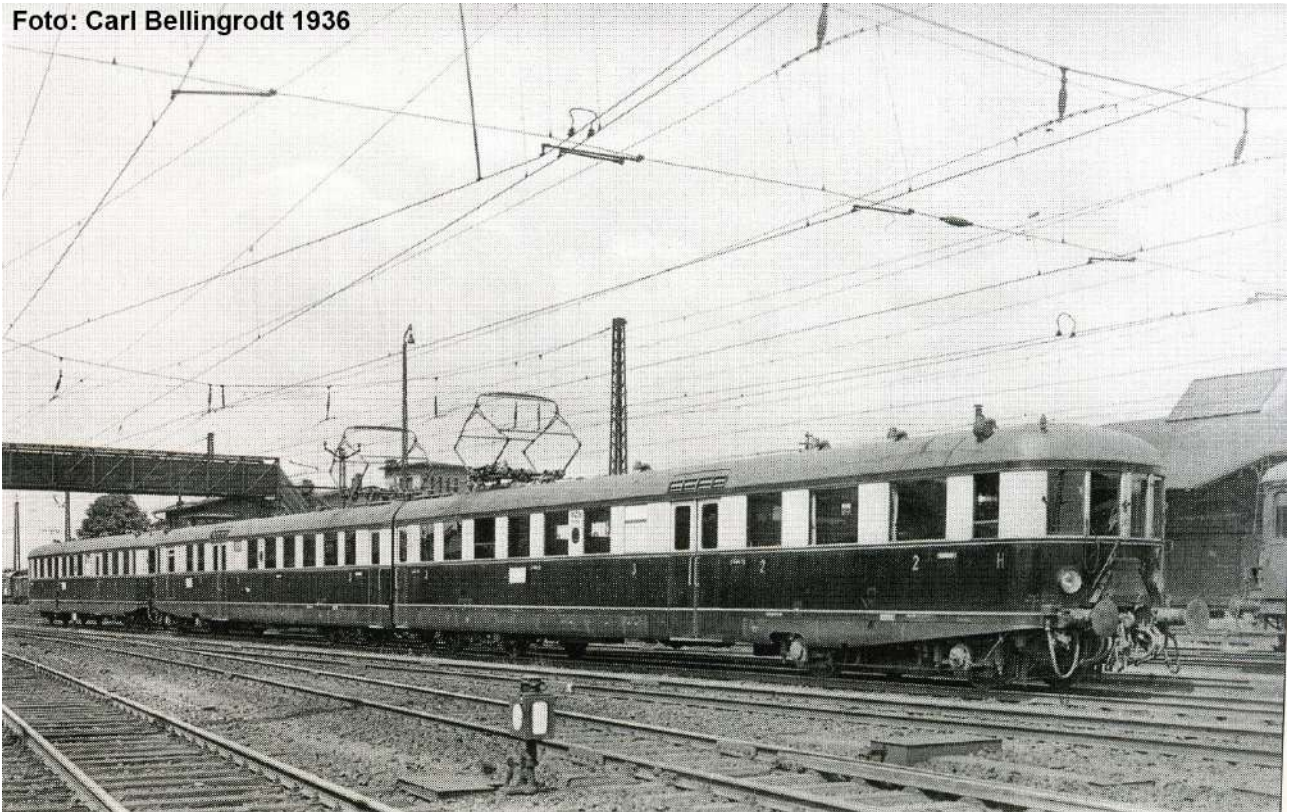


Bild 22

Auch auf Bild 21 erkennen wir wieder das markante Kopfgebäude des Güterschuppens mit der Anschrift "Breslau".

Auf den Bildern 20 und 21 sehen wir auch sehr gut, dass es ein Ausfahrtsignal auf Höhe des Güterschuppens gab. Im Ausschnitt rechts des Bildes 20 sehen wir die aufgeschüttete Verlängerung des Mittelbahnsteiges, die etwa bis zum Ausfahrtsignal reicht:

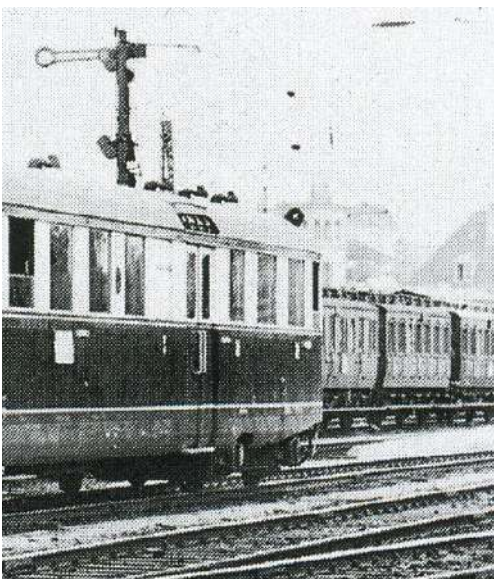


Bild 20b

Dieses Ausfahrtsignal gilt also für das Gleis 2a, auf welchem der Triebwagen gerade steht, oder (perspektivisch weniger wahrscheinlich) für das Gleis 2b. Unbekannt ist, welche Gleislage und welche Signalpositionen wir tatsächlich im Jahr 1936 im Gleisvorfeld des Freiburger Bahnhofs annehmen müssen. Im Hintergrund wieder 3 Abteilwagen eines Personenzuges, diesmal auf dem Gleis 1 stehend.

Auf Bild 22 hat der eIT1823 noch einen Steuerwagen zur Garnitur hinzubekommen. Ein deutlicher Schattenwurf lässt die Sonne aus ca.160 Grad einfallen und es darf deshalb davon ausgegangen werden, dass diese Aufnahme etwa zwischen 11:15 Uhr und 11:30 Uhr gemacht wurde:

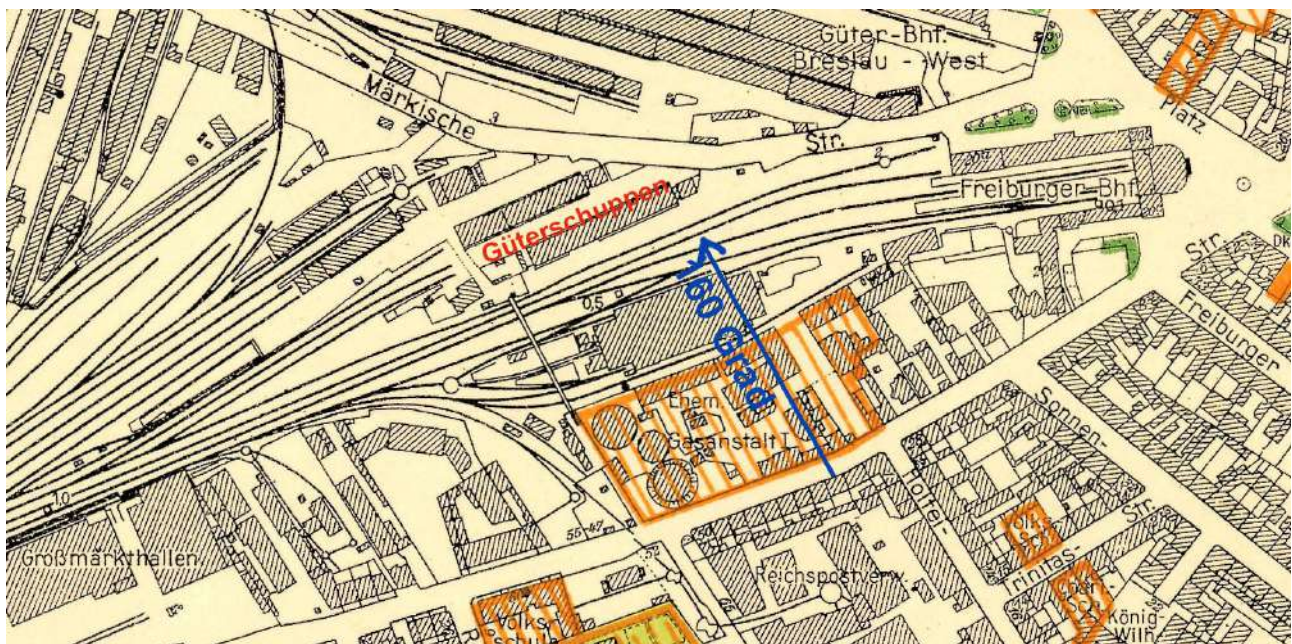


Bild 19c

Wir blicken auf dem Bild 22 stadtauswärts und sehen im Hintergrund des eIT1823 eine Fußgängerbrücke und darunter das Dach eines Stellwerkes.

Es war bis 1945 das Stellwerk Bfo und bei der PKP das Stellwerk WSA. Sowohl diese Brücke als auch das Stellwerk sind heute noch vorhanden. Das Stellwerk hat das preußische Spitzgiebel-Dach eingebüßt und ein typisch polnisches Flachdach bekommen. Auch der kleine Wasserturm hinter dem Ensemble ist noch vorhanden:



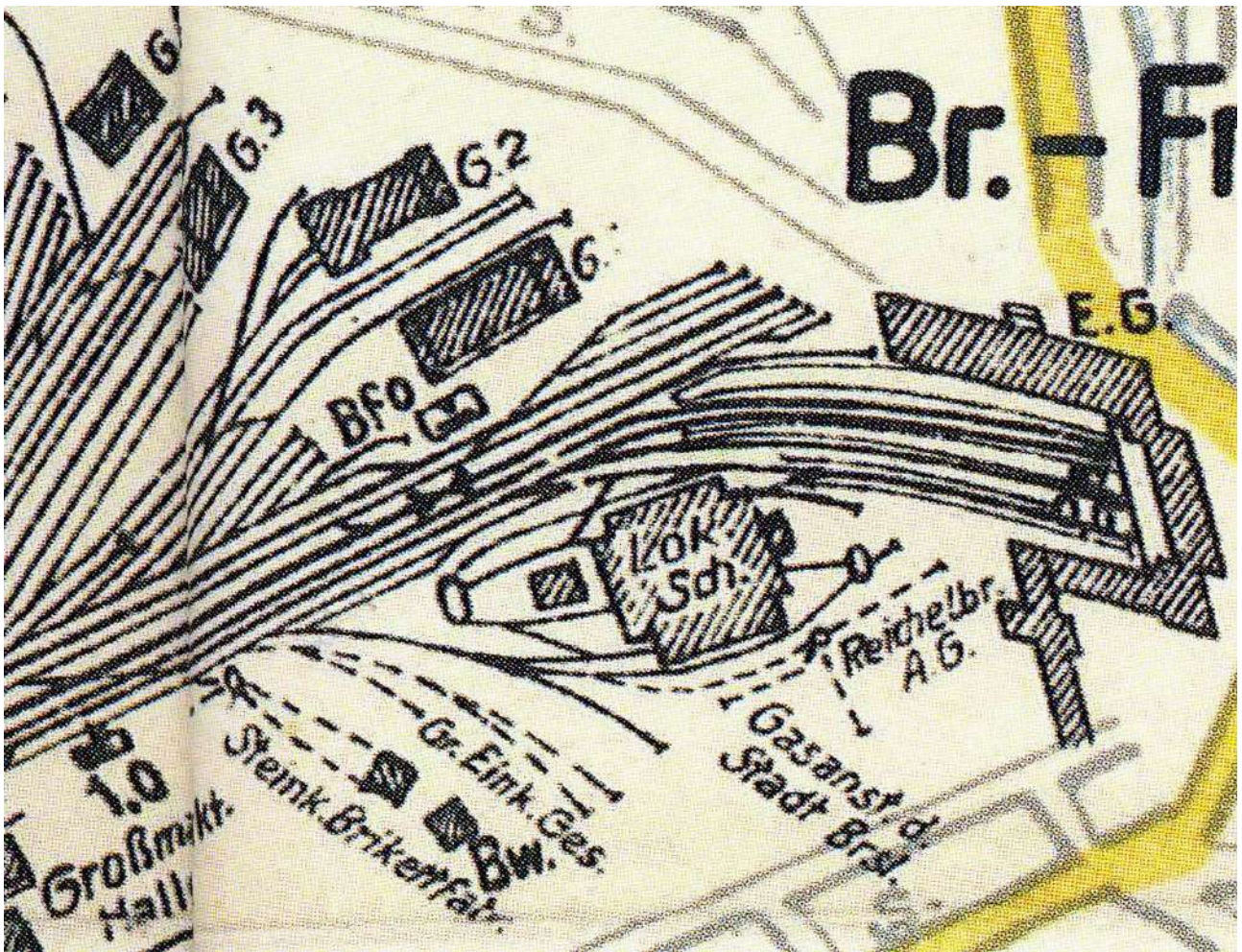
Bild 22a

Falls der im Bild 22 rechts angeschnittene Personenzug-Wagen zu der Garnitur gehört, die nun schon mehrfach ins Bild rückte, sehen wir, dass er auch am späten Vormittag nicht bespannt, also abgestellt ist. Welcher Zug fährt dann im Hintergrund von Bild 19 aus?

Die Verortung aller 4 Bellingrodt-Bilder ist grundsätzlich recht klar, doch der Ablauf der Zugfahrten für mich noch nicht aufgeklärt.

Ein vollständiger Gleisplan des Freiburger Bahnhofes aus dem Jahr 1936 oder eine Bahnhofs-Fahrordnung jener Zeit, die hier sehr helfen würden, liegen mir leider nicht vor. Die Gleispläne von 1875 und 1995 zeigen andersartige Gleislagen als im Bild 19 erkennbar. Ebenso habe ich keine Abfahrtstafel, die beispielsweise die Bezeichnung der Nahverkehrs-Gleise offenbaren könnte.

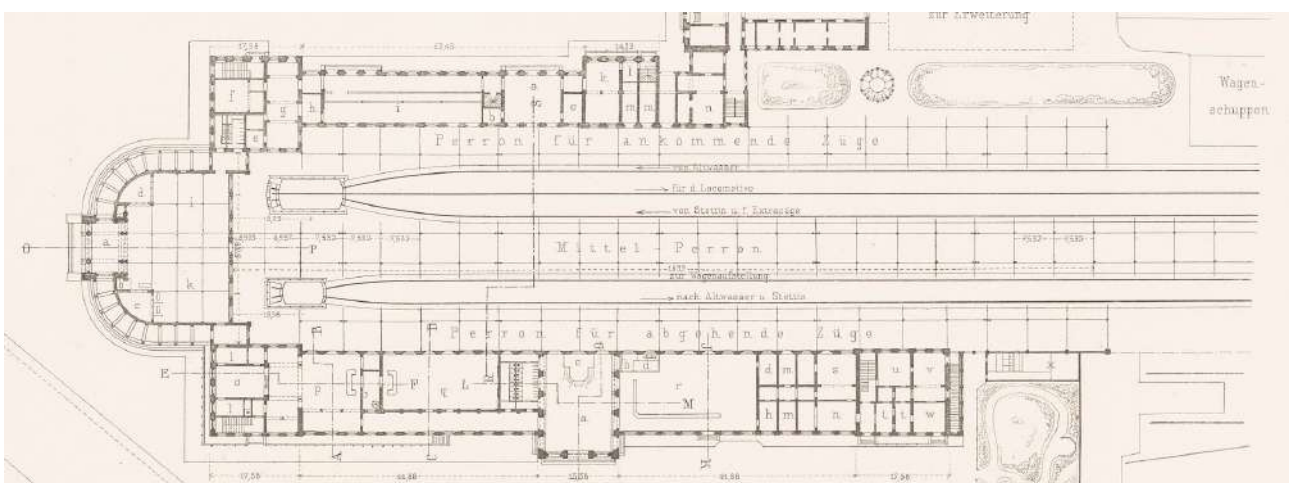
Im Ausschnitt einer RBD-Karte von 1942 ist die Gleislage zwar schematisch, jedoch etwa aus der betreffenden Zeit, dargestellt:



Können Experten daraus weitere Informationen ziehen?

Weiterhin reiche ich zur Ergänzung der damaligen Gleisbelegungen (ob er 1936 noch relevant war, sei dahingestellt) einen Plan von 1874 (ZfB) nach.

Die Richtung Altwasser entspricht der Richtung Königszelt / Hirschberg:



Den Kursbuchausschnitt der Strecke 121 von 1936 habe ich hier:

121 Breslau - Liegnitz - Sagan - Sommerfeld - Frankfurt (Oder) - Berlin															121								
(Fortsetzung)																							
Oderberg	ob	6.36	...	...	...	...	...	...	...	9.47	12.01	...	...	22.01	...	15.45	...	...	15.45	...	...	17.45	
Hindenburg (Oberschl)	ab	8.10	...	...	5.27	...	...	...	...	10.18	13.40	...	...	13.40	...	15.50	...	...	15.50	...	...	17.50	
Leuthen (Oberschl)	ab	8.03	...	...	9.16	...	...	...	...	10.00	13.54	...	...	13.54	...	15.41	...	...	15.41	...	...	17.41	
Gielwitz	ab	8.28	...	...	9.37	...	...	...	...	10.35	13.54	...	...	13.54	...	15.03	...	...	15.03	...	...	17.03	
Oppeln	ab	9.23	...	...	10.48	...	...	...	...	12.27	14.53	...	...	14.53	...	17.11	...	...	17.11	...	...	19.11	
RBD Breslau	Zug Nr	D 32	452	954	E 132	668	250	E 170	1794	670	20 38	10 128	958	248	20 126	20 40	1796	678	E 168	960	226	230	
	Klasse	1. 2. 3.	2. 3.	2. 3.	2. 3.	2. 3.	2. 3.	2. 3.	2. 3.	2. 3.	1. 2. 3.	1. 2. 3.	2. 3.	2. 3.	1. 2. 3.	1. 2. 3.	2. 3.	2. 3.	2. 3.	2. 3.	2. 3.	2. 3.	
(1 - a. c. 127, 127 a, f, m)																							
Breslau Hbf 121A, 122, 124 d	ab	10.26	...	...	12.07	...	...	14.01	...	14.18	15.56	...	...	16.19	...	17.27	...	...	17.33	...	...	19.49	20.29
Breslau-Kl Mochbern 122	ab	...	...	...	12.25	...	...	14.24	...	14.25	...	...	...	16.34	...	17.34	...	...	17.34	...	...	19.55	20.35
Breslau-Mariahofen	...	...	...	...	12.25	...	...	14.25	...	14.25	...	...	...	17.34	...	17.34	...	...	17.34	...	...	19.56	20.36
Breslau-Neukirch	...	...	...	...	12.32	...	...	14.31	...	14.31	...	...	...	17.40	...	17.40	...	...	17.40	...	...	19.56	20.36
Breslau-Dt Lissa	...	...	...	...	12.38	...	...	14.37	...	14.37	...	...	...	17.46	...	17.46	...	...	17.46	...	...	19.56	20.36
Nipporn	...	...	...	...	12.47	...	...	14.45	...	14.45	...	...	...	17.54	...	17.54	...	...	17.54	...	...	19.56	20.36
Nimkau	...	...	...	...	12.53	...	...	14.50	...	14.50	...	...	...	17.59	...	17.59	...	...	17.59	...	...	19.56	20.36
Bruch-Bischdorf	...	...	...	...	13.00	...	...	14.56	...	14.56	...	...	...	18.06	...	18.06	...	...	18.06	...	...	19.56	20.36
Neumarkt (Schles)	129 z	...	...	...	12.32	...	...	15.02	...	15.02	...	...	...	18.13	...	18.13	...	...	18.13	...	...	19.56	20.36
Maltzsch 125 h, l, 129 v	...	...	...	...	12.41	...	...	15.12	...	15.12	...	...	...	18.21	...	18.21	...	...	18.21	...	...	19.56	20.36
Spitteldorf	...	...	...	...	12.42	...	...	15.17	...	15.17	...	...	...	18.22	...	18.22	...	...	18.22	...	...	19.56	20.36
Jeschkendorf	...	...	...	...	13.28	...	...	15.22	...	15.22	...	...	...	18.32	...	18.32	...	...	18.32	...	...	19.56	20.36
Liegnitz 123 k, p, 125, 134	...	...	...	...	13.00	...	...	15.27	...	15.27	...	...	...	18.37	...	18.37	...	...	18.37	...	...	19.56	20.36
	...	...	...	...	13.42	...	...	15.36	...	15.36	...	...	...	18.46	...	18.46	...	...	18.46	...	...	19.56	20.36
	...	...	...	...	14.03	...	...	15.48	...	15.48	...	...	...	19.01	...	19.01	...	...	19.01	...	...	19.25	20.36
	...	...	...	...	13.03	...	...	15.53	...	15.53	...	...	...	19.03	...	19.03	...	...	19.03	...	...	19.25	20.36
	...	...	...	...	14.03	...	...	16.39	...	16.39	...	...	...	19.10	...	19.10	...	...	19.10	...	...	19.25	20.36
	...	...	...	...	14.54	...	...	17.05	...	17.05	...	...	...	19.18	...	19.18	...	...	19.18	...	...	19.25	20.36
	...	...	...	...	15.48	...	...	17.05	...	17.05	...	...	...	19.18	...	19.18	...	...	19.18	...	...	19.25	20.36
	...	...	...	...	16.41	...	...	17.10	...	17.10	...	...	...	19.18	...	19.18	...	...	19.18	...	...	19.25	20.36
	...	...	...	...	17.10	...	...	17.10	...	17.10	...	...	...	19.18	...	19.18	...	...	19.18	...	...	19.25	20.36
	...	...	...	...	18.03	...	...	17.10	...	17.10	...	...	...	19.18	...	19.18	...	...	19.18	...	...	19.25	20.36
	...	...	...	...	19.03	...	...	17.10	...	17.10	...	...	...	19.18	...	19.18	...	...	19.18	...	...	19.25	20.36
	...	...	...	...	20.03	...	...	17.10	...	17.10	...	...	...	19.18	...	19.18	...	...	19.18	...	...	19.25	20.36
	...	...	...	...	21.03	...	...	17.10	...	17.10	...	...	...	19.18	...	19.18	...	...	19.18	...	...	19.25	20.36
	...	...	...	...	22.03	...	...	17.10	...	17.10	...	...	...	19.18	...	19.18	...	...	19.18	...	...	19.25	20.36
	...	...	...	...	23.03	...	...	17.10	...	17.10	...	...	...	19.18	...	19.18	...	...	19.18	...	...	19.25	20.36
	...	...	...	...	24.03	...	...	17.10	...	17.10	...	...	...	19.18	...	19.18	...	...	19.18	...	...	19.25	20.36
	...	...	...	...	25.03	...	...	17.10	...	17.10	...	...	...	19.18	...	19.18	...	...	19.18	...	...	19.25	20.36
	...	...	...	...	26.03	...	...	17.10	...	17.10	...	...	...	19.18	...	19.18	...	...	19.18	...	...	19.25	20.36
	...	...	...	...	27.03	...	...	17.10	...	17.10	...	...	...	19.18	...	19.18	...	...	19.18	...	...	19.25	20.36
	...	...	...	...	28.03	...	...	17.10	...	17.10	...	...	...	19.18	...	19.18	...	...	19.18	...	...	19.25	20.36
	...	...	...	...	29.03	...	...	17.10	...	17.10	...	...	...	19.18	...	19.18	...	...	19.18	...	...	19.25	20.36
	...	...	...	...	30.03	...	...	17.10	...	17.10	...	...	...	19.18	...	19.18	...	...	19.18	...	...	19.25	20.36

der relevante Ausschnitt mit dem Pendelverkehr nach Deutsch-Lissa aus dem KB 1936:

Nahverkehr		Breslau - Breslau-Dt Lissa															
Alle Züge 2. 3. Klasse		km	RBD Breslau	Zug Nr	1700	204	214	1706	234	1708	224	1710	668	1712	1714	670	1716
0,0	Breslau Hbf 124 d	ab	0.50	5.10	6.18	w	7.15	b8	w	9.25	b8	12.18	b8	w	14.18	14.50	
—	Breslau Freib Bf 124	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
5,0	Breslau-Klein Mochbern	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
6,9	Breslau-Mariahofen	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
9,5	Breslau-Neukirch	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
13,6	Breslau-Deutsch Lissa an	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...

Wie wir sehen können, ist zur fraglichen Zeit kein Zug nach Deutsch-Lissa ausgefahren.

Die Frage nach dem unbekanntem Zug und der Möglichkeit einer Doppelausfahrt bleibt aus meiner Sicht erst einmal offen.

Vermutlich am frühen Nachmittag war CB dann am Kleinbahnhof der Breslau-Trebnitz-Prausnitzer Eisenbahn fotografisch tätig. Der Betrieb dieser Kleinbahn begann von Breslau aus im Jahr 1899, Bau und Betrieb war zunächst von der Firma Schneege aus Posen besorgt worden, ab 6.10.1898 von der ADKG. Es war eine Schmalspurbahn mit 750mm Spurweite. Im Kleinbahnhof stand die Lok 5 der Kleinbahn mit einer bereitgestellten Personenzug-Garnitur am Hausbahnsteig auf der westlichen Seite. Chronologisch sind die Lokomotivportraits sicherlich vor der Zugfahrt ausgenommen worden, doch kommen wir zunächst zum Bahnhof:



Foto: Carl Bellingrodt 1936

Bild 23

Leider lässt sich auf keinem der Bilder, die mir zur Verfügung stehen, die Uhrzeit an der Turmuhr der Erlöserkirche zweifelsfrei ablesen. Wegen des schwachen Schattenwurfes gehe ich momentan vom bereitgestellten Zug 10 aus, der um 14:00 Uhr Abfahrt nach Trebnitz hatte.

Und schließlich ergänze ich noch zum Bild 23 den Fahrplan Breslau-Trebnitz-Prausnitz aus dem KB von 1936:

Alle Züge 2. 3. Klasse										129 b Breslau - Trebnitz - Prausnitz Kleinbahn										Züge halten in: km 1,8 Bresl-Carlowitz, km 3,0 Bsl-Rosenthal, km 4,2 Bsl-Lillenthal, km 6,9 Prottsch-We de, km 8,1 Hünnern-Simsdorf, km 10,4 Kopsdorf, km 13,0 Schön-Ellguth, km 15,1 Wiese, km 17,8 Fe erwitz (Kr Treb) km 20,7 Pfloumendorf, km 28,4 Maluschütz, km 33,1 Pawellau, km 33,8 Schimmerau, km 35,5 Birkwitz. a---nachts von S auf nS
2	6	8	10	14	20	22	26	km	Zug Nr	1	3	7	5	9	13	19	21			
7.30	10.35	...	14.00	15.35	16.35	21.15	23.45	0,0	ab Breslau Kibf Persbf	7.15	8.55	...	13.10	15.05	18.00	20.50	22.20			
7.55	11.03	...	14.26	16.04	19.06	21.44	0.11	7,5	w Hünern	6.47	8.28	...	12.44	14.36	17.34	20.22	21.55			
8.30	11.37	...	15.08	16.40	19.44	22.18	0.45	16,8	Hochkirch	6.15	7.53	...	12.12	14.07	17.02	19.45	21.17			
8.55	12.07	...	15.32	...	20.10	22.42	1.11	25,0	Trebnitz (Schles) Hedwigoad	...	7.25	an	11.44	13.40	16.35	19.20	20.46			
9.10	12.10	13.00	15.35	18.30	20.25	22.47	1.15	26,0	Trebnitz Stadtpark	...	7.20	11.33	11.40	13.35	16.30	19.15	20.40			
9.37	...	13.28	an	18.57	20.55	an	an	37,1	an Prausnitz b für 129 u	...	6.40	11.05	...	15.50	...	19.45	...			

Falls ein Zeiger etwa bei der "6" stehen sollte, kämen also auch die Züge 14 oder 20 mit Abfahrten um 15:35 Uhr oder 18:35 Uhr in Betracht.

Der Bahnhof liegt zwischen Schießwerder- und Rossplatz (der zu dieser Zeit bereits zum Bender-Platz umbenannt worden war) inmitten verkehrsreicher Straßen:



Bild 23a

Ein sehr schönes Postkartenbild zeigt die Bahnanlagen um 1902, welches bereits die keilförmige Anlage des Kleinbahnhofes mit zwei Hausbahnsteigen erkennen lässt:



Bild 23b

Pläne des Empfangsgebäudes aus der Zeit der Errichtung sind im internet publiziert:

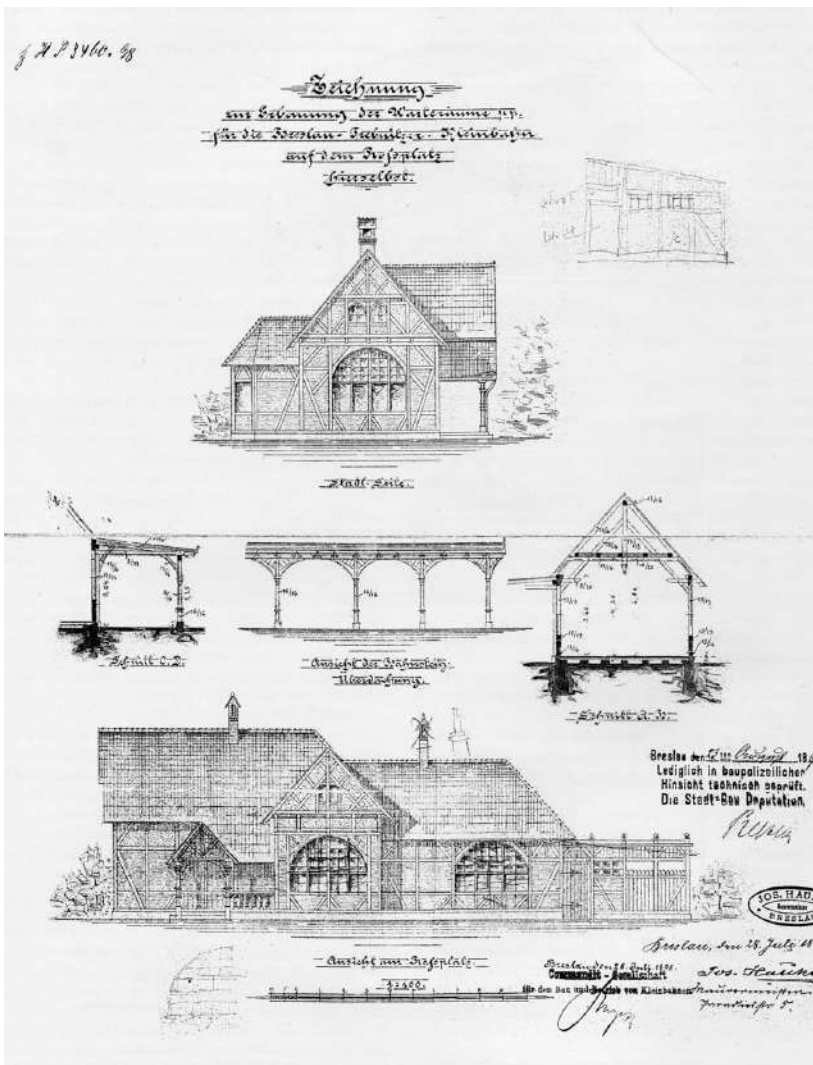
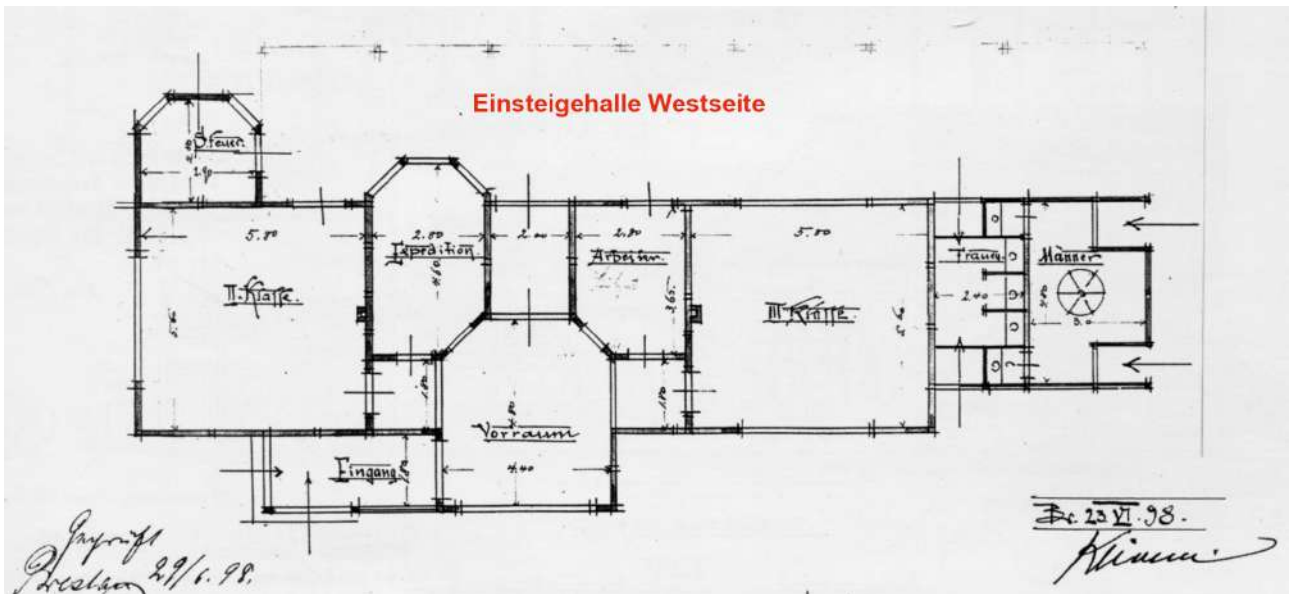


