

eisenbahn Modellbahn magazin

Der „Vindobona“
Berlin – Prag – Wien



- Geschichte
- Zugbildung
- Modellübersicht

jetzt mit **Eisenbahn
JOURNAL**

DB-Nostalgie auf kleiner Fläche

H0-Anlage „Erlaubrück“: So entsteht mit
Kulisse, Relief und Licht mehr Tiefenwirkung



DB-Baureihe 193



So sah 1984 ihr letzter Umlauf aus

Im Test: DR-106 in H0
Neuheiten von Piko und Roco
Kuriosum an der Ruhr
Zillertalbahn in Mülheim 1971
118 026 von Rivarossi
H0-Vorreiterin im Porträt

Detailtreuer Pacific-Umbau

Wie aus einer Bundesbahn-18³
eine filigrane LVA-Bremslok wird





Als Werbe- und Kooperationspartner unterstützen Märklin und PIKO das Projekt der 218 497-6 intensiv von Anfang an.

Das Flaggschiff der FZI Cottbus

Vorbild: Diesellokomotive Baureihe 218 der Deutschen Bahn AG (DB AG), Fahrzeuginstandhaltung Cottbus (FZI). Dieselhydraulische Lokomotive mit elektrischer Zugheizung. Betriebsnummer 218 497-6. Betriebszustand ab 2021.

Die aufwendig gestaltete Lok symbolisiert in einer speziellen Lackierung die Geschichte der Fahrzeuginstandsetzung Cottbus von der Dampflokauflösung zum modernsten Werk für komplizierte Instandhaltung der ICEs.

N DCC VI

39187 Diesellokomotive Baureihe 218

€ 299,- *

N VI

88807 Diesellokomotive Baureihe 218

€ 199,- *

N VI DCC

16825 Diesellokomotive Baureihe 218

€ 279,- *

märklin
HO

märklin
Z

MINITRIX

Blick in die Zukunft!?

Coburg befindet sich im Aufwind. Seitdem Ende 2017 die Neubaustrecke Ebensfeld – Erfurt eröffnet wurde, kommen einige ICE der Relation Wien –/München – Berlin in die oberfränkische Stadt. Ein schneller RE nach Nürnberg nahm den Betrieb auf und jüngst haben die Deutsche Bahn und die öffentliche Hand noch in den Bahnhof investiert. Seit August 2020 wurde das Gebäude für 5,1 Millionen Euro aufgefrischt. Jetzt erwartet die Reisenden in Coburg einiges Neues: eine lichtdurchflutete Empfangshalle mit renoviertem Boden, modischen Sitzinseln, raffinierten Leuchtbäumen und historischen Bahnhofsfotos an den Wänden. Der Strom stammt aus ökologisch verträglicher Erzeugung. Aus Sicht der Bahn AG entstand ein modernes Forum des Aufenthalts – genau richtig für einen Zukunftsbahnhof wie Coburg, an dem der Konzern „neue Ideen und Services“ testen will. Bei der Präsentation am 1. Juli 2021 sparte Andreas Rudolf von DB Station & Service auch nicht mit Lob. Zitat: „Mit der Fertigstellung der Empfangshalle haben wir ein besonderes Reiseerlebnis für unsere Kundinnen und Kunden geschaffen. Hier macht Warten, Umsteigen und Aussteigen Spaß.“

Euphorie mit Einschränkungen

Ohne Frage hat Coburg in puncto Bahn ein sehenswertes Aushängeschild erhalten. Dennoch könnten Bahnreisende die Euphorie der DB bald anzweifeln, schließlich mangelt es an einigen Serviceleistungen. So fehlt im Bahnhof eine öffentlich zugängliche Toilette. Die DB verweist auf die Zuständigkeit der Stadt und darauf, dass auf dem Weg zum nahen Omnibusbahnhof eine Möglich-

keit zum Austreten eingerichtet sei. Nur: Hinweisschilder zu dem stillen Örtchen sucht man in der Empfangshalle vergebens. Ohne eine App oder „Vorkenntnisse“ bleibt der Reisende ratlos zurück. Kaum besser ergeht es Leuten, die mit Koffer oder Taschen in Coburg eintreffen und bloß für ein paar Stunden die Stadt anschauen möchten. Schließfächer im Bahnhof? Nicht vorhanden. Zwar erbarmen sich die Mitarbeiter des DB-Reisezentrums und bieten an, das Gepäck in ihren Räumlichkeiten abzulegen. Aber wenn die Öffnungszeit des Zentrums endet, beginnt die Suche nach einer Abstellmöglichkeit von vorn.

