

BCC4 oder BC^{4ü} - Erlebnisse eines Eisenbahnwagens



„Die Erlebnisse eines Eisenbahnwagens“. C.Z. Klötzel schrieb den Text zu „BCC4“ (1. Auflage 1922) mit nächtlichem Motiv auf dem Umschlagbild oder später „BC^{4ü}“, als die Reisezugwagen der Reichsbahn inzwischen Gattungsbezeichnungen erhalten hatten.

Walter Biedermann malte das farbige Umschlagbild der neuen Auflage. Hans Baluscek schuf die zahlreichen Federzeichnungen für das 96seitige Jugendbuch, das innerhalb kurzer Zeit bei Franckh in Stuttgart in mindestens fünf Auflagen erschien.

Der „Held“ dieses Buches heißt „BC^{4ü}“, bei der Reichsbahn bedeutete diese für den Unkundigen seltsame Abkürzung: Personenwagen mit Abteilen zweiter und dritter Klasse und einem Übergang an beiden Enden. Die Illustrationen des berühmten Eisenbahnmalers Hans Baluscek verdeutlichen die schönen und schlimmen Erlebnisse des Eisenbahnwagens. Das Buch fand seinerzeit viel Beachtung bei den jugendlichen Lesern, aber auch bei Pädagogen und Eisenbahnfachleuten, und wurde sogar ins Russische übersetzt. Das beweist das große Interesse an der Thematik zu einer Zeit, als die Eisenbahn noch das wichtigste Verkehrsmittel war und für viele Jugendliche eine Eisenbahnreise ein nicht alltäglicher Wunschtraum war. Autor wie Illustrator mußten Verfolgung durch die Nationalsozialisten erdulden.

Der Autor



„Geht zum Platz vor der Berliner Universität. Ich vermute, daß dort kein eigentlicher Platz mehr ist, höchstens eine Menge Bombenkrater. [...] Dies ist der Ort, an dem sie die Bücher verbrannt haben. Vielleicht habt ihr vergessen, daß sie mit dem Verbrennen von Büchern begonnen haben.

Aber ihr wißt, womit sie aufgehört haben: Mit dem Verbrennen von Menschen bei lebendigem Leibe. Männer, Frauen und Kinder, Tausende von ihnen für jedes Buch, das sie verbrannt haben.“ - »Go to the square in front of the Berlin University. I suppose it isn't much of a square anymore – just a lot of bomb craters. [...] This is the place where they burned the books. Perhaps you have forgotten that they started by burning books. But you know how they ended: by burning people alive. Men, women, and children, thousands of them for every book they burned.« Diese bitteren Sätze richtete der Journalist C. Z. Kloetzel unmittelbar nach Kriegsende in der *Palestine Post* an die russischen Soldaten im zerbombten Berlin, das er selbst 1933 hatte verlassen müssen.

Cheskel (bzw. **Hans**) **Zwi Kloetzel** wurde am 8. Februar 1891 in Berlin geboren. Sein Vater stammte aus Galizien (im heutigen Polen) und starb bereits sehr früh, als Cheskel noch nicht ganz 9 Jahre alt war. Die Mutter Emilie zog nach dem Tod ihres Mannes mit ihren drei Kindern nach Hamburg in das Haus ihrer Mutter, da sie nach dem Tod ihres Mannes völlig mittellos war. Sie starb 1922 im Alter von kaum 60 Jahren. C. Z. Kloetzel hatte zwei etwas jüngere Geschwister, Margarethe und Erich, der bereits 1929 nach Brasilien auswanderte, während es der Schwester erst nach 1937 gelang, in die USA zu emigrieren. Klötzel war Journalist beim Berliner Tageblatt, auf Reiseberichte spezialisiert. Zum Privatvergnügen schrieb er Kinderbücher. Als der jüdische Journalist 1933 aus Nazi-Deutschland floh, konnte er nur eine kleine Anzahl seiner besonders geliebten Bücher mitnehmen. Selbst nach seiner Ansiedlung im britisch verwalteten Palästina blieb er der deutschen literarischen Kultur stark verbunden. Er starb 1951 in Jerusalem.

Unter dem Leitwort „Keine leichten Pakete“ wurden auf Initiative des Jerusalemer Goethe-Instituts ab 2011 kleine Pakete mit Büchern – auch von Kloetzel – , die ihre

emigrierten bzw. geflüchteten Besitzer nicht in Nazi-Deutschland zurückließen und mit nach Palästina retten konnten, an deutsche Schulklassen geschickt. Jedem Paket war ein biographischer Text über den ehemaligen Leser und Besitzer beigefügt. Die Schüler erfuhren auf diese Weise viel über die Facetten einer lebendigen deutsch-jüdischen Kultur vor 1933 - wurden aber auch mit ihrem gewaltsamen und abrupten Ende im nationalsozialistischen Deutschland konfrontiert und mit der komplexen Geschichte der jüdischen Immigration nach Israel.

Der Illustrator

Hans Baluschek

Hans Baluschek

Hans Baluschek



Hans Baluschek wurde am 9. Mai 1870 in Breslau als Sohn eines Eisenbahningenieurs geboren. Er war ein deutscher Maler, Grafiker und Schriftsteller. Seit 1890 bis zu seinem Tode am 28. September 1935 lebte er in Berlin-Schöneberg, studierte an der Königlichen Akademie der bildenden Künste (1889-1894) und betrieb daneben volkswirtschaftliche und medizinische Studien. Seine Erziehung war für damalige Verhältnisse sehr fortschrittlich. Er engagierte sich sein ganzes Leben mit großer Hingabe für seine Ideale. Im Mittelpunkt seines künstlerischen Schaffens stand die realistische Darstellung der Arbeitswelt. Baluschek erfaßte wie kaum ein anderer die sozialen Spannungen der Wilhelminischen Ära. Er entdeckte Großstadt, Alltag, Industrie und Technik, vor allem die Eisenbahn. Seine Welt waren die Arbeiter und Kleinbürger. Darüber fand er zu seinem Stil, dem sozialkritischen Realismus. Er porträtierte immer wieder die arbeitenden Menschen, ihre Umgebung und ihre alltäglichen Probleme. Dabei nahm die Eisenbahn sehr häufig eine zentrale Stellung in seinen Werken ein, so daß er als einer der bedeutendsten Eisenbahn-Maler in die Kunstgeschichte eingegangen ist. Neben dem Arbeitsalltag der Eisenbahner stellte er auch die Pendler dar, die täglich mit der Eisenbahn zur Arbeit und wieder nach Hause fahren. Er widmete sich dem bunten Treiben auf den Bahnhöfen und der Idylle am Bahndamm ebenso wie der modernen und beeindruckenden Technik der Lokomotiven und Züge. 1895 hatte Baluschek seine erste Ausstellung als Maler in der „Galerie Gurlitt“. 1897 zeigte er erstmals zwei Arbeiten auf der Großen Berliner Kunstausstellung. Am 2. Mai 1898 gehört Hans Baluschek zusammen mit Max Liebermann, Walter Leistikow, Lovis Corinth, Lesser Ury, Max Slevogt, Käthe Kollwitz und Heinrich Zille zu den Gründern der „Berliner Secession“. 1913 wird er Vorstandsmitglied. Dazwischen liegen zwei Hochzeiten und eine Scheidung, zuerst mit der Schauspielerin Charlotte von Pazatka-Lipinski, dann mit seiner Schülerin Irene Dröse, aus deren Ehe zwei Töchter hervorgehen. Er entwarf im Auftrag des Kölner Schokoladeproduzenten Ludwig Stollwerck Sammelbilder für Stollwerck-

