

DAS MAGAZIN FÜR DIE FREUNDE DER KLASSISCHEN EISENBAHN

vereinigt mit
BAHNEpoche

Deutschland 1945-47 Eisenbahn der Nachkriegszeit

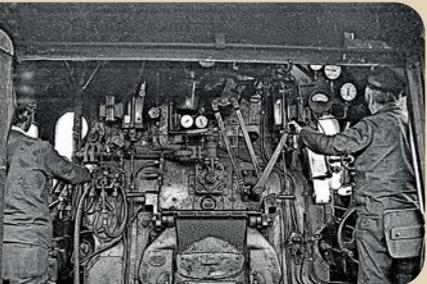
Zwischen Zerstörung, Wiederaufbau und Teilung



41ER DES BW OEBISFELDE
Altmark-Dampfpflichtspiele



V 60 - DIE ÄLTESTE LOK DER DB
Erlebnisse & Begegnungen



ALS HEIZER IN EISENACH
Mit der G12 ins Sperrgebiet



BESUCH IN BREMERHAVEN 1968
Bis zum Columbusbahnhof





Der Eisenbahn-Romantik-Club

✓ Mehr Leistung ✓ Mehr Info ✓ Mehr Vorteile ✓ Mehr Eisenbahn

Unser JUBILÄUMS-ANGEBOT zur 1000sten Sendung der Eisenbahn Romantik

Werden Sie jetzt Clubmitglied!



*Liebe Freundin, lieber Freund
der Dampfbahn-Romantik,
schließen auch Sie sich
unserer Clubgemeinde an
und festigen somit die Position
der beliebtesten deutschen
TV-Eisenbahnserie.*

Ihr Hagen von Orloff



* Im Folgejahr beträgt Ihre Clubmitgliedschaft 50,- bzw. Familienmitgliedschaft 56,-.

**JUBILÄUMS
ANGEBOT**
CLUBMITGLIED
WERDEN
schon ab € 3,-
IM MONAT



Der tolle Eisenbahn-Romantik-Zuschauerclub präsentiert von: Hagen von Orloff

Ihre Clubvorteile beinhalten:

- ✓ 4 Ausgaben Eisenbahn-Romantik mit Gratis-DVD
- ✓ Mit der Clubkarte ermäßigte Preise bei über 100 Clubpartnern
- ✓ Eisenbahn-Romantik Clubvideo präsentiert von Hagen von Orloff
- ✓ Clubkalender mit großem Poster zum Ausklappen
- ✓ IGE-Erlebnisreisen mit Vorzugspreisen für ER-Club-Mitglieder

4x pro Jahr
inkl. Gratis DVD



Werden Sie jetzt Clubmitglied:

Neu anmelden unter www.vgbahn.de/club_Jubiläum



Ein Gerippe, umgeben von zahlreichen Hausruinen: So sieht der Fotograf der US-Armee bei seiner Luftaufnahme vom 11. Mai 1945 die Bahnsteighalle von Frankfurt (Main) Hauptbahnhof. Zerstörung prägt bei Kriegsende nahezu alle Eisenbahndrehkreuze in Deutschland. Und doch läuft der Betrieb erstaunlich schnell wieder an

Slg. Garn

Liebe Leserinnen, liebe Leser,

vor Ihnen liegt die erste gemeinsame Ausgabe von *Bahn Extra* und *Bahn Epoche*. Manches ist gleich geblieben, manches ist neu. Gleich geblieben sind die vielseitigen Beiträge über die klassische Eisenbahn, wie Sie sie aus den bisherigen Heften kennen. Aber nun schließt sich die Themenvielfalt von *Bahn Epoche* mit der vertieften Betrachtung eines Themengebiets aus *Bahn Extra* zusammen. Sie finden in dieser Ausgabe unter anderem ein facettenreiches Porträt des DB-Dauerläufers V 60, einen Rückblick auf die faszinierende Zeit der 41er in der Altmark, einen Besuch in Bremerhaven 1968, eine Eisenbahn-Reise nach Sibirien Anfang des 20. Jahrhunderts und das in großem Rahmen angelegte Titelthema: die Eisenbahn im Nachkriegs-

deutschland. Von diesen furchtbaren, prägenden, kontroversen Jahren gäbe es so viel zu schreiben und zu zeigen. Deshalb haben wir uns hier auf die Zeit von 1945 bis 1947 bezogen und hoffen, Ihnen damit eine informative wie interessante Lektüre bieten zu können.

