Nr. 92 · Februar/März 2019 · 17. Jahrgang · www.eisenbahn-geschichte.de

7,90 € | 11.00 CHF

4 196175 507904 92

Eisenbahn Geschichte Nr. 92

Eisenbahn Geschichte



Am Ende der Pfeilerbahn

Stationen an Hamburgs Norderelbbrücken

Rationell zum Exitus



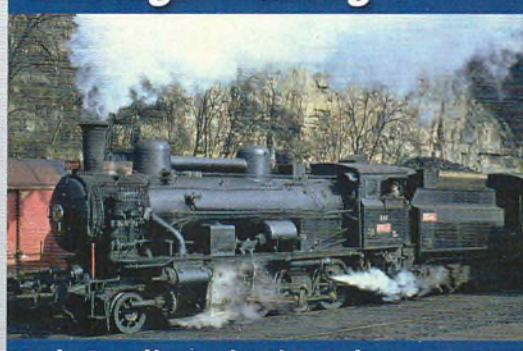
Das Ende der V 51/V 52 der DB

Alle reden vom Wetter



Winterliche Fahrten des LVA

Ein Prager Frühling



Lok-Studienreise im Jahre 1969

Weitere Themen

- Kleine Baudenkmale der Ludwig-Süd-Nord-Bahn
- Auszeichnung für »Bahnhof Belvedere e.V.«
- Holzverschalung württ. Wagen
- Dampf-Finale in der Börde
- Das Provisorium von Gütersloh
- Blumenberg und andere »sterbende« Bahnhöfe
- Buchfahrplan der Steinhuder Meer-Bahn
- Das »Isergebirgsziegla«: Aus der Geschichte der schlesischen Kleinbahn Friedeberg – Bad Flinsberg

Alles schon gelesen?

Aktuelle Angebote des DGEG-Antiquariats

Das DGEG-Antiquariat bietet umfangreiche Literatur zu allen Gebieten der Eisenbahn an. Hier ein kleiner Auszug:

- Asmus: Die Ludwigs-Eisenbahn. Die erste Eisenbahnlinie in Deutschland. Zürich 1984. 10,–
- Bley: 150 Jahre Berlin-Anhaltische Eisenbahn. Düsseldorf 1990 . 8,–
- Bock: D 1. Berlin – Königsberg. Im Transit durch Danzig und den „polnischen Korridor". Freiburg 2012 25,–
- Brücke zum Norden. Bildjahrbuch der Deutschen Bundesbahn 1963/64 15,–
- Die Deutsche Bundesbahn und ihre Industrie. Herausgegeben vom Pressedienst der Hauptverwaltung der Deutschen Bundesbahn. Darmstadt 1953 20,–
- Diener: Anstrich und Bezeichnung von Lokomotiven. Das Erscheinungsbild deutscher Lokomotiven von 1871 bis heute. Stuttgart 1996 20,–
- Gottwaldt: Die Baureihe 61 und der Henschel-Wegmann-Zug. Die Geschichte eines Salonwagenzuges und seiner Dampf-Lokomotiven. Stuttgart 1979. 35,–
- Gottwaldt: Reichsbahn-Album. 500 Bilder der deutschen Eisenbahn zwischen 1920 und 1940. 3. Aufl., Stuttgart 1978 . . 15,–
- Hecht: Die letzten Dampfloks zwischen Harz und Weser. Von Ellrich nach Ottbergen. Stuttgart 1986 15,–
- Hefti: Zahnradbahnen der Welt. Anlagen, Loks und Triebwagen im Bild – Typenskizzen mit Detailtabellen. Basel 1971 40,–
- Hierl: Altbau-Elektrolokomotiven bei der DB. Lokomotiven und Triebwagen. Veteranen der Vorkriegszeit, fotografiert in den Jahren 1968-1979. Stuttgart 1980 15,–
- Hoppstädter: Die Eisenbahnen im Moseltal nach den Akten des Staatsarchivs Koblenz. Hrsg.: BD Saarbrücken. Saarbrücken 1973 20,–
- Knipping: Eisenbahnen im Ersten Weltkrieg. Freiburg 2004 35,–
- Koch: Quer durch Südafrika mit der Eisenbahn. Krefeld 1982 . . 12,–
- Konzelmann: Die Baureihe 01.10. Freiburg 1982. 15,–
- Lamming: Die berühmten Züge von 1830 bis heute. Eltville am Rhein 1993. 5,–
- Liebl: Aufgeh'n wird die Erde in Rauch. Geschichte der ersten privaten Eisenbahnen in Bayern. München 1985. 6,–
- Lützeler: Die Eisenbahn in der Malerei. Bonn 1971 10,–
- Maedel: Weite Welt des Schienenstrangs. Von großen Bahnen, kühnen Bauten, schnellen Zügen und Lokomotiven in aller Welt. Stuttgart 1965 10,–
- Masuda/Imon: Die letzten 01-Lokomotiven bei der DR. Stuttgart 1981. 15,–
- Mühl: Die Pfalzbahn. Geschichte, Betrieb und Fahrzeuge der Pfälzischen Eisenbahnen. Stuttgart 1982 22,–
- Müller: Die Wutachtalbahn. Strategische Umgehungsbahn (Sauschwänzlebahn). Inzlingen 1978 6,–
- Navé: Dampflokomotiven in Mittel- und Osteuropa. Stuttgart 1977. (ohne Schutzumschlag). 12,–
- Pottgiesser: Die Deutsche Reichsbahn im Ostfeldzug 1939-1944. Neckargmünd 1960 10,–
- Preuß: Archiv deutscher Klein- und Privatbahnen. Brandenburg/Mecklenburg-Vorpommern. Berlin 1994 22,–
- Preuß: Bahn im Umbruch. Tatsachen – Hintergründe – Konsequenzen. Stuttgart 2004 10,–
- Preuß: Eisenbahnunfälle bei der Deutschen Bahn. Ursachen – Hintergründe – Konsequenzen. Stuttgart 2008 10,–
- Regling/Grusenick/Morlok: Die Berlin-Stettiner Eisenbahn. Stuttgart 1996 12,–
- Reichsbahn-Handbuch 1927. Bearbeitet von der Hauptverwaltung der Deutschen Reichsbahn. Nachdruck Ritzau. Pürgen 1988. . . 15,–
- Reimers/Linkerhägner: Wege in die Zukunft. Neubau- und Ausbaustrecken der Deutschen Bundesbahn. Darmstadt 1987 12,–
- Roosen: Ein Leben für die Lokomotive. Aus den Erinnerungen eines Dampflokomotiv- und Maschineningenieurs. Stuttgart 1976. (ohne Schutzumschlag). 23,–
- Schütte/Schütte: Die Extertalbahn. (mit Widmung). 15,–
- Schultz: Eisenbahnen in Mecklenburg. 3. erg. Aufl., Stuttgart 1992 8,–
- Schuster-Wald: Interzonenverkehr Bebra – Eisenach. Geschichte-Erinnerungen-Zeitdokumente 1945 bis 1989. EK-Reihe Regionale Verkehrsgeschichte Band 9. Freiburg 1996 15,–
- Slezak: Breite Spur und weite Strecken. Ein Streifzug durch das Eisenbahnwesen der Sowjetunion. Berlin 1962 15,–
- Sölch: Jules Verne's Express. Die legendäre Indian-Mail-Route nach Südostasien. Düsseldorf 1980 10,–
- Sölch: Orient-Express. Glanzzeit und Niedergang eines Luxuszuges. Düsseldorf 1974 12,–
- Vogelsang: Die Geschichte der Reichsbahn-Landwirtschaft 1896-1939. Berlin 1939 38,–
- Wilke: Schäden und Störungen beim Betrieb der Dampflok. Reprint der 1. Auflage von 1959. Stuttgart 2007 10,–
- Zieglgänsberger/Röper: Die Selketalbahn. 3. Aufl., Berlin 1989 . . 5,–

Preise zuzüglich Versandkosten.

Bei Ausverkauf aller Artikel einer Bestellung erfolgt keine gesonderte Benachrichtigung.

Alle angebotenen Titel sind nur einmal vorhanden.

Die ausführlichen Listen aller angebotenen Artikel kann im Internet unter www.dgeg.de abgerufen werden.

Bestellungen und Anfragen an:

DGEG-Antiquariat · Postfach 1348 · 58403 Witten

Tel.: 0 23 02 – 8 78 89 06 oder Fax: 0 23 02 – 97 82 55 · E-Mail: antiquariat@dgeg.de

Eisenbahn Geschichte 92

Inhalt



Seite 28



Seite 56



Seite 76

Am Ende der Pfeilerbahn
Vom Bahn-Haltepunkt Elbbrücke zum U-Bahnhof Elbbrücken ____ 4

Verrohung durch Verrohrung
Was derzeit mit Durchlässen der Ludwig-Süd-Nord-Bahn geschieht ____ 16

»Bahnhof Belvedere e.V.«
Förderkreis erhält den Deutschen Preis für Denkmalschutz ____ 17

Rationell zum Exitus
Fünfzig Jahre Schmalspur-Diesellokbaureihe V 51/V 52 (Teil 4 und Schluss) ____ 18

Nut und Feder
Über die Holzverschalung württembergischer Wagen ____ 26

Finale in der Börde
Gedanken zum Ende des Normalspurdampfbetriebs bei der DR ____ 34

Blumenberg – und andere
In der Börde und nebenan hat sich die Eisenbahn-Landschaft in den letzten Jahrzehnten enorm verändert ____ 34

»Dreist und baufällig«
Die Ersatzbaracke auf dem Gütersloher Bahnhofsplatz 1945 bis 1951 ____ 40

Alle reden vom Wetter ...
Bilder aus dem Lok-Versuchsamt: Fahrten in Bayern bei Schnee und Eis ____ 44

Jahresinhalt 2018 ____ 48

Altpapier
Buchfahrplan der Steinhuder Meer-Bahn von 1953 ____ 63

Ein Prager Frühling
Rückblick auf eine eisenbahntechnische Studienreise in die Tschechoslowakei im Jahre 1969 ____ 66

Dampf – bis zum bitteren Ende
Die Staatseisenbahn von Paraguay war eine der kleinsten der Welt ____ 78

Literatur, Leserbriefe
ab Seite ____ 84

DGEG-Forum
ab Seite ____ 90

Titelbild: Am 17. November 1962 hat 01 1105 mit dem E 576 nach Kassel soeben den Hamburger Hauptbahnhof verlassen und stürmt auf der Pfeilerbahn in Richtung Norderelbbrücken. Detlev Luckmann

Am Ende der Pfeilerbahn

Vom Bahn-Haltepunkt Elbbrücke zum U-Bahnhof Elbbrücken

Unten: Blick aus einem in Richtung Süden fahrenden Eilzug auf den Bahnsteig des ehemaligen Hp Oberhafen mit den Blocksignalen (17. Dez. 1961).
Detlev Luckmann/Bildarchiv der Eisenbahnstiftung

Mit der Inbetriebnahme der Hochbahn-Station Elbbrücken Anfang Dezember 2018 hat Hamburg nicht nur einen weiteren Bahnhof bekommen. Die Verlängerung der U4 verändert – zusammen mit der umfassenden noch ausstehenden Bebauung des Umfeldes – das Gesicht des Areals zwischen Oberhafen und Baakenhafen, das bisher fast ausschließlich von der Eisenbahn und dem Umschlag von der Schiene auf Schiff und Straße geprägt war. Neben dem ehemaligen Hannoverschen Bahnhof, den Gleisen an den Kaianlagen und den Gleisen des Freihafens gehörten dazu vor allem die „Pfeilerbahn" und der Hamburger Hauptgüterbahnhof. Dort aber, wo heute die U4 direkt am Ufer der Nordelbe endet, gab es schon einmal einen Bahnhof.



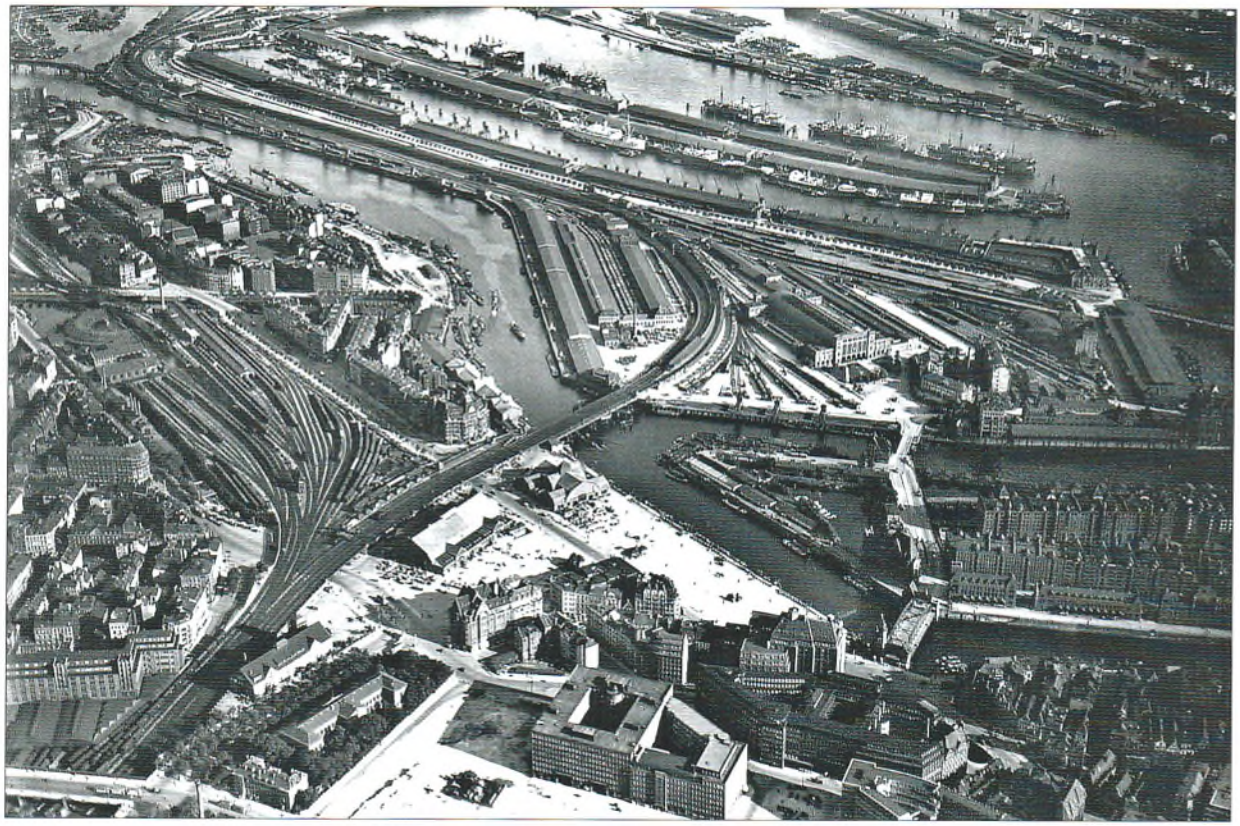
Der Hannoversche Bahnhof in Hamburg

Die Eisenbahnstrecken, die im vorletzten Jahrhundert aus Hamburg heraus nach Süden und Westen führten (Hannover, Bremen und Cuxhaven), begannen am 1872 eröffneten Venloer Bahnhof auf dem Grasbrook (ab 1892 Hannoverscher Bahnhof genannt). Die Gleise verliefen in östlicher Richtung durch den Bereich des Venloer Rangier- und Güterbahnhofs und dann in einem Bogen zu den Norderelbbrücken, die ab 1872 zweigleisig und ab 1894 sogar viergleisig waren.

Die vollständige Umplanung der Hamburger Bahnanlagen Ende des vorletzten Jahrhunderts sah die Stilllegung der verschiedenen streckenbezogenen Kopfbahnhöfe zugunsten eines neu zu bauenden, zentralen Bahnhofs vor.

Von diesem dann 1906 eröffneten Hauptbahnhof verliefen die Gleise Richtung Süden zunächst über einen 1903 bis 1907 erbauten Viadukt aus Gewölben und Brücken über Amsinckstraße und Banksstraße bis zur doppelstöckigen





Oben: Rechts vom westlichen Bogen der Pfeilerbahn (und dem darauf befindlichen Haltepunkt Oberhafen) ist in dieser Luftaufnahme aus dem Jahre 1931 der im normalen Reiseverkehr schon nicht mehr genutzte (ehemalige) Hannoversche Bahnhof zu erkennen; links im Bild der Abstellbahnhof Hbr des Hamburger Hauptbahnhofs.

Links: Ein Touropa-Sonderzug fährt auf den Gütergleisen neben der Pfeilerbahn zum Hamburger Hbf. Oberhalb der ersten Wagen sind in der Bildmitte die Ruinen des alten Hannoverschen Bahnhofs zu erkennen.

Walter Hollnagel/Eisenbahnstiftung

Drehbrücke über den Oberhafen (oben Bahn, unten Straße). Von der im September 1907 fertiggestellten viergleisigen Oberhafenbrücke kommend verliefen die beiden westlichen Gleise (Personenzuggleise) auf der sogenannten Pfeilerbahn. Die beiden östlichen Gleise (Güterzuggleise) führten parallel zu den Personenzuggleisen über eine Rampe zum tiefer gelegenen Güterbahnhof und am östlichen Ende des Bahnhofs unter der Pfeilerbahn hindurch zu den Elbbrücken.

Mit dem Bau der Pfeilerbahn war 1900 begonnen worden, 1903 waren die wesentlichen Teile fertig. Die letzten Lücken konnten aber erst nach Einstellung des Personenverkehrs am Hannoverschen Bahnhof geschlossen werden, der bis zur Eröffnung des Hauptbahnhofs in Betrieb bleiben musste. Von der Eröffnung des Hauptbahnhofs im Dezember 1906 bis Ende September 1907 fuhren die Züge noch über die alte Strecke im Straßenniveau und über das Gleisfeld des Hannoverschen Bahnhofs, vom 30. September 1907 bis 1. Juni 1908 dann über die neuen Güterzuggleise Richtung Elbbrücken, bis die Pfeilerbahn am 1. Juni 1908 endgültig in Betrieb genommen werden konnte.

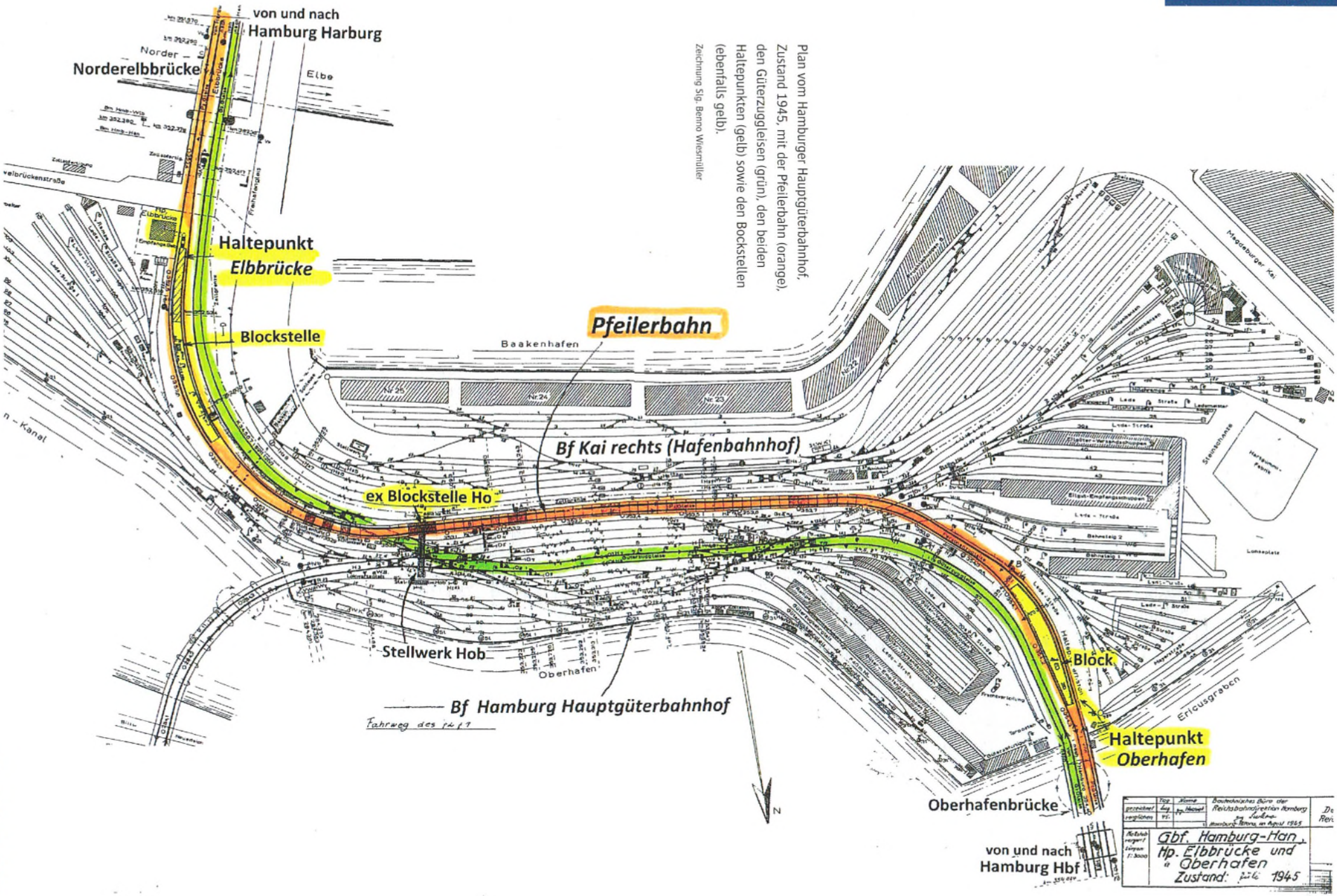
Der Haltepunkt Oberhafen

Gleich südlich der Oberhafenbrücke lag der am 1. Mai 1908 fertiggestellte Haltepunkt Oberhafen. Zwischen den beiden im Bogen verlaufenden und hier auseinandergezogenen Personenzuggleisen befand sich der Mittelbahnsteig mit zwei achteckigen Buden (Warteraum und Dienstraum). Die Bahnsteigüberdachung war einstielig ausgeführt und reichte über die nördliche Hälfte des Bahnsteigs, wo sich auch der Ein- und Ausgang befand. Der Haltepunkt war als Blockstelle eingerichtet, Block und Signalhebel befanden sich im Dienstraum. Vom Fahrdienstleiter wurden auch die Aufgaben eines Aufsichtsbeamten (Abfahrauftrag usw.) wahrgenommen.



Ein 03-bespannter Eilzug hat die Norderelbbrücken verlassen und fährt dem Hauptbahnhof entgegen (4. September 1960). Die Gleisanlagen links vom Zollzaun gehören zum Hafenbahnhof Hamburg Kai rechts, im Hintergrund an der Pfeilerbahn Stellwerk Hob.

Detlev Luckmann/ Eisenbahnstiftung



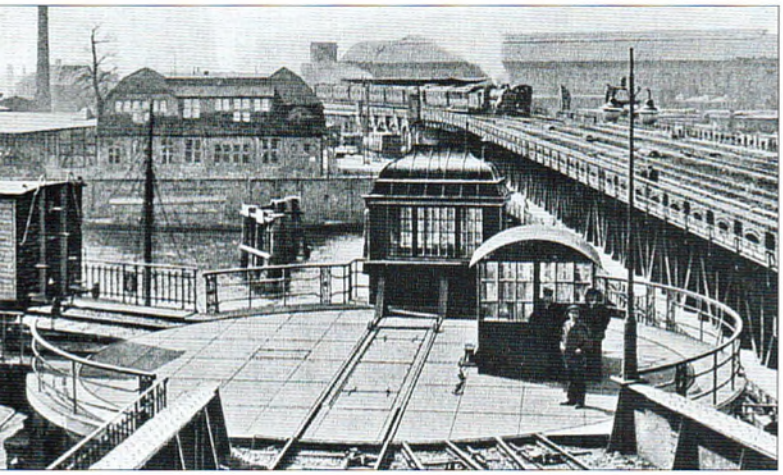
Plan vom Hamburger Hauptgüterbahnhof, Zustand 1945, mit der Pfeilerbahn (orange), den Güterzuggleisen (grün), den beiden Haltepunkten (gelb) sowie den Bockstellen (ebenfalls gelb).

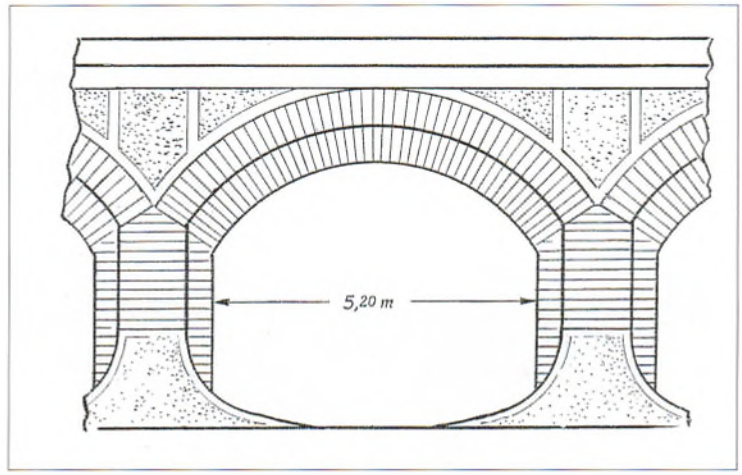
Zeichnung Sig. Benno Wiesmüller



Ausladung der Maschinengewehr-Abt. 76 am Hannoverschen Bahnhof (Ericus) im Jahre 1918, im Hintergrund der Haltepunkt Oberhafen (von Westen gesehen). Die Bude links auf dem Bahnsteig ist der Warteraum, rechts die Blockstelle.

Slg. FdE Hamburg

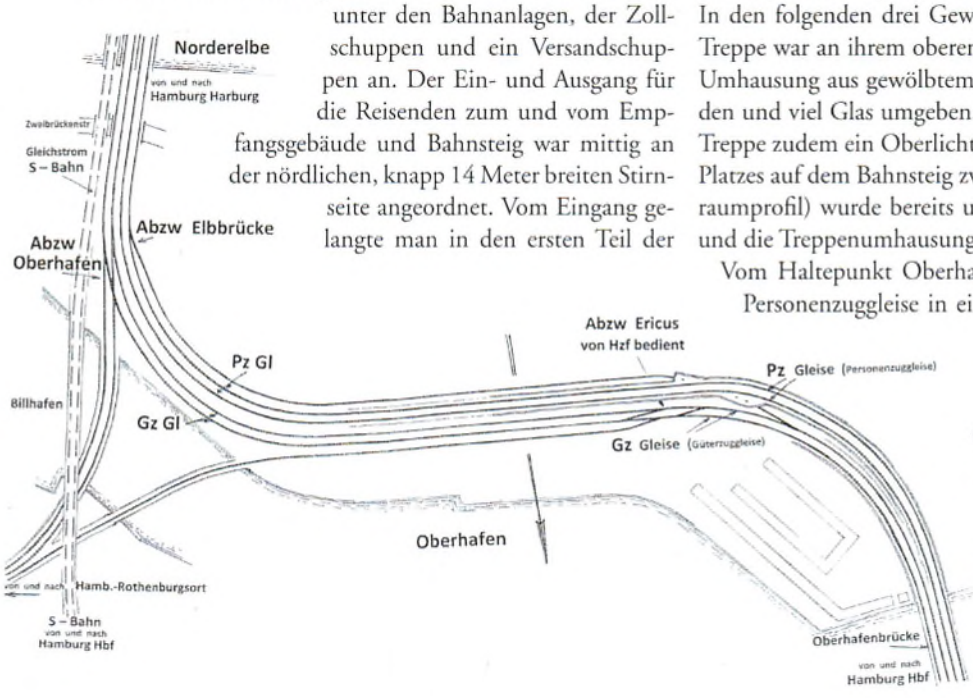




Blick von der Nordseite der Oberhafenbrücke, im Hintergrund mit Zug der Haltepunkt Oberhafen und die Halle des Hannoverschen Bahnhofs. In der Abbildung rechts die Maßskizze eines Gewölbes der alten Pfeilerbahn, vermessen und gezeichnet von Benno Wiesmüller.

Das Stationsgebäude war unterhalb der Gleisanlagen am nördlichen Ende des Bahnsteigs. Es bestand aus fünf aneinandergereihten Gewölben und hatte eine Länge von rund 45 Metern im Außenbogen. Daran schlossen sich, ebenfalls unter den Bahnanlagen, der Zollschuppen und ein Versandschuppen an. Der Ein- und Ausgang für die Reisenden zum und vom Empfangsgebäude und Bahnsteig war mittig an der nördlichen, knapp 14 Meter breiten Stirnseite angeordnet. Vom Eingang gelangte man in den ersten Teil der Halle im ersten Gewölbe. Hier war auch gleich rechts (westlich) der Fahrkartenschalter. Im zweiten Gewölbe befand sich die Treppe zum Bahnsteig, außerdem auf der Westseite die Gepäckabfertigung und auf der Ostseite die Toiletten. In den folgenden drei Gewölben waren Diensträume. Die Treppe war an ihrem oberen Ende mit einer 10,4 m langen Umhausung aus gewölbtem Wellblechdach, Wellblechwänden und viel Glas umgeben. Am nördlichen Ende hatte die Treppe zudem ein Oberlicht. Wegen der Einschränkung des Platzes auf dem Bahnsteig zwischen Zug und Treppe (Lichtraumprofil) wurde bereits um 1910 das Oberlicht entfernt und die Treppenumhausung am Nordende gekürzt.

Vom Haltepunkt Oberhafen aus kommend querten die Personenzuggleise in einem Nordost-Bogen auf einem Überwerfungsbauwerk die Gleise zwischen Güterbahnhof und dem Gleisfeld des ehemaligen Hannoverschen Personenbahnhofs (nun Eilgü-



Zwischen Norderelbe und Hauptbahnhof: Heutige Lage der Personen- und der Güterzuggleise, die Güterbahnhöfe sind verschwunden. Zeichnung: Benno Wiesmüller



Das stadtseitige Portal des Hannoverschen Bahnhofs im Frühjahr 1952, 1955 wurde es gesprengt. Verlagsarchiv



Im Bild rechts erkennt man die Lage des Hannoverschen Bahnhofs zur Pfeilerbahn, die sich an der Stelle der Spundwandkonstruktion im Hintergrund befand.

Kurzzeitige Wiederkehr

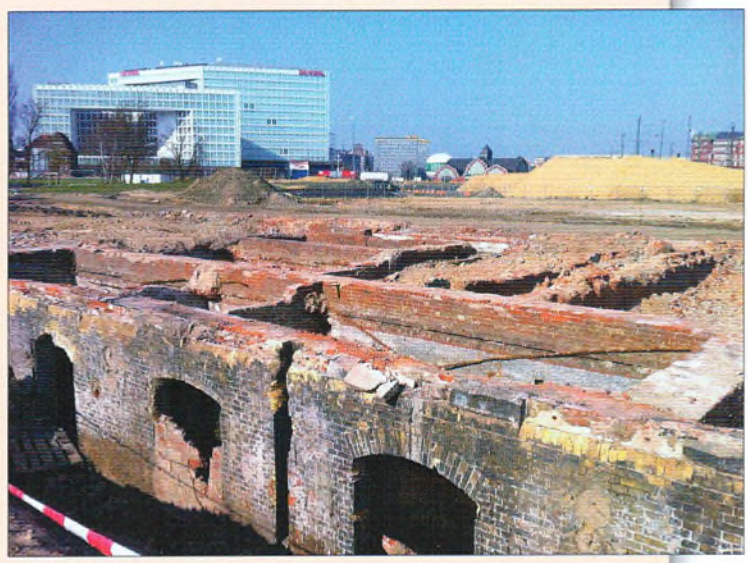
Archäologische Ausgrabung des früheren Hannoverschen Bahnhofs

In Hamburg haben sich nur wenige Relikte aus der Frühzeit der Eisenbahn erhalten – zu gründlich hat der Bau von Hauptbahnhof und Pfeilerbahn bereits vor über 100 Jahren die Schieneninfrastruktur der Stadt umgekrempelt. Im Sommer 2014 nahm der Bestand an Überresten vorrübergehend zu: In einer archäologischen Ausgrabung wurden ausgedehnte Bereiche des Kellergeschosses des früheren Hannoverschen Bahnhofs von 1872 am Lohseplatz freigelegt. In weiten Teilen des einst etwa 100 Meter breiten und 160 Meter langen Gebäudes wurden die gemauerten Kellergewölbe wieder sichtbar und erwiesen sich überwiegend als erstaunlich gut erhalten. An einigen Wänden war noch der einstige Verputz vorhanden, an anderen Stellen ließen sich sogar einige Steinschichten der einstigen Fassaden des imposanten Kopfbahnhofs ausmachen.

Wie schon beim Berliner (zunächst: Bergedorfer) Bahnhof von 1842 sollte die Hauptfassade auch beim Hannoverschen Bahnhof mit Rundbögen und Türmen an jene Stadttore erinnern, die sich einst nicht weit von hier befanden. Seit der Eröffnung des Hauptbahnhofs im Jahr 1906 diente der Bahnhof fast nur noch dem Güterverkehr. In den 1930er Jahren war er Schauplatz der Deportationen von Juden, Roma und Sinti in Konzentrationslager. Im Krieg stark beschädigt, wurde die Hauptfassade 1955 gesprengt, letzte Nebengebäude verschwanden erst in den 1980er Jahren. Seitdem stand am früheren Ort des Bahnhofs die Wellblechhalle einer Spedition. Nachdem diese nun selbst einer Neuplanung – dem zentralen Park des neuen Stadtteils HafenCity – weichen musste, bot sich die Gelegenheit zu einer Ausgrabung der Bahnhofsreste. Anschließend wurden die historischen Keller wieder mit Sand verfüllt und das Gelände um mehrere Meter auf das flutsichere Niveau der Hafencity aufgeschüttet. Im Sommer 2016 wurde der Park eröffnet. Nur eine Stelle an seiner nördlichen Seite erlaubt noch einen Blick auf das einstige Geländeniveau: Hier wurden originale Gleise des Güterbahnhofs als Teil eines neu geschaffenen Mahnmals für die Opfer der Deportationen belassen.

Doch es gibt sogar noch von der Anlage des Personenbahnhofs einen bedeutenden Überrest: Die Drehbrücke von 1870 über den Ericus-Graben. Über diese kleine, knapp 36 Meter lange Brücke führte dereinst ein einziges Gleis in einen der Bögen des Hannoverschen Bahnhofs. Dieses Nadelöhr bildete von 1872 bis 1906 für sämtliche Züge die einzige Verbindung zwischen dem südlich des einstigen Stadtgrabens gelegenen Hannoverschen Bahnhof mit den nördlich davon gelegenen Endbahnhöfen der Strecken aus Berlin und Lübeck, die ihrerseits an den Bahnhof der Kieler Bahn im noch eigenständigen Altona angeschlossen waren. Zehn bis 15 Zugpaare fuhren täglich über diese Brücke, die 2014 umfangreich restauriert wurde und nun ausschließlich von Fußgängern genutzt wird. An den Lagerdeckeln der Stützräder des Drehmechanismus lassen sich heute noch die Initialen der Köln-Mindener Eisenbahn erkennen – mithin jener Bahngesellschaft, die 1870 den Hannoverschen Bahnhof erbaute.

LARS QUADEJACOB



Neben dem kleinen Backsteingebäude am linken Bildrand befindet sich die kleine Drehbrücke, über die bis 1906 sämtlicher Eisenbahnverkehr von hier nach Schleswig-Holstein abgewickelt wurde. Die vordere Wand gehörte einst zur südwestlichen Außenfassade des Bahnhofs, von der man noch eine Schicht Sandsteine erkennt. Die Sandaufschüttung im Hintergrund zeigt die Höhe des heutigen Geländeniveaus. Seit 2015 sind die Reste des Hannoverschen Bahnhofs wieder tief im Boden verborgen. L. Quadejacob (2)

Die kleine Drehbrücke über den Ericus-Graben trug einst die ganze Last des Eisenbahnverkehrs von Nord nach Süd und zurück. Heute dient sie allein den Fußgängern und Radfahrern. Das Detail am stillgelegten Drehmechanismus lässt die Herkunft erahnen. Die Brücke ist eines der wenigen heute noch sichtbaren Relikte der Eisenbahn in Hamburg aus dem 19. Jahrhundert. Rainer Kolbe (2)







Die Freihafen-Elbbrücke (eine kombinierte Hafenbahn-/Straßenbrücke, die in zweiter Etage für die Hochbahn hätte genutzt werden können) entsteht, hier ein Blick von Süden auf den nördlichen Teil der Baustelle im Jahre 1925. Im Hintergrund ist der Bahnsteig des Haltepunktes Elbbrücke zu sehen.
Slg. Dr. Manfred Schulz

terabfertigung) und den Ladestraßengleisen am Ericus. Danach verlief die Strecke auf gemauerten Gewölben mit einer lichten Weite von etwa sechs Metern in östlicher Richtung knapp 800 Meter geradeaus.

Es folgte eine nach Süden verlaufende Kurve, an deren Beginn die Gütergleise von der Nordseite der Pfeilerbahn unter dieser hindurchgeführt wurden, um nun westlich der Personenzuggleise über die Elbbrücke nach Wilhelmsburg und Harburg zu führen. Nach dem Überwerfungsbauwerk verliefen die Personenzuggleise noch etwa 80 m auf Gewölben und dann auf einem Damm bis zu den Brücken über die Norderelbe. Kurz vor der Brücke lag der Haltepunkt Elbbrücke. Einschließlich der beiden Haltepunkte war der Streckenabschnitt mit der Pfeilerbahn rund 1800 Meter lang.

Der Haltepunkt Elbbrücke

Rund 200 Meter südlich des Überwerfungsbauwerks über die Güterzuggleise und direkt vor den Elbbrücken befand sich der am 1. Juli 1908 eröffnete Haltepunkt Elbbrücke. Auch hier lag der zwischen den auseinandergezogenen Personenzuggleisen angeordnete gut 200 Meter lange Mittelbahnsteig in einem Bogen. Anders als beim Haltepunkt Oberhafen bestand die Bahnsteigüberdachung aus einem flachen Satteldach, das von Säulen an den Längsseiten getragen wurde und knapp die Hälfte des Bahnsteigs überspannte.

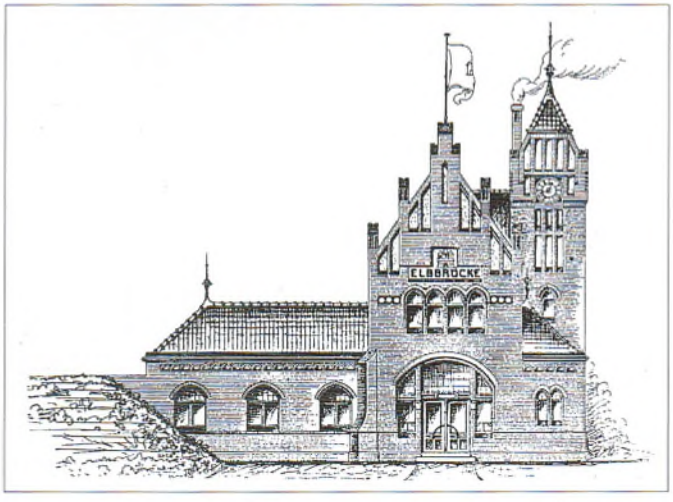
Am Südende des Bahnsteigs befand sich östlich der Gleise an der Zweibrückenstraße das Empfangsgebäude mit Unterführung und Treppenaufgang zum Bahnsteig. Auch auf dem Bahnsteig Elbbrücke standen zwei achteckige Buden, von denen die eine als Warteraum und die andere als Dienstraum für das Stellwerk der Blockstelle und den Fahrdienstleiter eingerichtet war. Außerdem bot der Bahnsteig einige Bänke mit Wetterschutz. Unmittelbar südlich des Haltepunkts schlossen sich die 300 Meter langen Norderelbbrücken an.

Sanierung der Pfeilerbahn

In der zweiten Hälfte der 1920er Jahre musste die Pfeilerbahn wegen der zunehmenden Beanspruchung verstärkt und saniert werden. Man setzte dafür neues Mauerwerk vor die Pfeiler und spannte zwei Steine starke Bögen unter die bereits vorhandenen, alles bei laufendem Betrieb. Dadurch hatten die Bögen nun nur noch eine lichte Weite von gut fünf Metern. Im Laufe der Zeit wurde knapp die Hälfte der Bögen der Pfeilerbahn mit Mauern verschlossen und eingerichtet als Aufenthalts- und Schrankräume, als Wasch- und Duschräume, als Werkstatt- oder Lagerräume für Rangierpersonal oder technische Dienststellen.

Ebenfalls in der zweiten Hälfte der 1920er Jahre wurde auf dem Hamburger Hauptgüterbahnhof das alte Stellwerk Ho durch das neue elektromechanische Reiterstellwerk Hob ersetzt. Um die Zugfolge auf den Personenzuggleisen zu erhöhen, wurde mit dem Neubau des Stellwerks Hob über der Pfeilerbahn eine zusätzliche Blockstelle mit der Bezeichnung Ho errichtet und somit zwischen den Blockstellen Elbbrücke

Zeichnung des 1908 eröffneten Empfangsgebäudes des Haltepunktes Elbbrücke, daneben ein Foto des Gebäudes nach der Zerstörung (1943), aufgenommen Anfang der 1950er Jahre. Diese Station wurde nie wieder in Betrieb genommen. Westlich davon ist heute die Endstation der U4, im Osten entsteht eine S-Bahn-Station.
Staatsarchiv Hamburg, Foto Manfred Hohmann







Der ehemalige Haltepunkt Oberhafen im Jahre 1976, damals schon seit über 30 Jahren nur noch Zugfolgestelle „Bk Oberhafen", von Norden gesehen mit einem in Richtung Hauptbahnhof fahrenden Güterzug.

Benno Wiesmüller (3)



Der ehemalige Haltepunkt Oberhafen von Süden gesehen (linkes Bild), ebenfalls 1976 aufgenommen. Auf dem Boden steht in großen Buchstanden geschrieben: Nicht aussteigen. Im Bild rechts einer der Bögen der Pfeilerbahn, zeitweise genutzt als Parkplatz für Draisinen.



und Oberhafen ein weiterer Blockabschnitt eingerichtet. Damit die Blockabschnitte nicht zu kurz wurden, mussten die Blocksignale der Blockstelle Elbbrücke versetzt werden. So wurde das Blocksignal Richtung Hamburg Hbf vom Nordende des Bahnsteigs von Km 358,674 um rund 640 Meter weiter nach Süden auf die Elbbrücken nach Km 352,260 verlegt. Damit der Blockwärter eine gute Übersicht behielt, bekam der Haltepunkt Elbbrücke ein neues Stellwerksgebäude im Stil der Einheitsarchitektur mit hochliegendem Stellwerksraum.

Hp Elbbrücke und Oberhafen stillgelegt

Während des Zweiten Weltkrieges wurde das Empfangsgebäude Elbbrücke zerstört. Auch das Stellwerk Hob mit der Blockstelle Ho wurden schwer beschädigt. Das Stellwerk Hob wurde wieder in Stand gesetzt, die Zugfolgestelle Block

»Vorsicht an der Bahnsteigkante!«

Benno Wiesmüller

Hamburgs Tore zur Welt

Die Fernbahnhöfe der Hansestadt – gestern und heute

Hamburg, das Tor zur Welt. Gemeint ist damit natürlich der Hafen. Für die Hamburger hingegen sind bzw. waren die Tore zur Welt eher die Fernbahnhöfe. Im Mittelpunkt des Hamburgischen Schienenpersonenfernverkehrs steht seit über 100 Jahren der Hauptbahnhof; auch in den Bahnhöfen Dammtor, Harburg und Altona halten heute zahlreiche Fernzüge. Darüber hinaus gab es noch einige weitere Stationen, denen im Fernverkehr Bedeutung zukam. Sie alle werden porträtiert.

Benno Wiesmüller: Hamburgs Tore zur Welt – die Fernbahnhöfe der Hansestadt gestern und heute.
168 Seiten im Format DIN A4, ca. 300 Abbildungen, fester Einband, ISBN 978-3-937189-87-1, **34,80 Euro**



DGEG Medien GmbH · Nordstraße 32 · 33161 Hövelhof · Tel. 0 52 57 – 9 35 29 10 · E-Mail: medien@dgeg.de



Der ehemalige Haltepunkt Elbbrücke als Blockstelle im Juni 1976 von Norden gesehen (Foto rechts), im Bild darunter die Ansicht von Süden mit einem Reisezug aus Richtung Hamburg Hbf; vorn die ehemalige Treppe zum Ausgang.

Benno Wiesmüller (4)

Ho nicht. Die im Juli 1943 stark beschädigten Haltepunkte Elbbrücke und Oberhafen wurden noch während des Krieges stillgelegt und auch nach seinem Ende nicht wieder eröffnet.

Aber als Zugfolgestellen Bk Oberhafen und Bk Elbbrücke blieben sie noch rund 30 Jahre lang als ortsbediente Anlagen in Betrieb. Bei der Bk Elbbrücke wurde das Blocksignal Richtung Hauptbahnhof von der Elbbrücke wieder an den ehemaligen Bahnsteig verlegt, da auch die Bk Ho über der Pfeilerbahn nicht wieder in Betrieb genommen wurde. Da der Bahnsteig und die Blockstelle des ehemaligen Haltepunktes Oberhafen zum Teil zerstört waren, wurde die Blockstelle in das baugleiche ehemalige Wartehäuschen eingebaut.

In der zweiten Hälfte der 1950er Jahre wurde die im Krieg beschädigte dachlose Stahlkonstruktion der Bahnsteigüberdachung Oberhafen entfernt, während auf dem ehemaligen Haltepunkt Elbbrücke in den 1950er Jahren die Reste des Empfangsgebäudes abgerissen wurden. Die Bahnsteigüberdachung war hier schon während des Krieges entfernt worden. Das ebenfalls beschädigte Stellwerk hatte ein flaches Walmdach bekommen, außerdem wurde die Anzahl der Fenster reduziert. Ende der 1970er Jahre wurde über den Standort des ehemaligen Stationsgebäudes Elbbrücke der

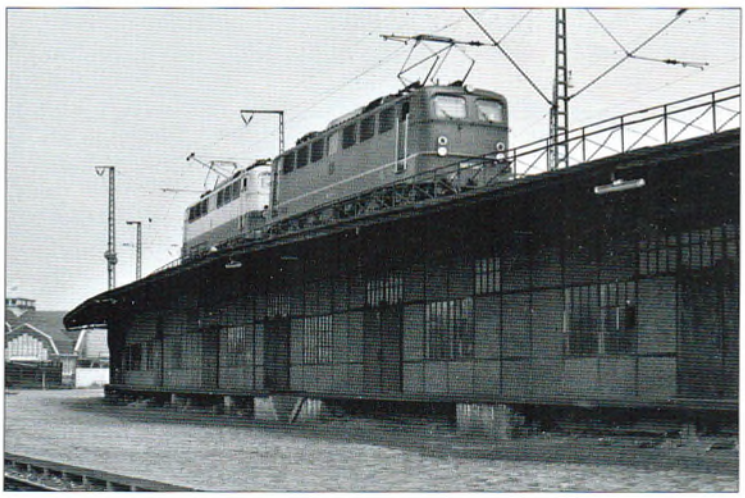


Bahndamm für die 1983 in Betrieb genommene Harburger S-Bahn geschüttet.

Folgen der Elektrifizierung

Für die Elektrifizierung der Strecken Hannover – Hamburg (Aufnahme des elektrischen Betriebs April 1965) und Bremen – Hamburg (September 1968) wurde die Pfeilerbahn 1964 ertüchtigt. Dabei wurden die Köpfe der Gewölbe-

Unter dem südlichen Bereich des Haltepunktes Oberhafen befanden sich ein Zollschuppen und ein Versandschuppen (hier die westliche Ansicht). Das Bild rechts zeigt die Unterführung der Güterzuggleise unter der Pfeilerbahn am östlichen Ende im Jahre 1985; am linken Bildrand der Zollzaun, der die Grenze des Freihafenbereichs markiert.









Der alte Haltepunkt Elbbrücke lebt fort im Modell ... Der F-Zug hat soeben die Norderelbbrücken passiert, durchfährt den Haltepunkt Elbbrücke und rollt auf der Pfeilerbahn Richtung Hauptbahnhof. Rainer Kolbe (4)

Die Pfeilerbahn im Modell

Wer die Pfeilerbahn, den historischen Haltepunkt Elbbrücke und den Hauptgüterbahnhof nicht mehr aus eigener Anschauung kennt, dem sei ein Besuch im Museum für Hamburgische Geschichte empfohlen.

Hier betreibt der Verein „Modelleisenbahn Hamburg" Hamburgs größte Modellbahnanlage in Spur 1. Dargestellt sind der Bahnhof Hamburg-Harburg inklusive der Zu- und Ablaufstrecken sowie die Pfeilerbahn mit den Haltepunkten Elbbrücke und Oberhafen und der Hamburger Hauptgüterbahnhof.

Die Anlage im Museum ist eine Hamburgensie mit überaus wechselvoller Geschichte: Der Verein wurde bereits 1931 gegründet. 1946 wurde der langjährige Vereinsvorsitzende Dr. Walter Hävernick Direktor des Museums für Hamburgische Geschichte. Er hatte schon 1944 eine Schrift über ein hamburgisches Verkehrsmuseum verfasst, dessen Kernstücke ein Museumsbahn-Betrieb und eine große Modellbahn sein sollten. Für die nach einem Hamburger Thema neu zu bauende Modellbahn konnte er im Museum einen Saal bereitstellen. Als Vorbild, mit dem man alle Funktionen der Eisenbahn beispielhaft darstellen konnte, kam der Bahnhof Hamburg-Harburg in Frage. Er verfügte über Personenbahnhof, Rangierbahnhof, Ortsgüteranlage und Bahnbetriebswerk. Zugleich sollte mit dem Hauptgüterbahnhof und dem Bahnhof „Kai rechts" der Direktumschlag zwischen Bahn und Schiff gezeigt werden.

Es wurde ein Vertrag mit der Kulturbehörde geschlossen, und in nur zwei Jahren wurde die Anlage erstellt. Am 7. Oktober 1949 ging sie in Betrieb und wurde mehr als 40 Jahre lang ohne technisch bedingten Ausfall vorgeführt.

Im Frühjahr 1994 legte ein Kurzschluss große Teile der Anlage lahm. Es zeigte sich, dass vieles verschlissen war, auch etliche Fahrzeuge mussten aufgearbeitet werden, hatten einige doch bereits rund 6000 Kilometer zurückgelegt. Im Februar 1995 verfügte ein Brandschutzgutachten zudem die Erneuerung der gesamten Verkabelung. Damit war der Fortbestand der Anlage gefährdet.



Vor 1999 war für den Besuch der Vorführungen eine gesonderte Eintrittskarte erforderlich, stilvoll in der Art einer Edmondsonschen Fahrkarte (ca. frühe 80er Jahre).

Dank des Engagements der Vereinsmitglieder und des großen publizistischen Echos, das Material- und Geldspenden zur Folge hatte, konnte die Anlage überarbeitet werden und bis heute fortbestehen.