Es irritiert, dass die Deutsche Bahn just bei dem ambitionierten Projekt eines Zukunftsbahnhofs

auf elementare Teile des Reisekomforts verzichtet. Unweigerlich fragt man sich, welche Kundeninteressen die DB fortan bedienen will – und welche sie ignoriert oder Dritten überlässt. Bei der „frühen“ DB AG gab es im Bahnhof Coburg noch Toiletten sowie Schließfächer. Von einem Reiseerlebnis sprach niemand, die Versorgung indes stimmte. Und die ist für Bahnfahrer mindestens so wichtig wie Ökostrom oder freundliches Design.

Thomas Hanna-Daoud,
eisenbahn magazin



Modische Sitzinseln, einen sanierten Bodenbelag und mehr Komfort bietet die DB seit Juli 2021 in der Empfangshalle des Zukunftsbahnhofs Coburg. Aber es gibt auch Schwächen



**Entdecken Sie
„Die Vitrine“
für Modelleisenbahnen!**

**Besuchen Sie direkt unseren
Onlineshop www.train-safe.de**

**HLS
BERG**
GmbH & Co. KG

HLS Berg GmbH & Co. KG

Alte Eisenstraße 41, D-57258 Freudenberg

Telefon +49 (0) 27 34/4 79 99-40

Telefax +49 (0) 27 34/4 79 99-41

Vertretungen:

Holland - info@train-safe.nl

Schweiz - info@train-safe.ch

info@train-safe.de, www.train-safe.de

12–25 Im Fokus: Der Vindobona

S. 12 Historie und Zugbildung

S. 20 Große Modellübersicht

An der Gestellung der lokbespannten Züge und vor allem der Triebzüge für den „Vindobona“ waren die Bahngesellschaften DR, ČSD und ÖBB beteiligt. Hier der Reichsbahn-SVT 137 von Liliput (links) und der ČSD-M296 von MTB-model auf einer H0-Anlage



Michael U. Krotzsch-Leichsenring

■ Im Fokus Titel

12 Bunte Vielfalt

Das Zugpaar „Vindobona“ galt als erster Nachkriegszug zwischen Berlin und Wien, der die Grenzen zwischen Ost und West überwand und bis zur Einstellung Mitte Dezember 2013 eine bewegte Geschichte aufwies. Sein Revival kam letztes Jahr als Railjet-Verbindung Graz – Berlin

20 Abwechslungsreicher Zug

Egal, ob man sich für Triebzüge oder lokbespannte Garnituren interessiert, der „Vindobona“ bietet Epoche-übergreifend zahlreiche Gesichter. Begleiten Sie uns durch eine Zeitreise des bisherigen Modelleisenbahnbaus zu diesem vielschichtigen Thema

■ Eisenbahn

6 Meister der Eisenbahnfotografie

Der vor 50 Jahren verstorbene Carl Bellingrodt gehörte zu den ganz Großen seiner Zunft. Wir blicken zurück auf sein Leben und sein fotografisches Vermächtnis

26 Bild des Monats

Am 15. und 16. Juni 2021 wurde nach 14-jähriger Pause mal wieder ein Trafo zum Koepchenwerk am Hengsteysee überstellt

28 Entlang der Schiene

Aktuelle Meldungen vom Eisenbahn-Geschehen in Deutschland, Europa und der Welt

38 Momente

Thema mit Variation: Gruß vom Lokführer zu Bahnfans in Gemünden

40 E 93 in Kornwestheim Titel

Sechs Loks der Baureihe 193 waren 1984 noch im Bestand des Bw Kornwestheim. Das setzte die Maschinen nur noch vor untergeordneten Leistungen ein – zur Freude von Joachim Bertsch, der den Elloks in ihrem letzten Einsatzjahr nachspürte

46 Zur Rettung an die Ruhr

1971 holten deutsche Freunde die österreichische Zillertalbahn zu sich nach Hause. Das galt als Beginn einer Wiedergeburt

48 Bahnknoten in exponierter Lage

Der Bahnhof Bebra verlor in den 1990er-Jahren enorm an Bedeutung. Für Eisenbahnfans geht von dem legendären Bahnknoten in Osthessen noch heute eine starke Faszination aus. Ein Blick auf die Anlagen in der Gegenwart im Lichte der Vergangenheit

