



Die Bildautoren

In voller Kluft sehen wir **Georg Otte** als Führer eines Schnelltriebzuges, der einen Laufweg durch die ganze DDR absolviert. Diese 1958 eingeführte Verbindung wurde nur zwei Jahre lang angeboten.

Heinz Finzel mit Ledermütze „verfolgt“ auf seiner Simson der Marke „Spatz“ am 2. Juni 1973 den Abschiedspersonenzug von Wilkau-Haßlau nach Kirchberg. Andere bildliche Nachweise gibt es nicht von ihm, da er lieber im Hintergrund agierte.

Danksagung

Die Lokalisierung der Fotos zumal aus den Kriegsgebieten fiel oft schwer. Der ehemalige Lokführer **Alain Vettard** in Nancy hat mit staunenswerter Präzision für nahezu alle Bilder aus Frankreich die örtlichen Zuordnungen geliefert.

Mein Bruder **Martin Knipping**, seit Jahrzehnten Profi für Layout und Produktion von Büchern, hat mit großer Sorgfalt an Gestaltung und Satz mitgewirkt. Außerdem hat er sich – obwohl kein Eisenbahnkennner – mit technischem Grundverständnis an der Auswertung der Bildinhalte beteiligt und mit bewährter Sprachsensibilität meine Texte von manchen Unebenheiten befreit und damit das Lektorat übernommen.

Für die beiden Söhne eines Vaters, der jede Reichs- und D-Mark seines Lebens auf dem Überschneidungsfeld von Technik und Sprache verdient hat, ist diese Zusammenarbeit im 40. Jahr nach dessen Tod von emotionaler Bedeutung. Unser Vater starb mit nur 72 Jahren an den Spätfolgen schwerster im Krieg erlittener Verbrennungen. Mag sein, dass darin einer der Gründe dafür liegt, dass ich als ungedienter Zivilist vom Thema Krieg nicht loskomme.

Andreas Knipping

Impressum

© 2022 Nord Süd Express GmbH, 82194 Gröbenzell

ISBN 978-3-949665-05-9 – 1. Auflage 2022

Alle Rechte vorbehalten. Nachdruck, auch auszugsweise, sowie Verbreitung durch analoge und digitale Medien sowie Datenverarbeitungssysteme jeglicher Art nur mit schriftlicher Genehmigung des Verlags.

Texte: Andreas Knipping

Lektorat: Martin Knipping, Siegfried Wanner

Produzent: Robin Garn

Druck: DZS Grafik, d.o.o., Ljubljana, Printed in Slovenia

Bildnachweis: **Heinz Finzel, Georg Otte:** alle mit „HF“ bzw. „GO“ bezeichneten Bilder (im Archiv Matthias Hengst); **Gottfried Mann/Sammlung Thomas Böttger:** S. 2r; **Sammlung Andreas Knipping:** S. 8, 68, 69u., 81u, 82, 85, 87, 88, 94, 98, 99, 116o., 122, 125, 130u, 131, 132u, 133, 134, 157, 158, 159, 180, 199, 200, 206; **Henschel-Archiv:** S. 132o; **Franz Kraus:** S. 80, 203u., 207o; **Hermann Maey:** S. 79; **Paul Meisenburg:** S. 7, 92; **Ernst Schoerner:** S. 202; **Sammlung Klaus Hopf:** S. 97u; **USATC/ 756th Railway Battalion:** S. 187.

Vor- und Nachsatz: Karte *Europa. Gezeichnet nach dem Stand vom 30. März 1943 von Paul Faltz*, Metzger Verlagsanstalt, Metz, 1943. Mit den in Kreisen gesetzten Ziffern verorten wir die Seitenzahlen der Kapitel unseres Buches. Etwas größer hervorgehoben werden Deutschland (ab Seite 7), Polen (89), Frankreich (106) und Russland (135). Graue Ziffern lokalisieren Orte und Regionen, denen ein eigener Text ohne Fotografien gewidmet ist.