Bild 23d

Das Foto 23 ist vor der Erweiterung des Kleinbahnhofes (1938) entstanden und zeigt im Hintergrund das Bahnhofsensemble in der ursprünglichen Form. 1938 wurde ein Ergänzungsbau in nördlicher Richtung angefügt, der ebenso, wie das ursprüngliche Empfangsgebäude, auch heute noch vorhanden ist:

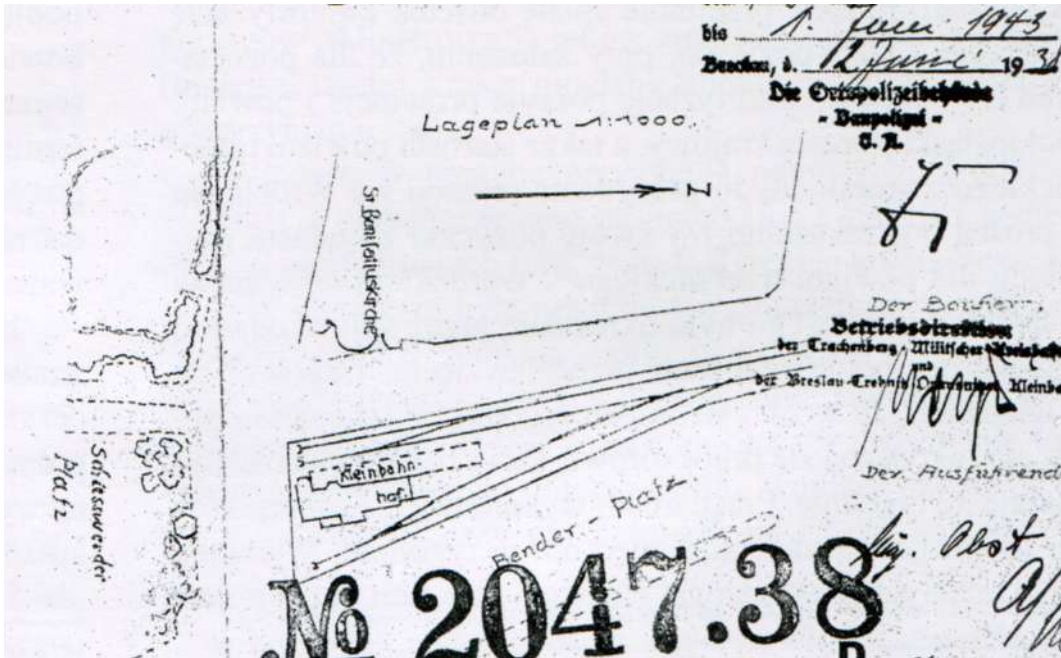


Bild 23e



Bild 23f

Auf einem Gleisstück wurde jüngst symbolhaft die 600mm-Schmalspurlok O&K 5020/1911, HFB302, ab 1919 PKP 401, Gnesener KB Lok6, schließlich PKP Tx2 355 aufgestellt:



Bild 23g

Im Vorfeld des Bahnhofes, also bereits in der Rosenthaler Strasse, machte CB 3 Standardaufnahmen der Lok 5 (Krauss 3763/1898) von sehr schräg rechts, links und rechts:

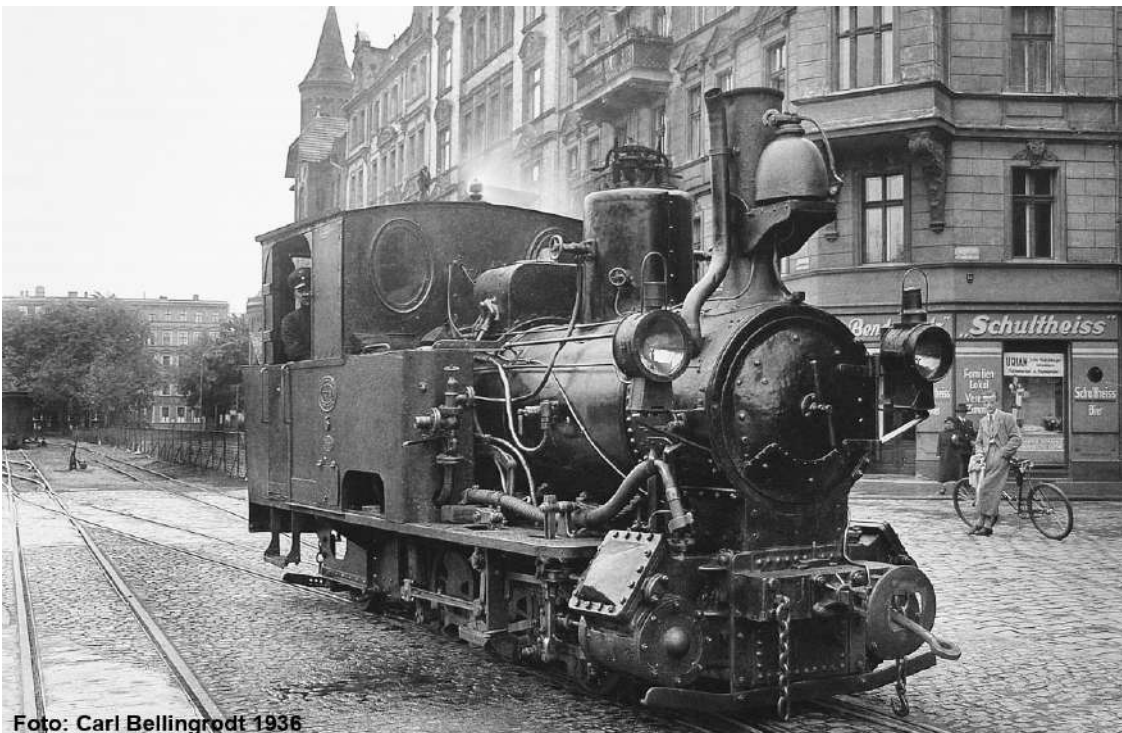


Bild 24



Foto: Carl Bellingrodt 1936

Bild 25



Foto: Carl Bellingrodt 1936

Bild 26

Die Häuser an der ehemaligen Rosenthaler Strasse (heute Pomorska) haben den Weltkrieg überstanden, auf einem Teil des Bahnhofsgeländes steht eine Tankstelle.



Foto JHB 2020

Bild 24a



Foto JHB 2020

Bild 26a

Da das Kleinbahngleis sich die Trasse mit der Straßenbahn bis hinter die Oderbrücke teilte, hatte der Abschnitt in diesem Bereich ein 3-Schienen-Gleis. Die Einmündung der Kleinbahn war bis vor Kurzem noch noch sichtbar, rechts am Bildrand der "Park Staszica" (vormals Rossplatz):



Bild 27

8.6.1936

Auf seiner Niederschlesien-Reise fertigte CB in Frankenstein und Reichenbach Bilder der dortigen Kleinbahnen an. In meinen Unterlagen ist keines dieser Bilder mit einem Datum versehen oder publiziert. Da jedoch dieser Montag auch vom Reiseablauf in das Gesamtschema für diese Orte passt, biete ich den **8.6.1936** als sehr wahrscheinlich für diese Bilderserie an.

Der Tag beginnt in Frankenstein mit 7 "Standardaufnahmen" der Lokomotiven 141 und 25c sowie einem Zugfoto mit Lok 25c, es kann auch anders herum gewesen sein (s.u.). Die regelspurige Frankenstein-Münsterberg-Nimptscher Kreisbahn wurde 1908 eröffnet, Bau und Betrieb lagen bei Lenz&Co.

Der Kleinbahnhof liegt etwa 100m nordwestlich des Bahnhofes Frankenstein.

Von Lok 141 der Kreisbahn (Hohenzollern 4683/1929) wurden von CB 4 Aufnahmen im Kleinbahnhof in Frankenstein angefertigt:

Foto: Carl Bellingrodt 1936



Bild 27a

Foto: Carl Bellingrodt 1936



Bild 28

Foto: Carl Bellingrodt 1936



Bild 29

Foto: Carl Bellingrodt 1936

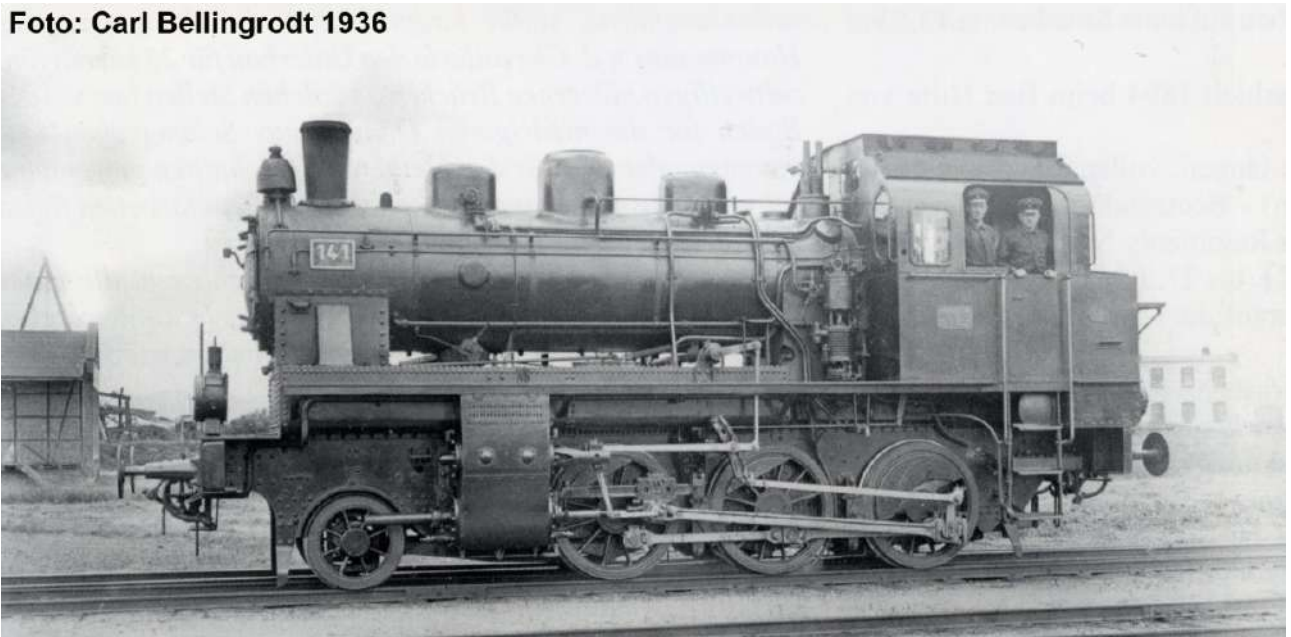


Bild 30

Am linken Bildrand auf Bild 27a hinter der Lokomotive sehen wir das Dach des ehemaligen Stellwerkes Fn, heute Stellwerk ZS1. Es liegt jenseits der Streckengleise nach Reichenbach am Nordkopf des Staatsbahnhofes.



Foto: JHB 2016



Während die Bilder 27a, 28 und 29 im nördlichen Gleisvorfeld des Kleinbahnhofes (damals Betriebswerk mit einständigem Lokschuppen, heute private Lokwerkstatt für Diesellokomotiven) aufgenommen sind, wurde Bild 30 vor den Güterschuppen der Kleinbahn, gegenüber dem Kleinbahn-Empfangsgebäude gelegen, gemacht. Vor der Lok sehen wir im Anschnitt ein Fachwerk-Gebäude, welches den nördlichen Güterschuppenteil zeigt.



Diese Güterschuppen sind auch heute noch vorhanden und dienen als Lager für einen Baumarkt.



Weiterhin fertigte CB drei "Standardaufnahmen" der Lok 25c (T3, Vulcan 2316/1907) von schräg links, links und rechts an.

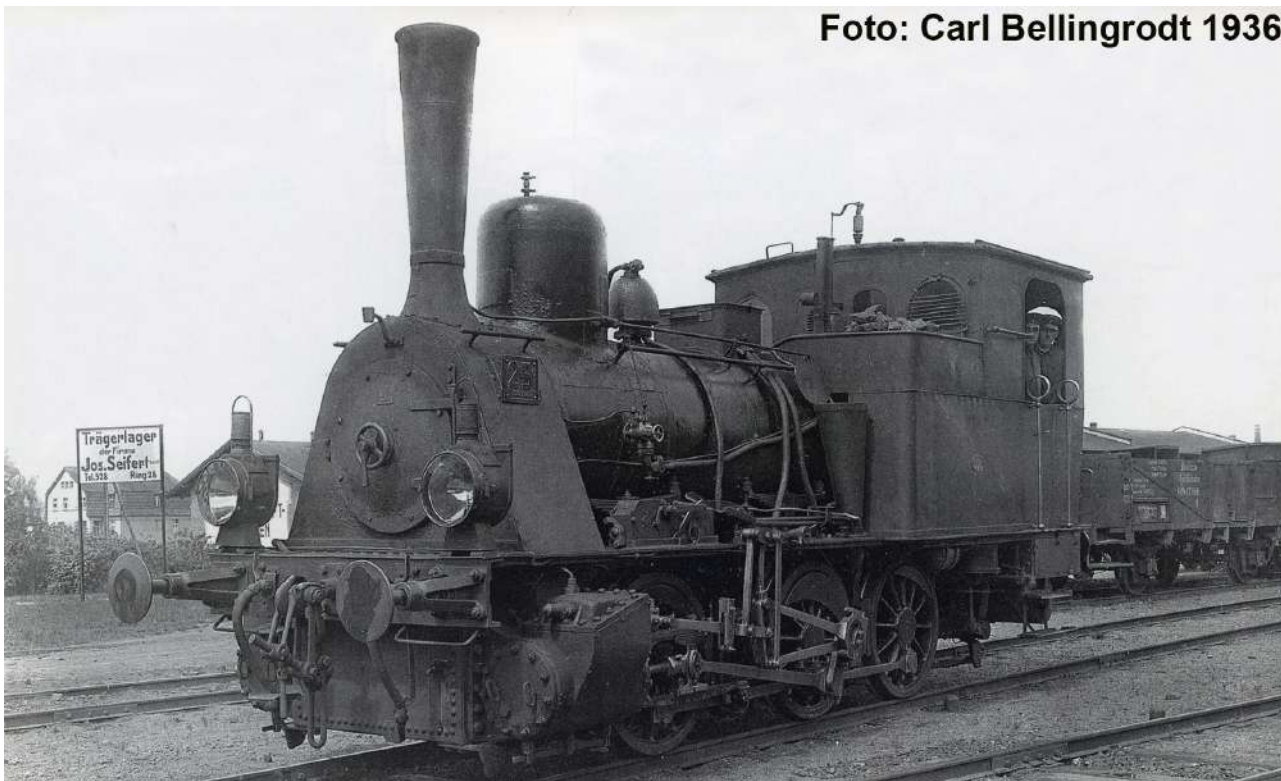


Bild 31

Foto: Carl Bellingrodt 1936



Bild 32

Foto: Carl Bellingrodt 1936

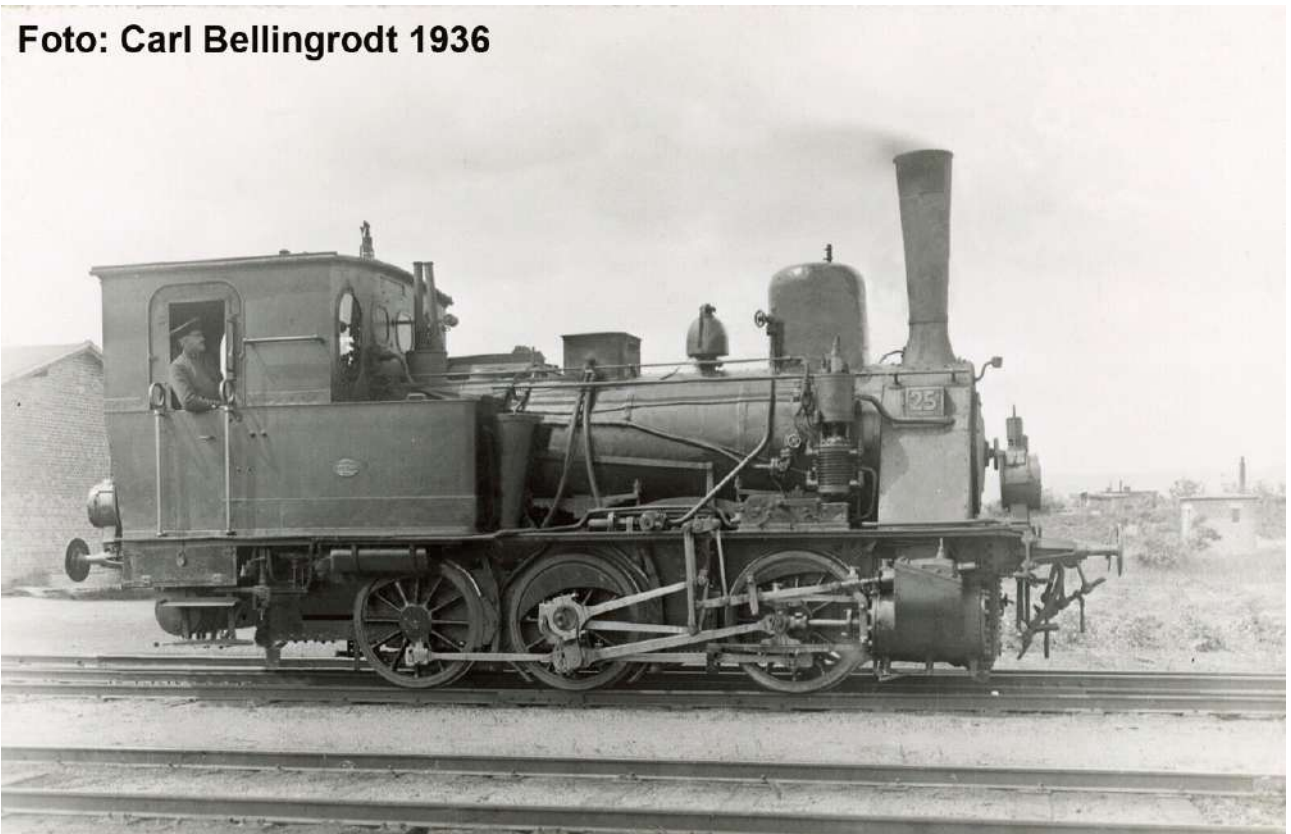


Bild 32a

In den beiden ersten Aufnahmen steht die Lokomotive im südlichen Teil des Kleinbahnhofes gegenüber dem Empfangsgebäude und mit der Rauchkammer nach Süden. Auf beiden Fotografien sehen wir rechts im Hintergrund wieder das Dach des Güterschuppens. Die Firma Jos.Seifert (Bild 31) war den Güterschuppen in südlicher Richtung vorgelagert. Im Bild 32 sehen wir die Lok auf dem westlichen der drei Personenzug-Gleise (Gleis 3) auf der Zufahrt zur Drehscheibe, die wir uns links außerhalb des Bildes vorstellen müssen. Nachdem die Lokomotive gedreht worden war, steht sie im Bild 32a schließlich mit der Rauchkammer nach Norden.

Sehr wahrscheinlich nach diesen Portrait-Aufnahmen macht CB noch die Zugaufnahme eines Personenzuges mit Lok 25c im Kleinbahnhof.

Foto: Carl Bellingrodt 1936



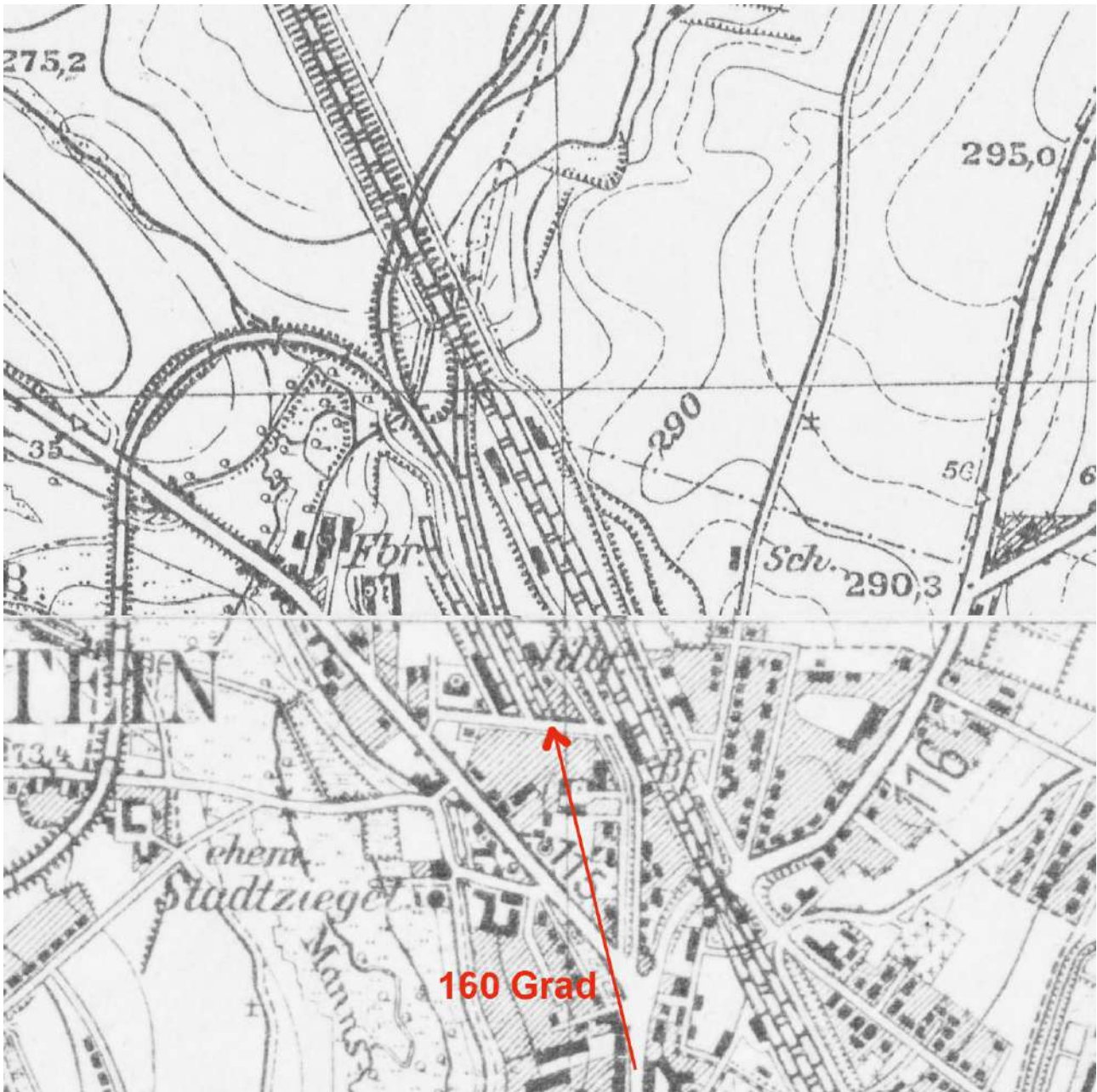
Vor der Lok sehen wir wieder das Fachwerk-Gebäude des Güterschuppens.



Die Details dieses Güterschuppens finden wir ebenfalls noch heute:



Wegen des Sonnenstandes und der Bereitstellung auf Gleis 2 kommt der Zug 32 (Abfahrt nach Silberberg um 8:35) in Frage. Den Einfallswinkel von etwa 160 Grad für Frankenstein am 8.6.1936 um 8:30 Uhr habe ich in das Kartenblatt eingetragen:



Das milde Gegenlicht ist auf Bild 33 recht gut zu erkennen. Mit Ausnahme der Bilder 32, 32a und 33, die einen deutlichen Sonneneinfall von Südosten zeigen, sind die anderen Aufnahmen in recht diffusem Licht gemacht und lassen deshalb eine zeitliche Zuordnung schwer zu. Es ist also ebenso gut möglich, dass die Aufnahmen der Lok 141 nach der Abfahrt des Zuges mit Lok 25c, also am Vormittag, erfolgten.

Am Nachmittag fotografierte CB dann in Reichenbach (Eulengebirge) auf dem Bw-Gelände der regelspurigen Eulengebirgsbahn. Diese Bahn wurde ab 1900 von Reichenbach her schrittweise eröffnet, Bau und Betrieb lagen bei Lenz&Co.

Zunächst machte CB 3 Aufnahmen von der Lok 6z (Esslingen 3124/1900) vor dem Lokschuppenstand 8 von links, schräg rechts und von schräg links.

Foto: Carl Bellingrodt 1936

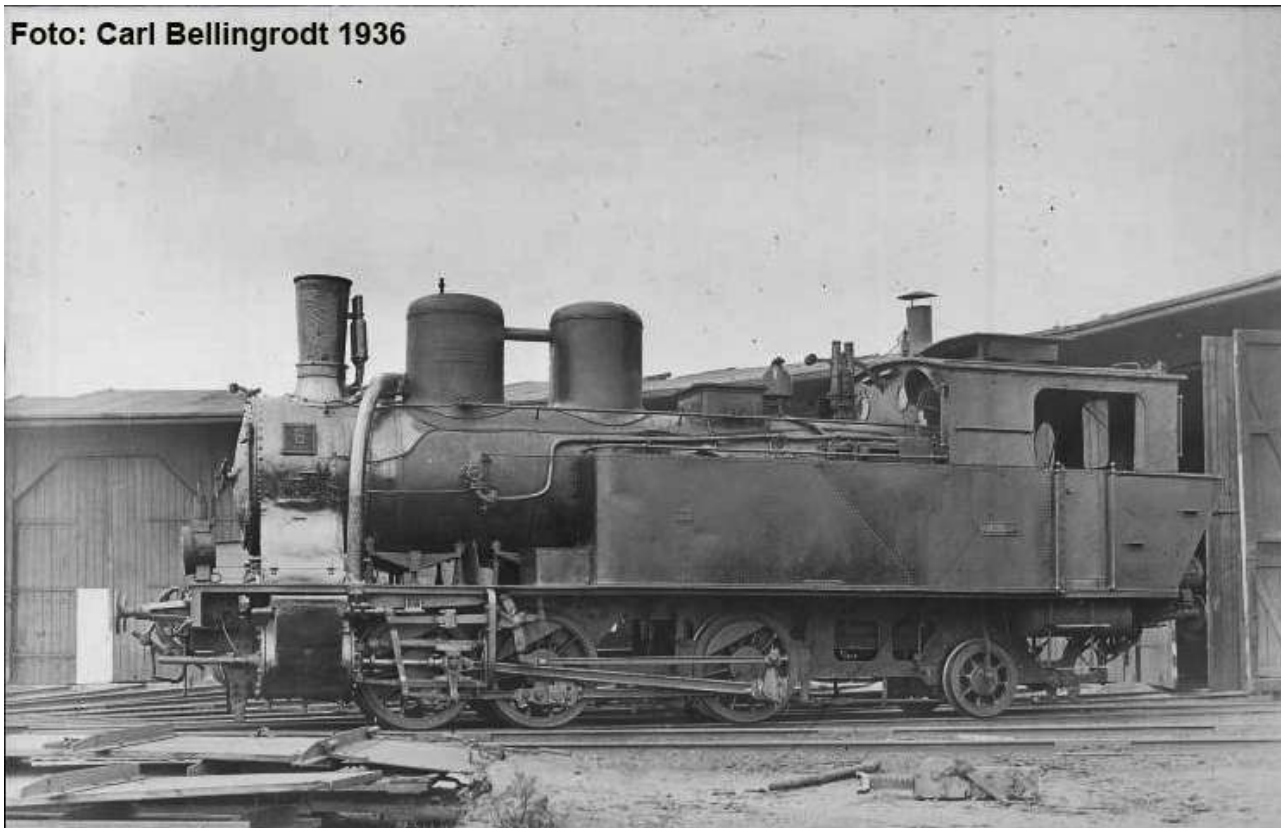


Bild 34

Foto: Carl Bellingrodt 1936

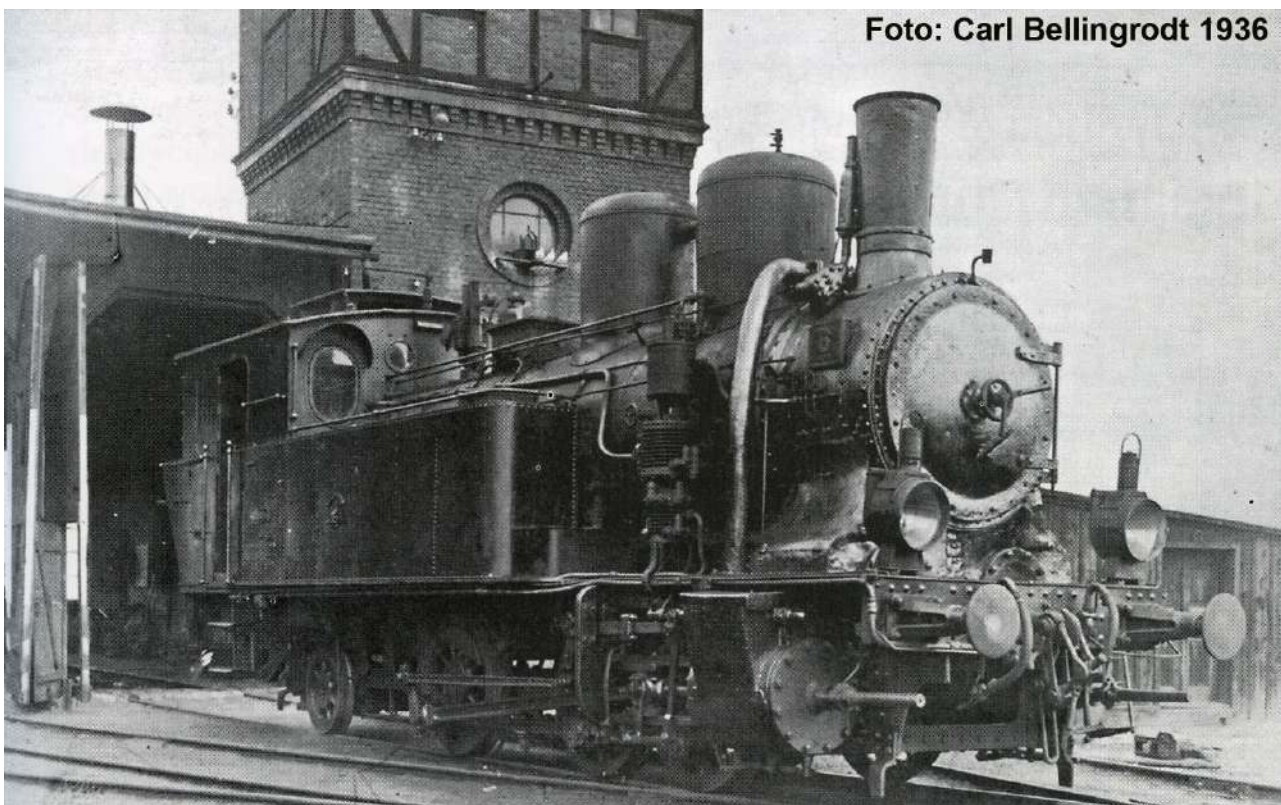


Bild 35

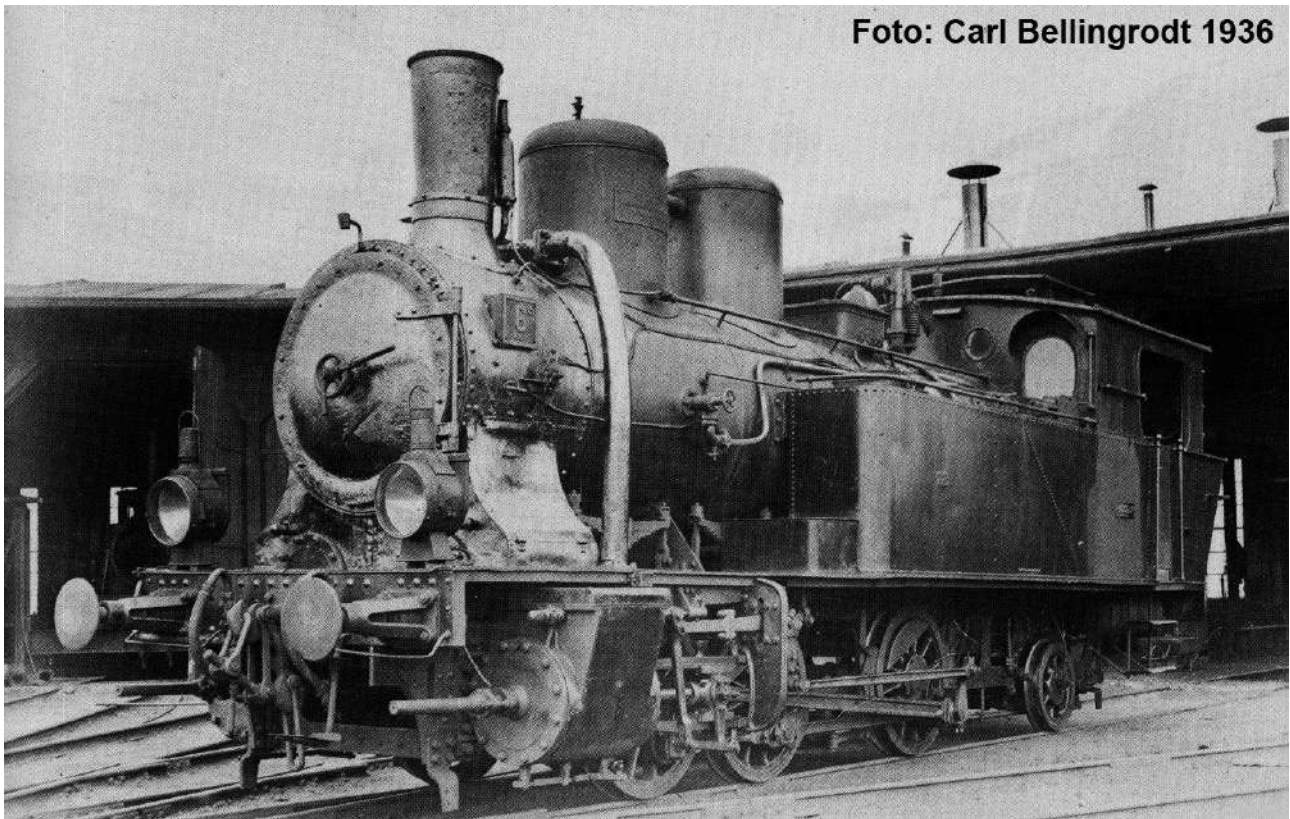
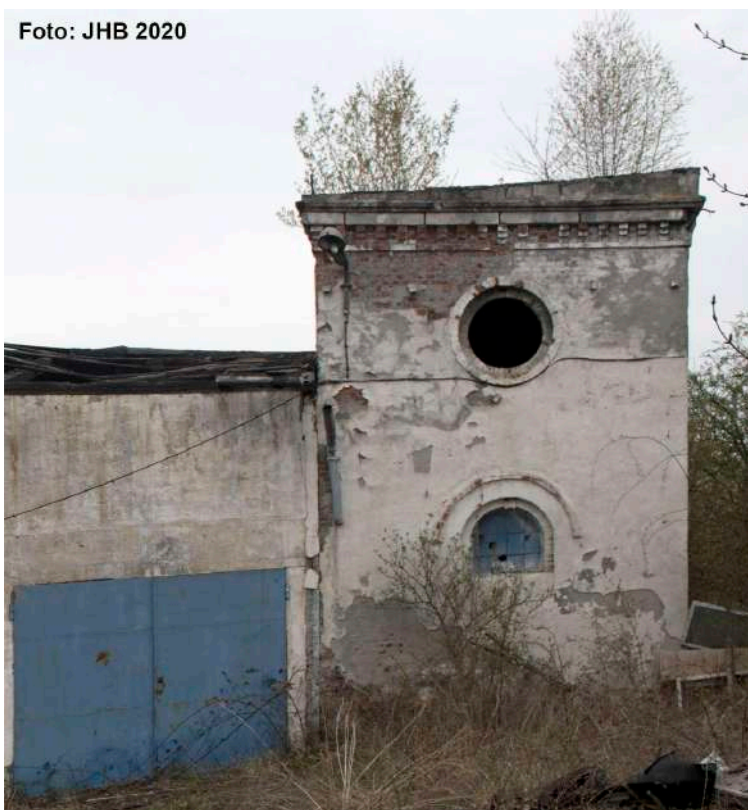


Bild 36

Auf Bild 35 ist hinter der Lok sehr gut der Wasserturm, der als Anbau an den Lokschuppen ausgeführt war, erkennbar. Das Untergeschoß dieses Wasserturms ist auch heute noch vorhanden:



Ebenso ist der 8-ständige Rundlokschuppen, wenn auch sehr stark umgebaut, noch vorhanden. Drehscheibe und Gleisanlagen wurden längst ausgebaut.