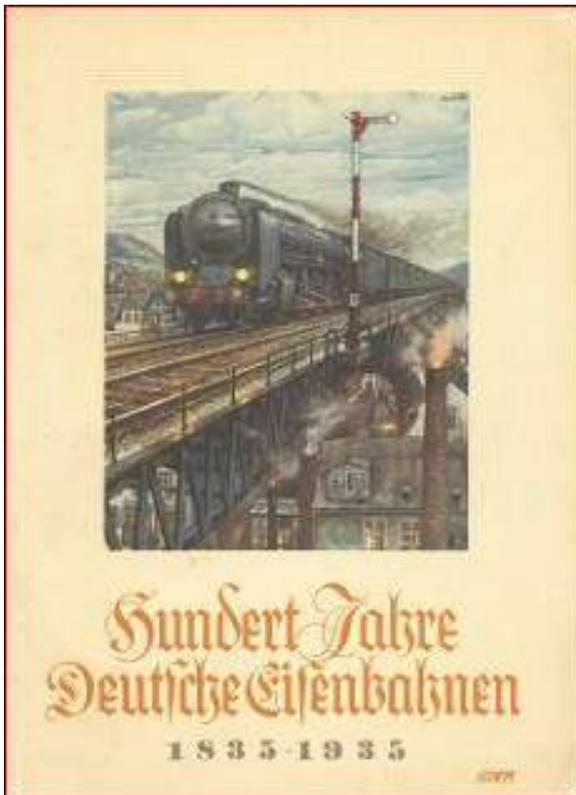
Sammelalben, darunter die Serie *Schönheit des Alltags*. Einem breiten Publikum sind bis heute seine Illustrationen zu *Peterchens Mondfahrt* aus dem Jahr 1915 vertraut. Nach dem Weltkrieg beteiligte sich Baluschek an der kulturpolitischen Arbeit der Sozialdemokratischen Partei Deutschlands (SPD), er wurde Vorsitzender der Kunstdeputation in Schöneberg. Er schuf Bilder für die sozialdemokratische Presse und übernahm 1920 eine Lehrtätigkeit an der Volkshochschule. Im selben Jahr erschien sein Novellenband *Enthüllte Seelen*. Baluschek zeichnete für die Zeitschriften *Der Wahre Jacob*, *Lachen Links*, *Frauenwelt*, *Kulturwille*, und die *Illustrierte Reichsbannerzeitung*. Dabei zeigte er oftmals seine Begeisterung für den technischen Fortschritt, insbesondere für den Schienenverkehr jener Zeit. In der Buchgemeinschaft *Der Bücherkreis* übernahm er grafische Gestaltungsaufgaben. Er arbeitete in den 1920er Jahren auch mehrfach für Filmproduktionen. 1924 wurde Baluschek Vorsitzender der Großen Berliner Kunstausstellung. Als Vorstandsmitglied des „Reichsverbands Bildender Künstler“ initiierte er 1926 die Gründung einer Unterstützungskasse für Berliner Künstler. Für sein Engagement in Schöneberg, zu dem die Ausstellung „Das alte Schöneberg im Bilde“ gerechnet werden muß, stellte ihm der Stadtbezirk 1929 eine Ehrenwohnung im Atelierturm der Friedenauer Siedlung Ceciliengärten zur Verfügung. Seine oftmals sozialkritischen Werke wurden bereits in der Kaiserzeit verunglimpft. Für Kaiser Wilhelm II. produzierte Hans Baluschek „Rinnsteinkunst“ und für die KPD war seine künstlerische Entwicklung vergleichbar mit jener der Sozialdemokratie von der revolutionären Arbeiterbewegung zum Verrat.

Hans Baluschek beschäftigte sich seit den späten zwanziger Jahren - außer mit Auftragsarbeiten von Firmen wie Borsig und AEG - vermehrt mit Detaildarstellungen der alten Berliner Innenstadt. Viele dieser zugespitzten Milieuporträts befinden sich heute in den Sammlungen des Märkischen Museums, des Bröhan-Museums und der Berlinischen Galerie.

Für die Umsetzung seiner Alltagsbeobachtungen in ein künstlerisch verdichtetes Milieuporträt hatte er eine schlichte Antwort parat: „Was mich um mich herum irgendwie berührt, ergreift, packt, erschüttert, gibt mir die Impulse zu meinen Bildern. Dann formt sich die Komposition, und aus meinem reichlichen, in meinem Gehirn aufgespeicherten Typenmaterial stellen sich die Figuren ein. Auch vierstöckige Mietskasernen mit ihren Hinterhäusern haben ihren Typ, ebenso wie Straßenlaternen, Trottoirbäume, Eisenbahnsignale und Lokomotiven. Ich habe sie durch Beobachtung in ihrem Wesen erkannt und hebe mit Leichtigkeit das zwingend Charakteristische hervor“.

Nach der Machtergreifung der Nationalsozialisten geriet er schnell in deren Visier und wurde als entarteter bzw. marxistischer Künstler diffamiert.

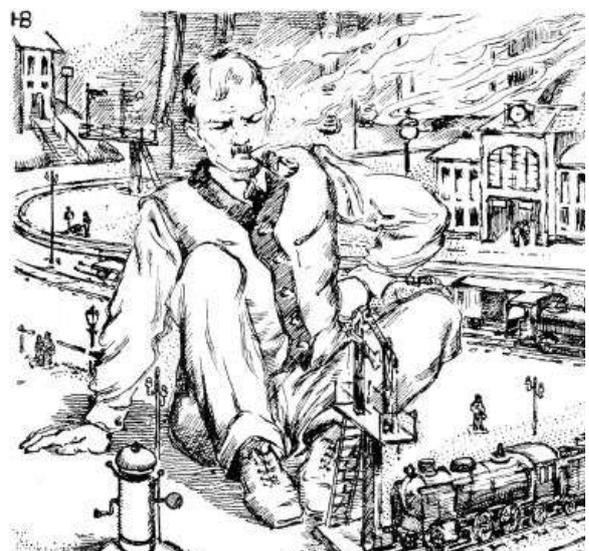
Die Nationalsozialisten setzten Baluschek 1933 als „marxistischen Künstler“ von seinen Ämtern ab und schlossen ihn von allen Arbeitsmöglichkeiten aus. Seine Werke brandmarkten sie als „entartete Kunst“. Aus seiner Atelierwohnung mußte er ausziehen und zog in die Bozener Straße 13/14.