Mit großem Extra:
Gleisplan und
Luftbild des Bahnhofs
Bebra als Beilage
im Poster-Format



53 Der besondere Zug

In Südbayern leitete man 1996 die Regionalbahnen ins Werdenfelser Land über die nicht elektrifizierte Ammerseebahn um

■ Modellbahn

54 Bundesbahn-118 026 von Rivarossi

Im Jahr 1976 stellte Rivarossi diese DB-Epoche-IV-Ellok vor. Es war nicht die erste ihrer Art, aber sie avancierte zur H0-Vorreiterin

Jürgen Gotwald



Markus Tiedtke



74-76 Der Umbau des Liliput-HO-Oldies zur 18 323 bedingte den Anbau zahlreicher Neuteile

106-112 Kurze Güterzüge sind typisch für den Betrieb auf dieser HO-Nebenbahnanlage mit beeindruckender Tiefenwirkung

80-85 Die HO-Modellhersteller Roco (links) und Piko haben die DR-106 verschieden interpretiert

40-45 Der letzte Umlauf der DB-Baureihe 193 sah vor allem Leistungen um Kornwestheim vor



Armin Mühl (2)

48-52 Der Knotenbahnhof Bebra mit seiner bewegten Geschichte ist auch heute noch spannend



Florian Dürr

Joachim Bertsch

58 Ring- und Paradestrecke in HO/H0e

Für eine Ausstellung entstanden drei HO-Module mit Motiven der Reichsbahn-Epoche II mit schmalspuriger Unterkellerung

64 Neu im Schaufenster

Aktuell ausgelieferte Fahrzeug-, Zubehör- und Technik-Neuheiten im Überblick

71 Universalgerät von Tams

Wir zeigen, was an der neuen Tams-Digitalzentrale mc² in den verschiedenen Bus-Systemen genutzt werden kann

74 Mindener Bremslok 18 323 **Titel**

Unsere HO-Umbautipps geben Empfehlungen, wie man Länderbahn-Schnellzugdampfloks den heutigen Standards anpassen kann

77 Göppinger Zubehör-Pionier EGI

Die Gemeinde vor den Toren Stuttgarts war einst Sitz eines Miniaturhäuserbauers, der 1946 mit Haushaltswaren aus Holz begann

80 Dieselder D-Kuppler

Kürzlich erschienen von Piko und Roco HO-Neukonstruktionen der DR-Baureihe 106, die das Pendant von Gützold aus DDR-Zeiten gern aufs Abstellgleis verdrängen würden

86 Bausätze aus Familienhand

Seit 75 Jahren ist Vollmer mit thematisch abgestimmten Gebäudeserien am Markt präsent – manche erlangten Kultstatus

90 Karussell mit Lichteffekten

Nach jahrelanger Modellbaupause wagte sich unser Autor an die Fertigstellung eines unvollendeten Faller-Modells

92 Modellbahn-Praxistricks

Unsere Bastelrubrik Tipps & Kniffe vermittelt Leserempfehlungen zu verschiedenen Bereichen des Modellbahnbaus

106 Viel Betrieb auf geringer Tiefe **Titel**

Mit drei Metern Länge und nur 60 Zentimetern Tiefe ist diese HO-Segmentanlage recht überschaubar. Insofern überrascht die rege Betriebsamkeit in diesem DB-Bahnhof mit dem Schwerpunkt Güterverkehr



Markus Tiedtke

Titelbild: Es ist nicht ungewöhnlich, dass niederländische Modellbahner das Thema Bundesbahn favorisieren und – wie in diesem Beispiel demonstriert – erstklassig umsetzen