Foto: JHB 2020



Weiterhin fertigte CB im Betriebswerk ein Foto der Lok 2c (Vulcan 1809/1900) von rechts an. Diese Lok entsprach vollständig der preußischen Baureihe T7 und kam neu aus Stettin nach Reichenbach.

Foto: Carl Bellingrodt 1936



Die Lokomotive steht zwischen der Bekohlungsanlage und der Drehscheibe des Bahnbetriebswerkes. Im Hintergrund rechts sehen wir die linke Lokschuppenwand mit dem Übergang auf das Werkstattgebäude mit der Schmiede:



Auf einem Freistand-Gleis sehen wir einen 5to-Schienenkran, sehr wahrscheinlich hergestellt von der Breslauer AG für Eisenbahn-Wagenbau. "Aktiengesellschaft für Fabrikation von Eisenbahnmaterial zu Görlitz".

Auf der Suche nach einem anderen Beleg fiel mir heute morgen ein Bild aus dem "Görlitzer Wumag-Archiv" in die Hände.

Es zeigt den 5to-Kran E.G.B. 1001, den wir wohl auch auf dem Bild 37 sehen. Dieser stammt also nicht aus Breslau, sondern aus Görlitz:



Zu diesen Fahrzeugen gab es bereits einen kleinen Beitrag im Historischen Forum der "Drehscheibe Online", initiiert von Christian Dahm:

[\[www.drehscheibe-online.de\]](http://www.drehscheibe-online.de)

Hinter dem Kran sehen wir das Tor zur Schmiede. Heute ist dieser Lokschuppen-Wand ein kleines Ensemble an Nebengebäuden (vermutlich Garage mit Durchbruch zum Lokschuppen) vorgebaut.



In diesem Bild hinten links sehen wir die ehemaligen mechanischen Werkstätten des Betriebswerkes. Sie hatten einen Durchgang zum Lokschuppen.

Nachdem die Lok 2c am Abend umgesetzt worden war, fotografierte CB sie in 3 Aufnahmen im Abendlicht.



Bild 38

Foto: Carl Bellingrodt 1936

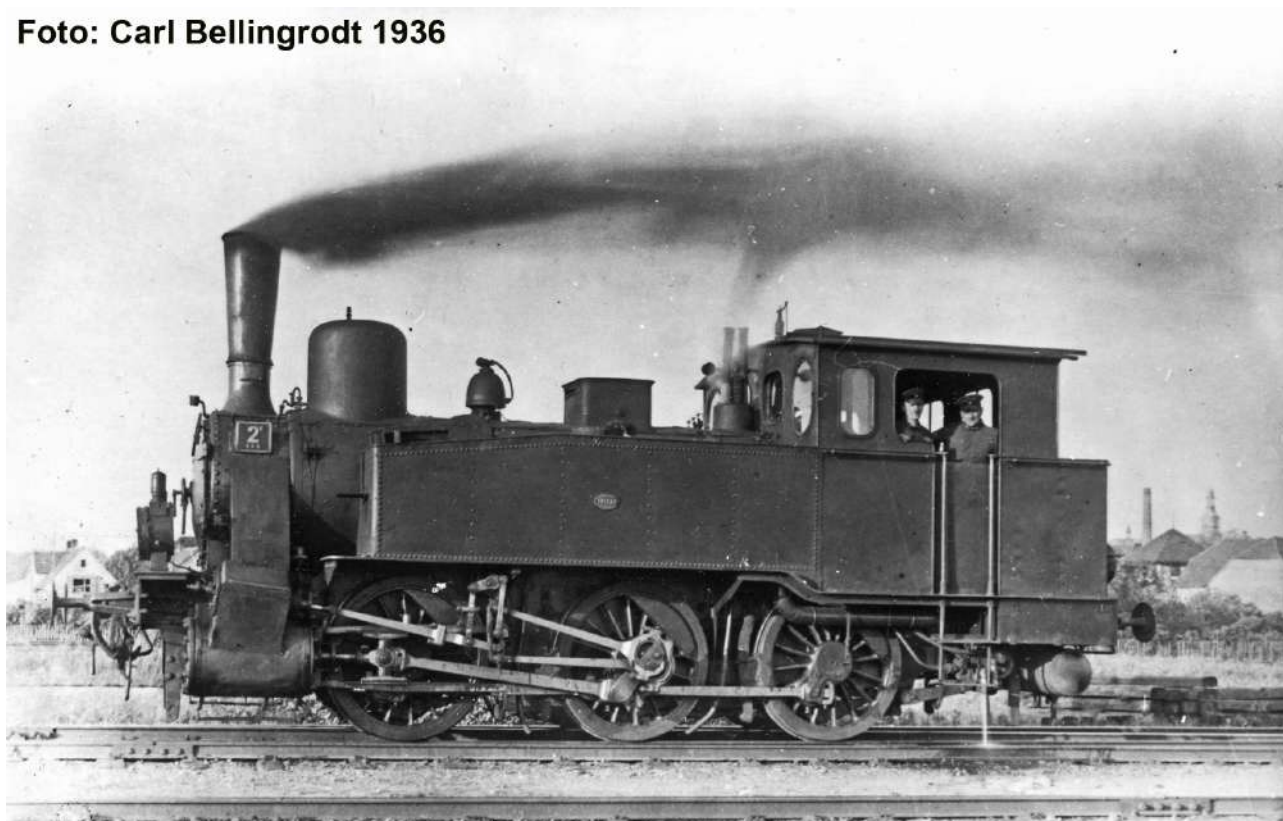


Bild 39

Foto: Carl Bellingrodt 1936

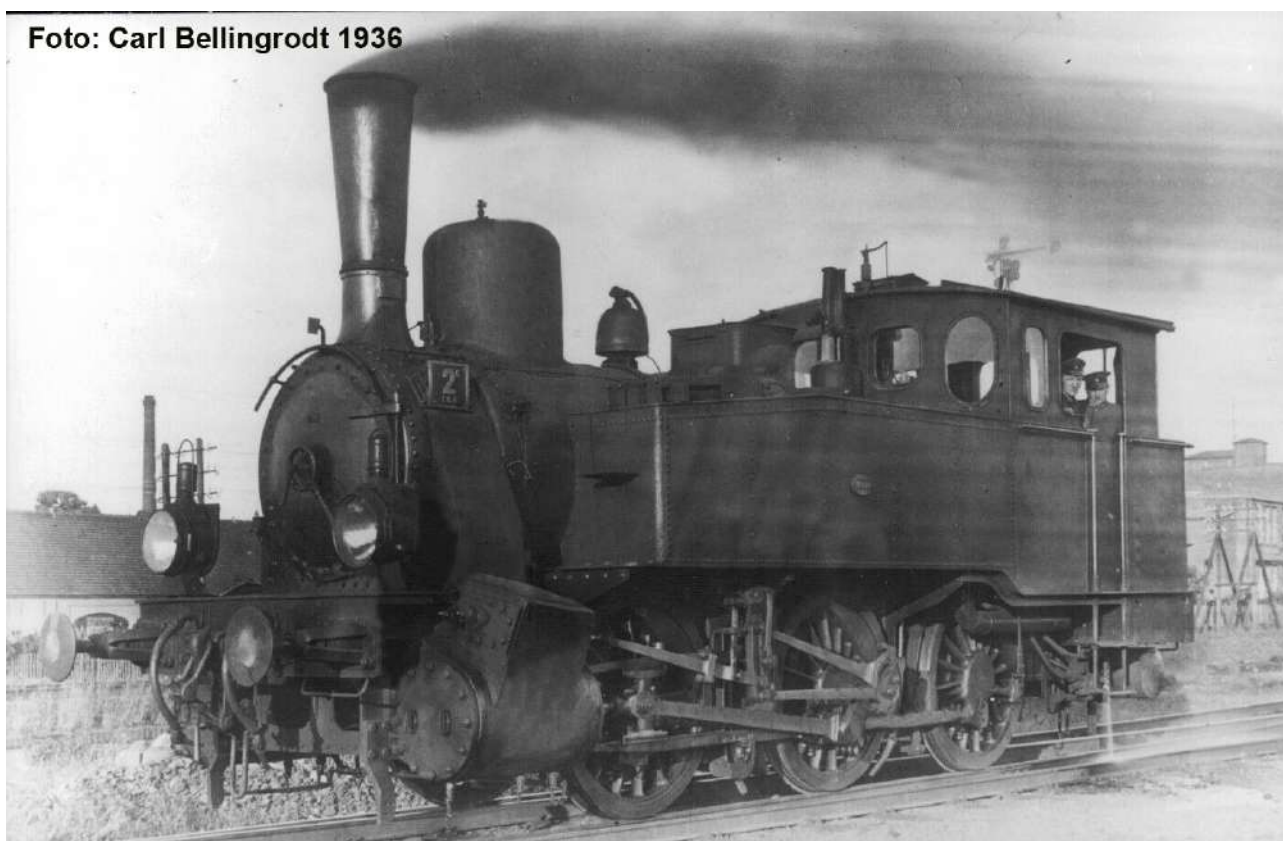
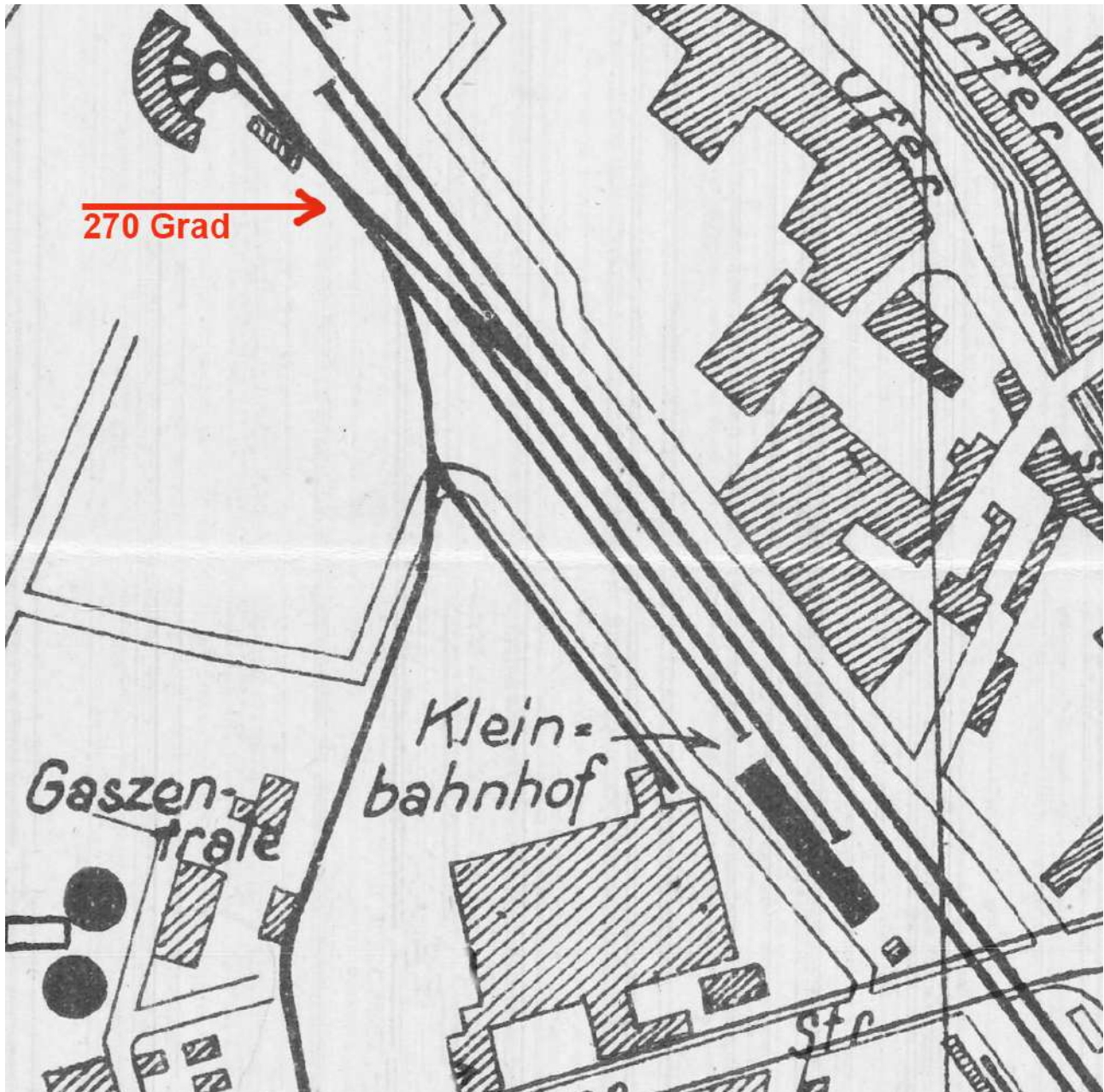


Bild 40

Der gut sichtbare Sonneneinfall aus etwa 270-280 Grad deutet auf eine Zeit zwischen 17:00 Uhr und 18:00 Uhr hin.

Die Lok steht auf der Weiche zum nordwestlichen Ausziehgleis des Kleinbahnhofes und sie wurde für Bild 38 ein wenig verfahren.



Die Gleisanordnung auf diesem Plan ist nur schematisch zu verstehen.

Am linken Bildrand von Bild 38 sehen wir das Freigelände der Eulengebirgsbahn mit Ladegleis, gestapelte Güter auf dem Ladeplatz sowie im Hintergrund einen Kamin mit einer Backsteinkrempe.



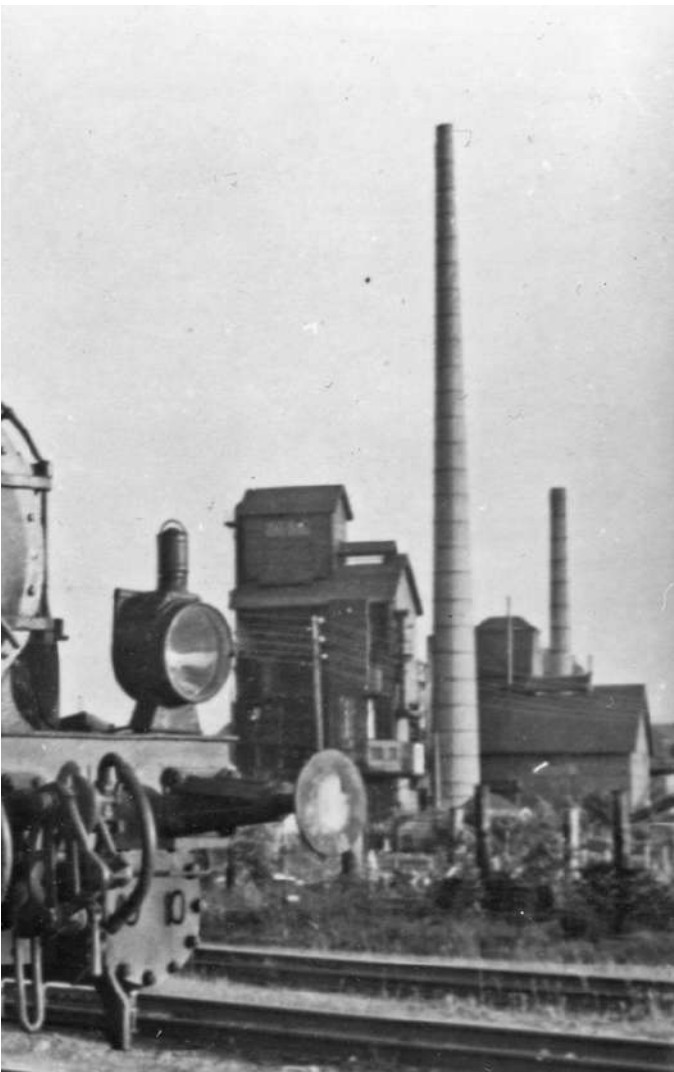
Dieser Kamin gehört zur ehemaligen Weberei E.F. Hain an der Peterswaldauer Strasse und ist heute noch vorhanden.

Wir sehen ihn hier aus einer Perspektive mit dem Empfangsgebäude der Eulengebirgsbahn im Vordergrund.

Foto: JHB 2020



Am rechten Bildrand von Bild 38 sehen wir eine Industrieanlage mit zwei Kaminen und Hochbauten.



Die Anlage zeigt das ehemalige Gaswerk ("Gaszentrale unter der Eule") am Bultersteg, welches heute so nicht mehr vorhanden ist.

Im Bild 39 sehen wir am rechten Bildrand einen Kamin und einen Kirchturm. Der Kamin gehörte zur Buntweberei Otto Hüscher in der Koslikstrasse, der Kirchturm zur evangelischen Kirche von Reichenbach in der Schweidnitzer Strasse:



Bild 40 schließlich, zeigt die Lok 2c von schräg links. Am linken Bildrand sehen wir wiederum einen Kamin, hinter der Lok ein Einfahrtsignal mit einem "Inversflügel" und am rechten Bildrand eine markante Industrieanlage.

Der Kamin im linken Bildteil gehörte sehr wahrscheinlich zur Färberei August Urbatis in der Neudorfer Strasse.

Das Einfahrtsignal für den Staatsbahnhof Reichenbach steht auch heute noch an gleicher Stelle, im Hintergrund sehen wir den Kirchturm der evangelischen Kirche (siehe Bild 39):



Die Industrieanlage am rechten Bildrand gehörte zur Weberei und Spinnerei A. Fleischer an der Uferstrasse.



Die Fabrikhallen sind, wenn auch etwas umgebaut, auch heute noch vorhanden, dienen jedoch als Lagerräume für verschiedene Handelsunternehmen.

Foto: JHB 2020

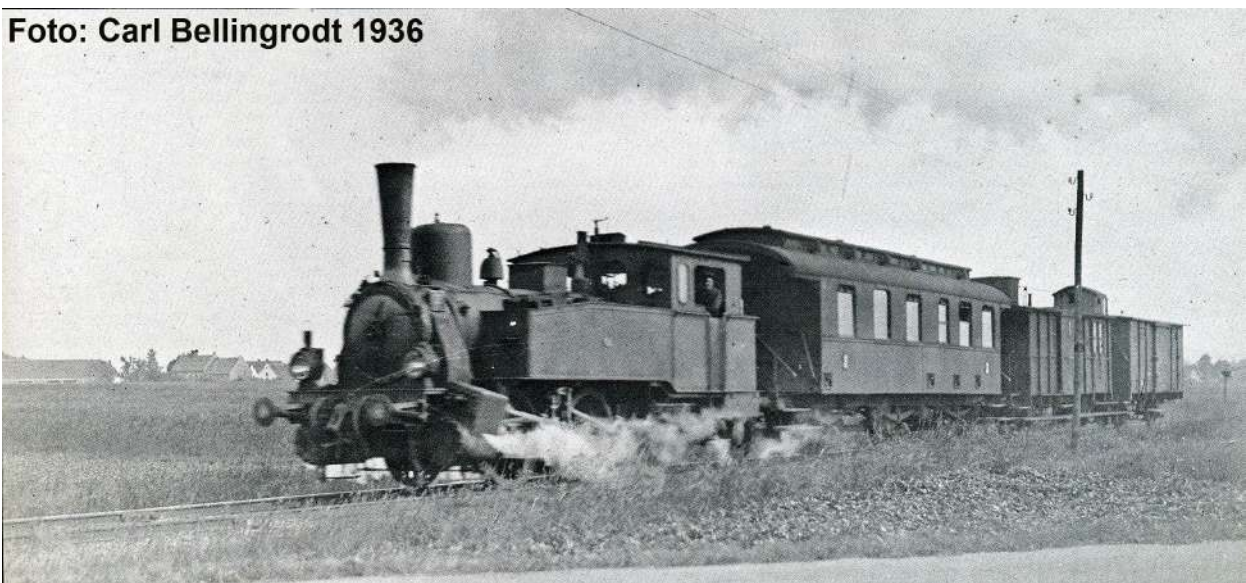


Die hohen Fenster des ehemaligen Websaales auf Bild 40b wurden irgendwann nach dem Krieg zugemauert:

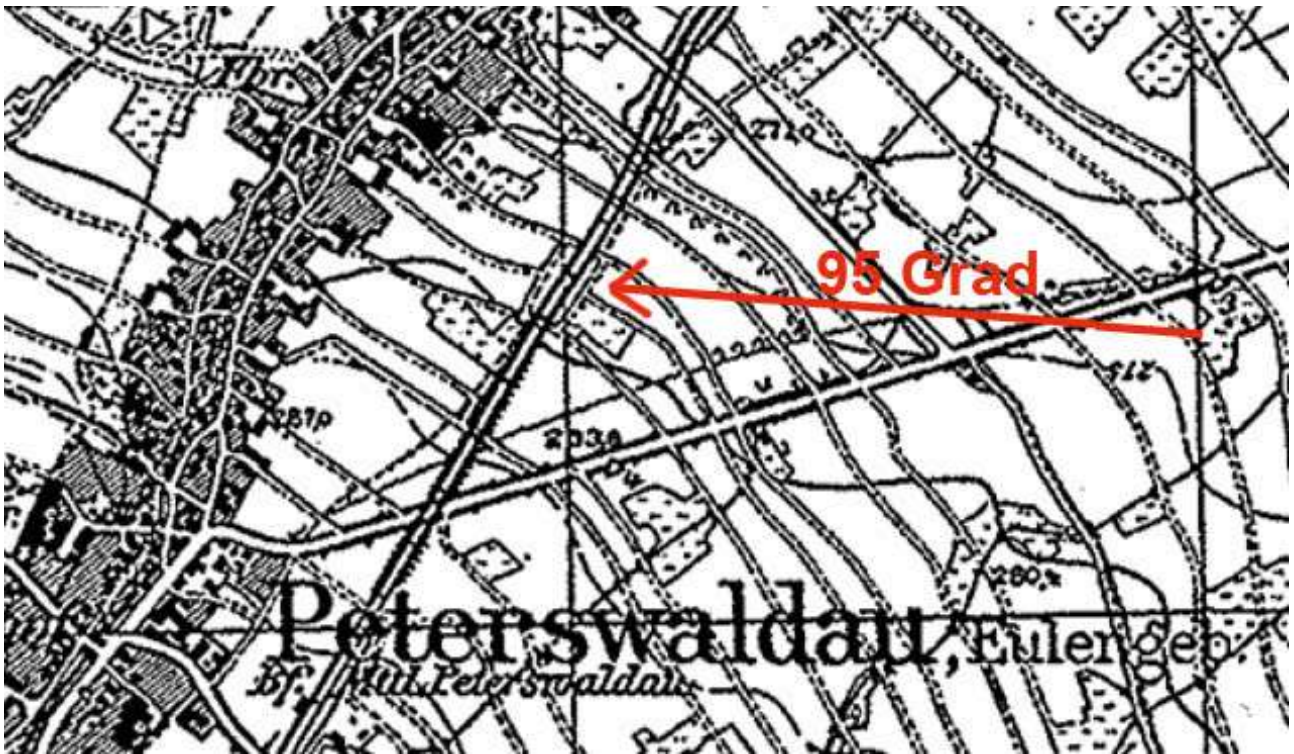


9.6.1936

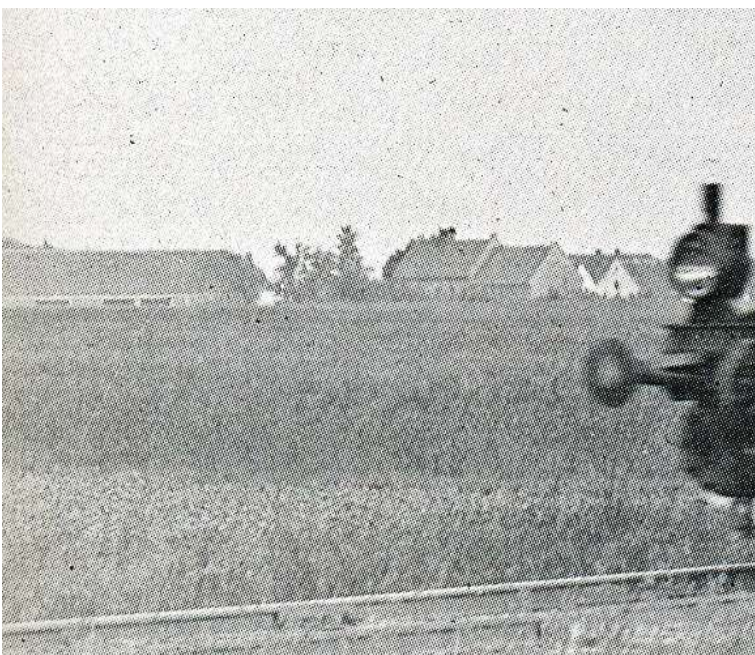
Der Dienstagmorgen beginnt fotografisch mit dem gemischten Personenzug W5 (mit Lokomotive 2c) von Reichenbach nach Silberberg, den der Fotograf etwa 500m vor dem Bahnhof Mittel Peterswaldau um etwa 7:50 Uhr in den östlich vorgelagerten Feldern aufnimmt. Der Zug ist erst wenige Minuten von Reichenbach her unterwegs.



Das schräg seitlich einfallende Morgenlicht (95 Grad) lässt den Schluss auf diese Uhrzeit und damit auf den Zug, zu.



Am linken Bildrand sehen wir in einiger Entfernung ein Gebäudeensemble der Ortschaft Peterswaldau mit einer markanten Scheune (linker Hand), die 3 große Tore aufweist, sowie ein größeres Wirtschaftsgebäude, welches giebelständig zu den Feldern steht:



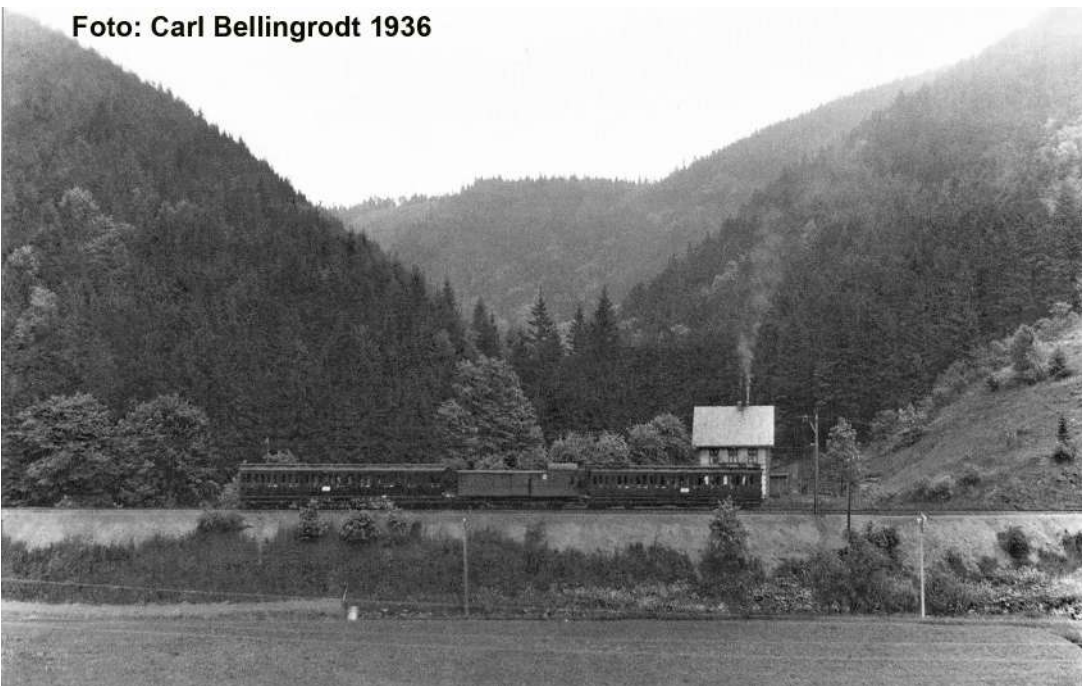
Scheune und Gebäude sind auch heute noch vorhanden.

Foto: JHB 2020



Etwa 30 Km sind es von Peterswaldau bis nach Nieder-Waltersdorf / Blitzengrund vor Friedland, die in einer guten Stunde bequem gefahren werden können. Hier fotografierte CB um 8:59 Uhr den **eIT1007** als Personenzug **P1950** auf dem Weg nach Halbstadt/Mezimesti vor der Kulisse des Schwarzen Grundes am Storch-Berg. Der bei Helmut Brinker angegebene **P1949** läuft um 22:17 in die andere Richtung, also nach Fellhammer - dieser Zug kann es nicht sein.

Foto: Carl Bellingrodt 1936



Das Bahnwärterhaus ist auch heute noch vorhanden:



Vom Blitzengrund bis zum nächsten Fotomotiv sind es etwa 30 Km Wegstrecke.

Foto: Carl Bellingrodt 1936



Das Bild zeigt den Elektrotriebwagen **eT1001** als **P1448** um 12:27 Uhr. CB verortet dieses Foto nach **Schmiedeberg**. Auch nach langer Suche um Schmiedeberg herum musste ich feststellen, dass sich der Meister wohl geirrt hat, oder seine Aufzeichnungen aus der Erinnerung heraus gemacht hatte: Der Ort dieser Aufnahme liegt in **Dittersbach Städtisch**, etwa 12 Km von Schmiedeberg entfernt hinter dem Höhenzug des Landeshuter Kamms, der von der Bahn im Tunnel unterquert wird.