Im Rahmen der Überarbeitung wurde vom Dreileiter-Wechselstrom- auf das Zweileiter-Gleichstrom-System umgestellt, alle Fahrzeuge und Gleise mussten entsprechend umgerüstet werden.

Heute fahren die Züge computergesteuert, und es können mehr Züge in einer Vorführung gezeigt werden als jemals zuvor. Und auch wenn epochengerechter Betrieb gemacht werden kann, so heißt bei Vorführungen das Thema „100 Jahre Eisenbahngeschichte in Hamburg" – und das reicht vom Dampfzug mit Abteilwagen bis zum ICE.

Spätestens dann, wenn das Umfeld des realen neuen Bahnhofs Elbbrücken mit Wohn- und Geschäftshäusern bebaut ist und rundherum gar nichts mehr an Pfeilerbahn, Hauptgüterbahnhof und „Kai rechts" erinnert, wird die Anlage im Museum für Hamburgische Geschichte den Eisenbahnbetrieb zwischen Land und Wasser besser darstellen können als so mache Fotodokumentation. RAINER KOLBE

Museum für Hamburgische Geschichte, Holstenwall 24, Hamburg. Außer dienstags ist das Museum an allen Tagen geöffnet, die Modellbahn wird täglich bis zu sechsmal im Betrieb gezeigt (ca. 45 Minuten). Die Vorführungen sind im Eintrittspreis des Museums enthalten. Weitere Infos: www.mehev.de



Links: Das Stellwerk Hob im Modell, ein VT 11.5 fährt von den Elbbrücken kommend auf der Pfeilerbahn.

Rechts: Alte Ansicht des Haltepunktes Elbbrücke vor der Renovierung der Anlage Ende der 1990er Jahre, die Gleise haben noch einen Mittelleiter. Im Hintergrund die Pfeilerbahn, Blickrichtung Hauptbahnhof. Ansichtskarte/Slg. Rainer Kolbe



Blick von Westen auf den Güterbahnhof Hamburg Hgbf (Nov. 1975), rechts die Pfeilerbahn, daneben Stellwerk Hw und eine ausfahrende V 200, ganz im Hintergrund eine weitere V 200, eine E 40 und Stellwerk Hob (Bild oben). Das Bild rechts zeigt den Blick von Osten auf den Hauptgüterbahnhof mit dem Befehlsstellwerk Hob, das bis zum Zweiten Weltkrieg noch einen Anbau über der Pfeilerbahn hatte.



pfeiler während des laufenden Betriebs unter Hilfsbrücken weggestemmt und quer zu den Gleisen Betonbalken aus Transportbeton eingebracht. Auf die Enden dieser Querbalken wurden etwa zwölf Meter lange Betonkonsolen gesetzt, die als Mastfundamente und Begrenzung des Gleisbettes dienten. Damit konnte auch der Gleisabstand vergrößert werden. Die am östlichen Ende der Pfeilerbahn unter dem Überwerfungsbauwerk verlaufenden Güterzuggleise mussten für die Verlegung der Fahrleitungen abgesenkt werden.

Mit der Inbetriebnahme des Zentralstellwerks Hzf auf dem Hamburger Hbf im Juni 1977 wurde die Zugfolge dieses Streckenabschnitts durch Selbstblocksignale geregelt, die bisherigen Blockstellen Elbbrücke und Oberhafen wurden abgerissen.

1981/82 wurde der Abschnitt zwischen Oberhafenbrücke und dem Durchlass der Gleise zum Ericus erneuert. Bei dem südlich des Haltepunkts Oberhafen gelegenen Teil der Stahlkonstruktion der Pfeilerbahn waren die im Krieg stark beschädigte Schuppenanlage sowie die auf der Südwestseite unmittelbar an den Personenzuggleisen gelegenen Gebäude der Schlossereiwerkstatt und der Zollabfertigung schon nicht wieder aufgebaut worden. Die Stahlkonstruktion, auf der sich die Personenzuggleise und der ehemalige Haltepunkt Oberhafen befanden, und der ehemalige Zollschup-

Ein Sprung in die 1990er Jahre. Die linke Aufnahme zeigt die Pfeilerbahn mit einem Interregio nach Hamburg Hbf. Rechts ein Blick von Süden in Richtung Hauptbahnhof im August 1991; an dieser Stelle endete der Bahnsteig des Haltepunkts Oberhafen, rechts die beiden Güterzuggleise, die ab hier nach unten abschwenken in den (ehem.) Hauptgüterbahnhof.

Benno Wiesmüller (4)









Die S-Bahnstrecke Hamburg Hbf – Hamburg-Harburg mit der Baustelle der künftigen S-Bahn-Haltestelle Elbbrücken im Mai 2018; am rechten Bildrand entsteht die Brückenkonstruktion, die hinüberführen wird zur Endstation der U4 auf der Westseite. Rechts/westlich der zweigleisigen S-Bahnbrücke liegen die beiden Brücken für Personen- und Güterbahn sowie die Freihafenbrücke (Geh-/Radweg, Straße und ein Hafenbahngleis). Die beiden Fotos rechts oben (Dez. 2018) zeigen die nagelneue Hochbahn-Station Elbbrücken, im Foto darunter auf der rechten Seite (Sept. 2018) ist diese Station links im Hintergrund neben der Freihafenbrücke mit ihrem (auch künftig ungenutzten) U-Bahn-Obergeschoss zu sehen. Benno Wiesmüller, Rainer Kolbe

pen darunter wurden nun abgebaut und durch einen von Spundwänden begrenzten Damm ersetzt.

Mitte der 1990er Jahre wurden südlich der Pfeilerbahn auf der ganzen Strecke bis Harburg Personenzuggleise und Güterzuggleise „getauscht", die Güterzuggleise verlaufen nun auf der östlichen Seite. So konnte gleich nördlich der Elbbrücken eine Abzweigstelle eingerichtet werden. Hier werden die aus Richtung Süden kommenden Züge entweder zum Hauptbahnhof oder nach Rothenburgsort und zur Güterumgehungsbahn geleitet. Die Abzweigstelle befindet sich dort, wo einmal der Haltepunkt Elbbrücke war, bis dahin waren die letzten Reste des Bahnsteigs noch zu sehen gewesen.

Abriss der Pfeilerbahn

2007 bis 2009 wurde die historische Pfeilerbahn abgerissen und durch ein mit Stahlspundwänden eingefasstes Erdbauwerk ersetzt. Durch den „Tausch" von Personenzug- und Güterzugleisen war am östlichen Ende der Pfeilerbahn kein Überwerfungsbauwerk mehr nötig. Deshalb ist die neue Pfeilerbahn, die keine mehr ist, aber mitunter noch so genannt wird, in östlicher Richtung abschüssig gebaut. Zeitgleich wurde die Oberhafenbrücke durch einen breiteren Neubau ersetzt.

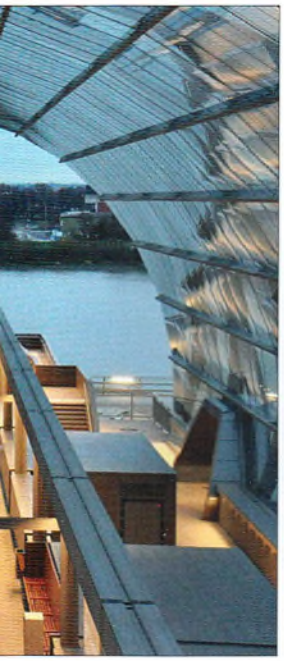
Allerdings wurde am westlichen Ende, etwa dort, wo sich früher der Durchlass zum Ericus befand, ein als Betonrahmenbauwerk ausgeführtes Überwerfungsbauwerk errichtet, unter dem ein zusätzliches Gleis bis zu den Elbbrücken (Abzweig Elbbrücke) verläuft. Das tiefer gelegene Gleis verläuft parallel zur (ehemaligen) Pfeilerbahn und gibt den Fahrdienstleitern des Hauptbahnhofs die Möglichkeit Züge vorzufahren, um die Bahnsteiggleise zu entlasten und bei Ausfahrten über das Güterzuggleis kreuzungsfrei zum Personenzuggleis zu wechseln. *Benno Wiesmüller*



Die neue Pfeilerbahn von Osten gesehen mit einem ICE, rechts davon lag einmal der Hauptgüterbahnhof. Links der Zollzaun mit Gleisresten, vor – also östlich – der P-/ICE-Strecke die Güterzugstrecke. Die beiden Aufnahmen unten sind entstanden beim Abriss der alten Pfeilerbahn im Jahre 2008. Benno Wiesmüller (3)









Ein neuer Bahnhof am Wasser

Anfang Dezember wurde in Hamburg der neue Bahnhof Elbbrücken der Hamburger Hochbahn (HHA) eröffnet: 200 geladene Gäste, eine große Lightshow und ein Freifahr-Wochenende für alle.

Bemerkenswert: Statt der eingeplanten 179 Millionen Euro wurden nur 145 Millionen gebraucht. Es gab beim Bau, so die Hochbahn, keine größeren Hindernisse und wenig Unvorhergesehenes. Für das sowohl kostensparende wie auch pünktliche Bauen gab es viel Lob. Hochbahn-Chef Henrik Falk betonte die Zuverlässigkeit seines Unternehmens: „Wenn die Hochbahn sich etwas vornimmt, und dann sagen wir irgendwann, was das kostet und wie lange das dauert, dann können Sie sich darauf verlassen, dass das auch so kommen wird." Da die HHA aktuell noch weitere Bauvorhaben zu verantworten hat, wird sie sich an diesen Worten messen lassen müssen...

Im Frühsommer 2013 war der erste Spatenstich für die nun eröffnete 1,3 Kilometer lange zweigleisige Strecke (von der Haltestelle HafenCity Universität). Im Oktober 2013 war das Planfeststellungsverfahren ohne Einwendungen abgeschlossen worden, ab April 2014 der Bahnhof Elbbrücken im Bau. Es wurden 6000 Tonnen Schotter, 3100 Schwellen, 4,4 Kilometer Schienen verbaut, dazu gehört auch eine unterirdische Abstellanlage. Der Endbahnhof Elbbrücken beeindruckt mit seinem Glasdach und einer Höhe von fast 16 Metern, 1200 Glasscheiben zu je 250 kg wurden eingesetzt. Allerdings kann es, je nach Wetterlage, beim Warten auf den nächsten Zug recht zugig werden, denn Schürzen hat die Halle nicht. Am südlichen Ende sind die beiden Außenbahnsteige mit einer Aussichtsplattform verbunden mit Blick auf die Norderelbe, die Freihafen-Elbbrücke und viel Brachland.

Denn einen großen verkehrlichen Nutzen hat die neue Hochbahn-Station noch nicht: Das Gelände rund um den Bahnhof ist weitgehend unbebaut, der benachbarte Haltepunkt der S-Bahn nicht fertig. Dennoch fährt die U-Bahn im Zehn-Minuten-Takt und wird von Schaulustigen auch genutzt. Der Blick auf die Elbe ist indes nicht so sehr spektakulär, die Freihafen-Elbbrücke und die Eisenbahn-Elbbrücken sind die östliche Grenze des Seeschiffhafens. Große Schiffe und die Elbphilharmonie sieht man eher in der Ferne...

S-Bahnhof verspätet

Eigentlich wollte die Deutsche Bahn zeitgleich mit der Hochbahn einen neuen Haltepunkt an den Elbbrücken eröffnen – mit einem verglasten „Skywalk" zur Hochbahn-Station. Mit der Umsteigemöglichkeit soll die HafenCity aus Richtung Süden besser angeschlossen und auch der Hauptbahnhof entlastet werden. 18.000 Fahrgäste sollen einmal an den Elbbrücken ein- und aus- und umsteigen.

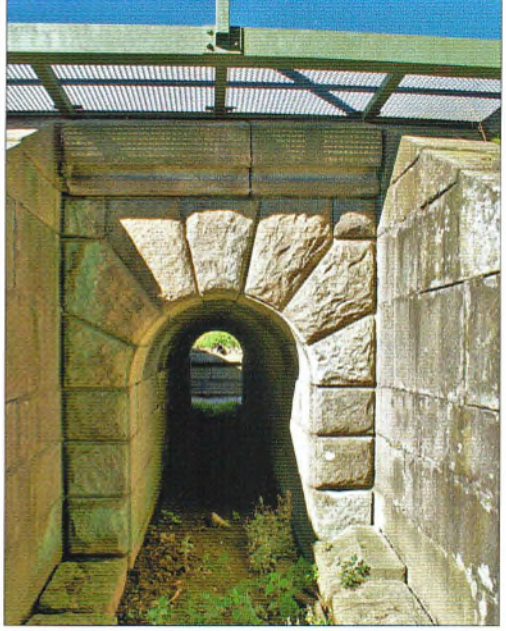


Aber der Bau der S-Bahn-Station verzögerte sich und ist noch längst nicht fertig. Tatsächlich hat die DB erst im Sommer 2017 mit dem Bau ihrer Haltestelle begonnen. Für die Verzögerung werden seitens der Bahn Schwierigkeiten mit dem Untergrund angegeben: Für die Gründung der Station kamen die Bauarbeiter nicht tief genug in die Erde, weil es dort vorher nicht erkennbare Widerstände gab. Mitte 2018 wurde zudem bekannt, dass der Haltepunkt auch teurer wird als geplant, statt der ursprünglichen 35 Millionen Euro werden nun 57 Millionen Euro veranschlagt; ein konkreter Termin für die Inbetriebnahme wird nicht mehr genannt.

Sprung über die Elbe

Die neue Hochbahn-Station Elbbrücken ist in Nord-Süd-Ausrichtung gebaut und bietet die technische Voraussetzung für eine Verlängerung über die Norderelbe hinweg auf den Kleinen Grasbrook. Fernziel der U4 sei weiterhin Harburg, so die Politiker. Doch der „Sprung über die Elbe" bleibt erstmal Zukunftsmusik. Dass ein Bahnhof ins Niemandsland gebaut wird, ist in Hamburg die absolute Ausnahme. Viele „Großwohnsiedlungen" der 1960er und 1970er Jahre wie Steilshoop und Osdorfer Born sind bis heute ohne Bahnanschluss, Tausende müssen mit Bussen vorlieb nehmen. Mit dieser Hamburger Tradition wird nicht gebrochen: Der jetzt auf der anderen Seite der Norderelbe geplante neue Stadtteil soll mit Bussen angeschlossen werden.

RAINER KOLBE





Der bereits „sanierte" Durchlass bei km 94,8 der LSNB in der Nähe von Stammbach (oben). Wie die im „römisch-antiken Style" zwischen 1846 und 1848 errichteten kleinen Brückenbauwerke aussehen, zeigt das Bauwerk bei km 88,2 (links).

»In der vollkommensten Weise«

Verrohung durch Verrohrung – was derzeit mit Durchlässen der Ludwig-Süd-Nord-Bahn geschieht

Die Begriffe Verrohung der Gesellschaft und Verrohung der Sprache machen zur Zeit Schlagzeilen. In beiden Fällen handelt es sich um einen respektlosen Umgang mit den Bereichen. Droht nun auch eine weitere Verrohung beim Umgang mit Denkmalen der Verkehrsgeschichte?

Vor 175 Jahren begann der Bau der ersten Fernbahnstrecke Bayerns, der Ludwig-Süd-Nord-Bahn (LSNB), die nach Norden von Nürnberg aus die Verbindung mit Leipzig und nach Süden mit dem Bodensee herstellen sollte. Bekanntheit erreichte der Nordabschnitt zwischen Neuenmarkt und Hof besonders durch den Aufstieg zur Überwindung des Fichtelgebirges, der Schiefen Ebene. Lange suchten die Techniker nach geeigneten Möglichkeiten dafür und entschieden sich endlich für das „amerikanische System". Dieses zeichnete sich durch die Verwendung kleinerer Bogenradien für die Gleise und ein dadurch mögliches Anschmiegen an die Berghänge aus. Dieses „System" war nicht nur für die Schiefe Ebene gültig, sondern kam in überzeugender Form für den weiteren Aufstieg der LSNB bis zum Scheitelpunkt bei Schödlas auf 600 m üNN und auch beim Abstieg ins Saaletal bis Hof zur Ausführung. So entstand die erste europäische Gebirgsbahn mit durchgehender Dampflokbespannung der Züge.

Bereits bei der Prüfung der hohen Baukosten durch die Oberste Baubehörde weist im Januar 1843 deren Vorstand Leo von Klenze auf den „Bau der Gesamtbahn in der vollkommensten Weise" hin, mit äußerst solide ausgeführten Bauwerken und der Errichtung der Bahn „nicht bloß für den Anfang, sondern für einen längeren und ausgedehnteren Dienst". Er schließt sein Gutachten mit den Worten: „Die Eisenbahnbau-Commission war von dem Gedanken geleitet, ein ausgedehnt großartiges Ganzes zu schaffen." Wie gut das gelungen ist zeigt die Tatsache, dass Brückenbauwerke auch nach 170 Jahren noch ihre Aufgabe zuverlässig erfüllen. Nur gestiegene Anforderungen an die Straßenunterführungen machten Erweiterungen und Neubauten notwendig. Doch das soll nun vorbei sein.

Für kleine Bäche und Wege

Die Bahnstrecke, hier vorgestellt zwischen Bahnhof Marktschorgast und der Ortschaft Poppenreuth bei Münchberg, weist mehrere Durchlässe aus der Zeit des Bahnbaues zwischen 1846 und 1848 für kleine Bachläufe oder kleine Wege auf, von denen sich noch zehn im Ursprungs- oder ursprungsnahen Zustand befinden. Sie alle sind, wie oben erwähnt, solide aus Natursteinen, Granit oder Sandstein, und architektonisch ganz im Sinne seiner Majestät König Ludwigs I. gefertigt, der die Ausführung der Bauten für die Bahn im „römisch-antiken Style" wünschte. Die alten Gewölbebrücken mit Stützweiten zwischen 1,16 m und 3,20 m befinden sich durchwegs in annehmbarem Zustand und sind wohl, wo nötig, durch Ausfugen oder Auspressen instandzusetzen unter Erhalt des originalen Bauwerks. Es ist erstaunlich, dass die alten halbkreisförmigen Bogenbrücken den heutigen Anforderungen noch genügen, während moderne Betonbauwerke bereits schwächeln. Sogar maximal nur 40 bis 45 Jahre alte Brückenbauwerke unserer Verkehrswege müssen inzwischen erneuert werden. Dabei ist zu beachten, dass die Durchlässe der LSNB zu ihrer Bauzeit für Lokomotiven mit etwa 30 Mp Dienstlast ausgelegt waren, jetzt mit Lokomotiven bis zu 124 Mp Dienstlast bei wesentlich höheren Fahrgeschwindigkeiten befahren werden (Streckenklasse D4) ohne Schaden zu nehmen.

Diese kleinen Durchlässe werden nun derzeit im Auftrag der Deutschen Bahn von Ingenieurbüros untersucht. Und da es für den statischen Nachweis der Tragfähigkeit der Gewölbekonstruktionen „kein Computer-Programm gibt", so die Aussage, müssen diese kleinen Bauwerke weichen. Eine weitere Begründung für den Austausch der Bauwerke ist ihre wichtige Entwässerungsfunktion. Bei einer ungenügenden Wasserableitung könnte es zum Aufstauen von Oberflächenwasser an der Hangseite des Bahndammes kommen, was zu einer



Wer fundierte Informationen über die Baugeschichte und frühe Betriebszeit der Schiefen Ebene bei Neuenmarkt sucht, der wird im Jahrbuch für Eisenbahngeschichte 48 (2017/2018) fündig. Dort berichtet Gernot Dietel auf 20 Seiten über diese „Anwendung eines neuen Eisenbahnsystems zur Überwindung von Gebirgen".

DGEG e.V. (Hg.) Jahrbuch für Eisenbahngeschichte 48, ISBN 978-3-937189-96-3, 19,80 Euro (für DGEG-Mitglieder 16,80 Euro).





Mitten im Wald bei Stammbach liegt Durchlass km 93,9 (rechts); die Bausubstanz ist noch unverfälscht erhalten. Auch die Innenansicht des Durchlasses km 93,9 lässt die tadellose, unverformte Erhaltung des Gewölbebogens erkennen. Gernot Dietel (4)

Überflutung der Gleisanlage bzw. Durchfeuchtung des Dammes und damit zur Gefährdung der Standsicherheit des Dammes führen könnte. Die freien Querschnitte der Durchlässe liegen bei ca. 1,8 bis 2,3 Quadratmetern. Wie jetzt ein Stahlrohr, wie bereits ausgeführt, mit 700 mm Innendurchmesser, also etwa 0,385 Quadratmeter Querschnitt, was einem Sechstel bis einem Viertel des vorhandenen Querschnittes entspricht, die Wasserableitung verbessert, überlasse ich der Beurteilung des Lesers.

Stahlrohr – in Beton gegossen

Und damit kommen wir auch schon zur Ausführung der Instandsetzung oder Erneuerung der Durchlässe. Was die DB AG sich hier leistet ist wohl nur als Brutalismus zu bezeichnen, wobei hier nicht der Architekturstil der Moderne verstanden werden soll. Die originalen gemauerten Durchlässe werden mit Beton verfüllt, in dem das erwähnte Stahlrohr eingelegt ist. Schlimmer und respektloser geht es nicht. Die Abbildungen sprechen für sich.

Der „Arbeitskreis Initiative Schiefe Ebene" (AKISE) hat bereits im Mai 2018 das Bayerische Landesamt für Denkmalpflege (BLfD) auf die Zerstörung der Bauwerke hingewiesen. Am 4. Juni 2018 fand auf Wunsch von AKISE ein Ortstermin mit der Denkmalschutzbehörde und dem planenden Ingenieurbüro beim Durchlass km 88,2 statt. Dabei wurde seitens der Vertreter des BLfD und AKISE einhellig betont, dass die Durchlassbauwerke Denkmaleigenschaft besitzen. In jedem Fall ist die äußere Form der Bauwerke unverändert zu erhalten. Nicht standsichere Bauteile (eventuell seitliche Stützmauern) sind aufzunehmen und mit vorhandenem Material wieder aufzubauen. Einer Verrohrung der noch erhaltenen Bauwerke wird nicht zugestimmt.

Bei einem weiteren Ortstermin wurden diese Forderungen seitens der Vertreter der DB AG wieder infrage gestellt. Der Verfasser hat daraufhin das BLfD in München bzw. die örtlich zuständige Außenstelle in Seehof (Bamberg) eingeschaltet. Als Erfolg sind acht der kleinen, aber dennoch so wichtigen Baudenkmale unter Schutz gestellt! Zur Zeit der Abfassung dieses Beitrages wird ein Durchlass nördlich vom Bahnhof Stammbach zerstört und durch ein Betonbauwerk ersetzt. Für ihn kam die Eintragung in die Denkmalliste zu spät. Das Portal konnte durch AKISE gerettet und im Dampflokomotivmuseum in Neuenmarkt eingelagert werden. *Gernot Dietel*

Würdigung für »Bahnhof Belvedere e.V.«



Das historische Bahnhofsgebäude mit zugehörendem Park erinnert an ein nobles Landhaus.

Der Förderkreis Bahnhof Belvedere e.V. in Köln erhielt im Oktober 2018 in Straßburg den Deutschen Preis für Denkmalschutz. Dieser Preis, jährlich seit 1979 verliehen, ist die höchste Auszeichnung auf seinem Gebiet. Vergeben wird er in den Kategorien „Karl-Friedrich-Schinkel-Ring", „Silberne Halbkugel", „Journalistenpreis" und jetzt auch „Internetpreis". Er gilt Persönlichkeiten und Personengruppen, die sich ehrenamtlich dem Schutz, der Pflege und der dauerhaften Erhaltung des baukulturellen und archäologischen Erbes widmen. Die Leistung soll in der Regel langfristig angelegt sein und in ihrer Bedeutung weit über sonst übliches Bürgerengagement hinausgehen.

Eine Silberne Halbkugel wurde 2018 fünf Vereinen, darunter dem Förderkreis Bahnhof Belvedere e.V., vom Deutschen Nationalkomitee für Denkmalschutz auf einstimmigen Beschluss der Jury „... für sein hohes und unermüdliches Engagement, um den Bahnhof Belvedere vor einer Abwärtsspirale aus Unternutzung und fehlenden Investitionen zu schützen" verliehen.

Dieser Einsatz, getragen von derzeit fast 300 Personen, gilt seit 2010 einem einzigartigen Denkmal von nationaler Bedeutung: einem mehr als 175 Jahre alten Bahnhof. Keiner aus der Anfangszeit der deutschen Eisenbahn ist älter. Das erhalten gebliebene Empfangsgebäude in der Formensprache des Schinkelschen Klassizismus ist eine Inkunabel früher Bahnhofsarchitektur. Es wurde vom ersten Chefingenieur der Rheinischen Eisenbahn Gesellschaft errichtet. Hier endeten 1839 ganze 6,7 km Schienenstrang, das erste Teilstück des „Eisernen Rhein." Diese im rheinischen und belgischen Interesse realisierte Strecke von Köln nach Antwerpen war die weltweit erste internationale Eisenbahnlinie.

Das historische Bahnhofsgebäude mit zugehörendem Park erinnert an ein nobles Landhaus und entsprach in Ausstattung und Einrichtung dem Geschmack des gesellschaftlich damals aufsteigenden Wirtschaftsbürgertums.

In enger Zusammenarbeit mit der Stadt Köln sollen gemäß Planung des Förderkreises Haus und Park Belvedere nach gründlicher Sanierung, Erweiterung und funktionsgerechter Einrichtung mit neuem, vielseitigem Leben erfüllt werden: Hieraus soll ein Ort der Kunst und Kultur, der Bildung, für Erholung und Entspannung, ein Platz für bürgerschaftliches Engagement und Teilhabe, für eine Ausstellung und ein Ort für Feste, Feiern und Treffen in festlichem Ambiente werden – zugänglich für eine breite Öffentlichkeit.

Näheres dazu unter www.bahnhof-belvedere.de ULRICH NAUMANN



Rationell zum Exitus

Fünfzig Jahre Schmalspur-Diesellokbaureihe V 51/V 52 (Teil 4 und Schluss)

Der einstige Panoramawagen von 1894, speziell für das Ausflugspublikum auf der Bottwartalbahn entwickelt, und die genau 50 Jahre jüngere Diesellok: V 51 903 am 23. Mai 1966 vor Abfahrt nach Beilstein in Marbach.

Theodor Horn

Wenn diese Lokomotiven auf einer Bahnstrecke erschienen, dann währte deren Existenz nicht mehr lange: So war das im Zweifel bei den drei Schmalspur-Dieselloks der Reihe V 51 der Bundesbahn. Das bunte Schicksal der Meterspurvarianten als Type V 52 für den Odenwald haben wir im Teil 3 dieses Beitrags (EG 91) schon kennengelernt. Nun, zum Abschluss, beleuchten wir das eher kurze Leben und Treiben der V 51 auf den Lokalbahnschienen im Schwabenland.

„In größter Not erbitten wir Ihre Hilfe" – so flammend wandte sich der Bürgermeister des oberschwäbischen Städtchens Bad Buchau am Vorweihnachtstag des Jahres 1964 an den „hochverehrlichen" Ministerpräsident in Stuttgart. Buchau lag seit 1896/1916 an dem 750-Millimeter-Schmalspurnetz von Schussenried, an der schwäbischen Südbahn Ulm – Friedrichshafen gelegen, nach Riedlingen an der Donautalbahn. Der Riedlinger Ast und der Personenverkehr waren bis Mai 1964 bereits weggefallen. Nun hatte die Gemeinde erfahren, die Bundesbahn wolle die knapp zehn Kilometer lange Reststrecke nach Buchau ganz aufgeben. Dort tat erst seit etlichen Wochen, seit September 1964, die nagelneue Diesellok V 51 902 ihren Dienst. Sie war – mit den beiden anderen „Kolleginnen" V 51 901 und 903 – von der Bundesbahn auf eigene Kosten beschafft worden, weil das Land die diskutierten Zuschüsse doch nicht bereitgestellt hatte, mangels Ausweis der Region als Fördergebiet.

Mit dem Lkw wird's teurer

Für die bäuerlichen Erzeuger war die Lage fatal: Die landwirtschaftlichen Lagerhäuser pflegten ihre Ware frachtfrei anzubieten, also ohne Frachtkosten für die Abnehmer. Die Lagerhausbetreiber genossen – durch politischen Druck auf die Bundesbahn – günstige Frachttarife bei der Bahn, doch die verdiente gerade deshalb kein Geld. Den Bauern schwante nicht zu Unrecht, dass – ginge die Bahn verlustig – die Lkw-Speditionen sich die lukrativen Aufträge herausuchen würden; die Mehrkosten für Buchau und Umgebung wurden auf jährlich wenigstens 40.000 Mark geschätzt. Das Regierungspräsidium Südwürttemberg pochte auf die Zusage, welche die Bundesbahn bei der Auflassung des Personenzugverkehrs gemacht habe: Sie werde den Güterzugbetrieb beibehalten und eine Diesellok in Auftrag geben.

Allerdings entfiel der Großteil des Verkehrsaufkommens, rund 300 Wagen, auf die Gleisanschließer im Ortsbereich Schussenried, nur etwa 150 Wagen rollten weiter auf der eigentlichen Strecke bis zum Lagerhaus Buchau-Kappel. Doch stieg das Aufkommen seit 1960 an, bis 1966 auf 22.000 Tonnen, laut Ministerium „nicht unerheblich". Besonders der finanziell für die Bahn nicht uninteressante Stückgutverkehr zum aufstrebenden Kurort Bad Buchau füllte täglich drei oder vier Güterwagen der Schmalspur, messbar mehr als vordem.

Der Güterverkehr mit der Diesellok spielte sich so ab, dass diese morgens leer vom Lokschuppen Buchau nach Schussenried fuhr, dort die Güterladungen übernahm, die Anschlüsse in Schussenried bediente und sodann den eigentlichen Güterzug nach Buchau schleppte, nachmittags alles in umgekehrter Reihung. 70 Tonnen Fracht pro Tag waren so etwa zu bewältigen, also rund fünf bis sieben Güterwagen. Mit denen hatte die Diesellok auf der kurzen Maximalneigung von 1:46, die in der Ortsdurchfahrt Schussenried lag, wenig Mühe: 100 Tonnen waren dort zugelassen, ansonsten 250 Tonnen. Mit der V 51 902 erhielt die betagte Malllet-Dampflok 99 633 von 1899 Reservestatus, während 1965 die Schwesterlok 99 637 ausgeschieden werden konnte.

Stammlokführer auf der Diesellok war der ältere Dampf-Fahrensmann Albert Weih aus Buchau, sein Vertreter der we-



Hochsommer 1967: V 51 903 stellt an der Seitenrampe auf Bahnhof Ilsfeld nagelneues landwirtschaftliches Gerät zu. Das Unkraut sprießt, die Gerüchte über die endgültige Stilllegung auch.

Hans-Georg Sauber

sentlich jüngere Buchauer Lokführer Helmut Reisch. Im Dezember 1965 stellte die Bundesbahn erneut den Antrag auf Stilllegung. Das Innenministerium warnte, für die angebliche Einsparung von 414.000 Mark Jahresdefizit die Bahnverbindung zu opfern: Schon durch eine einzige Lohnerhöhung bei der Bahn sei die Ersparnis wieder verloren, „Augenblickserfolge sollten nicht überbewertet werden". Die Ministerialen enthüllten, dass von den 6,32 Plan-Personalstellen, deren Lohnkosten die Bundesbahn der Schmalspur zurechnete, nur drei für den Bahnbetrieb anfielen. Die weiteren Kollegen waren im örtlichen Verkehrsdienst tätig, ob nun der Zug fuhr oder Bahnbus und Lkw. Daher könne der Bundesbahn der weitere Betrieb zugemutet werden. Bahnintern plante die Bundesbahn die Auflassung bereits für 1966 ein.

Lok erscheint, Strecke verschwindet

Bundesverkehrsminister Leber lehnte im August 1967 sowohl den weiteren Schmalspurbetrieb wie die Umstellung auf Vollspur bis Buchau ab. Mit Verfügung vom Februar 1969 vollzog die Bahndirektion Stuttgart die Auflassung zum 31. Mai 1969, um gleichzeitig der Hauptverwaltung Frankfurt die Umspurung bis zum Ortsende Schussenried in Kilometer 2,5 vorzuschlagen. Bis auf Weiteres wurde der Schmalspurbetrieb für die Gleisanschlüsse in Schussenried weiterbedient, wozu nunmehr die seit dem Frühjahr 1969 in Buchau tätige Diesellok V 51 901, die 1964 nach Ochsenhausen geliefert worden war und im Vorfrühling 1969 beim Abbau um Beilstein geholfen hatte, vor dem Schussenrieder Stückgutschuppen kampierte. Sie bekam im Oktober 1969 auch die Aufgabe, das Gleis von Buchau bis zum Torfwerk abzutragen. Das Kieswerk Rieger erwarb den Streckenabschnitt von Schussenried Ort bis zum einstigen Torfwerk mitsamt Schmalspurgleis. Ab Januar 1970 fanden die Bedienungsfahrten auf der Schmalspur in Schussenried noch nach Bedarf statt. Dafür war inzwischen aus Beilstein die zweite Diesellok V 51 903 eingetroffen. Im Winter 1970/71 wurde mit Geld aus dem „Leber-Plan" das Streckenstück innerhalb von Schussenried tatsächlich auf Regelspur umgestellt und als Bahnhofsgleis betrieben, außerdem entstanden neue Gleisanschlüsse. Anschließend stellte auch das Kieswerk seinen Abschnitt auf Vollspur um. Heute, seit 2013, ist das Gleis der Deutschen Bahn aufgelassen und teils abgebaut, während das somit isolierte Kieswerkgleis gut unterhalten wird und private Draisinenfahrten eines örtlichen Veranstalters sieht.

Das Schicksal der V 51 903

Etwas bunter verlief das Dasein der drittgebauten Maschine der Reihe V 51, der im September 1964 von Gmeinder an die Bottwartalbahn Marbach – Beilstein – Heilbronn (offiziell auch Bottwarbahn genannt) gesandten V 51 903. Vom Einsatz einer solchen Lok auf dieser Strecke war amtlich erst-

Nichts los auf der Schmalspur? Sechzehn Wagen, vier davon vollspurig, beweisen das Gegenteil. V 51 903 „brettert" im Juni 1967 damit über die Murrbrücke in die 1:58-Rampe gegen Marbach. Gut, das sind wohl einige mehr als die dort zugelassenen 220 Tonnen, aber es ist Sommer, das Gleis trocken, alles rollt ...

Prof. Wolfgang Frank





Oben: Dafür braucht man keine Eisenbahn mehr: V 51 902 mit der täglichen Fuhre bei der Einfahrt Buchau, 12. März 1969.

Ulrich & Gerald Gunzenhäuser

Unten: Traumjob für Lokführer? Nur zwei Umlauftage und stets bei Tageslicht: der Dienstplan Sommer 1966 für Beilstein.

Slg. Willi Löhr/ Kreisarchiv Ludwigsburg

mals im Februar 1960 beim Stuttgarter Innenministerium die Rede, als es um den Zuschussbedarf für die damals noch auf Schmalspur geplante Sanierung der Zabergäubahn im bedrohten Abschnitt Güglingen – Leonbronn ging. Hierfür waren zwei Dieselloks geplant, von denen eine „baldmöglichst zu beschaffen" sei, während die Reservelok dann auch auf der „Nebenbahnstrecke Marbach – Heilbronn eingesetzt" werden solle, sozusagen als Abfallprodukt.

Wohlgemerkt sollte der Reisezugverkehr im Zabergäu nicht aufgrund einer vorausschauenden Landesplanung erhalten werden – Auslöser für die Erwägungen, dass nun vielleicht doch eine Schmalspurdiesellok vor Personenzüge gehängt werden solle, war der politische Druck vor Ort, durch die Bürgerinitiative „Aktionsgemeinschaft Zabergäu", der Vertreter und Institutionen aller Couleur angehörten und die mit Demonstrationsumzügen nicht nur im Zabergäu die Straßen lahmlegten, sondern sogar mistgabelbewehrt vor den hohen Herren in Stuttgart aufmarschierten.



Oben/rechts: Rest-Anschlussgleisbetrieb 1969/70 in Schussenried: V 51 902 „campt" am dortigen Güterschuppen (24. August 1969) ...

Keith Chester

... und nicht mehr in der Rußhöhle des Lokschuppens Buchau; links Reservedampfer 99 633.

Dr. Rolf Löttgers



Deutsche Bundesbahn

Triebfahrzeuge (Tfz): 1 V 51 | Personal: 2 Lokführer (V) | Bahnbetriebswerk Heilbronn

Auswaschen/Revision jeden 12 Tag, nach Tag 1 | planmäßige Arbeitszeit im 7-tägigen Zeitraum 15.35 x 7 + 9.44 − 31.18 + 0.20 = 2 = 43 Std 59 Min | zulässige Arbeitszeit 44 Std 00 Min | Bw-Außenstelle Beilstein

Bedarf für Auswaschen/Revision: 0,1 Tfz | Dienstunterricht: Auf Anordnung des Ma | Teilnahmepflicht 1 Std/Monat | **Dienstplan Nr 07.41**

Bedarf nach Laufplan: 1 Tfz | Dienstbesprechung: Auf Anordnung des Bw | Teilnahmepflicht 20 Min/Monat | gültig vom 22. Mai 1966 an

Gesamtbedarf: 1,1 Tfz | km/Tfz-Tag = 115 | Einsatzstd/Tfz-Tag = 13,83 | Zahl der Ruhetage im Jahr: 87 R+−r, davon an Sonn- und Feiertagen: 61 R+−r | ungültig vom 19 an

= Zugdienst, = Rangierdienst, = Dienstbereitschaft, = Leerfahrt, = Gastfahrt, = V- und A-Dienst, = Vorheizen mit Tfz, = planfremdes Personal, = planfremdes Tfz, V = Vorspann, Lv = Leervorspann, Dr = Druckdienst, F = Feuerbehandlung, K = Kohlen-(Kraftstoff-)nehmen, = Rohrblasse, N = Nachschau, A1, A2, A3 = Stufen des A-Dienstes

Tag 1: 1. Woche — 1665 Ma — 8632 Jbf — 8632 K Hd — 8635 — Rorsch.-Glen

Tag 2: 2. Woche — Örtl. Dienst 8635 — Ma 1686

Abweichungen:

Tag 15a: 1665 Ma — 8632 Jbf — 8633 Ma 1678 — Rorsch.-Glen

Schicht	Triebfahrzeug-Kilometer	örtliche Rangierfahrt Verschieben Std	Min	Leistungen Streckenfahrt (Fahrschicht) Std	Min	Triebfahrzeugeinsatzzeit Std	Min	Dienstschicht Std	Min	Dienstpause Std	Min	Abzug nach § 2 und 3 der DÖV Std	Min	Arbeitszeit Std	Min	Ruhezeit Std	Min	Ruhe durch Abweichungen vom Regelplan Std	Min	Fahrzeit auf dem Tfz nach § 9 DÖV Std	Min
1	78	1	35	8	35	9	00	8	35					8	35	15	25	[illegible]	25	8	10
2	37	1	20	7	00	4	50	7	00					7	00	17	10	[illegible]	35	4	45
	115			15	35	13	50	15	35					15	35	32	35				

es fällt weg:	cm	Tag	Leistung	Arbeitszeit Std	Min
Sa	1	1	1665 / 8635	8	35
S	1	1	" / "	8	35
Sa	2	2	8635 / 1686	7	00
S	2	2	" / "	7	00
				31	10

dafür fällt an:	cm	Tag	Leistung	Arbeitszeit Std	Min
Sa	1	1	1665 / 1678	9	24
S	1	1	Ruhe	–	–
Sa	2	2	Ruhe	–	–
S	2	2	Ruhe	–	–
				9	24

Bw Heilbronn, den 20. Mai 1966 — aufgestellt — Dienst — zugestimmt — Personalrat

MA Heilbronn, den Mai 1966 — genehmigt

948 104/1 Dienstplan A 4 q (Transparent) Karlsruhe IX 62 3000 F 202

33-322d-3



Ende der Beilsteiner Idylle schon an Silvester 1968 – Lokführer (und Menschenfreund) Heinz Kümmerlen mit Güterzug beim diskreten Fotohalt im Schozachtal für die inoffiziellen Mitfahrer.

Ulrich & Gerald Gunzenhäuser

So meldete 1961 der Lokhersteller Gmeinder an das Innenministerium, man stehe mit der Bundesbahn „in Verbindung wegen der Lieferung von Schmalspurdiesellok für die Nebenbahnen nach Leonbronn, Ochsenhausen, Buchau und Marbach – Heilbronn", nunmehr aber – um den schwierigen Verhandlungen mit den Ministerien aus dem Wege zu gehen – ohne jede Einschaltung des Landes wegen Zuschüssen. Im Mai 1964 teilte die Bahndirektion Stuttgart dem Land jedoch mit, der Einsatz einer besonderen Lok für den stark zurückgehenden Reisezugverkehr auf der Bottwarbahn lohne sich nicht mehr. Sie habe sich deshalb „entschieden, eine der drei in Auftrag gegebenen Diesel-Lok nicht auf der Bottwartalbahn, sondern auf der Schmalspurstrecke Warthausen – Ochsenhausen einzusetzen". Ansonsten werde die separate Lok 400.000 Mark kosten und der Umbau von Personenwagen zwecks Modernisierung 300.000 Mark, was nicht mehr verantwortet werden könne.

Vielmehr kündigte die Direktion an, sie wolle den restlichen Reisezugverkehr möglichst zum Herbst 1964 auflassen. „Eine Stilllegung des Güterverkehrs", so bekräftigte die Bahn im September 1964 an das Ministerium, „ist nicht beabsichtigt", Bedenken deshalb seinen „unbegründet". Der Wegfall der Personenzüge erlaube sogar, wie euphemistisch begründet wurde, „eine freizügige Abwicklung des Güterverkehrs" – daran hatte es zuvor aber auch nicht gefehlt.

Drei Monate später, Anfang 1965, hieß es im Stuttgarter Landtag allerdings, die Bahn habe angekündigt, dass „mit der vollständigen Stilllegung" zu rechnen sei und sie dies demnächst beantragen werde. Bereits im Januar 1966 wandte sich der größte Güterkunde der Bottwarbahn, die Firma Zinsser in Murr, flammend an den Ministerpräsident in Stuttgart, weil Zinsser von der Bundesbahn inoffiziell unterrichtet worden war, die Strecke solle mit Fahrplanwechsel zum 22. Mai 1966 stillgelegt werden. In jenem Mai 1966 empfahl der Verwaltungsrat der Bundesbahn die gänzliche Auflassung der Bottwarbahn, aber mit einer Umspurung von Marbach bis Murr. Zum Sommerfahrplan 1966 entfielen zunächst die zunehmend stark von Touristen frequentierten Wochenendfahrten im Personenverkehr, dieser endete zum Winterfahrplan 1966 ganz.

»Vorsorglich« – und fristwidrig

Im November 1966 kündigte die Bundesbahn nach eigenem Bekunden „vorsorglich" und fristwidrig den Güterkunden und Gleisanschließern ihre Bedienungsverträge auf Ende März 1967. Das Innenministerium bat die landeseigene Südwestdeutsche Eisenbahngesellschaft (SWEG), eine Übernahme der Bottwarbahn zu prüfen, die um eine Mark übertragen werden sollte. Die Betriebsprognose der SWEG schloss mit einer „roten Null" ab, einem jährlichen Zuschussbetrag von rund 30.000 Mark, ein Zwanzigstel des von der Bundesbahn veranschlagten Defizits. Die Miete für die Beilsteiner Diesellok V 51 903 hatte die SWEG einkalkuliert, 30.000 Mark pro Jahr aufgrund eines Zeitwertes (1967)

Letzte Tage der V 51 901 in Ochsenhausen, Winter 1970/71 – der Fahrzeugchef der Landesbahn aus Graz lässt sich das geplante Kaufobjekt vorführen. Rechts: September 1981 in Warthausen: 251 902 kommt von der Hauptuntersuchung aus Nürnberg zurück. Leider läuft sie nicht – alles zurück!

Gerhard Mayr/Slg. Jörg Prix; Slg. Anton Traub

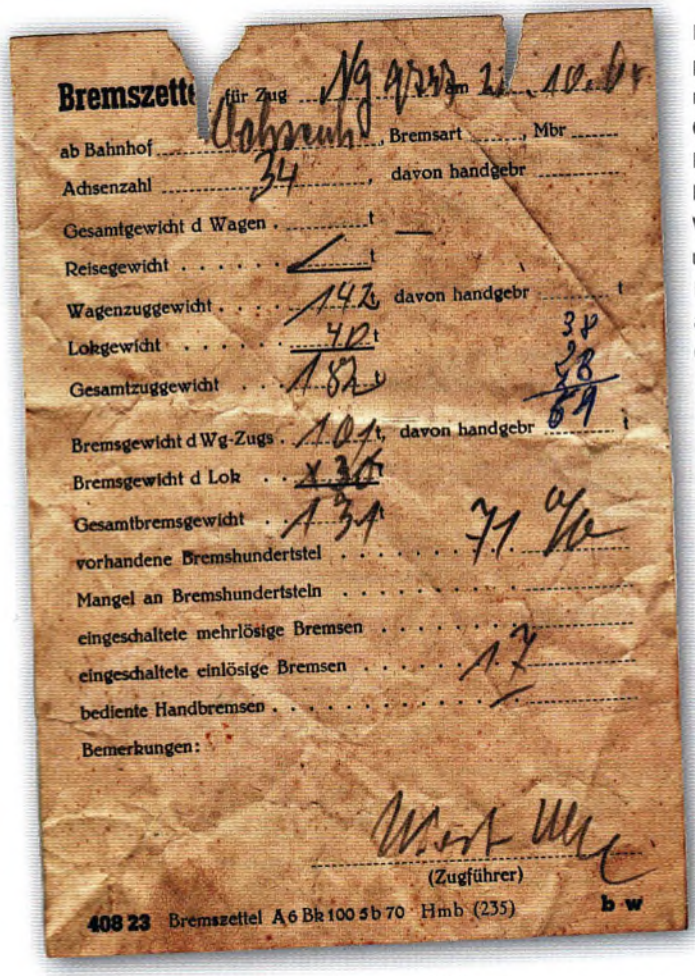






Memento mori: Sobald zwei dieser Maschinen gemeinsam auf einer Strecke auftauchten, gab es nur noch die Gleise herauszureißen. Das war schon zu Beilstein im Frühjahr 1969 so ...

Hans-Joachim Spieth



Bremszettel für Zug Ng 9233 am 21.10.64

ab Bahnhof Ochsenhs, Bremsart , Mbr

Achsenzahl 34, davon handgebr

Gesamtgewicht d Wagen t

Reisegewicht t

Wagenzuggewicht 142 t, davon handgebr t

Lokgewicht 40 t

Gesamtzuggewicht 182 t

Bremsgewicht d Wg-Zugs 101 t, davon handgebr t

Bremsgewicht d Lok X 30 t

Gesamtbremsgewicht 131 t

vorhandene Bremshundertstel 71 %

Mangel an Bremshundertsteln

eingeschaltete mehrlösige Bremsen

eingeschaltete einlösige Bremsen 17

bediente Handbremsen 1

Bemerkungen:

(Zugführer)

408 23 Bremszettel A 6 Bk 100 5 b 70 Hmb (235) b w

Ein Zugpaar pro Tag, nicht einmal Grenzlast: Ruhige Kugel für V 51 901 und ihre Besatzung auf der Öchslebahn, September 1964.

Slg. Peter Letulé

von 393.000 Mark gegenüber dem Neuwert von 425.000 Mark im Jahr 1964. Von der Jagsttalbahn der SWEG eine der dortigen beiden kleinen Dieselloks ins Bottwartal abzuziehen, wurde verworfen, diese waren zu schwach. Da kam die Bundesbahn mit der Aussage, die V 51 903 sei gar nicht zu haben, da seit jeher als Reserve für Ochsenhausen eingeplant gewesen. Das Ministerium reklamierte, die Bundesbahn setze eine der vom Land bezuschussten regelspurigen Köf III nicht auf der dafür bestimmten Strecke (Neustadt/Schwarzwald – Bonndorf) ein, man wolle dies gegen die Überlassung der V 51 903 verrechnen: „Ein Ausgleich mit der Bottwartal-Lok sollte hier gefunden werden."

Die Bundesbahn konterte, die Schmalspurlok sei für wenig Geld auch für den Einsatz auf Regelspur umstellbar, sie komme dann einer V 60 gleich, stehe mithin nicht für die SWEG zur Verfügung. Diese Behauptung war hinten und vorne falsch. Doch wer beim Land hätte dies wissen sollen? Ohne Lok nützte der SWEG die ganze Bottwarbahn nichts. Die Verhandlungen, im Winter 1967/68 diskret geführt, wurden abgebrochen. Im Juli 1968 genehmigte Bonn die Auflassung der Schmalspur. Die Rübensaison 1968 wurde noch auf der Schiene bewältigt, auf Jahresende war Schluss.

Sie fuhr nur zwei Sommer

Wegen ihres Status als „leihweise" Güterzuglok auf der Bottwarbahn hatte auch die V 51 903 keinen Hilfsdiesel für die Heizung und Beleuchtung von Personenwagen erhalten. Diese Sparmaßnahme galt aber schon, als die Loks noch im Bau waren, „da wir die Stilllegung des Reiseverkehrs

Freitags war Loktausch in Ochsenhausen, Lokführer Traub lässt die Ablösung warmlaufen. Rechts: Am 29. Oktober 1984 übergab der Mann vom Maschinenamt Ulm (Mitte, mit Hut) V 51 902 in Warthausen als Museumslok an ihren Käufer, den Bauunternehmer Hermann Schöntag (links davon). Slg. Anton Traub





möglichst zum Herbst dieses Jahres [1964] durchführen wollen".[1] So zog diese Lok nolens volens nur im Sommer 1965 und 1966 auch Personenzüge. Ansonsten übernahm sie den Güterzugdienst Marbach – Heilbronn. Waren die starken Dampfloks der Type 99.64-71 auf der Bottwarbahn mit bis zu 250 Tonnen (Marbach – Oberstenfeld) zugelassen und auf der größten Neigung (beidseits Beilstein mit 1:40) noch mit 185 Tonnen, so traute man der Diesellok dort 220 Tonnen und ansonsten maximal 270 Tonnen zu. Allerdings scheinen die „Dampfer" mit 42 Tonnen Dienstgewicht und fünf Achsen ihre Leistung besser aufs Gleis gebracht zu haben als die 2,5 Tonnen leichtere vierachsige Diesellok, denn es ist überliefert, dass für schwierige Fälle – besonders schwere Rübenzüge bei schlüpfrigem Gleis – die Dampflok heran musste, weil diese laut dem Beilsteiner Lokführer Albert Könninger „elastischer" war.