Und wir sind gespannt, was Sie zu der neuen Ausrichtung von *Bahn Extra* und *Bahn Epoche* sagen. Schreiben Sie uns, was Sie gut finden und was Ihnen nicht gefällt, was wir mehr oder weniger machen sollen und was Sie sich von diesem Heft wünschen. Wir freuen uns, von Ihnen zu hören oder zu lesen und wünschen Ihnen mit dieser Ausgabe viel Lesefreude und Gewinn!

Die Redaktion



58 Die Brücken über den Rhein hatten entscheidende strategische Bedeutung. Bahn-Beispiele von Mainz bis Wesel
British Army/Slg. Robin Garn



44 Ein Land zwischen Zerstörung und Wiederaufbau, zwischen Not und Hoffnung: Eindrücke vom Bahnalltag in Norddeutschland 1945-47 Slg. Robin Garn



Schwere Zeiten durchleben die Deutschen und ihre Eisenbahnen nach Kriegsende. Doch wirkt die Vergangenheit unheilvoll nach. Ein Überblick

32

Walter Hollnagel/Slg. Robin Garn



Heftbeilage: Nachdruck einer Reichsbahn-Streckenkarte aus dem Mai 1948 mit allen vier Besatzungszonen
Slg. Andreas Knipping

Bahn Extra: Titel Nachkriegszeit

MOMENTAUFNAHMEN

14 Als der Krieg zu Ende war

Impressionen aus Deutschland 1945-47

28 Ein Brite in Schleswig-Holstein

Mit Peter Handford 1945 durch Norddeutschland

44 Zwischen Northeim und Neumünster

Eindrücke aus Nachkriegstagen

58 Der symbolische Fluss

Die Bedeutung der Rheinbrücken

ZEITGESCHEHEN

22 Ende und Anfang

Chronik: Die wichtigsten Daten der Nachkriegszeit

32 Zerstörung, Stillstand, Neubeginn

Was Deutschland und seine Eisenbahnen bei Kriegsende und in den ersten Jahren danach prägte

ZEITGESCHEHEN

47 Züge des Schreckens

Häftlingszüge 1945

BETRIEB

48 Der frühe Fernverkehr

Zugbeispiele aus den Jahren 1945/46

50 Im Dienst der Besatzungsmacht

Der Militärverkehr für die Alliierten

56 Abbau – Aufbau – Neustart

Der elektrische Bahnbetrieb in Deutschland

STATISTIK

62 Daten und Fakten

Die Reichsbahn der Besatzungszonen in Zahlen

Dampf am Morgen
war eine Spezialität
beim 41er-Einsatz
in der Altmark. Eine
Rückschau auf den
Lokbestand und
die Leistungen

Slg. Robin Garn



8 Im Jahr 1904 reist ein Unternehmer aus Thüringen mit der Bahn nach Sibirien und dokumentiert dies in Fotografien

Bruno Belling/Heimatemuseum Ingersleben



64 Ob im Rangierdienst oder vor dem Nahverkehrszug, die V 60 der Bundesbahn bewies Ausdauer und Vielfältigkeit

Georg Wagner



82 Ein Zug zum Linienschiff und 86er im Rangierdienst: Zu Besuch in Bremerhaven Columbusbahnhof 1968

Dietrich Bodeck/Slg. Wilfried Kohlmeier

Bahn Extra: Bahn Epoche

MEISTERWERKE

6 Hunger oder nur Neugier?

Ein Foto vom Moselkanal 1944

REISE

8 In die Ferne und zurück

Bruno Bellings Sibirien-Reise 1904

FAHRZEUGE

64 V 60 der Bundesbahn

Seit 66 Jahren ist die Rangierdiesellok im Dienst; Erinnerungen von Eisenbahnfreunden