Sein wohl letztes Werk war die Illustration der vom Reichsbahn-Werbeamt für den Personen- und Güterverkehr herausgegebenen Jubiläumsbroschüre „Hundert Jahre Deutsche Eisenbahnen 1835-1935“. Die Broschüre erschien wenige Wochen vor seinem Tode, als Hans Baluschek im Konflikt mit den nationalsozialistischen Machthabern bereits nicht mehr beruflich aktiv sein konnte.

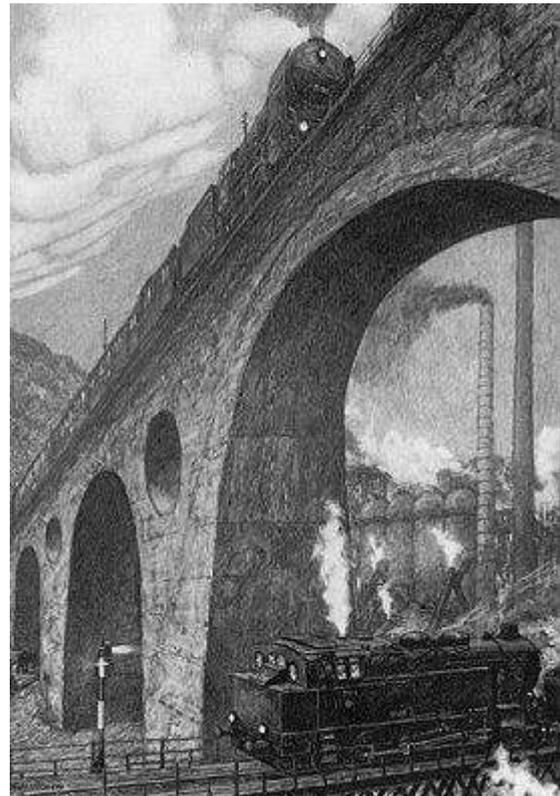
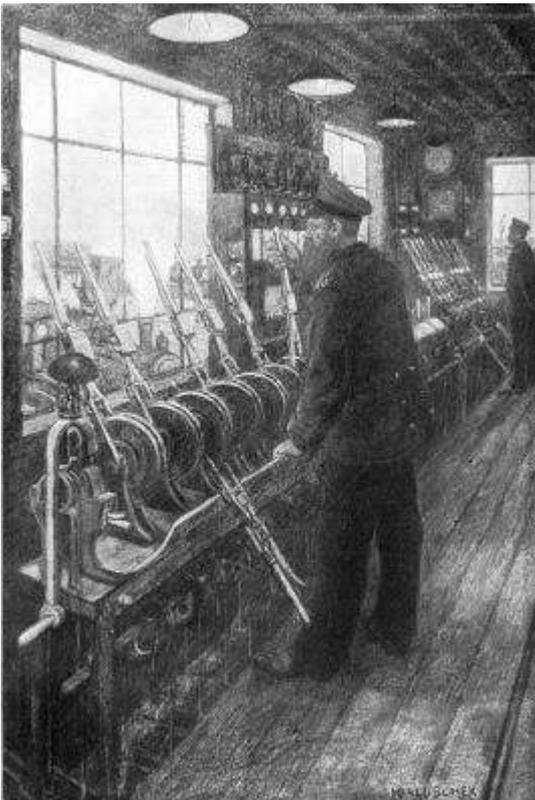
Vermutlich hat er den Auftrag zur Illustration dieser in großer Auflage verlegten Broschüre bereits wesentlich früher angenommen. Dennoch enthält sie ganz aktuelle Darstellungen der damals modernsten Fahrzeuge der Reichsbahn.

Selbst die Modelleisenbahn hielt Hans Baluschek bereits für würdig, sie im Zusammenhang mit dem 100jährigen Jubiläum der deutschen Eisenbahnen zu verewigen. Interessanterweise beschäftigte sich schon damals ein Erwachsener mit dem eigentlich für Kinder geschaffenen Spielzeug.



Hans Baluscek starb im Berliner Franziskus-Krankenhaus und wurde auf dem Wilmersdorfer Waldfriedhof Stahnsdorf beigesetzt. Einen Nachruf schrieb Theodor Heuss, der 1933 beim Ermächtigungsgesetz noch für Hitler gestimmt hatte. Das Urteil über sich und sein Werk hatte Hans Baluscek bereits lange vor seinem Tod gefällt: „Im allgemeinen nennt man mich einen Naturalisten, und da der Naturalismus doch nun mal schon Anfang 1900 überwunden ist, bin ich ‚altes Spiel‘. Alle diese Urteile haben mir nicht geschadet.“

Die nachfolgenden Ölkreide-Zeichnungen entstanden um 1909.



Sein heute sicher berühmtestes Eisenbahnbild ist das 1907 entstandene höchst stimmungsvolle Ölgemälde „**Der Bahnhof**“.



