

VEB SCHIENENSCHLACHT

Online-Magazin zur Geschichte der Deutschen Reichsbahn der DDR



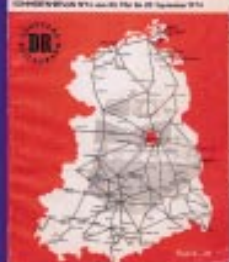
Eisenbahnszenen im DDR-Film

Ein Anhalter Bahnhof, den es so
nicht gegeben hat

Sonderdruck für
Eisenbahn-Dumjahn online



KURSBUCH



24.04.77 15:32

Sonntags-
Rückfahrkarte

74 Personenzug
Borsitz (b. Orscholz)

Leipzig

H Nicht übertragbar R

● 2	50	-6.40
●		-6.40

● Borsitz (b. Orscholz)

8 2 9 5 262



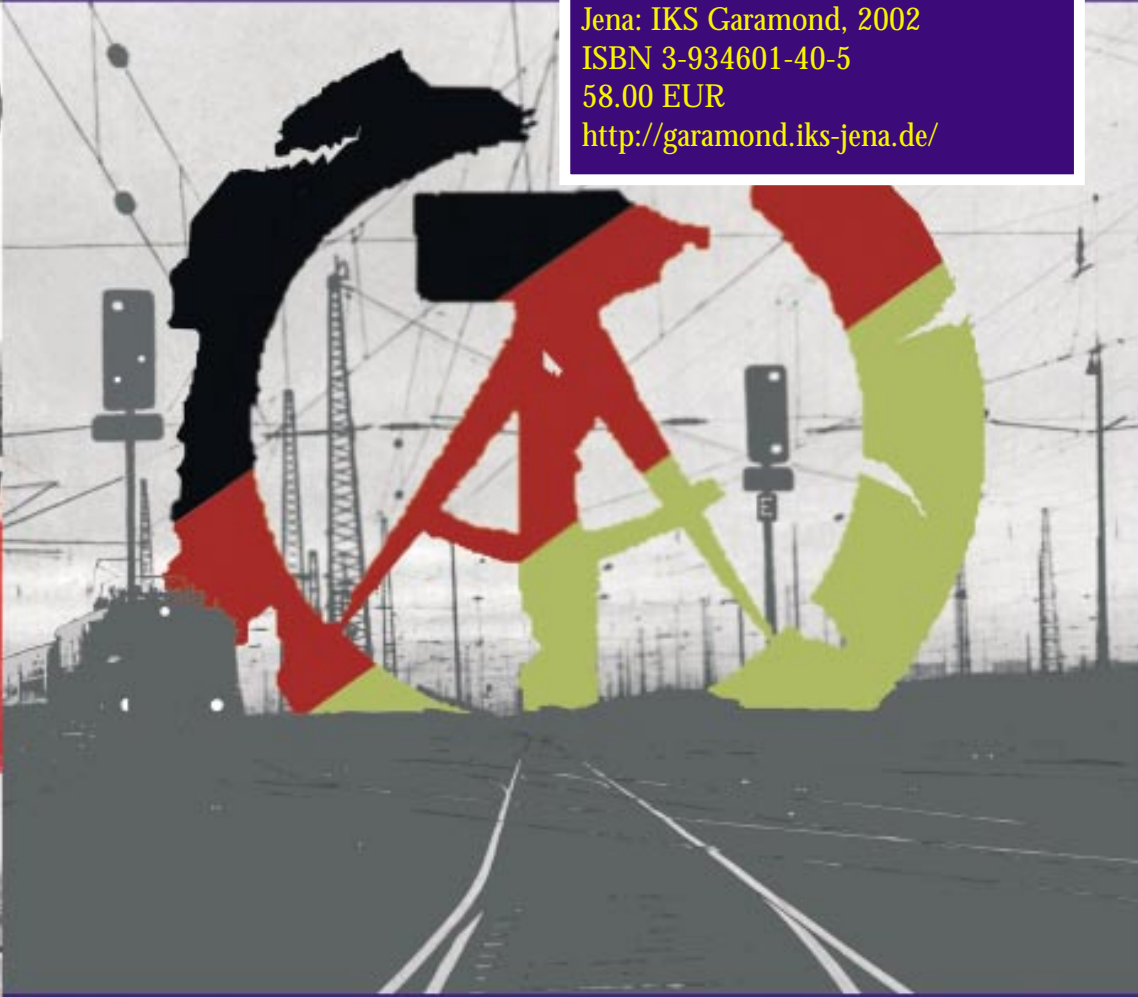
VERLAG IKS GARAMOND

MESSEAUFWIS
für Dresden

20.-22.