Service

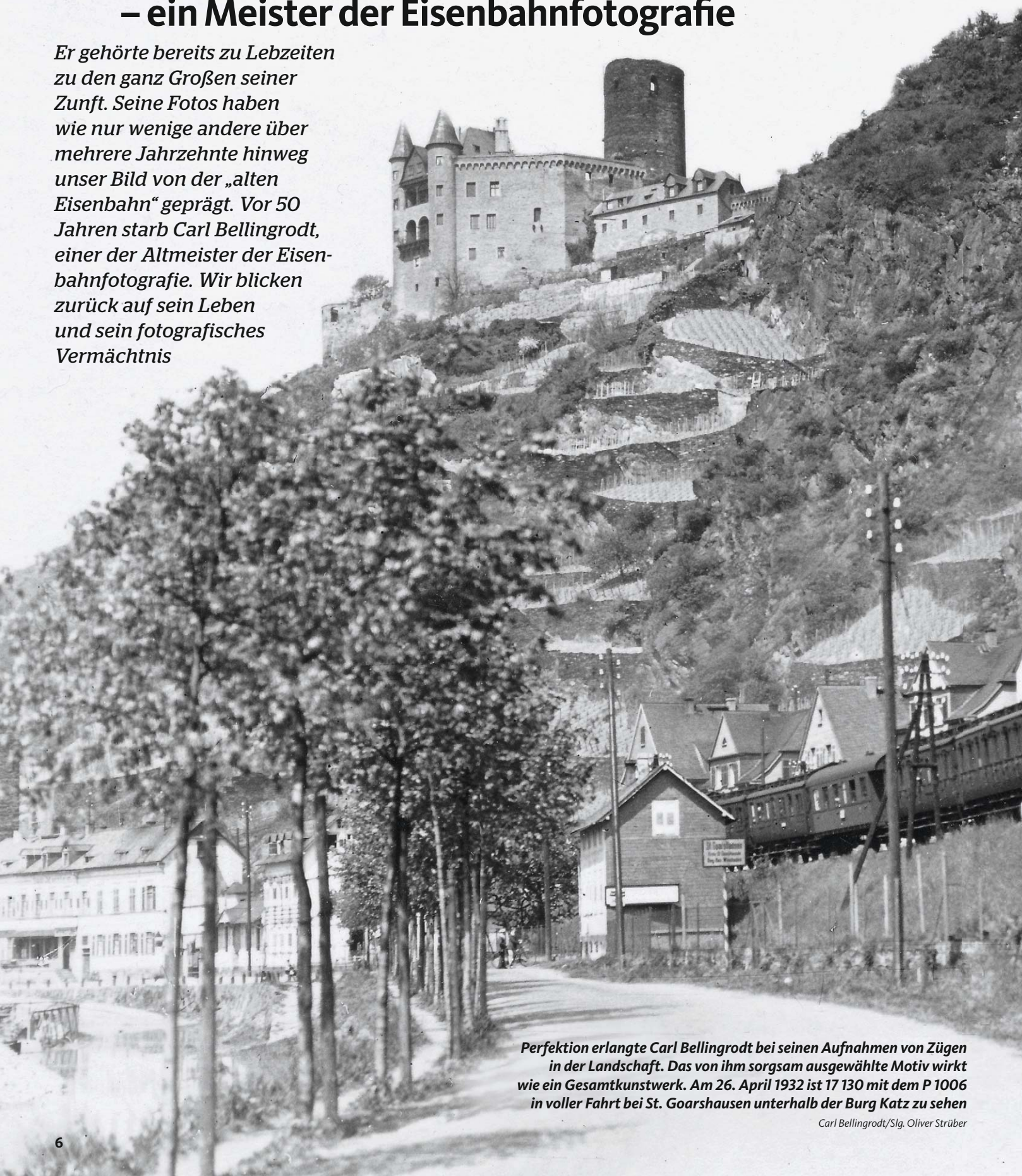
- 94 Termine/TV-Tipps
- 96 Buch & Film
- 98 Kleine Bahn-Börse
- 98 Fachgeschäfte
- 103 Veranstaltungen
- 104 Leserbrief
- 114 Vorschau/Impressum