Tragisches Geschick

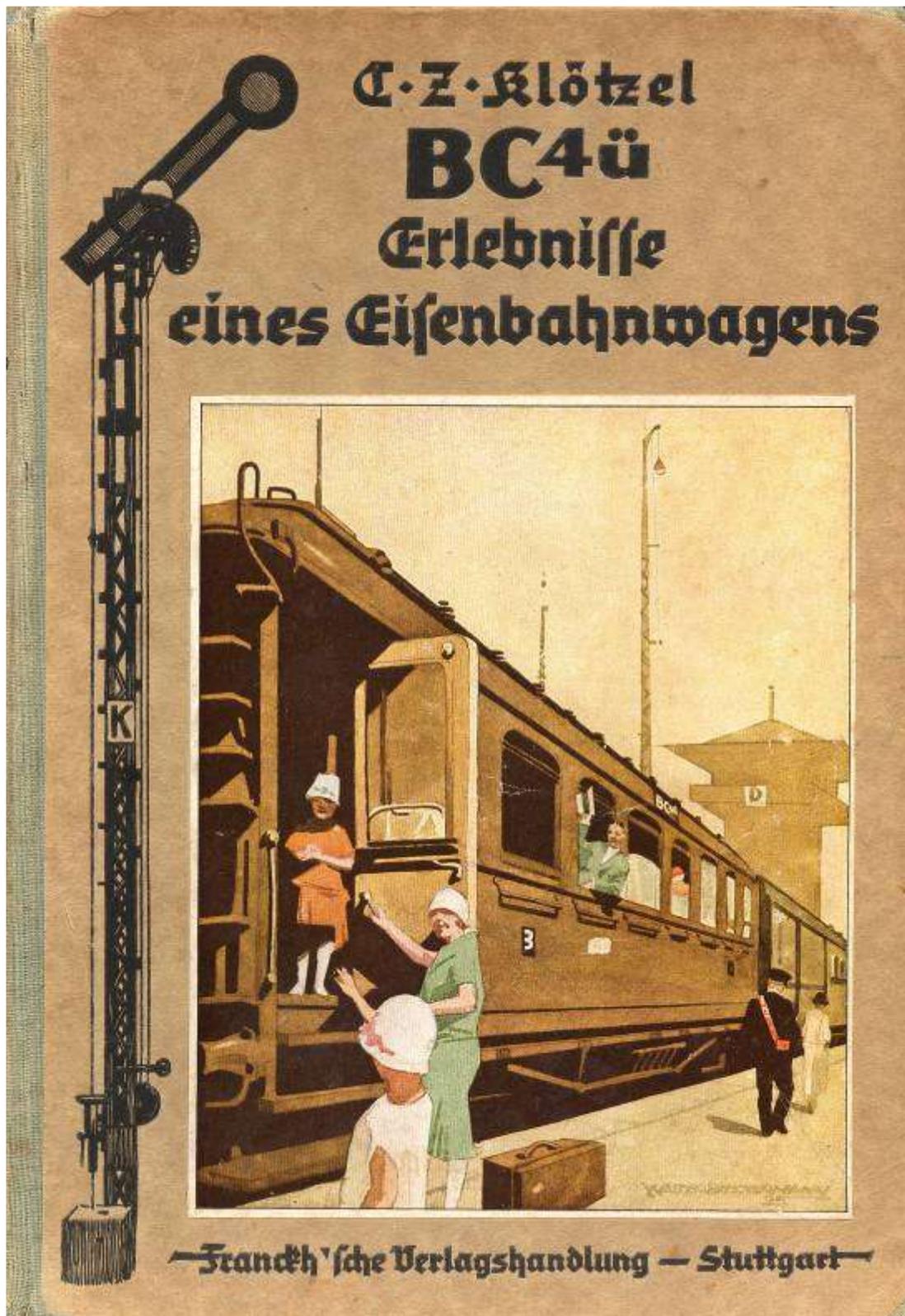
Daß ihre eigene Lebensreise sie durch die faschistische Verfolgung ins Exil oder berufliche Abseits bringen würde, war für Autor wie Illustrator zur Zeit der Entstehung des Buches „BC^{4ü}“ noch nicht absehbar. Ihr Werk überlebte die finstere Zeit des Dritten Reiches. Es beinhaltet bereits eine Lektion über den rechten Umgang mit dem „Fremden“ im Schienenreich: „Wenn der fremde Kamerad ein echter und rechter Eisenbahnwagen ist, so soll uns seine Farbe, seine anders geformten Türklinken und Puffer nicht stören. Wir können es uns alle nicht aussuchen, in welcher Werkstätte wir gebaut werden wollen.“

Vgl.

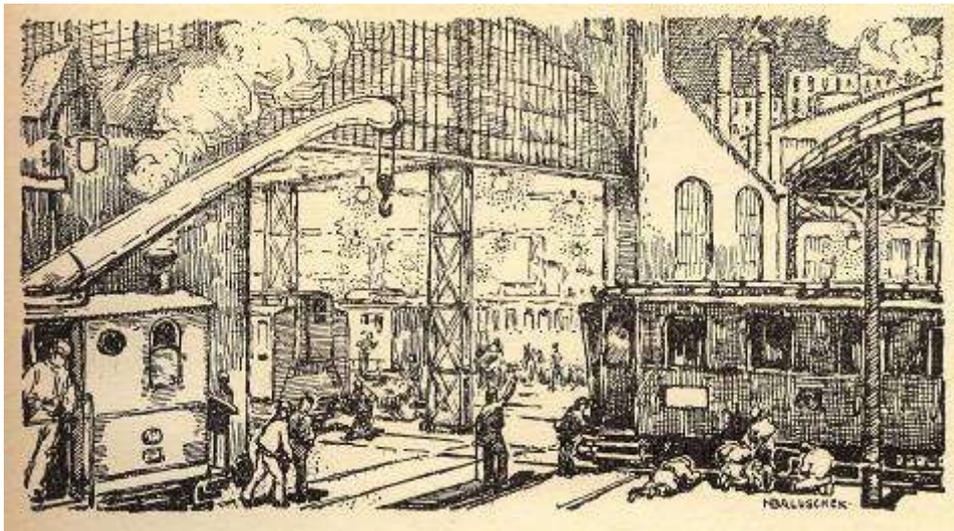
Thomas Noßke: Hans Baluschek, http://www.hs-merseburg.de/~nosske/Epochell/zp/e2z_ebhb.html ;

wikipedia

Goethe-Institut <http://www.goethe.de/ins/il/lp/kul/mag/lit/klp/de7797138.htm>

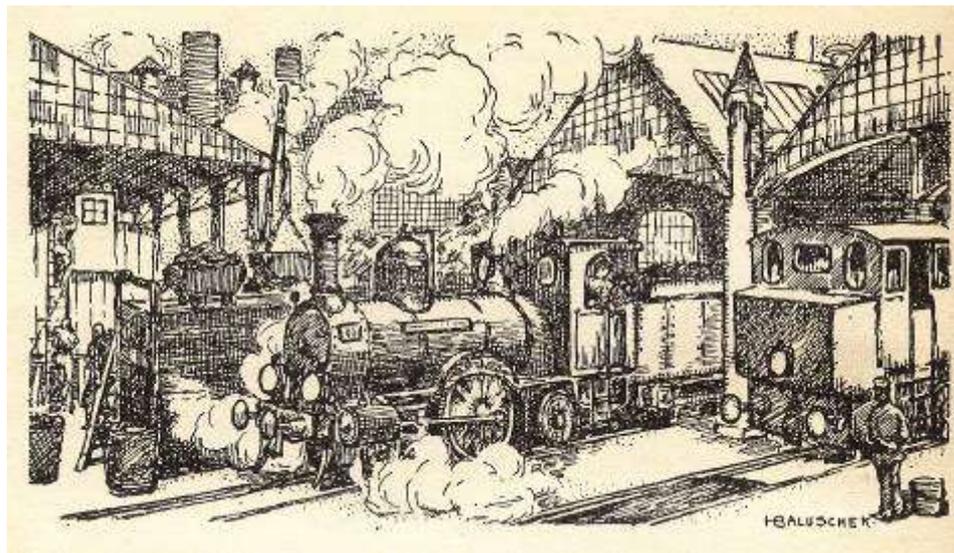


Das Umschlagbild von Walter Biedermann zeigt den „Helden“ des Buches im Reisezugverkehr der 1920er Jahre. „BC“ steht für Reisezugwagen 2. und 3. Klasse, „4ü“ steht für vierachsige Drehgestellwagen mit Durchgang und Faltenbalgübergängen.