677991

Bauzière, Didier:
VEB Schienenschlacht
 Über den schwierigen Umgang der
 DDR-Publizistik mit der Deutschen
 Reichsbahn
 Jena: IKS Garamond, 2002
 ISBN 3-934601-40-5
 58.00 EUR
<http://garamond.iks-jena.de/>



Didier Bauzière

VEB Schienenschlacht

Über den schwierigen Umgang der DDR-Publizistik mit der Deutschen Reichsbahn

Verlag IKS Garamond

*Titelbild: Berlin, Unter den Linden, 1937.
Farbdiapositiv 24 x 36 Agfacolor.
© Familienarchiv Bauzière*

VEB Schienenschlacht. Online-Magazin für die Mitglieder in der Yahoo-Group gleichen Namens. Erscheint (vorerst) unregelmäßig.
Herausgeber: Detlef Scheibe, F-59150 WATTRELOS, France.
Nachdruck – auch auszugsweise – nicht gestattet.
© Detlef Scheibe & Didier Bauzière 2002

Editorial

Anfangen hatte alles mit einer ganz anderen Schlacht.

Didier Bauzière wollte sein Buch veröffentlichen. Kein leichtes Unterfangen für einen Franzosen, der doch die deutsche Verlagswelt kaum kannte. Von Unhöflichkeit über Arroganz bis zu Desinteresse hat er dabei alles erlebt. Und ich, der geborene Deutsche, habe mich für meine ehemaligen Landsleute sehr geschämt.

Aus der Verlags-Schlacht ist nun doch noch die VEB Schienenschlacht im Buchformat geworden. Oder besser: Wir haben hier, fast tausend Kilometer entfernt vom Verlag, den Eindruck gewonnen, dass das Buch bald vorliegen wird.

Manche interessante Details, manche Ereignisse aus der Geschichte der Deutschen Reichsbahn der DDR passten jedoch nicht in dieses Buch, obwohl sie alle irgendwie zur »VEB Schienenschlacht« gehören. Unsere Online-Zeitschrift wird sie anmerken, darstellen und kommentieren.

Vielleicht, so sagt Didier Bauzière stets, brauchen Leute wie Ulrich Wickert, die uns unser Land erklären, ganz einfach eine Antwort - also erklären wir auf den Seiten unseres Online-Magazins den Deutschen ihre ganz eigene Eisenbahn-Geschichte. Wir tun das zum Nulltarif, denn das ist die beste Antwort auf Unhöflichkeit und Arroganz so mancher Lektoren und Redakteure, die Themen suchen, um sie anschließend zu verkaufen.

Ach ja, da bliebe noch etwas zu sagen: Wer uns zitieren möchte, der sei herzlich eingeladen, es zu tun. Wer uns kopieren, plagieren möchte, sollte es sich gut überlegen.

Wattrelos (Nord) im September 2002

Detlef Scheibe



KLK an PTX

Schienenwelten der Reichshauptstadt

Mit Bordmitteln erschuf die DEFA die Welt von
gestern

(Film-)Betrachtungen von Didier BAUZIÈRE, Wattlelos, Frankreich



Der (DEFA-) »Riviera-Express« fährt gerade in den (Dresdener) Anhalter Bahnhof ein. Die Ellok rechts ist nicht zu übersehen ...

Den abgebrühten Admiral der Reichsmarine überkam dann doch das Gruseln: Irgendwo in der Hauptstadt des Großdeutschen Reiches hockte eine Bande von gut platzierten Agenten Moskaus, die unmittelbar nach Beginn des Ostfeldzuges zu hektischer Betriebsamkeit erwachten. Und weil die Abwehr des Admiral Canaris im ostpreußische Cranz regelmäßig den reichsdeutschen Äther belauschte, waren die nicht zu entschlüsselnden Sendungen durch die Kennung der beteiligten Stationen aufgefallen – KLK an PTX.

Bereits 1968 hatte der Autor das Buch von GILLES PERRAULT, *L'orchestre rouge (Fayard 1967)* gelesen, und so war es nur folgerichtig, dass er auch irgendwann einmal auf den DDR-Film »– KLK an PTX – Die rote Kapelle« von 1971 stieß. Die im Film kolportierte professionelle Bescheidenheit des Admiral CANARIS ließ aus dem »Roten Orchester« nur eine kleinere (so etwas bezeichnen Politiker als »Kleinreden« ...) »Rote Kapelle« werden.