Ein Lebenswerk in Eisenbahnbildern aus fünf Jahrzehnten

Carl Bellingrodt

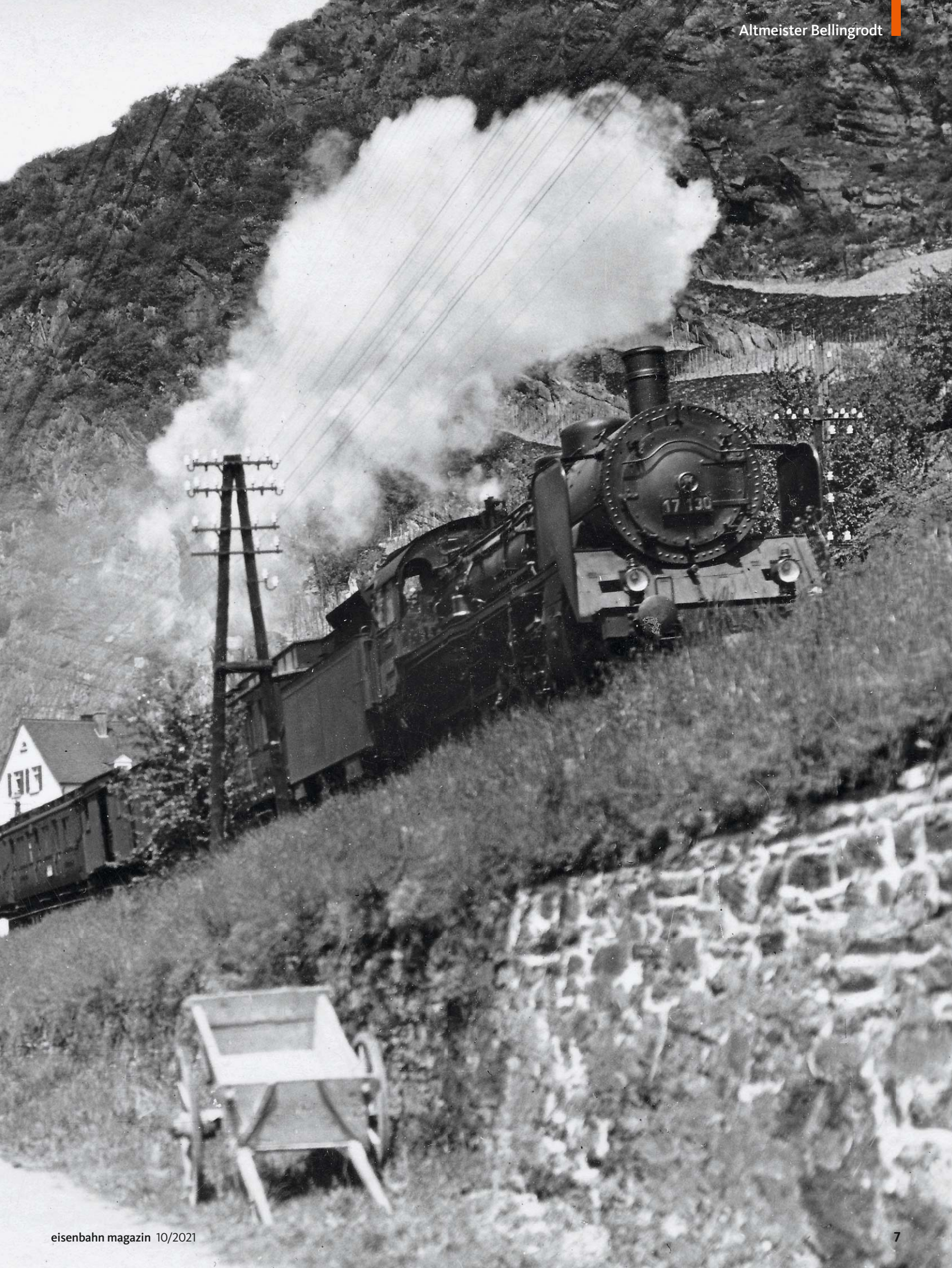
– ein Meister der Eisenbahnfotografie

Er gehörte bereits zu Lebzeiten zu den ganz Großen seiner Zunft. Seine Fotos haben wie nur wenige andere über mehrere Jahrzehnte hinweg unser Bild von der „alten Eisenbahn“ geprägt. Vor 50 Jahren starb Carl Bellingrodt, einer der Altmeister der Eisenbahnfotografie. Wir blicken zurück auf sein Leben und sein fotografisches Vermächtnis



Perfektion erlangte Carl Bellingrodt bei seinen Aufnahmen von Zügen in der Landschaft. Das von ihm sorgsam ausgewählte Motiv wirkt wie ein Gesamtkunstwerk. Am 26. April 1932 ist 17 130 mit dem P 1006 in voller Fahrt bei St. Goarshausen unterhalb der Burg Katz zu sehen

Carl Bellingrodt/Slg. Oliver Strüber





Mit der Übernahme der Lokalbahn-AG (LAG) in München kam 1938 auch die Strecke von Meckenbeuren nach Tett nang an die Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft. Noch ohne neue Beschriftung zeigen sich ET 185 01 und ET 184 41 am 8. Juni 1939 im Bahnhof Tett nang

Wer kennt sie nicht – die vielen Lokomotivbilder, die seinen Namen tragen? Mal Typenfotos, die die Lok in Standardposen aus verschiedenen Blickwinkeln porträtieren, mal Zugaufnahmen, die die Schienenfahrzeuge inmitten der von ihnen durchfahrenen Landschaft zeigen. Stets hat Carl Bellingrodt nicht einfach auf den Auslöser gedrückt, sondern jedes Motiv sorgsam komponiert in Szene gesetzt. So zeugen die Bilder von seiner besonderen Handschrift, machen sie zugleich zu Kunstwerken von bleibendem Wert.