Foto: JHB 2022



Von den 5 Gebäuden im Bild sind 2 Gebäude noch vollständig vorhanden, von der Scheune sind noch die Umfassungsmauern erhalten. Die beiden Gebäude unten rechts im Bild 43 sehen heute so aus:

Foto: JHB 2022



und die Umfassungsmauern der Scheune stehen heute hinter einem neuen Wohngebäude, welches das einstöckige Bauernhaus ersetzt hat:



Von Dittersbach Städtisch fuhr der Fotograf nun in das Weißtritztal (auch die Schreibweise Weistritz war geläufig). Diese Bahnstrecke verband die Staatsbahnhöfe Bad Charlottenbrunn an der Hauptbahn Waldenburg-Glatz mit Schweidnitz an der Hauptbahn Königszelt-Kamenz. Die landschaftlich sehr reizvolle Bahnstrecke wird derzeit von der Niederschlesischen Infrastrukturgesellschaft wieder aufgebaut, nachdem der Personenverkehr 1989 beendet worden und die Strecke seit 2004 stillgelegt war.

In Charlottenbrunn-Tannhausen auf der Weißtritzbrücke fertigte CB um 15:36 Uhr eines seiner Landschaftsbilder an, die ihn - neben seinen Lokomotivportraits - berühmt gemacht haben. Für diese Art der Landschaftsfotografie mit Zügen war er ein Wegbereiter. Lediglich einige unbekannt gebliebene Direktionsfotografen, Alfred Ulmer, Rudolf Kreuzer oder Rudolf Kallmünzer hatten auf diese Weise (gelegentlich auch Ernst Schörner, Hermann Maey und Werner Hubert) vorher diese Perspektiven - wenn auch nicht so konsequent - gewählt. Bei fast allen Fotopionieren war zunächst das große Interesse an der Lokomotive, so wie auch bei den "Urgesteinen" Krebs, Contius, Dr.Feißel, Pierson oder Dr.Mühl (um nur einige zu nennen), vorherrschend.

Das Bild zeigt den Personenzug **P1119** mit Lokomotive **64 328** auf der Weißtritz-Brücke:



Wir sehen, dass dem Fotografen der gesamte topografische Zusammenhang der Szenerie wichtig war. Zur Aufnahme hatte er sich in einen recht steilen Hang oberhalb der Landstrasse nach Schweidnitz begeben.

Im Hintergrund unter der Brücke sehen wir ein größeres Sägewerk mit mehreren Gebäuden, welches heute vollständig verschwunden ist.

Vor der Brücke linkerhand steht ein großes Wohnhaus und auch auf der Westseite von Fluss und Strasse sehen wir drei Gebäude, darunter ebenfalls ein großes Wohnhaus.

Ein heutiges und identisches Vergleichsbild kann wegen des dichten Bewuchses des Hanges nicht mehr gemacht werden, doch ist auch von etwas abgelegener Stelle zu vegetationsarmer Zeit die Szene gut erkennbar:



Das im Bild 44 links gelegene Haus zeigt zweieinhalb Geschosse mit fünfsichtigem Aufbau, traufseitig zum Fluss gelegen:



Das im Bild 44 rechts zu sehende Gebäude steht giebelseitig zum Fluss:



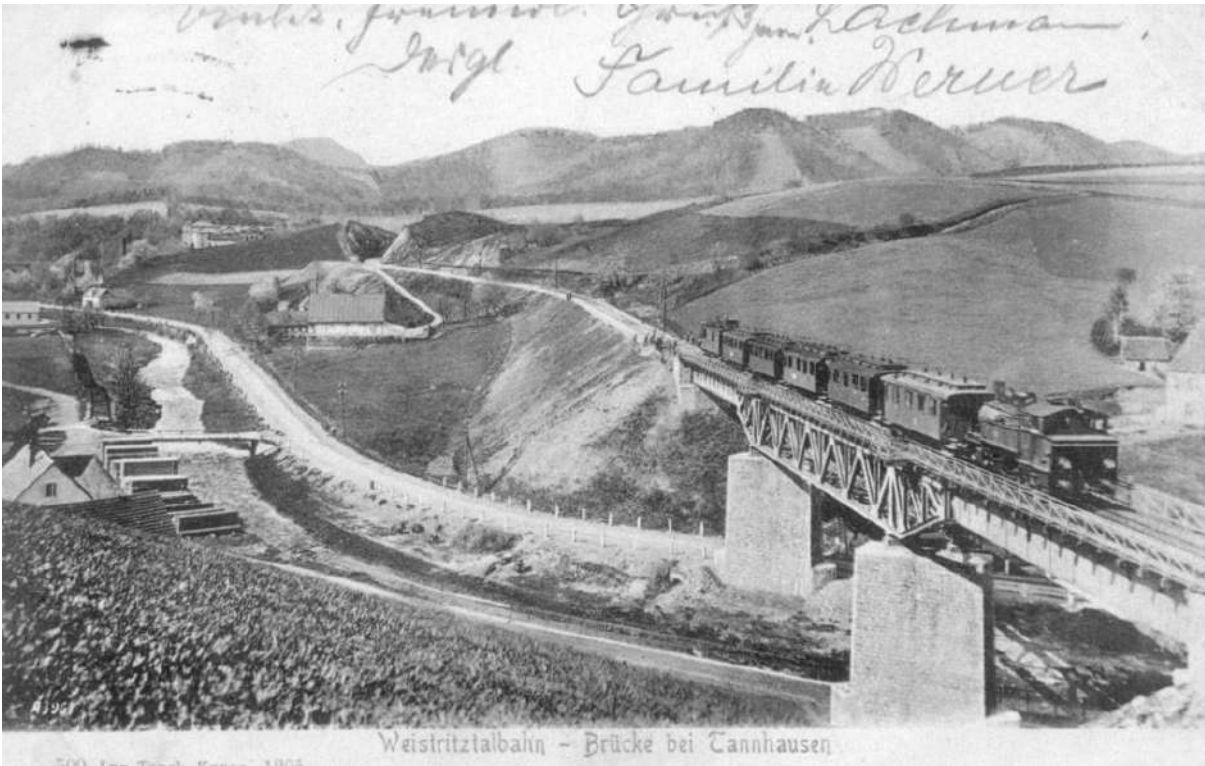
Foto: JHB 2022

Eine Fotografie von 2008 zeigt die Brücke mit unverhültem Mittelteil von der Gegenseite:



Foto: JHB 2008

und eine Postkarte von 1905 zeigt die Brücke mit einem Personenzug und einer pr.T9.3, links im Vordergrund das ehemalige Sägewerk:



Als letztes mir bekanntes Bild des Tages fotografierte CB einen Personenzug am nördlichen Einfahrtsignal des Bahnhofs Hausdorf.

Foto: Carl Bellingrodt 1936



Zug und Signal (der "Inversflügel" scheint in Schlesien weit verbreitet gewesen zu sein) platziert er zentral in Bildmitte und achtet darauf, die Weißtritzbrücke und die Kynsburg im Hintergrund einzubringen.

Bei diesem Zug mit 64 324 kann es sich eigentlich nur um den Zug P1093 um etwa 17:47 Uhr handeln.

Im Jahr 2022 ist dieser Ort Baustelle für den Neuaufbau der Bahn; ein neues Gebäude und Bewuchs versperrt den Blick auf die Brücke, die Kynsburg ist verdeckt:



10.6.1936

Der Mittwoch beginnt mit einem letzten Bild aus dem Weißtritztal um 8:25 Uhr in **Breitenhain**.



Es ist der Personenzug **P1083** mit Lokomotive **64 333** auf einer Hangbrücke abgebildet. Im mittleren Vordergrund steht ein großes Sägewerk, im Bildvordergrund rechts ist die Weißtritz zu sehen - der Fotograf steht unmittelbar an der Landstrasse am östlichen Flussufer.

Zwei historische Postkarten der Umgebung dieser Stelle, beide etwa zur Zeit der Streckeneröffnung (1904) gemacht:





Das Sägewerk gibt es heute nicht mehr, das Wohngebäude und einige Fundamente sind aber noch vorhanden. Der heutige Blick auf Haus und Hangbrücke fällt wiederum wegen Bewuchses etwas anders aus:





Nach diesem Bild geht es nach **Hirschberg**, etwa 70 Km entfernt und gut in 1,5 Stunden erreichbar. Hier fertigt CB im östlichen (nicht elektrifizierten) Teil des Betriebswerkes drei Standard-Aufnahmen von den Lokomotiven **93 1169** und **93 1175** an:



Bild 47

Foto: Carl Bellingrodt 1936



Bild 48

Foto: Carl Bellingrodt 1936



Bild 49

Bild 47 zeigt die Lokomotive **93 1169** von schräg links vor einem einstöckigen Backsteingebäude. Dieses Gebäude war ein Büro- oder Magazingebäude und ist noch vorhanden:



Foto: JHB 2018



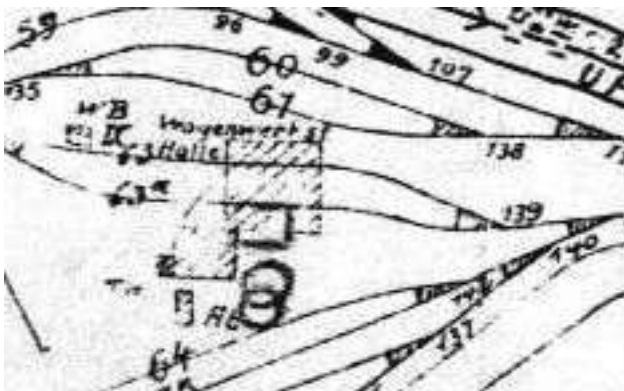
Foto: JHB 2018

Dieser Teil des Betriebswerkes nahm wegen des vorherrschenden elektrischen Zugbetriebes nur noch eine kleine Rolle ein. Es gab eine Drehscheibe mit 16m Durchmesser (noch aus der Zeit der preußischen Schlepptender-Lokomotiven, unmotorisiert) sowie einen kleinen Lokschuppen und einige Freistände neben diesem Schuppen.



Bild 47c

Auf Bild 47c ist im Hintergrund auch die Wagenwerkhalle erkennbar.



Gleisplan 1929



Wagenwerkhalle

Die Bilder 48 und 49 zeigen die Lok **93 1175** schräg links und sehr schräg rechts. Die Maschine steht zwei Gleise links des preußischen Lokschuppens in einem Freigleis. Für das Bild 48 wurde die Lok ein kleines Stück verfahren. Dieser Lokschuppen steht heute nicht mehr, ich zeige ein Bild von 2005:



Kleiner Dampflokshuppen

Ich vermute, dass diese Bilder von CB im Bw Hirschberg am späten Vormittag entstanden sind, der Tagesablauf könnte aber auch etwas anders gewesen sein. Sicherlich hat CB dann aber um 11:40 Uhr hinter dem *Betriebsbahnhof Seiferschau* an der Brüggersbrücke in der Steigung nach Schreiberhau den Triebwagen **eT1822**, der den Eilzug **E147** bildete, bei bestem Mittagslicht im großen Gleisbogen fotografiert. Die Verortung **Petersdorf** ist nicht ganz richtig, denn Petersdorf liegt etwa 7 Streckenkilometer entfernt.

Foto: Carl Bellingrodt 1936



Den Betriebsbahnhof gibt es nicht mehr, er wurde zu einem Haltepunkt zurückgebaut. Die heutige Blockstelle (elektronisch) wurde etwas versetzt. Der Gleisbogen heute:



Foto: JHB 2021

Von dort fuhr er sehr wahrscheinlich wieder zurück Richtung Hirschberg und bezog am Nachmittag Fotoposition am **Hirschberger Hausberg**. Hier gab es wiederum 2 Bilder, der Fotograf stand an der Hauptbahn nach Görlitz:

Foto: Carl Bellingrodt 1936



Das erste Bild zeigt einen Güterzug mit der Lokomotive **E90 57**. Der Zug ist ein gemischter Güterzug, bestehend aus offenen Wagen, einem Runnenwagen mit abgedecktem Ladegut, Kesselwagen und Drehschemelwagen. Das Güterkursbuch gibt über diese Strecke keine Auskunft, so dass offen bleiben muss, ob wir hier einen Nahgüterzug oder einen Durchgangsgüterzug Richtung Polubny (Polaun) / Liberec (Reichenberg) sehen, sofern Güterzüge in die Tschechoslowakei wegen des Steilstreckenabschnittes nicht generell über Liebau geführt worden sind. Der elektrische Fahrdrat ging bis Polaun.

Foto: Carl Bellingrodt 1936



Das zweite Bild zeigt den elektrischen Triebwagen **eIT1821** mit einem Steuerwagen an der gleichen Stelle um 15:58 Uhr als Personenzug **P1405** nach Polubny/Polaun fahrend.

Im Hintergrund sehen wir den markanten Aussichtsturm auf dem Hausberg, hinter dem Zug die für das schlesische Bergland so typischen Häuser. Das Hauptsignal am linken Bildrand gehört zur Abzweigstelle Hausberg, die als Deckungsstelle die Einmündung der Strecke aus Schreiberhau in die Hauptbahn sicherte. Der Signalmast stammt noch aus der KPEV-Zeit vor 1920. Die Schrankenanlage im Hintergrund wird vom Stellwerksbeamten des Abzweigstellwerkes bereits kurz nach Passage des Zuges geöffnet.

Die Szenerie ist zumindest zur vegetationsarmen Zeit noch sehr ähnlich, wenn auch der Bahnübergang nicht mehr existiert. ~~Das Abzweigstellwerk ist betrieblich durch eine elektronische Anlage ersetzt worden~~, das Stellwerksgebäude ist aber ebenfalls noch vorhanden.

Foto: JHB 2005



Zur Bestätigung der Richtigstellung von Steffen Buhr sende ich noch ein Bild von der Szenerie am ehemaligen Abzweigstellwerk "Hausberg" von 2016 nach:



Foto: JHB 2016



Foto: JHB 2022

Das letzte Bild des Tages machte CB dann in **Schildau** an der Bahnhofseinfahrt Ost.

Foto: Carl Bellingrodt 1936



Es zeigt den Personenzug **P748** mit der Lokomotive **E17 116** um 16:30 Uhr. Schildau ist etwa 11 Km vom Hausberg entfernt, das war mit dem Auto in 30 Minuten durchaus zu erreichen. Der Zug hat den Schildauer Tunnel (im Hintergrund rechts) kurz vorher verlassen. Der Feldweg im Bildvordergrund ist auch heute noch da. Die Wegsteine waren sehr oft an Bahnübergängen zu finden. Man findet sie in Polen auch weiterhin reichlich, nicht mehr jedoch an dieser Stelle:



11.6.1936

Einige Kilometer Bober-Aufwärts liegt die Ortschaft Jannowitz (Riesengebirge), wo der Donnerstag fotografisch beginnt.

Es ist wiederum ein neuer elektrischer Triebwagen:

Foto: Carl Bellingrodt 1936



Bild 54

Dieser eT1824 mit einem Steuerwagen bildete den Eilzug E198 und passierte den Teich vor Jannowitz um 9:05 Uhr. Man erkennt die Absicht des Fotografen, den Zug ganz abzubilden und möglichst eine Wasserspiegelung im Teich und den Kirchturm im Hintergrund zu zeigen. Die Enge dieser Situation ließ keinen besseren Standpunkt zu.

Der Teich wird schon längere Zeit nicht mehr bewirtschaftet und die Natur holt sich dieses Gewässer zurück.



Foto: JHB 2021

Danach fuhr CB wieder zurück nach Hirschberg. Dieser Donnerstag sollte vollständig den Fotografien elektrischer Triebfahrzeuge gewidmet sein.

Um 9:30 Uhr machte CB das Bild der ausfahrenden E18 10 mit dem Personenzug P744.

Foto: Carl Bellingrodt 1936



An der linken Bildseite sehen wir eine Abstellgruppe mit Nahverkehrswagen. Im Hintergrund die Häuser an der Bolkenhainer Chaussee mit dem markanten Hotel Schwan. Rechts im Hintergrund nur sehr schwach zu erkennen ist ein Zug im Löwenberger Gleis.



Foto: JHB 2021



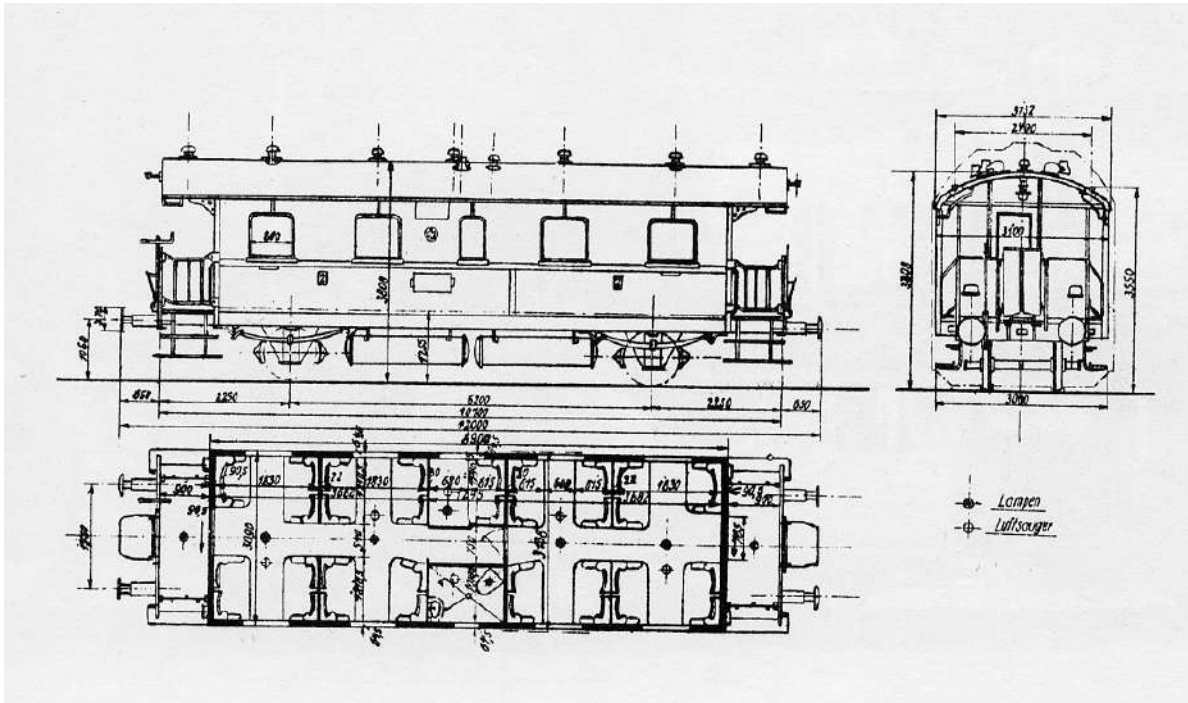
Bild 55b

Den Zugverkehr nach Löwenberg gibt es nicht mehr, der rechts im Bild 55b sichtbare Zug verkehrt heute als Nahverkehrszug nach Görlitz, das Gleis nach Löwenberg ist gesperrt.

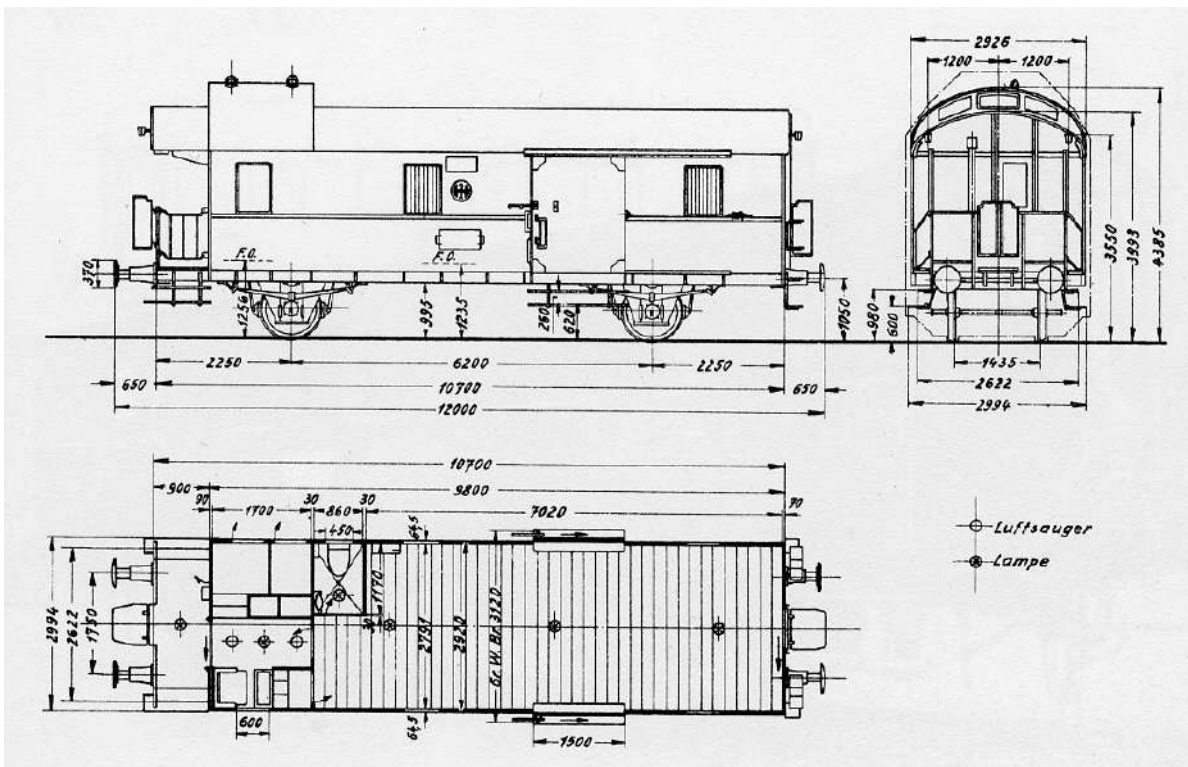
Ausschnitt:



Wir sehen (von rechts nach links) einen Stahlwagen mit flachem Dach, offene Einstiege, 5 gleichgroßen Fenstern (ein Bi) und drei Dachlüftern.
 Auch wenn das Dach etwas anders ist, sollte dies ein Bi24 sein (wir sehen oben die Seite ohne Toilette):



Der nächste Wagen ist recht deutlich ein Pwi29a:



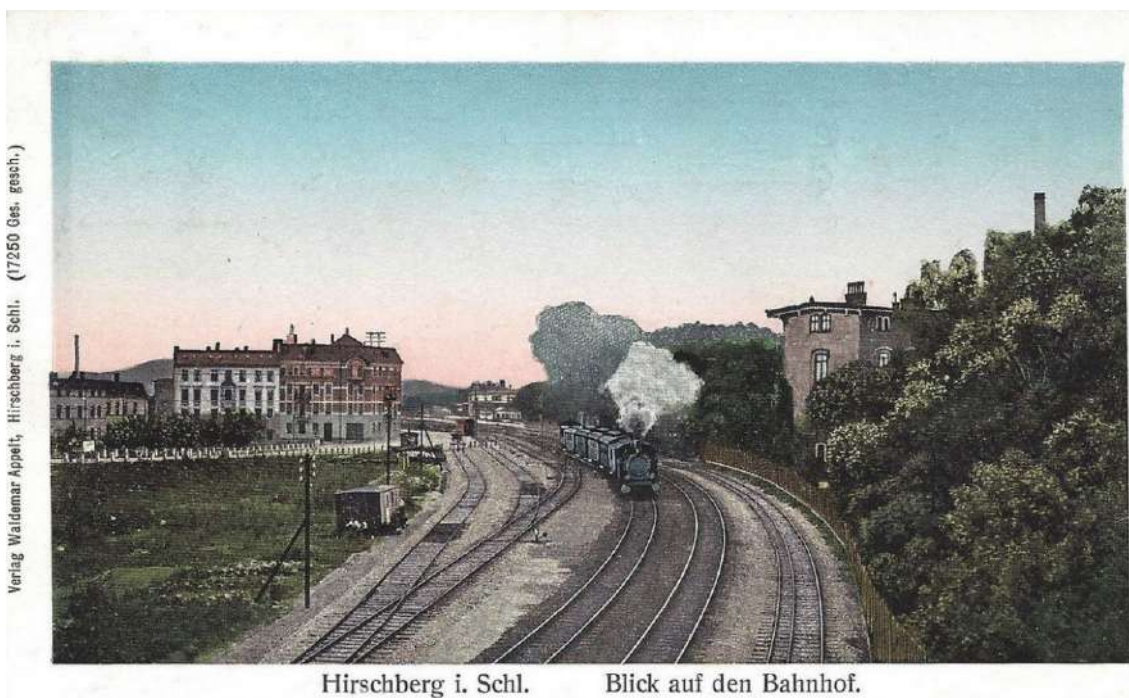
Auf dem Foto ist nicht zu erkennen, ob der Bi24 mit den vielen Schlauch- und Kabelverbindungen ausgestattet ist, die er als Beiwagen für den "Rübezahlzug" benötigen würde.

Ich neige dazu, hier eine Garnitur für den Nebenbahnbetrieb nach Löwenberg zu sehen.

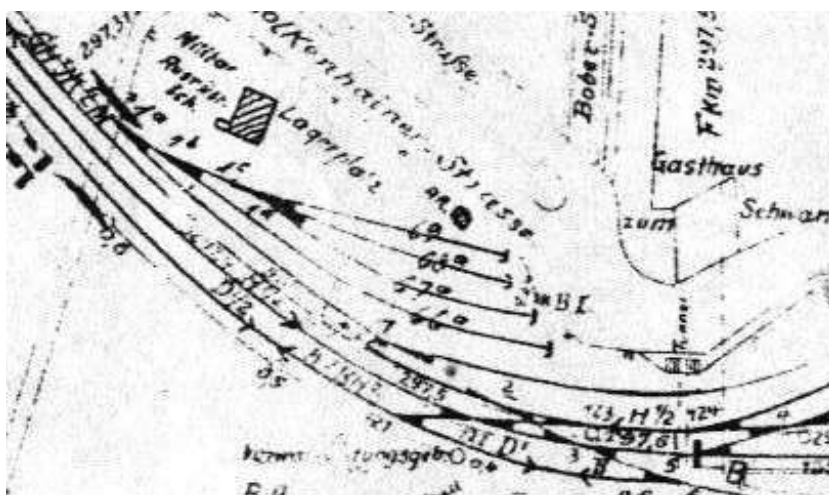
Zu den Wagen in der Abstellung wurde schon viel geschrieben und es gibt (?) wenig Zweifel an den beschriebenen Wagengattungen.

Die Wagen stehen in einer Abstellgruppe am Westende des Bahnhofes.

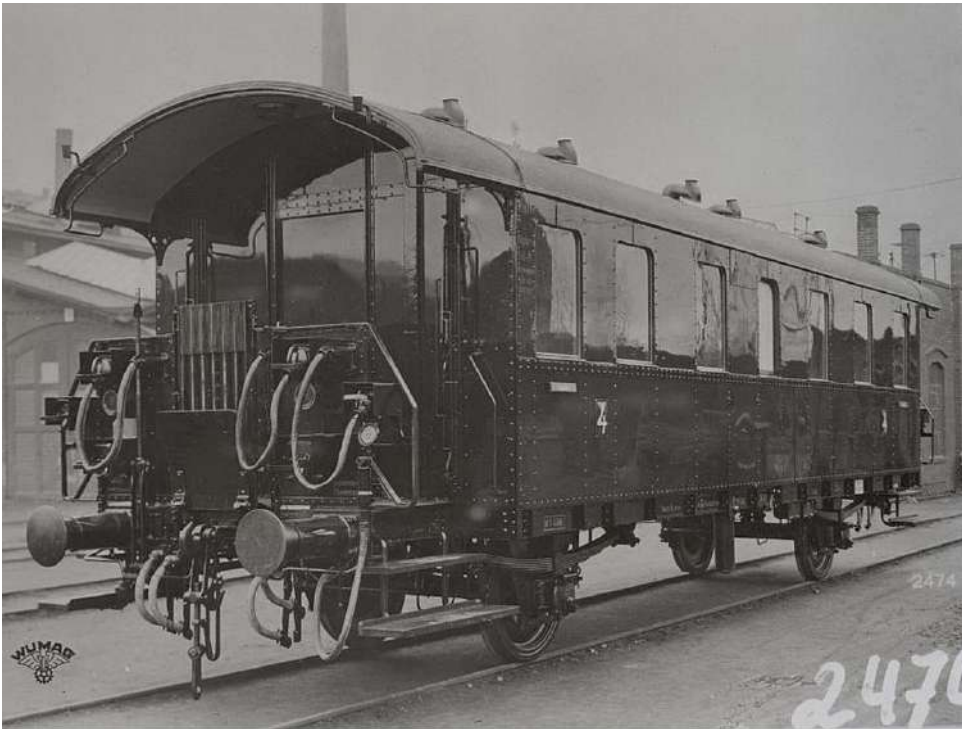
Diese Abstellgruppe bestand zunächst (jedenfalls um 1895 herum) aus zwei Gleisen:



Etwa um die Zeit des ersten Weltkrieges herum wurde dies auf 4 Gleise erweitert: Es waren 1929 die Gleise 66-69.



Ich ergänze noch ein Bild eines Di aus dem Jahr 1935 (Wumag-Archiv) mit den beschriebenen Kupplungen:



Danach gibt es eine größere Serie Lokomotiv-Portraitaufnahmen im Bw Hirschberg. Vor dem Lokschuppen stand Lok E17 113 und wurde schräg aufgenommen.

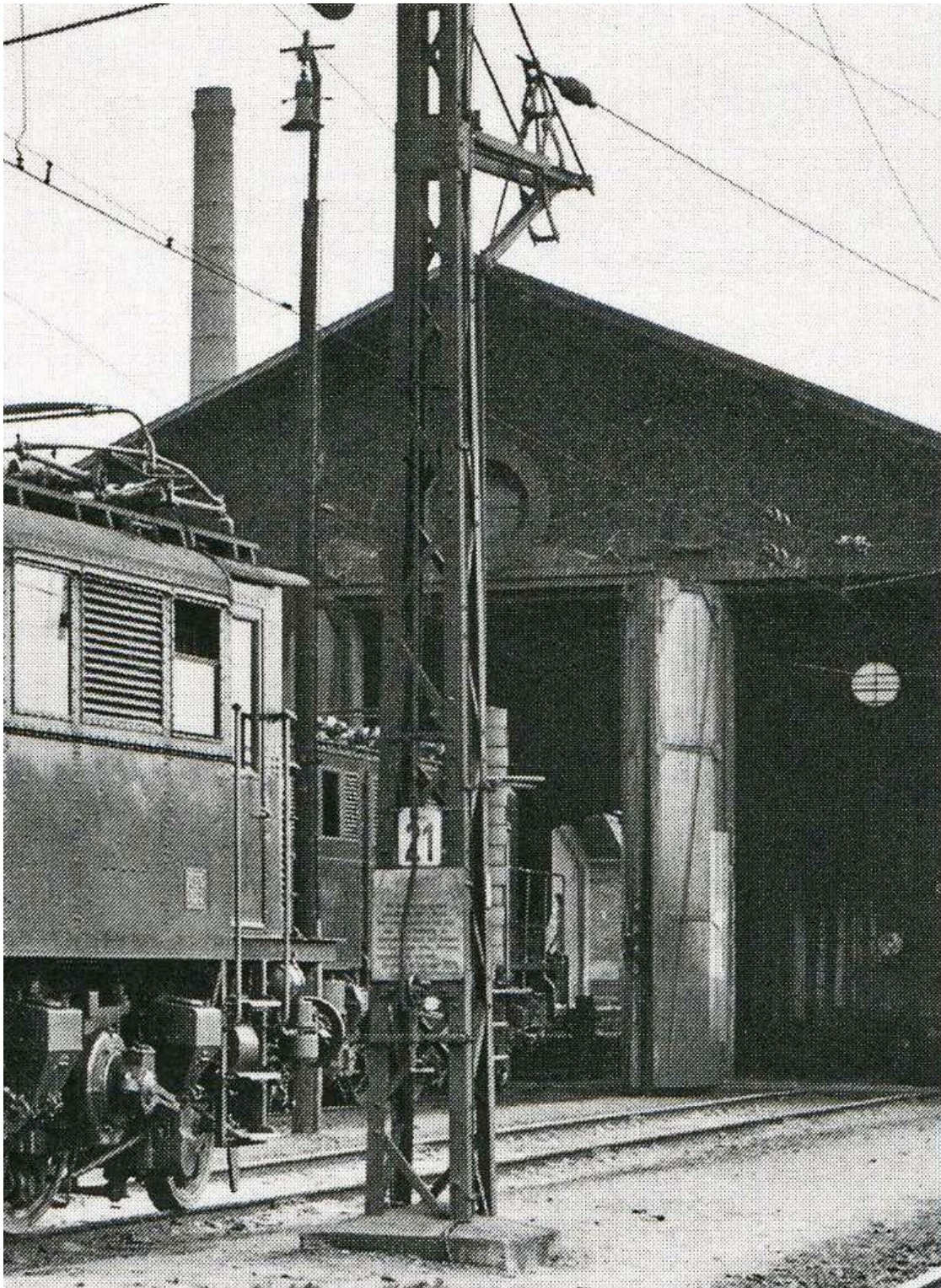
Foto: Carl Bellingrodt 1936



Bild 56

Im Hintergrund sind zwei weitere Fahrzeuge nur schlecht erkennbar. Die Lok hinter der E17 dürfte wegen des typischen Geländers und der Dachaufbauten sowie der Lüfter eine unbekannte E95, eventuell auch die am gleichen Tag fotografierte E95 01 sein. Ob die Lok am rechten Bildrand und im Lokschuppen stehend wegen der hochgestellten großen Laternen eher eine E50 oder eine E42 sein könnte, kann ich nicht sagen.