Die DEFA (staatliche und somit einzige Filmgesellschaft der DDR) stürzte sich am Ende der sechziger und zu Beginn der siebziger Jahre in die Arbeit an verschiedenen Filmprojekten, die die proletarischen Traditionslinien des ersten deutschen Arbeiter- und Bauern-Staates aufarbeiten sollten. Dabei wurden weder sorgfältige und bis ins Detail gehende Recherchen noch beträchtliche Kosten für die Filmproduktion gescheut. Dass der 171 Minuten lange Streifen, der unter der Regie von HORST E. BRANDT entstand¹, letztlich viel der marxistisch-leninistischen Ideologie atmet, liegt auch daran, dass die Widerstandsorganisation(en) der »Roten Kapelle« sehr stark sowjetisch beeinflusst war(en). Das nun bedeutete allerdings auch nicht, dass die geistigen Köpfe (SCHULZE-BOYSEN, HARNACK, KUCKHOFF) auch überzeugte Kommunisten waren, was der Film mit der

zu sehr herausgehobenen Figur des Kommunisten JOHN (JOHANN) SIEG zu kompensieren trachtet. Wahrscheinlich war das eine notwendige Konzession an die in der DDR offiziell vermittelte Sicht auf die Zeitgeschichte.²

Die dreißiger und vierziger Jahre, sie bildeten den Zeitrahmen des Filmes, waren die Zeit der Züge und der schienengebundenen städtischen Verkehrsmittel – besonders in den Kriegsjahren, als sich die Wehrmacht des größten Teils der zivilen Autos bemächtigt und eine Kraftstoffrationierung erzwungen hatte. Daraus ergaben sich dann auch einige Herausforderungen für die Filmemacher. Dass sie dabei im Gegensatz zu vielen westeuropäischen Ländern von noch nahezu intakten Eisenbahnlandschaften profitieren konnten, war die wohl einzige positive Kehrseite der schmalen Investitionen, die die SED der Deutschen Reichsbahn in den 40 Jahren DDR zugestand.

Berlin, Anhalter Bahnhof

Ein gleich doppeltes Problem, denn dieser legendäre Berliner Bahnhof war erst den alliierten Bomben und dann der Spaltung der Stadt zum Opfer gefallen. Ein einziger Torso war nach den Sprengungen übrig geblieben und ermöglichte den optischen Zugang zu einer Ödlandfläche, auf der sich früher Gleise, Bahnsteige und die imposante Bahnsteighalle befunden hatten. Besonders zum Stadtjubiläum 1987 diente dieses Terrain dem damaligen Kultursenator HASSEMER als Spielwiese für abstruse Kunstobjekte, wie die umgedrehte Kriegslok der Baureihe 52, an die sich die Berliner (und deren Gäste) sicherlich noch erinnern werden. Und, um die Liste der Widrigkeiten zu komplettieren, der ehemalige Weltstadtbahnhof lag 1971 in der »politisch-selbständigen Einheit Westberlin«, also im Hof des perfiden Klassenfeindes.

So bediente man sich eben des Bahnhofes Dresden Hbf. Für die Dreharbeiten wurde einer der Kopfbahnsteige (war es Bahnsteig 11 ?) mit den notwendigen Aperçus des Anhalter Bahnhofes versehen. Vorteilhaft waren Weite und Höhe des Hallenschiffs über den Kopfbahnsteigen, hingegen entsprach die Hallenschürze keinesfalls dem gemauerten Südportal des Anhalter Bahnhofes. Aber schon BILLY WILDER hatte in der Schlusssequenz seines an Eisenbahnszenen reichen Films »*Manche mögen's heiß*« einen stoischen Liebhaber resigniert feststellen lassen: *Nobody is perfect*.