In der Ebene hängten die Maschinenmänner der roten Lok bis zu 450 Tonnen an, der schwarzen aber kurzzeitig auch 500. Selbst Bundesbahndezernent Schmücker urteilte bezüglich der Dieselloks, „nur die Baureihen 99.65 und 99.67 kommen ihnen nahe oder gleich."[2] Obwohl fahrzeugseitig für Tempo 40 zugelassen, blieb es für die Diesellok im Bottwartal bei der streckenseitigen Maximale von 30 km/h – offiziell. Lokführer Schwerdt machte die geradlinige Streckenführung südlich Großbottwar einmal zur „Teststrecke" und versicherte augenzwinkernd: „Wir wissen, dass sie 70 fährt!" Schwerdt und Kollegen hängten ihrer Roten – wenn die Schienen trocken waren – auch einiges mehr an als erlaubt, wenn es den „Buckel" nach Marbach (1:58) hinaufging: „Besser als in Steinheim hinten abhängen und nochmals fahren."

Seit Sommerfahrplan 1967 rollte zwischen Ilsfeld und Talheim/Heilbronn vorläufig nichts mehr, Talheim wurde seit jeher auf Regelspur bedient. Ab dieser Zeit beschränkte sich der Güterzugumlauf auf ein Zugpaar Marbach – Beilstein – Ilsfeld und zurück. In der Rübenkampagne wurde nochmals rege die Gesamtstrecke gefahren, die Dampflok 99 651 musste mithelfen. Mit der Umspurung Marbach – Steinheim ab Juli 1968 endete der Schmalspurbetrieb in Großbottwar, das nun für die letzten Monate wieder über Beilstein und Heilbronn bedient wurde. Der Streckenabbruch Steinheim – Talheim dauerte von März bis Juli 1969. Die V 51 903 erhielt dabei zunächst Gesellschaft von der eigentlich aus Ochsenhausen stammenden V 51 901, die aber nun direkt aus Buchau kam. Dort wiederum wurde sie bis Sommer 1969 von der 99 651 vertreten. Die letzten Meter Abbruch gegen Heilbronn versah im Juli 1969 wieder die Dampflok 651, während beide Dieselloks 901 und 903 sich erneut in Schussenried begrüßten.

V 51 901 auf Warthausen – Ochsenhausen

Kurz ist die Einsatzgeschichte der erstgebauten V 51 901, die Ende August 1964 frisch ab Werk Mosbach in Warthausen eintraf, der Übergangsstation der Schmalspurbahn Bibe-

Einfahrt Ochsenhausen, 15. April 1982. Heute ist hier alles ganz anders – aber die Bahn fährt noch, sogar auf neuem Gleis!

Juni 1983, drei Monate Stilllegung in Ochsenhausen: Heimlicher Blick in den Schuppen! Der ist unverschlossen – wer stiehlt schon eine Lok? Rechts: V 51 902 im August 1997 bei „ihrer" Baufirma damals in Bad Waldsee – heute ist sie „versteckt".

H.-J. Knupfer (3)





1 Hauptstaatsarchiv Stuttgart, Bestand EA 2/904 Büschel 179/2, Bundesbahndirektion an Innenministerium Baden-Württemberg, 06.05.1964

2 Schmücker, Bernhard: Neue Schmalspur-Diesellokomotiven V 51 und V 52 der Deutschen Bundesbahn. In: Glasers Annalen – Zeitschrift für Eisenbahnwesen und Verkehrstechnik (ZEV), 9/1965



„Moderne" Diesellok vor schlichtem Güterzug, fährt nur unter der Woche? Damals, im Mai 1971, interessierte so etwas – trotz Schmalspur – so gut wie keinen Fotografen. Der Ingenieur aus dem schwäbischen Rottenburg machte die Ausnahme und passte die beladene Kühlschrankfuhre im Tal der Rottum ab, hinten die Abtei Ochsenhausen.

Herbert Stemmler

rach – Ochsenhausen. Der Personenzugverkehr war seit Mai 1964 bereits aufgelassen, der Abschnitt Biberach – Warthausen fiel damit weg. Die Dieseltraktion auf der Öchslebahn machte 1964/65 die beiden Dampfloks 99 650 und 651 überflüssig, die noch zur Bottwarbahn gingen. Das Kühlschrankwerk Liebherr in Ochsenhausen sorgte seit 1954 für rege Fracht. War die Last für die Dampfloks der Reihe 99.65 dort auf 150 Tonnen beschränkt, wurde dies für die V 51 ab Einsatzbeginn auf 200 Tonnen erhöht, wobei die Maximalneigung der Strecke bei Wennedach in beiden Richtungen 1:40 beträgt. Später waren über den „Berg" 210, zwischen Warthausen und Äpfingen sogar 250 Tonnen zugelassen. Das tägliche Güterzugpaar, in der Regel mit zehn aufgeschemelten Regelspurwagen gut ausgelastet, verkehrte stets von Warthausen aus.

In der Glanzzeit des Wirtschaftsmotors, 1964, als die V 51 frisch erschienen war, mussten teils sogar zwei Zugpaare pro Tag auf die Reise gehen. Anfangs kam die Lok montagmorgens per Leerfahrt von Ochsenhausen und pendelte freitags zurück. Spätestens ab 1975 bewältigte Lokführer August Kilian dann diese Distanz „dienstlich" als Fahrgast mit dem Bahnbus, die Lok stand nun beständig in Warthausen im Freien. Nachfolger von Kilian war ab 1979 Anton Traub, der am 31. März 1983 auch den Einsatz der Baureihe V 51 bei der Bundesbahn abschloss, mit der Auflassung des Güterverkehrs auf der Öchslebahn. Die Firma Liebherr konnte mit Containertransporten weiterhin an die Schiene gebunden werden.

Wanderschaft durch Europa

Ende April 1968 war die Öchsle-Stammlok V 51 902 offenbar unpässlich, so dass die Reservelok für Buchau und Ochsenhausen, die Buchauer Dampflok 99 633, letztmalig auf dem Öchsle einsprang. Dort musste ihr die V 51 902 von Buchau zu Hilfe kommen, die ab dann bei der Öchslebahn verblieb. Die 901 war ab dann am Federsee stationiert, bis sie im Februar 1969 mit der Dampflok 99 651 den Dienst im Bottwartal tauschte, allerdings dort nur zum

V 51/V 52-Chroniken

Für die Zeit bei der Bundesbahn

	Fabriknummer	Abnahme*	erstes Betriebswerk (formal)	erste Einsatzstelle	Nummer ab 1968	Ausmusterung
V 52 901	5325	25.06.1964	Bw Heidelberg	Mudau	252 901-4	13.06.1973
V 52 902	5326	23.07.1964	Bw Heidelberg	Mudau	252 902-2	13.06.1973
V 51 901	5327	02.09.1964	Bw Ulm	Ochsenhausen	251 901-5	23.02.1971
V 51 902	5328	09.09.1964	Bw Ulm**	Buchau	251 902-3	29.12.1983
V 51 903	5329	17.09.1964	Bw Heilbronn	Beilstein	251 903-1	29.12.1983

*laut Anschriften an den Loks **Anschrift bei Auslieferung 1964 nach Buchau: Bw Heilbronn (wo V 51 902 nie war)

Weitere Chronik

V 52 901	1973/74 an Albtal-Verkehrsgesellschaft Karlsruhe (1435 mm), 1984 an Gleismac Italiana, 1987 an Gleisbau Francesco Ventura, Paola (1435 mm)
V 52 902	1973/74 an Südwestdeutsche Eisenbahngesellschaft (1435 mm), 1985 an Gleismac Italiana, 1986 an Ferrovia Genova – Casella (1000 mm)
V 51 901	1971 an Steiermärkische Landesbahnen für Kapfenberg – Seebach (760 mm), 1998 an Rügensche Kleinbahn GmbH (750 mm), 2008 an Landkreis Rügen für Rügensche Bäderbahn
V 51 902	1984 an Öchsle-Schmalspur GmbH Hermann Schöntag, 1996 an Baufirma H. Schöntag, Kanzach, hinterstellt
V 51 903	1984 an Gleismac Italiana, 1985 an Comsa Barcelona (wahlweise für 1000 und 1435 mm), 2009 an Öchsle-Bahn AG, 2017 an Verein Öchsle-Schmalspurbahn (Rückumspurung auf 750 mm in Arbeit)

V 51 903 soll wieder fahren ...

... auf der Öchsle-Bahn, ihrem früheren langjährigen Einsatzort. Dazu hat der Verein Öchsle-Schmalspurbahn 2017 die Lok von der Öchsle-Bahn AG erworben, die sie 2009 aus Spanien holte. Der Verein lässt bei einem Fachbetrieb die Rück-Umspurung der Drehgestelle und Radsätze von 1000 auf auf 750 mm durchführen. Nach heutigem Stand wird dies etwa 160.000 Euro kosten. Der Verein bittet um Spenden. www.oechsle-bahn.de



Rückkehr von der Odyssee: Am 10. September 2009 traf die Spanien-Rückkehrerin ex V 51 903 nach 26 Jahren (und jahrelangen Verhandlungen) wieder bei der Öchslebahn ein. Das mussten die Kollegen feiern!

Gleisabbau gemeinsam mit der V 51 903. Ab Juni 1969 bewältigten V 51 901 und 903 die gleiche Demontageaufgabe ab Buchau. Noch im März 1970 sah man beide gleichzeitig in Schussenried, obwohl für die restlichen Schmalspur-Gleisanschließer eine Lok gelangt hätte.

Im September 1970 hatte die 901 Fristablauf. Zu dieser Zeit müssten in Ochsenhausen alle drei Maschinen kurzfristig versammelt gewesen sein. Da ließ das für die Dieseltraktion zuständige Bundesbahnzentralamt München bereits die 901 zum Verkauf ausschreiben. Denn schon im Oktober 1970 bot der „Westdeutsche Bahn- und Bau-Bedarf", Hattingen/Ruhr, den Steiermärkischen Landesbahnen (StLB) in Graz auf Anfrage an: „1 Stück Diesellok, dieselhydraulisch, Baujahr 1964, 750 mm Spurweite, Leistung 540 PS, ab Standort Süddeutschland, preisgünstig". Das Bundesbahnzentralamt Minden konkretisierte im Dezember 1970: „110.000 Kilometer Laufleistung, unterstes Preisgebot 85.000 Mark." Die Landesbahnen zuckten zunächst zurück wegen der maximalen Achslast von 7,6 Tonnen für ihre Güterstrecke Kapfenberg – Seebach-Thurnau, während die Lok 10 Tonnen forderte. Wegen des steigenden Frachtverkehrs entschloss sich Graz dann jedoch zur Verstärkung von Oberbau und Brücken. Der Techniker der Landesbahn, Gerhard Mayr, besuchte Ochsenhausen im Februar 1971, ließ sich die Lok vorführen, die sich „scheinbar [!] gut bewährt habe", nicht zuletzt wegen ihrer „massiven Bauweise" und der „reichlich dimensionierten" Kraftübertragung.[3] Für 80.000 Mark wechselte die Maschine schließlich im Juli 1971 den Eigentümer und traf im September in Kapfenberg ein, wo sie als VL 21 bezeichnet und auf 760 mm umgestellt wurde. Nach dem Ende der Kapfenberger Linie 1995 gab die Landesbahn 1998 ihre Lok an die Schmalspurbahn auf Rügen ab, wo sie bis heute rege genutzt wird.

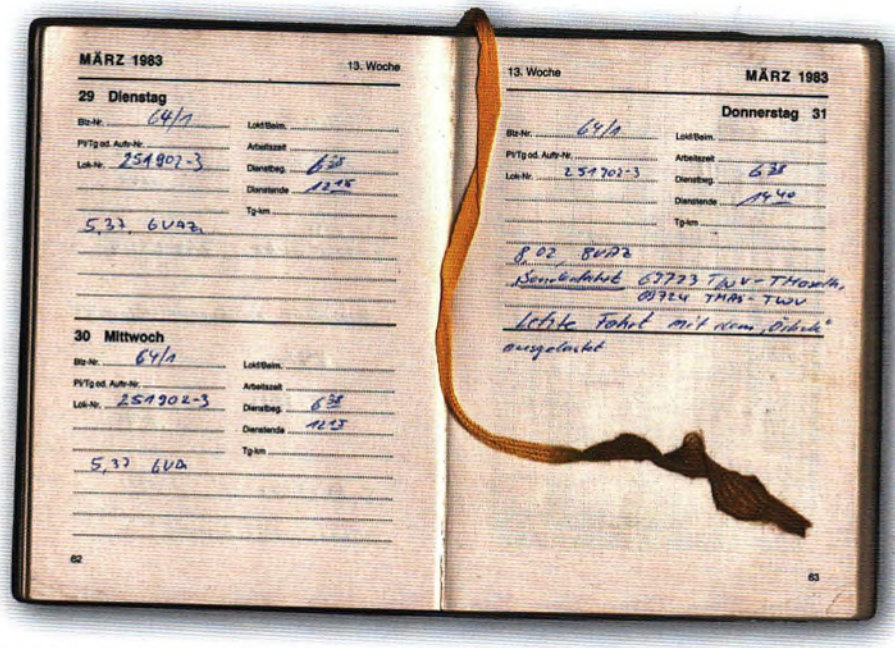
Die „Kollegin" V 51 902 aus Ochsenhausen blieb ihrer letzten Einsatzstrecke, der Öchslebahn, zunächst erhalten und stand ab 1985 dem neu eröffneten Museumsbetrieb zur Verfügung. Querelen führten 1996 zum Abzug der Lok. Seither steht sie in Privateigentum in einer Lagerhalle im Kanzachtal, genau auf der einstigen Trasse der Schmalspurbahn nach Riedlingen, also dem Abschnitt, für den sie an sich geplant gewesen, aber nie dort gefahren war – wie ironisch.

Die V 51 903 wanderte 1984 nach Italien und Spanien als Bauzuglok aus und wurde 2009 für die Öchsle-Museumsbahn zurückgeholt. Die Rück-Umspurung der in Spanien auf Meterspur verbreiterten Drehgestelle ist aufwändig, es dürfen nicht einfach Radsätze mit 75er Spur eingesetzt werden. Daher ist die Lok in Ochsenhausen hinterstellt.

Und unser Prototyp G 400 B'B' von 1959 von Maschinenbau Kiel, der nie bei der Bundesbahn war? Diese Maschine ist nach Zwischenstationen bei der Kreisbahn Aurich und der Brohltalbahn 1989 bei der Rhätischen Bahn gelandet, wo sie sich nach Neumotorisierung und großem Umbau (1999) als Rangierlok Gm 4/4 mit Nummer 241 nützlich macht.

Hans-Joachim Knupfer

Mit Dank an Prof. Wolfgang Frank, Peter Letulé (†), Helmut Leyser (†), Philipp Kurasch, Rudolf Mickel, Dr. Markus Strässle und Patrick Paulsen/www.loks-aus-kiel.de



31. März 1983: Letzter offizieller Betriebstag für die Baureihe 251 bei der Bundesbahn. Nach Maselheim gab es dabei noch eine Extrafahrt, wie Lokführer Traub penibel vermerkte.
Slg. Anton Traub

3 Nach Unterlagen der StLB, Graz, Sammlung Dr. Markus Strässle





Nut und Feder

Über die Holzverschalung württembergischer Wagen

In verschiedenen nach dem Zweiten Weltkrieg erschienenen Berichten über die holzverschalten bzw. -verkleideten württembergischen Personenwagen ist laienhaft fast immer von Leisten-, Latten- oder gar Dachlatten-Verkleidungen die Rede. Diese Begriffe sind jedoch schlicht falsch und wurden nach meinen Informationen früher nicht benutzt, weder in der Literatur noch im allgemeinen Sprachgebrauch. Leider tauchen einmal gemachte Fehler wie ein Virus immer wieder auf.

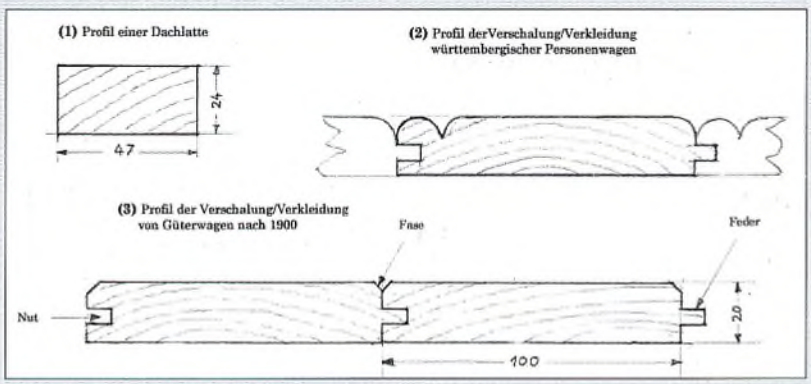
Die Unterschiede sind deutlich: Leisten, Latten und Dachlatten sind immer schmal und stets ohne Nut und Feder. Dachlatten sind zudem meistens nicht gehobelt. Dieser Begriff trifft jedoch auf die Latten-Bänke der Wagen III. Klasse der meisten Länderbahnen zu, wobei es sich hier um gehobelte und an den Oberseiten gerundete Latten, meistens aus Eichen-, Eschen- oder Buchenholz handelt.

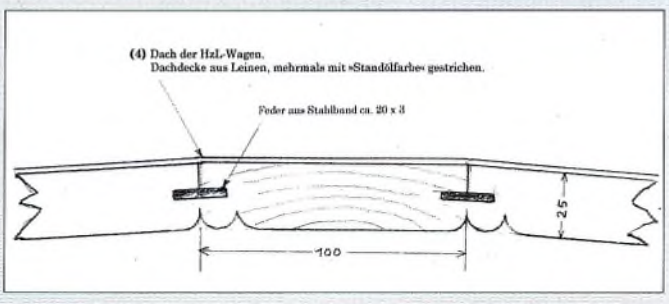
Zur Verschalung/Verkleidung der württembergischen Personenwagen wurden Nut-und-Feder-Bretter (historischer Begriff, heute: „Profilholz") verwendet mit einem Querschnitt von ca. 100 x 20 mm. Die außen- wie innenseitig verwendeten Bretter bestanden aus gehobeltem Nadelholz und waren mit einer angefrästen Halbrund-Zierleiste versehen.

Bis etwa um 1900 wurde dieses Profil auch für die württembergischen Güterwagen verwendet. Danach kam ein vereinfachtes Profil mit einer außenseitigen 45°-Fase zur Anwendung, welches auch noch einige Zeit nach dem Zweiten Weltkrieg bei der DB für Güterwagen Verwendung fand.

Verwendung für Wagendächer

Für die Wagendächer wurden ähnliche, jedoch beidseitig gehobelte Profil-Bretter mit Nut und Feder verwendet, wobei die Seite mit der Halbrund-Zierleiste die sichtbare Innenseite der Decke bildete. Oft erhielt das Holz hier an beiden Kanten eine Nut, wobei als Feder ein Stahlband diente. Dadurch wurde die Stabilität des Daches verbessert. Diese Ausführung konnte bei Reparaturarbeiten an den Plattform-Wagen der Hohenzollerischen Landesbahn (HzL früher HLB) festgestellt werden, welche heute im Besitz der Gesellschaft zur Erhaltung von Schienenfahrzeugen (GES) sind. Auch diese Wagen besaßen ursprünglich außenseitig eine Holzverschalung.





Leisten, Latten und Dachlatten sind stets ohne Nut und Feder. Zur Verschalung der württembergischen Personenwagen wurden Nut-und-Feder-Bretter (heute: „Profilholz") verwendet. Bis etwa um 1900 wurde das Profil mit der angefrästen Halbrund-Zierleiste auch für württ. Güterwagen verwendet. Danach kam ein vereinfachtes Profil mit außenseitiger 45°-Fase zur Anwendung. Zeichnungen: A. Ebinger



Bilder links/oben: Ob mit Holz „verschalt" oder mit Blech: Schön restaurierte Württemberger gehören z.B. zum Bestand des DGEG-Pfalzbahnmuseums, man kann sie besonders eindrucksvoll auf dem Kuckucksbähnel erleben. Im Tagesgeschäft der DB sind sie seit einem halben Jahrhundert Geschichte ...

DGEG-Pfalzbahnmuseum (2), Slg. A. Ebinger

Mit nahezu gleichen Profil-Hölzern wie die Württemberger waren auch die noblen Schlaf- und Speisewagen im In- und Ausland verschalt bzw. verkleidet. Diese Verschalungen bestanden allerdings nicht aus Nadelholz, sondern aus Importhölzern wie Teak, Mahagoni und ähnlichen Sorten, welche als Harthölzer mit wesentlich günstigerem Quell- und Schwindverhalten (quer zur Faserrichtung) eine deutlich höhere Qualität boten. Die Oberflächen waren meistens farblos hochglänzend lackiert und gaben den Wagen ein edles Aussehen. Nach dem Ersten Weltkrieg wurden die Wagen bei der ISG ab 1922 dunkelblau, bei der Mitropa weinrot lackiert. Wer würde wohl auf die Idee kommen, diese Fahrzeuge geringschätzig als Latten- bzw. Dachlatten-Wagen zu titulieren?

Keine Importhölzer für K.W.St.E.

Die Küstenländer Holland, Belgien und Frankreich kamen durch Ihre Kolonien günstig an diese hochwertigen Hölzer, weshalb dort oft auch normale Reisezugwagen damit verschalt bzw. verkleidet wurden. In den Binnenländern wie etwa Württemberg war die Einfuhr dieser Hölzer sehr teuer und kam dafür nicht in Frage.

Die K.W.St.E. hatte jedoch gute Gründe, einen Teil ihrer Wagen auch mit Holz zu verschalen, schließlich gab es im Ländle Nadelholz zur Genüge. Verwendet wurden ausgesuchte sog. feinjährige Fichten- und Kiefernhölzer, welche günstiges Quell- und Schwindverhalten aufwiesen gegenüber den normalen Qualitäten. Außerdem hatte Holz damals wie heute einen vorzüglichen Wärmedämmwert. Erhöht wurde dieser durch das Luftpolster der bei Personenwagen üblichen zweischaligen Ausführung der Seitenwände. Auch eingebaute Dämmstoffe wie Kork erhöhten die Wärmedämmung zusätzlich. Dies galt natürlich in erster Linie für die kalte, umgekehrt jedoch aber auch für die warme Jahreszeit. Dröhngeräusche und Backofenhitze im Sommer wie in den Donnerbüchsen waren unbekannt und letztendlich war es auch eine preisgünstige Lösung.

Keine höheren Unterhaltungskosten

Weil die Anstrichunterhaltung keine höheren Kosten verursacht hat als bei den blechverkleideten Wagen, haben sie sich immerhin bis zum Erscheinen der Umbauwagen in Württemberg halten können. Kühlwagen waren bis etwa 1950 in ähnlicher Weise zweischalig ausgeführt, wobei jedoch zwischen Innen- und Außenverkleidung generell Dämmstoffe zur Wärmedämmung wie etwa Kork eingebaut wurden.

Der Begriff „Verschalung", gleichbedeutend mit „Verkleidung", war früher im Südwesten allgemein verbreitet und galt nicht nur für Eisenbahnfahrzeuge, sondern auch für Gebäude*. Beide Bezeichnungen finden sich sowohl in „Das Deutsche Eisenbahnwesen der Gegenwart" von 1911 als auch im Leitfaden für die Unterhaltung von Eisenbahnwagen der K.W.St.E. von 1911. *Albrecht Ebinger*

* Die alten historischen Gebäude in den Höhenlagen des schwäbischen Waldes und im Nordschwarzwald sind überwiegend mit Holzbrettern verschalt. Im Gegensatz zum Südschwarzwald, wo vorwiegend Schindeln als Fassadenverkleidungen verwendet werden/wurden, kamen hier sowohl gehobelte als auch ungehobelte breite Holzbretter, meist aus Fichtenholz ohne Nut und Feder zur Verwendung. Die Fugen wurden durch Holzlatten, deren Maße mit Dachlatten weitgehend identisch waren, abgedeckt. Die sichtbaren Kanten waren jedoch abgeschrägt. Viele dieser Häuser können auch noch heute in dieser überlieferten, inzwischen wieder neu entdeckten Bauweise besichtigt werden.

b) Außenanstrich eines holzverschalten württ. Personenwagens.

Zunächst findet wiederum wie bei den Güterwagen ein Grundieranstrich mit nicht allzufetter Ölfarbe (geringer Terpentinölzusatz) in dem entsprechenden Farbton statt, worauf dann, nachdem sämtliche Schraubenlöcher usw. mit Ölkitt ausgekittet und die Kastenwände mit Glaspapier abgeschliffen worden sind, ein zweimaliger Anstrich mit einem besonderen Lackfarbenpräparat, der sogenannten Elastoline A erfolgt. Jeder dieser beiden Elastolineanstriche ist nach dem Trocknen sorgfältig mit Glaspapier abzuschleifen. Der vierte und letzte Anstrich geschieht mittelst der sehr witterungsbeständigen Elastoline B, die eine glänzende, elastische Farbschicht bildet.

c) Außenanstrich eines blechverschalten württ. Wagens.

Bei blechverschalten Wagen ist vor dem Auftragen der Elastolineanstriche die Herstellung eines sogenannten Schleifgrundes erforderlich.

Die Blechverschalung erhält zunächst wieder einen Grundieranstrich mit einer Ölfarbe, die in gleichen Teilen Terpentinöl und Leinöl angerührt worden ist (halbfetter Anstrich).

Hierauf erfolgt ein Anstrich mit sogenannter Schleifgrundfarbe, die durch Zusammenmischen einer Erdfarbe mit Terpentinöl, Leinöl und etwas Zinkweiß erhalten wird. Nach dem Trocknen dieses Anstriches wird mittelst hölzerner Spachteln ein drei- bis viermaliges Auftragen von Spachtelgrundfarbe, d. h. dicker, nicht verdünnter, teigartiger Schleifgrundfarbe, vorgenommen. Diese Spachtelgrund-Farbschichte wird, nachdem sie trocken geworden ist, mittelst Bimssteinstücken völlig glattgeschliffen; etwa noch vorhandene vertiefte Stellen werden mit Spachtelgrundfarbe ausgeflickt („Kittflecken").

Der auf diese Weise fertiggestellte Schleifgrund erhält jetzt einen halbfetten Ölfarbanstrich (Farbe in gleichen Teilen Leinöl und Terpentinöl angerieben) in dem für jede Wagengattung genau vorgeschriebenen Farbton. Erst nachdem dieser Anstrich getrocknet und mit Glaspapier abgeschliffen worden ist, erfolgen hintereinander zwei Anstriche mit Elastoline A, die ebenfalls beide mit Glaspapier geschliffen werden müssen.

Als letzter Anstrich folgt schließlich ein solcher mit der witterungsbeständigen Elastoline B.

Auszüge aus „Bau und Einrichtung der Eisenbahnwagen der KWStE-Werkstätte (Stuttgt.-Bad) Cannstatt". Die erwähnten „Elastoline" waren hochwertige elastische Lacke und wurden von der Stuttgarter Lackfabrik Chr. Lechler & Sohn Nachf. (später Lesonal) hergestellt.



Finale in der Börde

Gedanken zum Ende des Normalspurdampfbetriebs bei der DR

Es war ein bewegendes Ereignis für die anwesenden Eisenbahnfreunde und Betriebseisenbahner, als am Samstag, dem 29. Oktober 1988, die 50 3559 des Bw Halberstadt zwischen Magdeburg und Thale die offiziell letzten Dampflokfahrten auf dem Normalspurnetz der Deutschen Reichsbahn absolvierte. Die Rauchkammertür der Lok war mit einer großen halbkreisförmigen Tafel geschmückt, die auf das besondere Ereignis hinwies. Die letzte Leistung war die Beförderung des P 8457 von Thale nach Halberstadt. (Allerdings gab es auch nach diesem Tag da und dort noch vereinzelte unplanmäßige Einsätze von Dampflokomotiven, und zwar in Falkenberg, Güsten und Staßfurt; dies war wohl vor allem darauf zurückzuführen, dass Personale sich noch nicht für immer von ihren vertrauten Maschinen verabschieden mochten.)

Die Strecke Magdeburg – Thale verläuft größtenteils über völlig flaches oder nur sanft gewelltes Land und ist für ei-



Bild oben: Das Warten in der Kälte hat sich gelohnt. Mit einer Schnellzugwagengarnitur rauscht eine 50.35 des Bw Halberstadt durch die stille Winterlandschaft bei Wegeleben. Alle Fotos: Joachim Stübben

Bild links: Heute unvorstellbar: Vier Güterzüge gleichzeitig in Wegeleben – und noch ein G-Wagen an der Güterrampe. Das war die Deutsche Reichsbahn Mitte der 1980er Jahre...



Ländliche Atmosphäre in der Magdeburger Börde. 50 3606 (gebaut 1942 von der Berliner Maschinenbau AG im Werk Wildau, rekonstruiert 1960 im Raw Stendal) mit Getreidewagen in Dodendorf.

nen Fotografen nur dann reizvoll, wenn er bereit ist, in einer kleinen Baumgruppe, einem Wassergraben, einem Bahnwärterhäuschen oder eben in der Weite der Landschaft ein Fotomotiv zu erblicken. Zwei schwere Eisenbahnunglücke, auf die später noch eingegangen werden soll, sind Teil der Geschichte dieser Strecke. Aber schauen wir zunächst auf den Dampfbetrieb in den 1980er Jahren.

Die Aufgaben der Halberstädter Reko-50er umfassten die Beförderung von Reise- und Güterzügen. Unter den Reisezügen verdienen die Züge P 19408 und P 19413 besondere Erwähnung. Diese Züge bestanden aus Wagen, die im Farbschema des DR-Fernverkehrs (grün/beige) lackiert waren, und hielten auch, wenn ich mich recht erinnere, zwischen Thale und Halberstadt nur in Quedlinburg; es waren also „beschleunigte Personenzüge" oder, wenn man so will, die letzten dampfbespannten Schnellzüge der DR. Die Wagen des P 19408 Halberstadt – Thale stammten aus dem D 640 Berlin – Wernigerode, der in Halberstadt geteilt wurde. In umgekehrter Richtung gingen die Wagen des P 19413 Thale – Halberstadt auf den dieselbespannten D 647 Halberstadt – Stralsund über. (Eine Besonderheit des D 647 war übrigens, dass er dienstags zwischen Halberstadt und Berlin-Lichtenberg einen Zellenwagen mitführte [www.grahnert.de]. Diese dem Gefangenentransport dienenden Wagen waren in jeweils dreitägigen Umläufen auf großen Teilen des DR-Streckennetzes unterwegs.)

Wenn man als Besucher „aus dem Westen" immer nur wenig Zeit für den Dampf in der Börde und im Harzvorland hatte, weil man ja eigentlich Freunde und Bekannte in Sachsen und im Berliner Raum besuchen wollte, konnte man sich kein umfassendes Bild vom Geschehen machen. Aber die Zeit reichte doch, um bei verschiedenen Gelegenheiten die An- und Vorbeifahrten einiger schwerer Güterzüge in Wegeleben, Halberstadt, Nienhagen und Blumenberg zu fotografieren – und natürlich die oben beschriebenen Reisezugleistungen.

Aber die meist gut gepflegten Reko-50er fuhren ja auch Nahgüterzüge (die amtliche Abkürzung lautete damals bei der Reichsbahn „N" und nicht „Ng"). Leider habe ich nur



Mit einem Güterzug nach Ilsenburg, wo sich bis 1990 ein großes Hüttenwerk befand, verlässt 50 3705 Halberstadt.

bei einer einzigen Gelegenheit Fotos von einer Anschlussbedienung gemacht, und zwar in Dodendorf (bei Magdeburg), wo 50 3606 Getreidewagen verschob. Mit meiner Fotografiererei hatten die Eisenbahner dort „keen Problem" und auch sonst hatte ich in dieser Gegend nie Schwierigkeiten.

Wintertage in Wegeleben

Unvergesslich sind mir die in Wegeleben und Umgebung verbrachten eineinhalb Wintertage. Die von der Arbeitsgemeinschaft Lokrundschau herausgegebene Broschüre „Dampfgeführte Züge der DR" bot eine gute Orientierung und ersparte vergebliches Warten im Schnee. Es gelangen Stimmungsfotos mit und ohne Sonne, Bilder von Schnee-



Bild links: Seit 1903 fährt in Halberstadt eine elektrische Straßenbahn. Mitte der 1980er waren einige der Häuser an der Gröperstraße dem Verfall preisgegeben.



Bild rechts: Die Verkehrspolizisten (erkennbar an den weißen Mützen) in ihrem Trabant 601 Universal nehmen keine Notiz von dem bei Wegeleben im Schnee stehenden Fotografen, der sich über diesen Schnappschuss freut.

landschaften mit wenigen Bäumen und Büschen und Dampfwolken, die vor wolkenverschleierter Sonne aufsteigen – wie geschaffen eigentlich, um in Aquarellmalerei festgehalten zu werden. Irgendwann ging es zum Aufwärmen in die Gaststätte im Bahnhof Wegeleben. Auch der Aufenthalt dort ist mir unvergesslich. Das Gaststättenwesen gehörte eigentlich zu den unerfreulichsten Seiten der DDR-Gesellschaft. Die oft mürrisch-abweisende, bestenfalls höflich-korrekte, aber fast immer kalte Art, mit der das Personal die Gäste zu behandeln pflegte (man verzeihe mir die vielleicht zu stark verallgemeinernde Darstellung), war bekannt und gefürchtet. Aber im Bahnhofsrestaurant von Wegeleben war es anders. Die Atmosphäre war gemütlich, der Gastraum gut geheizt, die Bedienung freundlich. Ich aß Bratkartoffeln mit Spiegelei und bekam dann noch einen Nachschlag Kartoffeln, „weil es ja draußen so kalt ist". An den Nachbartischen saßen, wenn ich mich recht erinnere, vor allem Eisenbahner, die sich lebhaft unterhielten.

Die Halberstädter Straßenbahn (es gibt sie seit 1903), der ich zwischen zwei Dampfzügen auch ein wenig Aufmerksamkeit schenkte, soll hier nicht vergessen werden. Vor allem ist mir in diesem Zusammenhang der trostlose Zustand vieler Fachwerkhäuser in Erinnerung. Einige waren bewohnt und einigermaßen gepflegt, andere in einem fast unglaublichen Zustand der Verwahrlosung. Nach der Zerstörung großer Teile der Stadt kurz vor Ende des Zweiten Weltkriegs (vgl. hierzu Alexander Kluges Erzählung „Der Luftangriff auf Halberstadt am 8. April 1945") war viel historische Bausubstanz nicht gerettet oder wiederaufgebaut, sondern abgerissen worden, um Neubauten im Stil „sozialistischer Wohnarchitektur" Platz zu machen. Viele Fachwerkhäuser wurden dem Verfall preisgegeben und waren kurz vor der



An einem Wintertag Mitte der 1980er Jahre setzt eine Halberstädter 50.35 in Blumenberg einen schweren Güterzug in Bewegung.



Wende kaum mehr als Ruinen. (Übrigens gehörte die Beendigung von Abrissarbeiten in der Innenstadt zu den Forderungen von Demonstranten, die sich, ähnlich wie in Leipzig, im Herbst 1989 zu Friedensgebeten in einer Kirche versammelten und von dort aus auf die Straße gingen.)

Bahnknoten Blumenberg

Der Bahnknoten Blumenberg, eigentlich nur ein Dorfbahnhof, war ein Ort. an dem sich noch lange das Flair der klassischen Eisenbahn erhalten hat. Hier gab es einen fotogenen Wasserturm, Rangierbetrieb mit Dampf, alte Zugzielanzeiger und Gepäckkarren auf den Bahnsteigen, Anschlussverkehr mit Schienenbussen auf den Strecken nach Eilsleben (über Wanzleben) und Staßfurt (über Egeln). Ende der 1980er Jahre schien hier die Zeit stehengeblieben zu sein.

Beschäftigt man sich näher mit der Geschichte des Ortes, stößt man auf interessante Details: Bahnanschluss 1843 (im Zuge des Baus der Strecke Magdeburg – Halberstadt); 1863 erfolgte hier der erste Einsatz eines Dampfpfluges in Preußen; 1895 Eröffnung des Bahnpostamtes; 1899 Installierung eines öffentlichen Fernsprechers; 1907 Errichtung von Bahnsteigüberdachungen. Zwei Zugdurchfahrten, die zu Menschenansammlungen führten, haben sich auch ereignet: 1898 kam das deutsche Kaiserpaar durch Blumenberg, ohne sich jedoch am Zugfenster den Schaulustigen zu zeigen, und am 26. Juni 1931 brauste der Schienenzeppelin durch.

Beim Warten auf einen verspäteten Güterzug machte ich in Blumenberg Fotos von einem nicht mehr in Betrieb befindlichen Bahnwärterhäuschen und musste an Gerhart Hauptmanns Erzählung „Bahnwärter Thiel" denken. Diese „novellistische Studie" ist unbedingt lesenswert – und sowieso Pflichtlektüre für Eisenbahnfreunde. Aus der Schilderung



Laut Reisenotizen müsste dieses Foto der 50 3559 mit Getreidewaggons und – vermutlich – einem Wagen der Harzer Schmalspurbahnen in Nienhagen entstanden sein.



Der meistfotografierte Wasserturm im Netz der Deutschen Reichsbahn dürfte der von Blumenberg sein. 50 3559, die letzte im Plandienst eingesetzte Normalspurdampflok der DR, passiert ihn mit einem Güterzug.

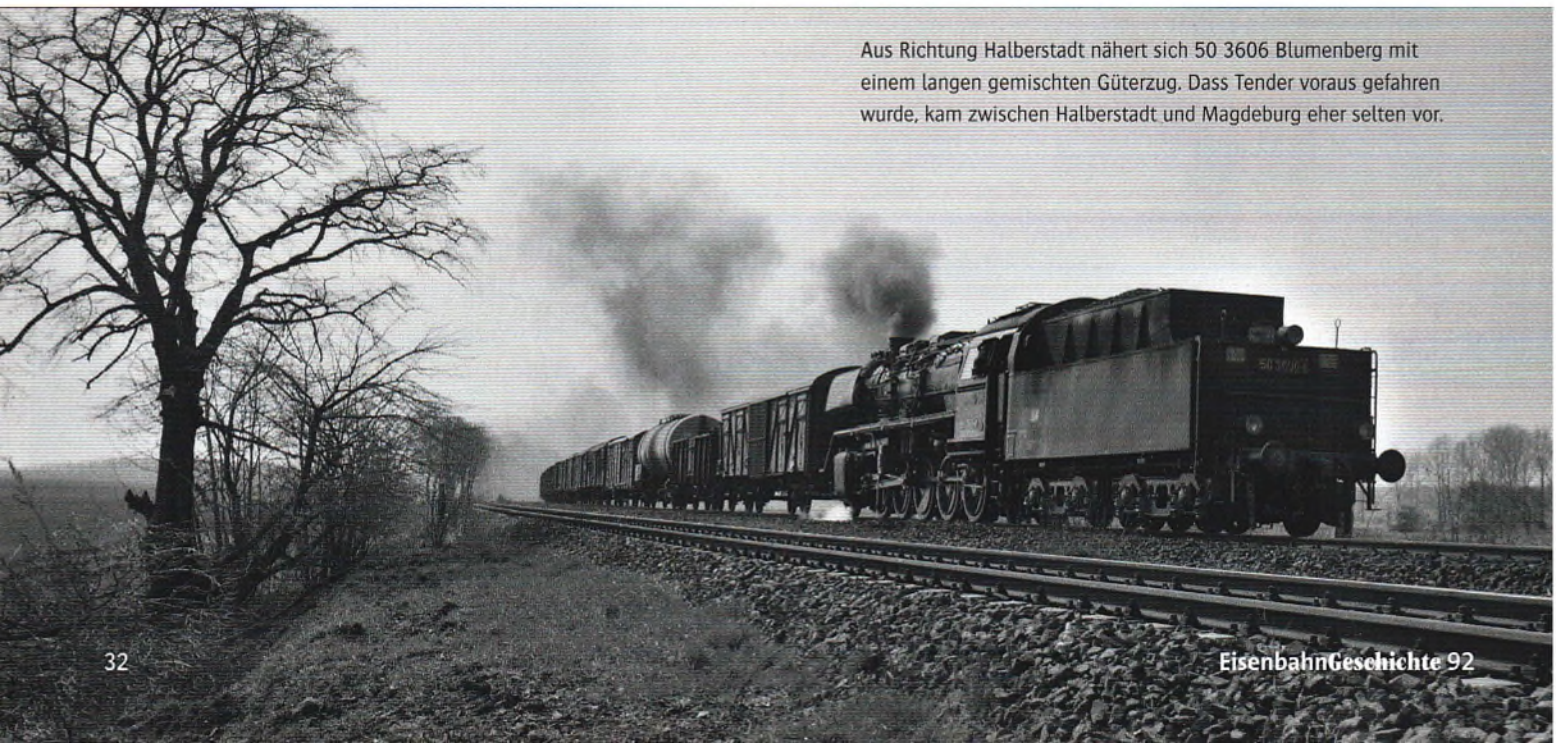
des Unfallgeschehens, bei dem Thiels Sohn Tobias auf den Gleisen verunglückt, seien hier einige Sätze zitiert: „Der schlesische Schnellzug war gemeldet und Thiel mußte auf seinen Posten. Kaum stand er dienstfertig an der Barriere, so hörte er ihn auch schon heranbrausen. Der Zug wurde sichtbar – er kam näher – in unzählbaren sich überhastenden Stößen fauchte der Dampf aus dem schwarzen Maschinenschlote. Da: ein – zwei – drei milchweiße Dampfstrahlen quollen kerzengerade empor, und gleich darauf brachte die Luft den Pfiff der Maschine getragen. Dreimal hintereinander, kurz, grell, beängstigend. Sie bremsen, dachte Thiel, warum nur?"

Von Langenweddingen bis Hordorf

Wir sind beim Thema Unfälle angelangt. Zwischen Magdeburg und Halberstadt ereignete sich am 6. Juli 1967 in Langenweddingen das mit mindestens 94 Toten (darunter 44 Schulkinder auf dem Weg in ein Ferienlager bei Thale) schwerste Eisenbahnunglück in der Geschichte der DDR. Auf einem Bahnübergang erfasste eine Dampflok der Baureihe 22 einen Tanklastwagen, dessen Ladung explodierte und die ersten Wagen des Zuges in Brand setzte. Bemerkenswert sind bei dieser Katastrophe sowohl die Verkettung von Ursachen (beginnend mit einem Schrankenbaum, der sich in einer durchhängenden Telefonleitung verfing) als auch die weitreichenden Konsequenzen, die aus dem Vorfall gezogen wurden (es wurden neue Vorschriften für die Freigabe von Zugfahrten und für Gefahrguttransporte erlassen).

Im Sommer 2011 fuhr ich im Rahmen einer Urlaubsreise von Berlin in den Harz. Was hatte sich gegenüber den 1980er Jahren geändert? Statt lokbespannter Züge fuhren zwischen Magdeburg und Thale nun im Stundentakt Triebwagengarnituren des Harz-Elbe-Express („HEX"). Blumenberg war kein Bahnknoten mehr, jedenfalls im Personenverkehr; auf allen abzweigenden Strecken war dieser eingestellt, von der Eilslebener Strecke wurde (und wird) nur noch ein Reststück bis zum Bioethanolwerk im Zuckerdorf (dieser Zusatz ist offizieller Bestandteil des Ortsnamens) Klein Wanzleben bedient.

Als der Zug sich auf einem der eingleisigen Streckenabschnitte Hordorf näherte, genoss ich das beruhigende Gefühl, dass die Strecke inzwischen mit PZB ausgerüstet ist. Im Januar 2011 hatte sich hier ein Frontalzusammenstoß zwischen einem Triebwagenzug und einem mit zwei Dieselloks



Aus Richtung Halberstadt nähert sich 50 3606 Blumenberg mit einem langen gemischten Güterzug. Dass Tender voraus gefahren wurde, kam zwischen Halberstadt und Magdeburg eher selten vor.



50 3559 rangiert in Blumenberg. Die Lok wurde 1941 von Henschel gebaut und 1959 im Raw Stendal rekonstruiert.

bespannten Güterzug ereignet. Das Unglück forderte zehn Menschenleben. Der Lokführer des Güterzuges hatte Haltesignale übersehen; eine Zwangsbremsung erfolgte nicht. Das Geld für die Ausrüstung der Gesamtstrecke Magdeburg – Halberstadt mit dem Zugsicherungssystem PZB war zu diesem Zeitpunkt noch nicht bewilligt worden. Vier Monate nach dem Unglück war dann der Bereich um die Unfallstelle mit PZB ausgestattet.

Vernachlässigt bis herausgeputzt

Diverse Dienstgebäude entlang der Strecken wirkten teils vernachlässigt (z. B. ein Brückenstellwerk in Halberstadt), teils gut erhalten oder sogar herausgeputzt (z.B. das romantische und mit allerlei Fassadenzierrat versehene Fachwerkstellwerk in Thale). In Quedlinburg, dessen malerisches Zentrum inzwischen schön saniert ist, kann man zwar keine Reko-50er mehr erleben, aber man kann dafür seit 2006 von hier aus über die neue Schmalspurstrecke der HSB mit einem Dampfzug über Gernrode, Mägdesprung und Alexisbad nach Eisfelder Talmühle – kann man sich poetischere Ortsnamen vorstellen? – fahren und sollte es auch tun.

In Thale nahm ich mir Zeit für zwei Museen, die beide nur wenige Gehminuten vom Bahnhof entfernt sind: Im „DDR-Museum" (es ist eines von mehreren seiner Art, die es inzwischen auf dem Gebiet der ehemaligen DDR gibt) wird mehr als nur Ostalgie bedient. Es gibt viele Exponate, die zur Auseinandersetzung mit dem einstigen Regime anregen, aber es dominieren die zahllosen Ausstellungsstücke (darunter auch Bücher), die die Alltagskultur in der DDR widerspiegeln. Der Eisenbahnfreund findet hier auch die eine oder andere Spielzeuglok.

Im 1986 gegründeten „Hüttenmuseum" wird die Geschichte des Eisenhüttenwerks Thale anhand von Maschinen, Modellen, Textdokumenten und Fotos dargestellt. In diesem traditionsreichen Betrieb wurden neben Roheisen und Stahl sowie Halbzeugen (z. B. Feinbleche) verschiedenste Fertigprodukte wie Badewannen, emaillierte Küchengeschirre, säurefeste Großgefäße und Stahlhelme (ab 1916) hergestellt. Im Jahre 1910 sprachen Rosa Luxemburg, Karl Liebknecht und Clara Zetkin vor Arbeitern des Hüttenwerks. Vor dem Museum ist eine Meininger Dampfspeicherlok, die im werksinternen Rangierbetrieb eingesetzt war, als Denkmal aufgestellt. *Joachim Stübben*

Mehr im Internet ...

Viele Informationen in Wort und Bild zum Dampfbetrieb in Börde und Harzvorland sowie zu Lebensläufen von Lokomotiven findet man u. a. auf folgenden Webseiten: www.albert-gieseler.de, www.altmarkdampf.de, www.dampflokomotivarchiv.de, www.dampfsound.de, www.eisenbahnwelt.com, www.eisenbahnwelten.de, www.gerboehmer-berlinereisenbahnarchiv.de, www.reichsbahndampflok.de

Die Atmosphäre der „guten alten Eisenbahnzeit" verströmt auch dieser Schnappschuss aus Blumenberg mit der rangierenden 50 3559.



Stillleben in Blumenberg. Das Flügelsignal im Hintergrund gehört zur Strecke von Eilsleben.





Blumenberg – und all die anderen

In der Börde und nebenan hat sich die Eisenbahn-Landschaft in den letzten Jahrzehnten enorm verändert – und sie tut dies weiter

Die Magdeburger Börde, in der vor rund 30 Jahren die auf den Vorseiten gezeigten Aufnahmen entstanden sind, ist agrarisch geprägt. Größere Siedlungskerne findet man an ihren Rändern, mittendrin bestimmen endlose Felder das Bild. Eine für das Gedeihen von Eisenbahnen günstige Struktur sieht anders aus.

Vergleicht man die am Schluss dieses Beitrags abgedruckte Personenverkehrs-Streckenkarte von Ende 1987 mit dem heutigen Zustand, so fällt sofort auf, dass praktisch nur die damals fett dargestellten (Haupt-) Strecken überlebt haben, von den Nebenbahnen so gut wie keine. Symbolisch für den Niedergang ist der Bahnhof Blumenberg an der 1843 eröffneten Strecke Magdeburg – Oschersleben – Halberstadt/Wolfenbüttel, eine der ersten großen norddeutschen Fernbahnen. 1881-1896 kamen in Blumenberg die Nebenstrecken nach Egeln (– Staßfurt), Klein Wanzleben (– Eilsleben) und Schönebeck hinzu, der weitab jeder größeren Siedlung liegende Bahnhof war damit zu einem beachtlichen Knoten aufgestiegen.



Die Fotos auf dieser Seite sind im Februar 2018 im Bahnhof Blumenberg entstanden. Die Anlage ist ziemlich verfallen, in unmittelbarer Nähe wohnen nur wenige Menschen, und wer es eilig hat, benutzt das gut ausgebaute Straßennetz (so wie auch der Bus).

Alle Fotos, sofern nicht anders angegeben: Wolfgang Klee, Februar 2018



Bahnhof Hakenstedt lag an der 1887 von Bachstein eröffneten und 1949 in die Reichsbahn eingegliederten Nebenbahn Haldensleben – Eilsleben, auf der Ende Mai 1999 der Personenverkehr eingestellt wurde; die Gesamtstilllegung folgte Ende 2000.

In Egeln sonnen sich einige Containertragwagen sowie drei ehemalige AKN-VT2, die jetzt der Ascherlebener Verkehrsgesellschaft gehören. Mit VT2.38 hat der rührige Verein Nebenbahn Staßfurt-Egeln e.V. gut angenommene Sonderfahrten angeboten. Ob das der ehemaligen Strecke Blumenberg – Egeln – Staßfurt dauerhaft wird helfen können?



Unten links/rechts: Momentaufnahmen aus Halberstadt. Neben dem vorzüglich restaurierten Empfangsgebäude gibt es noch allerlei überzählige Eisenbahn-Bauten zu sehen. HEX-Triebzüge sind allerdings nach dem 8. Dezember 2018 nicht mehr anzutreffen. Joachim Stübben (2)









Bilder links: In Oschersleben (oberes Foto) teilte sich einst die Magistrale aus Magdeburg in die Richtungen Halberstadt und Wolfenbüttel. An Letzterer lag auch Bahnhof Neuwegersleben. Wo einst die ersten Schnellzüge zwischen Berlin und Köln fuhren, gab es nach der Deutschen Teilung nur noch Nebenbahnbetrieb – und nach der Wiedervereinigung bald gar nichts mehr ...



Bild rechts: In Köthen ist bis zum Sommer noch dichter Eisenbahnbetrieb zu sehen. Dann wird der Bahnhof gesperrt und in vermutlich deutlich veränderter Gestalt einige Monate später wiederbelebt werden.

Das ist Geschichte, alle Nebenstrecken verloren nach der Wende ihren Personenverkehr (einige Bedeutung im Güterverkehr hat lediglich noch der Anschluss Klein Wanzleben). Und nun ist es um Blumenberg ganz geschehen, seit dem Fahrplanwechsel am 9. Dezember halten hier planmäßig keine Reisezüge mehr. Und das wird sich wohl auch nicht mehr ändern, denn im Zuge des laufenden Ausbau der Strecke Magdeburg – Halberstadt wird Bahnhof Blumenberg nicht modernisiert werden, die Investitionen für neue Bahnsteige, Aufzüge etc. stünden hier in keinem Verhältnis zu den geringen Zustiegszahlen, heißt es. Das klingt glaubwürdig. Die Züge rauschen hier jetzt also durch, nach dem Ausbau dann sogar mit 120 km/h.