72 Erfahrungen mit der Lok

Die V 60 aus Lokführersicht

STREIFLICHT

74 Jagdausflug 1953

Eine Begegnung mit Theodor Heuss

ARBEITSWELT

76 Mit der G 12 nach Milano

Was es hieß, in den späten 1950ern und frühen 1960ern von Eisenach ins Sperrgebiet zu fahren

90 Alleskönnerin in der Altmark

Die Oebisfelder 41er sorgten in den frühen 1980ern für unvergleichliche Dampf-Impressionen

KINO

80 „Murder she said“

Miss Marple und die Eisenbahn

ZUFALLSFUND

82 Von Rhein-Main an die Nordsee

Ein Besuch in Bremerhaven 1968

BESONDERES BILD

88 Volkswagen versus Dampflok

Bei den letzten Einsätzen der Crailsheimer 50er

Aufnahmen der Titelseite: ACME/Eisenbahnstiftung (gr. Bild: 03 157 mit Zug nach Halle und Wittenberg in Berlin Anhalter Bf, Oktober 1945), Robin Garn, Wolf-Dietmar Loos, Günter Meyer/Slg. Manfred Meyer, Dietrich Bodeck/Slg. Wilfried Kohlmeier (linke Spalte v. o.)

87 Forum | Leserbrief

98 Vorschau | Impressum

MOSELKANAL 1944 – PRÄSENTIERT VON ARMIN O. SCHMOLINSKE

Hunger oder nur Neugier?

Ob Anfang Dezember 1944 die beiden Jungs nur die Neugier an diese nicht ganz ungefährliche Stelle an der zerbombten Eisenbahnbrücke über den Moselkanal in Metz getrieben hatte oder die Suche nach Brauchbarem, um weiter das Überleben der Familien sichern zu können, weiß man nicht. Beginnen möchte ich jedoch mit dem sehr sachlichen Originaltext zu diesem Pressebild des amerikanischen Kriegsphotografen Haacker: „Als die Deutschen die Ausmaße des alliierten Angriffs erkannt hatten, begann General von Rundstedt eine Gegenoffensive. Es war der vergebliche Versuch, die Angreifer an den Kanal zurückzudrängen. Die Jäger und Bomber der 9. US-Luftflotte schwärmten umher und unterbrachen jeden Versorgungsstrang, den die Deutschen mit ungeheuren Anstrengungen wieder betriebsfähig gemacht hatten. Eine Reichsbahn-Lokomotive, die zur Verstärkung des erschöpften Triebfahrzeugparks der SNCF aus Deutschland herangebracht worden war, die 50 1381, hatte auf einer Moselbrücke ihr Schicksal ereilt. Als die Alliierten kamen, hing sie noch immer auf den eingestürzten Brückenteilen. Mehrere hundert Tonnen Nachschubgüter des Zuges, die nicht mehr die bedrängten Truppen von Rundstedts erreichten, wurden erbeutet.“

Der Fotograf und seine Kamera

Der 28-jährige, in Brooklyn geborene Kriegsphotograf Charles T. Haacker von der amerikanischen Photoagentur ACME, dessen Nachname fälschlicherweise teilweise auch Haaker geschrieben wird, war auf dem Vormarsch der Amerikaner nach Westen mit dabei (siehe kleines Foto). So gibt es von ihm nicht nur diese Bilder aus dem lothringischen Metz, sondern auch diverse Fotos vom zerstörten Berlin und dem Stadtleben nach der Stunde Null.

Was mir bei diesem Bild sofort auffiel, war die geringe, für Großformatkameras typische Schärfentiefe und dass der Junge mit Blick in die Kamera vermutlich bewegungsunschärf ist, da der stillstehende Rucksackjunge knackscharf ist, ebenso wie die Hand des Jungen, der skeptisch in die Kamera schaut. Und wenn ich auf die Website seines 1942 geborenen Sohnes schaue, wird meine Vermutung bestätigt. Dort

beschreibt er einen Zwischenfall seines Vaters in Paris, der samt Kamera aus dem Jeep gefallen war. Die sehr robuste Graflex-Speed Graphic Kamera, eine bei den damaligen amerikanischen Fotoreportern sehr beliebte 4x5-inch-Laufbodenkamera vom Kamerahersteller Folmer & Schwing, war trotzdem weiterhin voll funktionsfähig.