Das Risiko, dass die filmische Täuschung auffiel, war gering. Denn aus »klaskämpferischen« Erwägungen heraus vermieden es die Verlagsoberen des transpress Verlages in der DDR, über die Veröffentlichung der stimmungsvollen Fotos eines WILLY PRAGHERS³ die Eisenbahnwelt der Reichshauptstadt in den dreißiger Jahren auf den Seiten eines Bildbandes wieder erstehen zu lassen. Es scheint aber, dass die Verantwortlichen für die Filmbauten diese Fotos aus jenen Jahren ausgiebig studiert hatten, denn viele – nur für Augenblicke sichtbare Details – vermitteln den Flair einer vergangenen Zeit. Beispielsweise streift die Kamerafahrt, die den zum ankommenden »Riviera-Express« eilenden ADAM KUCKHOFF (HORST SCHULZE) begleitet, einen Zeitungswagen. Während der Zug dann zum Stehen kommt, fällt die Hand hinter einem Wagenfenster auf, die nach dem Lederkoffer greift. Auch der dienstlich blickende Dienstmann auf seinem Elektrokarren wurde nicht vergessen.

Erst das Standbild dieser Sequenz zeigt zwei Dinge, die keinesfalls auf dem Anhalter Bahnhof zu finden gewesen waren – die E 11 oder E 42 vor dem epochengerechten Zug und der kleine Druckkammerlautsprecher auf der Bahnsteigmitte. Dafür lässt der Zug links keine Wünsche offen: Sächsische Abteilwagen und eine Dampflok (wahrscheinlich eine 58, pr. G 12, wenn man den Schornstein betrachtet) an der Spitze.

Derselbe Bahnhof, einige (Film-)Jahre später. An der Ostfront tobt mittlerweile der Krieg gegen die Sowjetunion. Ein Fronturlauberzug (dazu noch weiter unten) kommt an. Die Feldgendarmarie sperrt den Bahnsteig ab – wie stets auf der Jagd nach Deserteuren und eventuell eingesickerten Spionen und Diversanten. Nur die Krankenschwestern in ihrer weiß-grauen Tracht dürfen den vorwiegend feldgrauen Reisenden entgegengehen. Wer hingegen bereits sehnsüchtig auf die Fronturlauber wartet, hat dies züchtig hinter der Bahnsteigsperrung zu tun.

Die Fahrzeuge

Da es nun einmal der »Riviera-Express« sein sollte, mussten die im Film sichtbaren Wagen den



Berlin, Anhalter Bahnhof im Krieg

damaligen Gegebenheiten Rechnung tragen. Um es gleich vorweg zu sagen: Das gelang nur bedingt – trotz der Anstrengungen des Filmteams.

Der »Riviera-Express« des Jahres 1934 (Filmhandlung) trug immerhin die Zugnummern L 19/20, was ihn als »Luxuszug« auswies. Er bestand aus vier dunkelblauen Schlafwagen der CIWL und einem Gepäckwagen. Sitzwagen waren in diesem sehr schnellen Zug nicht vorgesehen⁴.

Die Nachkriegs-Mitropa der DDR war wohl vorwiegend aus politischen Gründen zu keiner grundsätzlichen Übereinkunft mit der CIWL gelangt, so dass den bordeauxroten Mitropa-Wagen der Weg nach Westeuropa (ausgenommen Westdeutschland, Österreich und nordische Länder) ebenso versperrt blieb wie den blauen Wagen der Internationalen Schlafwagensgesellschaft die Strecken in die DDR verwehrt blieben. Aus den normalen Wagnumläufen konnte man sich daher nicht bedienen, um den Filmszenen das Zeitkolorit zu geben.

Wohl hatte der Krieg einige Wagen der CIWL in das Streckennetz der späteren DDR verschlagen, und dort hatte sich auch niemand bemüht, dieses Eigentum zurückzuerstatten, aber durch verschiedene spätere Umbauten hatten diese Wagen ihr ursprüngliches Aussehen eingebüßt und waren zudem in den Mitropa-Umläufen unverzichtbar geworden. Die Lieferung von Neubaufahrzeugen deckte den Wagenbedarf kaum.

Wahrscheinlich fiel daher die Wahl auf einen Ganzstahl-Schnellzugwagen, dem ein blauer Anstrich verpasst wurde. Der nunmehr dreißig Jahre alte ORWO-COLOR-Film kann nicht unbedingt als verlässlicher Zeuge in dieser Sache angesehen werden, aber es scheint doch so, dass man mit dem Farbton einige Schwierigkeiten hatte, und auch die für wenige Sekunden sichtbare Aufschrift »Sleeping Car« war wohl etwas zu groß geraten.