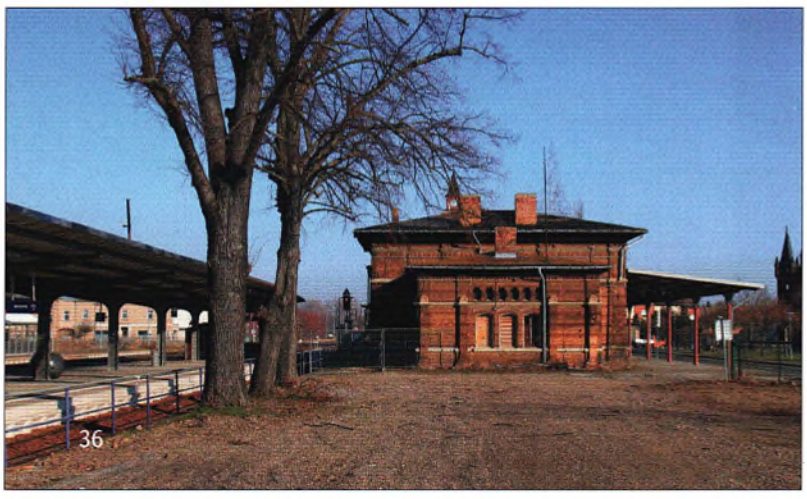
Apropos Züge: die kommen seit dem 9. Dezember von der Fa. Abellio (insgesamt 13 Linien im Dieselnetz Sachsen-Anhalt wurden neu an Abellio vergeben). 13 Jahre, nachdem der Harz-Elbe-Express (HEX) die DB abgelöst hat, ist nunmehr die HEX ihrerseits Geschichte.

Denkmal Bahnhof Köthen

Ein geradezu einmaliges Ensemble alter Bahnhofs-Substanz(en) bietet noch immer Köthen; das liegt nicht in der Börde, aber gleich nebenan im Anhaltischen, deshalb mag dieser Abstecher gestattet sein.

Bei Eisenbahnfreunden ist Köthen (bis 1927 auch Cöthen geschrieben; beide Schreibweisen waren auch davor gängig) in den Fokus gerückt, weil der jetzige Bahnhof mit seinen Formsignalen, Stellwerken, klassischen Weichenstraßen, dem historischen Bahnsteigmobiliar und allerlei Drumherum wie den Bw-Resten samt Wasserturm etc. auf der Roten Liste steht. 2019 soll die Modernisierung starten, die alten Signale werden fallen, und jede Menge alten Charmes auch.

Das wirklich Besondere von Köthens Bahnhofsensemble findet man aber am Bahnhofsplatz. Denn neben dem heutigen Empfangsgebäude haben sich an dem recht weitläufigen Gelände einige Bauwerke gehalten, die tief in die



Güsten war einmal ein Inselbahnhof. Die ehemalige „Kanonenbahn"-Seite ist inzwischen gleisfrei, hier findet man u.a. einen Busbahnhof. Das Bahnhofsgebäude ist überzählig und verkommt.



frühe deutsche Eisenbahngeschichte zurückweisen. Verlässt man die Bahnhofshalle und schaut nach rechts (Norden), fällt der Blick auf das gut 150 m entfernte imposante Hotel Stadt Köthen. Dabei handelt es sich um ein Bauwerk, das als „Bahnhofsrestauration" 1841 eröffnet wurde und als erstes Etablissement dieser Art in Deutschland gilt. Zwischenzeitlich für ganz andere Zwecke genutzt, dient das 1884 bei einem Brand beschädigte, aber immer noch wiedererkennbare imposante Gebäude heute als Hotel im wesentlichen wieder seinen ursprünglichen Aufgaben.

Zwischen dem Hotel Stadt Köthen und dem heutigen Empfangsgebäude befinden sich, zurückgezogen direkt zu den Gleisanlagen hin, zwei weitere historisch interessante Bauwerke. Direkt vis-à-vis steht ein klassizistischer ockerfarbener Bau, der als „Tanzschloss Köthen" firmiert. Dabei handelt es sich um das erste Empfangsgebäude der Magdeburg-Leipziger Eisenbahngesellschaft von 1840. Zwischen diesem und dem heutigen Bahnhofsgebäude liegt ein weiß getünchter, erkennbar abgenutzter und verstümmelter Bau: das zweite Bahnhofsgebäude der Magdeburg-Leipziger Bahn (bzw. die Reste davon), entstanden 1870 mit der Erweiterung der Bahnanlagen.

Das erste Magdeburg-Leipziger Bahnhofsgebäude von 1840 hatte noch einen Zwillingsbruder, den gleichzeitig entstandenen Bau der Berlin-Anhaltischen Eisenbahn, der auf der anderen Seite der damaligen Gleise lag; und gleich



Aufräumarbeiten in Bernburg. Das kleine Betriebswerk, zuletzt Einsatzstelle des Bw Güsten, verfällt und wird wohl bald großenteils verschwunden sein, drumherum ist noch lebhafter Eisenbahnverkehr, nicht zuletzt dank der benachbarten Solvay-Werke.





In den Bildern oben ist der ehemalige Berlin-Halberstädter Bahnhof in Köthen zu sehen. Die vier Bilder darunter zeigen die ehemaligen Magdeburg-Leipziger Bahnhöfe sowie das heutige Empfangsgebäude (angeschnitten). Im Blick vom Bahnsteig (unten links) sind nebeneinander der Bahnhof von 1870, der von 1840 und dahinter das Dach der ehemaligen „Restauration" zu sehen.









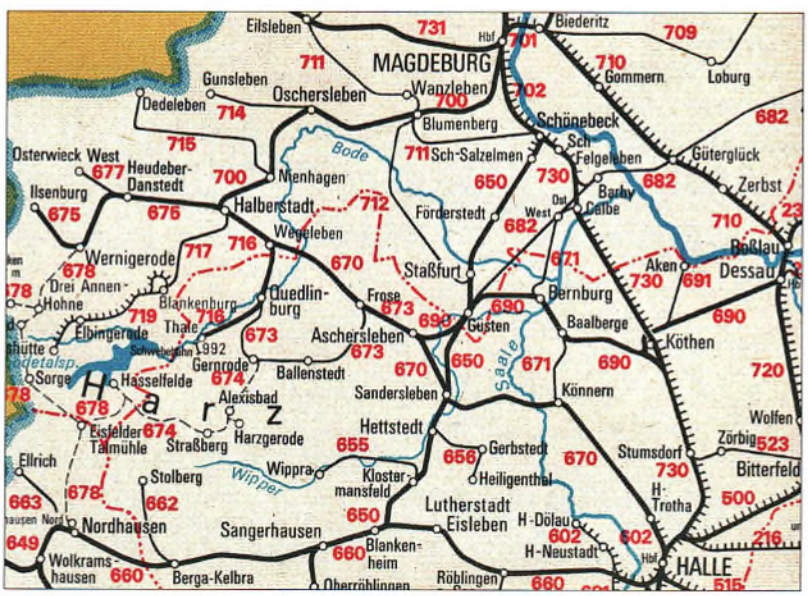
dort gab es auch ein Bahnpostamt, das – genutzt u.a. als Friseursalon – vis-à-vis dem Hotel Stadt Köthen heute noch existiert.

Die beiden Bahnhöfe, die Restauration und das Bahnpostamt wurden schon 1840 als besonderes Eisenbahn-Gebäudeensemble weit über Köthen hinaus gewürdigt, entworfen wurden alle gemeinsam von dem Architekten Christian Conrad Hengst. Eine Besonderheit sind diese Bauwerke auch heute noch. Das gilt erst recht, wenn man den Magdeburg-Leipziger Bahnhof von 1870, das aktuelle Empfangsgebäude und ein weiteres, bislang noch nicht erwähntes Bauwerk hinzunimmt: den Berlin-Halberstädter Bahnhof, der auf der westlichen Seite des Bahnhofsplatzes liegt, gut 100 m von den Gleisen entfernt. Er war wie der zweite Magdeburg-Leipziger 1870/71 entstanden und für die Züge der (inzwischen gemeinsam betriebenen) Verbindung Berlin – Dessau – Köthen – Bernburg – Halberstadt zuständig.

Mit Eröffnung des heutigen Hauptbahnhofs 1917 (mit dessen Bau eine Verschiebung der Gleisanlagen nach Osten und eine Anhebung derselben einhergingen) war der Berlin-Halberstädter Bahnhof für den Reiseverkehr überflüssig geworden. Bis in die 1980er Jahre wurde er noch zu Wohnzwecken genutzt, heute steht das Gebäude leer.

Das heutige Bahnhofsgebäude samt Bahnsteigtunnel, Bahnsteigen etc. wurde 1915-1917 gebaut und Anfang des neuen Jahrtausends restauriert. Die nunmehr gut hundertjährige Gesamtanlage – dazu gehören auch noch das Bw mit kleinem Ringlokschuppen und Klönne-Wasserturm östlich der Bahnhofsgleise (und die ausgedehnten Güterbahnhofs-

Unten: Kursbuch-Streckenkarte der DR, Stand Dezember 1987



Unten: Die ehemalige „Restauration" von 1840 kommt heute als Bahnhofs-Hotel wieder alten Aufgaben nach.





Nicht nur klassische Bahnhofs- und Bw-Bauten haben in Köthen überlebt, auch historisches Bahnsteig-Mobiliar. Leider sind die rund 100 Jahre alten Gleisanlagen teils nur noch für 30 km/h zu gebrauchen – was sich bald ändern soll.







anlagen im Süden ebenso) – hat, wie weiter oben bereits erläutert, noch immer außergewöhnlichen historischen Charme. Das meiste steht unter Denkmalschutz.

Und doch wird sich das Bild von Bahnhof Köthen in nächster Zeit deutlich verändern. Der Eisenbahnknoten wird nämlich modernisiert, die historische Stellwerkstechnik wird durch moderne elektronische (ESTW) ersetzt, einige der über hundert Jahre alten Brücken in und um Köthen müssen erneuert werden. Im Frühjahr 2019 geht es los. Im Mai sollen Ein- und Ausfahrt von/nach Bernburg gesperrt werden, von Juni bis Dezember 2019 ist eine Sperrung der Magdeburg-Leipziger Magistrale in Köthen angekündigt; in dieser Zeit ist Bahnhof Köthen per Bahn nur über die Dessauer Strecke zu erreichen. Danach, 2020 oder später, sollen die Bahnsteige und Brücken im Bahnhof Köthen erneuert werden. Das bedeutet Planungen – unter Bürgerbeteiligung – und Arbeiten in einem sensiblen Bereich mit beachtlichem Denkmalswert. Am Ende soll das einmalige Bahnhofs-Ensemble von Köthen nicht Eisenbahn-Geschichte sein.

Wolfgang Klee



Köthen um 1860 in einem Stahlstich von Ludwig Rohbock. Das Ensemble aus Bahnhofsbauten und „Restauration" – alle gestaltet aus einem Guss – war weit über die Stadtgrenzen hinaus bekannt und hatte auch den namhaften Landschaftszeichner Rohbock inspiriert.





Nach dem Luftangriff vom 14. März 1945 fehlten auf der Empfangshalle die Dachpfannen, innen hingen die große Abfahrtafel und ein Reklameschild der Dresdner Bank noch an der Wand. Der Südflügel wurde schwer beschädigt und noch während des Krieges wurde mit seinem Wiederaufbau begonnen.

»Dreist und baufällig«

Erlebte Nachkriegsgeschichte: die Ersatzbaracke auf dem Gütersloher Bahnhofsvorplatz 1945 bis 1951

Beim schwersten Bombenangriff auf Gütersloh im Zweiten Weltkrieg am 14. März 1945 wurde das Bahnhofsgebäude von einer 50-kg-Bombe getroffen. Der Südflügel wurde schwer beschädigt, Fahrkartenausgabe und Gepäckabfertigung, die dort ihren Platz hatten, konnten nicht mehr benutzt werden und wurden in einen schräg gegenüber liegenden kleinen Geschäftspavillon verlegt. Auf der Empfangshalle selbst fehlten nur die Dachpfannen. Die Deutsche Reichsbahn begann sofort mit dem Wiederaufbau des Gebäudes.

Am 2. April 1945 (Ostermontag) zogen amerikanische Truppen kampflos in Gütersloh ein. Auf der Eisenbahn herrschte derweil Chaos. Im Bahnhof stehende Güterwagen mit Lebensmitteln und Gebrauchsgegenständen wurden von Zivilisten und Fremdarbeitern geplündert. Erst als amerikanische Soldaten im Bahnhof patrouillierten, war dies vorbei.

Die Gleise waren zum großen Teil nicht befahrbar und alle vier Stellwerke außer Betrieb. Stellwerk „Gr" in der Nähe der Unterführung Carl-Miele-Straße war durch einen Volltreffer total zerstört. In das Fahrdienstleiterstellwerk „Gf" war eine Brandbombe eingeschlagen, die aber nicht gezündet und deshalb nur geringen Schaden verursacht hatte. Durch die vielen Bombeneinschläge im gesamten Bahnhofsbereich waren die Kabel zu den Weichen und Signalen zum großen Teil unterbrochen und eine Bedienung nicht möglich. Alle Wasserzuleitungen zu den Lokwasserkränen waren zerstört.

Amerikaner dirigieren Reparaturen

Sämtliche Eisenbahner in Gütersloh, die sich nach Ostern wieder zum Dienst meldeten, wurden mit Aufräumungs- und Reparaturarbeiten beschäftigt. Ein amerikanischer Bahnhofskommandant, der jeden Tag mit einem Dolmetscher im

»Holz« des Anstoßes

Der nachfolgende Ausschnitt aus der Gütersloher Zeitung vom 22. März 1950 beschreibt die Situation in der Baracke:

„Viele Gütersloher, die zum neuernannten Hauptbahnhof gehen, schimpfen. Und sie schimpfen mit Recht, denn die schmutzig braune Baracke, die dreist und baufällig im gewesenen Grün des Bahnhofsvorplatzes steht, tut ihr Möglichstes, um einen miserablen Eindruck von Gütersloh zu vermitteln. Aber nicht nur die Bewohner unserer Stadt sind mit dem kümmerlichen Brettergebilde unzufrieden, seine Insassen (dienstlich dazu gezwungen) sind es ebenfalls ... „Kommen Sie mal zu einer Barackenbesichtigung", sagen sie auf unsere Frage. Aber kaum aus Stolz auf ihre tägliche Wirkungsstätte.

So gingen wir eines Tages hin und erlebten Überraschungen am laufenden Band. Die größte war die Zahl der in der Baracke Beschäftigten oder zeitlich Untergebrachten. Das sind alles in allem nicht weniger als 41 (!) Personen. Aber die neun Zweckräume vom Schalterraum bis hinunter zum Auskunftskabinchen können sich ebenfalls, was Belegung, Einrichtung und Zustand anbetrifft, sehen lassen, oder besser nicht.

Den meisten „Verkehr" verursacht der Schalterraum mit seinen zwei 2000-er Maschinen. Das sind Fahrkartendruckmaschinen, die bis zu je 2000 Verbindungen drucken können. Eine kleine 200er-Maschine für Festtagsrückfahrkarten und Blankoblocks, sowie ein Zeitkartensortiment befriedigen auch den ausgefallensten Fahrkartenwunsch. Drei Schalter, von denen einer laufend und der zweite nach Bedarf mit mindestens einem Beamten besetzt sind, unterstreichen den öffentlichen Charakter dieses Raumes. Der durchschnittliche Tagesausstoß ist rd. 1100 Karten, bei Spitzenverkehr (vor den Feiertagen) wurden auch schon 3000 registriert. Außerdem sitzt noch an einem Tisch der Kraftwagenabrechner, der täglich den 18 Schaffnern der 12 Motorwagen und fünf Anhänger „das Geld abnimmt".

Noch bedrückendere Enge herrscht in dem etwa gleich großen Aufenthaltsraum für Kraftwagenbegleiter. Er dient als Umkleide- und Aufenthaltsraum für die 18 Mann Autobuspersonal. Die abgestellten





Obwohl die Schäden am Empfangsgebäude alles in allem eher gering waren und es in der Stadt genug Schutt gab, wurde das EG gesprengt und der Bauschutt für einen US-Feldflugplatz genutzt.





Von einem Kriegsgefangenenlager in Bielefeld zum Bahnhofsvorplatz in Gütersloh: Sechs Jahre lang fungierte diese Holzbaracke als Hauptbahnhofsgebäude mit zahlreichen Dienststellen.

Alle Fotos:
Slg. Rudolf Herrmann

Bahnhof umherlief, ordnete an, welche Gleise zuerst repariert werden sollten und überwachte die Arbeiten. Alle Mitarbeiter der Güterabfertigung, zu denen auch ich gehörte, und des Bahnhofs wurden für Reparaturarbeiten an den Gleisen und Weichen eingesetzt. Fünf Rotten mit je 30 bis 40 Mann waren im Bahnhof und auf der Strecke im Einsatz. Zuvor, bis zum Einmarsch der Amerikaner, hatten Fremdarbeiter und andere Hilfskräfte die Bombenschäden beseitigt.

Für die Rottenarbeiter war gar nicht genug Arbeitsgerät vorhanden. Gleise und Weichen wurden teilweise mit bloßen Händen repariert, die durch Sprengbomben zerstörten Bahnsteigkanten zunächst mit Holzschwellen geflickt, damit überhaupt an den Bahnsteigen ein- und ausgestiegen werden konnte.

Die ersten Züge, die wieder fuhren, waren Militärgüterzüge mit Nachschub Richtung Osten. Sie wurden von amerikanischen Feldeisenbahnern gefahren und bestanden zum großen Teil auch aus amerikanischen Lokomotiven und Wagen. Die Wagen waren sehr primitiv gebaut, sie verblieben bis zur Ausmusterung in Deutschland und haben uns nachher wegen der schlechten Qualität viel Ärger bereitet.

Da die Stellwerke wegen zahlreicher Schäden weiterhin außer Betrieb und auch zunächst nicht besetzt waren, konnten keine Signale und Weichen gestellt werden. Die Weichen wurden von Hand mittels einer Kurbel umgestellt. Einige amerikanische Soldaten, die sehr bequem waren, haben einfach den Deckel des elektrischen Weichenantriebs abgenommen und mit dem Fuß das große Zahnrad im Weichenantrieb bewegt.

Haltende Züge auf der freien Strecke wurden gegen nachfolgende Zugfahrten gesichert, indem etliche Meter hinter dem haltenden Zug von einem mitfahrenden US-Feldeisen-

Fahrräder und der große Kohlenhaufen (ein Keller fehlt natürlich) deckt das Halbdunkel des Raumes wohltuend zu. Sehr beengt arbeitet auch der bahnamtliche Spediteur, der mit ein bis zwei Arbeitskräften das besonders gekennzeichnete Gut aussortiert und abfährt.

Publikum mit Brechstangen befreit

Wenn man den sechs bis acht qm großen Raum betritt, in dem die Auskunft untergebracht ist, muß man schon bewundern, daß es in dieser Enge ein Mensch täglich siebeneinhalb Stunden aushält. Aber der Auskunftsbeamte kommt bei rund 200 mündlichen und 80 bis 90 telefonischen Auskünften pro Tag kaum zum Nachdenken. Als kürzlich vor Ferienbeginn mehrere Reisende in der Kabine weilten, rutschte eine Wand weg mit dem Erfolg, daß das Publikum nur mit Brechstangen wieder befreit werden konnte. Die „Halle" vor dem Schalter fügt sich dem Gesamteindruck willig ein. Auf dem Fußboden liegen überall Eisenbleche, um zu verhindern, daß das Publikum an den besonders strapazierten Stellen einbricht ...

Der nächste Raum hat wieder mehrere Zwecke zu erfüllen. Er dient zur Gepäckabfertigung, Handgepäckaufbewahrung, als Aufenthaltsraum der Gepäckarbeiter und als Arbeitsraum des Lademeisters. In drei Schichten arbeiten hier ein Lademeister und zwei Gepäckarbeiter. Insgesamt also neun Personen. Das Handgepäck wird ebenfalls zur Aufbewahrung in drei Schichten (je ein Mann) angenommen. Etwa 50 bis 60 Stücke werden pro Tag hier abgegeben. Garderobenschränke, Kohlenhaufen und Fahrräder sorgen zusätzlich für Enge.

Das Gehirn der Baracke ist der Büroraum des Abteilungsleiters Gollee und seines Stellvertreters Plaßmann. Neben dem gesamten Schriftverkehr wird hier auch das Publikum, das Reklamationen vorbringt oder besondere Auskünfte verlangt, abgefertigt.

Der einzige Waschständer

Inmitten dieser Räume liegt das „Allerheiligste", wo in einem Geldschrank der Gott Mammon residiert. Noch eine „Kostbarkeit" weist dieser 3 x 4 Meter große Raum auf: einen Waschständer, der die einzige Waschgelegenheit in der ganzen Baracke ist. Vorratsschränke mit Tausenden von Blankokarten aus der Fahrkartendruckerei Hannover, sowie Drucksachen erhöhen noch das Ansehen dieses Raumes.

So sieht also die von allen geschmähte Fahrkartenbaracke von innen aus ..."







Im Herbst 1951 konnte die Fahrkartenausgabe in den neu errichteten Südflügel des Empfangsgebäudes umziehen und die Baracke auf dem Bahnhofsvorplatz endlich abgerissen werden. Die Empfangsgalle selbst war erst zwei Jahre später wiederhergestellt. Die Pressestelle der BD Hannover hielt Bau und Umzug im Bild fest.

bahner eine Magnesiumfackel ins Gleis gesteckt und angezündet wurde. War die Fackel abgebrannt und der Zug hielt immer noch, wurde eine neue angezündet. Fuhr der Zug weiter, stieg der am Zugschluss mitfahrende Soldat in ein Bremserhaus und ließ die Fackel einfach ausbrennen. Dann konnte der nächste Zug folgen.

»Unser Bahnhofsgebäude ist weg!«

Als wir im April 1945 auf der Strecke waren und Gleise reparierten, hieß es plötzlich: „Unser Bahnhofsgebäude ist weg!“ Was war passiert? Die Amerikaner hatten die Reste des schwer beschädigten aber reparaturfähigen Gebäudes gesprengt, den Schutt nach Avenwedde in eine Wiese gefahren und dort eine Landebahn für einen Feldflugplatz angelegt. Unverständlich, denn in der Stadt Gütersloh war durch die Bombardierung so viel Schutt vorhanden, dass man sich auch an anderer Stelle hätte bedienen können.

Erst 2017 erfuhr ich, warum der Feldflugplatz in Avenwedde angelegt wurde. Von der Bevölkerung weitgehend unbemerkt war das Taktische Hauptquartier der 9. US-Armee unter Generalleutnant Simpson am 12. April 1945 von Haltern kommend in die Luftnachrichtenkaserne an der Verler Straße eingezogen. Es war ja noch Krieg, und die Offiziere des Hauptquartiers mussten so schnell wie möglich an die Front Richtung Osten kommen. Von der Nordseite der Kaserne wurde von den US-Truppen ein Weg zum Feldflugplatz angelegt. Auf dem Hofgelände nebenan stellten die US-Truppen in einer leeren Runkelkuhle ein Flakgeschütz auf und errichteten dort eine Funkstation.

Mehr zum Thema

Rudolf Herrmann, selbst Eisenbahner von der Pike auf (1944-1988), hat die Geschichte der Eisenbahn im ostwestfälischen Gütersloh in einem 148 Seiten starken und reich bebilderten Buch unter dem Titel „Vom Planzug 1 zum ICE 4“ (A4, Hochformat, fester Einband, 24,80 Euro) festgehalten und im Selbstverlag veröffentlicht (R. Herrmann, Molkereistraße 8, 33332 Gütersloh).



Für unsere Familie war der Krieg noch nicht beendet. Ein paar Tage nach Ostern mussten wir innerhalb von zwei Stunden mit elf weiteren Familien zwei Doppelhäuser für amerikanische Truppen räumen. Wir haben uns gewundert, dass dafür nicht die Nachrichtenkaserne benutzt wurde. Sie war zu der Zeit wohl schon als Hauptquartier vorgesehen. Bis Juni 1945 sind wir bei meinen Großeltern an der Straße Zum stillen Frieden 15 untergekommen. Von dort haben wir das Anfliegen und Starten der kleinen einmotorigen US-Flugzeuge zum und vom Feldflugplatz beobachten können.

Ersatzbaracke wird aufgebaut

Mehr als sechs Jahre sollte es dauern, bis das Empfangsgebäude wiederaufgebaut war. Wir haben deshalb im Sommer 1945 in Bielefeld eine Holzbaracke, in der russische Kriegsgefangene untergebracht gewesen waren, abgebaut und auf Güterwagen nach Gütersloh gefahren. Hier wurde sie auf dem Bahnhofsvorplatz aufgebaut und in ihr Fahrkartenausgabe, Gepäck- und Expressgutabfertigung, Auskunft und Bahnbusstelle untergebracht.

Mehrfach hat sich die Stadtverwaltung an die Eisenbahndirektion in Hannover gewandt und um Beseitigung des Schandflecks an einer zentralen Stelle in der Stadt gebeten. Aber die finanzielle Situation der Deutschen Reichsbahn und späteren Bundesbahn ließ einen früheren Wiederaufbau nicht zu.

Am 2. Oktober 1951 war es endlich so weit. An diesem Tag wurden die ersten Fahrkarten im neu errichteten Südflügel des Empfangsgebäudes verkauft. Die Bundesbahn hatte versprochen, zum Beginn der Michaeliswoche die alte Baracke auf dem Bahnhofsvorplatz verschwinden zu lassen.

Ein großer „Schönheitsfleck“ blieb aber bestehen. Die 12 Meter breite Empfangshalle zwischen dem stehengebliebenen Nordflügel mit der Bahnhofswirtschaft und dem neu errichteten Südflügel konnte aus finanziellen Gründen nicht sofort mitgebaut werden. Erst zwei Jahre später wurde auch sie wiederaufgebaut.

Rudolf Herrmann, aufgeschrieben im August 2018

Das neue Standardwerk zum Thema



BEREITS ERSCHIENEN



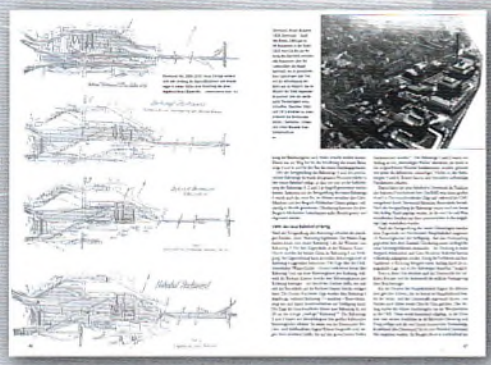
Rolf Swoboda u.a.

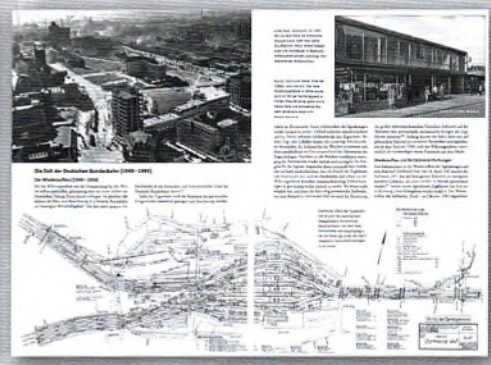
Die Eisenbahn in Dortmund

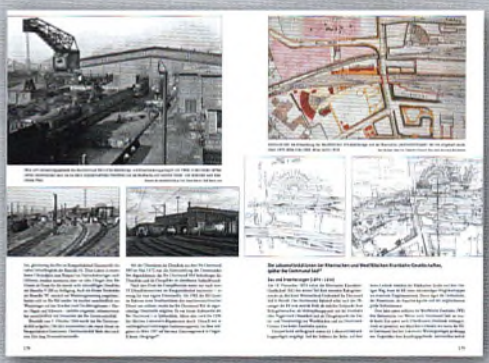
Dortmund, größte Stadt Westfalens und des Ruhrgebiets, war und ist auch ein Eisenbahnknoten von herausragender Bedeutung. In der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts trafen hier die größten Eisenbahngesellschaften Preußens aufeinander und legten einen Grundstein für den imposanten industriellen Aufschwung der Stadt.

Dieses Buch lässt die Entwicklung der Eisenbahn(en) in Dortmund von den Anfängen bis zur Gegenwart Revue passieren, zeigt Personen- und Rangierbahnhöfe, Betriebswerke und betriebliche Brennpunkte, Strecken- und Technik-Geschichte. Neben der großen Staatsbahn – K.P.E.V., Reichsbahn, Bundesbahn und heute DB AG – wird auch die aus Hafen- und Kleinbahn hervorgegangene Dortmunder Eisenbahn GmbH (DE) umfassend portraitiert.

Rolf Swoboda und weitere: Die Eisenbahn in Dortmund. 272 Seiten im Format A4 hoch, fester Einband, ca. 450 Abbildungen,
ISBN 978-3-946594-08-6, **45,– Euro**



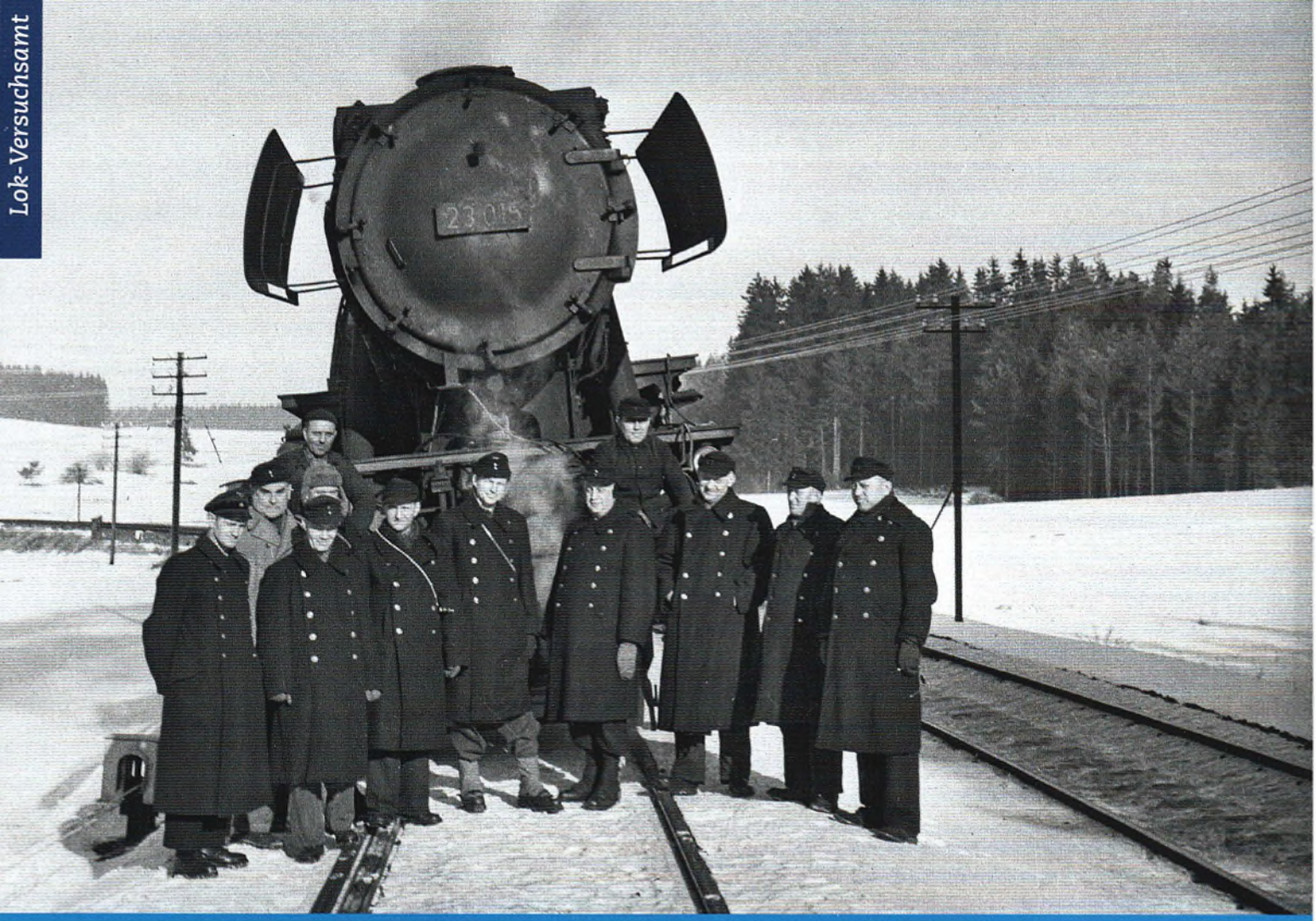








DGEG Medien GmbH · Nordstraße 32 · 33161 Hövelhof
Tel. 0 52 57 – 9 35 29 10 · Fax 0 52 57 – 9 36 98 79 · E-Mail: medien@dgeg.de · www.dgeg.de



Alle reden vom Wetter ...

Bilder aus dem Lok-Versuchsamt: Fahrten in Bayern bei Schnee und Eis



Am 25. und 26. Januar 1954 führte das Versuchsamt eine lauftechnische Untersuchung mit 23 015 zwischen Münchberg und Stammbach durch. Bei strahlendem Winterwetter ist der Zug am Einfahrsignal von Stammbach zum Stehen gekommen (Foto oben) und die Mannschaft des Messzuges stellt sich zum Gruppenbild; auf der Pufferbohle das Lokpersonal. Mit Zugverkehr ist offensichtlich nicht zu rechnen. Im Bild links braust der Messzug an einem kleinen Bahnübergang durch die bepuderte Landschaft.



V 200 084 war am 9. Dezember 1959 mit dem Messzug zu Spannungsmessungen unterwegs. Das Schneegestöber im Bahnhof Stammbach hält die Mannschaft nicht vom Gruppenbild ab. Die gerade vier Monate alte Lok besitzt natürlich noch die schönen Alu-Zierleisten.

Alle Fotos: Slg. Garrelt Riepelmeier

Der Bahnreisende ist heutzutage darauf eingestellt, dass bei vergleichsweise harmlosen Wetterlagen nicht nur im Winter der Bahnverkehr vorsichtshalber flächendeckend eingestellt wird. Als Alternative wird dann Busersatzverkehr über geräumte Straßen angeboten oder geraten, auf das private oder gemietete Auto umzusteigen. Früher waren nur wirklich extreme Wetterlagen für die Bahn Anlass, einzelne Abschnitte nicht mehr zu befahren, wobei es durchaus vorkam, dass der Versuch Durchzukommen letztlich in einer Schneeverwehung endete. Solche Situationen waren dann durchaus brenzlig, wenn sich Fahrgäste in einem solchen Zug befanden. Allerdings handelte es sich bei so gestrandeten Fahrzeugen zumeist um die Schneeräumeinheit, die in meterhohen Verwehungen aufgeben musste.

In der Sammlung der Bilder aus dem Lok-Versuchsamt befinden sich etliche Aufnahmen vom Winterbetrieb; dabei sind sowohl solche vom Messgeschehen, welches auch bei widrigen Wetterlagen weiterging, als auch vom Normal-



Die Aufnahme des bayerischen Einfahrsignals von Stammbach aus Richtung Hof zeigt genau die umgekehrte Blickrichtung gegenüber der Gruppenaufnahme mit 23 015 (linke Seite oben). Vielleicht entstand sie, während der Fotograf darauf wartete, dass die Kollegen die richtige Aufstellung fanden. Von genau dieser Stelle befinden sich in der Bildersammlung etliche Aufnahmen aus verschiedenen Jahreszeiten. Sie ist durch den Hektometerstein 94 immer leicht identifizierbar.

Während V 200 084 mit den beiden Messwagen 5048 Han und 5045 Han am Bahnsteig wartet, setzt sich auf dem Nachbargleis die Hofer 50 1236 mit ihrem Zug in Richtung Neuenmarkt-Wirsberg in Bewegung. Die 1941 bei WLF gebaute Lok trägt einen Kessel mit Speisedom und auf dem Führerhausdach Lüfter der vereinfachten Kriegsbauart. Im zarten Alter von 24 Jahren wird die Lok 1965 aus dem Betrieb scheiden.





Die Garmischer V 36 122 ist bei herrlichem Winterwetter mit dem Fahrleitungsuntersuchungswagen unterwegs. Fragen wirft die Kombination aus dem auf dem Umlauf hantierenden Lokführer und dem freie Fahrt zeigenden bayerischen Signal auf. Durch die offene Stirnwandtür sieht man hier zum Fenster in der Führerhausrückwand hinaus.

betrieb oder Schneeräumdienst. Einige der winterlichen Aufnahmen sollen in dieser Folge gezeigt werden.

Untersuchung mit 23 015 und V 200 084

Im Januar 1954 fand auf der Strecke Bamberg – Hof zwischen Stammbach und Münchberg eine lauftechnische Untersuchung mit 23 015 statt. Die am 25. April 1951 in Siegen in Dienst gestellte Lok wechselte bereits am 14. Mai 1951 zum LVA Minden, während ihre Schwestern 23 011 bis 23 014 ab 1952/53 gemeinsam mit den aus Bremen zugewanderten 23 006 bis 23 010 in Siegen heimisch blieben. 23 015 verweilte fast drei Jahre bis zum 21. April 1954 in Minden und kam nach einer gut ein Jahr dauernden Beheimatung in Paderborn wieder zu ihren Schwestern und den mittlerweile dort ebenfalls beheimateten 23 026 und 027 nach Siegen, wo die nun zwölf Loks – teilweise mit einer kurzen Zwischenbeheimatung in Hagen – bis Mitte der 1960er Jahre blieben. 23 034 war während der Beheimatung der 23 015 in Paderborn ebenfalls in Siegen zu Hause. *Textfortsetzung auf Seite 51*

Unten: Qualitativ lässt die Aufnahme des Fahrleitungsuntersuchungswagens München 708 001 mit V 36 122 zu wünschen übrig. Einerseits zeigt sie aber einen realen Arbeitseinsatz an beschädigter Oberleitung; andererseits sind die Anschrift „DR Brit-US-Zone" und auch die an der Außenwand aufgehängten Signalschilder beachtenswert.





Auf dem Zahnstangenabschnitt der Bayerischen Zugspitzbahn hielt der Fotograf diese Winteridylle fest.

NUR SO LANGE VORRAT REICHT

Mit kleinen Mängeln ...

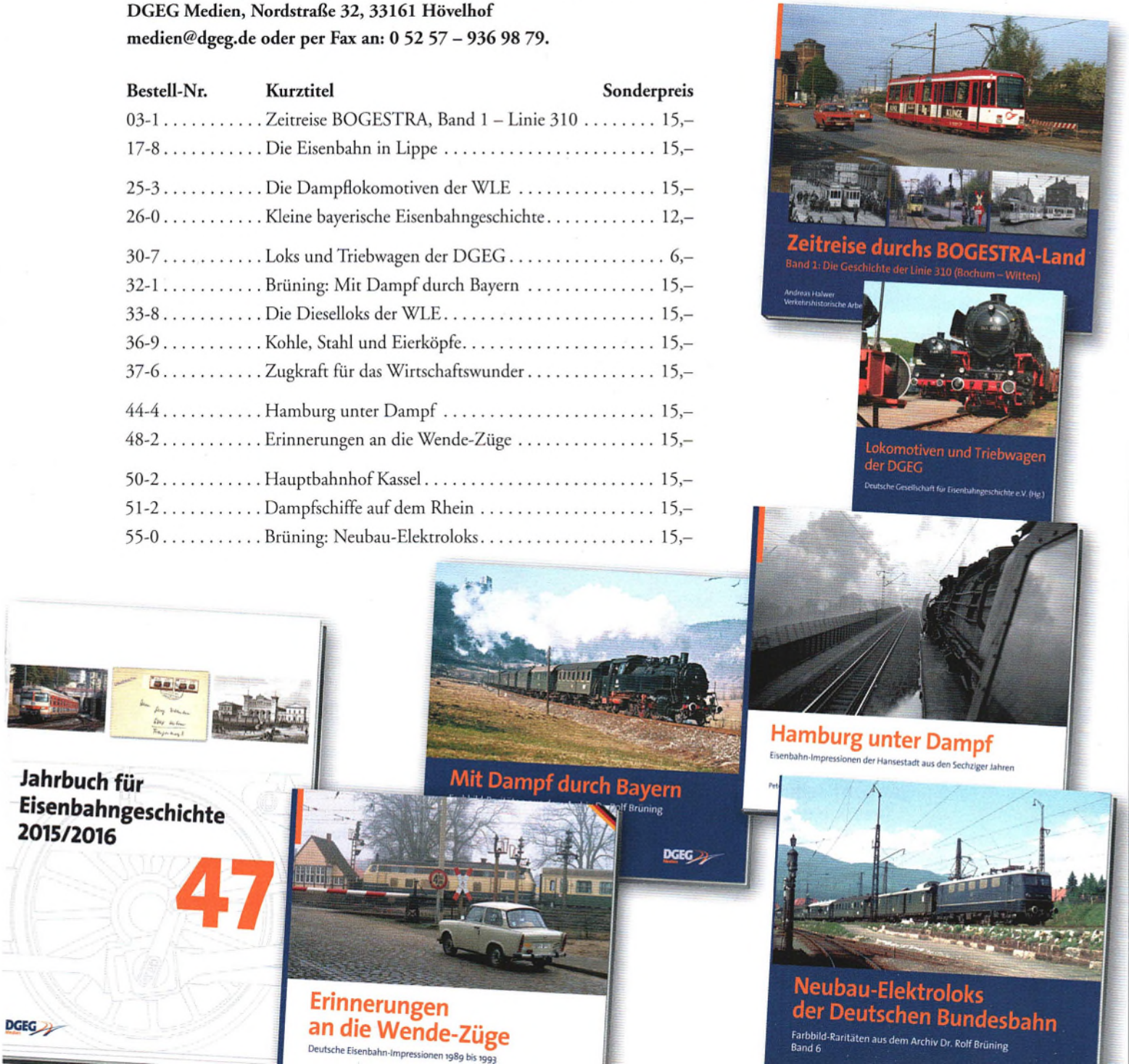
einzelne Bücher zum Sonderpreis

DGEG Medien bietet hiermit direkt ab Verlag einzelne Mängel-Exemplare von Büchern aus dem eigenen Verlagsprogramm zum **Sonderpreis** an. Es handelt sich in der Regel um Schäden am Einband, ansonsten sind die Bücher komplett und ungelesen, der Inhalt ist vollständig und unbeschädigt. Da jeweils nur einzelne oder ganz wenige Exemplare verfügbar sind, erfolgt die Lieferung nach Reihenfolge des Bestelleingangs. Wenn eine Bestellung nicht mehr ausgeführt werden kann, erfolgt keine Benachrichtigung.

Die angegebenen Preise verstehen sich innerhalb Deutschlands inklusive Versandkosten.

Ihre Bestellung richten Sie bitte unter Angabe der hier aufgeführten Bestellnummern an:
DGEG Medien, Nordstraße 32, 33161 Hövelhof
medien@dgeg.de oder per Fax an: 0 52 57 – 936 98 79.

Bestell-Nr.	Kurztitel	Sonderpreis
03-1	Zeitreise BOGESTRA, Band 1 – Linie 310	15,–
17-8	Die Eisenbahn in Lippe	15,–
25-3	Die Dampflokomotiven der WLE	15,–
26-0	Kleine bayerische Eisenbahngeschichte	12,–
30-7	Loks und Triebwagen der DGEG	6,–
32-1	Brüning: Mit Dampf durch Bayern	15,–
33-8	Die Dieselloks der WLE	15,–
36-9	Kohle, Stahl und Eierköpfe	15,–
37-6	Zugkraft für das Wirtschaftswunder	15,–
44-4	Hamburg unter Dampf	15,–
48-2	Erinnerungen an die Wende-Züge	15,–
50-2	Hauptbahnhof Kassel	15,–
51-2	Dampfschiffe auf dem Rhein	15,–
55-0	Brüning: Neubau-Elektroloks	15,–



Eisenbahn Geschichte

Jahresinhalt 2018

Heft 86 (Feb./März 2018)

Einmal Wetzlar – Gießen und zurück
1962 kostete die Rückfahrkarte zwischen den beiden Lahnstädten gerade mal 1,80 DM. Eine Investition, die sich lohnen sollte ... 4

Der »sibirische Schock«
Bilder aus dem Lok-Versuchsamt: Winter-Impressionen aus dem berüchtigten Februar 1956 24

Ziel: Ein-Bügel-Betrieb
Über die Stromabnehmer der Reichsbahn-Loks und –Triebwagen und ihre spätere Vereinheitlichung, Teil 2 14

Auf verschlungenen Wegen
Aus der Geschichte der »Sauschwänzlebahn«, Teil 2 32

Haltepunkt de luxe
Hamburg Dammtor und die Bahnhöfe der Verbindungsbahn 42

Die »Eule«
Von 1902 bis 1931 konnte man auf der Eulengebirgsbahn in Schlesien den östlichsten Zahnstangenabschnitt im Deutschen Reich befahren 56

Eine nur kurze Geschichte
Auf der Hannover-Altenbekener Eisenbahn (HAE) gab wieder planmäßigen Personenfernverkehr – für drei Tage 66

Von höchster Stelle
Die Furka–Oberalp-Bahn (FO) und ihre Elektrifikation in den Jahren 1939 bis 1942 72

Heft 87 (April/Mai 2018)

Ruß und Scheinwerferlicht
Aus der Geschichte des Eisenbahnknotens Chemnitz 4

Unter Spannung gesetzt
Die Geschichte des Bahnkraftwerkes Muldenstein, Teil 1 16

»Unter dem rollenden Rad«
Dieselbetrieb und Elektrifizierung der Schwarzwaldbahn 24

Das zweite Kreuz im Norden...
Die Güterumgehungsbahn Hannover und der Rangierbahnhof Seelze, Teil 1 30

Urahnen einer Großfamilie
Bilder aus dem Lok-Versuchsamt: die ersten Sprösslinge der V 160-Dynastie 42

Im Tagebau
Die Braunschweigischen Kohlen-Bergwerke verfügten einst über 145 km elektrifiziertes Gleis in einer Spurweite von 900 mm 50

Eine echte Afrikanerin
Mountains – die Loks der Bauart 2D1, Teil 1 64

Robust und bewährt
Die Elektrifizierung der Furka-Oberalp-Bahn, Teil 2 78

Heft 88 (Juni/Juli 2018)

Engelsdorf, Oelsnitz, Bautzen ...
Erinnerungen an das Ende des Normalspur-Dampfbetriebs in der DDR vor 30 Jahren 4

Hilbersdorf – und noch mehr
Aus der Geschichte des Eisenbahnknotens Chemnitz, Teil 2: Die Güterverkehrsanlagen 16

Vom Sechsachser zum Gespann
Die Bahnen der Braunschweigischen Kohlenbergwerke, Teil 2: letzte Neubau-Lokomotiven, Einseitenkipper, Talbotwagen und beachtenswerte Eigenentwicklungen 24

Beifang in Bayern
Bilder aus dem Lok-Versuchsamt: LVA-Fotografen hielten auch manches alte Schätzchen nebenbei im Bild fest 32

Über den Berg
Die Güterumgehungsbahn Hannover und der Rbf Seelze, Teil 2: die Geschichte des Rangierbahnhofs 40

Hummer unter Palmen
Im Bahnhof Hamburg-Harburg befindet sich ein »Wartesaal 1. und 2. Klasse« mit einer sehr wechselvollen Geschichte 56

Schon wieder Geschichte
Bad Oldesloe – Neumünster mit Umleiterverkehr nach Dänemark 58

Aus Kassel, Berlin, Essen
Mountain-Loks im südlichen Afrika, Teil 2 60

Ein Ende ohne Glanz
Die Geschichte des Bahnkraftwerkes Muldenstein, Teil 2: Demontage, Wiederinbetriebnahme, endgültige Außerdienststellung und Abriss 73

Durch den Basistunnel
Der E-Betrieb auf der Furka-Oberalp-Bahn, Teil 3 und Schluss 80

Eisenbahn Geschichte

Jahresinhalt 2018

Heft 89 (Aug./Sept. 2018)

Morgens um sieben ...
Ausgangspunkt Rochlitz – eine Woche im September 1993 _____ 4

Abschied von der Kohle
Ein Rückblick aus besonderer Perspektive _____ 16

BKB-Spezialitäten
Die Bahnen der Braunschweigischen Kohlenbergwerke, Teil 3: Zweikraft- und Dieselloks sowie Bahndienstfahrzeuge _ 24

Schwarze, Grüne und Rote
Der Rangierbahnhof Seelze, Teil 3: »Betriebsnahe Instandhaltung« von Lokomotiven gestern und heute _____ 32

Fünf Rote aus Mosbach (und eine aus Kiel)
Über Sinn und Zwweck der Baureihen V 51 und V 52 der Bundesbahn, Teil 1__ 46

Im Namen der Berge
Mountain-Lokomotiven, Teil 3: Schlepptenderdampfloks der Bauart 2D1 in den USA und in Kanada _____ 60

Durch die Vispa-Schlucht
Die Geschichte der Zahnradbahn nach Zermatt, Teil 1: Unternehmensentwicklung und Epoche des Dampfbetriebs ___ 72

Ring über Ostkreuz
Lesen und reisen: Die Eisenbahn in der Literatur, Folge 5 _____ 80

Heft 90 (Okt./Nov. 2018)

Als es noch Kohle gab
Vor einem halben Jahrhundert wurde im Nordwesten des Reviers die V 9 eröffnet_ 4

Für die kleinen Aufgaben
Die Bahnen der BKB, Teil 4 und Schluss: Spezialwagen, Schienenkraftwagen, Draisine und Fahrleitungs-Reparaturwagen _ 12

Deininger Wechselspiele
Bilder aus dem LVA: Messungen über das gegenseitige Verhalten von Fahrbahn und Fahrzeug _____ 20

»Der Laie ahnt kaum ...«
Die Schmalspur-Diesellokbaureihe V 51/V 52 der Deutschen Bundesbahn, Teil 2: die ungewöhnliche Technik der Lokomotiven_____ 26

Raubmord im Coupé
Klein Flottbek: ein ländlicher Bahnhof, viel Grün drumherum und ein furchtbarer Mord _____ 33

Neues Leben in Waxweiler
Ein renovierter Bahnhof in der Eifel____ 38

Große Lok – großer Irrtum?
Bemerkungen zur BR 45, die vor 50 Jahren aus dem Dienst schied 40

Stillstands-Management
Lokomotiveinsatztagebuch für die Baureihe 45 des Bw Würzburg für die Jahre 1945/1946 _____ 53

Viel Lärm am Nordbahnhof
Erinnerungen an die Krefelder Eisenbahn vor 50 Jahren_____ 58

Mit der Energie der SBB
Die Geschichte der Zahnradbahn nach Zermatt, Teil 2: die Elektrifikation der VZ und die erste Elektroloks _____ 69

Hochzeitsreise mit Hindernissen
Ein Eisenbahnabenteuer 1987 in Südamerika _____ 76

Kaisergelb im Königreich
Das »altösterreichische« Bahnhofsgebäude von Freiberg im Vogtland _____ 81

Heft 91 (Dez. '18/Jan. '19)

Auf der Suche nach Zukunft
Bilder aus dem Lok-Versuchsamt: MaK-Stangen-Dieselloks _____ 4

Heimkehrer-Schicksale
Von den aus der UdSSR zurückgekehrten Elloks wurden bei der DR viele nicht wieder in Dienst gestellt _____ 13

Schicksalswagen – Wagenschicksal
In beiden Weltkriegen wurde in dem ehemaligen CIWL-Speisewagen Nr. 2419 D der Waffenstillstand unterschrieben _ 20

Verspätung in Marienborn
Lesen und reisen: Die Eisenbahn in der Literatur, Folge 6 _____ 24

Der Tübinger Eilzug
Erinnerungen an den Dampfbetrieb im Kinzigtal _____ 28

Badenfrage, schwäbische Version
Die Schmalspur-Diesellokbaureihe V 51/V 52 der Deutschen Bundesbahn, Teil 3 34

Die ominöse »Kesselgrenze«
Ein Mythos und seine Auswirkungen auf den deutschen Dampflokomotivbau ___ 42

Glückauf Zechenbahn!
Rückblick auf die Zechenbahntage im Eisenbahnmuseum Bochum_____ 52

»Das Schiff ist durch die Brücke geknallt!«
Die Eisenbahnbrücke über die Ems bei Weener _____ 58

Am Fuße der Schneekoppe
Die Riesengebirgsbahn Zillerthal-Erdmannsdorf – Krummhübel_____ 66

Doppeltriebwagen oder Lokomotiven?
Die Geschichte der Zahnradbahn nach Zermatt, Teil 3: die Triebwagen _____ 72

DGEG Medien

Mit kleinen Mängeln ...

einzelne Bücher zum Sonderpreis

NUR SO LANGE VORRAT REICHT

61-1 . . . . . Die Rollbahn, Band 1 15,–
63-5 . . . . . Hütter: Die Dampfloks der BR 50 bis 53 35,–
64-2 . . . . . Brüning: Diesellokomotiven der DB 15,–
68-0 . . . . . Altrote Zeiten im Münsterland 15,–
69-7 . . . . . Amtlicher Fahrplan Ruhrgebiet 10,–

71-0 . . . . . Brüning: Diesel- und E-Triebwagen der DB 15,–
75-8 . . . . . Armeen unter Dampf 15,–
79-6 . . . . . Nordbrabant-Deutsche Eb – Boxteler Bahn 15,–

80-2 . . . . . Mit der Straßenbahn durchs Wirtschaftswunder 15,–
81-9 . . . . . Jahrbuch 46 11,–
82-6 . . . . . Brüning: Dampf über der Nord-Süd-Strecke 15,–
83-3 . . . . . Mit der Bundesbahn durchs Sauerland 15,–
84-0 . . . . . Die Rollbahn 2 Bremen – Osnabrück 25,–
85-7 . . . . . Hütter, Dampfloks der BR 54-59 35,–
86-4 . . . . . Iserlohner Kreisbahn, Band 1 25,–
88-8 . . . . . Jahrbuch 47 11,–

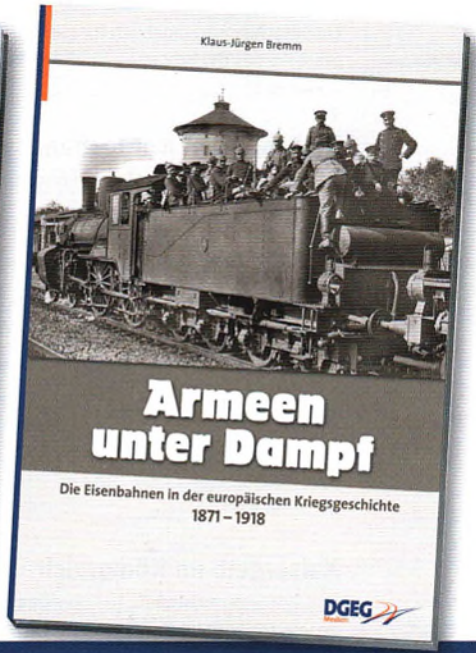
90-1 . . . . . Die Eisenbahn in Warburg 15,–
91-8 . . . . . Eisenbahn-Landschaft OWL 15,–
92-5 . . . . . Die Mindener Kreisbahnen 15,–
95-6 . . . . . Deutsche Loks in Brasilien 20,–
87-1 . . . . . Hamburgs Tore zur Welt 20,–
11-6 . . . . . Der Dortmund-Ems-Kanal 20,–













DGEG Medien GmbH · Nordstraße 32 · 33161 Hövelhof · Tel. 0 52 57 – 9 35 29 10
Fax 0 52 57 – 9 36 98 79 · E-Mail: medien@dgeg.de · www.dgeg.de



Hier ist heute eine Brachfläche zu finden. Zu Beginn der 1950er Jahre sieht das winterliche Bw Garmisch-Partenkirchen noch einer langen Dienstzeit entgegen. Hinter dem gedeckten Güterwagen ist schwach der aus einer E 36 umgebaute Schneepflug erkennbar.