Ausschnitt:



Das gesamte Bahnbetriebswerk Jelenia Gora / Hirschberg ist heute betrieblich verwaist. Dieser Lokschuppenteil aus der Erstausrüstung der schlesischen Gebirgsbahn von 1866 sowie Wassertürme, Heizhaus und einige Werkstätteengebäude sind noch vorhanden und stehen unter Denkmalschutz. Vom einstmals vorhandenen angebauten Lokschuppen mit Werkstätten und Verwaltungsräumen (Bild 56 im Bildhintergrund) ist nur noch ein kleiner Zwischenbau vorhanden. Weil der Lokschuppen auch als Denkmal bemerkenswert ist, zeige ich gern 3 Bilder aus der Zeit der betrieblichen Nutzung:

Foto: JHB 2005



Foto: JHB 2012



Nun folgen 4 Standardaufnahmen der Lok E18 15, jeweils mit 2 Schräg- und 2 Seitenaufnahmen.



Bild 57

Foto: Carl Bellingrodt 1936

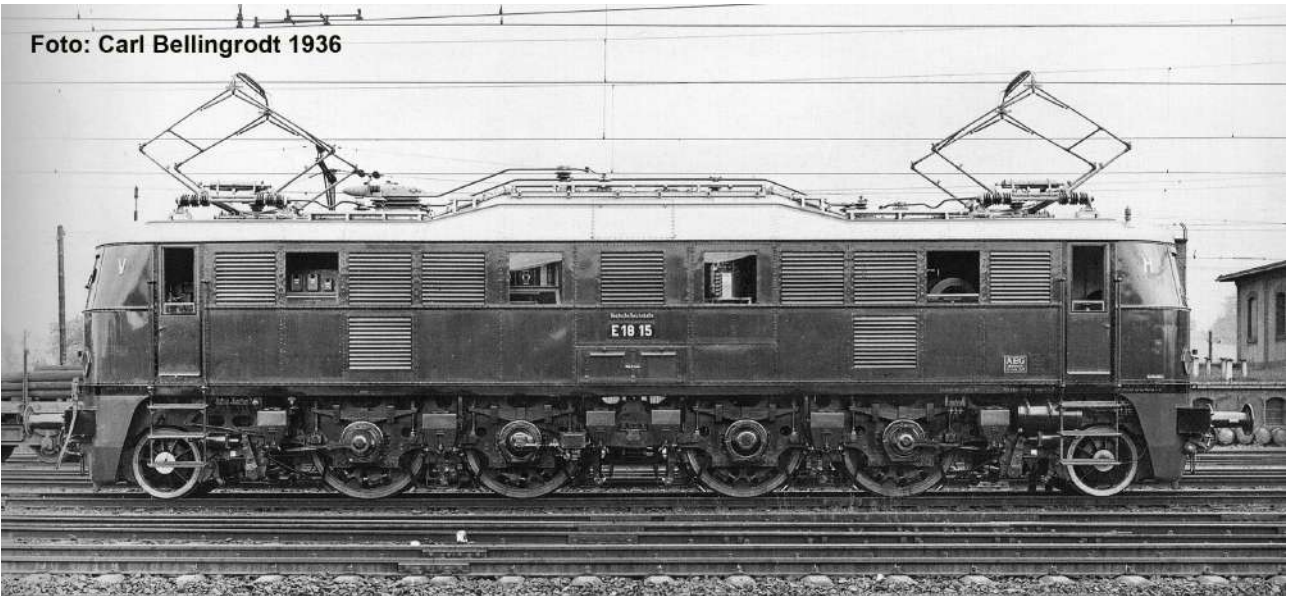


Bild 58

Foto: Carl Bellingrodt 1936



Bild 59

Foto: Carl Bellingrodt 1936

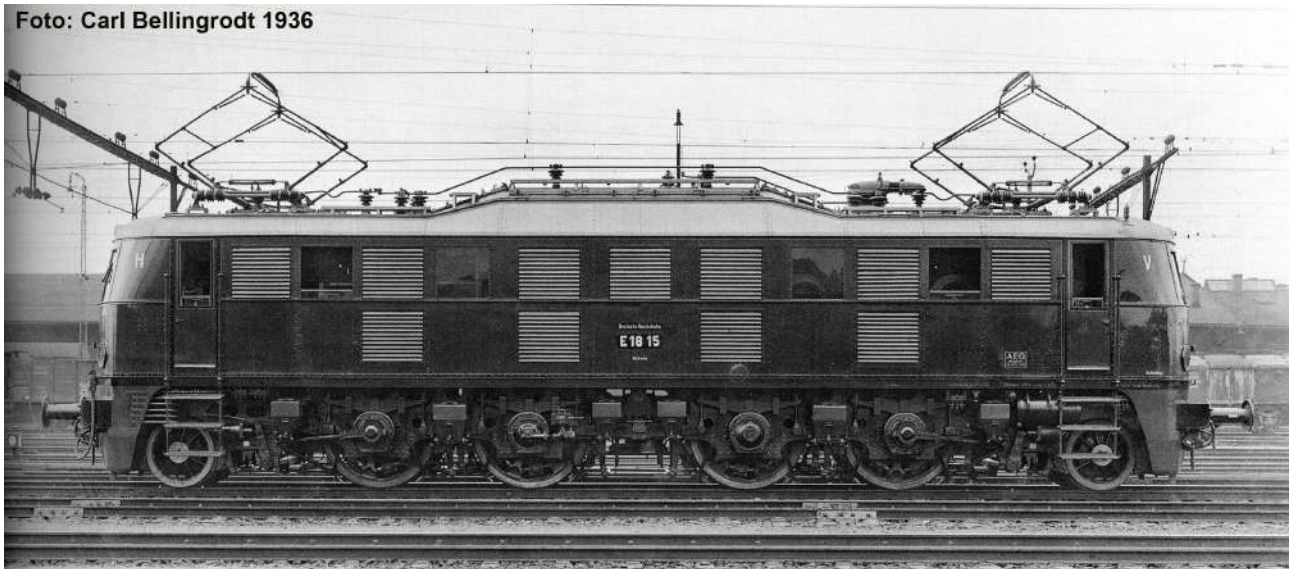
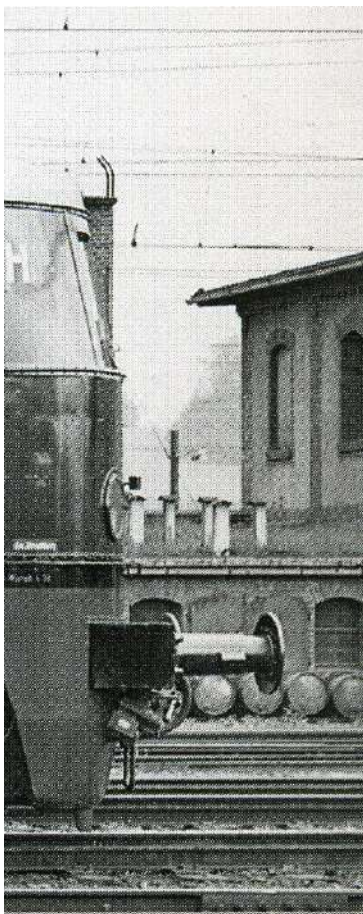


Bild 60

Die Lok steht auf einem Bereitstellungsgleis und der Fotograf hat dieses Motiv weiträumig umlaufen können. Bild 57 zeigt im Hintergrund nochmals die E17 113 vor dem Schuppen.

Für Bild 58 geht CB einige Meter nach rechts. Im Hintergrund rechts sehen wir ein Magazingebäude:



Der niedrige Teil des Magazins hat auf dem Dach kleine Entlüftungen. Dieser Teil des Magazins war der Ölkeller, die Petroleumfässer lagern davor. Auch diese Gebäudeteile sind heute noch vorhanden.



Bild 59 nimmt CB dann aus Richtung des Lokschuppens auf und im Hintergrund sehen wir linker Hand einen Teil des Güterschuppens Hirschberg Gbf.

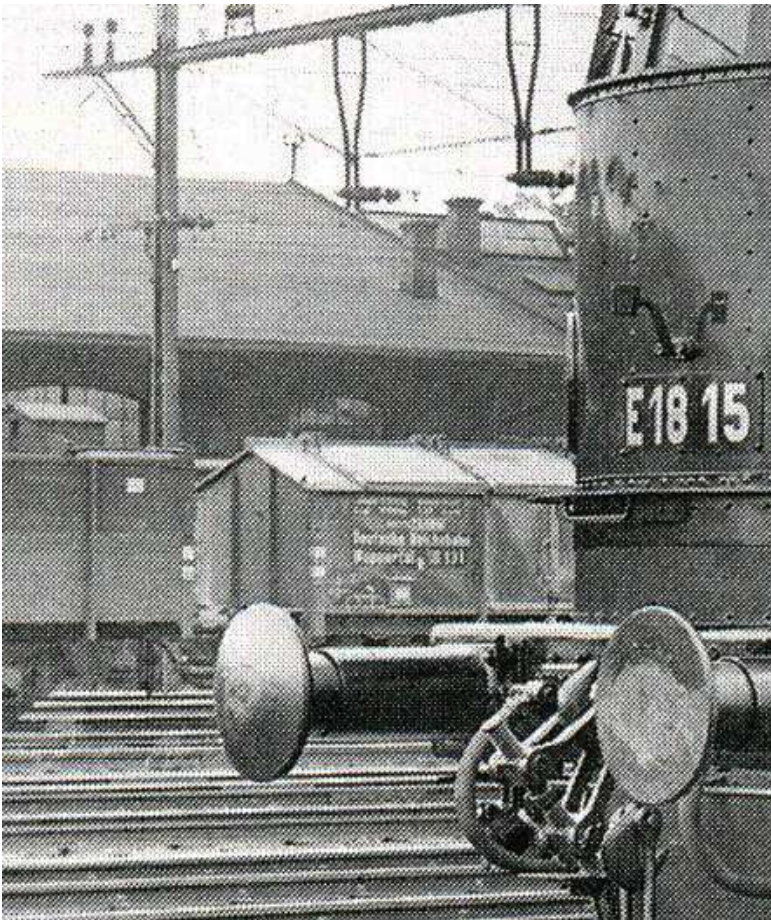
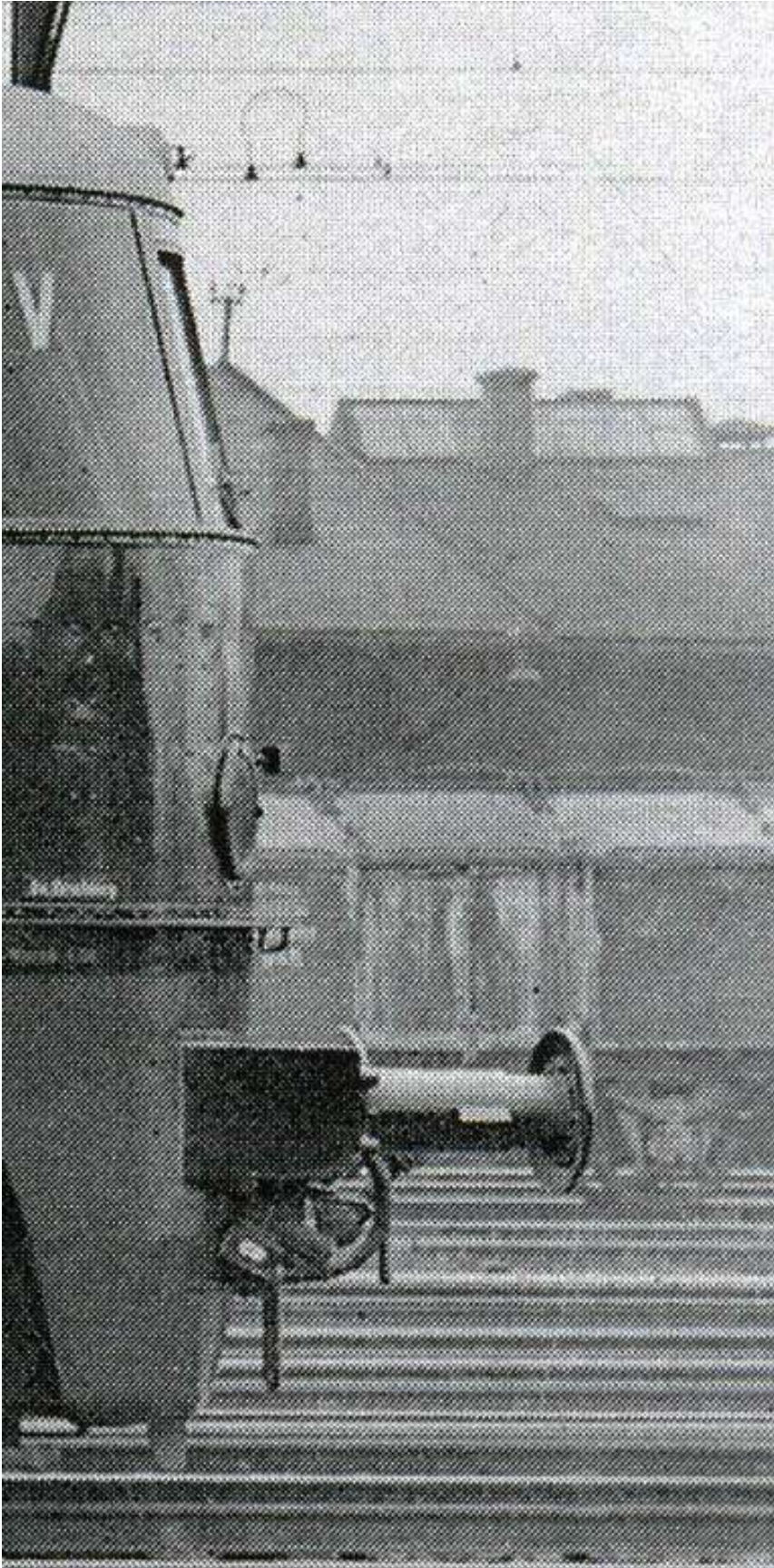


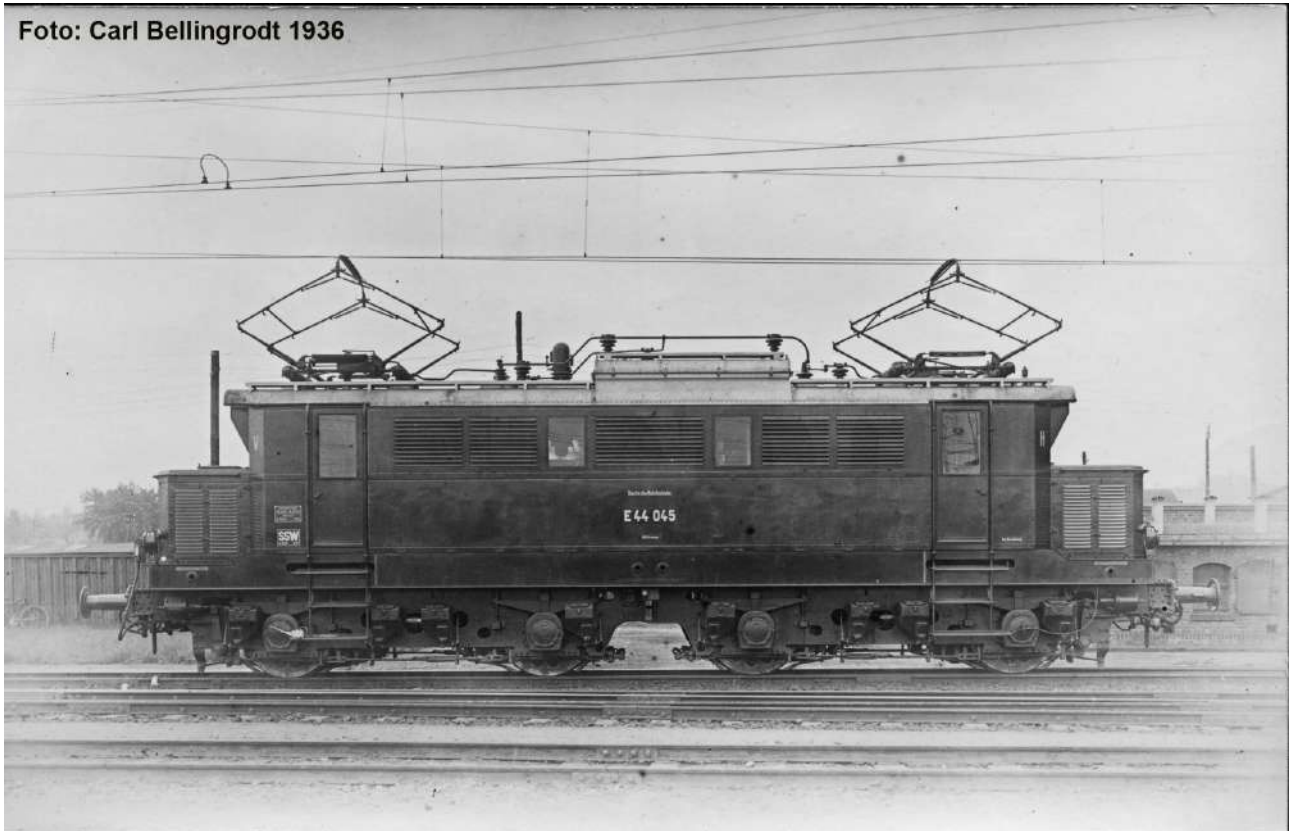
Foto: JHB 2017



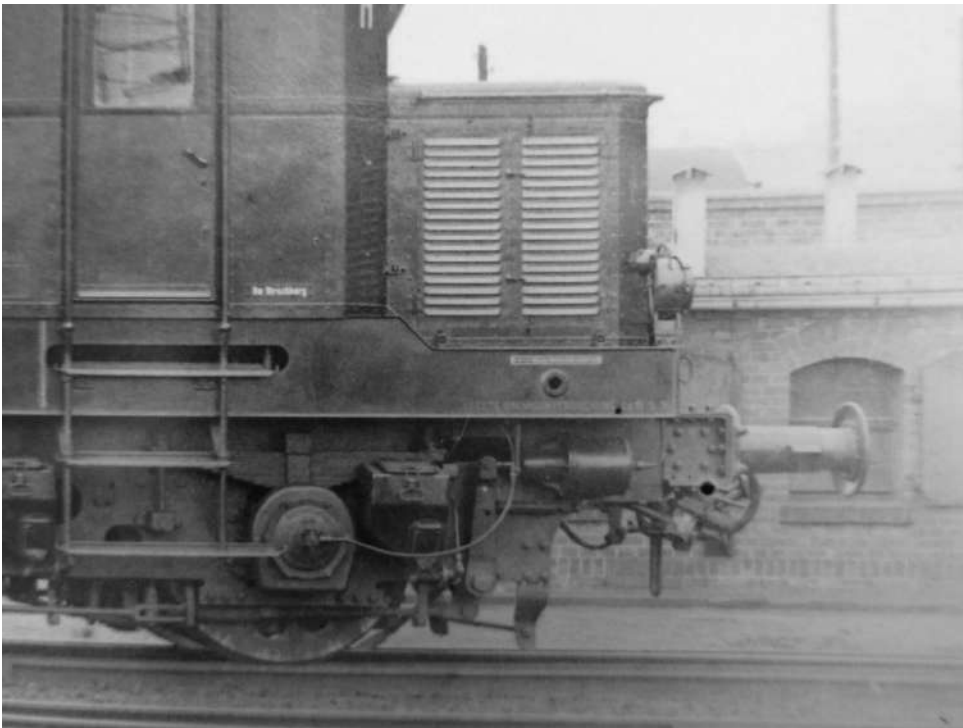
Auch die Seitenaufnahme der Lok (Bild 60) zeigt im Hintergrund den Güterschuppen.



Irgendwann vor oder nach den Aufnahmen der E18 15 entstand auch noch ein Seitenbild der E44 045.



Auch hier sehen wir am rechten Bildrand den Ölkeller.



Ebenfalls in dieses Zeitfenster dürfen wir das Seitenbild der E95 01 vermuten. Die Lokomotive steht im Bahnbetriebswerk vor dem Kohlenbansen.

Korrektur: Dieses Bild ist sehr wahrscheinlich nicht CB zuzuordnen, sondern Rudolf Kallmünzer:



Foto: Carl Bellingrodt 1936

Bild 61

Ich habe die Details so gut als möglich feingescannt:

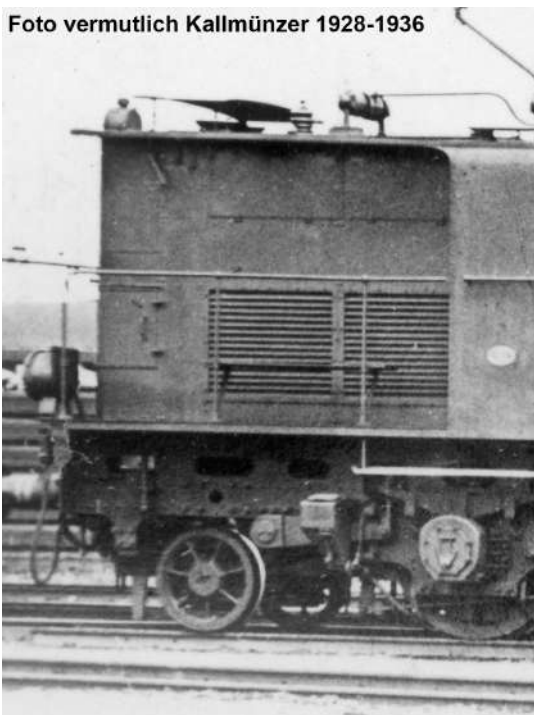
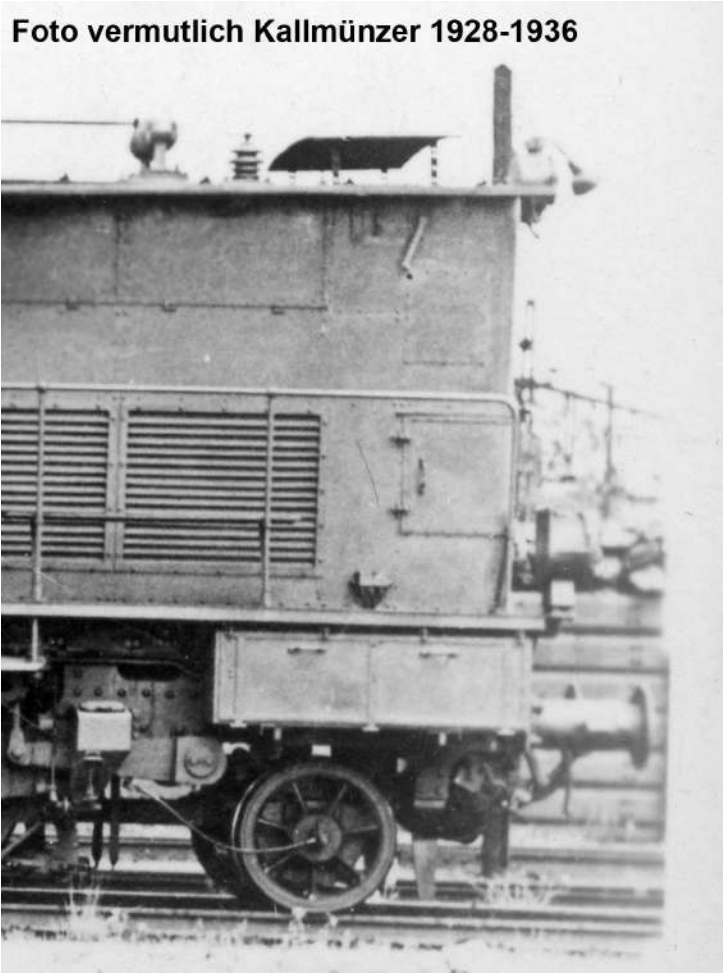


Foto vermutlich Kallmünzer 1928-1936

Foto vermutlich Kallmünzer 1928-1936



Auf keinem der beiden Detailscans ist das kleine Lätewerk zu erkennen.

Ich habe daraufhin einmal meine kleine Datenbank zu den DLA-Bildern bemüht und bin nun zur Erkenntnis gekommen, dass dieses Bild sehr wahrscheinlich Rudolf Kallmünzer zuzuschreiben ist.

R.Kallmünzer war in den Jahren 1922, 1924, 1925, 1926, 1928, 1932-1934 und im Jahr 1936 in Hirschberg und hat dort ebenfalls fotografiert.

Daß dieses Seitenbild vor dem Kohlenbansen vom Bw Hirschberg aufgenommen worden ist - darüber bin ich sehr sicher.

Es sind von ihm noch viele weitere Bilder aus Niederschlesien überliefert und eigentlich ist er der fleissigste Eisenbahnfotograf dort gewesen.

Werner Hubert und Hermann Maey haben nach meinen Unterlagen in Hirschberg nicht fotografiert.

Nur wenige Meter entfernt entstehen zwei Bilder derselben E95 01 vor einem gemischten Güterzug, schräg und sehr schräg.

Foto: Carl Bellingrodt 1936

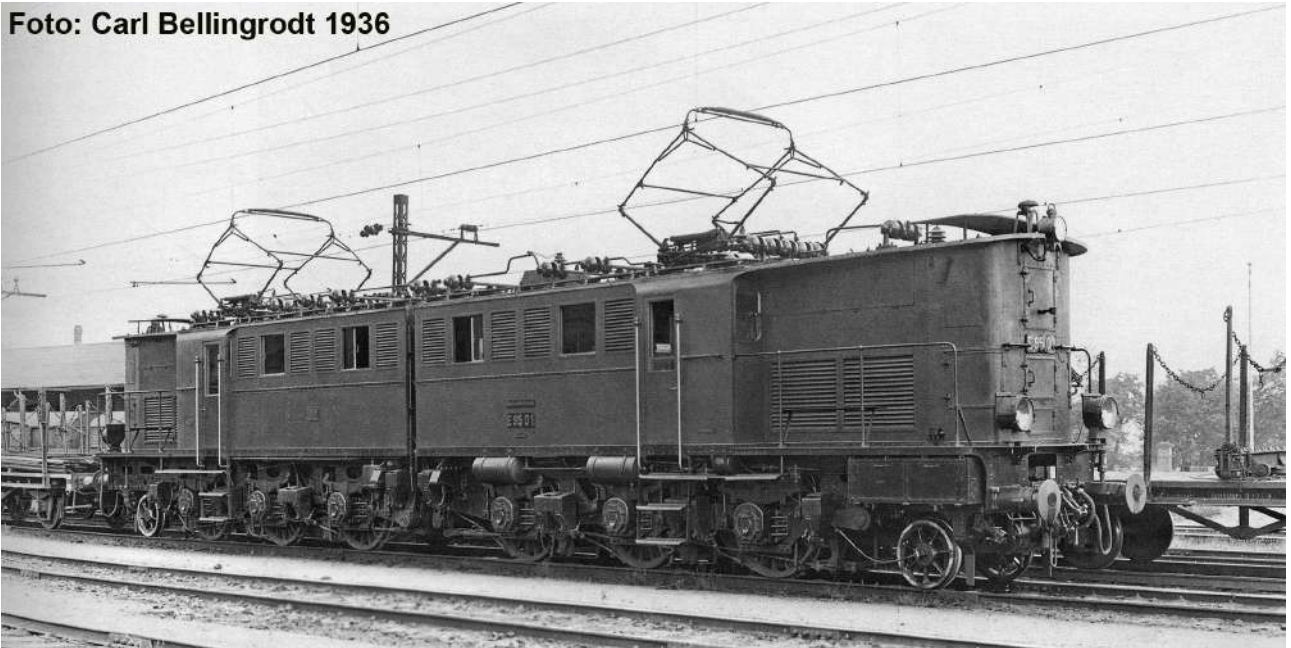


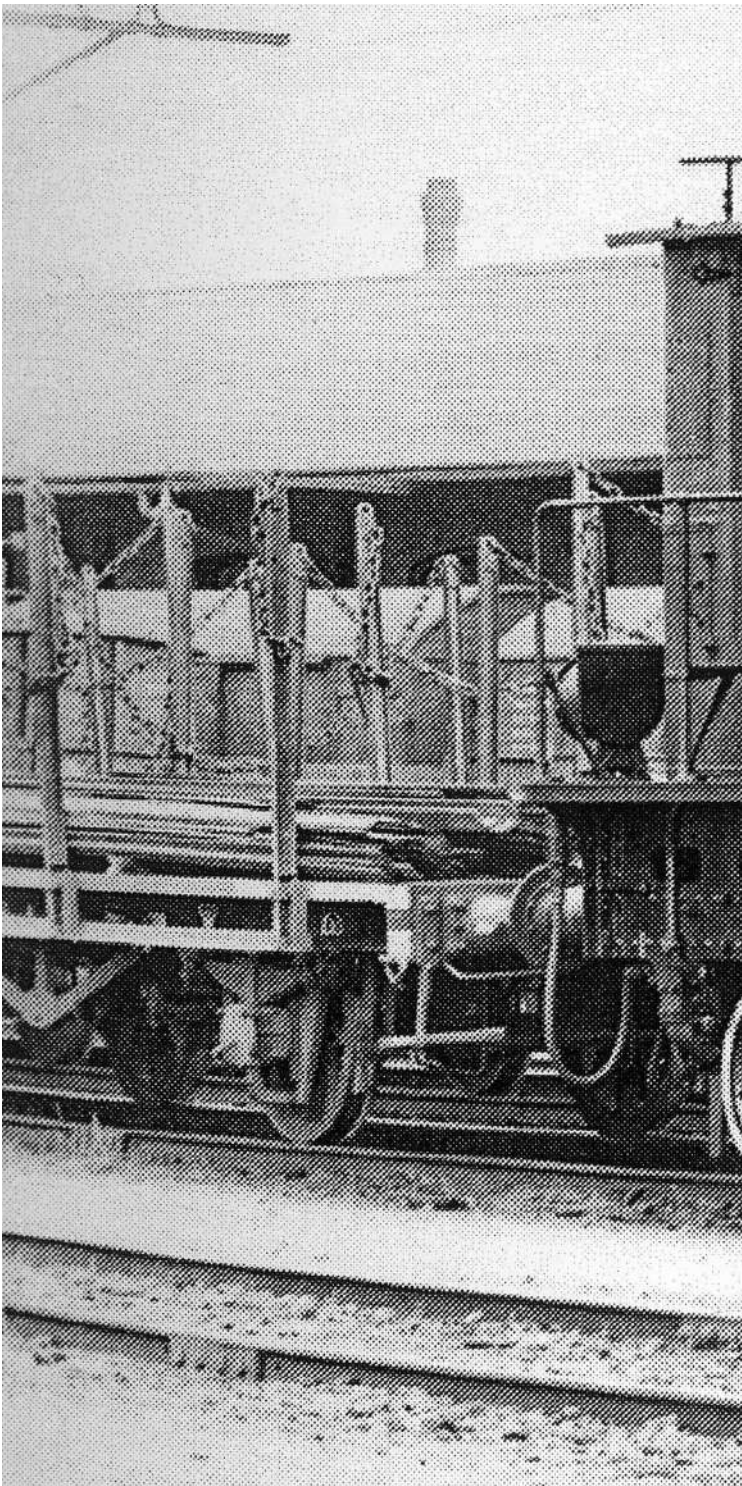
Bild 62

Foto: Carl Bellingrodt 1936



Bild 63

Am linken Bildrand von Bild 62 erkennen wir wiederum den Güterschuppen im Hintergrund.



Dieser Güterschuppen zeigt eine markante Gliederung der Rampenseite: Zwischen den Toren, die jeweils zweiflügelig mit Schiebetoren ausgeführt sind und über jedem Flügel zwei mal 4 Scheiben aufweisen, sind jeweils Fenster vorhanden, die 7 mal 5 Scheiben besitzen. Alle Maueröffnungen besitzen einen Rundsturz.

Foto: JHB 2022



Rechts im Bild 63 erkennen wir das eingeschossige Gebäude der Güterabfertigung. Auch dieses Gebäude lässt sich heute noch gut identifizieren, denn es besitzt über und neben den Fenstern Architekturschmuck.