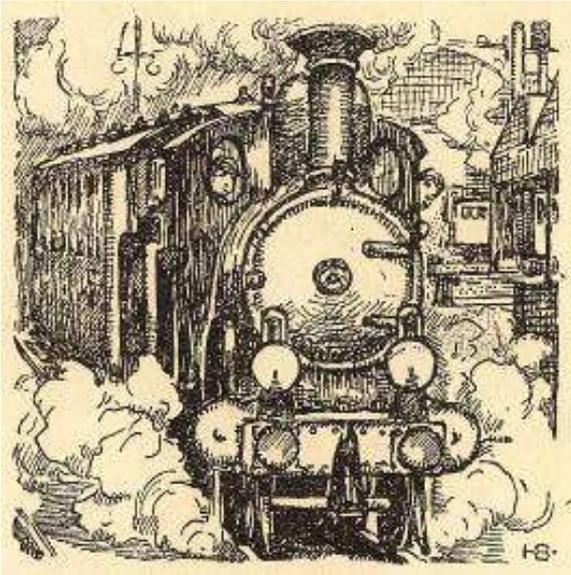
Wie BC^{4ü} auf die Welt kam und wer BC^{4ü} eigentlich ist

In einer riesigen Halle entsteht aus vielen Einzelteilen mit Hilfe vieler Maschinen und noch mehr schwer arbeitender Menschen nach und nach der vierachsige Personenwagen.

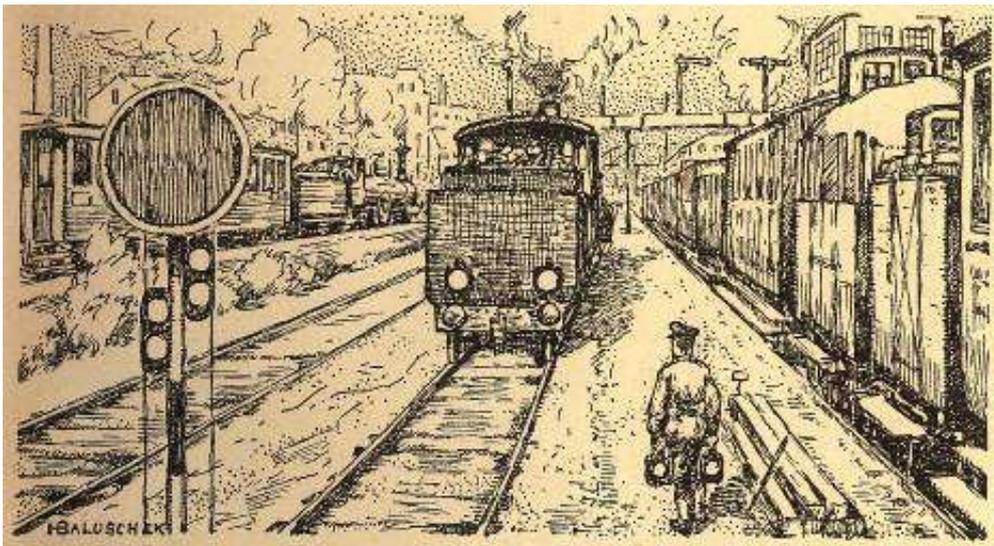


Madame Dowidl

Mit diesem liebevollen Namen wird die erste Lokomotive gerufen, mit der BC^{4ü} in Berührung kommt. Sie ist der alte Hausgeist der Waggonfabrik. Mit ihr machen die neugebauten Wagen ihre ersten Fahrversuche.

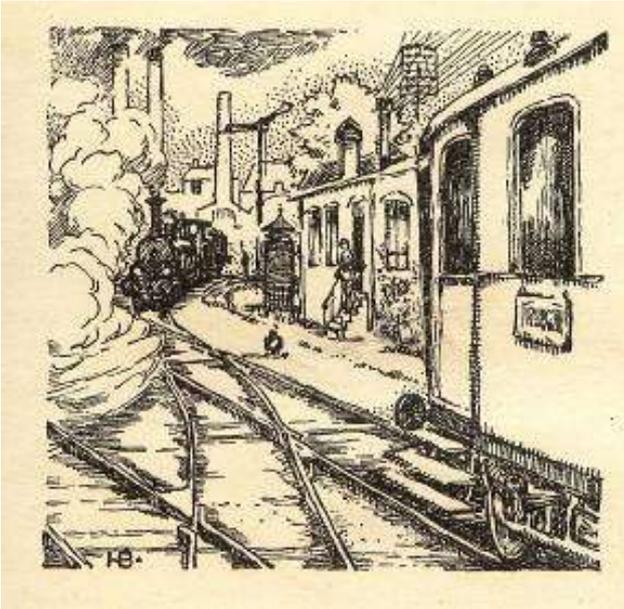


Sorgsam hält er an der Hand von Madame Dowidl seinen Einzug in die Welt der Schienen.

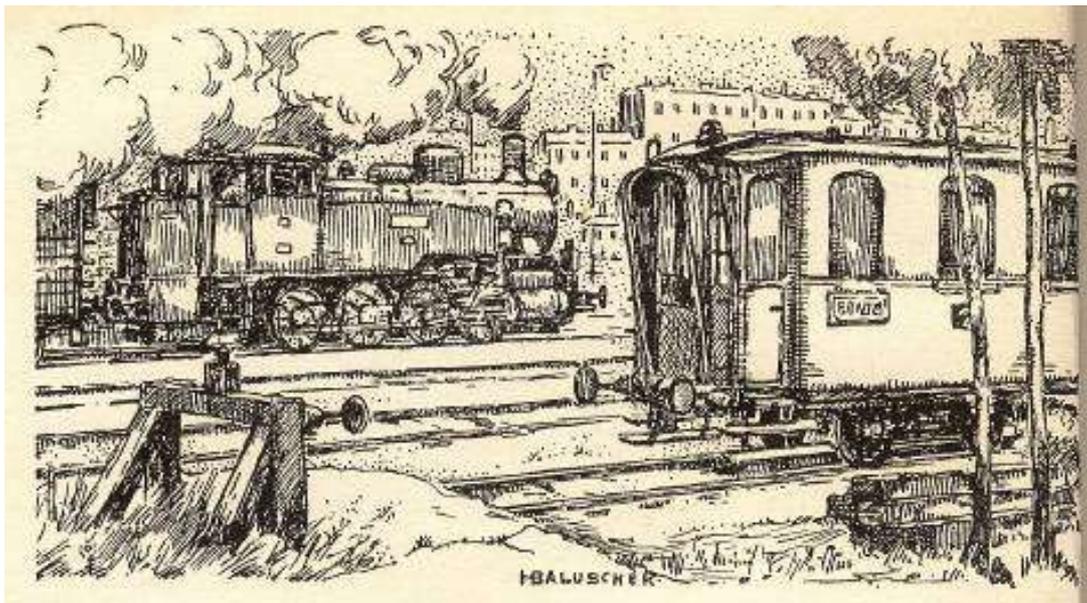


Die eiserne Bahn

Er rollt auf glatten Schienen in die große, weite Welt der eisernen Bahn. Es geht auch über Weichen, Kreuzungen und Kurven.