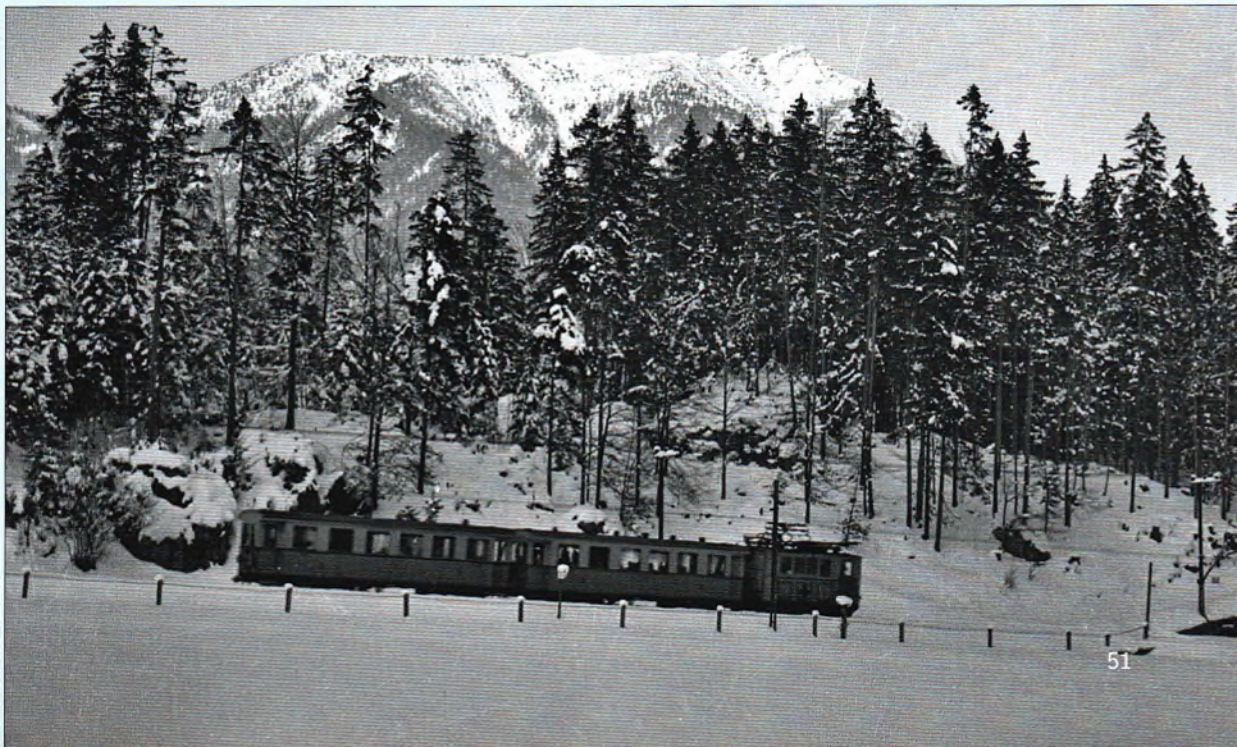
Eine weitere winterliche Messfahrt fand mit V 200 084 am 9. Dezember 1959 statt, wo wieder einmal in Stammbach Aufnahmen gemacht wurden. Bei der Lok handelt es sich um die drittletzte Lok der Baureihe V 200^0, die, von Krauss-Maffei gebaut, am 4. August 1959 beim Bw Hamm P in Dienst gestellt wurde. Fast genau zehn Jahre später wechselte sie nach Würzburg und war vom Sommerfahrplan 1975 bis zur Abstellung im Oktober 1980 von Oldenburg aus im Einsatz.

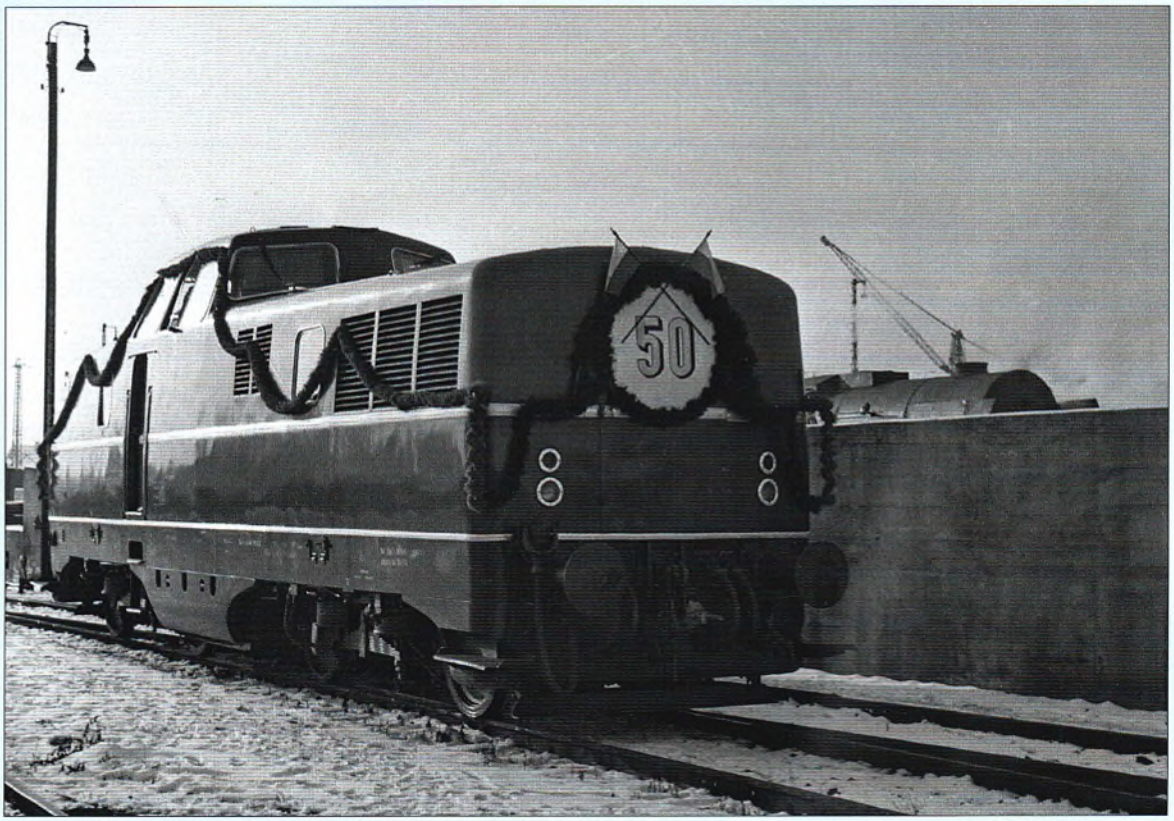
Die weiteren gezeigten Aufnahmen zählen zum fotografischen Beifang und zeigen den winterlichen Dienst bei der Bahn Anfang der 1950er Jahre in verschiedenen Facetten. Drei Aufnahmen dokumentieren den Einsatz des Garmischer Fahrleitungsuntersuchungswagens München 708 001, der – weil unmotorisiert – für den Einsatz die Unterstützung durch V 36 122 benötigte, die vor allem zu diesem Zweck von Oktober 1951 bis Januar 1955 in Garmisch stationiert war.

»50. Mak Diesellok Bw Bamberg«

Recht kurios mutet bei einem Bild der geschmückten V 80 006 die Beschreibung an, die sich in den Informationen zur Fotosammlung befindet. Dort steht „50. Mak Diesellok Bw Bamberg". Zwar ist V 80 006 die erste der fünf bei MaK gebauten Loks ihrer Baureihe, die „50" weist aber auf den 50. Jahrestag der Eröffnung des letzten Abschnitts

Rechts: Eine der Bergloks der Bayerischen Zugspitzbahn ist mit einem Zweiwagenzug bei für diese Region moderater Schneehöhe unterwegs.





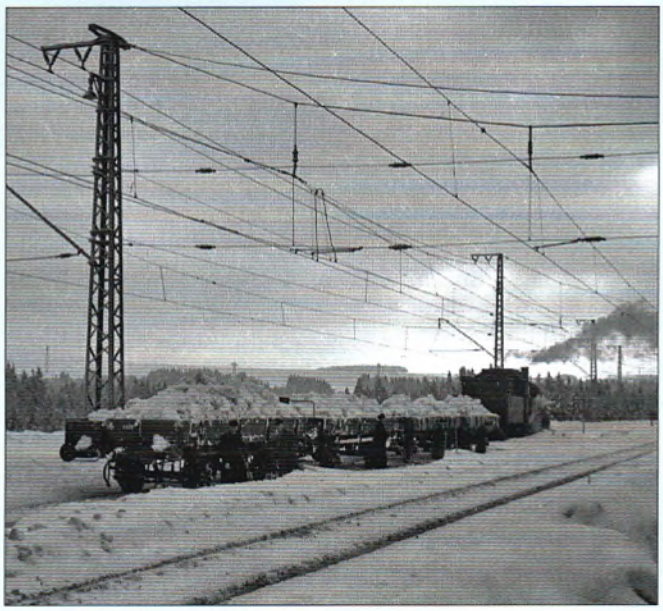
Die aus Anlass der Jubiläumsfahrt auf der Strecke Siegelsdorf – Markt Erlbach geschmückte V 80 006 steht im Dezember 1952 in ihrem Heimat-Bw Bamberg, während im Hintergrund eine Kriegslok der Baureihe 42 zu erkennen ist

Unten: In einem unbekannten Bahnhof ist eine Preußenlok der Baureihe 57^{10} mit vier Niederbordwagen unterwegs, die von emsigen Bahnarbeitern mit Hilfe von Schaufeln beladen werden. Der Himmel sieht so aus, als wenn kurzfristig weitere Schneefälle anstehen.

der Strecke Siegelsdorf – Markt Erlbach hin, der am 5. Dezember 1952 mit einem von V 80 006 gezogenen Sonderzug begangen wurde. Die Eröffnung der nur 17,7 km langen Strecke zog sich in drei etwa gleich langen Abschnitten von 1872 über 1895 bis eben zum 5. Dezember 1902 hin.

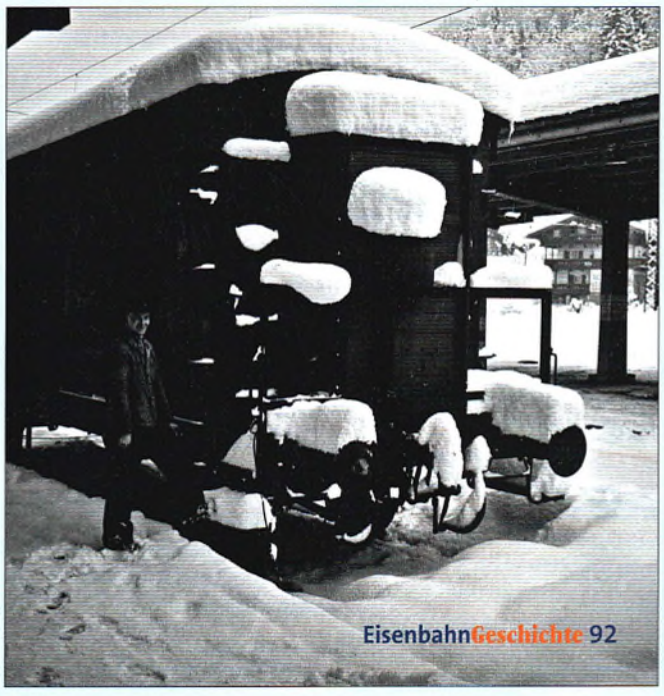
»Kiesbahn« Unterleiterbach – Zapfendorf

Seitab der DB-Strecken widmete sich der Fotograf auch der schmalspurigen Zugspitzbahn und einer Feldbahn, die in den Unterlagen zur Sammlung lapidar als „Kiesbahn" be-



Unten links: Im Bahnhof Berchtesgaden liegt schon reichlich Schnee und Nachschub ist in großen Mengen auf dem Weg von oben. Eine E 44 der Normalbauart statt der hier sonst heimischen $E\ 44^5$ kümmert sich mit einem Schneepflug, der aus einem aus den 1860er Jahren stammenden Personenwagen umgebaut wurde, um die Beseitigung der weißen Pracht aus dem Gleisbereich.
Unten rechts: Ebenfalls in Berchtesgaden ist dieses Bild entstanden, auf dem die Konturen des Güterwagens mit Bremserhaus nur durch die etwa 30 Zentimeter hohen Schneeberge erkennbar sind.





zeichnet wird. Obwohl diese Aufnahmen ohne jeden erkennbaren landschaftlichen oder städtebaulichen Bezugspunkt sind und leider auch die Fabriknummer der von Orenstein & Koppel gebauten Lok nicht zu entziffern ist, ermöglichten Hinweise aus dem Kreise der Eisenbahnhistoriker mit großer Wahrscheinlichkeit die Identifizierung der Bahn. So dürfte es sich um die Bahn von Unterleiterbach nach Zapfendorf handeln, auf der die Firma Johann Gg. Porzner und Söhne



Zwei Streckenaufnahmen zeigen den Porzner-Lorenzug in einer vom Raureif überzogenen Landschaft, vermutlich in der Nähe von Unterleiterbach.

Auf der „Kiesbahn" Unterleiterbach – Zapfendorf der Firma Porzner hat der Fotograf des LVA diese Feldbahnlok porträtiert. Welche von den beiden an die Firma gelieferten Bn2t-Maschinchen es ist, ist leider nicht erkennbar. Denkbarer Hinweis für die Identifizierung ist die auf einem ovalen Schild erkennbare Nummer 21307; vielleicht handelt es sich hier um eine TÜV-Prüfnummer. Neben dem Fabrikschild findet sich ein Hinweisschild „Mitfahren verboten". Das Bild des Feldbahngleises (unten rechts) dokumentiert eine erstaunlich robuste Bauweise mit schweren Schienenprofilen und Schotterbettung.







Vermutlich auf der Mittenwaldbahn entstand diese Streckenaufnahme, die zum Abschluss hier noch einmal das Gespann aus Fahrleitungsuntersuchungswagen und V 36 122 zeigt. Beachtenswert sind die Schneeladungen auf den Oberleitungsmasten. Am Himmel bringen dunkle Wolken neuen Schnee.

KG, Zapfendorf ihre Materialtransporte durchführte. Ein anderes Foto, das mit großer Wahrscheinlichkeit dieselbe Lok zeigt, findet sich bei Gottwaldt (S. 157) und wird dort „bei Nürnberg" verortet. Auf dieser Aufnahme, die auch einen DB-Zug mit E 19 02 zeigt, gaben der Hektometerstein 15,6 und die Bauart der Oberleitung den entscheidenden Hinweis auf die Bahnlinie Bamberg – Lichtenfels.

Die weiteren Recherchen in den von Jens Merte aufbereiteten Lieferlisten der Lokfabrik Orenstein & Koppel, altenKarten und der Homepage der heute noch existierenden Firma Porzner Steine & Erden GmbH erhärten die Zuordnung. Von Orenstein & Koppel wurde 1929 eine Maschine unter der Fabriknummer 11961 an Porzner geliefert, 1936 eine weitere unter der Nummer 12700. *Dietrich Bothe*

Quellen

Ebel, Jürgen: Die Neubau-Dampflokomotiven der Deutschen Bundesbahn, Band 1 u. 2, Stuttgart u.a., 1984, Verlag W. Kohlhammer

Ebel, Jürgen U., Wenzel, Hansjürgen: Die Baureihe 50, Band 1 u. 2, Freiburg 1988, EK-Verlag

Gottwaldt, Alfred B.: 100 Jahre Deutsche Elektro-Lokomotiven, Stuttgart 1979, Franckh'sche Verlagshandlung

Große, Peter, Högemann, Josef: Die Baureihe V 80, Freiburg, 2009, EK-Verlag

Lauscher, Stefan: Die Diesellokomotiven der Wehrmacht, Freiburg 1999, EK-Verlag

Maier, Matthias: Die Baureihe V 200, Freiburg 2005, EK-Verlag

Merte, Jens: Lokomotivfabriken in Deutschland, 1998ff, Selbstverlag

http://www.bahnbilder.de/bild/Deutschland~Dampfloks~Feldbahnloks+OaK/678677/lok-nr-4-der-firma-oltsch.html zeigt das Bild einer zur Porzner-Lok vergleichbaren O&K-Feldbahnlok [11.2018]

https://geoportal.bayern.de/bayernatlas/ [11.2018]
Das hochinteressante Portal zeigt mit Suchbegriff Zapfendorf, dem Thema Zeitreise und der Zeitauswahl 1960 die nördlich von dort nach Unterleiterbach führende Porzner-Feldbahnstrecke

https://www.lokschilder.info/lokschilder.htm [11.2018]

http://www.porzner-natursteine.de/Historie.html [11.2018]

https://de.wikipedia.org/wiki/Bahnstrecke_Bamberg-Hof [11.2018]

https://de.wikipedia.org/wiki/Zenngrundbahn [11.2018]

https://de.wikipedia.org/wiki/Bayerische_Zugspitzbahn [11.2018]

Von BO nach GE mit der STRA-Linie 302



Andreas Halwer, Verkehrshistorische Arbeitsgemeinschaft BOGESTRA e.V. (Hg.)

Zeitreise durchs BOGESTRA-Land

Band 2: Die Geschichte der Linie 302 (Bochum – Gelsenkirchen)

BEREITS ERSCHIENEN

Die „302" von Gelsenkirchen-Buer nach Bochum-Langendreer ist aktuell die längste Straßenbahnlinie der BOGESTRA, ja sogar des ganzen Ruhrgebiets. Sie verbindet die Innenstädte von Bochum und Gelsenkirchen, führt aber auch noch weiter in deren jeweilige Vororte. Sie nimmt mit der Streckenführung den Namen der Betreibergesellschaft auf.

Aus mehr als 120 Jahren Geschichte gibt es von allerlei Geschehnissen in Wort und Bild zu berichten. Um sie darzustellen, ist dieser Band – wie auch bereits im Buch zur Linie 310 geschehen – als Linienchronik verfasst. Das letzte Kapitel zeigt besondere Orte und Momente entlang der Strecke von Buer nach Langendreer mit einer Vielfalt von Fotos.



Andreas Halwer/VhAG BOGESTRA e.V. (Hg.): Zeitreise durchs BOGESTRA-Land – Band 2: Die Geschichte der Linie 302 (Bochum – Gelsenkirchen); 132 Seiten im Format 24 x 22 cm, fester Einband, ISBN 978-3-946594-12-3; **26,80 Euro**

Zeitreise durchs BOGESTRA-Land



Band 1: Die Geschichte der Linie 310 (Bochum – Witten) – Zwischen Bochum-Höntrop und Witten-Heven verkehrt die Straßenbahnlinie 310. Diese sehr vielseitige Strecke entstand nicht „aus einem Guss". Zwischen 1896 und heute wurde sie gebaut und immer wieder umgestaltet. Das Buch beschreibt die chronologische Entwicklung der Strecke. Zahlreiche Bilder aus den Archiven der Region und von Sammlern ergänzen den Text. Historische Karten verdeutlichen die Veränderungen an der Linienführung.

Andreas Halwer/VhAG BOGESTRA e.V. (Hg.): Zeitreise durchs BOGESTRA-Land – Band 1: Die Geschichte der Linie 310. (Bochum – Witten); 132 Seiten im Format 24 x 22 cm, fester Einband, ISBN 978-3-946594-03-1; **26,80 Euro**

Mit der Straßenbahn durchs Wirtschaftswunder



Mönchengladbach war bis in die 1960er-Jahre der westliche Außenposten im Netz der rheinisch-westfälischen Straßenbahnen. 1969 verabschiedete man sich auch hier vom schienengebundenen Nahverkehr. Glücklicherweise haben einige Fotografen in den 1950er- und 1960er-Jahren in der Stadt und auch außerhalb systematisch die Straßenbahn fotografiert. Deren Fotos sind authentisch, spiegeln die Situation in der Nachkriegs- und Wirtschaftswunderzeit wider und versprühen dadurch einen besonderen Charme.

Axel Ladleif, Wolfgang R. Reimann: Mit der Straßenbahn durchs Wirtschaftswunder; 132 Seiten im Format 24 x 22 cm, ca. 200 Abbildungen, teils in Farbe, fester Einband, ISBN 978-3-937189-80-2; **27,80 Euro**



Von Hohenlimburg nach Hemer und Altena

Die Geschichte der Iserlohner Kreisbahn, Band 1: Der Straßenbahnverkehr – Das Netz der Westfälische Kleinbahnen AG reichte ab der Stadtgrenze von Hagen bis nach Altena, führte quer durch Hohenlimburg, Iserlohn und Hemer. Zwischen 1900 und 1964 gab es auf einem elektrisch betriebenen meterspurigen Netz Personennahverkehr und Güterverkehr sowie bis 1975 auch Busverkehr.

Rolf Löttgers, Wolfgang R. Reimann: Von Hohenlimburg nach Hemer und Altena. Band 1: Der Straßenbahnverkehr der Iserlohner Kreisbahn. 184 Seiten im Format DIN A4 hoch, fester Einband, ca. 400 Abbildungen, z.T. in Farbe, ISBN 978-3-937189-86-4; **39,80 Euro**

DGEG Medien GmbH · Nordstraße 32 · 33161 Hövelhof
Tel. 0 52 57 – 9 35 29 10 · Fax 0 52 57 – 9 36 98 79 · E-Mail: medien@dgeg.de · www.dgeg.de



Um 1930 lächelt das versammelte Personal des „Hauptbahnhofs" Flinsberg in die Kamera. Slg. Rieger

Das »Isergebirgsziegla«

Aus der Geschichte der schlesischen Kleinbahn Friedeberg – Bad Flinsberg

Im Westen schließt an das sagenreiche Riesengebirge das weniger bekannte Isergebirge an, mit weniger hohen Bergen; vielleicht schon deshalb nicht so überlaufen, obwohl es seine besonderen Reize hat: ausgedehnte einsame Wälder und Hochmoore, die das Herz des Kenners höher schlagen lassen. Mittelpunkt dieser Landschaft in Schlesien ist der bekannte Kurort Bad Flinsberg, den schon Carl Maria von Weber besuchte. Es spricht für das einmalige Landschaftsbild, dass er hier die Eindrücke sammelte, die er dann in seinem „Freischütz" verarbeitete. Sein Sohn war dann ein bekannter Ingenieur der Königlich Sächsischen Staatsbahnen, wobei wir beim Thema angelangt wären: der Bahn ins Isergebirge.



Hochbetrieb am Bahnsteig des Bahnhofs Friedeberg.

Wie bei allen Bahnen abseits der Zentren, so wurde auch hier verhältnismäßig spät mit der Erschließung begonnen. Zwar führte die Schlesische Gebirgsbahn Görlitz – Hirschberg seit 1866 durch den späteren Umsteigebahnhof Greiffenberg, doch war damit der Kurgast oder Erholungsuchende noch immer auf eine Postkutschenfahrt von 14,6 km Länge angewiesen. Am 1. November 1884 wurde seitens der KPEV eine Stichbahn Greiffenberg – Friedeberg, 7 km lang, in Betrieb genommen. Nach zwanzig Jahren gab es eine weitere Streckeneröffnung, denn am 1. November 1904 dampfte erstmals ein Zug weiter hinauf nach Heinersdorf an der Tafelfichte, wo, schon auf böhmischer Seite, der Gebirgskamm überschritten war.

Dort fand am selben Tag auch die Eröffnung der Strecke der Friedländer Bezirksbahn statt, die, als Privatbahn gebaut und betrieben, von Friedland auf 23,2 km langer, kurvenreicher Trasse heraufführte. Damit hatte zwar die KPEV auch im Isergebirge einen Übergang ans böhmische Netz geschaffen, doch hatte sie auch wieder einmal die Bedeutung eines bekannten Kurortes für das Verkehrsaufkommen falsch ein-



Winteraufnahme von Flinsberg um 1925.

geschätzt. Sie ließ nämlich die immer wieder auf Anschluss drängenden Flinsberger wissen, dass sie kein Interesse an einer Stichbahn dorthin habe. Hier zeigt sich eine Parallele zur Situation des Riesengebirgsortes Krummhübel, an dem vorbei ebenfalls eine aufwendige Staatsbahn über den Landeshuter Kamm gebaut wurde, ehe er schließlich auch durch eine Privatbahn angeschlossen wurde.

Eine großartige Rundreise

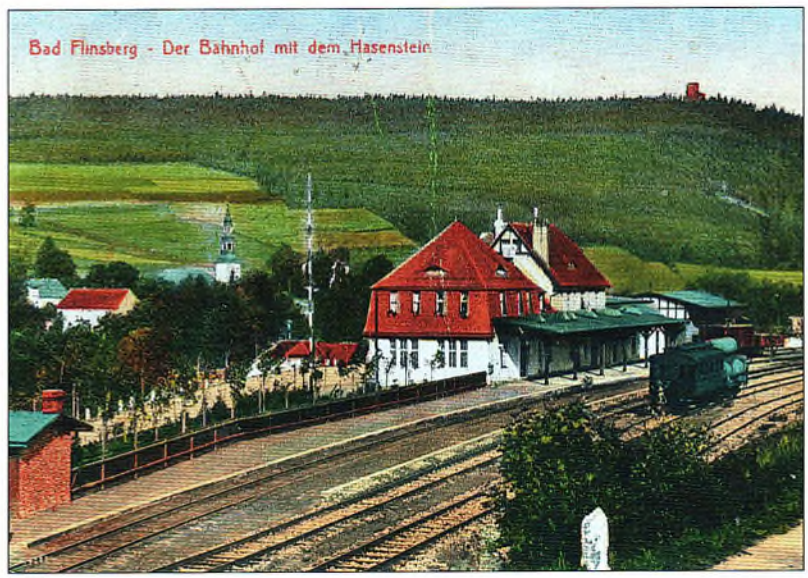
Unabhängig davon ermöglichte die neue Linie über den Isergebirgskamm die großartige Möglichkeit einer Rundreise, die heutige Eisenbahnfreunde in Begeisterung versetzen würde, wenn sie noch möglich wäre. Züge von vier verschiedenen Verwaltungen gab es bei dieser Rundfahrt zu benutzen, die wir kurz skizzieren wollen. Lassen wir sie in Hirschberg beginnen! Von hier ging es – ab 1923 elektrisch – hinauf ins Riesengebirge über Schreiberhau nach Grünthal, das ab 1923 Polaun hieß. Per Zahnradbahn gings von hier auf der Strecke der Reichenberg-Gablonz-Tannwalder Eisenbahn hinunter nach Tannwald-Schumburg, wo deren Reibungsbahn nach Reichenberg anschloss. Hier hieß es erneut umsteigen in den Zug nach Friedland, der die Trasse der alten Süd-Norddeutschen Verbindungsbahn benutzte. In Friedland stand der Zug der Friedländer Bezirksbahn bereit, der den Schienenbummler hinauf nach Heinersdorf brachte, von wo man mit der KPEV weiter nach Greiffenberg reiste, um von dort auf der Schlesischen Gebirgsbahn zurück nach Hirschberg zu gelangen. Doch wer unternahm damals schon solche Reisen?

Auch mit dem Güterverkehr über den Grenzbahnhof Heinersdorf war es nicht weit her. Mit dem erhofften großen Durchgangsverkehr wurde es also nichts. Auch der Reisendenstrom hielt sich wegen der mehr regionalen Bedeutung des Übergangs in Grenzen, zumal die Anschlüsse selbst zur „großdeutschen" Zeit von 1939 bis 1945 bis auf zwei Züge nur mit mehr oder weniger langer Wartezeit verbunden waren.

Die Friedeberg-Flinsberger Kleinbahn AG

Trotz ihrer eigenen Zurückhaltung kam es der KPEV somit sicher nicht ungelegen, als sich die Eisenbahnbau-Gesellschaft Becker & Co in Berlin auf Drängen der Flinsberger bereit erklärte, von Friedeberg dorthin eine Privatbahn zu bauen. Sie wurde am 1. Februar 1908 als Friedeberg-Flinsberger Kleinbahn AG gegründet, firmierte aber seit 19. Juni 1911 als Isergebirgsbahn AG. 7,7 km lang war die Strecke, die am 31. Oktober 1909 in Betrieb genommen werden konnte. Im darauffolgenden Jahr wurde am 29. Dezember noch die Verlängerung zum Forst Flinsberg eröffnet. Die Höchststeigung betrug zwischen Ullersdorf und Bad Flinsberg 26‰, dann bis zur Endstation 27 ‰.

Damit hatte das Eisenbahnnetz im Isergebirge seine Vollendung gefunden. Zwar hatte es vordem schon 1897 ein Projekt gegeben, Bad Flinsberg mit einer meterspurigen Gleichstrombahn von Osten her anzuschließen; Bad Flinsberg wäre damit westlicher Endbahnhof dieser bis Schmiedeberg reichenden Bahn geworden. Nachdem sowohl die Grafen Schaffgotsch, durch deren Wälder die Bahn hätte führen sollen, wie auch die meisten der berührten Orte für dieses Projekt nicht zu gewinnen waren, musste es allerdings auf dem Papier bleiben.



Die erweiterte Flinsberger Gleisanlage diente zum Abstellen von Verstärker- und Sonderwagen sowie Sonderzügen, die allerdings um 1920 auf sich warten ließen.

Abbildungen, sofern nicht anders vermerkt: Sammlung Siegfried Bufe

129 e Friedeberg (Queis) - Bad Flinsberg

Züge 101—106 = 2. 3. Kl, sonst nur 3. Kl

Isergebirgsbahn — Becker u. Co., Berlin W 35, Potsdamer Straße 28

S21.40	...	23.42	!: 7.00	...	8.42	:11.10	...	b14.06	14.32	ab	Berlin Görl Bf	151	an	12.35	..	14.35	18.05 :15.05 15.10	...	w 20.05 S 20.15	w20.05 S20.15	w:20.35 S:20.45	w 23.17 S 23.45	c23.54	9.05 w 7.15
nS0.10	...	4.45	: 8.40	7.41	10.28	:12.53	...	13.32	b15.43 16.38	ab	Cottbus		an	10.12	...	12.42	:13.26	...	17.23	18.11	:19.04	21.22	c22.29	0.38
3.46	6.07	7.50	:10.04	10.33	12.14	:14.31	...	16.46	b17.15 18.35	ab	Görlitz		an	7.38	...	10.54	:12.08	...	15.24	16.44	:17.54	19.24 19.45	c21.20	22.56
...	...	...	7.19	: 9.13	8.41	11.15	13.52	14.23	16.10 ab		Breslau Freib Bf	124	an	9.42 10.45	...	13.32	15.23	15.58	:17.53 :15.32	...	20.34 18.10	22.28	0.26	7.06
4.08	6.09	...	5.05 9.29	:11.10	: 9.13 a 12.32	13.53	15.07 16.08	:16.59	18.32 ab		Hirschberg (Rsgb)		an	7.35	...	:11.00	12.10	13.22	15.13	...	b 18.15	19.50	21.12	24.00
5.04	7.04	8.42	10.38	11.41	13.33	15.26	17.10	b 17.54	19.19 ab		Greiffenberg (Schl) 123 r		an	6.45	...	10.04	11.17	12.48	14.16	16.07	17.08	18.29	s20.27	22.04
5.22	7.21	9.00	10.56	11.58	13.51	15.44	17.27	b 18.08	19.37 an		Friedeberg (Queis) 123 r		ab	6.27	...	9.47	11.03	12.31	13.58	15.49	16.50	18.11	s20.10	21.47

2	4	6	8	104	10	106	12	14	16	km	Zug Nr		Zug Nr 123 r	1	3	5	101	7	103	11	105	13	15	17
bG	bG	bG	bG	bG	bG	bG	bG	bG	bG					bG	bG	bG		bG		bG		bG	f bG	bG
5.26	7.23	9.04	11.04	12.03	13.57	15.47	17.29	f 18.11	19.45	0,0	ab Friedeberg (Queis)	an		6.21	8.20	9.42	10.55	12.28	13.51	15.38	16.42	18.09	19.40	21.40
5.33	7.30	9.11	11.11	X12.10	14.04	X15.54	17.36	18.18	19.52	3,3	Egelsdorf			6.15	8.14	9.36	X10.48	12.22	13.44	15.32	X16.35	18.03	19.34	21.34
5.39	7.36	9.17	11.17	12.19	14.10	16.00	17.42	18.24	19.58	5,3	Ullersdorf (Isergeb)			6.10	8.09	9.31	10.42	12.17	13.38	15.27	16.30	17.58	19.29	21.29
5.44	7.41	9.22	11.22	12.25	14.15	16.05	17.47	f 18.29	20.03	7,7	ab Bad Flinsberg	an		6.04	8.03	9.25	10.35	12.11	13.30	15.21	16.23	17.52	19.23	21.23
...	7.43	...	...	...	14.20	...	...	...	20.07		ab			...	7.59	...	...	...	...	15.05	...	...	...	...	20.22
...	7.49	...	...	...	14.26	...	...	...	20.13	10,8	an Forst Flinsberg	ab		...	7.54	...	...	...	...	15.00	...	...	...	20.17

a = bis 30. IX. 35 — b = v S bis 30. IX. — c = S bis 29. IX. außer 9. IX. — f = S und So bis 30. IX.



Oben: Fahrplan vom Sommer 1935, als den Dampfzügen nur noch zwei Zugpaare geblieben waren.

Links: Die überregionale Bedeutung der Isergebirgsbahn ergibt sich anschaulich aus den Fahrkarten.

Sammlung Werner Vierling

Betriebsführer der neuen Linie, der Isergebirgsbahn, wurde die spätere Aktiengesellschaft für Energiewirtschaft in Berlin, so wurde die Firma Becker & Co umbenannt.

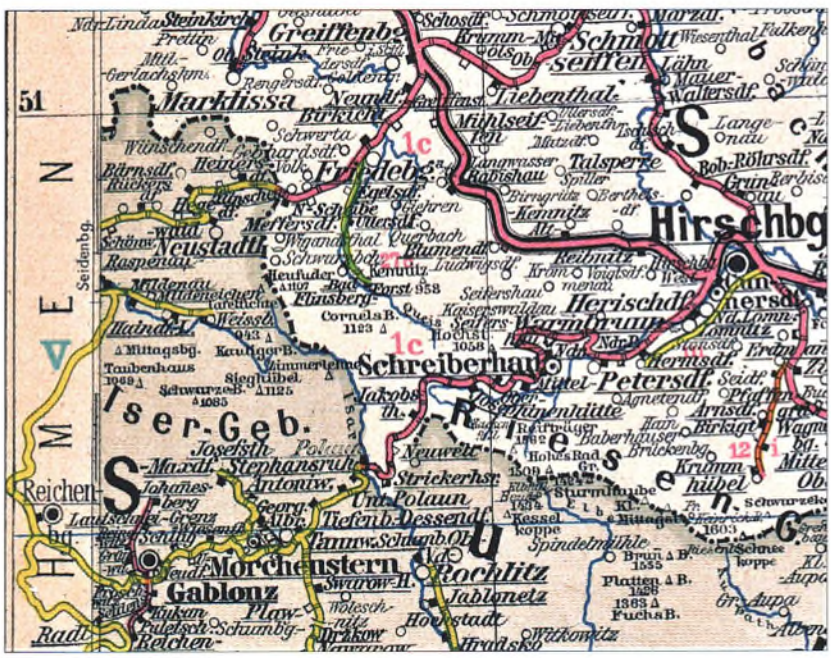
Elf Angestellte und 14 Arbeiter

Im ersten Betriebsjahr beschäftigte die Bahn elf Angestellte und 14 Arbeiter, das sind für die kurze Strecke verhältnismäßig viele Mitarbeiter. So mancher „Häusler" wird aber um den sicheren Arbeitsplatz in der Heimat froh gewesen sein, blieb ihm doch dadurch das Schicksal vieler, sich in einer fernen Industriestadt um Arbeit zu bemühen, erspart: Es wurden 121.966 Reisende und 26.977 t Güter befördert. An Betriebsmitteln standen zur Verfügung: Zwei Dampflokomotiven, die der preußischen Gattung T 3 ähnelten, vier Personen-, ein Post/Pack- und sechs Güterwagen, darunter ein Spezialwagen zum Transport von Leuchtgas für bahneigene Zwecke (Zugbeleuchtung). Die beiden Dampflokomotiven waren von Orenstein & Koppel mit den Fabriknummern 3111 und 3112 im Juni 1909 geliefert worden.

Die Betriebswerkstatt mit Lokschuppen war im Abzweigbahnhof Friedeberg/Queis errichtet worden. Von und zu den D- und Eilzügen der Schlesischen Gebirgsbahn, mit denen die Kurgäste von Dresden, Berlin und Breslau anreisten, ließ die Verwaltung direkte Kurswagen bis Greiffenberg laufen, um ein weiteres Umsteigen in Friedeberg zu sparen.

»Zahnlose« T 26 und WUMAG-Triebwagen

Als die Deutsche Reichsbahn um 1930 ihre von der KPEV übernommenen Zahnradstrecken in Thüringen sowie im Westerwald und Hunsrück auf Reibungsbetrieb mit den T 14[1] umstellte, wurden die zuvor dort eingesetzten T 26 brotlos. Da sie relativ neu und zudem auch als Reibungsmaschinen recht leistungsfähig waren, wurden sie zum Verkauf ausgeschrieben. Die Isergebirgsbahn erwarb davon zwei, die nach Ausbau des Zahnradtriebswerks die Plandienste übernahmen, so dass ab 1932 auf die T 3 verzichtet werden konnte. Zur 25-Jahrfeier 1934 waren sie aus dem Betrieb geschieden. Die geringere Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h störte angesichts der kurzen Strecke weniger, hier kam es mehr auf die Zugkraft an.



Links: Das Eisenbahnnetz rund ums Isergebirge Mitte der 1920er Jahre.

Koch-Opitz Verkehrsatlas



Rechts: Stammaktie der anfangs Friedeberg-Flinsberger Kleinbahn genannten Isergebirgsbahn.

Slg. Wilfried Rettig



Dieser mit einer ehem. preußischen T 26 bespannte Personenzug befährt um 1932 die Queisbrücke in Ullersdorf.

Beschafft wurde damals auch ein Dieseltriebwagen für den Verkehr zu schwächer frequentierten Anschlusszügen. Es ist dabei zunächst ein kurzes Fahrzeug ohne Zug-und Stoßvorrichtung, von der WUMAG in Görlitz erbaut, erprobt worden, das aber mit seinen 65 PS nicht entsprochen hat. Im Frühjahr 1935 erhielt die Isergebirgsbahn jedenfalls von der WUMAG ihren VT 10, der auch in der Lage war, einen Wagen mitzuziehen. Dieser VT hatte 95 PS und vier Fenster. Die Triebwagen hatten je einen einachsigen Anhänger für Gepäck.

Sonderzüge von weither

In diesem Jahr beförderte man 144.156 Personen und 20.097 t Güter. Das Personal war inzwischen auf 28 Mann angewachsen, während sich das Verkehrsaufkommen seit dem Anfang kaum verändert hatte. Einem leichten Anstieg im Personenverkehr stand eine Abschwächung im Güterverkehr gegenüber. Dieser bestand im Wesentlichen aus der Abfuhr des im Forst Flinsberg geschlagenen Holzes, wozu einwärts noch Kohlen für den Hausbrand kamen. An Stückgut gab es je nach Jahreszeit Beeren, Pilze und Wild für die solchen Gaumenfreuden zugetanen Großstädter. Bei den Zahlen im Personenverkehr wurden Sonderzüge von weither nicht mitgezählt, doch sorgten sie immer wieder für Abwechslung im Alltagsbetrieb. Da kam es dann durchaus vor, dass die Zuglok der Reichsbahn über Friedeberg hinaus bis Bad Flinsberg weiterlief und lediglich Vorspann durch eine Isergebirgsbahnlok erhielt.

Wie sehr sich die Isergebirgsbahn den Publikumswünschen anpasste, geht daraus hervor, dass sie die eigentlich der Holzabfuhr dienende Verbindung zum Forst Flinsberg während der Saison auch im Personenzugdienst versorgte, um Wanderern behilflich zu sein. Diese konnten dann, statt in der Ortsmitte, ihre Wanderungen beim Forsthaus beginnen oder beenden. Meist genügte für diese Fahrten der Triebwagen, doch gab es auch lokbespannte Züge, die als GmP fuhren, wenn mehrere Güterwagen zuzustellen waren. Überhaupt wurden Güterwagen stets den Personenzügen beigegeben. Eigene Güterzüge gab es nicht. So zeigte sich, dass die Bahn bei sparsamer Betriebsführung ihr Auskommen hatte.

Im Zustand der Erstausführung um 1912 sehen wir unten links den Bahnhof Bad Flinsberg mit nur zwei Durchgangsgleisen, auf denen gerade ein Personenzug eingelaufen ist. Am Ladegleis ist der Gaskesselwagen zu erkennen, mit dem das Gas für die Beleuchtung geliefert wurde.
Etwa zehn Jahre später entstand die Aufnahme daneben mit dem erweiterten Empfangsgebäude, den auf vier vermehrten Durchgangsgleisen sowie dem Personenzug mit sieben Wagen, der Gleis 1 belegt.

Sammlung Wilfried Rettig (2)







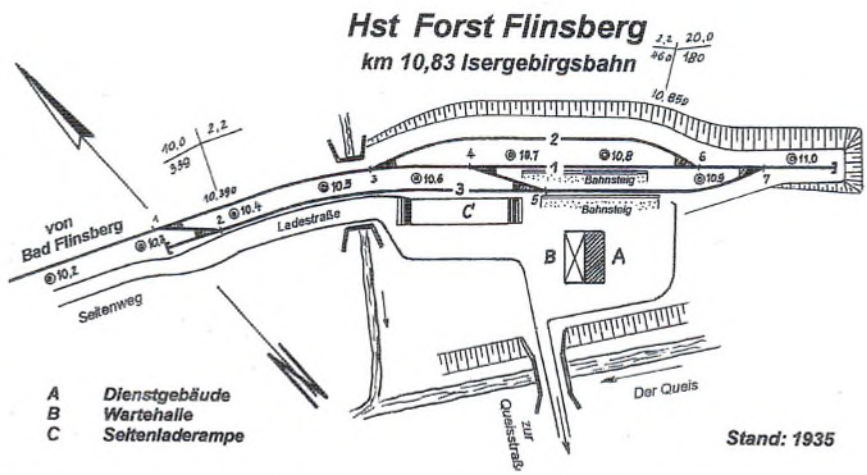


Grundsolid waren die Hochbauten der Isergebirgsbahn. Sogar der Haltepunkt Egelsdorf hatte ein festes Backsteingebäude erhalten. Rechts: Den Ausweichbahnhof Ullersdorf verlässt um 1933 ein Zug nach Flinsberg. 1936 wurde der Bahnhof in Krobsdorf umbenannt, vermutlich um der Verwechslungsgefahr mit anderen Stationen namens Ullersdorf in Schlesien zu begegnen.

Sammlung Klaus Christian Kasper, Sammlung Wilfried Rettig







Recht umfangreich war die Gleisanlage in Forst Flinsberg, wenn man bedenkt, dass nur saisonal drei Zugpaare dorthin verkehrten. Ganzjährig war aber die Holzverladung von Bedeutung (Gleisplan von Wilfried Rettig). Die Postkarten zeigen ebenfalls das Streckende Forst Flinsberg.

Slg. Wilfried Rettig (2)

Ab 1920 ließen sich jedoch keine Dividenden mehr zahlen. Auch zuvor waren es maximal 1,75 % gewesen. Zu erwähnen ist noch, dass der Bahnhof Ullersdorf 1936 nach dem Nachbarort Krobsdorf umbenannt worden ist.

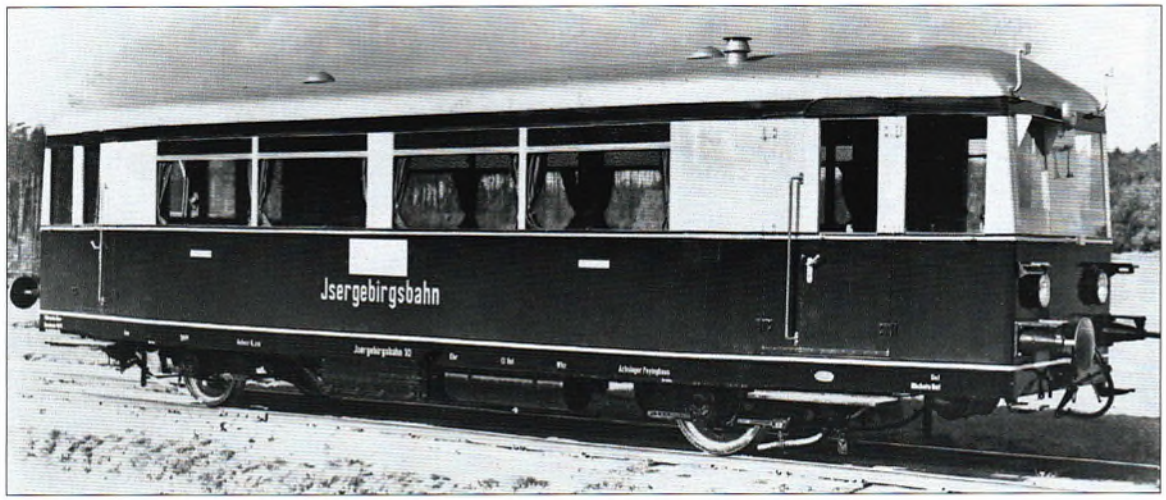
Kurz vor Kriegsbeginn lieferte die WUMAG noch im Sommer 1939 den fünffenstrigen VT 11, der zweimal 125 PS leistete. Es wird allerdings berichtet, dass die Kraftstoff-

Im Sommer 1939 waren ausschließlich WUMAG-Triebwagen unterwegs. Sie sollen allerdings zu Kriegsbeginn wegen Kraftstoffmangels durch Dampfloks ersetzt worden sein.