Ein Leben für die Eisenbahn

Dass das Leben des am 7. April 1897 in Köln-Müngersdorf geborenen Wilhelm Karl Alexander Bellingrodt einmal einen solchen Verlauf nehmen und ein solches fotografisches Vermächtnis hinterlassen sollte, war dem Beamtensohn natürlich nicht in die Wiege gelegt. Schon früh jedoch zieht ihn der nahe der elterlichen Wohnung gelegene Kölner Hauptbahnhof in seinen Bann: Der Rauch und Qualm, das nie versiegende Rattern der Züge über die Schienenstöße und die Technik und Magie der „Leben“ verströmenden Dampfloks sind es, die ihn schon in ganz jungen Jahren faszinieren. Nicht selten nutzt der Knabe das elterliche Taschengeld für den Kauf von Bahnsteigkarten und ist stets ganz vorn bei den Lokomotiven zu finden. Sein Berufswunsch? Natürlich Lokführer!

Der frühe Tod seines Vaters – der kleine Karl, wie er von allen nur gerufen wird, ist damals erst zwölf Jahre alt – zwingt sein Leben in andere Bahnen: 1911 verlässt er die Mittlere Knabenschule und beginnt auf Betreiben seines Vormunds eine vierjährige Lehre im Bürodienst der Kölner Stadtverwaltung. Er muss einsehen, dass eine angeborene Sehschwäche den Traum vom technischen Beruf

Carl Bellingrodt Mitte der 1960er-Jahre auf Reisen mit der Bahn



platzen lässt. Seine Liebe zur Eisenbahn schränkt das jedoch nicht ein. Zumindest fotografisch will er diese manifestieren: Angespornt von den Lok- und Zugaufnahmen eines englischen Verlages möchte er Ähnliches auch in Deutschland schaffen.

Das Ablichten von Eisenbahnanlagen ist damals allerdings streng verboten. Doch das schert den inzwischen in Rotenburg bei Hannover im polizeilichen Verwaltungsdienst tätigen jungen Mann keineswegs. 1917 schafft er eine Spiegelreflex-Plattenkamera an und versucht sich an ersten Zugaufnahmen an der freien Strecke. Er bleibt seitens der Obrigkeit unentdeckt. 1919 wechselt er die Dienststelle, ist nun in Hitzacker an der Elbe tätig und baut dort nebenberuflich Lichtspieltheater auf. Die Schreibweise seines Vornamens ändert er in jener Zeit, schreibt sich fortan mit „C“. Im gleichen Jahr noch trifft er seine spätere Ehefrau Augusta Kaeding aus dem mecklenburgi-

schen Bad Sülze. Politische Umstände vertreiben ihn aus Hitzacker. 1921 bewirbt er sich bei der Polizeiverwaltung Elberfeld, wechselt jedoch zum Jahresende zur Reichsfinanzverwaltung, wo er die mittlere Beamtenlaufbahn einschlagen kann.

In der Stadt an der Wupper, die acht Jahre später mit fünf Nachbargemeinden zur Großstadt Wuppertal zusammengelegt wird, findet er seine neue Heimat. Er wird ihr bis zu seinem Tod treu bleiben. Hier kann Carl Bellingrodt sein Steckenpferd ausleben und unternimmt immer wieder ausgedehnte Reisen, um Eisenbahnen zu fotografieren. Dabei wagt er sich auch vereinzelt ins städtische Umfeld. Dort erwischt ihn 1925 ein übereifriger Bahnpolizist beim Ablichten einer alten Heizlok. Unter dem Verdacht des Landesverrats folgen eine Hausdurchsuchung und die Sicherstellung des belastenden Fotomaterials. Bellingrodt wird zur Generaldirektion der Reichsbahn nach Berlin beordert. Dort hinterlassen seine qualitativ hochwertigen Zugaufnahmen einen tiefen Eindruck. Das Verfahren gegen ihn wird eingestellt. Viel mehr noch: Die Reichsbahn sichert ihm zu, die fotografische Tätigkeit künftig zu unterstützen. Das setzt zwar für Fotogenehmigungen zum Betreten der Bahnanlagen einen oft langwierigen Schriftwechsel voraus, doch immerhin hat Bellingrodt nun zumindest den „Segen“ der Reichsbahn. Und er darf 1928 offiziell erste Bilder für den „Reichsbahn-Kalender“ liefern.