Heute, wo jeder Hans und Franz mit einem Smartphone herumläuft und alles fotografiert, was ihm vors Display kommt, würde garantiert auch eine solche Situation festgehalten. Aber vor über 75 Jahren war das, zumal in dieser Zeit, meist dem rasenden Reporter vorbehalten.

Hier geht es in erster Linie nicht um die Eisenbahn, sondern um die Situation der beiden Kinder in dieser sehr schwierigen Zeit. Mit Jutesack und Rucksack scheinen die zwei Teenies auf Hamstertour zu sein, denn „ihr“ Krieg war im Dezember 1944 wohl schon zu Ende, während im zentralen Teil Deutschlands der Wahnsinn noch bis zu fünf Monate weiterging. Hier haben wir ein Foto, dessen ganze Dramatik uns nur durch unser Wissen um die deutsche Geschichte bewusst wird. Obwohl es sicher kein komponiertes Foto ist, hat der Fotograf das Bild harmonisch gestaltet,



Kriegsfotograf Charles T. Haacker im Jahr 1945

wir haben das Dreieck zwischen den beiden Jungs und der im Wasser liegenden Dampflok sowie die verbogenen Schienen, die zum Rucksackjungen hinführen. Diese Aufnahme führt den geschichtsinteressierten Betrachter zurück in eine Zeit, deren schreckliche Ausmaße man sich nicht vorstellen kann, aber sich dank des Internets und vieler dokumentarischer Filme auf youtube deutlich vor Augen führen kann. Das ist für mich der Grund, dieses handwerklich nicht unbedingt optimale Bild zu einem emotionalen Meisterwerk der Eisenbahnfotografie zu küren. Wir haben hier kein im klassischen Sinne sehenswertes Kalenderfoto, das man sich einen Monat anschauen kann oder möchte, wie viele der bereits beschriebenen Meisterwerke der letzten BahnEpoche-Jahre, sondern eines, das zum Nachdenken anregt – sozusagen ein Antikriegsfoto ohne tote oder schwer bewaffneter Soldaten, aber mit der Eisenbahn im Kontext.

Charles Theodore Haacker junior, der bereits im Alter von 18 Jahren von der Bildagentur ACME direkt von der Schule weg engagiert wurde, starb bereits 1952 im Alter von 33 Jahren an einer damals unbekanntem Krankheit. 



Als Aufnahmedatum wird der 4. Dezember 1944 genannt und als Örtlichkeit konnte eindeutig die Stadt Metz in Lothringen identifiziert werden. Bei der zerbombten Brücke handelt es sich um die Brücke über den Moselkanal, unweit der Einmündung der La Seille in den Kanal, etwa zwei Kilometer nördlich des Bahnhofs Metz. Der Zug war vermutlich als Rangierfahrt auf einem Anschlussgleis zur Steinmetz-Kaserne unterwegs



Blick auf die Station Baikal Hafen, 1904. Dieses Foto zeigt die Perspektive gen Norden in Richtung Irkutsk, rechts fließt die Angara. Rechts neben dem Gleis auf dem Abhang zum Fluss ist die Signal- oder Weichenstellbude zu sehen. Nach Irkutsk führt seinerzeit eine eingleisige Strecke; sie ist heute lange stillgelegt und durch eine andere Linienführung ersetzt

Aufnahmen, wenn nicht anders angegeben: Bruno Belling/Heimatmuseum Ingersleben

EINE EISENBAHNFABRT NACH RUSSLAND

In die Ferne und zurück

Bruno Belling, Kaufmann aus dem thüringischen Neudietendorf, entwickelte Ende des 19. Jahrhunderts eine große Leidenschaft: Reisen. Andere Länder, sogar andere Kontinente suchte er auf und hielt seine Eindrücke mit dem Fotoapparat fest. So entstanden großartige Bildraritäten, zum Beispiel 1904 in Sibirien

Von Dieter Manns

Dass einer, der die ganze Welt bereiste, trotzdem Zeit seines Lebens seinem Heimatort treu geblieben ist, war für frühere Zeiten durchaus normal. Vielleicht braucht man als umtriebiger Unternehmer auch irgendwo einen Fixpunkt. So könnte es sich bei Bruno Belling verhalten haben, der am 24. April 1865 in Neudietendorf in Thüringen geboren wurde und dort am 13. September 1947 starb.