123 r Greiffenberg (Schles) – **Friedeberg** (Isergeb) – **Bad Flinsberg / Heinersdorf** (Tafelfichte) **und zurück**

Greiffenberg—Heinersdorf RBD Breslau Alle Züge 2. 3. Klasse
Friedeberg—Bad Flinsberg A-G für Energiewirtschaft Berlin W62, Kleiststr 1 Alle Züge nur 3. Klasse und ⚥6

| | | |



Zwar bewährte sich der kleine VT, doch war seine Kapazität zu gering, weshalb die WUMAG 1934 den VT 10 lieferte, der alsbald fast alle Planzüge fuhr. Im Frühjahr 1939 kam der VT 11 (kl. Foto) als letzte Neuanschaffung von der WUMAG nach Bad Flinsberg.

Werkfoto WUMAG, Rieger



knappheit ab Kriegsbeginn dazu zwang, die VT-Einsätze zu beenden und die Dampfloks in den Alltagsbetrieb zurück zu holen.

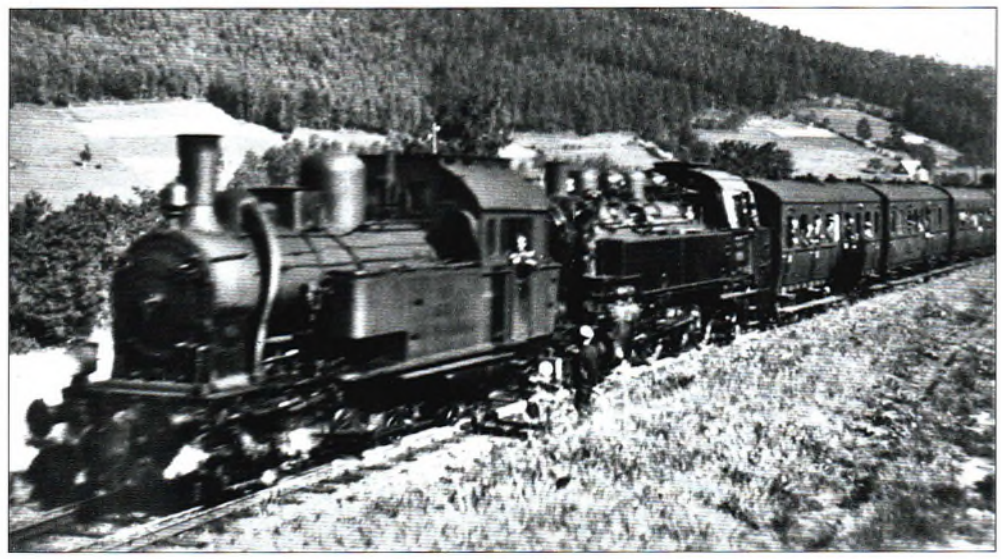
Von Greiffenberg nach Bad Flinsberg

Machen wir nun in Gedanken eine Fahrt von Greiffenberg über Friedeberg nach Bad Flinsberg, so, wie sie sich zur Frühzeit der Bahn erleben ließ. Wenn der Zug der Schlesischen Gebirgsbahn – ab 1923 elektrisch betrieben – gleich, ob aus Richtung Görlitz oder Breslau, in Greiffenberg angekommen war, hieß es umsteigen. Durch die Unterführung ging es zu dem Bahnsteig, an dem das „Isergebirgsziegla" schon wartete. War man mit einem besonderen Zug, dem Bäderschnellzug von Berlin etwa, angereist, so hatte man Glück und konnte gleich in die Wagen der Isergebirgsbahn einsteigen, die direkt nach Flinsberg liefen. Als Zuglok stand eine pr. T 9^3 bereit, die später von einer Einheitslok der Baureihe 86 verdrängt wurde. Alsbald setzte sich der Zug, der aus preußischen Nebenbahnwagen gebildet war, in Bewegung. Die Lok bimmelte gemütlich durch die Vorgebirgslandschaft. An den Straßenübergängen fehlten noch die heute üblichen Andreaskreuze. Eine Tafel mit der Aufschrift „Halt, wenn das Läutewerk der Lokomotive ertönt oder die Annäherung eines Zuges anderweitig erkennbar wird", tat es auch. Gehalten wird zuerst in Neundorf-Greiffenberg, dessen Bahnhof ganz am Ende des langgestreckten Dorfes liegt. Bei der Weiterfahrt beherrscht die Burgruine Greiffenberg eine Weile das Bild zur Linken. Über Birkicht erreichen wir Friedeberg, wo im Bedarfsfalle umgestiegen werden musste. Das Empfangsgebäude ist ein roter Backsteinbau, hinter dem seitlich die drei Türme des Städtchens aufragen, davor der einsame Wasserturm.

Nach Trennung der Züge, beziehungsweise dem Umsteigen, fahren beide Züge gleichzeitig ab. Ein kurzes Stück lang gibt es eine regelrechte Wettfahrt, ähnlich der, die Jahrzehnte später Scharen von Eisenbahnfreunden nach Alt-Nagelberg ins Waldviertel locken wird. T 26 hier, T 9^3 da, schließlich verschwindet diese mit ihrem Zug nach rechts, in Richtung Meffersdorf-Wiegandtal. Auch von der Garnitur her sind die Züge praktisch gleich: Zwei Personen- und ein Packwagen, das reicht – es sei denn, die Isergebirgsbahn nimmt Güterwagen mit. Wir halten in Egelsdorf. Hier im Queistal reihen sich mehrere Waldhufendörfer aneinander. An Egelsdorf schließt sich Ullersdorf an, wo selbstverständlich wieder gehalten wird. Dieser Bahnhof – nicht etwa Haltepunkt – besaß ein schmuckes Empfangsgebäude. Gleich da-



Der kleine Triebwagen war im Isergebirge zunächst so populär, dass er für mehrere Ansichtskarten fotografiert wurde. Hier kämpft er sich die Steigung nach Bad Flinsberg hinauf, dessen Kurhaus oben links zu sehen ist.
Eine BR 86 hatte diesen Sonderzug von Sommerfeld gebracht, dem ab Friedeberg wegen der Steilstrecke noch eine T 26 vorgespannt wurde. Dann mussten in Bad Flinsberg auch die Weichen handbedient werden. Slg. Bufe, Rieger





Als die PKP die Strecke noch voll betrieb fuhr ihre Tkt 48-30 am 18. September 1982 aus Greiffenberg nach Bad Flinsberg aus (unten links). Am 19. September 1982 ist vor Egelsdorf die Ty 2-1327 nach Bad Flinsberg unterwegs (links), im August 1979 setzt Tkt 48-14 dort um (unten rechts).





nach wechselte der Zug auf eiserner Brücke über den Queis vom Hang des Hasensteines hinüber zu den Abhängen des Haumberges.

Droschken, Gepäckkarren und Hoteldiener

Jetzt aber wurde die Sicht frei auf Bad Flinsberg mit dem großen Kurhaus am Hang des Heufuders. Nach einigen Pfiffen vor Wegübergängen und Gebimmel rollt der Zug an Stapeln von Holz vorüber an den Bahnsteig. Am Bahnhofsplatz empfängt uns die typische Kuratmosphäre: Droschken, Gepäckkarren und Hoteldiener, die sich lautstark bemerkbar machen.

Das alles liegt schon lange zurück. Einem früheren Mitarbeiter der Bahn, Herrn Rieger, verdanken wir die aufschlussreichen, sicher nicht immer fotografisch meisterlichen Bilddokumente.

Wie auch bei den anderen dem Fremdenverkehr dienenden Strecken war auch hier der Verkehr bis zum Kriegsende mit sieben Zugpaaren recht dicht. Zwar gab es keinen Fremdenverkehr mehr, doch waren alle Kurheime und sonstigen Einrichtungen als Lazarette umgestaltet worden und hatten zunehmend starke Frequenz, wozu man natürlich auch die Bahn brauchte.

Wie ging es weiter? Darüber gibt es nur spärliche Informationen. Zwar überstand die Isergebirgsbahn das Kriegsende gut, gehörte doch dieser Raum nicht zum Kampfgebiet in Schlesien. Doch Details über die anschließende Zeit sind bisher unbekannt geblieben.

Im Betrieb der PKP – bis 31. Dezember 1996

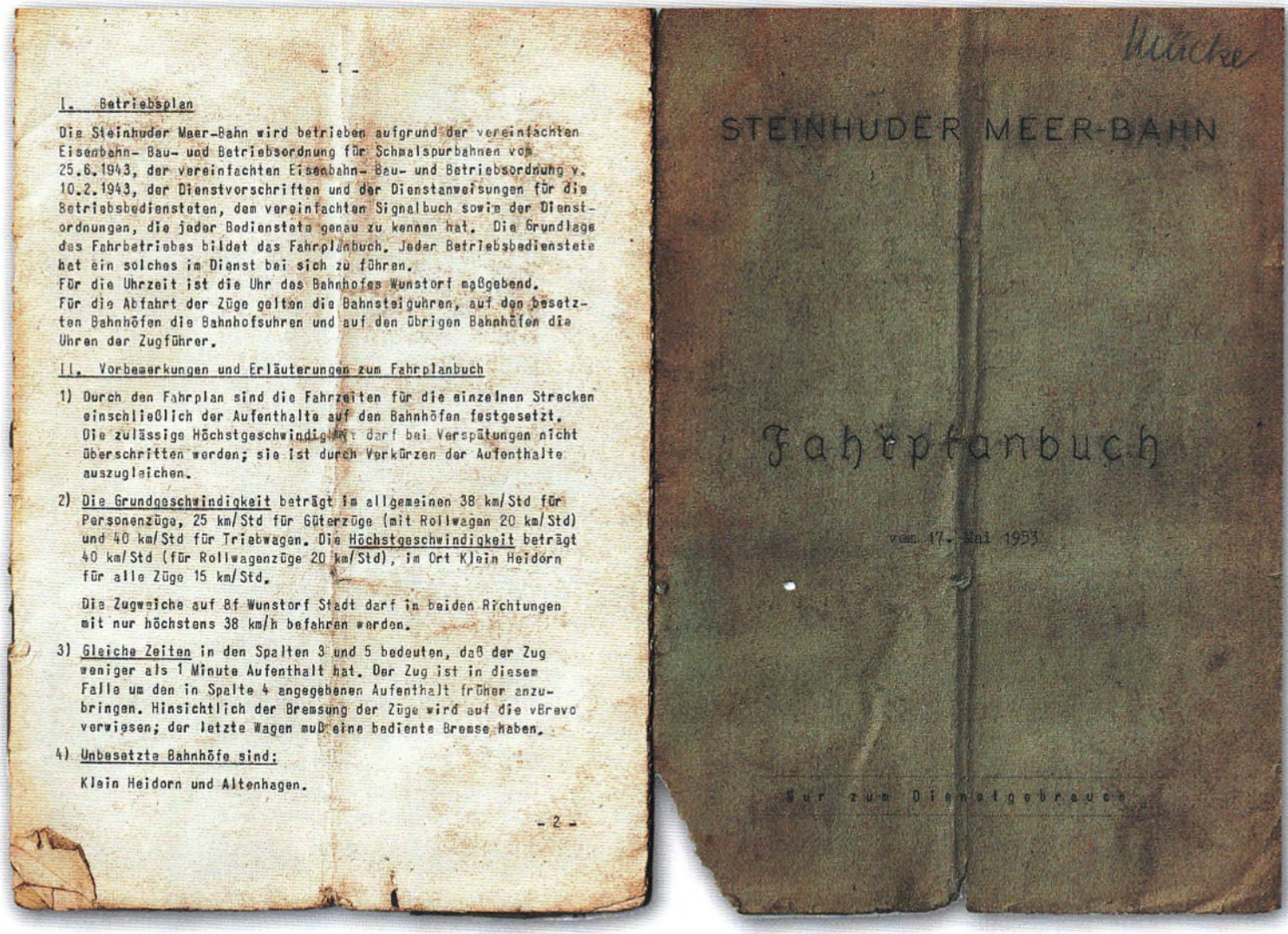
Sicher ist lediglich so viel: Die Staatsbahnstrecke nach Heinersdorf wurde wegen fehlender Nachfrage von der PKP nicht wieder in Betrieb genommen und ab Friedeberg abgetragen. Die Isergebirgsbahn verlor mit dem Besitzerwechsel ihren Status als Privatbahn und war seither im Betrieb der PKP, die allerdings nach Forst Flinsberg keine Personenzüge mehr fuhr. Überhaupt gab es zumindest im Sommer 1946 keinen Verkehr. Wozu auch? Die Deutschen waren inzwischen vertrieben und Polen in diesem von den Zentren entlegenen Gebiet noch nicht angesiedelt.

Der Bahnhof Bad Flinsberg besaß im Jahre 1976 noch ein Einfahrsignal der Reichsbahn-Einheitsbauart, dem allerdings als Ersatz bereits ein Lichtsignal, damals noch ohne Funktion, vorgestellt war. Die alten Lokomotiven waren längst verschwunden. Im Sommer 1968 kamen fünf Zugpaare nach Bad Flinsberg. Im Winter 1978/79 ließ die PKP ab/bis Hermsdorf Bad fünf Zugpaare verkehren, außerdem eines ab Görlitz-Moys, zurück nach Lauban. Die Züge wurden von der Neubaulok Tkt 48 gefördert. Im Bahnhof Krobsdorf fehlte zumindest seit 1966 schon das zweite Gleis und der dazugehörige Bahnsteig. Am 31. Dezember 1996 verkehrte der letzte Zug. Tags darauf erfolgte die Stilllegung der Strecke. *Siegfried Bufe*



Im Mai 2008 lagen zwar noch die Schienen bis Forst Flinsberg, doch der Zustand vom Bahnhof Bad Flinsberg lässt für die Bahn keine Zukunft erwarten.

Wilfried Rettig (4)



- 1 -

I. Betriebsplan

Die Steinhuder Meer-Bahn wird betrieben aufgrund der vereinfachten Eisenbahn- Bau- und Betriebsordnung für Schmalspurbahnen vom 25.6.1943, der vereinfachten Eisenbahn- Bau- und Betriebsordnung v. 10.2.1943, der Dienstvorschriften und der Dienstanweisungen für die Betriebsbediensteten, dem vereinfachten Signalbuch sowie der Dienstordnungen, die jeder Bedienstete genau zu kennen hat. Die Grundlage des Fahrbetriebes bildet das Fahrplanbuch. Jeder Betriebsbedienstete hat ein solches im Dienst bei sich zu führen.
Für die Uhrzeit ist die Uhr des Bahnhofes Wunstorf maßgebend.
Für die Abfahrt der Züge gelten die Bahnsteiguhren, auf den besetzten Bahnhöfen die Bahnhofsuhren und auf den übrigen Bahnhöfen die Uhren der Zugführer.

II. Vorbemerkungen und Erläuterungen zum Fahrplanbuch

1) Durch den Fahrplan sind die Fahrzeiten für die einzelnen Strecken einschließlich der Aufenthalte auf den Bahnhöfen festgesetzt. Die zulässige Höchstgeschwindigkeit darf bei Verspätungen nicht überschritten werden; sie ist durch Verkürzen der Aufenthalte auszugleichen.

2) Die Grundgeschwindigkeit beträgt im allgemeinen 38 km/Std für Personenzüge, 25 km/Std für Güterzüge (mit Rollwagen 20 km/Std) und 40 km/Std für Triebwagen. Die Höchstgeschwindigkeit beträgt 40 km/Std (für Rollwagenzüge 20 km/Std), im Ort Klein Heidorn für alle Züge 15 km/Std.

Die Zugweiche auf Bf Wunstorf Stadt darf in beiden Richtungen mit nur höchstens 38 km/h befahren werden.

3) Gleiche Zeiten in den Spalten 3 und 5 bedeuten, daß der Zug weniger als 1 Minute Aufenthalt hat. Der Zug ist in diesem Falle um den in Spalte 4 angegebenen Aufenthalt früher anzubringen. Hinsichtlich der Bremsung der Züge wird auf die vBravo verwiesen; der letzte Wagen muß eine bediente Bremse haben.

4) Unbesetzte Bahnhöfe sind:

Klein Heidorn und Altenhagen.

- 2 -

Mücke

STEINHUDER MEER-BAHN

Fahrplanbuch

vom 17. Mai 1953

Nur zum Dienstgebrauch

»Altpapier«

Buchfahrplan der Steinhuder Meer-Bahn von 1953

Frühsommer 1972. Ich bin pflichtgemäß in Loccum zu einem Lehrgang. Der ist zugegebenermaßen nicht gerade spannend, eine ziemlich zähe und träge Veranstaltung. Und irgendwann gehen die Gedanken während eines Referates eigene Wege: Man müsste mal … ja, man könnte doch mal einen Nachmittag schwänzen und nach Wunstorf fahren. Zur Steinhuder Meer-Bahn. Mal schauen, was da noch los ist. Gute Vorsätze soll man bekanntermaßen gleich umsetzen.

Also nach dem Mittagessen ins Auto und ab nach Wunstorf. Der Schmalspurbetrieb ist seit fast zwei Jahren eingestellt. Aber neben dem Lokschuppen steht noch der T 58, 1925 von DWK mit der Fabriknummer 67 für die damalige Deutsche Reichsbahn gebaut, 1953 vom NLEA für die Steinhuder Meer-Bahn erworben, in Wunstorf umgebaut. Nun ausgemustert und schon reichlich ausgeschlachtet. Ein trauriger Anblick. Doch außen an einer Seite sind noch die alten Raucher/Nichtraucherschilder vorhanden. Es ist die kleine Ausführung, die früher in den Abteilen war und die der Schaffner mit einem besonderen Schlüssel umdrehen konnte. Die will ich haben! Ich gehe zum Werkmeister, trage höflich meine Bitte vor, und er gibt mir entsprechendes Werkzeug. Schnell sind die beiden Schilder abgebaut.

Ich bringe die Schraubenschlüssel zurück und bedanke mich. Da zeigt mir der Eisenbahner etwas, was er noch in der Schublade liegen hatte: Den Buchfahrplan der Steinhuder Meer-Bahn von 1953. „Ach", sagt er „das Ding ist so dreckig, das mag ich Ihnen gar nicht geben!". Zögernd hält er es in der Hand. „Na, ich kann das Heft ja mal mitnehmen und angucken. Wegwerfen kann ich es dann ja immer noch!" antworte ich, mühsam meine Freude über dieses bemerkenswerte Stück verbergend. Da waren die Schilder schon zur Nebensache geworden. Und auch, dass das Foto



Der schon lange abgestellte T 58 aus dem Jahre 1925 sah 1972 wahrlich nicht mehr gut aus, und auch das Foto ist nicht eben gelungen …

Christoph Meyer

5) P - Personenzug
L - Leerzug
x - Der Zug hält nach Bedarf
s - Der Zug verkehrt sonn- und feiertags
Mo - Der Zug verkehrt nur montags
w - Der Zug verkehrt werktags
Sa - Der Zug verkehrt nur sonnabends
nS - nach einem Sonn- oder Feiertag
a - werktags außer sonnabends

G - Güterzug
T - Triebwagen
bG - beschränkte Gepäckbeförderung

Abkürzung: Mindestbr = Mindestbremshundertstel

6) Postbriefbeutelbeförderung
durch die Zugbegleitpersonale erfolgt nach besonderer Bekanntgabe.

III. Zugbeförderungen

1) Bereitstellung in Wunstorf
In Wunstorf sind die Personenzüge, wenn nicht anders angeordnet, 10 Minuten vor der Abfahrtzeit, mindestens jedoch zur planmäßigen Ankunftzeit des Anschlußzuges an den Bahnsteig zu stellen.

2) Kreuzungen (K D V Teil 8 § 8)
Vor der Einfahrt oder der Ausfahrt eines Zuges auf unbesetzten Bahnhöfen legt der Lokheizer, bei Triebwagen der Schaffner, die Weiche für die Fahrt des Zuges. Nach Einfahrt oder Durchfahrt des Zuges legt ein Zugbegleitbediensteter die Weiche wieder in Grundstellung. Bei Kreuzung eines Güterzuges mit einem Personenzug fährt der Personenzug in das Bahnsteiggleis ein. Bei Kreuzung zweier Personenzüge müssen die Züge so halten, daß der Personenverkehr nicht behindert wird.

3) Bremsprobe
Vor der Abfahrt eines luftgebremsten Zuges vom Abgangsbahnhof ist eine Bremsprobe auszuführen. Sie ist auf Unterwegsbahnhöfen so oft zu wiederholen, als der luftgebremste Teil getrennt wird, Wagen ein- oder ausgesetzt werden. (§ 61 der vereinfachten Eisenbahn- Bau- und Betriebsordnung).

IV. Zugmeldung (K D V Teil 8 § 4)

1) Besetzte Zugmeldestellen sind:
Wunstorf West und Steinhude.
Nur die Fahrdienstleiter dieser Bahnhöfe sind für die Verlegung von Zugkreuzungen und für die Erteilung besonderer betrieblicher Weisungen zuständig.

2) Unbesetzte Zugmeldestellen sind:
a) Wunstorf Stadt.
Auf beiden Bahnsteigen des Bahnhofs Wunstorf Stadt ist je ein Fernsprechhäuschen aufgestellt. Hier haben die Zugführer, bei einzeln fahrenden Lokomotiven oder Triebwagen der Lok- oder Triebwagenführer, die Zugmeldungen (Anbieten und Rückmeldung) vorschriftsmäßig durchzuführen und die Eintragungen in das ausliegende Zugmeldebuch vorzunehmen. Soll ein Zug infolge seiner Schwere oder Länge oder aus anderen betrieblichen Gründen (z.B. bei durchfahrenden Zügen) die Zugmeldungen in Wunstorf Stadt unterlassen, so muß hierzu vorher die Zustimmung des zuständigen Fahrdienstleiters eingeholt sein.

b) Bad Rehburg und Rehburg Stadt.
Hier haben die Zugführer die Züge der nächsten besetzten Zugmeldestelle (Steinhude) zurückzumelden und anzubieten. Das Anbieten ist von Rehburg Stadt aus notwendig, um die grundsätzliche Zustimmung des Fahrdienstleiters zur Abfahrt einzuholen. Durch die Meldung des Zugführers von Bad Rehburg aus soll dem Fahrdienstleiter in Steinhude der Lauf des Zuges mit Rücksicht auf die anschließende Kraftfahrlinie noch einmal gemeldet werden, damit er über etwa entstandene Verspätung unterrichtet ist und gegebenenfalls Weisungen erteilen kann. Die Zugführer sind für die Verlegung einer planmäßigen Kreuzung nicht zuständig, sie haben vielmehr der besetzten Zugmeldestelle (vgl. IV 1) mitzuteilen, daß die Verlegung einer planmäßigen Kreuzung erforderlich ist.

3) Bei Unregelmäßigkeiten im Zugverkehr erfolgt Zugmeldung erforderlichenfalls zwischen allen Bahnhöfen. Bei Störungen der Streckenfernsprechleitung müssen die Zugkreuzungen unter allen Umständen planmäßig durchgeführt werden, wenn keine andere Verständigungsmöglichkeit besteht.

vom T 58 so schlecht ist, trübt die Freude über dieses alte Heft in keiner Weise.

So also ist dieses seltene Exemplar in meine Sammlung gekommen, denn weggeschmissen habe ich den Fahrplan natürlich nicht! Ja klar, es ist ein benutztes Heft, das wohl fast 20 Jahre lang in der Schublade des Werkmeisters zwischen allerlei Kram gelegen hat. Aber interessant zu lesen, auch heute noch, nach 66 Jahren. Ein paar Seiten sollen deshalb hier vorgestellt werden. So hatte dieser langweilige Lehrgang denn doch noch sein Gutes! *Christoph Meyer*

4) Verzeichnis der in den Bahnhöfen oder deren Nähe befindlichen Postfernsprecher

D R K	907	Krankentransport	Wunstorf
Bahnhof Wu West	438	Betriebsleitung	"
Wunstorf Stadt	506	Bahnhof	"
Klein Heidorn	480	Schaardt	"
Großenheidorn	258	H. Nülle	Steinhude
Steinhude	286	Bahnhof	"
	265	Bahnhofswirtschaft	"
Hagenburg	298	Rakelbusch	"
Schmalenbruch	364	Salge, Bahnagent	B Rehburg
Wiedenbrügge	282	Bahnag Hasemann	"
Winzlar	398	Gastwirt Heine	"
Bad Rehburg	414	Bahnhof	"
	248	Bfs-Wirt	"
Rehburg Stadt	228	Bahnag Engelke	"
Münchehagen	259	Brinkmann	"
Loccum	73	Beushausen	Loccum
Leese	262	Asche	Stolzenau (W)
Stolzenau (W)	357	Frederking	"
Bokeloh	881	Anderten	Wunstorf

5) Verzeichnis der Ärzte

Wunstorf	219	Dr. Stadtländer	Wunstorf
	361	Dr. Timmermann	"
	468	Dr. Lennerz	"
Steinhude	284	Dr. Bredthauer	Steinhude
Hagenburg	281	Dr. Biermann	"
Bad Rehburg	252	Dr. Clasen	Bad Rehburg
Rehburg Stadt	286	Dr. Meyer	"
Loccum	77	Dr. Hundertmark	Loccum
Leese u Stolz	228	Dr. Hartmann	Stolzenau (W)
	401	Dr. Thee	"
	400	Kreiskrankenhaus	"

6) Verzeichnis der Polizeidienststellen

Wunstorf	222	Ortspolizei	Wunstorf
Bokeloh	566	"	"
Klein Heidorn	676	"	"
Steinhude	288	"	Steinhude
	289	"	"

noch Verzeichnis der Polizeidienststellen

Hagenburg	202	Ortspolizei	Steinhude
Bad Rehburg	236	"	Bad Rehburg
Rehburg Stadt	343	"	"

Fahrordnung für fahrplanmäßige Kreuzungen

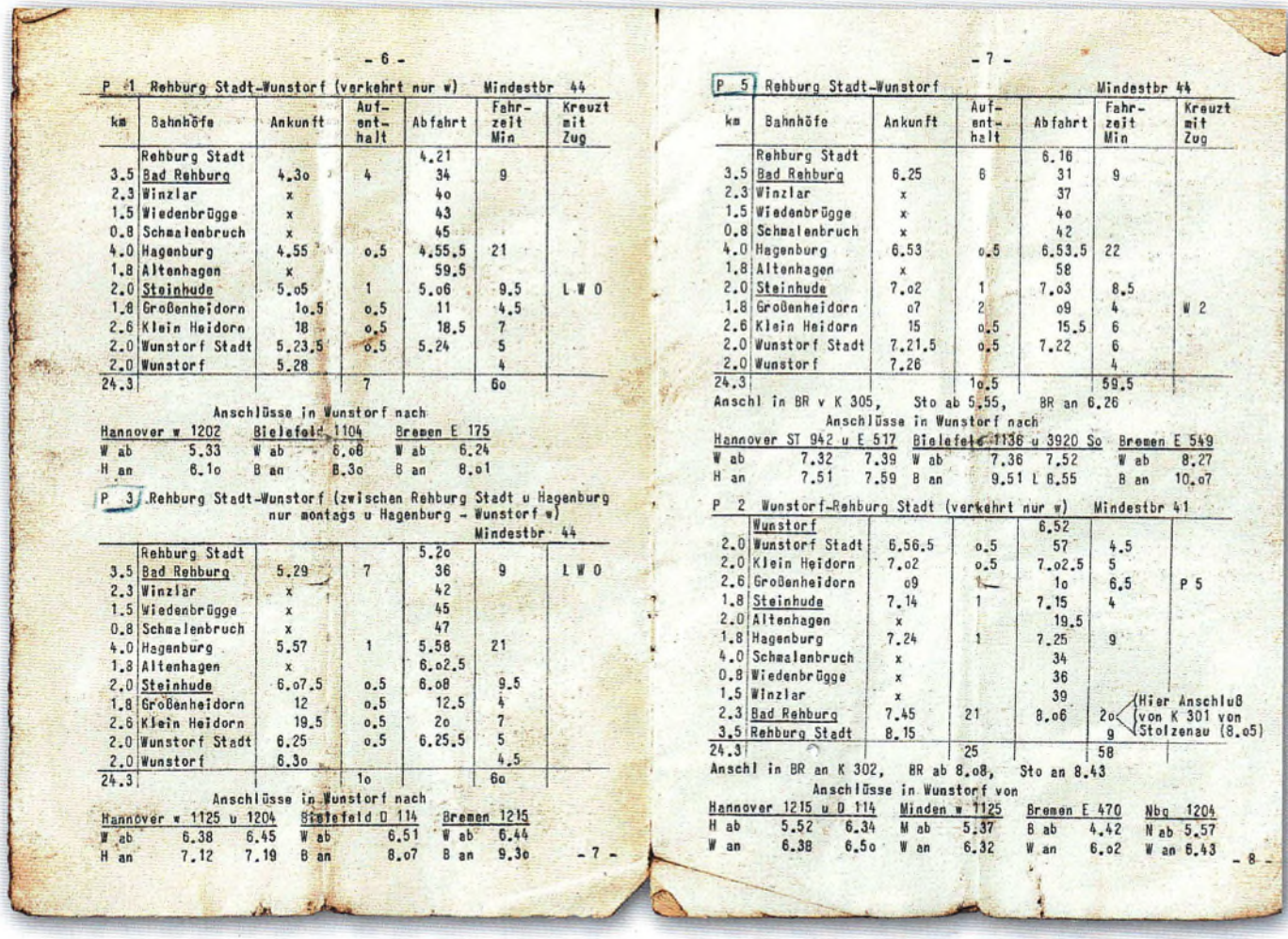
Bahnhof	aus Richt Wunstorf	durch Gleis	Nr.	Zug von	durch Gleis
Großenheid.	W 2	2	5	Rehburg Stadt	1
Steinhude	L W O	2	W 1	Rehburg Stadt	1
Steinhude	4	2	S 7	Rehburg Stadt	1
Hagenburg	10	1	13	Rehburg Stadt	2
Schmalenbr.	W 200	2	W 7	Rehburg Stadt	1
Bad Rehburg	L W O	2	Mo 3	Rehburg Stadt	1
Bad Rehburg	4	1	W 201	Rehburg Stadt	2

G 200 Wunstorf West-Rehburg Stadt (verkehrt nur w) Mindestbr 19

km	Bahnhöfe	Ankunft	Aufenthalt	Abfahrt	Fahrzeit Min	Kreuzt mit Zug
	Wunstorf West			8.15		
2.0	Wunstorf Stadt	"				
2.0	Klein Heidorn	"				
2.6	Großenheidorn	8.38	8	8.46	23	
1.8	Steinhude	8.52	24	9.16	6	
3.8	Hagenburg	9.27	12	39	11	
4.0	Schmalenbruch	52	11	10.03	13	w 7
0.8	Wiedenbrügge	10.07	8	15	4	
1.5	Winzlar	21	4	25	6	
2.3	Bad Rehburg	10.33	17	10.50	8	
3.5	Rehburg Stadt	11.00			10	
24.3			84		81	

G 201 Rehburg Stadt-Wunstorf West (verkehrt nur w) Mindestbr 21

	Rehburg Stadt			11.30		
3.5	Bad Rehburg	11.39	19	11.58	9	4
2.3	Winzlar	"				
1.5	Wiedenbrügge	12.11	3	12.14	13	
0.8	Schmalenbruch	"				
4.0	Hagenburg	12.29	7	12.36	15	
3.8	Steinhude	12.48	10	12.58	12	
1.8	Großenheidorn	13.04	4	13.08	6	
2.6	Klein Heidorn	"				
2.0	Wunstorf Stadt	"				
2.0	Wunstorf West	13.25			17	
24.3			43		72	



- 6 -

P 1 Rehburg Stadt-Wunstorf (verkehrt nur w) Mindestbr 44

km	Bahnhöfe	Ankunft	Aufenthalt	Abfahrt	Fahrzeit Min	Kreuzt mit Zug
	Rehburg Stadt			4.21		
3.5	Bad Rehburg	4.3o	4	34	9	
2.3	Winzlar	x		4o		
1.5	Wiedenbrügge	x		43		
0.8	Schmalenbruch	x		45		
4.0	Hagenburg	4.55	o.5	4.55.5	21	
1.8	Altenhagen	x		59.5		
2.0	Steinhude	5.o5	1	5.o6	9.5	L W O
1.8	Großenheidorn	1o.5	o.5	11	4.5	
2.6	Klein Heidorn	18	o.5	18.5	7	
2.0	Wunstorf Stadt	5.23.5	o.5	5.24	5	
2.0	Wunstorf	5.28			4	
24.3			7		6o	

Anschlüsse in Wunstorf nach

Hannover w 1202		Bielefeld 1104		Bremen E 175	
W ab	5.33	W ab	6.o8	W ab	6.24
H an	6.1o	B an	8.3o	B an	8.o1

P 3 Rehburg Stadt-Wunstorf (zwischen Rehburg Stadt u Hagenburg nur montags u Hagenburg - Wunstorf w)
Mindestbr 44

km	Bahnhöfe	Ankunft	Aufenthalt	Abfahrt	Fahrzeit Min	Kreuzt mit Zug
	Rehburg Stadt			5.2o		
3.5	Bad Rehburg	5.29	7	36	9	L W O
2.3	Winzlar	x		42		
1.5	Wiedenbrügge	x		45		
0.8	Schmalenbruch	x		47		
4.0	Hagenburg	5.57	1	5.58	21	
1.8	Altenhagen	x		6.o2.5		
2.0	Steinhude	6.o7.5	o.5	6.o8	9.5	
1.8	Großenheidorn	12	o.5	12.5	4	
2.6	Klein Heidorn	19.5	o.5	2o	7	
2.0	Wunstorf Stadt	6.25	o.5	6.25.5	5	
2.0	Wunstorf	6.3o			4.5	
24.3			1o		6o	

Anschlüsse in Wunstorf nach

Hannover w 1125 u 1204			Stiefeld D 114		Bremen 1215	
W ab	6.38	6.45	W ab	6.51	W ab	6.44
H an	7.12	7.19	B an	8.o7	B an	9.3o

- 7 -

- 7 -

P 5 Rehburg Stadt-Wunstorf Mindestbr 44

km	Bahnhöfe	Ankunft	Aufenthalt	Abfahrt	Fahrzeit Min	Kreuzt mit Zug
	Rehburg Stadt			6.16		
3.5	Bad Rehburg	6.25	6	31	9	
2.3	Winzlar	x		37		
1.5	Wiedenbrügge	x		4o		
0.8	Schmalenbruch	x		42		
4.0	Hagenburg	6.53	o.5	6.53.5	22	
1.8	Altenhagen	x		58		
2.0	Steinhude	7.o2	1	7.o3	8.5	
1.8	Großenheidorn	o7	2	o9	4	W 2
2.6	Klein Heidorn	15	o.5	15.5	6	
2.0	Wunstorf Stadt	7.21.5	o.5	7.22	6	
2.0	Wunstorf	7.26			4	
24.3			1o.5		59.5	

Anschl in BR v K 305, Sto ab 5.55, BR an 6.26

Anschlüsse in Wunstorf nach

Hannover ST 942 u E 517			Bielefeld 1136 u 3920 So			Bremen E 549	
W ab	7.32	7.39	W ab	7.36	7.52	W ab	8.27
H an	7.51	7.59	B an	9.51	L 8.55	B an	1o.o7

P 2 Wunstorf-Rehburg Stadt (verkehrt nur w) Mindestbr 41

km	Bahnhöfe	Ankunft	Aufenthalt	Abfahrt	Fahrzeit Min	Kreuzt mit Zug
	Wunstorf			6.52		
2.0	Wunstorf Stadt	6.56.5	o.5	57	4.5	
2.0	Klein Heidorn	7.o2	o.5	7.o2.5	5	
2.6	Großenheidorn	o9	1	1o	6.5	P 5
1.8	Steinhude	7.14	1	7.15	4	
2.0	Altenhagen	x		19.5		
1.8	Hagenburg	7.24	1	7.25	9	
4.0	Schmalenbruch	x		34		
0.8	Wiedenbrügge	x		36		
1.5	Winzlar	x		39		
2.3	Bad Rehburg	7.45	21	8.o6	2o	(Hier Anschluß von K 301 von Stolzenau (8.o5)
3.5	Rehburg Stadt	8.15			9	
24.3			25		58	

Anschl in BR an K 302, BR ab 8.o8, Sto an 8.43

Anschlüsse in Wunstorf von

Hannover 1215 u D 114			Minden w 1125		Bremen E 470		Nbg 1204	
H ab	5.52	6.34	M ab	5.37	B ab	4.42	N ab	5.57
W an	6.38	6.5o	W an	6.32	W an	6.o2	W an	6.43

- 8 -

Über die Steinhuder Meer-Bahn AG

Die Steinhuder Meer-Bahn AG (St.M.B.) betrieb eine 53 km lange Meterspur-Strecke von Wunstorf über Steinhude, Bad Rehburg, Stolzenau bis Uchte und eine sechs km lange, zunächst dreischienige, später nur normalspurige Strecke von Wunstorf nach Bokeloh.

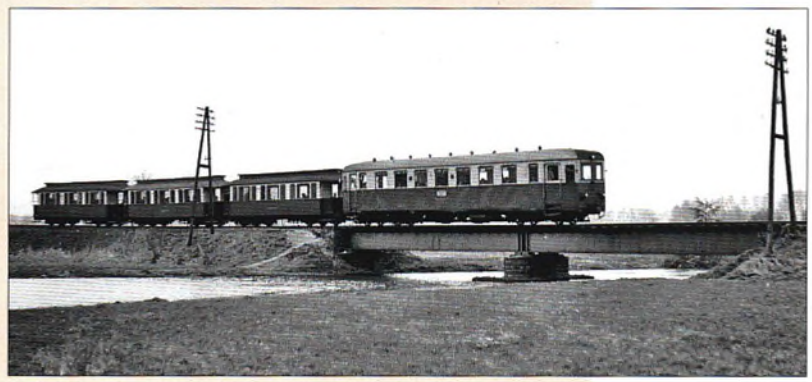
Am 21. Mai 1898 wurde der erste Abschnitt von Wunstorf bis Bad Rehburg in Betrieb genommen, am 2. Mai 1899 war Uchte Kleinbahnhof erreicht. Hier war Anschluss an die Mindener Kreisbahnen und ab 1910 auch an die Staatsbahn. In Wunstorf, Bad Rehburg, Loccum und Uchte gab es Kopfbahnhöfe.

Den Betrieb führte ab 1. November 1923 das Landes-Kleinbahnamt Hannover, das spätere Niedersächsische Landeseisenbahnamt. Ab 1959 übernahm die Osthannoversche Eisenbahnen AG die Betriebsführung. Als die Steinhuder-Meer-Bahn 1938 in eine GmbH umgewandelt wurde, waren Hauptaktionäre der Freistaat Preußen, der Landkreis Nienburg/Weser und die Vereinigte Kaliwerke Salzdetfurth AG.

Der landschaftliche Reiz des Steinhuder Meeres und der Rehburger Berge brachte der St.M.B. im Ostteil volle Personenzüge. An Werktagen wurde der Gütertransport abgewickelt.

Eine Zweigbahn wurde am 13. November 1905 ab dem Bahnhof Wunstorf-Stadt für das Kaliwerk Sigmundshall in Mesmerode in Betrieb genomen. Der dreischienige Ausbau erlaubte eine Nutzung für Normalspur- und Schmalspur-Fahrzeuge.

Für den Betrieb auf dem nordwestlichen Abschnitt zwischen Uchte und Rehburg Stadt kam bereits im Sommer 1935 wegen unzureichender Auslastung das Ende. Auf der übrigen Strecke wurde 1936 der Rollwagenbetrieb eingeführt (ab 1962/1963 durch Rollbockbetrieb ersetzt).



T 58 der Steinhuder Meer-Bahn mit drei Personenwagen nach Bokeloh auf der Brücke über die Westaue bei Wunstorf im Jahre 1961

Detlev Luckmann/Bildarchiv der Eisenbahnstiftung

Der Betrieb der weiter genutzten Streckenabschnitte wurde seit den 1930er Jahren, aber verstärkt in den 1950er Jahren, auf Triebwagen umgestellt. Am 18. Januar 1964 endete auch auf der Strecke Wunstorf-Stadt – Rehburg der Personenverkehr, am 2. März 1964 auch auf der Strecke nach Bokeloh. Mit Beendigung des Güterverkehrs am 18. August 1970 auf der Stammstrecke war die Schmalspurbahn endgültig Geschichte. Der Güterverkehr auf der Strecke nach Bokeloh wurde bis zum Verkauf der Strecke durch die St.M.B. weitergeführt.

Nach Verkauf der Reststrecke im März 2000 an die Osthannoversche Eisenbahnen AG wurde die Beförderung der Kali-Produkte durch diese abgewickelt. Mit der Stilllegung des Kaliwerks Sigmundshall – die Produktion endete am 21. Dezember 2018 – entfällt der letzte Güterkunde.

Die Erinnerung an die St.M.B. wird durch den Verein Steinhuder Meer-Bahn e.V. gepflegt. QUELLE: WIKIPEDIA



Ein Prager Frühling

Rückblick auf eine eisenbahntechnische Studienreise in die Tschechoslowakei im Jahre 1969

Ein halbes Jahrhundert liegt die Einladung der Frankfurter Eisenbahn- und Nahverkehrsfreunde (FENF) zu einer eisenbahntechnischen Studienfahrt in das böhmische Netz der Tschechoslowakischen Staatsbahn (ČSD) vom 1. Juni 1968 zurück, die am 11. September 1968 beginnen sollte. Durch die politischen Ereignisse jenes denkwürdigen Jahres wurde allerdings das Vorhaben jäh gestoppt: Mit dem Einmarsch von Truppen des Warschauer Pakts in die Tschechoslowakei am 21. August 1968 wurde der „Prager Frühling" und damit die zaghafte Liberalisierung des kommunistischen Regimes gewaltsam beendet. An eine Genehmigung zur Durchführung dieser Fahrt mit Fotografiererlaubnis war daher zunächst nicht mehr zu denken.

Es war wohl der Verhandlungskunst von Walter Patzke, dem damaligen Vorsitzenden der FENF, zu verdanken, dass dieses Vorhaben in leicht veränderter Form im Frühjahr 1969 doch noch verwirklicht werden konnte – einschließlich einer Fotografier-Erlaubnis für die Teilnehmer! Damit eröffnete sich nicht nur ein Blick hinter den „Eisernen Vorhang", sondern insbesondere eine einzigartige Möglichkeit, die legendären Dampflokomotiven der ČSD – von Veteranen aus der Zeit der kaiserlich-königlichen österreichischen Staatsbahnen bis zu den modernsten Konstruktionen in Europa – in Betrieb zu erleben und fotografisch zu dokumentieren.

Im Sonderwagen in die CSSR

Die hierfür erforderliche Kamera hatte ich glücklicherweise ein Jahr zuvor dank Ferienarbeit beschaffen können: Eine Zeiss-Ikon „Contessa" Kleinbildkamera mit Tessar-Objektiv und 1/500 Verschluss; damit waren zwar keine kunstvollen Tele-Aufnahmen möglich, aber scharfe Fotografien auch



Begegnung mit dem Veteran 365 033 unter Dampf im Bahnhof Veselí am 13. April 1969.





Oben: Rangierlok 434 2274 auf der Drehscheibe des Depots Tábor am 13. April 1969.

Links: Ein Personenzug mit einer Lokomotive der Baureihe 475 verlässt Pilsen am 12. April 1969.

Alle Aufnahmen, sofern nicht anders angegeben: Gerhard Lindner

von fahrenden Lokomotiven. Da die bayerischen Schulferien im Sommer bis in den September hineinreichten, schien eine Teilnahme an der ursprünglich geplanten Studienfahrt vor Beginn des 12. Schuljahres möglich. Kurz nach meinem 17. Geburtstag am 7. August 1968 hatte ich die Teilnahmegenehmigung und das Einreisevisum in die ČSSR bekommen. Wenig später wurden allerdings die Reisepläne durch die gewaltsame Besetzung der ČSSR jäh zerschlagen – bis zu Beginn des Jahres 1969 die überraschende Ankündigung zur Nachholung der Reise vom 12. bis 20. April 1969 eintraf. Dieser Zeitraum lag nun allerdings mitten in der Schulzeit und kurz vor der Abiturprüfung in Latein zum Ende des 12. Schuljahres. Für eine Befreiung vom Unterricht war demnach eine Sondergenehmigung des Ministerialbeauftragten erforderlich, die auf Antrag meines Vaters schließlich am 11. März 1969 erteilt wurde. So konnte ich also am 12. April 1969 in Nürnberg Hbf auf Gleis 14 den Sonderwagen besteigen, der bereits weitgehend von den in Frankfurt gestarteten Teilnehmern besetzt war und auf der gesamten Reiseroute durch die ČSSR jeweils fahrplanmäßigen Zügen angehängt wurde.

Mit hochrangigem Personal

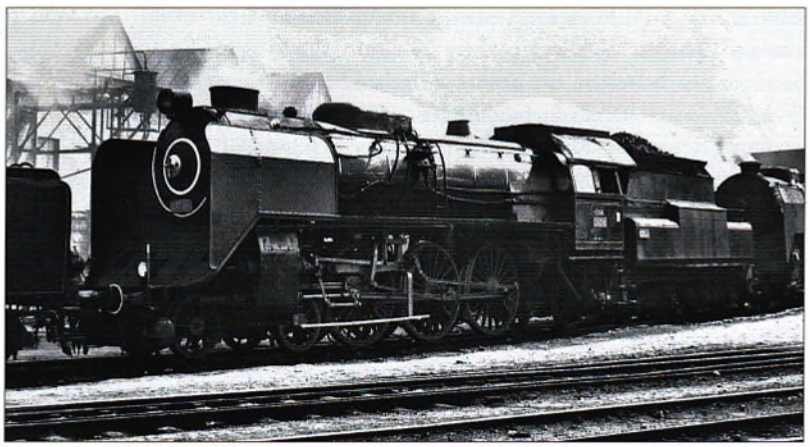
Die Rundreise führte von Cheb (Eger) über Pilsen, České Budějovice (Budweis), Tábor, Brno (Brünn), Česká Třebová (Böhmisch Trübau) nach Prag und von dort über Chomutov (Komotau) wieder zurück nach Cheb, wobei von Prag aus Stichfahrten nach Liberec (Reichenberg) und Děčín (Tetschen) vorgesehen waren; Übernachtungen fanden in České Budějovice, Tábor, Brno und Prag statt. Ab Cheb wurde die Gruppe von hochrangigen Vertretern der ČSD begleitet (Ing. Jindřich Bek und Karel Kvarda), wodurch auch der unproblemati-



Mit Volldampf voraus: 354 151 verlässt am 13. April 1969 den Bahnhof Tábor.



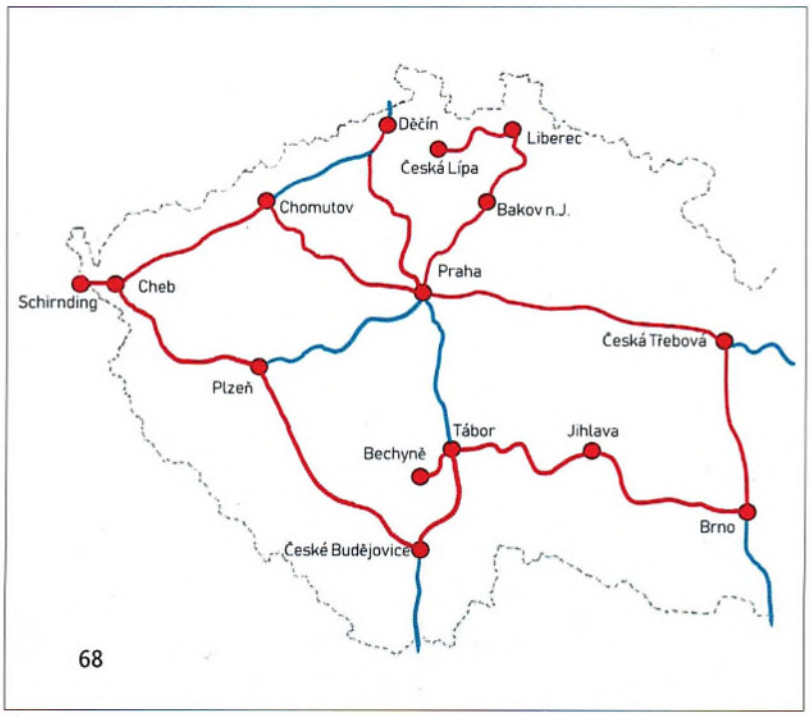
Die 498 040 erreicht am 13. April 1969 den Bahnhof Tábor mit einem langen Personenzug. Herbert Stemmler



Die Dreizylinder-Schnellzuglokomotive 387 029 wartet am 14. April 1969 im Depot Brno auf ihren nächsten Einsatz.



Eine Rarität im Depot Brno am 14. April 1969: 464 002 ist eine der beiden Maschinen der letzten Dampflok-Neukonstruktion der CSD.



Links: Streckenroute (rot) der eisenbahntechnischen Studienfahrt der Frankfurter Eisenbahn- und Nahverkehrsfreunde in das tschechische Netz der Tschechoslowakischen Staatsbahn (CSD) vom 12. bis 20. April 1969 mit weiteren bedeutenden, nicht befahrenen Bahnstrecken der CSD (blau).

Liste der Ortsnamen in der Tschechoslowakei (tschechische und deutsche Bezeichnung)

Tschechische Ortsnamen	Ortsnamen ohne Sonderzeichen	Frühere deutsche Ortsnamen
Bakov nad Jizerou	Bakov nad Jizerou	Backofen an der Iser
Bechyně	Bechyne	Bechin
Brno	Brno	Brünn
Česká Lípa	Ceska Lipa	Böhmisch Leipa
Česká Třebová	Ceska Trebova	Böhmisch Trübau
České Budějovice	Ceske Budejovice	Budweis
Cheb	Cheb	Eger
Chomutov	Chomutov	Komotau
Děčín	Decin	Tetschen
Hostivice	Hostivice	Hostiwitz
Jihlava	Jihlava	Iglau
Liberec	Liberec	Reichenberg
Praha	Praha	Prag
Plzeň	Plzen	Pilsen
Turnov	Turnov	Turnau
Tábor	Tabor	Tabor
Veselí	Veseli	Wesseli



Moderne Dampflokomotiven im Depot Brno am 14. April 1969: Güterzug-Lokomotive 556 059 und Personenzug-Tenderlok 477 023.

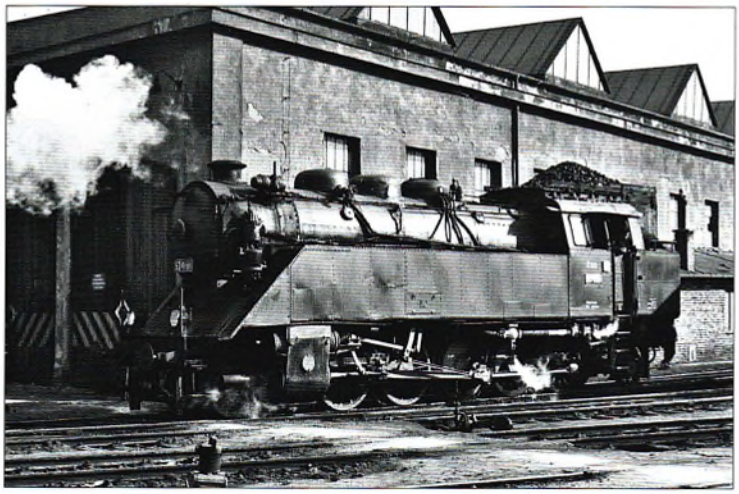
sche Zugang zu Bahnbetriebswerken und Lokomotivfabriken (ČKD) sichergestellt war, sowie von einem Vertreter des Reisebüros Čedok. Als jüngster Reiseteilnehmer konnte ich natürlich nicht substantiell an den Fachgesprächen der Experten teilnehmen, war aber als Zuhörer tief beeindruckt von den eisenbahntechnischen Kenntnissen der Abteilnachbarn – darunter Alfred B. Gottwald, Günter Schablin und insbesondere Herbert Stemmler. Mit Herbert Stemmler ist der Kontakt über viele Jahre hinweg erhalten geblieben und er hat sowohl Bilder als auch wertvolle ergänzende Informationen zu diesem Bericht beigetragen. Dank des Artikels von V. Mareš über die Dampflokomotiven der Tschechoslowakischen Staatsbahnen im Lok Magazin Nr. 6 vom Februar 1964 war ich immerhin über die wichtigsten Baureihen und Typenbezeichnungen informiert.