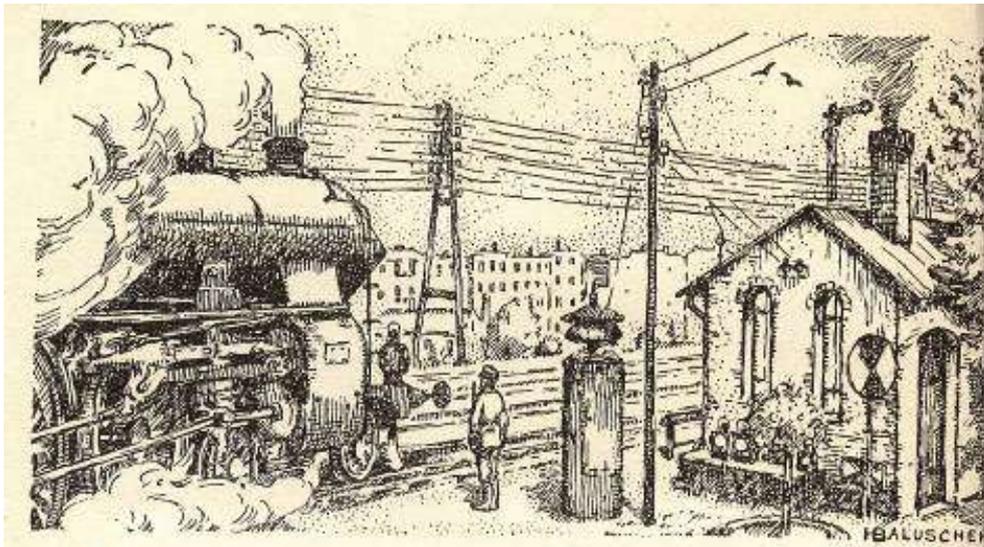


Schließlich gelangt er auf ein Abstellgleis. Madame Dowidl löst sich von ihm und verabschiedet sich mit weißen Dampfwolken. BC^{4ü} ist plötzlich allein, inmitten des Getriebes eines großen Bahnhofs.



Der alte Herr Prellbock

Der alte Königlich Preußische Prellbock regt sich furchtbar über den jungen Wagen auf, der vor ihm abgestellt wurde.

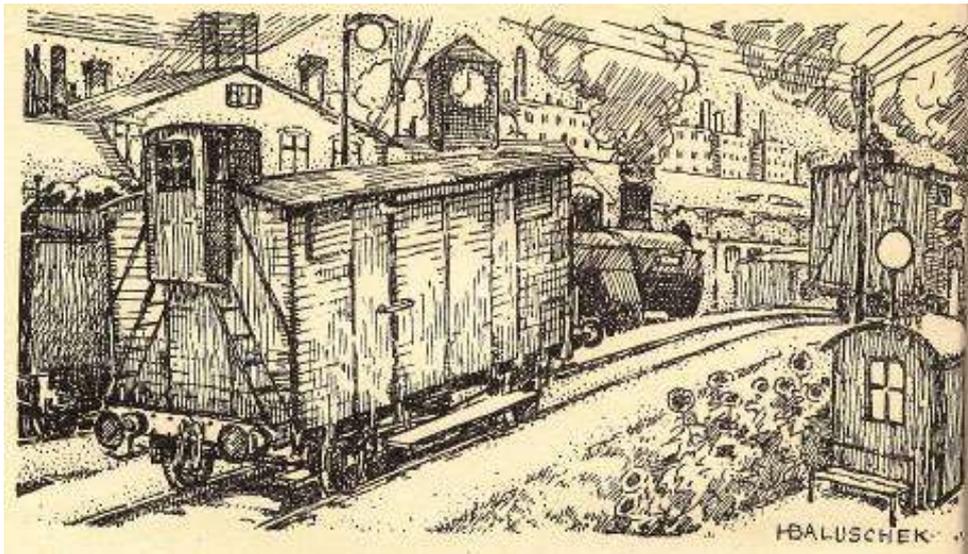


Die Telegraphenstange

Die freundliche Telegraphenstange, die ganz anders mit BC^{4ü} spricht als der Prellbock, gehört zu einer großen Familie. Die an ihr befestigten Drähte tragen Nachrichten in die ganze Welt.



Die Telegraphen kündigen die Züge an. Ihren Verkehr regeln die Formsignale wie das Fahrt-frei zeigende Flügelsignal vor dem rasch heranfahrenden Dampfzug.

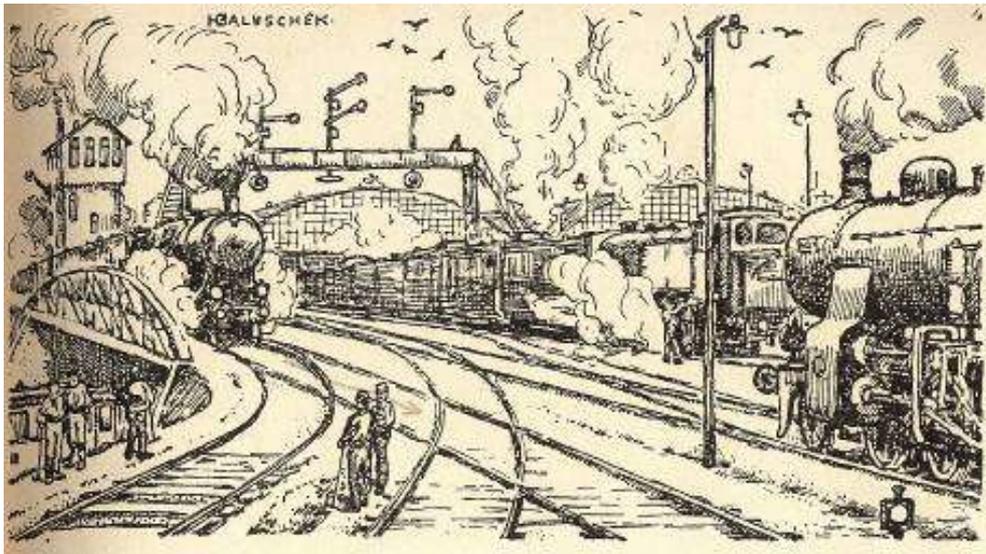


Herr Gⁿ

Herr Gⁿ ist ein gedeckter Güterwagen mit Bremserhaus. Hier rollt er gerade über den Ablaufberg. Im Rangierbahnhof werden die Züge getrennt. Die Wagen rollen im Gefälle über die Weichen in ihr jeweiliges Gleis, in dem sie zu neuen Zügen zusammengestellt werden.