Dabei führte ihn das Berufsleben durchaus „nach draußen“. Nach der Realschule begann Bruno Belling 1882 eine kaufmännische Lehre in Arnstadt. Danach folgten Anstellungen in Gotha, Liegnitz, Dresden und

Rostock. 1890 band er sich an die Firma Heintze & Blanckherz in Berlin, die Stahlfedern und Federhalter herstellte, und wurde deren Auslandsvertreter. Etliche Reisen folgten, und zwar nach Holland, Belgien, Spanien, Portugal, Norwegen, Schweden, Dänemark und in die Schweiz. Sein Dienstsitz war zeitweise Brüssel.

Um die vielfältigen Eindrücke auf diesen Reisen festhalten zu können, entwickelte Belling seine fotografischen Fähigkeiten immer weiter und perfektionierte sein Kamerateil. In Dresden lernte er den Inhaber der „Fabrik Photographischer Apparate“ Emil Wünsche kennen und arbeitete fortan als Auslandsvertreter für ihn. Ab 1893, nun

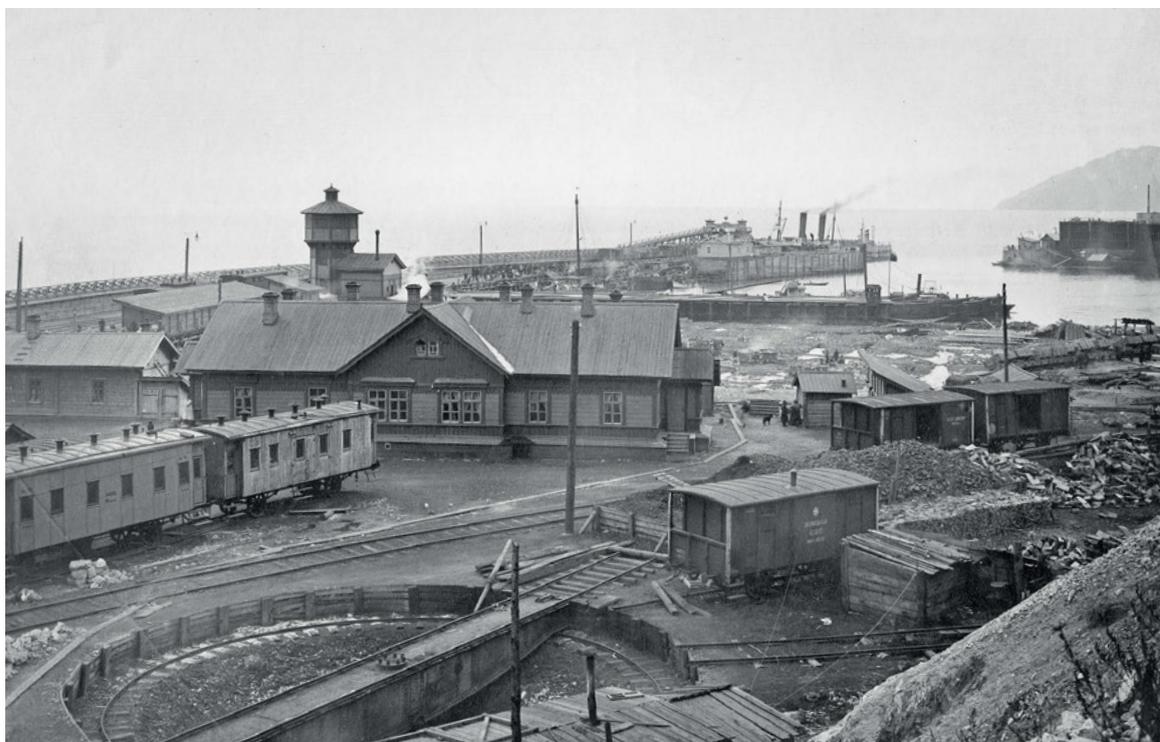


Kaufmann, Reisefreund, Fotograf: Bruno Belling war jahrzehntlang international unterwegs und hielt vieles dabei in Bildern fest