Am Grenzübergang Schirnding gab es die erste Begegnung mit einer ČSD-Dampflok: Die 556 0316 brachte den langen D-Zug in Rückwärtsfahrt nach Cheb, von dort ging es elektrisch auf überwiegend eingleisiger Trasse weiter nach Pilsen. Bei der Einfahrt in den Bahnhof konnte die imposante Baureihe 475 erstmals in Aktion bei der Ausfahrt mit einem Personenzug gesichtet werden; später wurde sie wiederholt als Zuglok erlebt – z.B. von České Budějovice nach Tábor und von Chomutov nach Cheb. Im strömenden Regen wurde das Depot besichtigt, wo Maschinen der Baureihen 498 („Albatros"), 434, 475, 534 und 556 zu sehen waren. Mit einem Triebwagen-Schnellzug ging es anschließend



Die heutige Museumslokomotive 556 0254 und eine Tenderlok der Baureihe 433 rangieren im Depot Brno am 14. April 1969.

Tenderlok 524 1311 im Depot Brno am 14. April 1969.



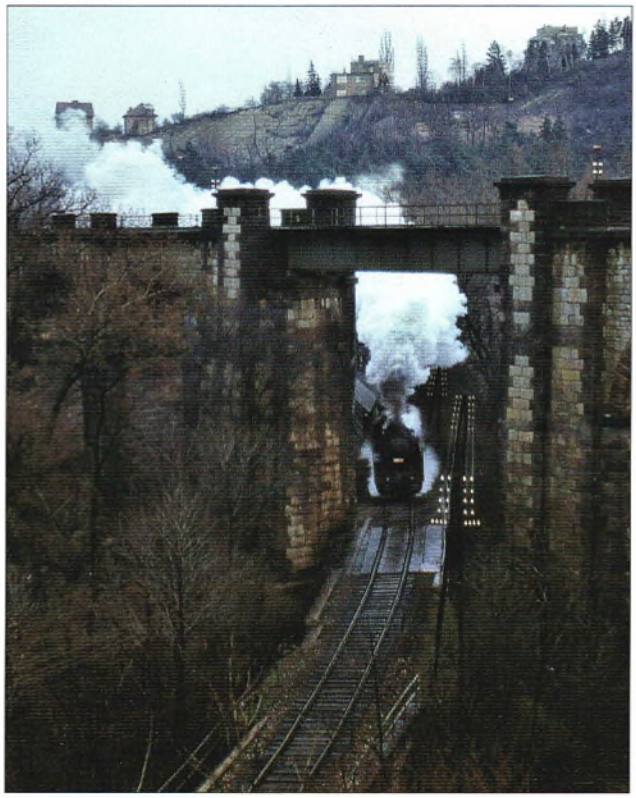
Lok 498 114, die Vorletzte ihrer Serie, am 15. April 1969 im Depot Ceská Trebová.



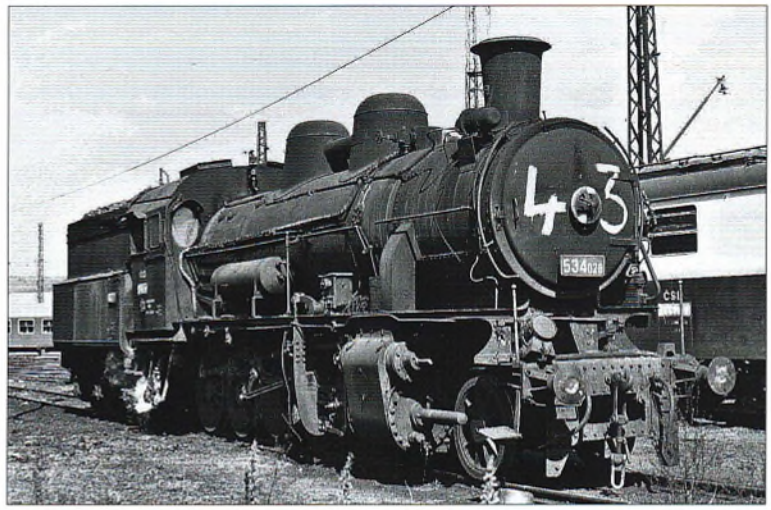


Links: Güterzuglok 459 013, eine ehemalige UNRRA-Kriegslok, auf der Drehscheibe des Depots Česká Třebová am 15. April 1969.

Unten: Die 4:3 Eishockey-Niederlage der Sowjetunion gegen die ČSSR als fahrender Protest gegen das erzwungene Ende des „Prager Frühlings" auf der 534 028 im Depot Česká Třebová am 15. April 1969.



Ein Personenzug mit Doppelstock-Wagen und Lokomotive der Baureihe 534 unterquert die Strecke des „Prager Semmerings" am 16. April 1969.

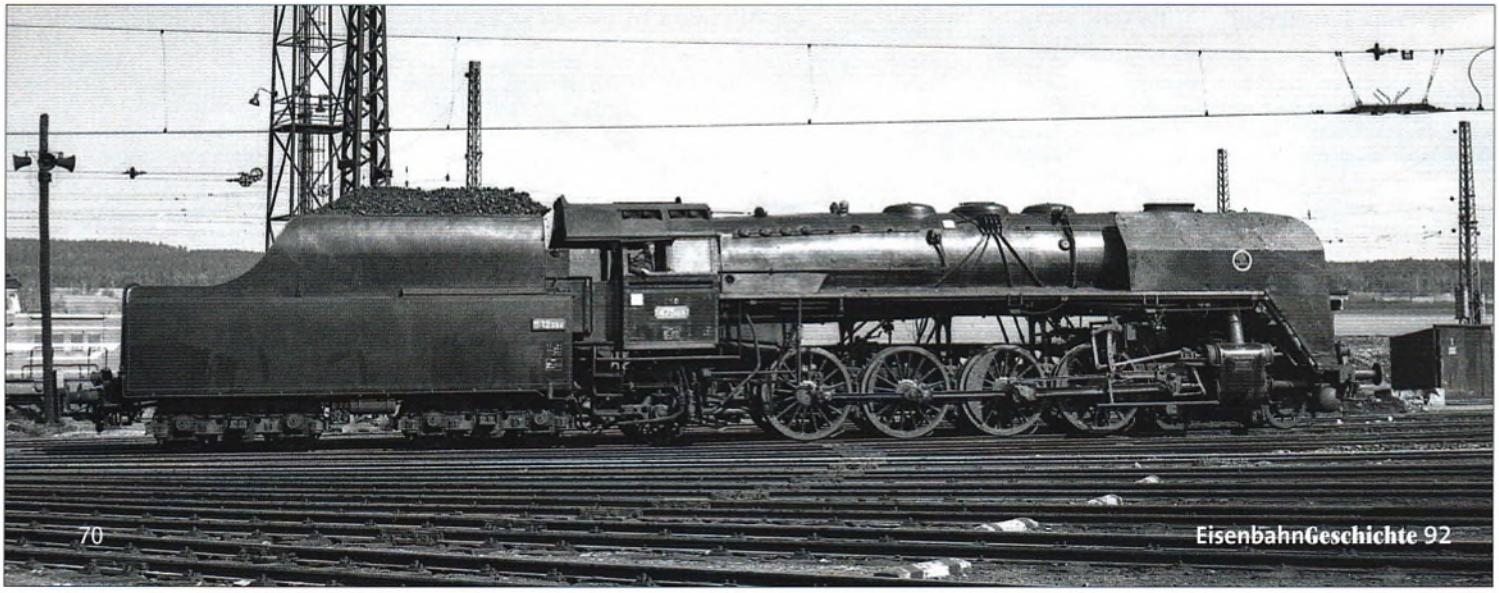


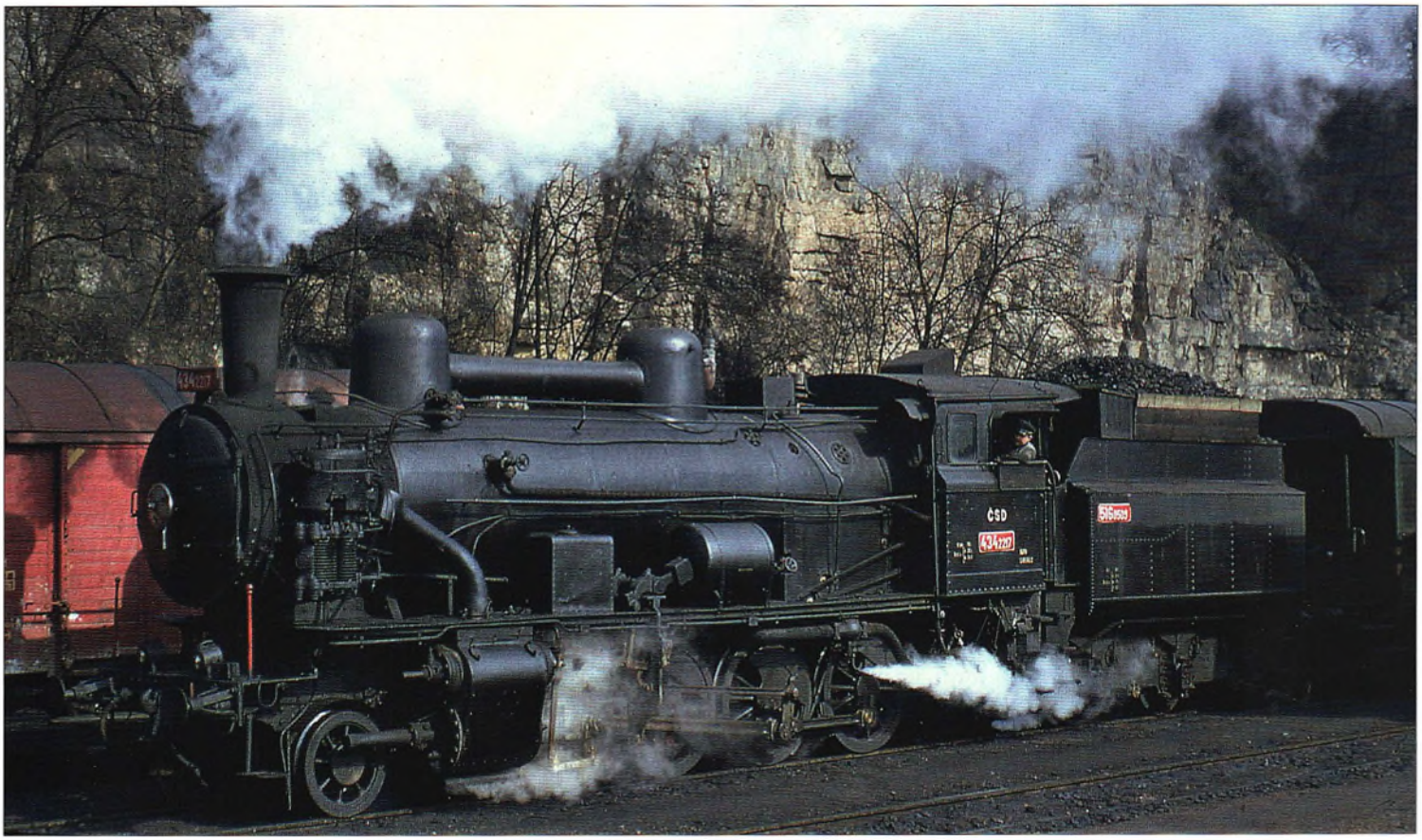
Unten: Schnellzuglok 475 189 am 15. April 1969 im Depot Ceská Trebová.

weiter nach České Budějovice, das wegen Streckenschäden erst mit zweistündiger Verspätung kurz vor Mitternacht erreicht wurde.

Depot-Besuch in Budweis

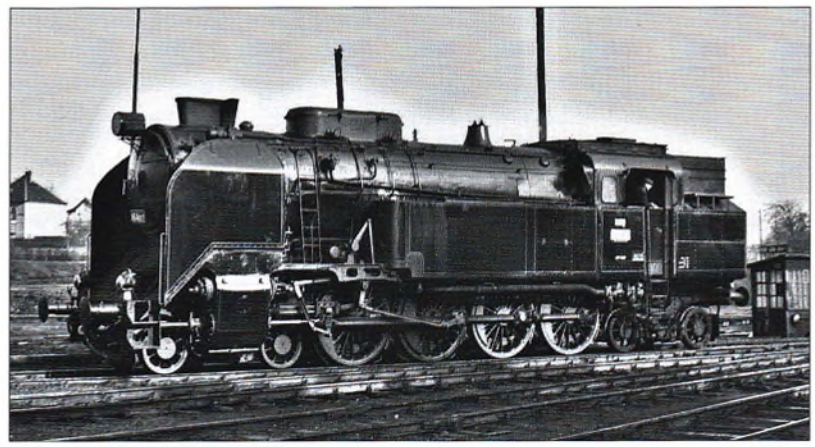
Am nächsten Morgen versöhnte das Depot in České Budějovice mit 498 040, der letztgebauten Maschine ihrer Baureihe, sowie weiteren Exemplaren der Baureihen 354, 425, 475, 534, 555 und 556 mit dem verkürzten Nachtschlaf und dem wirkungsarmen Frühstückskaffee.





Güterzuglok 434 2137 beim Rangieren in Bakov nad Jizerou in der Morgensonne des 17. April 1969.

Gegen Mittag wurde die Reise mit einer 475 als Zuglok nach Tábor fortgesetzt, wo auf dem Bahnhof reges Treiben herrschte: Zwei Oldtimer der Reihe 434 waren mit Rangierdiensten beschäftigt, Tenderloks der Reihe 354 verließen mit Personenzügen unter ziemlichen Getöse den Bahnhof und die schon am Morgen in České Budějowice kennengelernte 498 040 rollte mit einem langen Personenzug heran. Weitere 475 und 498 rundeten das Bild ab. Am späten Nachmittag stand eine Fahrt auf einer seit ihrem Bau im Jahr 1903 elektrisch betriebenen Nebenbahn nach Bechyně mit den E-Lok-Veteranen E 422 001 und E 436 004 auf dem Programm. Die Stadt Tábor, bekannt durch die Hussiten-Bewegung, blieb durch ihre reizvolle Lage auf einem Felsen in Erinnerung sowie durch ein gutes Hotel mit schmackhaftem Essen.



Tenderlok 464 017 in Ceská Lípa am 17. April 1969.



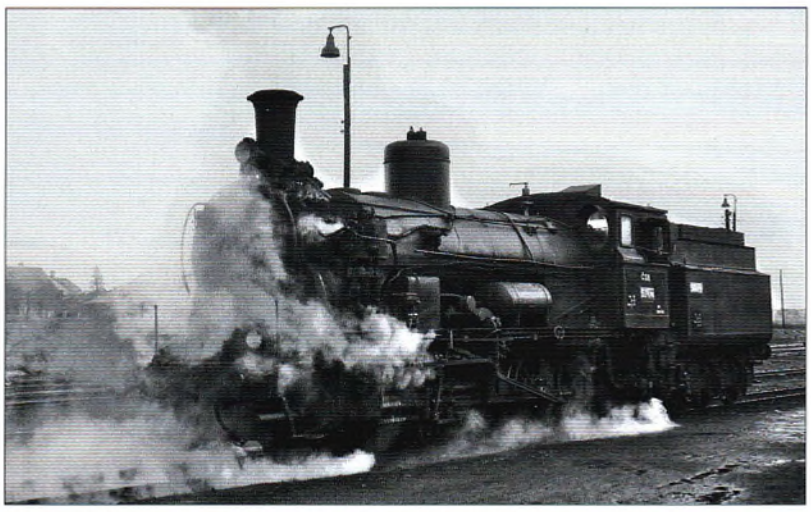
Tenderlok 524 1109 beim Rangieren in Bakov nad Jizerou in der Morgensonne des 17. April 1969.



Ausfahrt eines Güterzugs mit Tenderlok 524 184 aus Ceská Lípa am 17. April 1969.

Rechts: Drei Vertreter von Neubau-Dampflokomotiven der CSD der Baureihen 475 (links), 477 (477 051, Mitte) und 498 (498 014, blau, rechts) am 18. April 1969 in Prag-Smíchov.

Ausgeruht konnte die Reise am nächsten Morgen mit einem Triebwagen über Jihlava (Iglau) nach Brno fortgesetzt werden, wo bei strahlendem Sonnenschein das Depot Horní Heršpice besichtigt wurde. Auf dem weitläufigen Gelände war nahezu der gesamte aktuelle Dampflok-Typenbestand der ČSD anzutreffen; notiert wurden die Baureihen 387, 423, 434, 464, 475, 477, 524, 555 und 556. Herausragende Fotomotive waren die Dreizylinder-Pazifiks der Reihe 387, die 464 202 als letztgebaute Dampflok-Type der ČSD, die formschönen Tenderloks der Reihe 477 sowie die heutige Museumslok 556 0254. Der Nachmittag wurde für eine Besichtigung der belebten Innenstadt genutzt und am Abend fand ein Treffen mit Modelleisenbahnern statt.



Güterzuglok-Veteran 524 240 am 17. April 1969 in Ceská Lípa.

Brno war gleichzeitig der südöstlichste Endpunkt der Reise; am Dienstag, den 15. April 1969 ging es wieder in nordwestlicher Richtung zurück nach Prag. Der freie Vormittag in Brno wurde von mir für eine Streckenwanderung in Richtung Rangierbahnhof genutzt, wobei Maschinen der Reihen 475 und 556 im Zugbetrieb erlebt werden konnten. Im Hauptbahnhof döste die „einohrige" 475 144 vor sich hin, die, möglicherweise unfallbedingt, ihr linkes Windleitblech verloren hatte.

Wiederaufbauhilfe aus dem Westen

Hinter einer weiteren 475 ging es sodann mit einem langen Schnellzug nach Ceská Třebová, wo ebenfalls eine Depot-Besichtigung anstand. Zu sehen gab es dort unter anderem die beiden letztgebauten Maschinen der Baureihe 498.1 (498 114 und 498 115), die 459 013 als Vertreterin der UNRRA-Kriegsloks der westlichen Alliierten, die als Wiederaufbauhilfe 1946 an die Tschechoslowakei geliefert worden war, und die 534 028 mit der Aufschrift „4:3" auf der Rauchkammertür. Diese Aufschrift erinnerte an den Sieg der Eishockey-Mannschaft der ČSSR über die Sowjetunion und war damit als fahrender Protest gegen die Unterdrückung des „Prager Frühlings" durch die Sowjetmacht zu verstehen.

Elektrisch ging es dann weiter nach Prag, wo am nächsten Tag das technische Museum besichtigt wurde. Der freie Nachmittag wurde von mir zu einer Streckenwanderung am „Prager Semmering" (Strecke Prag-Smíchov - Hostivice) genutzt, wo ein Güterzug mit einer Maschine der Reihe 534 und ein betagter Triebwagen auf Bergfahrt sowie im letzten

Tenderlok 423 009 am 17. April 1969 in Ceská Lípa.



Güterzuglok 556 0167 wartet am 17. April 1969 in Ceská Lípa auf den nächsten Einsatz.





Abendlicht eine diese Strecke mit einem Doppelstock-Zug unterquerende weitere Lokomotive der Reihe 534 erlebt werden konnte.

Durchs nordböhmische Mittelgebirge

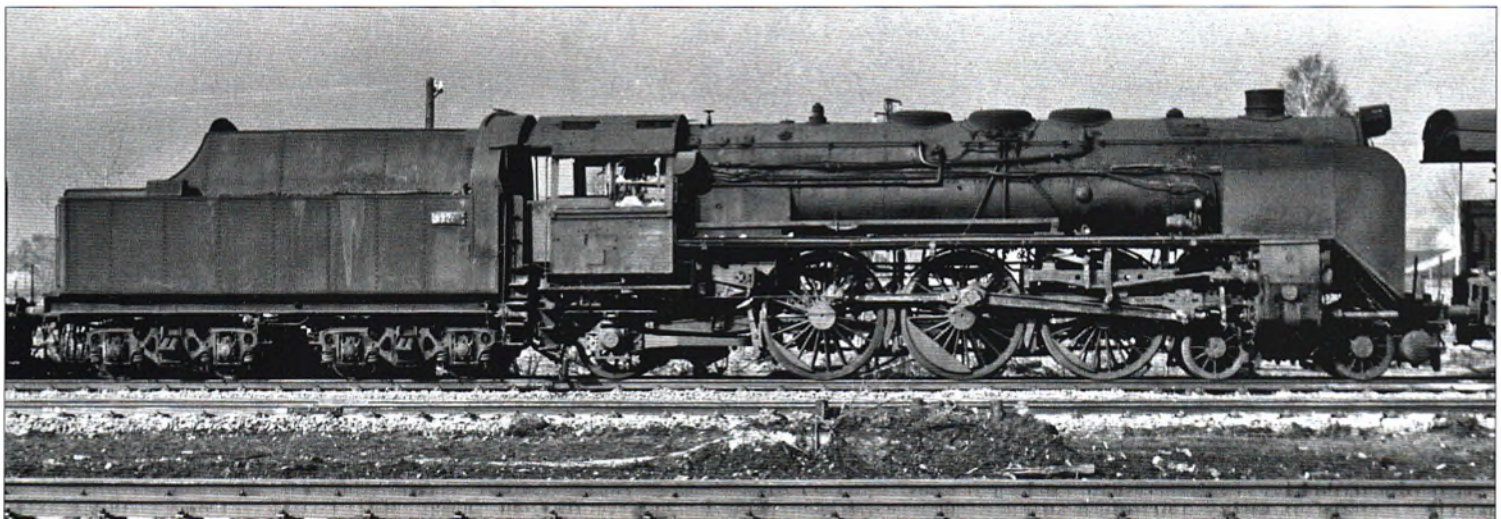
Am Donnerstag, den 17. April stand eine Fahrt von Prag nach Liberec im nordböhmischen Mittelgebirge auf dem Programm. In Bakov nad Jizerou gab es einen längeren Aufenthalt: Truppentransportzüge standen auf den Nachbargleisen und ich konnte die darin befindlichen Soldaten erkennen: Bleiche junge Männer, kaum älter als ich, eher bemitleidenswert als furchterregend. Auf der anderen Seite erfüllten die 434 2217 und die 524 1109 verschiedenartige Rangieraufgaben.

Ab Turnov (Turnau) war die 475 157 vor dem Zug, die uns auf steigungsreicher Strecke nach Liberec brachte, wo wir von einem heftigen Schneeschauer empfangen wurden. Mit einer Seilbahn ging es auf den tief verschneiten, knapp über 1000 Meter hohen Ještěd (Jeschken), wo sich ein eindrucksvoller Blick auf die schneebedeckten Gebirge des Sudetenlands eröffnete. Mit nassen Füssen – das Schuhwerk war für Tiefschnee nicht geeignet – ging es anschließend per Bus weiter nach Česká Lípa (Böhmisch Leipa), wo der Schnee wieder verschwunden war, dafür im Depot eine große Auswahl verschiedener Dampflok-Baureihen vorgefunden wurde. Hervorzuheben sind insbesondere die formschöne Tenderlok 464 017 und die heutige Museumslok 524 184, die bei der Ausfahrt mit einem Güterzug fotografiert werden konnte. Auch die auf Hochglanz polierte 556 0167 war eine Aufnahme wert. Daneben waren Maschinen der Baureihen 354, 423, 434, 523 und 555 zu sehen. Interessant waren auch die Abstellgleise; dort wurden Raritäten wie ein Exemplar der Reihe 399, die ursprünglich für die Litauische Staatsbahn bestimmt war, sowie der Reihe 354.7 entdeckt. Mit dem Bus ging es schließlich zurück nach Liberec und von dort in der Dunkelheit hinter einer 464 zurück nach Prag.

Kurz vor der Ankunft erreichte uns die Nachricht, dass Alexander Dubcek, die Symbolfigur des „Prager Frühlings" als Generalsekretär der Kommunistischen Partei abgesetzt wurde. Unruhe machte sich breit, da Protestaktionen zu befürchten waren; ein sofortiger Abbruch der Reise und eine Rückfahrt in die Bundesrepublik Deutschland noch in der gleichen Nacht wurden in Erwägung gezogen. Doch wir blieben in unserem Hotel direkt am Wenzelsplatz; die Lage in Prag blieb ruhig. So konnte am Freitag, den 18. April der geplante Besuch der Lokomotivfabrik ČKD, Hersteller von Diesellokomotiven, und des Depots in Prag-Smíchov mit der blau lackierten 498 014 und weiteren Maschinen der Baureihen 498, 477, 475 und 534 stattfinden. Am Nachmittag durfte ein Bummel durch die Altstadt und hinauf zum Hradschin natürlich nicht fehlen.

»Finale furioso« in Eger

Ein letzter Abstecher am 19. April 1969 nach Děčín bildete den Abschluss des Aufenthalts in Prag. Dort dominierte schwerer Güterverkehr mit den Baureihen 555 (Öl) und 556. In Děčín waren Lokomotiven der Reihen 387, 475, 498, 555 und 556 betriebsfähig im Depot anzutreffen, zudem wurde eine Tenderlok der Baureihe 456 im Betriebseinsatz gesichtet. Ein Höhepunkt war die Durchfahrt des



Abgestellte Schnellzuglok der Baureihe 399 (ehemalige Schnellzuglok für Litauen) am 17. April 1969 in Ceská Lípa.
Herbert Stemmler



Eine fesche Rangiererin legt die Weiche für Rangierlok 534 011 um. Prag-Smíchov am 18. April 1969.

Personenzug-Tenderlok 477 038 auf dem Weg zum nächsten Einsatz. Prag-Smíchov am 18. April 1969.



DR-Schnelltriebwagens 18.16 „Görlitz" als „Vindobona" auf dem Weg von Berlin nach Wien.

Am Sonntag, den 20. April ging es bei frisch gefallenem Schnee und strahlendem Sonnenschein über Chomutov und Cheb zurück nach Nürnberg. Ab Chomutov war nochmals eine 475 vor dem Zug, im Bahnhof Cheb bildeten eindrucksvolle Ausfahrten der 534.0305 und 475.126 ein „Finale furioso" des Dampfbetriebs der ČSD. Die moderne Zeit zeigte sich in Form der farbenfrohen E-Lok S 499.0047. Es blieb noch Zeit für einen kurzen Stadtrundgang in Cheb, dann wurde Nürnberg gegen 19 Uhr erreicht. Rückblickend bleibt im Gedächtnis die freundliche Aufnahme durch die tschechischen Gastgeber, die großzügigen Besichtigungsmöglichkeiten, die Begeisterung der mitreisenden Eisenbahnfreunde und eine erstaunliche Vielfalt des Dampfbetriebs, die schon wenige Jahre später der Vergangenheit angehören sollte.

Gerhard Lindner, unter Mitarbeit von Herbert Stemmler

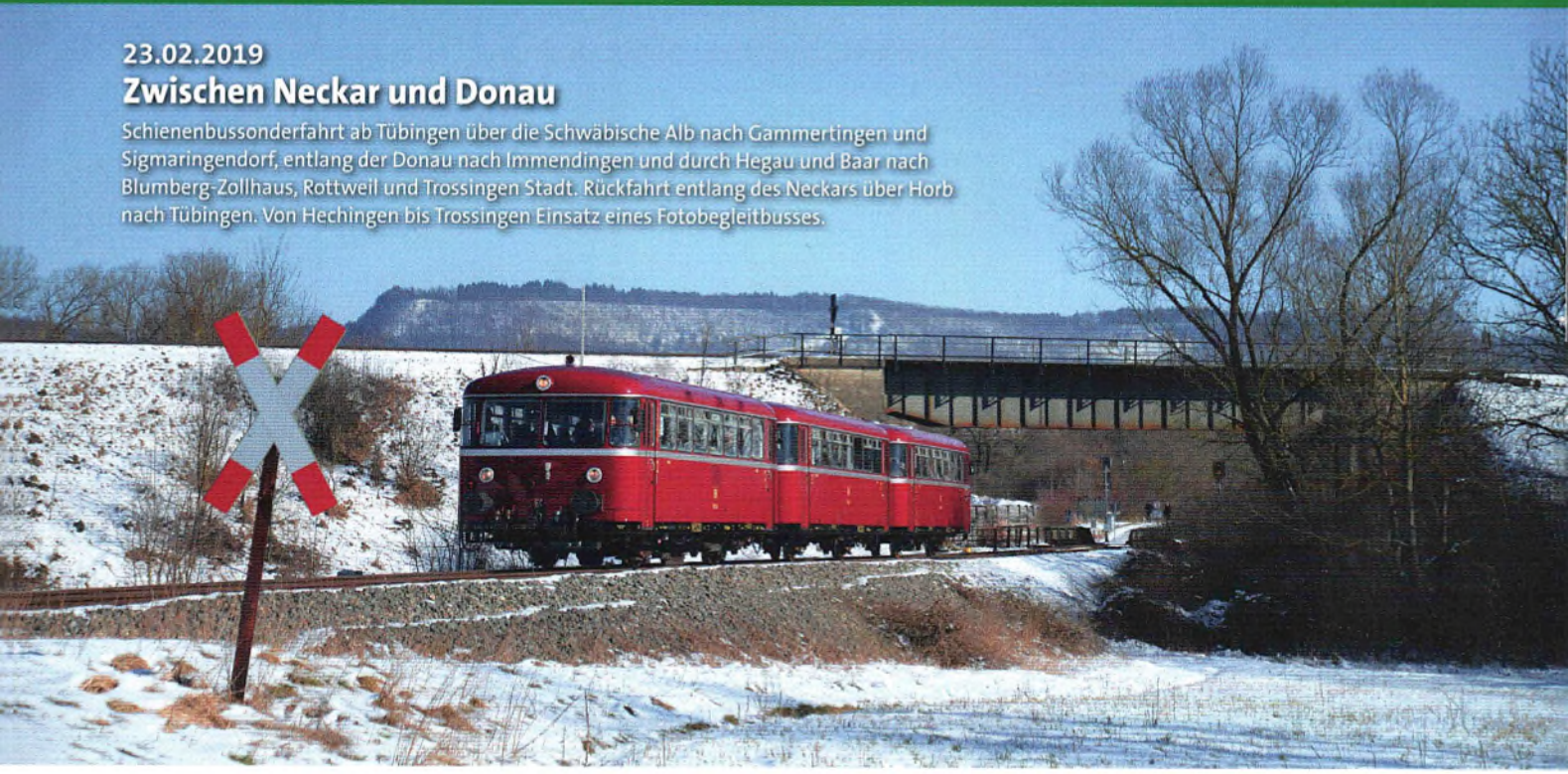
Personenzug-Tenderlok 456 003 am 19. April 1969 in Decín.



Schnellzug-Dampflok 387 002 im Depot Decín am 19. April 1969.

534.0305 und 475.126 im Bahnhof Cheb am 20. April 1969.

DGEG Bahnreisen *aktuell*



23.02.2019
Zwischen Neckar und Donau

Schienenbussonderfahrt ab Tübingen über die Schwäbische Alb nach Gammertingen und Sigmaringendorf, entlang der Donau nach Immendingen und durch Hegau und Baar nach Blumberg-Zollhaus, Rottweil und Trossingen Stadt. Rückfahrt entlang des Neckars über Horb nach Tübingen. Von Hechingen bis Trossingen Einsatz eines Fotobegleitbusses.



31.03.2019
Neue Strecken im Rhein-Neckar-Raum

Sonderfahrt über Neubaustrecken der Mannheimer und Heidelberger Straßenbahn. Eingesetzt werden vsl. ein Rastatter Vierachser und ein Düwag-GT 8 der HSB.

12.04.-17.04.2019
Dampf in Oberitalien

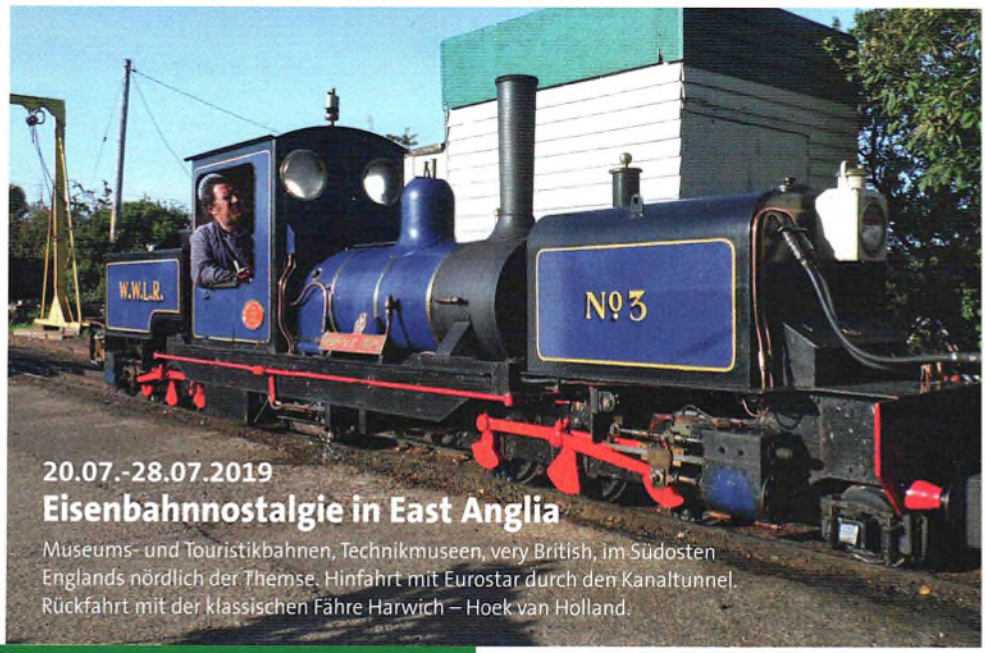
Dampfsonderfahrten mit vielen Fotomöglichkeiten mit vier verschiedenen Lokbaureihen der FS und passenden Wagenparks aus Centoporte, Corbelliniwagen und Schnellzugwagen der Vorkriegszeit. U.a. wird auch ein GmP mit historischen Güterwagen und einem Personenwagen verkehren. Die Fahrten finden auf Nebenbahnen der Lombardei und in der Toskana statt. Übernachtungen vsl. In Bologna und bei Mailand. Anreise per Bahn mit Interrail-Globalpass.

07.09.-15.09.2019
Eisenbahnen in Tirol und im Trentino

Gruppenreise zu den Bahnen in Ost-, Nord- und Südtirol. Vorgesehenes Programm: Dampfzugfahrt im Zillertal mit anschließender Fahrt ins Stilluptal. Achenseebahn und Schifffahrt über den Achensee, Straßenbahnsonderfahrt in Innsbruck und weiter nach Igls oder Fulpmes. Besichtigung einer Tunnelbaustelle des Brenner-Basistunnels. Sonderzug mit hist. ÖBB-Fahrzeugen in Osttirol. Rittner Bahn. Sonderzug über die Nonstalbahn ab Trient mit historischem Fahrzeug. Schienenarchäologie in Südtirol mit Spurensuche bei den zahlreichen eingestellten Bahnen. Fahrt mit der Standseilbahn auf den Mendelpass. Fahrt mit der Vinschger Bahn von Meran nach Mals mit Ausflug zum Reschensee.

01.05.-05.05.2019
52. Jahrestagung der DGEG in Passau

Sonderfahrten, Exkursionen, Besichtigungen und Vorträge in und um Passau. Bereits gesetzt gilt eine Fotofahrt auf der Ilztalbahn von Passau nach Freyung am 3.5.19, eine kombinierte Bus- und Bahnreise zur Mühlkreisbahn und zur Hohenfurther Lokalbahn in Tschechien sowie eine Fotofahrt auf der Steyrtalbahn. Für die Übernachtungen in Passau sind bereits Hotelzimmer in Bahnhofsnähe geblockt. Ob ein Vorprogramm angeboten werden kann ist derzeit noch nicht grundsätzlich geklärt. Sollten Sie an der Jahrestagung oder am Vorprogramm vom 26.-30.4.19 teilnehmen wollen, senden Sie uns bitte den anhängenden Abschnitt. Sie erhalten nach Vorlage des Programms umgehend ein entsprechendes Angebot.



20.07.-28.07.2019
Eisenbahnnostalgie in East Anglia

Museums- und Touristikbahnen, Technikmuseen, very British, im Südosten Englands nördlich der Themse. Hinfahrt mit Eurostar durch den Kanaltunnel. Rückfahrt mit der klassischen Fähre Harwich – Hoek van Holland.

DGEG Bahnreisen

Jahresprogramm Studienreisen 2019

Hier geben wir Ihnen einen Überblick über den gegenwärtigen Stand (Januar 2019) der Programmplanung von DGEG Bahnreisen. Aktuelle Infos zu diesen Fahrten und weitere Angebote können Sie jederzeit unter **www.dgeg.de** einsehen.



02.08.-10.08.2019

Eisenbahnnostalgie zwischen Engadin und Chablais

Gruppenreise zu historischen Zügen in Graubünden und im Waadtland. U.a. Davoser Runde mit Dampf, Mit Krokodil und Aussichtswagen über die Albulalinie, Ausflüge mit Bus, Bahn und Schiff über den Vierwaldstätter See zur Rigi und zum Bodensee. Fahrt mit hist. Berninatriebwagen und Salonwagen. Reise mit dem Swiss-Alps-Classic-Express 1. Klasse von St. Moritz über die Furka-Bergstrecke nach Brig. Sonderfahrten mit hist. Fahrzeugen bei der TPC um Aigle.



06.04.2019

Abschied von der 218 499

Sonderfahrt mit der letztgebauten 218 der DB von Ulm über Herbertingen nach Aulendorf, Pfullendorf, Bad Wurzach und Memmingen. Der Zug wird aus n-Wagen der RAB bestehen. Von Ulm bis Herbertingen Doppeltraktion mit einer zweiten 218 der DB. Sandwichbetrieb mit beiden 218 bis Bad Wurzach. Fotobegleitbus inklusive

03.10.-14.10.2019

Eisenbahn in Serbien und Montenegro

Da die serbische Bahn bislang kein Angebot abgegeben hat, verlegen wir in Erwartung eines umsetzbaren Preises diese Fahrt vom März auf den neuen Termin. Weiterhin ist vorgesehen über Nebenbahnen in der Vojvodina mit GOSA-Schienenbussen und V 60 mit Plattformwagen über Strecken ohne Reisezugverkehr zu fahren. Dazu kommt eine Dampfsonderfahrt über die Sarganer Acht und nach Visegrad in Bosnien. Weiter ist eine Fahrt mit einem Sonderzug mit montenegrinischer Ellok über die Belgrad-Bar-Linie sowie mit Diesel weiter bis zur albanischen Grenzstation Tuzi geplant. Ein Tag ist für die Strecke Podgorica – Bar sowie ein Programm mit einer Schiffsreise durch die Bucht von Kotor vorgesehen. Die Reise wird ab/bis Belgrad, mit Fluganreise oder mit Bahnanreise angeboten. Der Termin beinhaltet die benötigte Zeitspanne mit Zuganreise.

28.10.-01.11.2019

Durch Deutschland mit dem Schienenbus

Teilnahme von DGEG Bahnreisen an dieser traditionellen Schienenbusreise ab Linz/Rh., Köln oder Koblenz in ein landschaftlich reizvolles Zielgebiet. Die Details zu dieser Reise werden in den nächsten Wochen bekanntgegeben.

16.11.-24.11.2019

Straßen- und U-Bahnen in Norditalien

Oberitalienprogramm für Nahverkehrsfreunde. Geplant sind Besuche der Betriebe in Turin, Mailand, Genua, Florenz, Bergamo und Brescia mit Betriebshofbesichtigungen, Sonderfahrten mit hist. Fahrzeugen, u.a. mit der Zahnrad-Straßenbahn in Turin, mit Peter-Witt-Tw in Mailand, dem Fleimstalbahnwagen auf der Ferrovia Genova-Casella und Mitfahrten im Planverkehr. An- und Abreise per Bahn.

An: DGEG Bahnreisen GmbH · Postfach 10 20 45 · 47410 Moers · Fax: +49 28 41/5 60 12 · Mail: reisen@dgeg.de

Bitte senden Sie mir nach Vorliegen die vollständigen Anmeldeunterlagen zu folgenden Reisen:

- ☐ 23.02.2019 Zwischen Neckar und Donau
- ☐ 31.03.2019 Neue Strecken im Rhein-Neckar-Raum
- ☐ 06.04.2019 Abschied von der 218 499
- ☐ 12.04.-17.04.2019 Dampf in Oberitalien
- ☐ 26.04.-30.04.2019 Vorprogramm zur Jahrestagung
- ☐ 01.05.-05.05.2019 52. Jahrestagung der DGEG in Passau
- ☐ 20.07.-28.07.2019 Eisenbahnnostalgie in East Anglia
- ☐ 02.08.-10.08.2019 Eisenbahnnostalgie zwischen Engadin und Chablais
- ☐ 07.09.-15.09.2019 Eisenbahnen in Tirol und im Trentino
- ☐ 03.10.-14.10.2019 Eisenbahnen in Serbien und Montenegro
- ☐ 28.10.-01.11.2019 Deutschlandreise mit dem Schienenbus
- ☐ 16.11.-24.11.2019 Straßen- und U-Bahnen in Norditalien

Name & Anschrift

Fax/Mail/Telefon

Ort/Datum/Unterschrift

Weitere Informationen: DGEG Bahnreisen GmbH
Postfach 10 20 45 · 47410 Moers · Fax 0 28 41 – 5 60 12 · E-Mail: reisen@dgeg.de
Im Internet unter www.dgeg.de · Infotelefon: 0 28 41 – 6 02 45 49



Im Depot Asunción ging es eng zu, zum Wenden der Loks gab es eine handbetätigte Drehscheibe. Die von der argentinischen Urquiza-Bahn gebraucht gekaufte 2'Cn2 Nr. 228 stammte ursprünglich von der F.C. Entre Rios, das Bild entstand am 31. Oktober 1997, die FCPCAL war schon fast am Ende.

Dampf – bis zum bitteren Ende

Ferrocarril Presidente Carlos Antonio López – Die Staatseisenbahn von Paraguay war eine der kleinsten der Welt

In EisenbahnGeschichte Heft 90 beschrieb Jens Perbandt eine „Hochzeitsreise mit Hindernissen", die ihn und seine frisch Angetraute 1987 von Asunción in Paraguay nach Argentinien und Buenos Aires führte (1). In mir hat der höchst amüsante Bericht alte Erinnerungen geweckt (2), die ich zu einer Darstellung der Geschichte dieser Bahn und ihrer Lokomotiven nutzen möchte.

Zuvor ein sprachlich-grammatikalisches Problem. „Die Eisenbahn" heißt im Spanischen „el Ferrocarril", ist dort also maskulin. Demnach müsste man „der Ferrocarril" sagen, wenn man eine spanische Bahnbezeichnung präsentiert, aber mir geht das gegen den Strich, ich bin zu sehr auf „die" Eisenbahn fixiert und bitte um Vergebung, wenn ich wie gewohnt „die F.C. …" schreibe und mich darauf hinausrede, dass man ja z.B. bei Schiffsnamen („die Bismarck") ähnlich verfährt.

Das Netz der Ferrocarril Presidente Carlos Antonio López, kurz FCPCAL, wie sie sich seit ihrer Verstaatlichung 1961 stolz nannte, umfasste 453 Strecken-Kilometer. Sie war damit eine der kleinsten Staatsbahnen der Welt, aber sie hatte alles, was zu einer ordentlichen Staatsbahn gehört: Eine Hauptstrecke (Asunción – Encarnación, 370 km), eine Nebenstrecke (San Salvador – Abay, 80 km), und einen internationalen Anschluss (Encarnación – Pacú Cuá, 3 km), wo eines von zwei Fährschiffen der argentinischen F.C. Nacional General Urquiza über den 3 km breiten Rio Paraná hinweg nach Posadas die Gleisverbindung zum großen Nachbarn im Süden herstellte. Es gab drei Lokomotiv-Depots, in Asunción, San Salvador (Km 172) und Encarnación, und ein Ausbesserungswerk in Sapucay (Km 88). Die Spurweite betrug, „ganz normal", 1435 mm. Was in den 1980er Jahren nicht mehr „normal" war: Sie war die einzige Staatsbahn der Welt, deren sämtliche Einrichtungen immer noch mit Dampf betrieben wurden, nicht nur die Lokomotiven, sondern auch die Werkstätten, die Seilwinde in Pacú Cuá, und sogar die argentinischen Fährschiffe wurden von Kolbendampfmaschinen angetrieben. Als Brennstoff diente Holz.



wikimedia

Die 1856 von E.B. Wilson gebaute 1An2-Lok „La Porteña" zog am 30. August 1857 den Eröffnungszug der ersten Eisenbahn in Argentinien von der Hauptstadt zum 10 km entfernten Vorort Floresta. Die Argentinier wurden mit der längst nicht mehr zeitgemäßen Lok nicht glücklich, sie verkauften die Schwesterlok „Argentina" 1870 an die brasilianische Armee, die sie für den Wiederaufbau der zerstörten Bahn in Paraguay einsetzte.

Die Bahn in Paraguay entsteht

Tatsächlich verdankt die Bahn dem in ihrem Namen genannten Präsidenten – oder, genauer gesagt, Diktator – Carlos Antonio López ihre Existenz, aber der Weg dahin war holperig. Das Gebiet des heutigen Paraguay war für die europäischen Kolonialmächte Spanien und Portugal, die im 16. und 17. Jahrhundert den gesamten



Pirayu (Km 44) hatte, wie alle Stationen auf dem bis 1864 fertiggestellten ersten Abschnitt der FCPCAL, ein repräsentatives Bahnhofsgebäude erhalten, hier sehen wir am 3. November 1986 den „Dorridge Special 1986" in voller Länge.

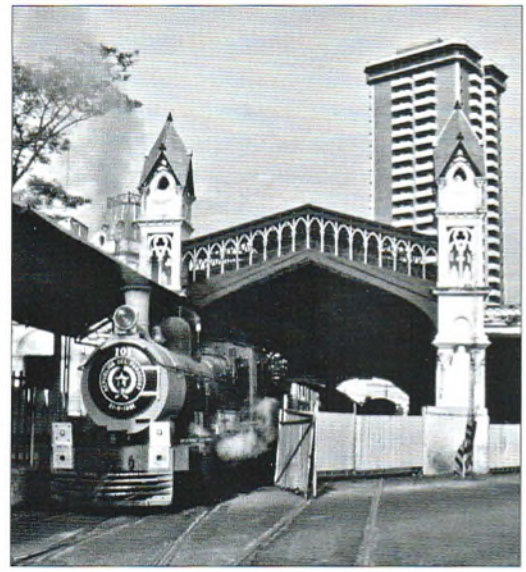
Alle Fotos, sofern nicht anders angegeben: Dr. Günter Koch

südamerikanischen Subkontinent in Besitz genommen hatten, von geringem Interesse, es gab hier kein Gold, und für bäuerliche Siedler war die Lage im Zentrum Südamerikas und die damit verbundene Unzugänglichkeit unattraktiv. Die von Spanien beanspruchte Kolonie war kaum besiedelt und wurde zwischen verschiedenen Verwaltungszentren hin und her geschoben, 1776 wurde sie dem neu gegründeten Vizekönigreich des Rio de la Plata angegliedert. Im Gefolge der südamerikanischen Unabhängigkeitsbewegung zu Beginn des 19. Jh. sagte sich 1811 Paraguay von Spanien los, schloss sich aber nicht der Argentinischen Konföderation an, sondern schottete sich unter dem Diktator Rodriguez de Francia gegen die Nachbarländer ab.

Dies änderte sich unter seinem Nachfolger, eben jenem Carlos Antonio López, der die Modernisierung des Landes vorantrieb, wozu nicht nur der Bau von Schulen, sondern auch die Einführung der allgemeinen Wehrpflicht und die Aufstellung einer Armee gehörte, aber auch die Erschließung durch das damals modernste Landverkehrsmittel, die Eisenbahn. 1853 schickte er seinen Sohn Francisco Solano López, den er zum Kriegsminister ernannt hatte und als Nachfolger aufbaute, nach Europa, um Waffen zu kaufen und sich technisch zu bilden. In London beauftragte der hoffnungsvolle Sprössling die Firma J. & A. Blyth mit der Planung und Ausführung einer Eisenbahn von Asunción zur argentinischen Grenze. Die Brüder Blyth entsandten mehrere Ingenieure nach Asunción, die Erkundungen begannen 1854, erste Bauarbeiten 1856, wofür die neu geschaffene Armee zum Einsatz kam.

Erste Bahnen beim Nachbarn Argentinien – in 1676 mm Spur

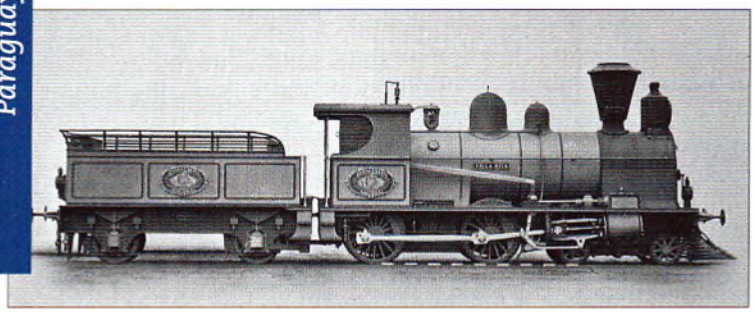
In Argentinien war 1855 die Konzession für eine erste Eisenbahn von Buenos Aires nach dem 20 km entfernten San Juan Flores erteilt worden. Auch hier wurden die Arbeiten von einem britischen Ingenieur geleitet, William Bragge, der schon den Bau der ersten Eisenbahn Brasiliens, der 1854 eröffneten Estrada de Ferro Mauá, überwacht hatte. Die Bauarbeiten gingen schneller als in Paraguay, die ersten 10 km bis zur Zwischenstation Floresta konnten 1857 mit zwei 1An2st-Lokmotiven von Wilson/Leeds eröffnet werden. Diese wie auch ein großer Teil des übrigen Materials waren angeblich als „Vorratsbau" für Indien hergestellt worden, es gibt Hinweise, dass sie zunächst für den zwischenzeitlichen Einsatz im Krimkrieg gedacht waren, wozu es aber nicht kam. In Indien fanden die



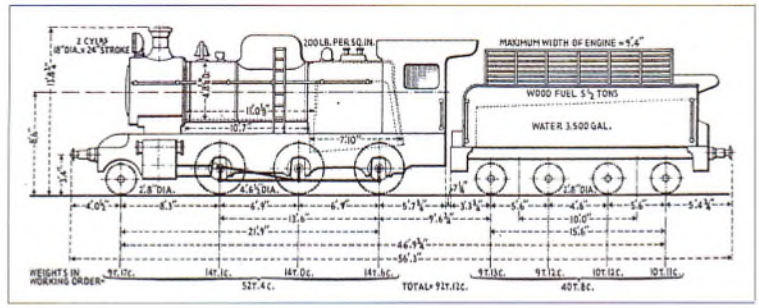
Am 3. November 1986 führte Lok 101 den von David Ibbotson (Dorridge Travel Service, England) organisierten Sonderzug, bestehend aus einem Brennholzwagen, zwei Wagen 1. Klasse (Nr. 41 und 43) und dem Speisewagen Nr. 51, aus dem recht vornehm aussehenden Bahnhof Asunción.

schwachen, technisch bereits überholten Loks keine Abnehmer und konnten zu günstigen Bedingungen von der argentinischen Bahn erworben werden, die folglich in der indischen Spurweite von 5 ½ Fuß oder 1676 mm ausgeführt wurde. Die britischen Ingenieure in Paraguay gingen mit gutem Recht davon aus, dass diese Spurweite auch künftig für Argentiniens Bahnen angewandt würde, und planten deshalb ebenfalls mit 1676 mm, um die von Beginn an vorgesehene Vereinigung der Bahnen beider Länder zu gewährleisten. Dass es am Ende anders kommen würde, konnten sie damals nicht ahnen.