Im Stil des Art-Deco – die unverwechselbaren gebogenen Fenster des ersten stählernen Reisezugwagens in selbsttragender Bauweise, der in Frankreich vor dem Krieg zur Legende wurde



Die Hand, die nach dem Koffer im Gepäcknetz greift - kleines und sehr stimmiges Detail



Für eine Sekunde gut sichtbar - das Wagenende ohne den gewohnten Fahrenbalg – typisch für diese nicht im Fernverkehr eingesetzten französischen Wagen.



Greta Kuckhoff reiste nur Dritter, der Wagen der C.I.W.L. blieb den unanständig reichen Ausbeutern vorbehalten



Eine durchaus geschickte Kameraführung trug jedoch dazu bei, diese im wesentlichen unbedeutenden Mängel zu verbergen. Der eigentliche Schauplatz der Handlung war nämlich ein französischer vierachsiger Reisezugwagen für die »Trains Express« der Compagnie du Nord. Ein Schelm, wer an dieser Stelle einen Bezug zwischen einem wenig luxuriösen Wagen dritter Klasse (wir reden vom Originalfahrzeug des Jahres 1934) und dem proletarisch-klassenkämpferischen Ambiente des Films herstellt ...

Die Konzeption des französischen Wagens – keine Faltenbälge an den Stirnseiten, mehrere Seitentüren und Großraumabteile mit Mittelgang – lehnte sich an die der Talbot-Wagen in der Region Paris an. Bei diesem Wagentyp hatten die Ingenieure zum erstenmal eine selbsttragende Schweißkonstruktion gewählt. Eine Anleihe aus dem Schiffbau übrigens, die zusammen mit den Rundungen des Wagenkastens den Fahrzeugen den Spitznamen »Torpille – Torpedo« einbrachte⁵. Typisch waren auch die großen beschlagfreien und oben gebogenen Seitenfenster.

Die Idee, einen solchen Wagen aus dem verbliebenen Fremdwagenpark⁶ der Reichsbahn auszuwählen und mit einem neuen Anstrich zu versehen, ist schon fast genial und zeugt von einer großen Sachkenntnis der Berater. Schade nur, dass gerade der »Riviera-Express« aus Cannes eben generell keine Sitzwagen führte ... Der aufmerksame Betrachter wird übrigens die massiven Gepäckraufen aus Aluminium entdecken, mit denen die Reichsbahn die ursprünglichen und offenbar verschlissenen Gepäcknetze ersetzen ließ ...

Für einen kurzen Augenblick gleitet in dieser Szene eine 01 mit großen Windleitblechen vorüber, und es scheint so, als ob es sich um die 01 066 gehandelt habe, die den »Riviera-Express« zog. Abwegig wäre das nicht, denn diese Maschine war Ende der sechziger, Anfang der siebziger Jahre in Dresden Altstadt beheimatet⁷. Außerdem befand sich der »Riviera-Express« 1934 nördlich von Frankfurt/M. fest in der Hand dieser Baureihe. Natürlich, und dieser Mühe unterzogen sich die DDR-Filmemacher bei historischen Streifen immer, wurde die datenverarbeitungsgerechte Nummer der Lokomotive abgedeckt bzw. durch das in diesen Jahren übliche Lokschild ersetzt.

Nicht ganz auf dem Boden der eisenbahnhistorischen Realität gestaltete sich hingegen die Einfahrt eines Fronturlauberzuges in den Anhalter Bahnhof. Die stählernen Reisezugwagen hatten die pfiffigen DEFA-Leute zwar mit »Hoheitszeichen« versehen, die in den Kriegsjahren mit Hilfe von Schablonen auf die Wagenwände gemalt wurden, aber das Anschriftenfeld, das für kurze Zeit hinter dem »harmlosen« Geschäftsreisenden

(Monsieur DOUGLAS, alias LEON NIEMCZYK) aus Bruxelles sichtbar wird, entsprach allerdings eher denen der vor 1969 gültigen Dienstvorschrift DV 409⁸ der DDR-Reichsbahn vor Einführung der EDV-Bezeichnung.

Auch die Lokomotive des Fronturlauberzuges (die Bahnhofsansage benennt die Zuggattung als FU 2934, obwohl doch diese Züge unter »SF«⁹ in den Fahrplänen geführt wurden) gibt zu einigen Überlegungen Anlass. Bis zum Juli 1942, als die Berliner Organisation der »Roten Kapelle« verhaftet wurde, gab es noch kein Exemplar der Kriegsbaureihe 52¹⁰, deren Umrisse wir in dem Plot erraten können. Auch wurden die ersten Exemplare übrigens ebenso wie die 50 ÜK noch ohne Witte-Windleitbleche geliefert.

