

Otto Humbach

Klassiker der Bundesbahn



Eine Epoche in Vorbild und Modell



MIBA
DIE EISENBAHN IM MODELL

KLARTEXT

Otto Humbach

Klassiker der Bundesbahn

Eine Epoche in Vorbild und Modell

Bibliografische Information der Deutschen Bibliothek:
Die Deutsche Bibliothek verzeichnet diese Publikation in der Deutschen
Nationalbibliografie; detaillierte bibliografische Daten sind im Internet über
<http://dnb.ddb.de> abrufbar.
ISBN 978-3-8375-0667-9

© 2011 by VGB Verlagsgruppe Bahn GmbH,
MIBA-Miniaturbahnen, Fürstenfeldbruck
Vertrieb: Klartext Verlagsgesellschaft mbH, Essen

Alle Rechte vorbehalten

Nachdruck, Reproduktion und Vervielfältigung
– auch auszugsweise und mithilfe elektronischer
Datenträger – nur mit vorheriger schriftlicher
Genehmigung des Verlages.

Redaktion: Martin Knaden

Layout, Satz, Umschlaggestaltung: Otto Humbach

Druckvorstufe:

Akkolade Verlag-Service GmbH, Hagen

Gesamtherstellung: Himmer AG, Augsburg

Inhalt

Vorwort	5
Die Stunde Null	6
Früher Abschied	14
Am Bahnsteig	22
Faszination 01	34
Eierköpfe	44
01 im Dreiertakt	52
Altbauelloks	60
Die Güterbahn	68
Die leichte Variante	82
Bummelzüge	90
Auf großem Fuß	102
Kohle, Erz, Stahl	110
Betrieb nach Vorbild	118
Neubau-Elloks	126
Königin der blauen Züge	134
Winterdienst	142
Schwarze Schwäne	150
Legendäre Jumbos	158
Das blaue Netz	166
Rangierböcke	180
Ihre Majestät	190
Die letzte Preußin	198
Nachtfahrt	204
Die Ochsenlok	210
Trans Europ Express	218
Im Betriebswerk	228
Ein Mädchen für alles	240
Die Letzte ihres Stammes	250
Exoten	260
Anhang	270
Bildautoren	272



Carl Bellingrodt, der Altmeister der Eisenbahnfotografie bei der Arbeit.

Vorwort

Die Suche nach den „Klassikern der Bundesbahn“ führt Eisenbahn- und Modellbahnfreunde immer wieder in die 50er-Jahre, als „König Dampf“ noch die Gleise beherrschte. Mehr als 10.000 Dampflokomotiven, unterteilt in mehr als 50 Baureihen, führten in der Mitte dieser Dekade ihre aus einem bunten Mix von Länderbahn-Vorkriegs- und Neubauwagen zusammengestellten Zuggarnituren. Dazu gesellen sich Dieseltriebwagen und Elektrolokomotiven aus Reichsbahnzeiten und ihre Nachfolger in Form der Bundesbahn-Neukonstruktionen. Die Eisenbahn präsentierte sich in einer schier unglaublichen Vielfalt, die davor und danach nie mehr erreicht wurde.

Für die Nachwelt bewahrt wurden diese herrlichen Zeiten neben den in Bundesbahndiensten stehenden Berufsfotografen wie Walter Hollnagel und Helmut Säuberlich vor allem von einem Mann: Carl Bellingrodt (1897–1971). Bereits in den 20er-Jahren begann er mit der fotografischen Dokumentation des Eisenbahnwesens, sein Gesamtwerk wird auf mehr als 20.000 Aufnahmen geschätzt, ca. 10.000 davon entstanden in der Bundesbahnzeit. In seinen Fotografien kam es nicht selten zu der glücklichen Vereinigung von sachlicher Dokumentation und künstlerischer Gestaltung, die Eisenbahnfreunde bis heute verzaubert.

Die vielen Hobbyfotografen, die heute in den Fußstapfen des Altmeisters an den Bahndämmen lauern, warten allerdings in den meisten Fällen vergeblich auf die großen Klassiker. Wer diese noch einmal aufleben lassen will, wird sich eine Modellbahn bauen, und dabei in einem ebenfalls sehr abwechslungsreichen Hobby ankommen. Neben der Orientierung am – meist – historischen Vorbild stellen sich vielfältige Herausforderungen, wie etwa ein naturgetreuer Landschaftsbau, ein sicherer Fahrbetrieb oder der Einsatz ausgeklügelter Digitaltechnik. In meinem Fall war klar: Ich wollte meine nach historischen Fotos und Dokumenten zusammengestellten Modellzüge vor der passen-

den Modelllandschaft mit „Bellos“ – wie der Altmeister von seinen Bewunderern liebevoll genannt wird – Augen fotografieren.