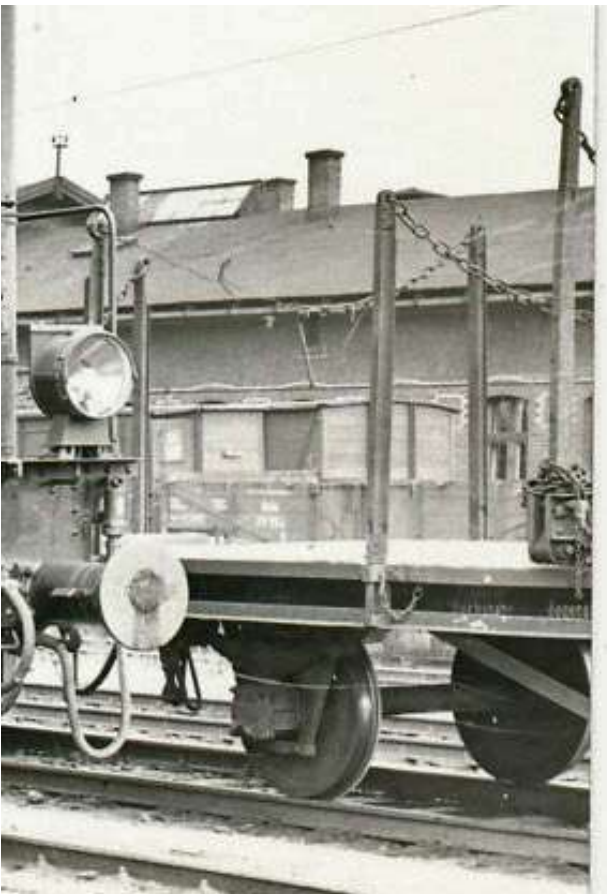




Foto: JHB 2015

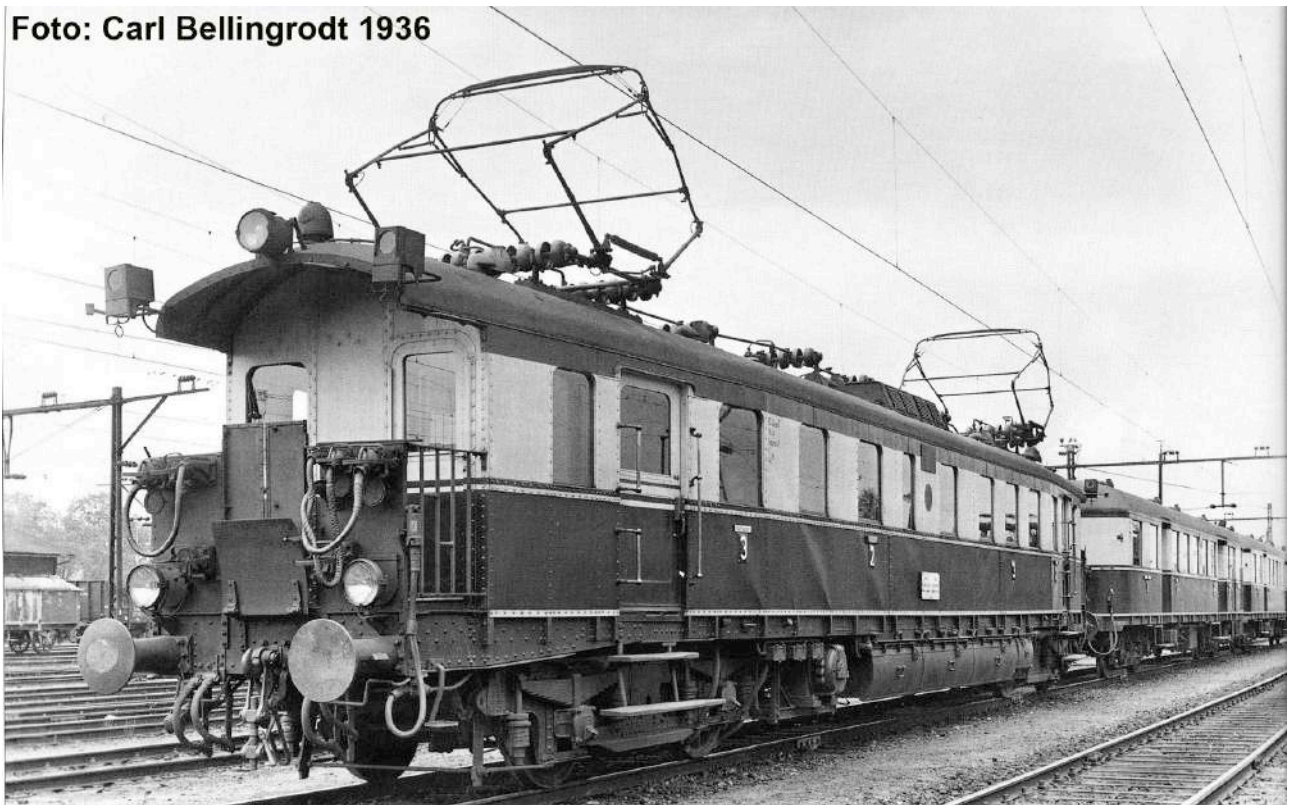


Foto: JHB 2022

Das Gebäude wurde durch die PKP aufgestockt, weshalb das Oberlicht aus Bild 63a natürlich heute nicht mehr vorhanden ist.

Das letzte (?) Bild des Tages im Bahnhofsbereich zeigt den Triebwagen eT1011 schräg im Gleisbereich zwischen Güter- und Personenbahnhof. Links im Hintergrund wieder die Gebäudeecke der Güterabfertigung und ein Klappdeckelwagen, den wir auch schon im Bild 60 gesehen haben.

Foto: Carl Bellingrodt 1936



Schließlich entstanden am Nachmittag noch zwei Bilder auf der Bober-Brücke am Hausberg. Zunächst um 15:10 Uhr ein Foto des Personenzuges P747 mit Lokomotive E17 117 und um 15:30 Uhr der E18 16 mit dem Schnellzug D191, beide Züge aus Görlitz kommend.

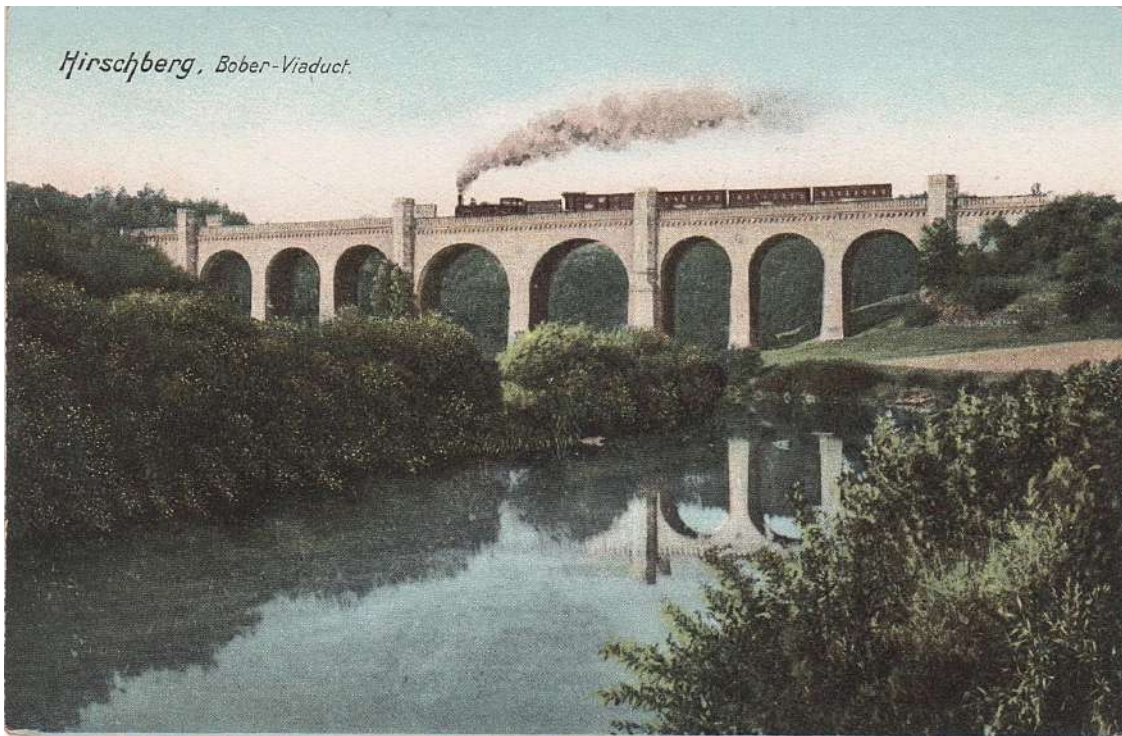
Foto: Carl Bellingrodt 1936



Foto: Carl Bellingrodt 1936



Der bekannte Viadukt über den Bober bei Hirschberg wurde als beliebtes Postkartenmotiv zu allen Zeiten gern benutzt.



Schnellzug nach Görlitz, colorierte Postkarte etwa um 1895

Er wurde 1945 von deutschen Personen gesprengt und von der PKP wieder aufgebaut. Beim Wiederaufbau wurde dann der Bober mit einem großen Spannbetonbogen überbrückt und ersetzte damit die beiden ehemaligen gemauerten Mittelbögen. Auch die anderen Überbauten wurden in Betonbauweise ausgeführt.





Intercity-Züge mit EP09 gibt es auf der Strecke nach Lauban heute nicht mehr.

12.6.1936

Freitag. Der Fotograf fuhr wieder in das Bobertal und machte sein erstes Bild wiederum in **Jannowitz**. Um ~~8:24~~ 8:01 Uhr fotografiert er den Personenzug **P761** mit der Lok **E17 118** nur wenige Meter entfernt von dem Teich aus Bild 54.



Der besagte Teich liegt etwa auf Höhe des letzten Wagens links des Bahndamms. Der erhöhte Standpunkt des Fotografen ist heute nicht mehr zu benutzen - er ist vom Wald eingenommen worden. Etwas näher am Gleis sieht diese Stelle heute so aus:



Foto: JHB 2021

Fehlerkorrektur:

Elektrischer Betrieb ab Görlitz		124 (Berlin -) Hirschberg (Rsgb) - Breslau Freib Bf												Alle Züge 2. 3. Klasse		
RBD	Breslau	Zug Nr	795 bG	755	847	751	E 197	761	D 193	759	855	745	E 177	E 179		
0,0	Berlin Görlitz	ab	19.40	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
114,7	Collbus	ab	21.25	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
207,9	Görlitz	ab	22.59	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
285,5	Hirschberg (Rsgb) Hbf 123 m	ab	0.03	3.57	5.56	7.39	7.45	...	...	...	...	...	...	...
290,5	Schilldau (Bober) (124 a, b)	ab	0.09	4.02	6.01	6.07	6.07	...	...	...	...	...	...	...
294,2	Rohrlich	ab	0.15	4.07	6.06	6.10	6.10	...	...	...	...	...	...	...
297,7	Jannowitz (Rsgb)	ab	0.20	4.11	6.10	6.10	6.10	...	...	...	...	...	...	...
303,4	Rudelstadt	ab	0.27	4.18	6.17	6.17	6.17	...	...	...	...	...	...	...
306,1	Merzdorf (Rsgb) 123 p, 125 k	an	0.31	4.22	6.20	6.20	6.20	...	...	...	...	...	...	...
312,4	Ruhbank (Schl) 124 f	an	0.35	4.29	6.28	6.28	6.28	...	...	...	...	...	...	...
312,4	Leubau	ab	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
312,4	Ruhbank (Schl)	ab	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
318,3	Wittgendorf (Kr Landeshut Schl)	ab	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
322,9	Rothenbach (Schles)	ab	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
325,8	Gottesberg	ab	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
327,4	Fellhammer 124 g	an	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
327,4	Bad Salzbrunn 124 g	an	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
327,4	Fellhammer 124 c	an	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
332,4	Waldenburg-Dittersbach	an	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
332,4	Bad Charlottenbrunn Glatz Hbf 124 a	an	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
332,4	Altheide Bad	an	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
332,4	Bad Reinerz	an	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
332,4	Bad Kudowa-Sackisch	an	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
332,4	Landeck 125 d	an	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
337,4	Waldenburg-Dittersbach	ab	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
336,6	Waldenburg (Schles)	ab	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
341,4	Waldenburg-Altwasser	ab	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
345,3	Nieder Salzbrunn 124 g	an	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
345,3	Bad Salzbrunn 124 g	an	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
345,3	Nieder Salzbrunn	ab	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
353,6	Freiburg (Schles)	ab	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
357,5	Zirlau	ab	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
362,8	Königszell 125	an	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
362,8	Kamenz (Schles) 125	an	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
362,8	Königszell	ab	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
368,6	Saorou	ab	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
375,4	Ingramsdorf	ab	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
381,0	Mettkau	ab	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
390,8	Kanth	ab	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
396,4	Sachwitz	ab	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
400,7	Schmoltz	ab	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
406,0	Groß Mochern	ab	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
411,3	Breslau Freib Bf 121, 124 d	an	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...

a = bis 30. IX. b = W bis 30. IX. dann tägl. S an 7.44

Der Zug P761 fährt nicht um 8:21 Uhr hier vorbei sondern um 8:01 Uhr.

Etwa am ~~späten~~ Vormittag (nach Sonnenstand) hat CB erneut einen Streckenabschnitt ganz in der Nähe gefunden, der ihn zu einem Foto mit Lok **E91 94** in **Kupferberg** und einem Tal-fahrenden Güterzug motiviert hat:



Bei flüchtigem Betrachten könnte der Eindruck einer zu frühen Auslösung des Motivs mit der am rechten Bildrand einfahrenden Lok entstehen. Ich finde jedoch, eine wohl komponierte Aufnahme vorzufinden. Der am Bober gelegene Ortsteil von Unter Kupferberg rückt in die Bildmitte und die Blockstelle linkerhand sowie der ins Bild einfahrende Zug auf der rechten Seite bilden die Motivbalance. Der das Bild verbindende Gleisbogen bildet das dynamische Moment dieser Fotografie. Von diesem Meister könnte man auch heute noch lernen, finde ich. Auch diese Stelle ist heute nur noch mit viel Phantasie nachzuvollziehen. An der Position des Fotografen steht man heute in einem Wald.



Die Blockstelle und der Bahnübergang arbeiten heute ebenfalls elektronisch, das kleine hölzerne Blockstellengebäude ist nicht mehr vorhanden.



Sowohl die Dorfstrasse als auch die Häuser in der Ortschaft sind auch heute noch gut identifizierbar (das etwas größere Haus links und das kleine Haus rechts der Strasse sind heute verschwunden).



Foto: JHB 2021



Foto: JHB 2021

Auch für den Hinweis auf den Schattenwurf des Kamins bedanke ich mich.
Hier ein Ausschnitt aus dem Messtischblatt mit den beiden Fotostellen:



Ich hatte den recht diffusen Schatten des Zuges herangezogen - der Schatten des Kamins ist jedoch viel besser ablesbar und deutet auf eine Uhrzeit etwa zwischen 8:30 und 9:00 Uhr hin.

Zu der Situation rund um Kupferberg habe ich noch schnell etwas aus meinem Sammelsurium herausgesucht.

Vom Jannowitzer Bleiberg herunter hatten man diese Aussicht:



Der Pfeil in orange zeigt die Stelle mit der E17, der gelbe Pfeil den Zug mit E91.

Schließlich noch ein internet-Fund von Unter-Kupferberg aus der Frühzeit der Postkarten:



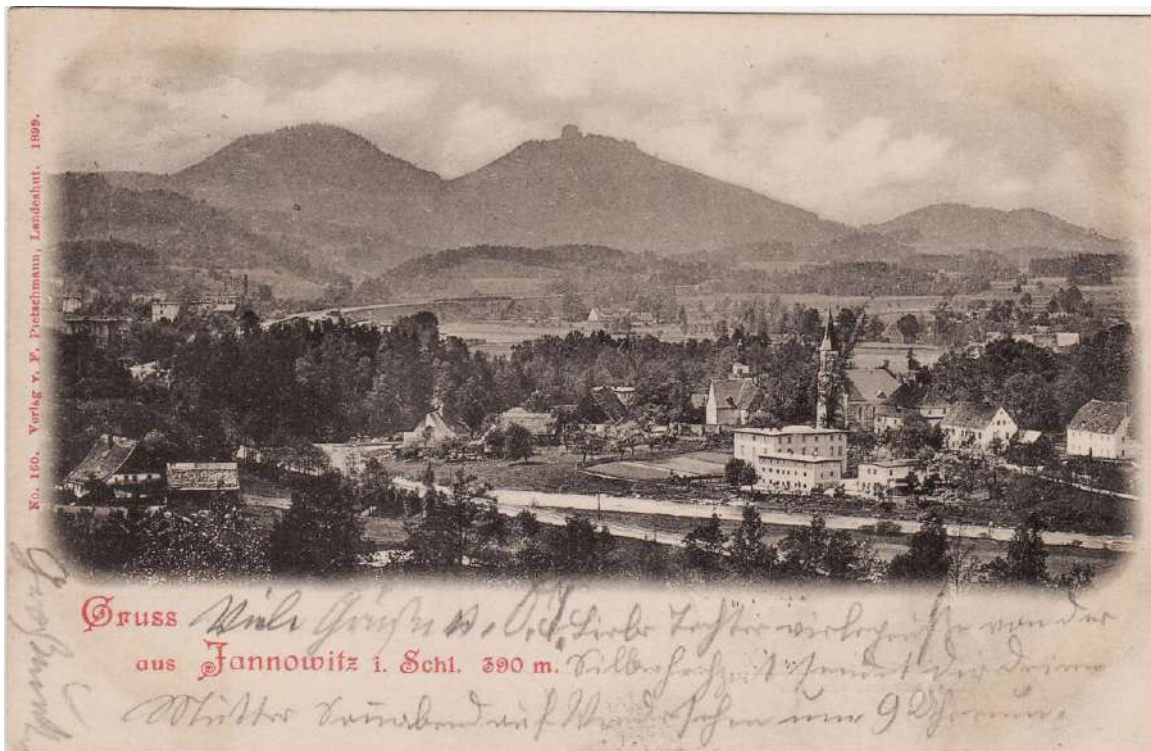
Sie zeigt den rechtwinkligen Bahnübergang, der auch im Messtischblatt sichtbar ist.

Beim Heraussuchen von einigen Bildern für eine Antwort auf den Hinweis von Thomas Scherrans fielen mir auch noch einige schöne Bilder und Dateien von der Stelle mit der E17 in die Hände.

Ich gehe davon aus, dass sie in diesem Forum auf Interesse stoßen. Ich habe kein Interesse daran, sie ewig aufzuheben.

Warum also nicht hier zeigen?

Die Situation sah Anfang des 19. Jahrhunderts so aus:

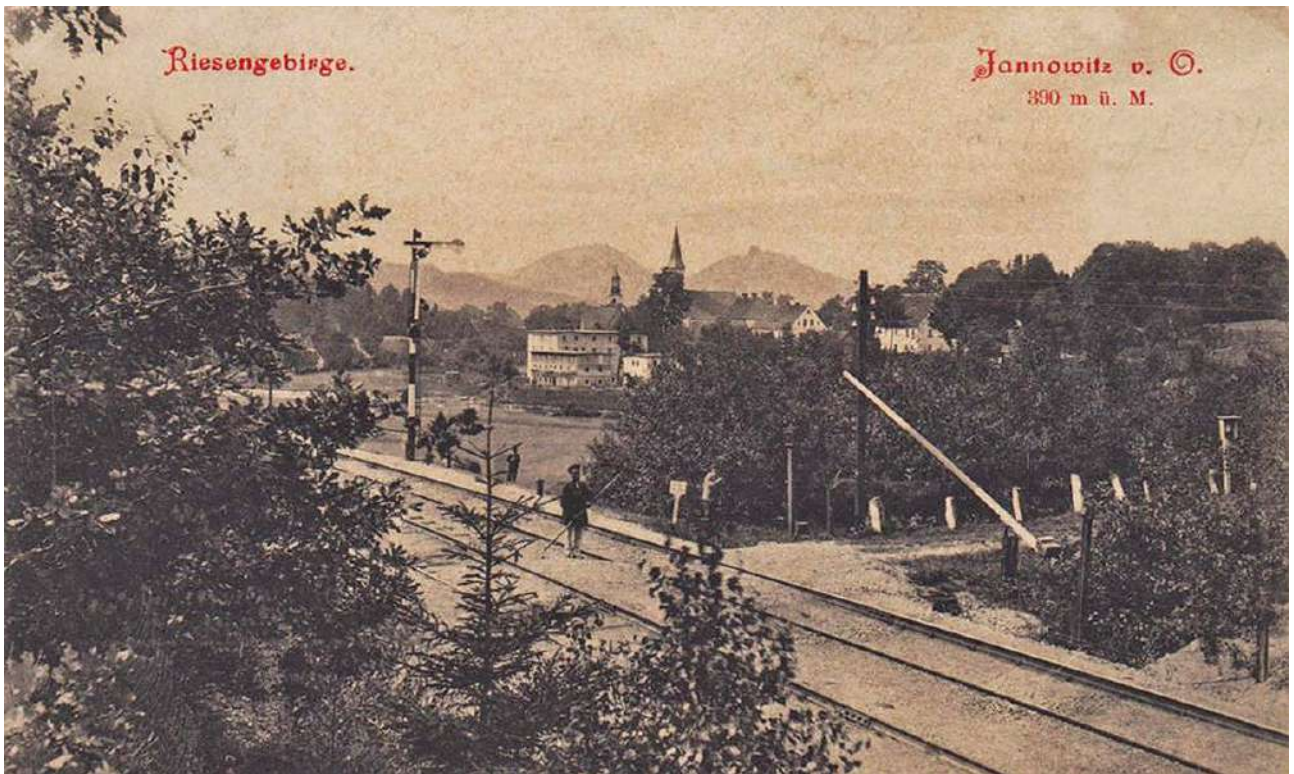


Wir sehen etwa über dem Wort "Grüße" den kleinen Teich, den wir ja schon kennen. Im Bildhintergrund links der Bahnhof, im weiteren Hintergrund mittig der große Steinviadukt über den Bober.

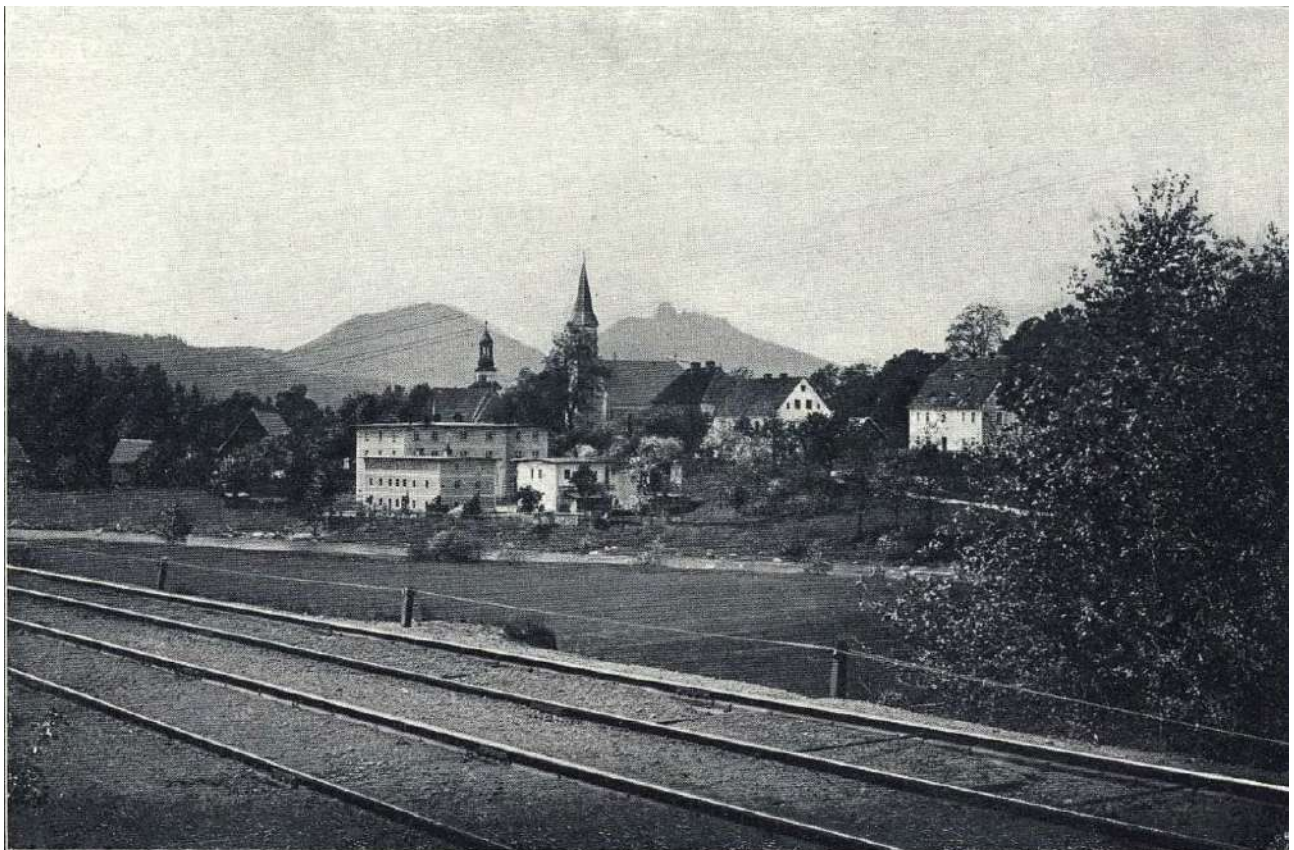
Einstmals stand hier das Einfahrtsignal Ost für den Bahnhof Jannowitz, direkt an einem Bahnübergang, den es heute nicht mehr gibt:



Ausschnitt aus einer Mehrbild-Postkarte



Das Einfahrtsignal wurde mittels eines Drahtzuges, der hier gut erkennbar ist, gestellt.



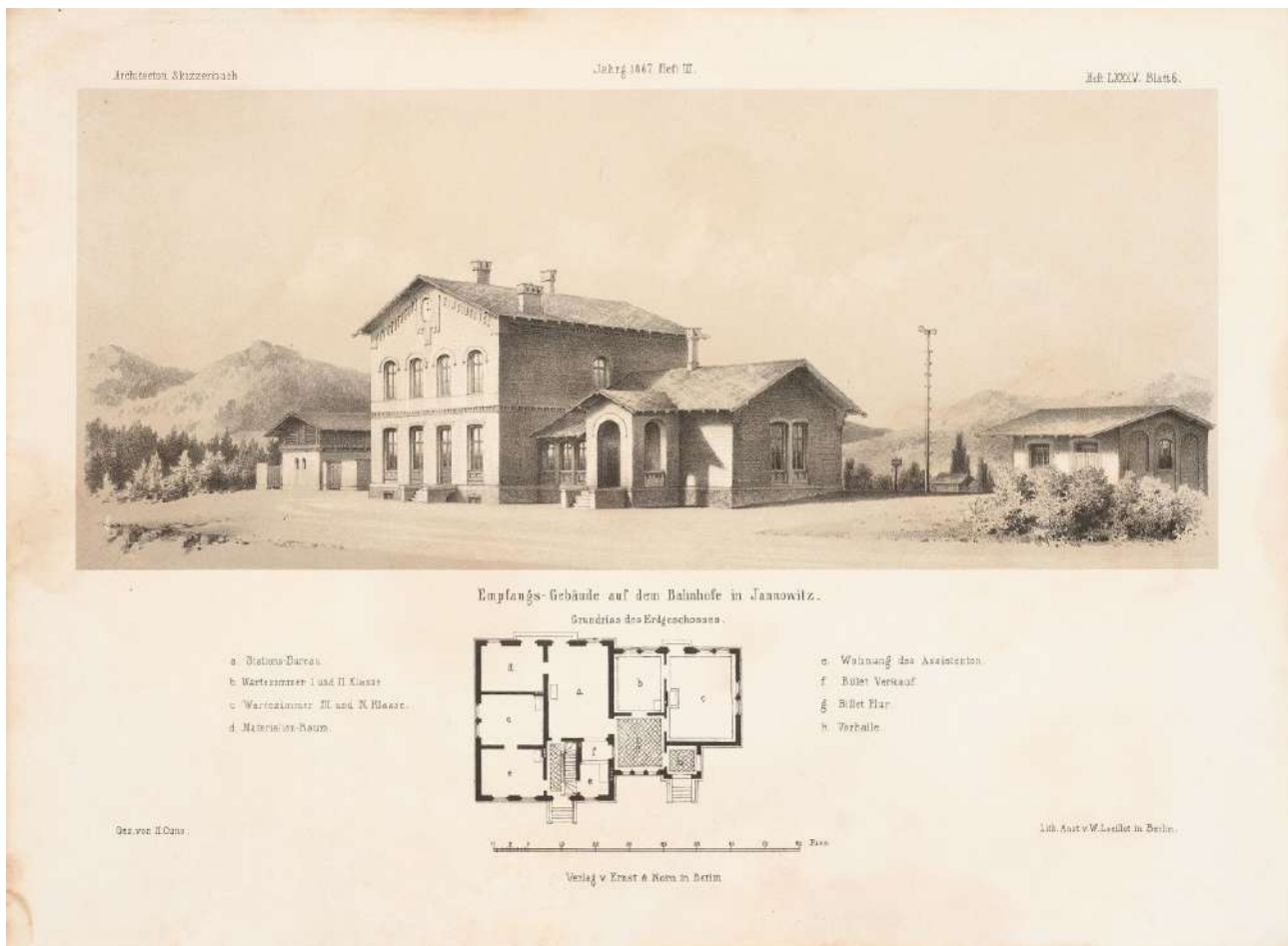
Max Leipelt, Warmbrunn 1904.

Jannowitz.

Vom Bahnhof Jannowitz gibt es recht schöne Abbildungen und auch das Empfangsgebäude ist heute noch vorhanden.

Aus dem Skizzenbuch zur Eröffnung der schlesischen Gebirgsbahn von 1867 sehen wir den Bahnhof in seiner ursprünglichen Form.

In der Mitte das große Empfangsgebäude mit dem Eingang zu den Diensträumen, davor der angebaute Gebäudeteil mit den Räumen "für das Publicum", hinter dem EG ist die "Retirade", also das Aborthäuschen zu sehen und vorn rechts bemerken wir einen kleinen Schuppen für Gepäck- und Expressgut:



Die Abfahrts- und Anfahrts-tafel des Bahnhofs Jannowitz dürfte etwa um 1885 herum datieren und zeigte 6 Zugpaare am Tag:

Fahrplan							
der							
Breslau—Hirschberg—Görlitzer Eisenbahn.							
ab	Breslau	521	700	858	118	335	630
„	Jannowitz	910	935	1244	509	618	1019
an	Görlitz	1224	—	347	801	—	—
ab	Görlitz	—	400	939	209	215	600
„	Jannowitz	645	708	1217	421	525	825
an	Breslau	920	1132	357	717	905	1106
Sonderzug verkehrt jeden Sonntag							
ab	Breslau	600				an	Jannowitz 810
„	Jannowitz	852				„	Breslau 1145
Fahrpreis II. Cl. 5,40 Mk., III. Cl. 3,80 Mk. hin und zurück.							
Die Sonderzugbillets haben 5 Tage Gültigkeit.							

Ab der Mittagszeit macht CB Fotografien in *Oberschreiberhau*, zunächst um 12:29 Uhr den Triebwagen **eIT1825**, der hier als **P1402** läuft und sodann an gleicher Stelle die Lok **E90 57** mit einem kurzen Güterzug. Auch hier kann die Reihenfolge anders herum gewesen sein.

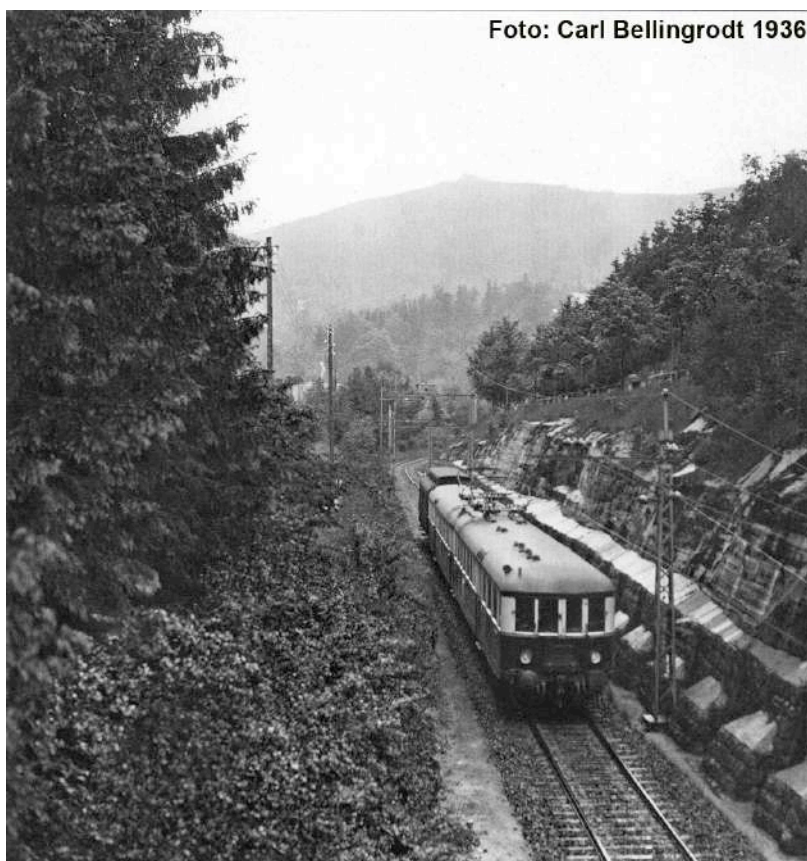


Bild 69

Foto: Carl Bellingrodt 1936



Der Fotograf verortete diese Bilder nach **Josephinenhütte**, doch das ist nicht ganz richtig. Es handelt sich um die westliche Einfahrt zum Bahnhof **Oberschreiberhau**, der Fotograf blickt jedoch in Richtung Josephinenhütte, im Hintergrund des Bildes 69 ist der Hochstein erkennbar.