Halt auf einer unbekannt
Station unterwegs. Am Wagen
rechts hinter dem abgedeckten
Stapel lässt sich ablesen:
BW.251; III. Klasse; 51 Plätze.
Links sind riesige Brennholz-
stapel aufgeschichtet, der
Wald dahinter frisch abgeholzt.
Ob das der Lokomotivfeuerung
diente? Drei Kinder stehen
vor der Hütte und bestaunen
den D-Kuppler der Reihe O^w

Nochmals die Station Baikaf Hafen anno
1904, diesmal in Gegenrichtung zum Bild
von S. 8 oben gesehen. Der Bahnhof
befindet sich direkt an der Mündung der
Angara in den Baikalsee, und zwar am
Westufer, in einem langgezogenen Bogen.
Bei Bruno Bellings Besuch enden die aus
Westen von Irkutsk kommenden Züge
noch hier, weiter geht es mit dem Schiff
(im Winter mit dem Schlitten)
an das Ostufer des Baikalsees, wo Anschluss
zur Ostsibirischen Eisenbahn besteht.
Das Foto zeigt die Perspektive über
den Hafen auf den Baikalsee hinaus





Nicht bezeichneter Ort an einem Fluss, über den offenbar eine Schiffsbrücke gerade durch einen festen Neubau ersetzt wird. Vier D-Kuppler der Gattung O^w stehen im Vordergrund, an den Tendern steht „Заб.Ж.д.“, das heißt „Sabaikalskaja Schelesnaja Doroga“, also Transbaikal-Eisenbahn. Die Loknummern (von links): 42, 251, 231. Unter anderem dieses Foto belegt, dass Bruno Belling 1904 seine Reise nicht am Baikalsee beendete, sondern per Schiff übersetzte und Sibirien mit Hilfe der Transbaikal-Eisenbahn weiter erkundete



Foto mit dem Personal des Speisewagens und anderen Reisenden vor dem Wagen Nr. 719 D der Internationalen Schlafwagengesellschaft (CIWL) auf einer unbekanntenen Unterwegsstation. Der sonst stets riesige Holzvorrat auf dem Tender der Lok ist verfeuert und muss für die Weiterfahrt des Luxuszuges ergänzt werden, sicher wird auch Wasser genommen. Der Herr vor dem Schriftzug „Restaurant“ ist Bruno Belling

stets von Neudietendorf aus, folgten weitere Reisen in ganz Europa, fortan auch nach Asien und Nordafrika. Als die Firma Wünsche nach dem Tod des Inhabers von Zeiss-Ikon übernommen wurde, stieg Belling aus und machte sich selbstständig. Er wandte sich dem Osten zu: Speziell das zaristische Russland, aber auch China und Japan waren jetzt seine bevorzugten Reisegebiete.

Belling muss sich dabei hervorragende Sprachkenntnisse angeeignet haben, denn im Ersten Weltkrieg wurde er als Dolmetscher für Englisch, Französisch und Russisch in das Gefangenenlager Tuchel in Westpreußen verpflichtet. Da nach dem Krieg privater Handel im mittlerweile bolschewistischen Russland unmöglich war, verlegte Belling seine Reisetätigkeit in die baltischen Staaten, nach Finnland und Polen. 1939, mit 74 Jahren noch immer sehr rüstig, traf ihn der Ausbruch des Zweiten Weltkrieges hart. Freie Geschäftsreisen waren damit unmöglich geworden. 1947 starb Bruno Belling in seinem Haus in der Neudietendorfer Bahnhofstraße.

Hinterlassen hat er Tausende wertvoller Glasplatten und Abzüge, die sich heute an drei Orten befinden: in der Deutschen Foto-