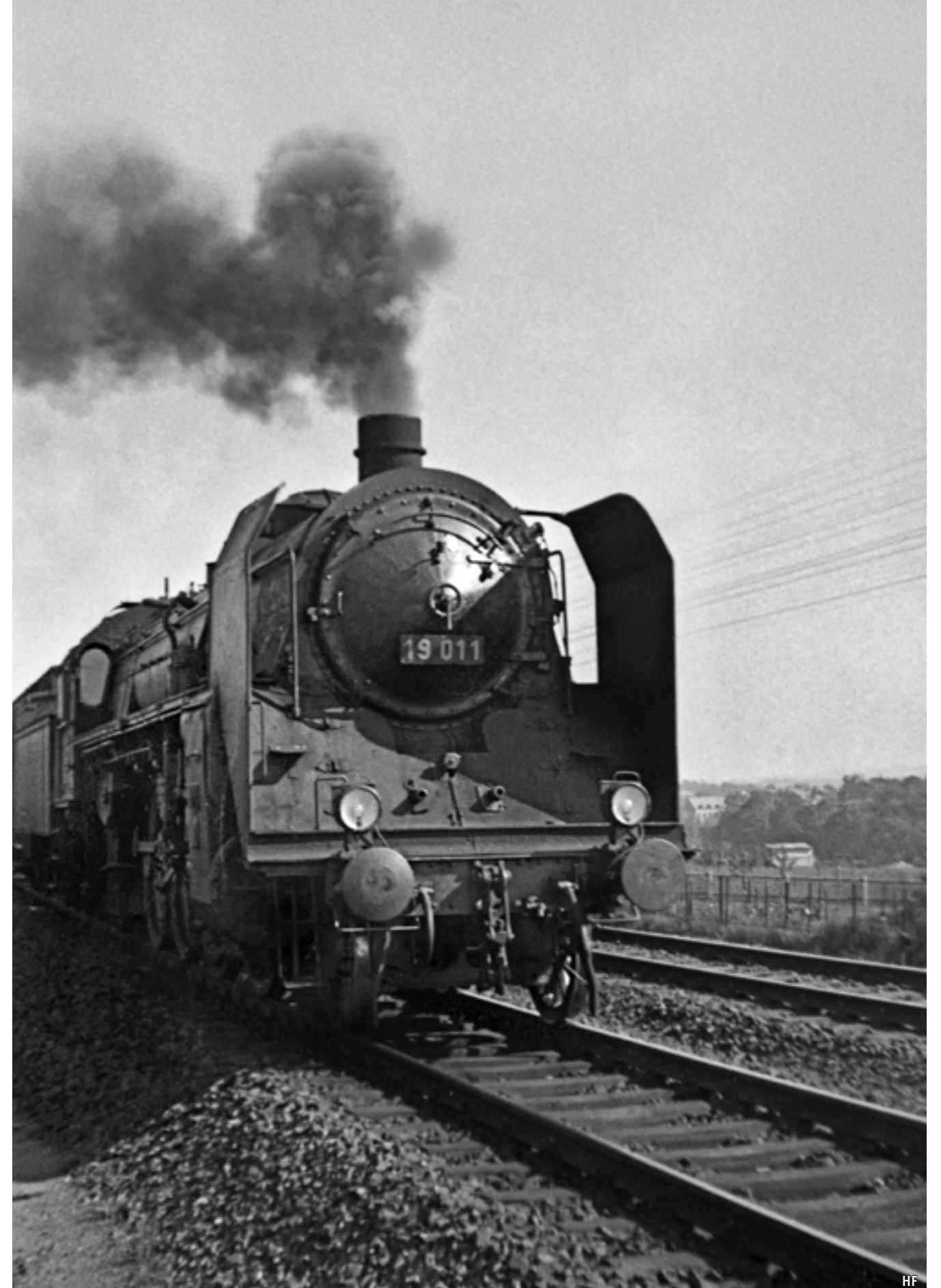
Inhalt

Vorwort von Matthias Hengst	4	1940 schleichende Annexion Elsass-Lothringen	102
Vorwort von Andreas Knipping	4	1940 „Westfeldzug“ und Niederlage Frankreichs	106
Biografische Skizze zweier Fotografen	5	1940 Großbritannien in Frankreich erfolglos	123
Synergie von Beruf und Hobby	6	1940 Ungarn bekommt Nordsiebenbürgen	124
1918-1939: Deutschland in einem trügerischen Frieden	7	1940 Italien als Bündnispartner des Reiches	126
1935 Rückkehr des Saargebiets	79	1940 die Schweiz gefährdet und neutral	126
1938 „Anschluss“ Österreichs	80	1941 „Balkanfeldzug“ und Aufteilung Jugoslawiens	126
1938 Annexion Sudetenland	82	1941 Bulgarien als Bündnispartner des Reiches	131
1938 Übergabe Olsa-Gebiet	86	1941 „Balkanfeldzug“ führt bis Griechenland	133
1938 Übergabe südliche Slowakei	86	1941 Rumänien als Bündnispartner des Reiches	134
1939 „Protektorat Böhmen und Mähren“	87	1941 „Ostfeldzug“ gegen die Sowjetunion	135
1939 Slowakei eigenständig	88	Mit dem Lokzug von der Donau zum Don Erinnerungen eines Lokführers aufgeschrieben von seinem Sohn Siegfried Baum	154
1939 Memelgebiet zum Reich	88	1941 Finnland als Bündnispartner des Reiches	180
1939 „Polenfeldzug“ und Annexionen	89	1943 Italien wird vom Partner zum Feind	181
1939 „Polenfeldzug“ und koloniales Generalgouvernement	93	1944 USA und Großbritannien auf dem Kontinent	187
1939 sowjetische Beute in Polen	93	Wehrmacht 1939 – 1945	188
1940 Sowjetunion annektiert Litauen, Lettland und Estland	93	1944 deutscher Rückzug bis Rhein und Weichsel	200
1940 Sowjetunion annektiert rumänische Gebiete	94	1945 Zerstörungsbilanz, Wiederaufbau und neue Grenzen in Europa	201
1940 Besetzung Dänemarks	95		
1940 Eroberung Norwegens	98		
1940 Schweden bleibt neutral	98		
1940 Eroberung der Niederlande	99		
1940 Besetzung Luxemburgs	99		
1940 Eroberung Belgiens	100		



HF