Das Lokomotivbild-Archiv wächst

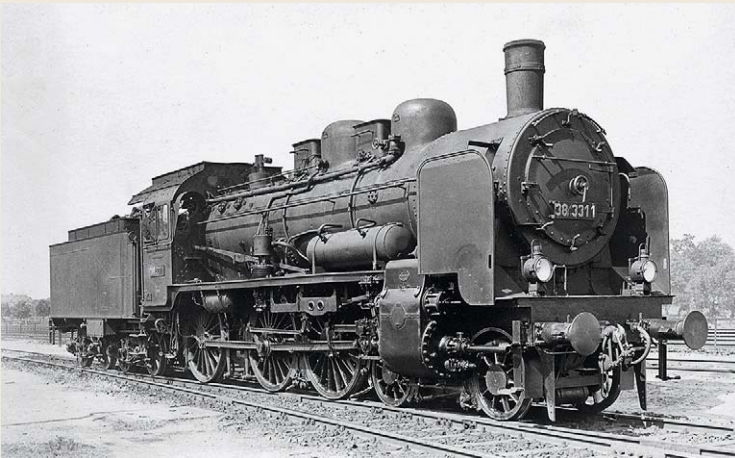
Inzwischen hat der junge Fotograf auch andere Eisenbahnbegeisterte kennengelernt, allen voran den aus Remscheid stammenden Hermann Maey. 1929 initiiert dieser an der Technischen Hochschule Darmstadt das Projekt eines „Verkehrszentralamts

Für sein Lokomotivbild-Archiv fotografierte der Wuppertaler auch Fahrzeuge verschiedener Privatbahnen. Am 27. Mai 1954 trifft er Lok 1 der Bühlertalbahn im Bahnhof Bühlertal



Eines der charakteristischen Typenfotos des Deutschen Lokbild-Archivs: Gut ausgeleuchtet steht 38 3311 in leichter Diagonalstellung mit den Kuppelstangen unten am 20. Juni 1932 in Stralsund für ein Foto parat

E 62 02 und 03 befördern am 11. Juni 1939 den P 3969 bei Bichlbach zwischen Garmisch-Partenkirchen und Reutte (Tirol). Von dieser Baureihe gibt es außer Bellingrodt-Fotos nur wenige Bilder



Carl Bellingrodt/Sig. Oliver Strüder (4)

der Deutschen Studentenschaft“. Dort beschließen einige Studenten des Maschinenbaus, Bilder von Lokomotiven und Wagen anzufertigen und sie Interessierten als typengeschichtliche Dokumentation anzubieten. Maey nimmt Kontakt zu anderen Eisenbahnfotografen auf, neben dem ihm seit 1926 bekannten Carl Bellingrodt auch zu Werner Hubert, Rudolf Kallmünzer und Rudolf Kreutzer. Gemeinsam erarbeiten sie das System für die Typenaufnahmen, Bellingrodt wird einer der eifrigsten Bildlieferanten.

Sprunghaft nimmt nun die eisenbahnfotografische Tätigkeit des Wuppertalers zu – er hat seine nebenberufliche Bestimmung gefunden. Außer den Typenaufnahmen entwickelt Carl Bellingrodt seine ganz persönliche Vorliebe für die „Eisenbahn in der Landschaft“. Nicht die Lok oder der Zug sollen im Vordergrund stehen, sondern das Verkehrsmittel in seinem Umfeld gezeigt werden. Gerade darin wird er zum wahren Meister, schafft Zeit-

zeugnisse von bleibendem Wert. Um seine Bilder reißen sich mittlerweile die Interessenten – neben Privatpersonen auch Lokomotivhersteller, Buchverlage und Bahngesellschaften.

Laborarbeit in den Wintermonaten

Bellingrodt fertigt von seinen Glasplatten in den Wintermonaten Abzüge auf Vorrat an, die er auf Anfrage schnell nach Darmstadt zur Weiterleitung an die Kunden liefern kann. Zum Glück hat er verständnisvolle Vorgesetzte im Elberfelder Finanzamt, denen die Freizeitaktivitäten ihres Mitarbeiters natürlich nicht verborgen bleiben – zumal er sich damit längst einen Namen gemacht hat, auch weil der jährliche „Reichsbahn-Kalender“ eben nicht nur in bahneigenen Amtsstuben hängt. So duldet man, dass Bellingrodt im Winter Überstunden schiebt und diese dann im Frühjahr abfeiert, um zu seinen Fototouren aufbrechen zu können.