Reichlich anachronistisch ist auch der auf dem Nachbargleis stehende Zug aus Halberstädter Reko-Wagen der Gattung Bghwe, der dem Filmbetrachter schon wegen seines dunklen Grüns kaum auffallen dürfte. Ein unumgänglicher Kompromiss in Anbetracht der hohen Zugfrequenzen bei der Deutschen Reichsbahn jener Jahre. Gerade unter diesem Aspekt sollten wir Folgen der Filmaufnahmen für die Betriebslage auf dem Dresdener Hauptbahnhof sehen: Sperrung eines kompletten Bahnsteiges mit zwei Bahnsteiggleisen und eine Zugbewegung innerhalb eines sorgfältig austarierten Bahnhofsfahrplans.

Über und unter der Erde

Ein schummriger U-Bahnhof schien sich hervorragend für ein konspiratives Treffen zu eignen. Der einzige Bahnhof auf dem bescheidenen U-Bahnnetz der Hauptstadt der DDR, der über eine gewölbte Tunneldecke verfügte, war der Bahnhof Märkisches Museum auf der Kleinprofilinie Thälmannplatz (später Otto-Grotewohl-Straße)– Vinetastraße. Die Requisite tat ihr Bestes, um (wahrscheinlich in den Nachtstunden der Betriebsruhe) dem Bahnhof den tristen Charakter der Kriegsjahre zu verleihen.

Interessant ist auch der nur in Umrissen sichtbare Triebwagenzug vom Typ A 2, der den Bahnhof während der Szene geräuschvoll verlässt. 1971 waren diese sogenannten »Amanullah-Züge« das modernste, was auf dieser Linie durch den Ostberliner Untergrund und in der Schönhauser auf dem »Magistratsschirm« rollte.

Auch die S-Bahn kam in diesem Film ausreichend zur Geltung. Anstrengen mussten sich die Leute vom Film in dieser Beziehung kaum, denn 1971 gab es bei der Berliner S-Bahn noch einen Triebwagenpark, der äußerlich seit Kriegsende kaum Veränderungen erfahren hatte. Alle im S-Bahnnetz des Jahres 1971 vertretenen und im Einsatz befindlichen S-Bahnbaureihen (ET 165, ET 166, ET 167) waren bereits bei Kriegsbeginn im Einsatz gewesen.



Morgenstimmung im Straßenbahn-
depot am 22. Juni 1941.



Im Gewande der Reichspost ist die
Abwehr dem Funker Hans Coppi
auf der Spur. Fast vergessen sind
heute die Akku-Straßenfahrzeuge
der Post.



Eine Reko-Lok mit Mischvorwärmer –
ein Anachronismus auf dem S-Bahn-
hof Schöneweide der dreißiger Jahre



Resozialisierung ohne Extremisten-
erlass – der Kommunist John Sieg
(Günther Simon) als Beamter der
(Groß-)Deutschen Reichsbahn auf
dem S-Bahnhof Ostkreuz

Für den Plot, in dessen Verlauf der noch als Hilfsarbeiter beschäftigte Kommunist JOHN SIEG in einer Rotte auf dem Bahnhof Schöneweide schuftet (1934), lieferte ganz korrekt ein ET 165 die notwendige Staffage. Etwas später allerdings (die Reichsbahn war eben ein normaler Betrieb und kein Filmatelier) gerät eine Dampflok mit einem Rekokessel und dem für die DDR typischen Mischvorwärmer ins Bild.

Irgendwie hat es John Sieg dann doch noch zum Aufsichtsbeamten unterm Hakenkreuz gebracht und versieht am Morgen des 22. Juni 1941 seinen Dienst auf dem Bahnhof Ostkreuz, wo er einen Vollringzug nach Papestraße abfertigt. Zum Zeitpunkt der Dreharbeiten gab es einen Vollring schon längst nicht mehr und auch der Bahnhof Papestraße, er lag nun in Westberlin, dämmerte seinem unaufhaltsamen Verfall entgegen.