Anders als heute, wo auf einem in weiten Teilen elektrifizierten Streckennetz nur noch wenige Loktypen unterwegs sind, waren in den 50er-Jahren in den verschiedenen Gegenden Deutschlands noch durchaus unterschiedliche, den topografischen Gegebenheiten angepasste Lokomotivbaureihen im Einsatz. Für die von mir realisierten Modellbahnprojekte habe ich mir daher meist eine der großen Magistralen ausgewählt und versucht, den typischen Betrieb auf diesen Strecken im Bereich eines anliegenden Bahnhofs darzustellen. Folgende Strecken (Bahnhöfe) erscheinen dementsprechend häufig im vorliegenden Bildband: Die Nord-Süd-Strecke Hannover–Würzburg mit dem Bahnhof Gemünden, die Ruhr-Sieg-Strecke Hagen–Siegen mit dem Bahnhof Werdohl, die West-Ost-Magistrale Frankfurt–Passau–Wien mit dem Bahnhof Vilshofen und die sog. „Rollbahn“ Hamburg–Bremen–Ruhrgebiet mit dem Bahnhof Ottersberg.

Mein Hobby hat mir – und vermutlich unzähligen Hobbykollegen – schon viele schöne, kreative und damit auch glückliche Stunden bereitet. Dank sei dafür auch der Modellbahnindustrie, die uns seit Jahren mit immer besseren und vorbildgetreueren Modellen versorgt. Neben den bereits erwähnten Vorbildfotografen war es außerdem der leider viel zu früh verstorbene Michael Meinhold, der mir mit seinen fundierten und herrlich geistreich-humorigen MIBA-Artikeln den Weg der Umsetzung ins Modell so richtig schmackhaft machte. Auch ihm dafür mein herzlichster Dank. Wie gerne hätte ich ihm und natürlich „Bello“ diesen Bildband gezeigt.

Schönau, im September 2011
Otto Humbach

Die Stunde Null



Bereits seit 1947 verkehrten in Westdeutschland wieder Schnellzüge mit Speise- und Schlafwagen für den zivilen Verkehr. Ansonsten waren einigermaßen komfortable und schnelle Verbindungen den alliierten Besatzungstruppen vorbehalten. Ein besonders eindrucksvolles Bild ergab sich, wenn diese Züge von den teilentstromten, ziemlich abgetakelt bis bizarr wirkenden Dreizylinderlokomotiven der Baureihe 01.10 geführt wurden

Aller Anfang ist schwer

Die Stunde Null





Die Stunde Null



38 1878 fährt inmitten der Ruinen Hamburgs in der Nähe des Haltepunkts Hasselbrook Richtung Hbf, April 1948.

Nach Beendigung der Schrecken des Krieges und der Greuel der Naziherrschaft lag ein großer Teil des Landes in Trümmern. Viele der eisenbahntechnischen Anlagen waren verwüstet. Harte Winter und verknappte Lebensmittelrationen beutelten die Menschen. In dieser für uns heutige Wohlstandskonsumenten schwer vorstellbaren Not entwickelte sich die Eisenbahn schnell zum entscheidenden „Über“-lebensnerv.

In einer schier unglaublichen Leistung wurde das zerstörte Schienennetz und das marode Rollmaterial in kürzester Zeit repariert. Bald fuhren die ersten Kohlenzüge vom Ruhrgebiet in die großen Städte. Der „Kohlenklau“ – meist Kinder in spärlicher Sommerkleidung – ging um und die Wagen wurden an Langsamfahrstellen, vor Halt zeigenden Signalen oder auf den Abstellgleisen gestürmt. Sogenannte „Hamsterzüge“ brachten – total überfüllt – die hungernden Bewohner der Großstädte aufs Land, die dort per Tausch etwas Essbares zu ergattern suchten. Um größere Tauschgeschäfte abzuwickeln oder Unterkunft bei Verwandten oder Freunden zu finden, fuhr man oft quer durch das ganze Land, in bunt zusammengewürfelten Zügen, geführt von halbentkleideten Stromlinienlokomotiven oder noch im Tarnanstrich laufenden Kriegsloks.

Das Faible vieler Eisenbahnfreunde für diese „Epoche“ ist also aufgrund der vielfältigen, ja fast abenteuerlichen Präsenz der Eisenbahn durchaus verständlich. Betrachtet man die im Fernsehprogramm immer wieder angebotenen Dokumentationen und Spielfilme mit „Nachkriegs-Thematik“, scheinen sie mit ihrem Interesse an diesen chaotischen Anfangsjahren allerdings nicht ganz alleine zu stehen. „Jedem Anfang wohnt ein Zauber inne“, wusste schon Hermann Hesse.



Kinder beim Kohlenklau, Hamburg 1946