Die 19 002 des Bw Reichenbach, gebaut 1918 und endgültig abgestellt im April 1945, wartet 1934 mit einem Personenzug nach Plauen im Haltepunkt Grüna (Erzgebirge) auf den Abfahrtauftrag.



HF

Ein ganz ähnliches Motiv 1938 mit 19 011 des Bw Dresden Altstadt, aktiv von 1920 bis 1945, ebenfalls bei Grüna.



Die Fensterteilung, die moderne Bauart der Feuertür und das Parallelogrammgestänge des Reglers lassen vermuten, dass die wiederum sorgfältige Studie vom rundlichen Lokführer mit Pfeife, Weste und Uhrkette und vom schlanken Heizer auf einer G 12 entstanden ist, die als sächsische XIII H nach preußischem Muster übernommen wurde und von 1919 bis 1976 in der ganzen Rbd Dresden heimisch wurde und blieb.





Der Lokführer amüsiert sich über den riesigen Kohlebrocken, den der Heizer mit Mühe in die Feuerbüchse wuchtet. Üblicherweise zerklüftete man solche Giganten mit der Kohlenhacke. Unter dem Parallelogrammgestänge des Reglers nach preußischer Tradition bilden zwei emaillierte Kaffeekannen die einzigen hellen Bildelemente zwischen den Fenstern des Führerhauses.

Bei einem solchen Blick in die Düsternis des Führerstandes ist daran zu erinnern, dass die Qualitäten von Kameras und Filmen vor bald einem Jahrhundert derartige Aufnahmen nicht leicht machten. Das mit einem winzigen Druck des Fingers zuschaltbare Blitzlicht war noch nicht erfunden. Der Heizer hat Zeit für den Fototermin, weil der Zeiger des Manometers auf „14“ steht. Der höchstzulässige Kesseldruck einer preußischen G 8¹ oder einer preußisch/sächsischen G 12 oder G 12¹ ist hier erreicht, weshalb wir die nur mit 12 bar belastbaren P 8, G 10, T 14, T 14¹, T 16 oder T 16¹ als Motiv ausschließen können. Das gegossene Schild „EF“ an der Stehkesselrückwand könnte auf die „Eiserne Feuerbüchse“ hinweisen, die im Ersten Weltkrieg anstelle der Kupferfeuerbüchsen üblich wurden, die der Rüstungsindustrie geopfert wurden.