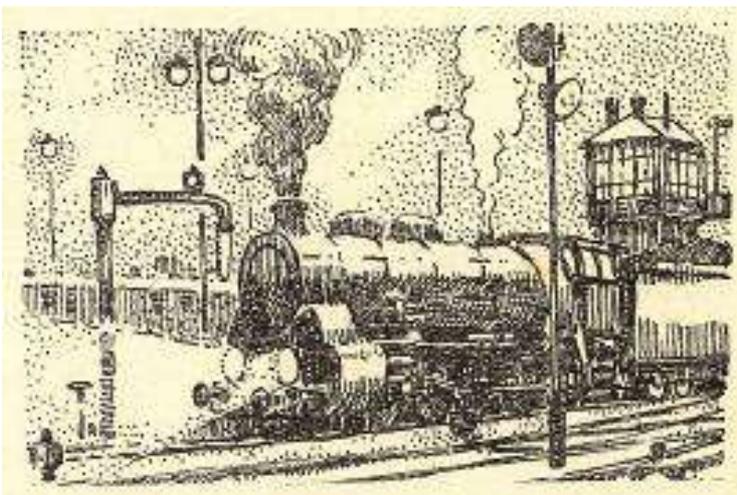


Ein Streckenläufer geht dem heranrauschenden Zug entgegen, er wird rechtzeitig das Gleis verlassen, das er mit seinem Werkzeug überprüft.



Der Güterzug

Auf dem Rangierbahnhof wird ein neuer Güterzug zusammengestellt, das zweiflügelige Signal gibt ihm Ausfahrt frei bei verminderter Geschwindigkeit wegen zu erwartender Weichen.

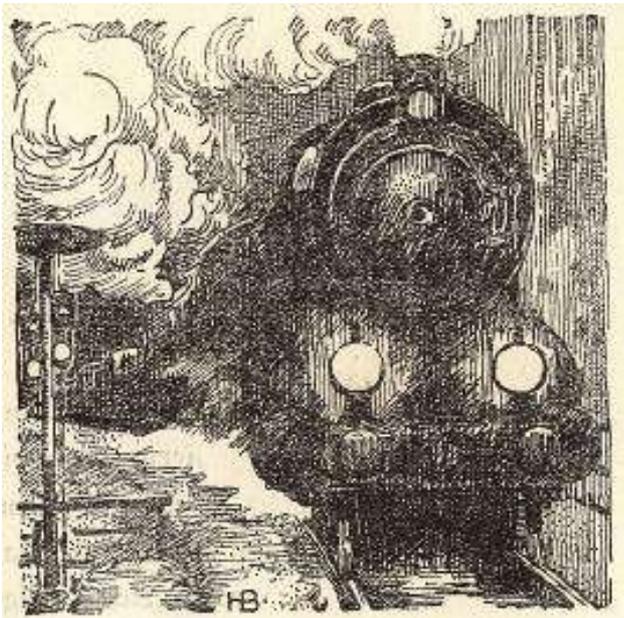


Eine Güterzug-Dampflok mit leuchtenden Laternen wartet nachts am Wasserkran, aus dem ihr Tender neu befüllt wird.

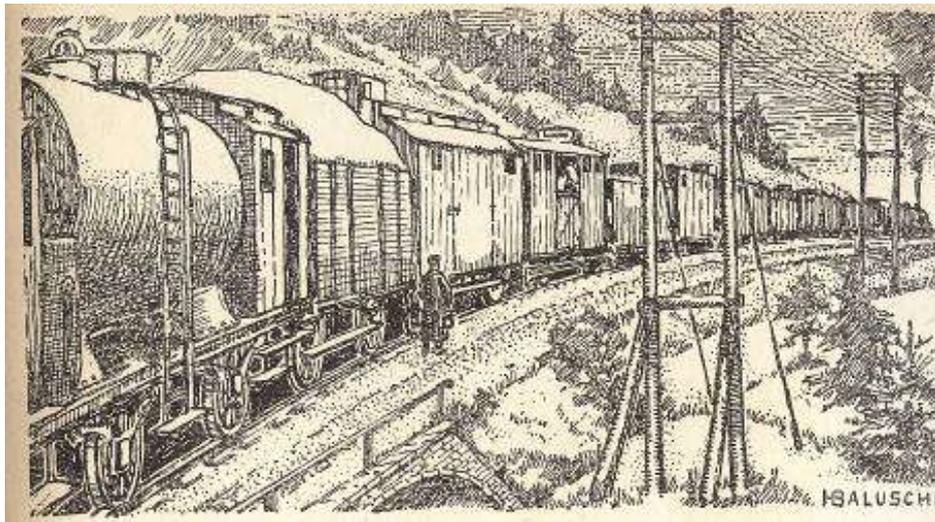


Erste Reise

Am Reisezugwagen sind zwei rotleuchtende Oberwagenlaternen oben angesteckt, eine weitere ist an einen Puffer gehängt. Sie melden jedem Bahnwärter oder Weichensteller, daß der Zug komplett ist und sich während der Fahrt kein Wagen gelöst hat. Ferner warnen sie folgende Züge vor dem vorausfahrenden.

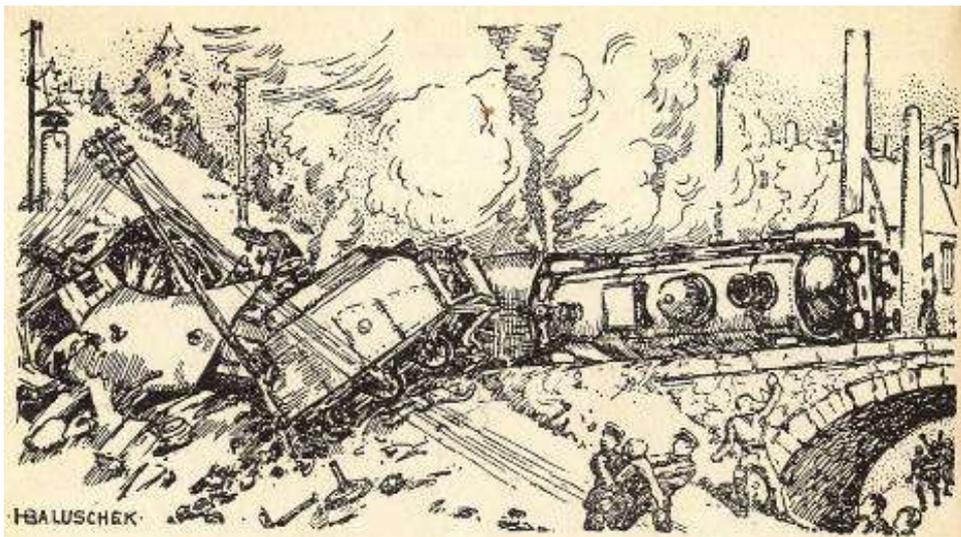


Der Dampfzug durchheilt die Nacht, vorbei am Vorsignal, das freie Fahrt erwarten läßt.