Foto: JHB 2021





Von gleicher Brücke, jedoch in die andere Richtung blickend, machte CB sein Foto vom Unkrautspritzzug mit Lok **93 513** am gleichen Tag. Die Reihenfolge der drei Bilder kann auch anders gewesen sein.



Auf diesem Bild sind noch die Ladegleise zum Güterschuppen sowie die Freiladegleise auf dem Bahnhofplatz in ganzem Umfang zu erkennen. Im Ganzen sehen wir 8 Gleise, davon 5 Gleise mit umfangreichen Güterumschlagsmöglichkeiten

auf diesem beengten Areal des Gebirgsbahnhofes. Diese Gleise sind heute weit gehend entfernt, ein ehemaliges Ladegleis wird für den grenzüberschreitenden Personenzugverkehr nach Liberec vorgehalten, mit Güterverkehr auf der Schiene wird heute nicht mehr gerechnet.



Im Jahr 2005 war Schienengüterverkehr noch vorhanden, die Kohlenhandlung bezog die Ware auf der Schiene:



Bild 71b

Foto: JHB 2005



Bild 71c

13.6.1936

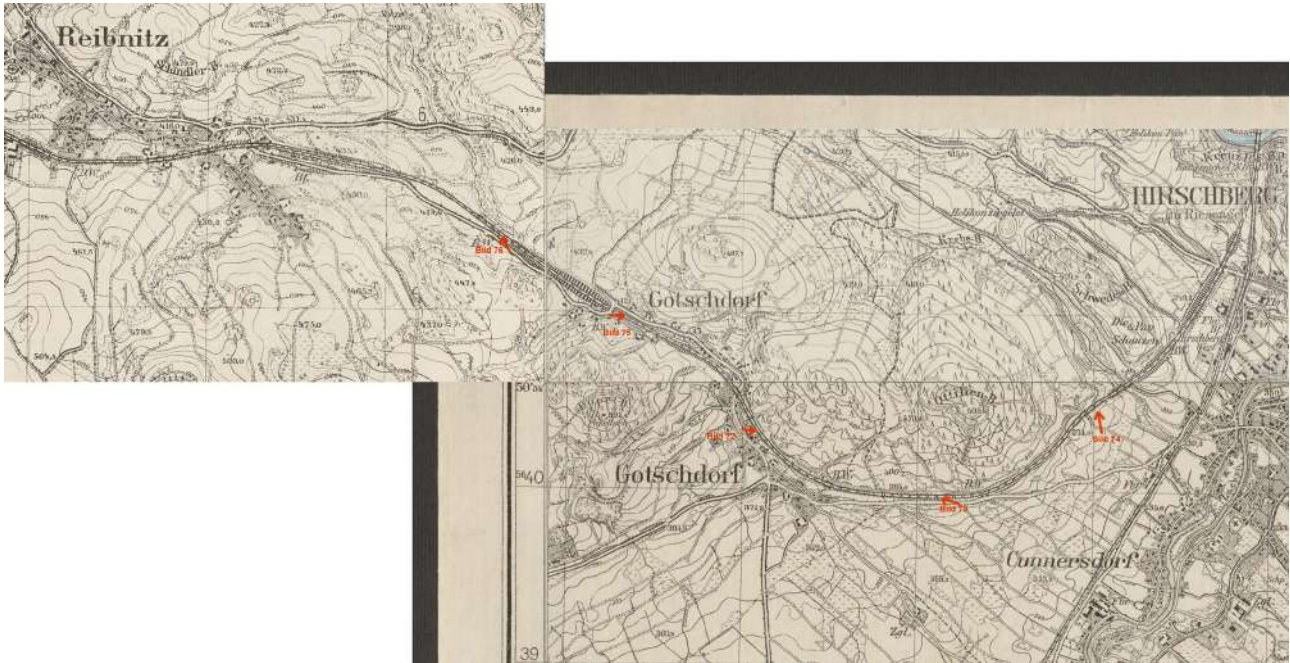
Der Fotograf beginnt seinen Tag westlich von Hirschberg an der schlesischen Gebirgsbahn in **Gotschdorf** mit dem Bild eines leichten Güterzuges mit **E44 404 043** etwa um 10:00 Uhr. Das Foto ist von der Ortsstraße aus gemacht.

Foto: Carl Bellingrodt 1936



Bild 72

Die fünf im Raum Gotschdorf entstandenen Bilder habe ich zur Übersicht einmal in eine Kartenübersicht eingetragen:



Im Vordergrund von Bild 72 sehen wir ein Fachwerk-Bauernhaus mit einem Streuobst-Garten. Das Haus existiert nicht mehr und ist einem Neubau gewichen, der Streuobst-Garten ist zur Wiese geworden.



Foto: JHB 2021



Etwa einen Kilometer entfernt zeigt Bild 73 den Schnellzug **D193** mit der Lokomotive **E18 11** um 10:54 Uhr aus niedriger Perspektive, im Hintergrund ein ansteigender Hang mit Bewaldung auf der Spitze.

Foto: Carl Bellingrodt 1936



Bild 73

Das Bild entstand etwa 150 m vor der Blockstelle **Cunnersdorf** auf halbem Weg zwischen Gotschdorf und Cunnersdorf wenige Meter von der Landstrasse entfernt. Auch diese Stelle ist heute bewachsen, doch immer noch gut identifizierbar.



Die Blockstelle stand etwa hier am Anfang eines Linksbogens der in einen Einschnitt mündet:



Die nächste Aufnahme zeigt den Schnellzug **D192** mit **E18 13** um 11:04 Uhr auf einem recht hohen Bahndamm hinter einer markanten Bodenfalte bei **Cunnersdorf**. Leider habe ich hier nur eine schlechte Vorlage zur Verfügung.

Foto: Carl Bellingrodt 1936

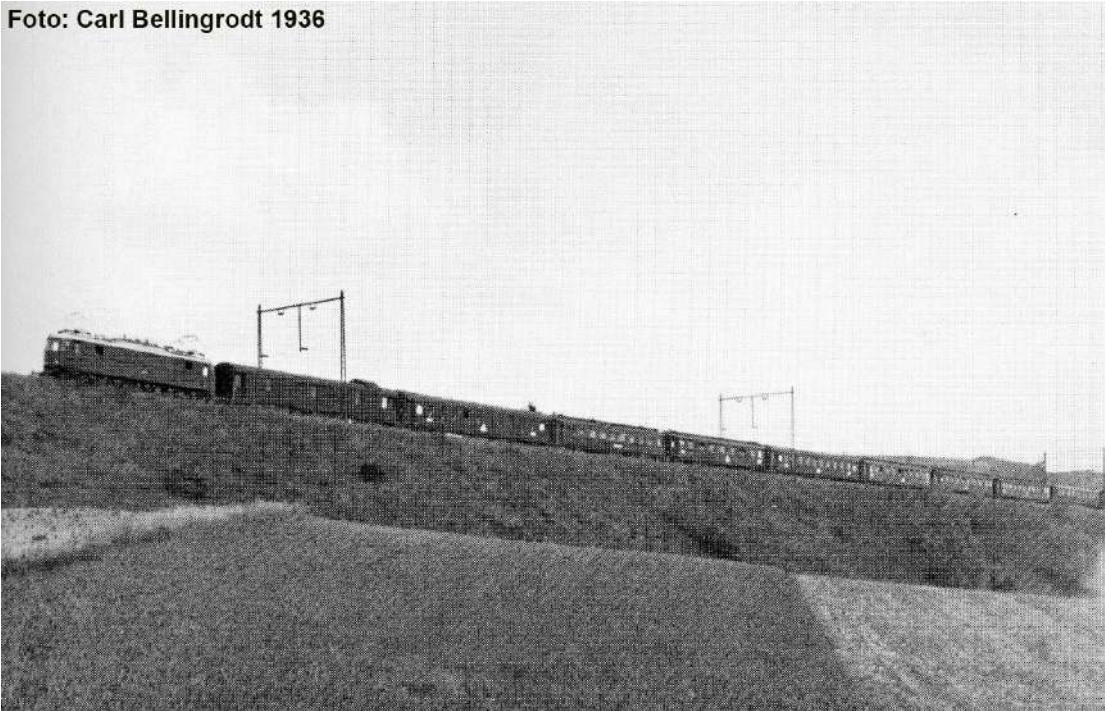


Bild 74

Auf dem gesamten Gelände steht heute eine Neubau-Siedlung. Die markante Bodenfalte ist teilweise nivelliert, doch auch heute immer noch gut erkennbar. Da man das Gleis auf dem aktuellen Foto nicht erkennen kann, habe ich rote Markierungen eingezeichnet. Der hohe Bahndamm ist hinter hohem Bewuchs verborgen.



Foto: JHB 2021

Von Cunnersdorf fuhr CB dann wieder in Richtung **Reibnitz** und fand in **Gotschdorf** wiederum ein attraktives Motiv, wo er um 12:38 Uhr den Eilzug **E332** mit Lok **E18 10** aufnahm.



Bild 75

Von dem großen Haus linkerhand der Landstrasse sind nur noch die Reste des Erdgeschosses sichtbar, die Allee verschwunden, der kleine Weg rechts des Baches führt heute zu einem Haus.



Schließlich macht unser Fotograf noch ein weiteres Bild etwa 700 m entfernt in Richtung **Reibnitz**, nämlich um 13:12 von dem Eilzug **E177** mit Lok **E18 12** auf einem Bahndamm.



Bild 76

Der Fotograf steht unter einem Baum und etwa in der Flucht eines Entwässerungsgrabens.

Der Bahndamm ist heute zugewachsen, Graben und Baum sind noch da, die Gebirgsbahn ist hier heute eingleisig.

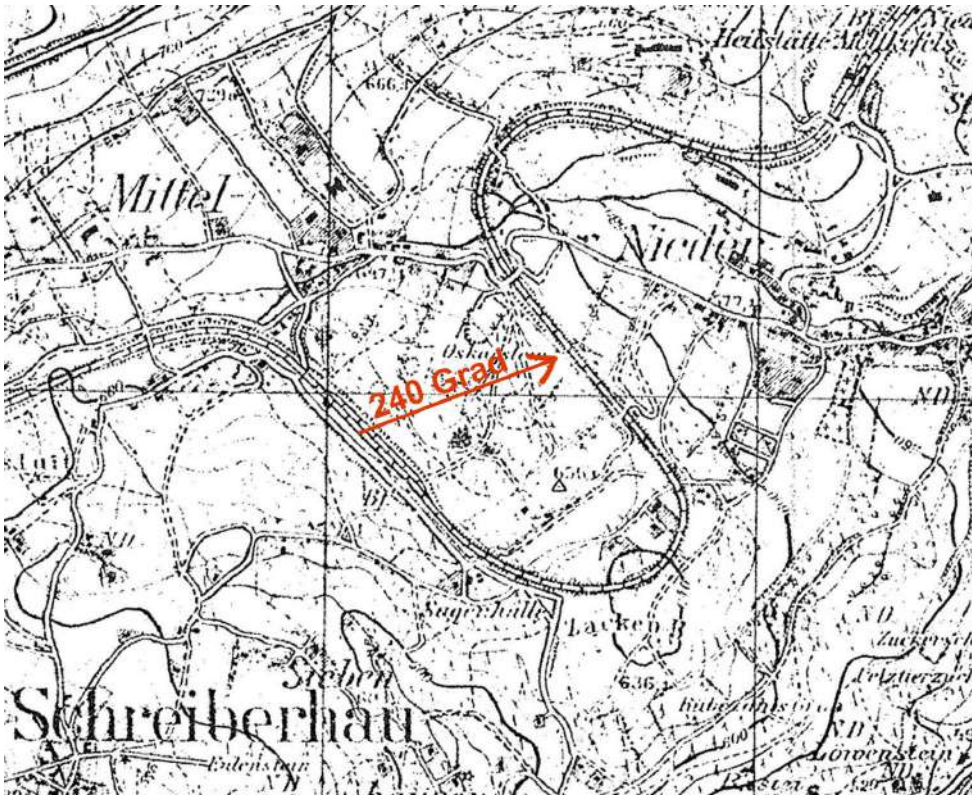




Nach den Bildern an der Gebirgsbahn wendet sich CB nochmals der Flächengemeinde Schreiberhau zu, wo er im starken Gefälle hinter **Mittelschreiberhau** einen Bauzug mit der Lok **E90 52 51** fotografiert. Nach Lichteinfall könnte dies etwa um 14:45 Uhr (240 Grad am 13.6.1936) der Fall gewesen sein.



Bild 77



Diese Stelle ist mit dem Auto gut erreichbar, der Fotograf stand auf der Brücke der Ortsstraße zwischen Nieder- und Mittelschreiberhau. Im Hintergrund sind die Höhen des Riesengebirges mit Schneekoppe und Schneegrube gelegen.





Kleiner Exkurs: Strassenverhältnisse in der Mitte der 1930er Jahre in Deutschland

In der uns interessierenden Region (Niederschlesien) gehen die Strassen auf die preussischen Chausseen zurück. Diese Chausseen und deren Bau bildeten den Schwerpunkt preussischer Infrastruktur vor dem Bau der Eisenbahnen im Königreich. Das Netz der preussischen Chausseen bildete dann auch das Grundnetz der Reichsstrassen in diesem Gebiet. Die Reichsstrassen entstanden nach dem ersten Weltkrieg vornehmlich aus diesem Netz und wurden zwischen 1920 und 1940 systematisch auf einen modernen Stand gebracht. Der Kraftwagenverkehr nahm bereits ab den 1920er Jahren deutlich zu.

Wie können wir uns eine Chaussee vorstellen?

In der Regel war dies bereits eine befestigte Fahrbahn, die aus einem "Winterweg" der meist gepflastert war und einem "Sommerweg" , der daneben lag und unbefestigt war bestand.

Ein wikipedia-Beitrag:

[\[de.wikipedia.org\]](http://de.wikipedia.org)

Wir sehen hier am Grenzübergang Tirschtiegel 1927 eine solche Chaussee, die als charakteristisch gelten kann:



Diese Chausseen wurden zwischen den Kriegen von 1871 und 1918 systematisch modernisiert und hatten dann um 1935 etwa den technischen Stand der Sudetenstrasse bei Schreiberhau:



ca. 1937



1938

Reichsbahn mit einer Durchschnittsgeschwindigkeit von 80-100km.

Die **Reichsstraßen** (ehem. 'Fernverkehrsstraßen'), deren Nummern an Wegweisern, Kilometersteinen usw. angeschrieben sind und eine leichte Orientierung ermöglichen, wie auch die übrigen *Landstraßen* sind fast durchweg gut und werden immer weiter ausgebaut. Die Reichsstraßen und die meisten Landstraßen I. Ordnung haben staubfreie Decken; größtenteils sind sie geteert, streckenweise auch mit Kleinpflaster oder Beton befestigt. Gefährliche Kurven und windungsreiche Straßenstücke werden mehr und mehr durch Straßenumlegung beseitigt. Auch die *Nebenstraßen* sind meist gut fahrbar; in Norddeutschland trifft man allerdings vielfach noch das ermüdende Kopfsteinpflaster. — Die *Ortsdurchfahrten*, z. T. noch mit schlechtem Pflaster und besonders in den zahlreichen alten Städtchen Süddeutschlands oft eng (Vorsicht!), werden neuerdings verbessert oder durch Umgehungsstraßen vermieden, wobei dem eiligen Kraftfahrer allerdings manch schönes Stadtbild entgeht. — Die *Steigungen* gehen in den Mittelgebirgen und auch in den Bayerischen Alpen auf den Hauptstraßen nicht über das übliche Maß hinaus, so daß auch schwächere Fahrzeuge kaum Schwierigkeiten haben werden. Besonders steile Strecken sind in den Straßenbeschreibungen erwähnt. Wer als Fahrer aus dem Flachland zum ersten Mal in das Mittel- oder Hochgebirge kommt, fahre besonders vorsichtig (häufiger schalten, bergab mit dem Motor bremsen) und rechne mit einer geringeren Durchschnittsgeschwindigkeit. Auf längere kurvenreiche Strecken wird an den Hauptstraßen meist durch besondere Schilder hingewiesen. — Die *Markierung* der Straßen durch gelbe, schwarz umrandete Wegweiser und Ortsschilder sowie durch die internationalen Verkehrszeichen ist überall durchgeführt (Reichsstraßen-Nummern

Baedeker Auto-Reiseführer 1936

Von den preussischen Chausseen sind auch heute noch viele Kilometer in Polen vorhanden.

Auf meinen vielen Reisen während der vergangenen 25 Jahre dort konnte ich kilometerlange Kopfstein-Pflasterungen, die weit über 100 Jahre alt sind, in hervorragendem Zustand vorfinden. Wenn diese Strassen trocken sind, können sie mit hohen Geschwindigkeiten und sogar komfortabel (wenn auch laut) befahren werden.

14.6.1936

Wieder Sonntag und der letzte Tag der Bellingrodt-Reise durch Niederschlesien. Morgens entstanden noch zwei Bilder in Mittelschreiberhau (vielleicht hat er in der "Tannenhofbaude" oder "Zur goldenen Aussicht", beide am Oberweg, übernachtet?), zunächst um 8:33 Uhr des Triebwagens **eT1827** als **P1397** im Bogen aus Niederschreiberhau heraufkommend



(das markante Haus im Innenbogen steht auch heute noch)



und um 9:18 Uhr mit der schweren Triebwagengarnitur aus **eIT1021** und **eIT1018** sowie 2 Beiwagen und einem Gepäckwagen als **P1395** vor dem ehemaligen Eisenbahn-Sanatorium "Heilstätte Moltkefels"

Foto: Carl Bellingrodt 1936



Zur vegetationsarmen Zeit kann man den Blick auf das gesamte Sanatorium finden:

Foto: JHB 2013



Auch die Eisenbahnfreunde aus Wolsztyn konnten einen Sonderzug mit O149 69 (mit SU45 verstärkt) in die Steigung schicken:

Foto: JHB 2015

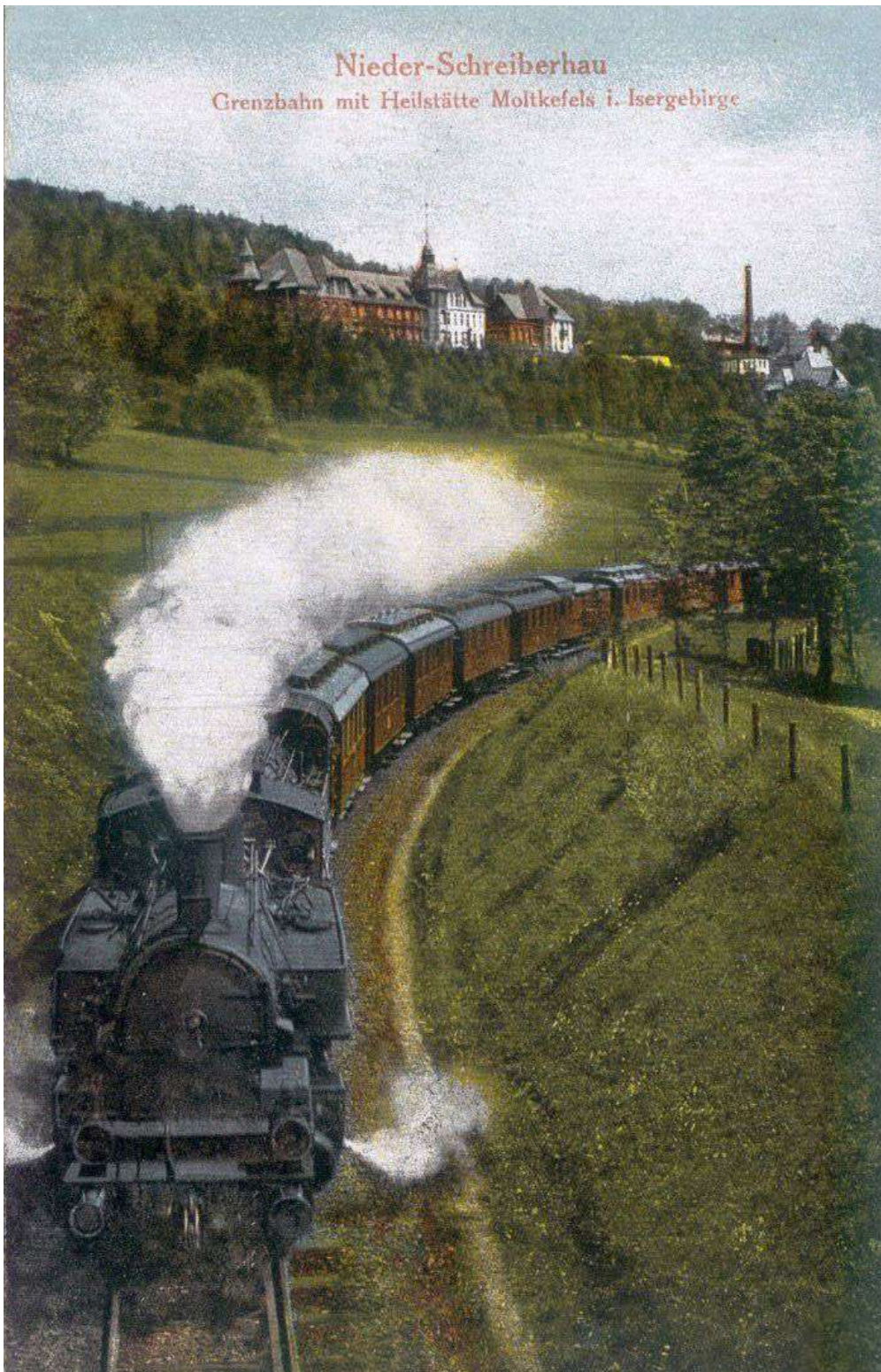


Zur Personalpflege bei den deutschen Eisenbahnen gehörte, neben dem Wohnungsbau, Einkaufsgenossenschaften oder Banken und Versicherungen auch eine umfangreiche Gesundheitsfürsorge. Über die Heilstätte Moltkefels berichtete auch die "Zeitschrift für Bauwesen" 1907:



Ich habe in meinem Sammelurium noch einige kleine Ergänzungen herausgesucht, die ich nicht vorenthalten möchte.

Zum Gleisbogen in der Steigung zwischen Nieder- und Mittelschreiberhau gab es etwa 1910 eine schöne Postkarte mit einem recht langen Personenzug, der mit zwei Tenderloks bespannt war:



und auch im nächsten Bogen etwa 300 Meter bergaufwärts konnte eine unbekannter ET89 etwa 1930 mit dem Sanatorium im Hintergrund fotografiert werden:



Auf dem Weg zurück Richtung Görlitz machte CB noch vier Fotografien im Bahnhofsbereich von Lauban.

Zunächst zwei Bilder der Lok **94 237**, die irrtümlich nach **Hirschberg** verortet wurden, im Hintergrund jedoch recht gut die Werkhallen des Ausbesserungswerkes *Lauban* erkennen lassen:

Foto: Carl Bellingrodt 1936



Bild 80

Foto: Carl Bellingrodt 1936



Bild 81

Ein Bildausschnitt aus Bild 80 lässt den (ehemaligen) bogenförmigen Giebel der Lokhalle gut erkennen. Da der östliche Teil der Halle des RAW mit dem runden Giebel heute nicht mehr vorhanden ist, müssen wir diesen Bauteil in den heutigen Bildern gedanklich ergänzen. Rückseitig ist er noch (Bild 80c) vorhanden.

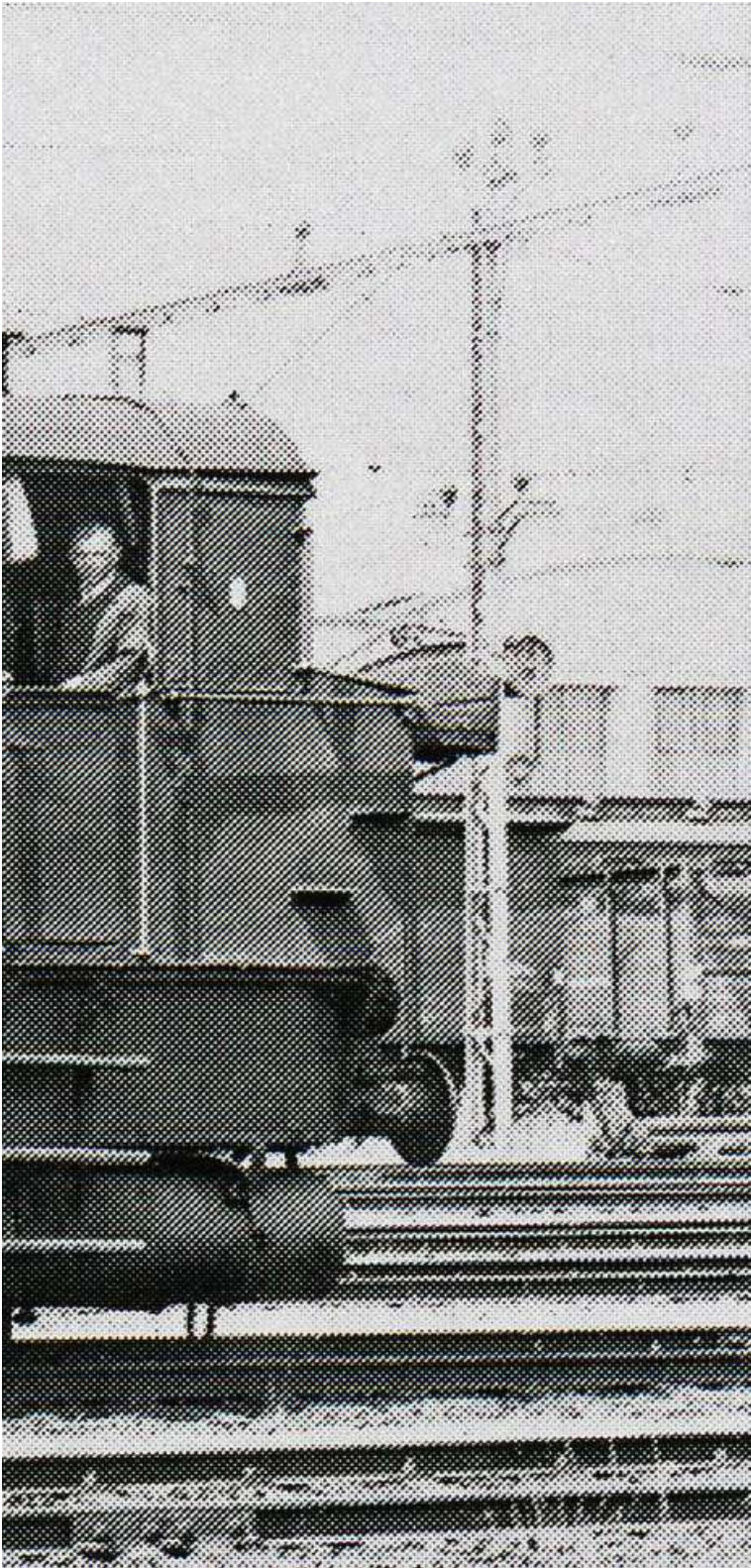




Bild 80c



Bild 81 zeigt die Lokomotive dann von schräg links. Im Hintergrund links der Lok wiederum das Ausbesserungswerk und rechts hinter der Lok der ehemalige Güterschuppen von Lauban, 2014 noch vorhanden, heute abgängig.

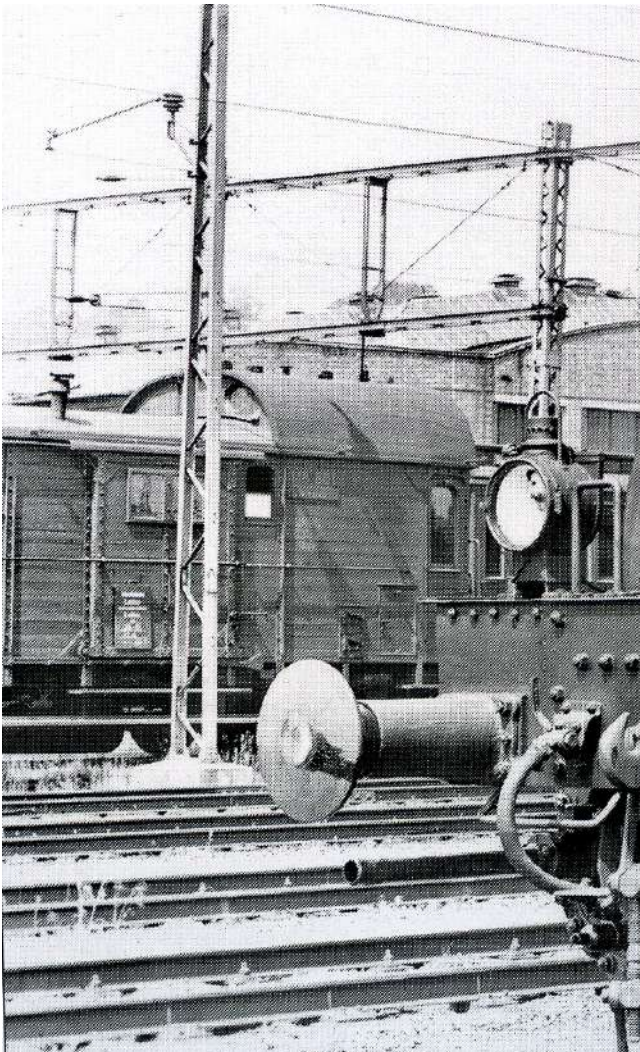




Foto: JHB 2021



Foto: JHB 2014

Schließlich macht CB noch zwei Bilder der Ellok **E92 79**, einmal seitlich und einmal schräg:

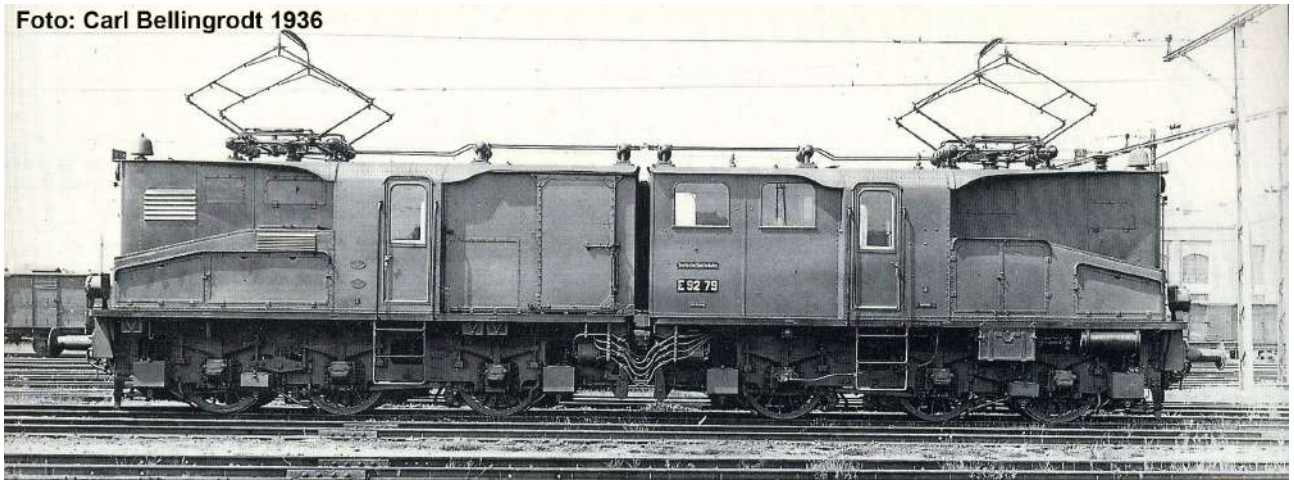


Bild 82

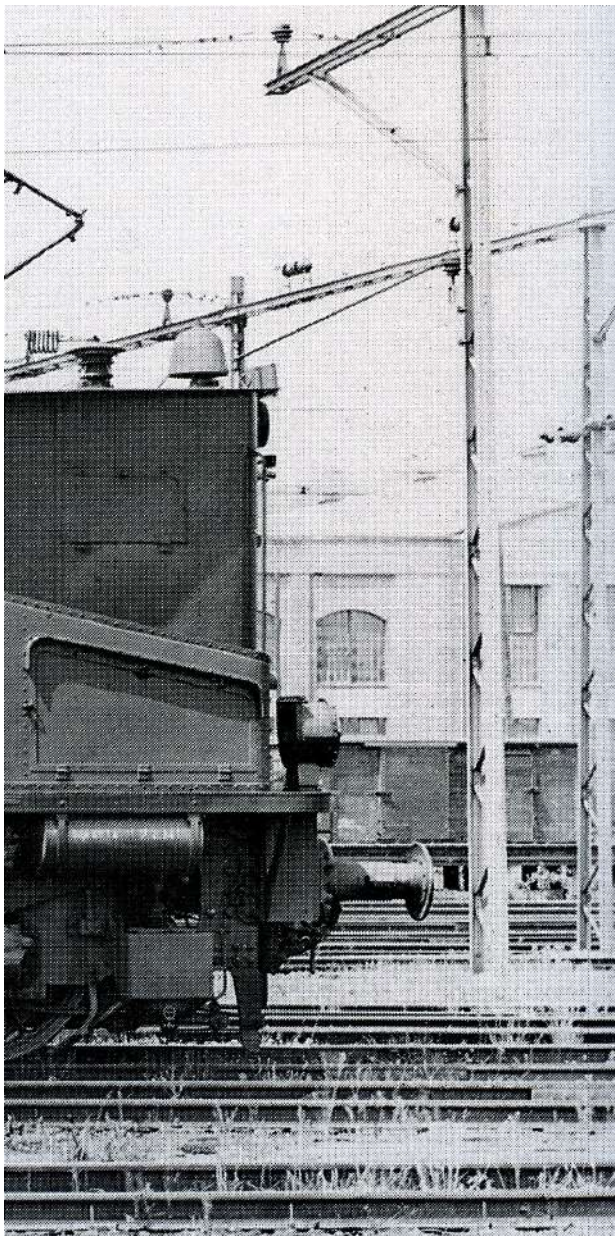
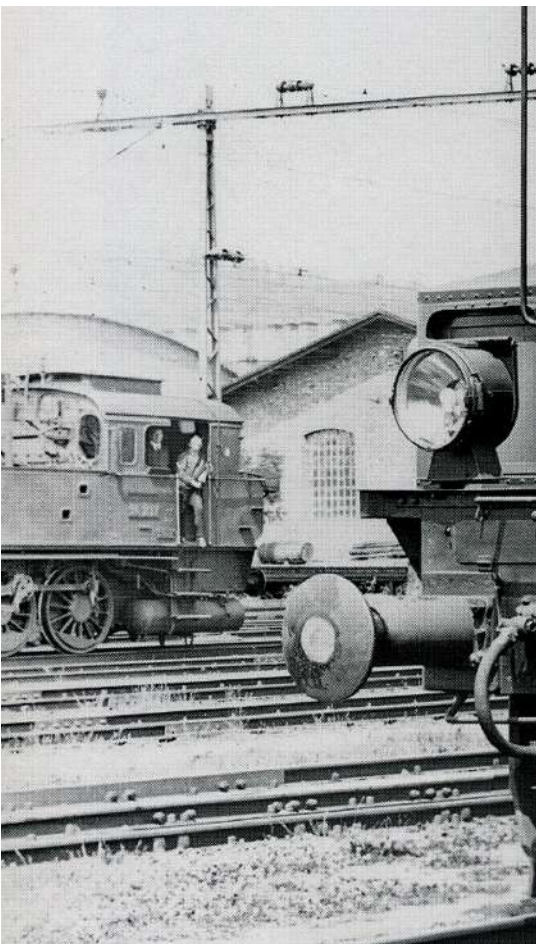


Foto: Carl Bellingrodt 1936



Bild 83

Auch hier ist im Hintergrund RAW und Güterschuppen erkennbar und auch die Lok 94 237 ist wieder im Bild. Der Fotograf muss großes Interesse ausgelöst haben:





Die Ellok **E92 79** stand auf den mittig gelegenen Gleisen des Bahnbetriebswerks Lauban zwischen dem Wasserturm und dem Lokschuppen. Diese Gleise liegen zwischen den Betriebsgleisen nach Görlitz und jenen nach Kohlfurt (Lauban ist ein Keilbahnhof). Rechts im Bild 83 erkennen wir noch ein ehemaliges Übernachtungsgebäude, welches auch heute noch vorhanden ist.