Eigentlich ganz im Gegensatz zu den Regeln Konspiration machte sich die Gruppe auch noch an das riskante Geschäft, selbst gefertigte Plakate in der Reichshauptstadt zu kleben. Während der Film-Leutnant der Luftwaffe, HARRO SCHULZE-BOYSEN alias KLAUS PIONTEK, in Uniform und mit gezogener Dienstpistole wie ein Indianer durch die Winternacht 1941/42 läuft, pappen andere Mitglieder der Widerstandsgruppe ihre Plakate auch an die Fenster der Berliner Straßenbahnen. Das nächtliche Straßenbahndepot (Wagenhalle Schmöckwitz) und der am Morgen des 22. Juni 1941 aus dem selben Depot ausfahrende Triebwagen lassen den Flair einer vergangenen Epoche plastisch wiedererstehen¹¹.

Erstaunliche Präzision

ROLAND EMMERICH hat es mit seinem »Independence Day« vorgeführt: Für die Filmemacher von heute ist dank der immer leistungsfähigeren Computer und ausgefeilter Software alles möglich. Selbst prähistorische Lebewesen, von denen uns nur Knochen geblieben sind, bewegen sich so natürlich über die Leinwand, dass wir versucht sind, an eine Spezialausgabe von Grzimeks Tiergeschichten zu glauben.

Um so höher sollte unsere Wertschätzung für die DDR-Filmschöpfer und ihre Liebe zum Detail ausfallen. Der Film-Westen befließigte sich höchst selten einer solchen Präzision, auch wenn ihm mehr als nur Bordmittel zur Verfügung gestanden haben. Im Film »Cassandra Crossing« zum Beispiel gestatten die Länder des Warschauer Vertrages mit Nonchalance, dass ihnen der Klassenfeind einen ganzen Zug mit hochansteckenden Kranken gewissermaßen zur Endlagerung anvertraut.

Im Film »Mission Impossible« durchquert ein TGV, dem irgendwo auf dem Weg durchs Script die Stromabnehmer und die dazugehörige Fahrleitung abhanden gekommen sind, den Tunnel unter dem Ärmelkanal. Eine Gleichstrom-Ellok (E 444) der FS zog auch den »Lawinen-Express« über Schweizer Alpenstrecken, die ja bekanntlich mit Einphasenwechselstrom elektrifiziert sind. Aber wahrscheinlich gehörte das Modell dieser Lokomotive aus dem Hause des italienischen Modellbahnherstellers LIMA (später aufgegebenes Programm der Spurgröße 0) samt der angebotenen Wagen und Gleise noch zu dem finanziell erträglichen Lösungen.



Wenn von vergangenen Zeiten die Rede ist, so stechen auch gewisse Parallelen ins Auge. Der Verfasser entsinnt sich noch der vielen Uniformen, die die Bahnhöfe der DDR bevölkerten. Nicht selten hatte er den Eindruck, sich in den Kulissen eines Kriegsfilmes wiederzufinden. Schnitt und militärische Insignien machten es den DEFA-Leuten wahrscheinlich sehr leicht, ihr Wehrmachtspersonal einzukleiden. Man bediente sich eben aus der laufenden Produktion für die Nationale Volksarmee und nähte nur noch den Pleitegeier auf die Heldenbrust. Ob sich hingegen bereits im dritten Kriegsjahr ein Aufsichtsbeamter in der Reichshauptstadt fand, der sich eine grauenvoll deformierte Dienstmütze aufs Haupt gesetzt hätte, soll dahin gestellt sein. GÜNTER SIMON als JOHN SIEG tat es und verlieh dem Plot ein wenig der familiär-saloppen Uniformlage der DDR-Reichsbahn ...

¹¹ – KLK an PTX – Die Rote Kapelle. DDR (DEFA) 1971, Color, 171 Minuten (icestorm-video, Best.-Nr. 10177)

² Es bedarf hier des Hinweises, dass in der Historiographie der DDR der kommunistische Widerstand der einzige war, der zielbewusst und konsequent auf den Sturz der nationalsozialistischen Gewaltherrschaft hingearbeitet hat. Es muss auch als demagogisch angesehen werden, dass der niemals wirklich angezweifelte hohe Blutzoll, den nicht nur die deutschen Kommunisten in diesem Kampf entrichteten, als quantitativer Beweis für dieses ideologische Axiom der Geschichtsauffassung herangezogen wurde.