Doch auch zu Hause dreht sich ein großer Teil des familiären Alltags um die Eisenbahn: Nicht nur dass sich inzwischen in der Wohnung regelmäßig acht bis zehn Eisenbahnfreunde treffen, um sich Carls neueste Bilder anzuschauen, seine eisenbahntechnische Bibliothek zu Rate zu ziehen oder stundenlang über Eisenbahnthemen zu klönen. 1923 wendet er sich einem weiteren Hobby zu.

Geradezu mit Feuereifer verschreibt sich Bellingrodt der Modellbahn, die ihm bei schlechtem Wetter die Freizeit versüßt. Ab 1927 baut er mit mehreren Mitstreitern in der Dachkammer an einer Märklin-O-Anlage, die auf mehreren Ebenen Platz für fünf Bahnhöfe bietet. Seine Begeisterung hierfür wird ebenfalls nicht mehr erlöschen.

Legendärer Balkonblick

Das immer umfangreicher werdende Glasplatten-Archiv sprengt Mitte der 1930er-Jahre die räumli-



Moderner DB-Betrieb anno 1956: Am 22. April des Jahres gelingt Carl Bellingrodt dieses Bild von der V 200 004 mit dem F 34 „Gambrinus“ bei Wetter (Ruhr)

Die Zigarre im Mundwinkel gehörte immer dazu: Carl Bellingrodt 1967 in seinem heimischen Arbeitszimmer; vorn rechts liegt ein Stapel VdEF-Mitteilungen

Seit den frühen 1950er-Jahren nahm Bellingrodt auch wieder seine Kleinbildkamera mit zu Fototouren – oft drückte aber nicht er, sondern ein Begleiter auf den Auslöser. Das Bild des VT 95 9377 entstand bei Dahlbruch



Sig. Oliver Strüber

chen Verhältnisse in der Elberfelder Mietwohnung. Carl Bellingrodt muss sich nach einer neuen Bleibe umschauen und findet diese 1937 in der Barmer Siegesstraße 94, gleich oberhalb der Bahnstrecke. Deren Balkon vor dem Wohnzimmer eignet sich hervorragend als erhöhter Fotostandort. Einen großen Wermutstropfen bedeutet allerdings die Aufgabe der eigenen Modellbahnanlage – fortan muss sich der Hausherr für ein paar Tage um Weihnachten mit der „Teppichbahn“ begnügen.

Seine fotografische Tätigkeit kann das alles nicht bremsen. Mit der schweren Plattenkamera samt Ausrüstung zieht er nach wie vor bei jeder sich bietenden Gelegenheit los, um „seine Eisenbahn“ im Bild festzuhalten. 1939 experimentiert er sogar mit dem neuen Agfacolor-Kleinbild-Diafilm, der ihn jedoch nicht überzeugen kann. Mit dem „Anschluss“ Österreichs erweitert sich Bellingrodt's Aktionsradius 1938, denn auch die neu zur Reichsbahn gekommenen Fahrzeuge wollen nun für das Darmstädter Lokomotivbild-Archiv mit gleicher Sorgfalt und Tiefe erfasst werden. Noch im gleichen Jahr unternimmt er eine erste Reise dorthin.

Der Beginn des Zweiten Weltkriegs ändert auch für Carl Bellingrodt alles: Nun ist das Fotografieren von Bahnanlagen wieder grundsätzlich verboten, der Wuppertaler Fotograf kann seinem Steckpferd nicht mehr nachgehen – zumindest nicht in der gewohnten Weise. Inzwischen aber ist die seit 1938 unter dem Namen „Deutsches Lokomotivbild-Archiv“ (DLA) geführte Darmstädter Sammlung samt Hermann Maey zum 1. April 1939 vom Reichsverkehrsministerium (RVM) in Berlin übernommen und in die Filmstelle des Reichsbahn-Zentralamtes integriert worden. Da dem RVM an der vollständigen Dokumentation neu übernommener Fahrzeuge gelegen ist, kann Maey seinen Mitstreitern Bellingrodt und Hubert Fotografieraufträge verschaffen, die Bellingrodt in den folgenden Jahren mehrfach nach Österreich führen.



Carl Bellingrodt/Sig. Oliver Strüber (3)