1940 „Westfeldzug“ und Niederlage Frankreichs

LAND Der französischen Kriegserklärung an das Deutsche Reich im September 1939 folgt ein Stillhalte-Krieg an den befestigten Grenzen. Nach ihrem überraschend schnellen Sieg im Mai/Juni 1940 besetzt die Wehrmacht ein weites Gebiet entlang der Atlantik- und Nordseeküste einschließlich der nordfranzösischen Industriegebiete und Pa-

ris. Luftwaffe und Marine errichten hier u. a. mit U-Boot-Stützpunkten wichtige Positionen ein.

Süd- und Zentralfrankreich von den Pyrenäen und vom Mittelmeer bis zur italienischen Grenze bleibt zunächst unbesetzt. Die Demarkationslinie wird scharf bewacht. Züge haben hier einen einstündigen Kontrollaufenthalt. Im

„Freien Frankreich“ etabliert sich ein faschistischer Staat mit provisorischem Regierungssitz in dem Badeort Vichy. Im November 1942 wird auch dieses Gebiet deutsch besetzt; die Demarkationslinie wird bedeutungslos. Das Vichy-Regime betreibt in engster Anlehnung an das Reich eine antiwestliche und insbesondere rabiat antisemitische Politik.



HF

Der Fotograf blickt aus dem Wagenfenster schräg nach vorn auf einen nicht enden wollenden Zug von Abteilwagen, wie sie die Königlich-Preußische Eisenbahnverwaltung und die Reichseisenbahnen Elsass-Lothringen in riesigen Stückzahlen beschafft hatten. Der Zug erreicht von Troyes aus gerade die Nordeinfahrt des Knotenbahnhofs Sens an der Strecke Paris-Dijon.



GO

Dieser Transport hat Elsass-Lothringen längst hinter sich gelassen und nimmt einen langen und windungsreichen Weg südlich an Paris vorbei – aber wohlweislich innerhalb der besetzten Zone – westwärts an die Atlantikküste. In Troyes ist die Begegnung mit der 5-141.C.530 ein Foto wert. Die 1'D1'h4v entstammt der riesigen Beschaffung der PLM (Paris-Lyon-Méditerranée) aus den Jahren 1918-1934 mit den Nummern 1-680.

LOKOMOTIVEN Die SNCF bleibt unter scharfer deutscher Aufsicht unabhängig. Wie die Belgischen Staatsbahnen muss sie in erheblichem Maße „Leihlokomotiven“ ins Reich abgeben. Zum Stichtag 15. Juni 1943 sind es 4219 Ma-

schinen, darunter 1153 Loks deutscher Bauart aus der Waffenstillstandsabgabe 1918, 1595 1'D-Loks der ab 1918 nach Frankreich gelieferten amerikanischen Bauart („Pershing“) und 1435 Loks französischer Konstruktion. Dass viele Ma-

schinen noch nicht von den Systemen der Privatbahngesellschaften auf SNCF-Nummern umgezeichnet sind, führt zu großer Unübersichtlichkeit, die bei den deutschen Dienststellen wie auch bei allen Nachkriegsverwaltungen viele

Irrtümer verursacht. Die mitunter sehr alten Loks mit ungewohnten Armaturen und großenteils mit Linkssteuerung sind beim Personal ziemlich unbeliebt. Französische Hersteller werden zur Teilnahme an der deutschen Lokomotivproduktion gezwungen.

Die Westalliierten bereiten 1944 ihre Landung an der Atlantikküste am 6. Juni mit schwersten Bombardements

des Eisenbahnnetzes vor. In den entscheidenden Wochen kommt westlich und nördlich von Paris kaum ein deutscher Transportzug mehr ans Ziel. Das französische Eisenbahnwesen in diesem großen Gebiet ist im Ergebnis schwerer zerstört als das deutsche.

LEUTE Entgegen den Hoffnungen des Vichy-Regimes entlässt das Reich nicht

die französischen Kriegsgefangenen aus dem Feldzug von 1940. Später gilt das Angebot, für jeweils zwei nach Deutschland geschickte Arbeitskräfte einen Gefangenen freizugeben. Die französischen Autoritäten vollstrecken eigenständig eine scharfe judenfeindliche Politik. Erste Opfer sind jüdische Emigranten aus Deutschland und Österreich und Bürgerkriegsflüchtlinge aus Spanien,

die in Lager interniert und schließlich der deutschen Vernichtungspolitik ausgeliefert werden. Später erstrecken sich Enteignung, Demütigung, Konzentration und Kennzeichnung auch auf jüdische Menschen französischer Staatsangehörigkeit. Die deutschen Autoritäten können sich auf die schiefe Abwicklung der Transporte zu den Gaskammern beschränken.