Der Film ist für DDR-Verhältnisse in dieser Hinsicht bemerkenswert zurückhaltend – vor allem was die Person des HARRO SCHULZE-BOYSEN anbetrifft, dem der bereits zitierte GILLES PERRAULT implizit ein gefährliches Revoluzzertum zuschreibt. (PERRAULT, GILLES *op. cit.* p. 352 *suiv.*)

³ Ein Buch aus dem Westen: PRAGHER, WILLY. Verkehrsknoten Berlin in den 30er Jahren. Freiburg i. Br.: Eisenbahn-Kurier Verlag 1985

⁴ MÜHL, ALBERT. Internationale Expresszüge. Die Großen Europäischen Expreszüge durch Deutschland, Österreich und die Schweiz. Freiburg i. Br.: Eisenbahn-Kurier Verlag 1991, S. 161f.

⁵ Zwei dieser Exemplare im Zustand der fünfziger Jahre – C11 yi 15218 und C11 yi 15221 – können auf der in den »Trains Touristiques à Vapeur en Limousin« nicht nur bestaunt sondern auch ausprobiert werden.

⁶ Der Verfasser meint, in den siebziger Jahre entweder einen solchen oder einen späteren Wagen mit Abteilen und Seitengang auf dem Bahnhof Naumburg beobachtet zu haben. Sollte es sich bei dem dann irgendwann einmal ausgebrannten und arg heruntergekommenen Fahrzeug vielleicht sogar um den Filmwagen gehandelt haben?

⁷ WEISBROD, MANFRED; PETZNICK, WOLFGANG. Baureihe 01. Geschichte, Bau und Bewährung einer Schnellzuglokomotive. Berlin (Ost): transpress VEB Verlag für Verkehrswesen 1979, S. 288

⁸ Gemeint ist die DV 409, Ausgabe 1957. Mit der DV 409 (PWV) Personenwagenvorschriften gültig vom 1.7.1969 passte die DR ihr Schema der Wagenbeschriftung und -kennzeichnung den europäischen Normen an.

⁹ Es stellt sich auch die Frage, ob und wie der zivile (nicht reichsdeutsche) Kurier aus Paris – M DOUGLAS (Le petit chef?) – in einem der Wehrmacht vorbehaltenen Fronturlauberzug gelangte. Oder handelte es sich um einen sogenannten SFR, einen Fronturlauberzug mit Abteilen bzw. Wagen für den zivilen Reiseverkehr?

¹⁰ GOTTWALDT, ALFRED B. Deutsche Kriegslokomotiven 1939 bis 1945. Verkehrsgeschichte. Stuttgart: transpress 1998², S. 37 (Ablieferung der 52 001 am 12. September 1942)

¹¹ Alle in den genannten Plots sichtbaren Straßenbahnfahrzeuge wurden in Ost-Berlin auf jeden Fall bis Ende der sechziger Jahre noch im regulären Dienst eingesetzt und waren auch typisch für das Stadtbild der dreißiger und vierziger Jahre. Die Filmemacher haben auch hier vermeiden, Neubaufahrzeuge – und sei es auch nur im Hintergrund – durch das Bild »gleiten« zu lassen.

Dieser Fahrschein gilt nicht für Straßenbahnen, Seilbahnen und Kraftomnibusse, auch nicht für den Seedienst Ostpreußen, sondern nur für Strecken der Eisenbahn.

1. Mit diesem Fahrschein dürfen nur benutzt werden: Personenzüge des öffentlichen Verkehrs ohne oder mit Wehrmachtteil (P, PmW).
2. Mit diesem Fahrschein ist es verboten, Schnell- und Eilzüge des öffentlichen Verkehrs ohne oder mit Wehrmachtteil (D, E, DmW, EmW) und Schnellzüge für Fronturlauber (SF), auch mit Reisezugteil (SFR), zu benutzen.
3. Eigenmächtiges Benutzen einer höheren Wagenklasse ist verboten.
4. Die Inanspruchnahme von Wehrmachtfahrkarten oder Fahrkarten des öffentlichen Verkehrs für die im Wehrmachtfahrchein bezeichnete Strecke ist verboten.

5. Es ist der am von Bhf. um Uhr abgehende-Zug Nr. bis Bhf. zu benutzen.
(Nur auszufüllen, wenn ein bestimmter Zug vorgeschrieben werden soll)

6. Dienstgrad, Vor- und Zuname des Reisenden:
(bei mehreren des Transportführers)

- 7. Zweck und Veranlassung der Reise: Kurzurlaub.

8. Dieser Fahrausweis ist bei der Fahrkartenprüfung durch die Eisenbahn und bei der Zugkontrolle durch die Organe der Wehrmacht vorzuzeigen.