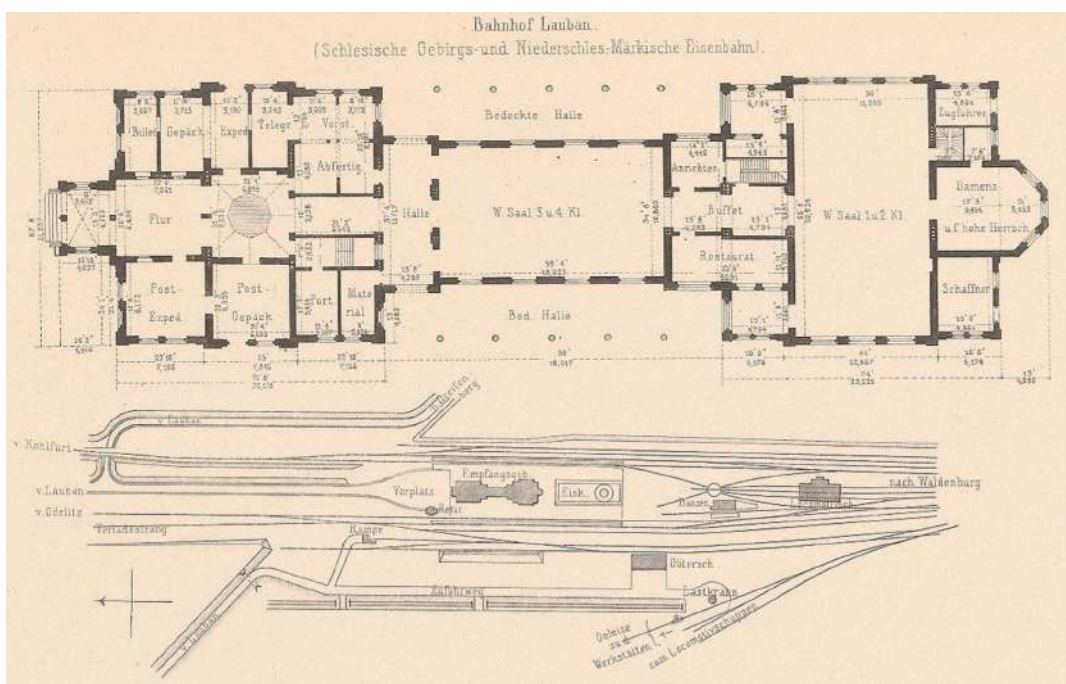


Vom Bahnhof in Lauban schließlich gab es (in dem bereits aus Jannowitz bekannten Album zur Streckeneröffnung) auch eine sehr schöne Abbildung des Bahnhofes in seiner ursprünglichen Form:

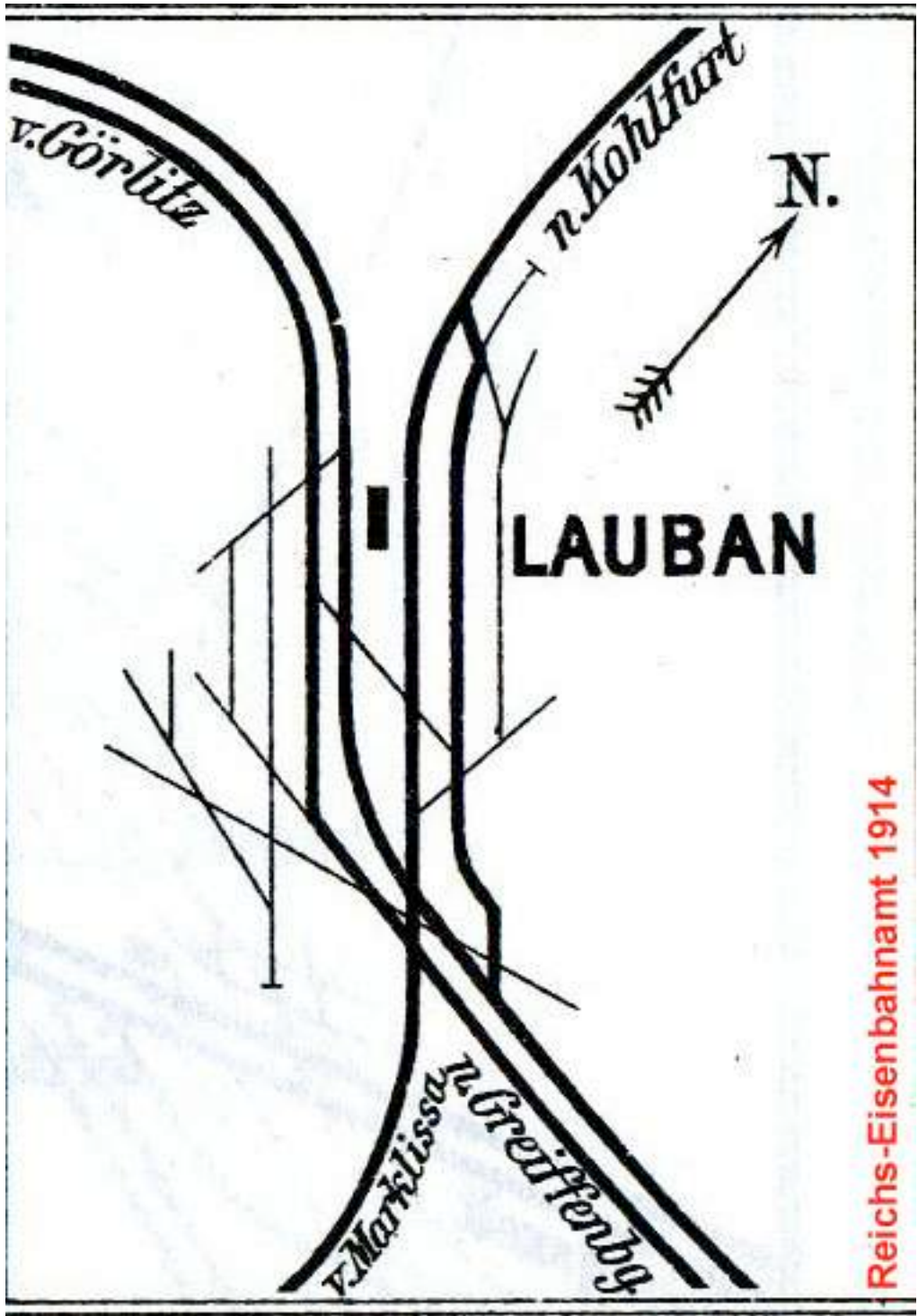


Mit der ungekuppelten Lokomotive aus der Erstausrüstung dürfte man auf dieser Gebirgsbahn nicht sehr lange gearbeitet haben.

Ein Bahnhofsplan von 1874 zeigt auch schon erste Erweiterungen:



Die Lage von Lauban als Keilbahnhof war recht gut auf der Gleisskizze des Verzeichnisses des Reichseisenbahnnamtes von 1914 zu sehen:



Heft Elektrische Bahnen

Unterhaltung elektrischer Fahrzeuge im Reichsbahn-Ausbesserungswerk Lauban¹⁾.

Von Dipl.-Ing. Fritz Oberbeck, Werkdirektor und Reichsbahnrat.

Aufbau

Im Jahre 1928 konnte der älteste Teil des Reichsbahn-Ausbesserungswerkes Lauban auf ein 60jähriges Bestehen zurückblicken. Die Werkstatt war seinerzeit zur Instandsetzung von Lokomotiven und Wagen für die schlesische Gebirgsstrecke erbaut worden. Bei dem Bau sind die damals und zum Teil auch heute noch gültigen Grundsätze eingehalten, nämlich in den Schwerpunkt des Grundrisses die Schmiede und das Kraftwerk zu legen; nach der einen Seite die zur Wageninstandsetzung und nach der anderen die zur Lokomotivinstandsetzung nötigen Räume zu gruppieren, und etwas entfernt davon die feuergefährlichen Materialien (Holz) zu lagern. Bild 1. Die Holzlager sowie das Magazin sind sowohl mit Eisenbahnwagen wie auch mit Gespannen, Lastautos und Elektrokarren zu erreichen.

Wie bei anderen Werken wurde auch hier der Fehler gemacht, vor die Wagenwerkstatt, von der Einfahrt aus betrachtet, die Lokomotiv-Werkstatt zu legen, statt mit Rücksicht auf den häufigen Wechsel der Wagen unter Berücksichtigung der Zahl der zugeleiteten Lokomotiven und Wagen umgekehrt zu ver-

fahren. Den fortschreitenden Ausbau des Werkes zeigt Bild 2.

In dem Jahre 1911 trat mit dem Beginn der Elektrisierung der schlesischen Gebirgsstrecken die Forderung an die Werkstatt heran, auch elektrische Lokomotiven instandzusetzen. Zu diesem Zwecke wurde eine Montagehalle für elektrische Lokomotiven vor dem Dampflokotivbau errichtet; im übrigen wurde an den Räumen nichts geändert. Nach Beendigung des Krieges — 1922 — wurden diese Arbeitsräume für elektrische Lokomotiven verdoppelt, um die gesamte Ausbesserung der elektrischen Ausrüstungsteile, welche bis dahin größtenteils noch von den Lieferfirmen selbst wiederhergestellt wurden, im eigenen Werk durchzuführen. 1926 war der Zeitpunkt eingetreten, auch weitere Nebenwerkstätten für den elektrischen Lokomotivbau zu schaffen. Bereits ein Jahr zuvor hatte man die Instandsetzung der Dampflokotiven im Reichsbahnausbesserungswerk Lauban eingestellt. Die hierbei freiwerdenden Montagehallen wurden zu Arbeitsräumen ausgebaut, in denen die Transformatoren und Motoren neu bewickelt, bearbeitet und geprüft wurden. Ein anderer Teil der alten Montageräume wurde zur Einrichtung geeigneter Arbeitsgänge (Motor-Zusammenbau,

¹⁾ Siehe auch: Wechmann, Der elektrische Zugbetrieb der Deutschen Reichsbahn, Seite 400 ff.

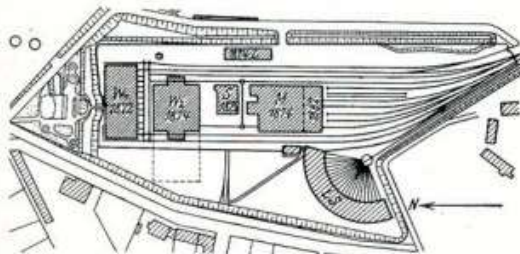


Bild 1. Lageplan der Jahre 1868—1882.
Zu Bild 1 u. 2. W_1 = Tischler- u. s. Werkstatt, W_2 = Wagenwerkstatt, S = Schmiede, M = Maschinenwerkstatt, LS = Lokomotivschuppen, A = Arbeitshalle.
Die eingetragenen Zahlen geben die Jahre des Baufortschrittes an.)

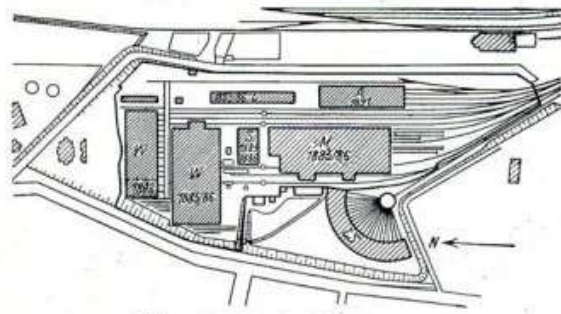


Bild 2. Lageplan der Jahre 1883—1891.

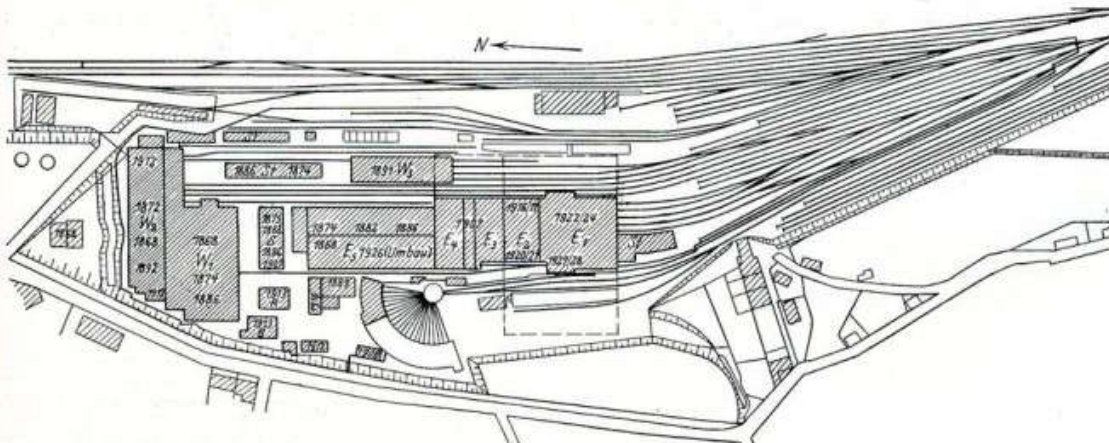


Bild 3. Lageplan der Jahre 1892—1928. W = Werkstätte, E = Ergänzungsbauten. (Die eingetragenen Zahlen geben die Jahre des Baufortschrittes an.)

Schließlich gab es auch noch ein recht gutes Foto von einem RVM-Fotografen aus dem Jahr 1932 mit der E91 41 nur wenige Meter von der Position der E92 79 entfernt:



Der letzte Tag der Niederschlesien-Reise endet mit drei Bildern in **Görlitz**, wiederum am **Neisseviadukt**.

Zunächst fotografierte CB den Schnellzug **D192** mit Lok **E18 14** um 12:01 auf dem Viadukt von der Fußgängerbrücke oberhalb der Bahnhofseinfahrt Görlitz Hbf Ost.

Dieses Bild ist eher wahrscheinlich am 6.6.1936 entstanden:



Für das nächste Bild stieg er zur Neisse ab und machte dort ein Bild mit der **E17 115** und dem **P758** um 15:23 Uhr. Im Vordergrund beide Fußgängerbrücken über die Neisse. Die vordere Brücke in der Abbildung ging auf die Insel, die hintere Fußgängerbrücke ans Ostufer der Neisse.



Schließlich, wiederum von oben, folgte das letzte Bild des Tages von der **E17 114** mit dem **E176** um 16:10 Uhr.



Dieses Bild gab Carl Bellingrodt auch als Ausschnittvergrößerung heraus:



Heute endet der Fahrdrabt etwa auf Mitte des Viaduktes. Die einstmals gepflegten Aussichtsterrassen beiderseits des Viaduktes werden von der Stadt Görlitz nicht mehr gepflegt, verwildern und sind nicht mehr zugänglich.



Ein kleiner Exkurs zur Nettel Deckrullo-Kamera

An dieser Stelle möchte ich nicht versäumen, auf das Buch "Brinker/Arlowski/Gottwaldt: Meisterfotos aus der großen Eisenbahnzeit " hinzuweisen und es sehr zu empfehlen. Auch die Kameratechnik des Fotografen wird dort ausführlich beschrieben.

Die "Nettel Deckrullo" war in den 1920er Jahren eine sehr moderne Kamera, die es in den Ausführungen für das Format 9x12cm und 10x15cm gab.

Sie wurde ursprünglich vom Contessa-Werk und später auch in Lizenz von anderen Werken gebaut.

Carl Bellingrodt wählte das sogenannte "Kabinetformat" 10 x 15 cm. Es stellte sich später heraus, dass auch die Kollegen Maey und Hubert dieses Format bevorzugten, jedoch mit anderen Kameras fotografierten.

Die Nettel hatte bereits einen Schlitzverschluss (Tuchverschluss), der bis zu einer 2000stel Sekunde belichten konnte. Das war schon extrem schnell, wenngleich es kein Glasplatten-Negativmaterial gab, mit welchem man dies hätte ausnutzen können. Wenn man die Aufnahmen von CB von fahrenden Zügen genau betrachtet, könnte man auf Verschlusszeiten von (je nach Lichtsituation) bis zu 1/60 Sekunde herab kommen. Das ging bei spitzen Aufnahmen gerade noch und führte zu lesbaren Loknummern.

So sieht ein Deckrullo-Kamerakoffer aus:



Rechts die Nettel-Kamera, links sind die 5 Kassetten in einem Fach untergebracht (10 Glasplattennegative konnte man vorher in 5 Doppelkassetten bestücken).

Der Verschuß ließ sich sowohl mit einem Druckknopfauslöser als auch mit einem Drahtauslöser aktivieren.

Die Kamera selbst sah von vorn so aus:



und damit beantworte ich auch die Frage vom Stefan: Die Kamera hatte standardmässig ein Carl Zeiss Tessar 4,5 / 18 cm-Objektiv. Dies ist eine "Normalbrennweite" und entspricht bei Kleinbildformat etwa einem 50mm-Objektiv (Negativgröße 10x15 cm, Diagonale 18,3 cm, Faktor 3,6). An dem umlaufenden Ring um das Objektiv wurde die Blende eingestellt: Werte zwischen 4,5 und 45 sind vorhanden.

Aufzug des Federwerks und Einstellung der Verschußzeit:



Der kleine Knopf in Bildmitte ist der Auslöser.

Rechts das große Rad dient der Verschlusszeit-Einstellung und der Knebel in der Mitte zieht die Feder auf.

Blick von oben auf die Balgen-Mechanik:



Oben auf der Kamera hatte man die Möglichkeit der Entfernungseinstellung. Wie bei allen Balgen-Kameras geschieht dies über die Anpassung der Entfernung zwischen Objektiv- und Negativ-Ebene.

Dieser Mechanismus (oben ist eine zweite Schere sichtbar) konnte also in feinem Maßstab die Schärfenebene anpassen.

Zur Bildgestaltung hatte der Fotograf zwei Möglichkeiten:

- 1) Er legte eine Mattscheibe hinten in den Kassetten-Schlitten ein, öffnete den Verschluss und fokussierte auf die Mattscheibe (mit Tuch), tauschte anschließend Mattscheibe und Negativkassette und belichtete die Glasplatte
- 2) Er hatte in Betracht der Schärfeneinstellung genügend Erfahrung und benötigte nur den Bildausschnitt. Hierfür gab es einen sogenannten "Sportsucher", der lediglich aus zwei ausklappbaren Rahmen oben auf der Kamera bestand. Dieser Sportsucher dürfte für die meisten der Zug-Aufnahmen von Carl Bellingrodt ausgereicht haben.

Die hier abgebildete Kamera funktioniert bis zum heutigen Tag und auch der Balgen ist noch dicht. Ob die Verschlusszeiten aber noch stimmen, weiß ich nicht. Für die Belichtung gab es neben Selen-Belichtungsmessern auch einige Notbehelfe, wie z.B. von Voigtländer:

I. Jahres- und Tageszeit

Januar Dezember		Februar November		März Oktober		April September		Mai August		Juni Juli		
Vor- mittag	Nach- mittag	Vor- mittag	Nach- mittag	Vor- mittag	Nach- mittag	Vor- mittag	Nach- mittag	Vor- mittag	Nach- mittag	Vor- mittag	Nach- mittag	
9	3	8	4	7	5	12 =	6	6	5	7	4	8
10	11	1	2	9	3	8	4	7	5	6	5	7
12		10	11	1	2	9	3	8	4	7	5	6
		12		10	11	1	2	9	10	2	3	8
				12		10	11	12	1	2	3	8
						12				11	12	1
												10
												11
												12

Tabelle I ↑ hier einstellen

II. Aufzunehmendes Objekt

Dunkle Innenräume	23	u
Zwischenstufen je nach den Verhältnissen	16	v
	12	n
	8	b
	6	a
	4	s
	3	c
	2	k
	1,5	o
	1	
	Helle Innenräume	3/4
	1/2	
	1/3	
Pers. i. gew. Zimmer, groß. Abst. v. Fenster	1/5	
	1/6	
	1/10	
Pers. i. gew. Zimmer, gering. Abst. v. Fenster	1/12	
Personen u. Gruppen unter dunklen Bäumen	1/16	
Personen i. gew. Zimmer, unmitt. a. Fenster	1/25	
Personen und Gruppen im Atelier	1/32	
	1/50	
	1/64	
Personen u. Gruppen unter hellen Bäumen	1/100	
Personen und Gruppen im Freien	1/125	
Szenen in engen, dunklen Straßen	1/200	
Landschaft m. dunklem Vordergrund (Wald)	1/250	
Dunkle Gebäude, Bäume und Felsen	1/400	
Landschaft mit hellem Vordergrunde	1/500	
Szenen auf Plätzen und breiten Straßen	1/800	
Helle Gebäude, Straßen und Felsen	1/1000	
Landschaft o. V., Wasser und Schnee m. V.	1/1500	
Offene Seestücke, Schneelandschaft	1/2000	
Wolken	1/3000	

III. Blende (relative Öffnung)

IV. Plattenempfindlichkeit

Autochrom (mit Filter)

Schwarz *

V. Lichtverhältnisse

Der Himmel ist:
stark bewölkt
mittel bewölkt
leicht bewölkt
unbewölkt
blau m. leucht. Wolken

Tabelle II-V ↑ hier einstellen

Belichtungszeit

Vor Beginn der Einstellung A Schieber **ganz** einschieben!

Mittels drehbarer innerer Pappscheibe konnten die Werte angepasst und abgelesen werden.

Das Motiv "Lokomotive in dunkler Umgebung" war nicht dabei.

Abschließend sei zum **14.6.1936** bemerkt, dass noch zwei weitere Aufnahmen von CB diesem Datum zugeordnet wurden, nämlich das Bild mit der **18 008** und dem **D67** auf der **Elbe-Brücke in Dresden**, welches er meiner Meinung nach gemeinsam mit Werner Hubert am **2.6.1936** angefertigt hatte. Möglicherweise war es der **D57** um 17:30 Uhr.

Weiterhin wird das Foto des **CvT135 055** am 14.6.1936 als **P869** um 8:15 nach **Bischofswerda** für diesen Morgen angegeben. Möglicherweise wurde dieses Bild am Montag den **15.6.1936** aufgenommen. Am gleichen Tage gab es auch Bilder aus Geising und Weesenstein.

Reise-Nachlauf bis Wuppertal

Die Etappen der Heimreise verliefen am **15.6.1936** über **Geising (99 616 und 99 618)** und **Weesenstein** mit Bildern von der **99 655** mit **P2861** um 16:22 Uhr. Am **16.6.** gab es Bilder in **Radeburg** mit **99 599** und dem **P4786** um 10:59 Uhr und der **99 579** mit dem **P4788** um 13:36 Uhr sowie in **Dresden Altstadt (98 001)**. Die ebenfalls für den **16.6.** angegebenen Bilder der **Fdt571** (10:00 Uhr) in **Bad Kösen Saaleck** und **Fdt 551** (11:30 Uhr) in **Dornburg** wurden sehr wahrscheinlich erst am **17.6.1936** fotografiert, denn an diesem Tag gab es weitere Aufnahmen in diesem Gebiet: Am 17.6. sind um 14:29 Uhr der **D40** aus Berlin mit der **01 146** in **Bad Kösen**, um 18:00 Uhr der **FD79** aus München mit **03 208** an der **Rudelsburg** sowie am gleichen Tag ein Güterzug mit **43 030** in **Bad Kösen** fotografiert worden. Am letzten Tag der gesamten Reise, dem **18.6.1936** fotografierte CB schließlich noch in **Creuzburg/Werra** um 7:56 Uhr den **P952** mit der Lokomotive **74 861**, um 10:19 Uhr in **Bischofferode** den **P1323** mit Lok **24 065**, um 12:56 Uhr in **Frielendorf** den **P335** mit Lok **24 066** und schließlich um 14:32 Uhr in **Ziegenhain bei Treysa** den **P2264** mit Lokomotive **64 296**. Sicherlich zog es den Fotografen danach wieder nach Wuppertal.

Am 20.6.1936 fotografierte er dort Lok 01 179, für den 19.6.1936 sind noch keine Bilder bekannt.

Auch am Ende meiner Beitragsreihe möchte ich mich nochmals sehr herzlich bei der Inhaberin der Urheberrechte Ihres Vaters Carl Bellingrodt, Frau Ursula Arlowski, für die freundliche Genehmigung der hier verwendeten Bildzitate bedanken.

Benutzte Literatur (polnische Literatur in Klarnbuchstaben ohne Sonderzeichen):

Helmut Brinker: Carl Bellingrodt - das fotografische Werk, Bände 1 bis 3
Brinker/Gottwaldt: Das Deutsche Lokomotivbild-Archiv
Brinker/Arlowski/Gottwaldt: Meisterfotos aus der großen Eisenbahnzeit
Christopher/Söhnlein: Geschichte und Bahnen der AG für Verkehrswesen
Wall: Der Lenz-Konzern
Deutsche Reichsbahn: Deutsches Kursbuch Gesamtausgabe Sommer 1936
Deutsche Reichsbahn: Reichsgüterkursbuch 1938/39
Wilfried Rettig: Eisenbahnen im Dreiländereck
Wilfried Rettig: Eisenbahnknoten Görlitz
Wilfried Rettig: Die Görlitzer Kreisbahn
Kasper: Die Zackenbahn
Gürsch: Mit der Eisenbahn durch Niederschlesien
Golaszewski/Jerczynski/Pol/Zajfert: Wroclawska Kolej Waskotorowa (Breslau-Trebnitz- Prausnitzer Kleinbahn)
Archiwum Budowlanego Miasta Wroclawia sygn. 29774
Jerczynski/Przerwa: Kolej Sowiogorska (Eulengebirgsbahn)
Dominas/Przerwa: Koleje Ziemi Zabkowickiej (Eisenbahn im Frankensteiner Land)
Dominas: Dzieje kolej doliny Bystrzycy (Weistritzalbahn)
Kara: Kolej w Szklarskiej Porebie (Zackenbahn)

Die website "www.Sonnenverlauf.de"

Ortsnamenliste in der Reihenfolge der Erscheinung:

ehemaliger deutscher Ortsname heutiger polnischer Ortsname (in Klarnbuchstaben ohne Sonderzeichen)

- leider haben meine Versuche, zwei Spalten darzustellen, nicht zum Erfolg geführt, ich mache deshalb einmal Gedankenstriche -

Bunzlau / Boleslawiec
Oels i.Schlesien / Olesnica
Breslau Hbf / Wroclaw Glowny
Breslau Freiburger Bahnhof / Wroclaw Swiebodzki
Königszelt / Jaworzyna Slaska
Liegnitz / Legnica
Raudten-Queissen / Rudna Gwizdanow
Hirschberg / Jelenia Gora

Glogau / Glogow
Breslau-Mochbern / Wroclaw Muchobor
Trebmitz / Trzebnica
Prausnitz / Przedkowitz
Breslau Schießwerder Platz / Wroclaw Park Staszica
Breslau Rossplatz / Wroclaw pl.Strzelecki
Breslau Rosenthaler Strasse / Wroclaw Pomorska
Frankenstein / Zabkowice Slaskie
Reichenbach (Eulengebirge) / Dzierzoniow Slaski
Münsterberg (Schlesien) / Ziebice
Nimptsch / Niemcza
Tepliwoda / Cieplowody
Silberberg / Srebrna Gora
Mittel Peterswaldau / Pieszyce Srodkowe
Nieder-Waltersdorf / Unislaw Slaski
Friedland / Mieroszow
Fellhammer / Boguszow Gorce Wschodnia
Schmiedeberg / Kowary
Dittersbach Städtisch / Ogorzelec
Landeshut / Kamienna Gora
Weißtritz / Bystrzyca
Bad Charlottenbrunn / Jedlina Zdroj
Waldenburg / Walbrzych
Glatz / Klodzko
Schweidnitz / Swidnica
Königszelt / Jaworzyna Slaska
Kamenz / Kamieniec Zabkowice
Charlottenbrunn-Tannhausen / Jedlina Dolna
Hausdorf / Jugowice
Kynsburg / Zamek Grodno
Breitenhain / Lubachow
Seiferschau / Gorzyniec
Petersdorf / Piechowice
Hirschberg Hausberg / Jelenia Gora Grzybek
Liebau / Lubawka
Schildau / Wojanow
Jannowitz (Riesengebirge) / Janowice Wielkie
Bolkenhainer Chaussee / Jelenia Gora W.Pola
Löwenberg / Lwowek Slaski
Hirschberg Gbf / Jelenia Gora Towarowa

Bober / Bobr
Unter Kupferberg / Miedzianka Dolna
Oberschreiberhau / Sklarska Poreba Gorna
Josephinenhütte / Sklarska Poreba Huta
Gotschdorf / Goduszyn
Cunnersdorf / Jelenia Gora Jelchem os. Pomorskie
Reibnitz / Rybnica
Mittelschreiberhau / Sklarska Poreba Srednia
Niederschreiberhau / Sklarska Poreba Dolna
Lauban / Luban Slaski
Kohlfurt / Wegliniec

Direkte links zu den DSO-Beiträgen:

Teil 1:

<https://www.drehscheibe-online.de/foren/read.php?017,10265176,10265176#msg-10265176>

Teil 2:

<https://www.drehscheibe-online.de/foren/read.php?017,10271672,10271672#msg-10271672>

Teil 3:

<https://www.drehscheibe-online.de/foren/read.php?017,10281767,10281767#msg-10281767>

Teil 4:

<https://www.drehscheibe-online.de/foren/read.php?017,10289337,10289337#msg-10289337>

Teil 5:

<https://www.drehscheibe-online.de/foren/read.php?017,10298236,10298236#msg-10298236>

Teil 6:

<https://www.drehscheibe-online.de/foren/read.php?017,10311112,10311112#msg-10311112>

Teil 7:

<https://www.drehscheibe-online.de/foren/read.php?017,10320336,10320336#msg-10320336>

Teil 8:

<https://www.drehscheibe-online.de/foren/read.php?017,10328880,10328880#msg-10328880>

Teil 9:

<https://www.drehscheibe-online.de/foren/read.php?017,10337684,10337684#msg-10337684>