Die französischen Eisenbahner beteiligen sich sogleich in vielfältiger Weise mutig an der Fluchthilfe für bedrohte Gruppen ins zunächst unbesetzte Gebiet. In der zweiten Kriegshälfte macht eine in der SNCF stark verwurzelte Widerstandsbewegung der deutschen Kriegführung und Kriegswirtschaft immer mehr zu schaffen. 1944 sichert die Résistance in Abstimmung mit den

alliierten Bomberflotten das Hinterland für die alliierte Landung. Frankreichs Stimme im Land und in der Welt ist zu dieser Zeit längst nicht mehr die des in Vichy formal präsidiierenden greisen Marschalls Petain, sondern die des General de Gaulle, der seit 1940 von London aus zu den Franzosen spricht. Medienhistorisch war der Zweite Weltkrieg der Krieg auf den Rundfunkwellen.



Heinz Finzel ist in Westfrankreich zwischen Tours und dem Atlantik angekommen. Mehrere Aufnahmen widmete er der Lok 230-028 der Verwaltung ETAT. Sie entstammte der Serie 3701-3755 und vertritt als 2'C n4v mit äußeren Hoch- und inneren Niederdrucktriebwerken charakteristisch die Bauart de Glehn. Mit einem Treibraddurchmesser von 1750 mm (wie bei der preußischen P 8) war sie eine typische Personenzuglok. Gebaut wurden die Loks 1901-09 von Fives Lille, SFCM sowie Schneider & Co. Die Umzeichnung auf 3-230.B.1-55 der SNCF steht bevor.

Die ersten beiden Fotos (linke Seite) entstanden im Depot Thouars, das dritte auf dem Unterwegsbahnhof Challans, wo der Zug auf der Fahrt von St. Gilles Croix de Vie nach Nantes hält. Schauplatz ist das Departement Vendée an der Atlantikküste fast genau westlich von Paris. Entlang der gesamten Küste entfalten Organisation Todt, Reichsarbeitsdienst und Baufirmen ungeheure Aktivität im Zusammenhang u. a. mit dem U-Boot-Krieg und dem Bau des Atlantikwalls.



Drei 52er vertreten im Bw Berditschew (von links nach rechts) alle drei für diese Baureihe verwendeten Tendertypen, nämlich den Kastentender der 50, den vom Kesselwagenbau abgeleiteten Wannentender und den Floridsdorfer Steifrahmentender.

Und immer wieder bleibt neben der Kriegslok 52 auch die bis weit in Jahr 1943 gebaute 50 präsent. Die von Henschel gebauten 50 2268 und 2295 verkörpern in der Vielfalt der Vereinfachungsvarianten eine Ausführung schon ohne Windleitbleche, aber noch mit der schrägen Herabführung der Umlaufbleche zum Pufferträger. Auch der Vorwärmer ist noch vorhanden, im Falle der 50 2295 mit einem reichlich symbolischen Frostschutz.





GO

Besatzungsalltag im kleinen Bahnhof Bijuk Onlar im Zentrum der Krim. Der Ort war von 30. Oktober 1941 bis 12. April 1944 deutsch besetzt. Nach 1945 wurde er in Oktrjabrske umbenannt. Die am 12. Mai 2016 bereits beschlossene Rückkehr zum historischen Namen wird erst nach dem Ende der russischen Besetzung der Krim möglich sein.



GO

Eine aus der erhöhten Position von Lokomotive oder Wagen aufgenommene alltägliche Situation im besetzten Osten. Zivile Hilfskräfte legen bei ihren Gleisarbeiten eine Pause ein. Handelt sich bei dem weißen Belag auf dem Oberbau um ausgelaufene Ladung eines Güterwagens? Ein Zug mit getarnten Wagen muss auf dem nicht von Signalen gesicherten Ausweichgleis die Kreuzung mit dem Gegenzug abwarten.

Beschädigte zweimotorige Flugzeuge sind auf typisch russische Flachwagen mit zu den Enden hin abgeschrägten Bordwänden verladen.