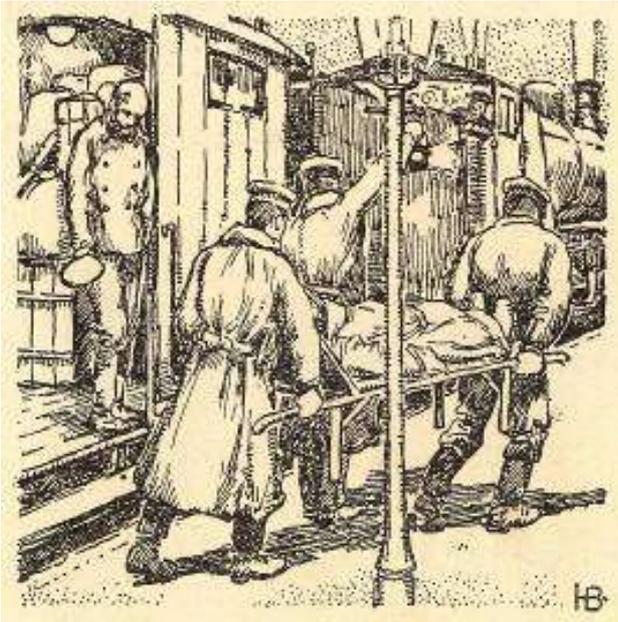
Ein Gespräch im Dunkeln

Ein langer gemischter Güterzug aus verschiedenen Waggonen wird von einem Eisenbahner im Vorbeifahren überprüft.

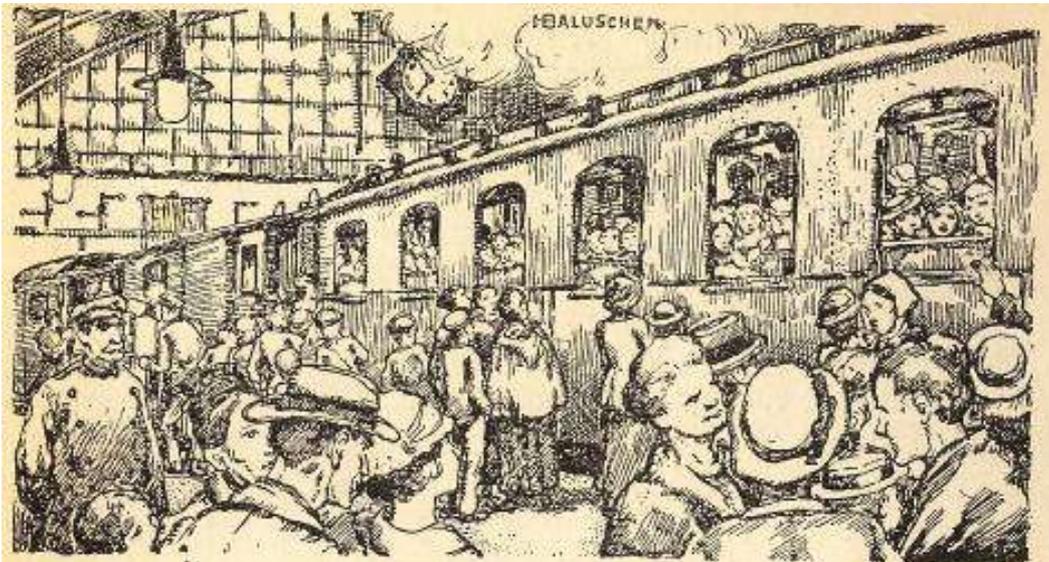


Lehrreicher Aufenthalt

Nach einem schweren Zugunglück liegt die Dampflok getrennt von ihrem Tender auf der Seite. Telegraphenmasten mit ihren zahlreichen Drähten sind umgeknickt. Helfer eilen herbei, verletzte Menschen werden aus dem Zug gerettet.

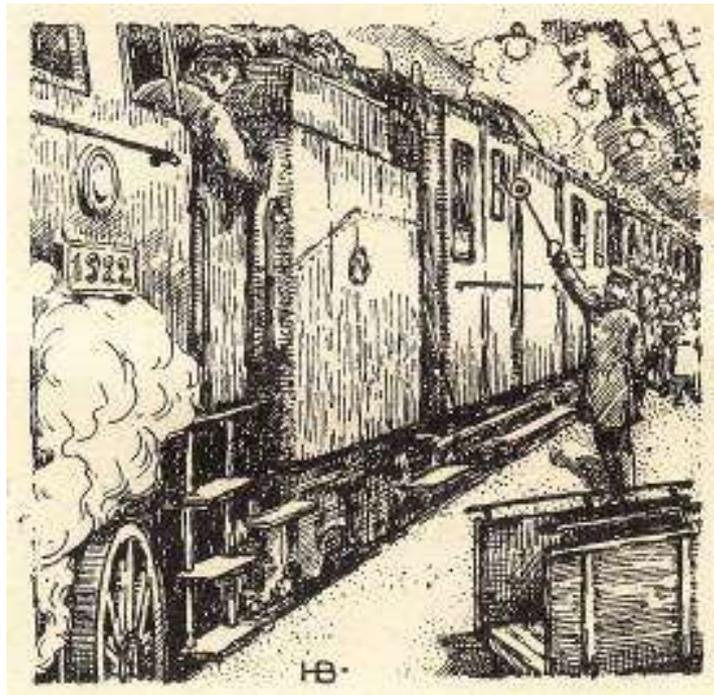


Zwei Eisenbahner tragen eine Bahre, auf der unter einem Mantel ein tödlich verunglückter Kollege gebettet ist. Ein Eisenbahner leuchtet mit seiner Laterne dem traurigen Zug, während im Gepäckwagen ein anderer ehrerbietig seine Mütze abgelegt hat.



Fröhliche Fahrt - Fröhlicher Schluß

Auf dem Bahnsteig verabschieden zahlreiche zurückbleibende Menschen die Reisenden, die es mit der Eisenbahn in die Ferne zieht.



Der Heizer schaut aus und gibt das Abfahrtsignal des Aufsichtsbeamten auf dem Bahnsteig an den Lokführer weiter. Dieser löst die Bremsen und gibt mit dem Regler Dampf. Eingereiht in den Zug befindet sich BC^{4ü} auf seiner ersten großen Reise.

©P. Dr. Daniel Hörnemann