Warum der Bau der paraguayischen Bahn so relativ langsam vor sich ging, ist heute nicht mehr nachvollziehbar, vielleicht flossen die Gelder zu träge. Besondere Anforderungen stellte die Strecke nicht, das Terrain ist weitgehend eben und geradezu eintönig und erforderte weder starke Steigungen noch enge Kurven. Ein Problem allerdings bot die Landschaft, sie wird von zahllosen Wasserläufen durchzogen, und der Untergrund ist besonders während der unregelmäßigen, aber heftigen Regenperioden über weite Bereiche sumpfig. Wie Rowe (3) berichtet, fanden erste Versuchsfahrten einer Lokomotive ab Mai 1861 statt, die offizielle Eröffnung des ersten Abschnitts von Asunción nach der Vorstadt Trinidad (später die Station Jardim Botanico, etwa 5 km vom Stadtzentrum) erfolgte



16 Jahre nach dem verheerenden Krieg mit der Triple-Allianz konnte Paraguay erstmals wieder neue Lokomotiven für seine damals noch breitspurige Bahn kaufen, nämlich vier 2'Bn2-Loks von Hohenzollern mit den Fab.-Nrn. 432 bis 435. Die im Bild gezeigte Lok trägt das Namensschild „Villa Rica", eine Betriebsnummer hatte sie offenbar nicht. Sammlung Günter Krause



Nach der Umspurung auf Normalspur hatte die Paraguay Central Railway Co. bis 1913 u.a. 15 Streckenlokomotiven der Bauart 1'Cn2 von North British beschafft. Erst 1953 folgten zwei leicht modernisierte Nachbauten von Yorkshire Engine Co., die hier als Übersichtszeichnung wiedergegeben sind. aus: Railway Gazette Nov. 6, 1953

am 21. September desselben Jahres, wobei der Eröffnungszug von der im Bahnhof von Asunción konservierten und in Lit. (1) und (2) im Bild gezeigten Lokomotive „Sapucay" gezogen wurde. Sie wurde sehr wahrscheinlich von der renommierten Firma William Fairbairne & Sons, Manchester, geliefert, sicher ist, dass sie als 1A1n2t gebaut und die starr im Rahmen gelagerte vordere Laufachse erst später durch ein zweiachsiges Drehgestell ersetzt wurde.

Dass zu dieser Zeit mindestens eine weitere Lokomotive vorhanden war, geht aus einem Zeitungsbericht vom Dezember 1861 anlässlich der Eröffnung des zweiten Abschnitts bis Luque (Km 15) hervor, in dem von „Lokomotiven" (Plural!) die Rede ist. Ob es sich dabei um dieselbe oder um eine andere Bauart als „Sapucay" gehandelt hat, ist Sache von Spekulationen. Der Streckenbau ging langsam, aber stetig voran, im Oktober 1864 wurde Paraguarí (Km 72) erreicht (4). Schon 1863 wurde auch der noble Bahnhof in Asunción fertiggestellt.

Der Krieg der »Tripel-Allianz« und seine Folgen

Carlos Antonio López, „El Excelentíssimo", wie er sich inzwischen nennen ließ, hatte die Einweihung der ersten Teilstrecken noch erlebt, bevor er 1862 starb. Nachfolger war sein bereits erwähnter Sohn Francisco Solano López, und damit begann das Unglück. Der neue Diktator, besessen von der Vorstellung, zum „Napoleon Südamerikas" auserkoren zu sein, strotzte vor Selbstüberschätzung und ermangelte jeden politischen Augenmaßes. Im Zusammenhang mit ungeklärten Gebietsansprüchen im La-Plata-Raum erklärte er im Dezember 1864 Brasilien und im folgenden Jahr auch Argentinien und Uruguay den Krieg, der für Paraguay zur Katastrophe wurde. Als die Kämpfe 1870 endeten, war die männliche Bevölkerung des Landes in des Wortes wahrster Bedeutung dezimiert: von 525.000 Einwohnern hatten 221.000 überlebt, davon gerade noch 28.000 Männer. Dass Paraguay auch 40 % seines Territoriums an die Siegermächte verlor, war im Vergleich dazu fast nebensächlich. Man kommt an der Feststellung nicht vorbei, dass 70 Jahre später in Deutschland Ähnliches passierte.

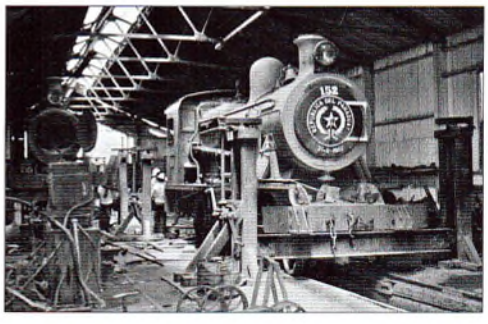
Dass auch die Eisenbahn stark betroffen war, bedarf keiner Erwähnung, aber Details sind in der Literatur kaum zu finden und zudem teilweise widersprüchlich. Als relativ zuverlässig kann ein Bericht von Long aus dem Jahr 1927 gelten (4), obwohl dieser zeitlich auch schon zwischen 20 und 60 Jahre Abstand zu den Ereignissen hatte und im übrigen die „Trade Promotion" Berichte des amerikanischen Wirtschaftsministeriums weniger die Historie als vielmehr die Ökonomie der Unternehmen in den erfassten Ländern zum Ziel hatten. Zudem enthält er Verwechslungen und Druckfehler (vor allem auch bei Zahlenwerten!) und muss kritisch gelesen werden. Unter den neueren Sekundärquellen bietet u.a. eine Wikipedia-Webseite (5) eine passable Übersicht.

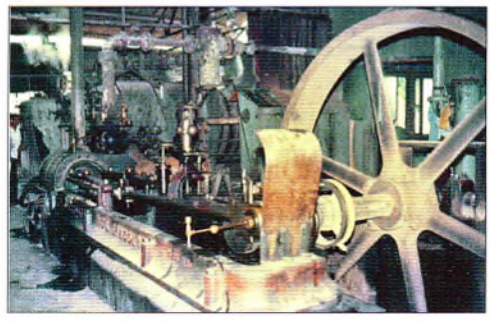
Die Bahn war bei Kriegsende, überwiegend wohl durch „verbrannte Erde"-Aktionen des eigenen Militärs, weitgehend zerstört. Als einzige Lokomotive überlebte „Sapucay", wie viele sonst es 1864 gegeben hatte, ist nicht bekannt. Man darf zwar angesichts einer Strecke von immerhin 72 km Länge vermuten, dass zwischenzeitlich noch weitere Loks beschafft wurden, aber gesicherte Hinweise gibt es nicht. Einige Personenwagen sollen als Trophäen nach Buenos Aires gebracht, bald aber gegen Geldforderung zurückgegeben worden sein. Die brasilianische Armee, die das Land bis zum Friedensschluss besetzt hielt, veranlasste wohl zur Sicherung des eigenen Nachschubs eine notdürftige Instandsetzung der Bahn und stellte zu diesem Zweck fünf gebrauchte argentinische Lokomotiven bei, gegen Bezahlung, versteht sich. (Warum Loks aus Argentinien? Wegen der Spurweite!).

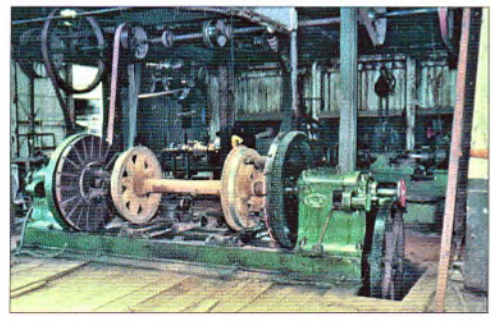
Paraguay Central Railway mit Sitz in London

Ein Friedensvertrag kam erst 1875 zustande und enthielt neben territorialen Ansprüchen auch hohe Geldforderungen der Siegermächte. Um diese zu erfüllen, verkaufte die Regierung 1876 die Bahn an einen gewissen Luis Patri, Großgrundbesitzer, Unternehmer und einer der reichsten Männer des Landes, verbunden mit der Konzession zum Weiterbau bis Villarrica (Km 150). 1886 kaufte die Regierung die nunmehr als „Ferrocarril Nacional" bezeichnete Bahn zurück, beauftragte aber zugleich Luis Patri, die erst teilweise vollendete Strecke bis Villarrica als Generalunternehmer fertigzustellen, was im Dezember 1889 geschah. Zudem wurden vier neue Lokomotiven, 26 Personen-, 5 Gepäck- und 60 Güterwagen beschafft, bei den Lokomotiven handelte es sich um die Hohenzollern-Loks F.-Nr. 432-435, auf die wir noch zurückkommen werden.

Lok 152 und 59 befanden sich im November 1986 zur Generalreparatur in der Hauptwerkstätte Sapucay. Die Werkstätte war 1914 erbaut worden und hatte ihre technische Ausrüstung die ganzen Jahre über nicht verändert. Zum Antrieb der Werkzeugmaschinen und auch der Radsatzdrehbank diente eine einzylindrige Dampfmaschine von Ruston Proctor, Lincoln, England.









Zu den museal erhaltenen „Erstlings"-Lokomotiven Südamerikas gehört die 2'Bn2-Lok „Copiapó", die am 25. Dezember 1851 den Eröffnungszug vom Hafen Copiapó zum Bergbauzentrum Caldera in Chile zog. Sie wurde 1851 von Norris (Philadelphia) gebaut und ist mit ihrem Zug im Innenhof der Universidad de Atacama in Copiapó ausgestellt.

Wikimedia

Südamerikas erste Eisenbahnen

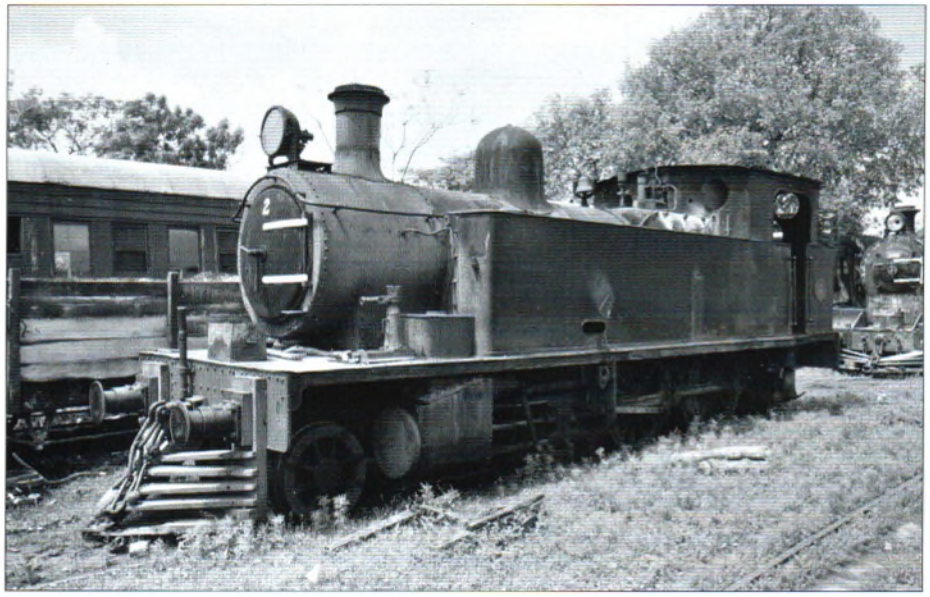
In dieser Übersicht ist die jeweils erste Lokomotiv-Eisenbahn eines Landes in seinen heutigen Grenzen angegeben. Diese Feststellung ist wichtig, weil sich in Südamerika auch nach 1850 noch teilweise erhebliche territoriale Verschiebungen ergeben haben. So liegt die erste Bahn des „ursprünglichen" Bolivien heute in Chile und diejenige des „ursprünglichen" Kolumbien in Panama! Unter „Spurweite" ist die beim Baubeginn verwendete Spurweite angegeben, eine spätere Umspurung ist vermerkt.

Nr.	Land	Eröffnung	Strecke	Länge (km)	Spurweite (mm)	umgespurt (mm)
1	Guyana (a)	Nov. 1848	Georgetown – Plaisance	9	1435	
2	Peru	17.05.1851	Callao -Lima	13	1435	
3	Chile	25.12.1851	Caldera – Copiapó	81	1435	1000
4	Brasilien	29.04.1854	Porto de Mauá – Raiz da Serra	18	1676	1000
5	Argentinien	29.08.1857	Buenos Aires – Floresta	10	1676	
6	Paraguay	21.09.1861	Asunción – Trinidad	5	1676	1435
7	Uruguay	01.01.1869	Montevideo – Las Piedras	18	1435	
8	Kolumbien	1871	Baranquilla – Puerto Salgar	12	914	
9	Ecuador	1873	Yaguachi – Milagro	12	1067	
10	Venezuela	1877	Tucasas – Aroa	68	610	1067
11	Bolivien	April 1889	Uyuni – Pulacayo	33	762	
12	Französisch Guyana (b)	ca. 1890	St. Laurent Gefängnisbahn	16	600	
13	Surinam (c)	1905	Paramaribo – Republiek	41	1000	
14	Falkland-Inseln (d)	1915	Port Stanley – Moody Brook	5	610	

(a) Guyana: Ehemals British Guiana (britische Kolonie), seit 1966 unabhängig.
(b) Französisch Guyana: Ehemals französische Kolonie, seit 1946 Département der Französischen Republik (und damit Teil der Europäischen Union!).
(c) Surinam: Ehemals niederländische Kolonie, seit 1975 unabhängig. (d) Falkland-Inseln: Britische Kolonie mit innerer Autonomie.

Bereits 1887 ließ sich die Regierung per Gesetz zum erneuten Verkauf der Bahn ermächtigen und trat in Verhandlungen mit einer britischen Unternehmergruppe ein. Zugleich erteilte sie im Einverständnis mit den Verhandlungspartnern der Londoner Firma Perry, Cutbill & Co den Auftrag zum Bau des Abschnitts Villarrica – Encarnación. Nach Abschluss der Verhandlungen konstituierte sich im Februar 1889 die Paraguay Central Railway Co. (Ltd), kurz PCR, mit Sitz in London. Der Kaufpreis betrug 420.000 £ und beinhaltete den zeitlich unbegrenzten Besitz der Bahn und aller Anlagen nebst einer staatlichen Gewinngarantie von 6 % für die ersten 20 Jahre. Die Hälfte des Stammkapitals, also 210.000 Aktien, übernahm der Staat Paraguay selbst.

So weit, so gut, könnte man sagen, aber der Konstrukt war von vornherein auf einen Interessenkonflikt zwischen dem Staat als Hauptaktionär und dem Staat als Garantiegeber ausgelegt. Die Streitigkeiten begannen, als die staatlichen Garantiezahlungen ausblieben. Als daraufhin die Kontraktor-Firma zahlungsunfähig wurde, geriet der Weiterbau „3 Meilen vor dem Rio Pirapó", also nahe



Von den einstmals neun Tenderlokomotiven der F.C. Central de Paraguay waren 1986 nur die 1'C1'n2t Nr. 2 als Werkslok in Sapucay und Nr. 5 als Reserve in Encarnación übrig geblieben und wurden nur bei Bedarf angeheizt. Im Außengelände der Werkstätte Sapucay befand sich zudem viel Schrott...

der 1888 gegründeten Einwanderer-Siedlung Yegros (Km 232) ins Stocken. Die Verhandlungen zogen sich ohne greifbares Ergebnis ein Dutzend Jahre hin, bis schließlich 1907 eine Vereinbarung zustande kam, nach der die PCR auf ihre Forderungen verzichtete und der Staat im Gegenzug seine Beteiligung aufgab. Für die erforderliche Neustrukturierung ging die Gesellschaft in freiwillige Liquidation. Die vom Staat gehaltenen 210.000 Stammaktien wurden liquidiert und den Haltern der restlichen Altaktien neue Stammaktien zum Kurs von 125 % angeboten, zugleich wurde die Ausgabe von bis zu 600.000 £ Vorzugsaktien mit 6 % Rendite genehmigt. Die Bauarbeiten liefen nun endlich wieder an (4).

Umspurung und Fertigstellung

Inzwischen war von Süden her die F.C. Nordeste Argentino, die Argentinische Nordost-Bahn immer näher gekommen. 1910 erreichte sie Posadas, aber entgegen den Vermutungen von 1856 war sie nicht in Breit-, sondern in Normalspur ausgeführt. Am Bau der Strecke von Buenos Aires durch die La-Plata-Niederung und das von den Flüssen Paraná und Uruguay begrenzte argentinische „Zweistromland" bis in die Nordost-Provinz Misiones waren, zunächst völlig unkoordiniert, mehrere Gesellschaften beteiligt (6), Kurzdarstellungen findet man z.B. bei Rowe (3) oder, was die beteiligten britischen Gesellschaften angeht, bei Stones (7), Lokomotivlisten bei Carter (8). Keimzelle war die 1874 eröffnete, britisch finanzierte East Argentine Railway (F.C. Este Argentino) von Concordia (Provinz Entre Rios) nach Monte Caseros (Provinz Corrientes), die zur Umgehung der Wasserfälle des Rio Uruguay nördlich von Concordia gedacht war und mit 1435 mm Spurweite ausgeführt wurde. Grund für die Wahl der Normalspur war die Absicht, in ferner Zukunft den Anschluss an das im Entstehen begriffene, normalspurige Eisenbahnnetz Uruguays zu ermöglichen, was nach dem Bau des Salto Grande-Staudamms hundert Jahre später auch geschah.

Für den Weiterbau nach Norden wurde 1887 die ebenfalls britische F.C. Nordeste Argentino gegründet, die mit der F.C. del Este zunächst einen gemeinsamen Betrieb vereinbarte und diese 1889 ganz in Besitz nahm. Im Süden hatte die Provinz Entre Rios mehrere eigenfinanzierte West-Ost-orientierte Strecken ebenfalls in Normalspur gebaut, die von der 1891 gegründeten britischen Entre Rios Railway/Ferrocarril de Entre Rios übernommen und weiter ausgebaut wurden, darunter vor allem die Nord-Süd-Strecke von Concordia bis Puerto Ibicuy am nördlichen Mündungsarm des Rio Paraná, das 1908 erreicht wurde.

Um Anschluss an die Hauptstadt zu erlangen, hatte die Bahn schon 1906 mit der F.C. Central de Buenos Aires Verhandlungen zur Erlangung von Wegerechten aufgenommen und erfolgreich zum Abschluss gebracht. Die von dem argentinischen Unternehmer Federico Lacroze gegründete F.C. Central de Buenos Aires (FCCBA) hatte, noch unter dem Namen „Tramway Rural de Buenos Aires", schon 1888 eine normalspurige Pferde-Überlandbahn (!) von Buenos Aires nach Zárate gebaut, das 70 km flussabwärts von Ibicuy am Südufer des südlichen Paraná-Mündungsarms liegt, die Genehmigung zum Dampfbetrieb dieser Strecke wurde erst 1899 erteilt! Auch die FCCBA war in Normalspur ausgeführt, Lacroze hatte seine Eisenbahn-Aktivitäten 1871 mit dem Bau einer Straßenbahn in Buenos Aires begonnen und dafür die damals international übliche Trambahn-Spurweite 1435 mm benutzt. Sein Antrag hatte übrigens im Abgeordnetenhaus zu skurrilen Debatten über die damit verbundenen Gefahren für Leib und Leben der Bevölkerung geführt,

Literatur

(1) J. Perbrandt, „Eine Hochzeitsreise mit Hindernissen", Eisenbahn Geschichte 90/2018 S. 76.

(2) G. Koch, „125 Jahre Eisenbahn in Paraguay (1861-1986)", Lok Magazin 150/1988 S. 207.

(3) D.T. Rowe, The Railways of South America, Verlag Locomotives International (2000) S. 105.

(4) W.R. Long, The Railways of South America, Pt. II Bolivia, Colombia, Ecuador, Guianas, Paraguay, Peru, Uruguay, and Venezuela, Dptmt. of Commerce Trade Promotion Series No. 39, U.S. Gvmt. Printing Office, Washington 1927.

(5) https://es.wikipedia.org/wiki/Historia_del_Ferrocarril_en _Paraguay.

(6) G.S. Brady, Railways of South America, Pt. I Argentina, Department of Commerce Trade Promotion Series No. 32, U.S. Government Printing Office, Washington 1926.

(7) H.R. Stones, British Railways in Argentina 1860-1948, R.E. Waters & Associates,Bromley 1993.

(8) R. Carter, Railways of Argentina, Eigenverlag, Kingston-upon Thames 1996.

(9) G. Koch, G. Krause, M. Murray, Deutsche Lokomotiven in Brasilien, DGEG, Werl 2016.

(10) Anonym, Lieferliste der Lokomotivfabrik Hohenzollern, Jahrbuch für Eisenbahngeschichte 22 (1990) 85. Die Liste ist von W. Flügel unter Benutzung eigener und fremder Quellen zusamengestellt worden.

(11) R. Christian, K. Mills, South American Steam, Eigenverlag, USA 1970; R. Christian, K. Mills, World of South American Steam, Eigenverlag/Big Trees Press, Felton, CA, USA, 1974.

(12) Anonym, Locomotives for the Paraguay Central Railway, Railway Gazette Nov. 6, 1953, p. 521.

(13) D. Kutschik, Lokomotiven von Borsig, Transpress, Berlin 1985.



„El Gran Capitan", der Prestigezug der argentinischen F.C. Gral. Urquiza, führte seit 1986 nur noch einmal pro Woche die Kurswagen für den paraguayischen „Internacional" mit. Für die 1143 km von Buenos Aires Federico Lacroze nach Posadas benötigte er nach Plan 27 ½ Stunden, war aber regelmäßig verspätet. Am 9. Dezember 1990 sehen wir ihn, gezogen von der Co'Co'de-Lok 7917 (ASTARSA/Lizenz GM-EMD, Mod. G22-CW, Fab.-Nr. 1279-217 /1977) bei der Durchfahrt durch Fatima, Prov. Buenos Aires.

die, so ein Deputierter, u.a. am Kirchenbesuch behindert würde! Am Ende war nur eine von Pferden gezogene Bahn genehmigt worden, der ein Bote vorangehen musste, um die kommende Gefahr anzukündigen. Das ging so bis 1891, als auch im Stadtgebiet der Dampfbetrieb genehmigt wurde.

Aber zurück zur Fernbahn: Zwischen Ibicuy und Zárate stellte die Entre-Rios-Bahn 1908 mit drei Eisenbahn-Fährschiffen die Verbindung zur FCCBA her. Der Fährverkehr endete 1978 mit der Eröffnung der Zárate-Braso Largo Straßen-Eisenbahn-Brücken.

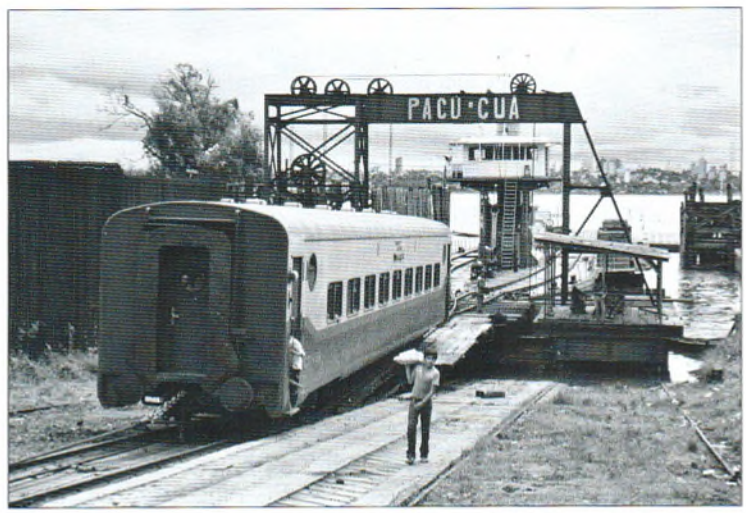
Aufgrund dieser Entwicklung beschloss die Paraguay Central Railway, ihre Strecke auf 1435 mm Spurweite umzuspuren und in dieser Spurweite zu Ende zu bauen, was die Regierung 1909 genehmigte.

Angebunden an Argentinien

Argentinien, das am Zustandekommen der Verbindung zu seinem nördlichen Nachbarn sehr interessiert war, zeichnete eine Anleihe der PCR und erklärte sich außerdem zum Kauf des nicht mehr benötigten Breitspur-Rollmaterials bereit. Am 1. Juli 1911 konnte die Strecke bis Encarnación eröffnet werden, die Umspurung der vorhandenen Breitspur war bereits im April abgeschlossen worden. Der Anleger im Tiefgestade bei Pacú Cuá mit Seilaufzug zum Hochgestade und die 3 km lange Verbindungsstrecke dorthin wurden 1914 fertiggestellt und der Fährverkehr über den Paraná nach Posadas mit zwei Fährschiffen der Nordeste Argentino aufgenommen.

Ebenfalls 1914 war der erste Abschnitt einer geplanten Zweigstrecke von San Salvador „nach Iguazu" eröffnet worden. Die Strecke zielte also auf die noch gar nicht existierende und erst 1957 gegründete Grenzstadt Puerto Stroessner hin, heute Ciudad del Este und zweitgrößte Stadt des Landes, und sollte „mit den brasilianischen Bahnen nach São Francisco am Atlantik" verbinden, aber daraus wurde nichts: Die brasilianische V.F. Paraná – Santa Catarina, die den Hafen São Francisco do Sul erschloss, hatte sich nach Süden in Richtung Rio Grande do Sul und Uruguay orientiert (9) und ist niemals auch nur in die Nähe der Iguazu-Fälle gekommen. Die Zweigstrecke endete nach 80 km im Dorf Abay.

wird fortgesetzt · Dr. Günter Koch







Bilder vom Fährverkehr mit Argentinien: Am 5. November 1986 war der „Gran Capitan" wie üblich ein paar Stunden verspätet, und entsprechend verspätet traf das Fährschiff „Roque Saenz Peña" in Pacú Cuá ein. Gerade wird der letzte Personenwagen mit der Dampfwinde vom Schiff gezogen. Im Obergestade hat Lok 58 die Wagen übernommen und zum Zug zusammengestellt, dann bugsiert sie ein paar Güterwagen für Argentinien zur Seilwinde. Schließlich legt die „Roque Saenz Peña" ab; über ihr droht die halbfertige Brücke, die ihr den Garaus machen wird.

Leserbriefe

Kesselgrenze (EG 91)

Hauptsache des Problems

Im Beitrag „Die ominöse Kesselgrenze" wird bestens detailliert erklärt, wie der deutsche Lokomotivbau bis zum Zweiten Weltkrieg an falschen Kesselverhältnissen festhielt. Vielleicht aber ist die eigentliche Hauptsache des Problems in diesem Aufsatz doch ein bisschen zu gut versteckt – oder eigentlich überhaupt nicht ausdrücklich erklärt worden: das Verhältnis zwischen Kesselbelastbarkeit, Rostfläche, direkter Heizfläche und (weniger wichtig) indirekter Heizfläche.

Intuitiv – und übrigens rechnerisch ohne weiteres nachvollziehbar – erklärt sich dies wie folgt. Man denke sich einen verhältnismäßig großen Rost und eine kleine direkte Heizfläche (also kleine Feuerbüchse). Bei einigermaßen normaler Feuerung (Rostbelastung) ergeben solche Verhältnisse (übrigens mehr oder weniger unabhängig von Brennstoffheizwerten) eine übermäßige Belastung der Feuerbüchse und Eintritt zu heißer Gase in die Kesselrohre. Die Folgen sind bekannt: schlechte Kesselbelastbarkeit, schlechter Wirkungsgrad (vielleicht außer bei sehr beschränkter Feuerung/Rostbelastung: bekanntlich der Irrweg Wagners), unter anderem durch unzureichende Ausnutzung der Strahlungswärme, und Feuerbüchsschäden nicht nur an der Rohrwand.

Bekanntlich wurden in Deutschland dann auch noch kleine Feuerbüchsheizflächen (nur etwa viermal größer als Rostflächen) mit großen indirekten Heizflächen kombiniert. Solche Langrohrkessel bieten erhöhten Rauchgaswiderstand und brauchen also mehr Saugzug. Bei den in Deutschland üblichen einfachen und eigentlich mangelhaften Saugzuganlagen ergab das zwangsweise mehr Gegendruck, bekanntlich für den Maschinenwirkungsgrad äußerst ungünstig.

Bei Chapelon, Giesl, Porta und vielen anderen theoretisch und praktisch versierten Kennern der Dampflokomotive findet man dann auch Formeln wie (ungefähr) 1x7x7: Rostfläche/direkte Heizfläche/indirekte Heizfläche (ohne Überhitzer), für Brennstoffe unterschiedlichen Heizwerts und normale Rostbelastung. Nach diesen Verhältnissen gebaute und auch im Übrigen gut konstruierte Kessel haben gute Wirkungsgrade und sind gut überlastbar.

So ließen sich in Chapelons 2D-Lokomotiven der Reihe 240.700 auf 3,76 m² Rostfläche bei 25m² direkter Heizfläche (also 6,65xRostfläche) problemlos 4,5 t Kohle pro Stunde verfeuern, mit Stoker (Reihe 240P) sogar noch mehr. Das heißt mehr als eine Tonne Kohle pro m² Rostfläche pro Stunde. Dabei wurden mehr als 5 t Dampf pro m² Rostfläche erzeugt, also etwa 20 t pro Stunde. Bei einer totalen Heizfläche von 213 m² (ohne Überhitzer, indirekte Heizfläche ist also 189 m², also etwa 7,5 x direkte Heizfläche) ergibt das etwa 100 kg Dampf pro m² Heizfläche, alles im Normalbetrieb, bei bestem Kesselwirkungsgrad und problemloser Kesselhaltbarkeit.

Aber die „konvektionsbetonten" deutschen Vorkriegseinheitslokomotiven fuhren ja mit Rostflächen/direkten Heizflächen im Verhältnis von etwa 1/4, mit den bekannten ungünstigen Folgen, auf jeden Fall bei Kesselbelastung über die bekannten 57 kg/m² pro Stunde. So ergab sich auch noch zu viel „totes" Kesselgewicht, noch abgesehen von den soeben erwähnten Problemen mit zu langen Rohren.

So ist und bleibt eine (heute eher theoretische, aber dennoch hochinteressante) Hauptsache des Lokomotivkesselbaus ganz einfach: ausreichend direkte Heizfläche, im richtigen Verhältnis zur Rostfläche. Raum für Strahlungswärme ist ja überaus wichtig, nicht nur im Winter am Herd!

Hendrik Kaptein, Amsterdam

Waffenstillstandswagen (EG 91)

Wohl kein Kupferdach

Zum gut bebilderten Beitrag zum „Waffenstillstandswagen 2419 D" von Dr. Hörnemann erlaube ich mir an zwei Stellen Zweifel anzubringen:

Das erwähnte „Kupferdach" ist nicht nachweisbar. Wir haben im „Organ" von 1905 eine konkrete Beschreibung, wie das Dach eines vierachsigen „Saalwagens" des Nathaniel Freiherr von Rothschild gedeckt war, nämlich mit Segeltuch, das gegen die Unbilden des Wetters entsprechend präpariert war. Auf keinem Foto mit CIWL-Wagen sind die bekannten Falze eines Kupferdachs zu sehen.

Ein Zweites: Es bestehen auch Zweifel, dass man 1940, im zweiten Kriegsjahr, in der Lage gewesen wäre, einen über 20 Meter langen Speisewagen auf einem „Culemeyer-Gespann" über rund 900 Kilometer, größtenteils auf Landstraßen, von Paris nach Berlin zu transportieren. Zumal der Wagen innerhalb weniger Jahre zuvor zweimal – wohl auf der Schiene – von Paris in den Wald nach Compiègne und zurück transportiert wurde! Die Gleitlager der alten Wagen waren doch bei nur halbwegs passender Schmierung gegen Standschäden wesentlich unempfindlicher als die wahrscheinlich nur in Einzelfällen schon eingesetzten Rollenlager. 1940 – da war die Schiene noch das Transportsystem, gerade über weite Strecken.

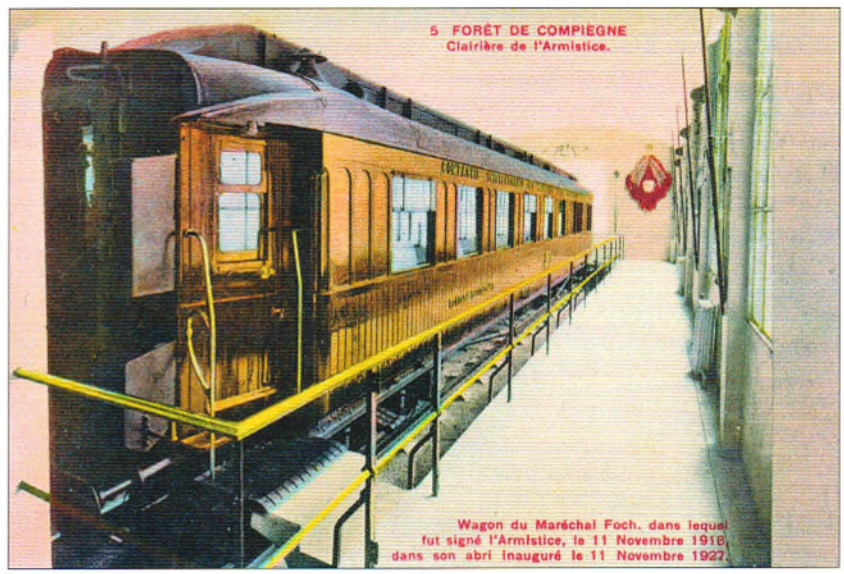
Siegfried Baum, Augsburg

„Tübinger", Schneekoppe (EG 91)

Zweimal Kopf machen

Zu zwei Artikeln in EG 91 hätte ich die folgenden Anmerkungen.

Zu „Der Tübinger Eilzug": In den sechziger Jahren in Reutlingen wohnend, war mir der E 753/754 natürlich ein Begriff – als Beobachter wie auch als Mitfahrer. Ich kann mich gut an das flotte Tem-



Kupfer oder Segeltuch? Woraus bestand das Wagendach?

po im unteren Kinzigtal erinnern, aber auch schon zwischen Reutlingen und Tübingen haben es die Lokmannschaften „laufen lassen" – die, normalerweise, vier Umbauvierachser mit noch nicht einmal 200 t Anhängelast waren für die P8 auch kein Problem.

Ein im Artikel nicht erwähntes Highlight war, dass der Zug auf seiner Fahrt von Reutlingen nach Offenburg zweimal Kopf machen musste: in Horb und in Eutingen. Um nicht einen kompletten Lokwechsel, zeitaufwändige Rangiermanöver und Bremsproben machen zu müssen, wickelte sich das Ganze so ab: in Horb setzte sich eine zweite P8 an den Zugschluss. Mit vereinten Kräften brachten die beiden Loks nun das Züglein aus dem Neckartal die 10 km nach Eutingen auf die Gäu-Ebene, wo die zweite Lok wieder abgekuppelt wurde und die ursprüngliche Lok den Zug weiter nach Freudenstadt brachte. Es gab zwar in Hochdorf (zwischen Horb und Eutingen gelegen) eine Verbindungskurve zur Freudenstadter Strecke, aber dann wäre halt die ursprüngliche Zuglok am falschen Ende gewesen.

Obwohl das Zugpaar wie beschrieben ein Kind der Besatzungsverhältnisse war, wurde es von den französischen Soldaten und deren Familien nur sehr spärlich genutzt. Für die Reutlinger und Tübinger Bevölkerung war es aber die schnellste (und preiswerteste!) Verbindung nach Freiburg und Basel – wesentlich vorteilhafter als die Verbindung über Stuttgart und Karlsruhe.

Zu „Am Fuße der Schneekoppe": Die Aufstockung auf zehn Zugpaare zum Fahrplan 1944/45, in Zeiten also, wo der Fahrplan überall stark ausgedünnt wurde, ist wohl darauf zurückzuführen, dass nach den verheerenden Luftangriffen auf Berlin im Herbst/Winter 1943/44 verschiedene Abteilungen des Auswärtigen Amtes und auch etliche Botschaften verbündeter und neutraler Staaten nach Krummhübel und Umgebung verlagert wurden, und die nun dort beschäftigten Beamten natürlich häufig in die Reichshauptstadt und anderswohin reisen mussten.

Ulrich Wadepohl

„Tübinger Eilzug" (EG 91)

1957 ab Reutlingen

Als ich Heft 91 von Deutsche Eisenbahngeschichte auspackte, freute ich mich als Freudenstädter sehr über die Ankündigung mit dem „Tübinger Eilzug" und Dampfbetrieb im Kinzigtal. Ich hatte mit einem umfassenden Artikel über den „Franzosen-Eilzug", wie er in Freudenstadt hieß, gerechnet.

Stattdessen wurde nur die Dampf-Ära behandelt und nur ganz kurz wurde die Weiterführung im Dieselbetrieb erwähnt. Irritiert hat mich auch der Passus mit den Dreiachsern zwischen Freudenstadt und Hausach, denn die wären eine Zumutung für die durchgehenden Reisenden gewesen. Vielmehr hat der Zug immer komfortable Vierachser geführt.

Der Hinweis auf Rottweiler Wannentender-P8 war unnötig, denn zwischen Horb und Offenburg fuhr die Lok durchgehend und dort konnte ggfs. gedreht werden.

Der Ausgangsort Tübingen dauerte nur wenige Jahre. Ab 1957 startete er in Reutlingen, was schon seit 1954 das Ziel des Gegenzugs war. Im Fahrplan 1969 begann der Zug in Stuttgart (vereinigt bis Horb mit einem Eilzug nach Freiburg). Der Endpunkt Kehl wurde ab Sommer 1978 nach Strasbourg verlegt und ab Sommer 1983 endete der Zug dann in Offenburg. Die Ländervereinbarung vom 14.9.1985 brachte das Ende für lokbespannte Züge zwischen Eutingen und Hausach (Einsatz VT 627 und 796 allenfalls zwischen Tübingen und Hausach).

Dennoch schön das Foto vom Bahnhof Kirnbach, den ich nicht mehr kenne, oder die Einfahrt in den Wolfacher Tunnel.

Ergänzend zum „Franzoseneilzug" wurde auch die Buslinie

Eisenbahn Geschichte im Abo

Sie haben Spaß an Eisenbahn Geschichte? Sie möchten künftig keine Ausgabe mehr verpassen? Wenn Sie auf Nummer Sicher gehen und künftig keine Ausgabe verpassen wollen: Lassen Sie sich **Eisenbahn Geschichte** bequem nach Hause in den Briefkasten schicken.



Das lange vergriffene **Heft 1** ist wieder lieferbar (5 Euro inkl. Versand). Außerdem sind – mit Ausnahme von Heft 2–5, 7, 9, 14, 17, 19, 20, 23, 28, 30–33, 40, 46 und 50–53 – alle anderen Ausgaben beim Verlag verfügbar (bis Heft 39 für nur 5 Euro inkl. Versand; Mengenrabatte möglich), allerdings zum Teil nur noch in geringen Stückzahlen.



Es gibt zwei Möglichkeiten:

ALS DGEG-MITGLIED VORTEILE NUTZEN!

1 **Das Normal-Abo:** Für 40,50 Euro (außerhalb Deutschlands: 42,50 Euro) im Jahr kommen 6 Hefte frei Haus zu Ihnen. Sie senden uns Ihre Bestellung per Postkarte, Fax oder E-Mail.
Mit dem ersten gelieferten Heft erhalten Sie auch Ihre Abo-Rechnung. Bitte geben Sie an, **ab welchem Heft** Sie beliefert werden möchten (Nr. 93 April/Mai 2019, Nr. 94 Juni/Juli 2019 usw.). Ihre Bestellung für das Normal-Abo senden Sie bitte an die unten stehende Adresse.

2 **Sie werden Mitglied der DGEG** (Deutsche Gesellschaft für Eisenbahngeschichte e.V.). Im Jahresbeitrag von 70 Euro (ermäßigt: 55 Euro für Rentner/Pensionäre; 30 Euro für Jugendliche, Auszubildende, Wehr- und Ersatzdienstleistende, 90 Euro für Familien) ist der Bezug der Zeitschrift „Eisenbahn Geschichte" enthalten.
In diesem Falle senden Sie Ihre Eintrittserklärung an die **DGEG-Geschäftsstelle,** Postfach 1348, 58403 Witten, E-Mail: gst@dgeg.de, Fax: 0 23 02 – 97 82 55 – Dort (und unter www.dgeg.de) erhalten Sie auch **weitere Informationen** über die vielfältigen Aufgaben und Ziele der DGEG.

DGEG Medien GmbH · Nordstraße 32 · 33161 Hövelhof
Tel. 0 52 57 – 9 35 29 10 · Fax 0 52 57 – 9 36 98 79 · medien@dgeg.de

DGEG Medien



Im Juli 1970 durchfährt der Eilzug von Kehl nach Stuttgart mit der 038 970 den Bahnhof Kirnbach.

Strasbourg – Freudenstadt – Reutlingen eingeführt. Standard war ein Frühbus ab Strasbourg mit Anschluss vom Nachtzug aus Paris bis Reutlingen und nachmittags ab 15 Uhr wieder zurück. Nachdem die Strecke zuletzt von der Deutschen Touring betrieben wurde, wurde sie Ende September 2007 eingestellt. Vom letzten Busfahrer dieser Linie habe ich seinerzeit erfahren, dass wegen der vielen Soldaten in den 1950 und 60ern teilweise bis zu vier Busse eingesetzt werden mussten.

Interessant wäre der Hinweis gewesen, dass es nach 2006 mit der OSB bzw. SWEG durchgehende Züge nach Strasbourg gab, die allerdings auf den Start-/Endbahnhof Freudenstadt Hbf begrenzt waren. Hierzu hat die OSB/SWEG einige VT 650 „franzosentauglich" gemacht.

Erfrischend der Artikel von Hans-Joachim Knupfer über die „badischen" Schmalspurloks Mosbach – Mudau, in dem nicht ausschließlich Lokspezifika durchgekaut werden, sondern auch noch Schmankerl über politische Befindlichkeiten und technische Entscheidungen von Bahngrößen berichtet werden. Vielen Dank.

Rudolf Meintel, Freudenstadt

Literatur

Konrad Soppa: Eisenbahn in Lage (Lippe) – Die Geschichte des größten lippischen Bahnhofs. 268 Seiten im Format 17x23 cm, zahlr. Abbildungen, Hardcover, ISBN 978-3-89918-065-7, 21 EUR.

Bahnhof Lage, den wir auch in dieser Zeitschrift aus gutem Grund schon portraitiert haben (EG 72), ist der größte und bedeutendste des ehemaligen Fürstentums Lippe, hier kreuzen sich die Strecken Herford – Altenbeken und Bielefeld – Lemgo (– Hameln). Das von Konrad Soppa vorgelegte Buch geht darum auf das Entstehen der Eisenbahnstrecken in ganz Lippe ein und weist somit weit über Lage und auch Lippe hinaus, auch wenn es sich im Wesentlichen der Bedeutung der Bahn für die Stadt Lage widmet und dabei nachzeichnet, welche Spuren der Schienenstrang in der Stadtgeschichte hinterlassen hat.

Das Buch lebt stark von den unter zahlreichen interessanten Aspekten ausgewählten speziellen Themen und bringt dabei viel Lokalkolorit. Einem eher persönlichen Geschmack verpflichtet ist zum Teil die Bildauswahl und Gestaltung, aber solche Dinge standen wohl nicht im Vordergrund. Wer Lage und die Region (tiefer) für sich entdecken möchte, der liegt hier richtig. wk

Nikolaus Niederich: Menschen beweg(t)en Menschen. Eine Geschichte der Stuttgarter Straßenbahnen AG seit 1868. 350 Seiten im Format 20x26 cm, fester Einband, ca. 320 Abbildungen. ISBN 978-3-9811082-9-3, 39,90 Euro

Claudia Lorenz: Lebens-Bahnen. Persönlichkeiten aus Stuttgarts Nahverkehr. Band 1: Schienen durch die Stadt. 120 Seiten broschiert, Format 27x19 cm. Ca. 75 Abbildungen. ISBN 978-3-9811082-7-9, 15,80 Euro.

Die Bücher sind erhältlich im Straßenbahnmuseum Stuttgart, per Bestellung im Buchhandel oder direkt im Versand über www.ssb-ag.de/Shop

Die Stuttgarter Straßenbahnen AG (SSB) gelten, was Qualität und Wirtschaftlichkeit der gebotenen Leistungen betrifft, seit Jahren als Vorzeigebetrieb. Die SSB sind auch vorn dabei wenn es darum geht, über das tägliche Geschäft – Tarife, Baustellen, neue Leistungen, Verkehrsbehinderungen – hinaus mit Qualitätsanspruch über das eigene Unternehmen zu berichten. Im Jahre 2018 wurden die SSB AG 150 Jahre alt (womit man nach eigenen Angaben das drittälteste Verkehrsunternehmen Deutschlands ist), das Jubiläum war Anlass genug, weitere lesenswerte Publikationen vorzulegen.

Das große, offizielle Buch zum Jubiläum der SSB stammt von Vorsitzenden des Vereins Stuttgarter Historische Straßenbahnen e.V. (SHB), Nikolaus Niederich. Dr. Niederich, Historiker und Politologe, ist selbst Sohn eines Stuttgarter Straßenbahners, schon seine Magisterarbeit und seine Promotionsschrift („Stadtentwicklung und Nahverkehr – Stuttgart und seine Straßenbahnen 1868–1918", erschienen 1999 als Band 79 der Veröffentlichungen des Archivs der Stadt Stuttgart) sind einschlägig.

Größte Auswahl im Ruhrgebiet

Buchhandlung Donat
Fachbuchhandlung für Eisenbahn und Verkehr

Bei uns sind viele Eisenbahnbücher großer und kleiner Verlage vorrätig, ebenso Videos und Kalender (Auswahlkatalog auf Anfrage). Weitere Spezialtitel bestellen wir gern für Sie.

Im Eisenbahn-Antiquariat finden Sie weitere Raritäten.

Buchhandlung Donat (Inh. Jürgen Donat)
Ottilienplatz 6 (Eingang Keetmanstr.) · 47058 Duisburg
Nähe Hbf./Mülheimer Straße/U-Bahn-Rampe

Tel. (02 03) 3 17 38 20; Fax 3 17 38 44;
e-mail: info@buchhandlung-donat.de · www.buchhandlung-donat.de
Öffnungszeiten: Mo.-Fr. 12.00-18.30; Sa. 10.00-15.00 Uhr

Der Schwerpunkt des Jubiläumsbandes liegt auf sozial-, wirtschafts- und unternehmensgeschichtlichen Fragestellungen. Dazu gehören u. a. die Eigentums- und Ertragsverhältnisse, der Bezug zu den Fahrgästen mit der Entwicklung der Tarife und der Fahrgastzahlen sowie die Lebens- und Arbeitssituation der Straßenbahner. Denn, das wird betont, dieser Band ist „allen lebenden und verstorbenen Stuttgarter Straßenbahnern gewidmet, von der Vorständin bis zum Auszubildenden. Ohne sie alle wären 150 Jahre SSB nicht möglich gewesen."

Traditionelle Themen in Publikationen dieser Art, z. B. die Geschichte der Fahrzeuge und der Linienentwicklung treten demgegenüber etwas zurück, haben aber auch ihren Platz in dieser Geschichte der SSB.

Neue Buchreihe der SSB

Fahrzeuge, Linien, Technik – das sind wie gesagt grundsätzliche Themen, wenn es um Straßenbahn-Literatur geht. Doch leiten müssen Menschen, Persönlichkeiten, das oder die Straßenbahnunternehmen. Um diese Gründer, Direktoren oder Vorstände und ihr Wirken beim Nahverkehr in Stuttgart geht es in einer neuen Buchreihe, welche die SSB jetzt vorgestellt hat. Für viele der Dargestellten wurde ihre Tätigkeit zur Berufung und Lebensaufgabe. Deshalb heißt der Titel der Buchreihe nicht ohne Hintersinn: Lebens-Bahnen. Der erste Band widmet sich dem Zeitraum von 1868 bis um 1900. Damals war die Erschließung des Stuttgarter Zentrums mit dem neuen Verkehrsmittel Straßenbahn die Pioniertat. „Schienen durch die Stadt" lautet deshalb der Untertitel von Band 1.

Wie baut man eine Pferdestraßenbahn, wenn es noch fast nirgends eine gibt? Vor dieser Frage stand in Stuttgart vor über 150 Jahren Georg Schöttle, ein schwäbischer Bauunternehmer. Im Jahr 1868 hatte er es geschafft, seine Stuttgarter Pferdeeisenbahn – die Urahnin der heutigen SSB – zuckelte erstmals durch die Schwabenmetropole. Der vielbeschäftigte Schöttle war zwar Gründer, aber nicht Geschäftsführer, dafür brauchte er Fachleute – und auch die zu bekommen war nicht einfach.

Dann war da als weitere Gründerfigur Emil Kessler junior, Chef des führenden Herstellers im Fahrzeugbau in Württemberg, der Maschinenfabrik Esslingen. Kessler lieferte nicht nur die Wagen für die Pferdebahn, er schuf auf eigene Rechnung, ganz unabhängig davon, die Stuttgarter Zahnradbahn und ihre Fortsetzung nach Hohenheim. Aus alledem entwickelte sich über Jahrzehnte das Streckennetz der SSB.

Die Verfasserin der neuen Buchreihe, Claudia Lorenz, wandelt schon länger auf den Spuren, die anderthalb Jahrhunderte Nahverkehr in Stuttgart hinterlassen haben und erkundet schon seit 25 Jahren Stuttgart und seine Umgebung – gerne mit öffentlichen Verkehrsmitteln. pm

Udo Kandler: Lokomotivbau „Karl Marx" – Die Lokschmiede der DDR in Babelsberg. 128 Seiten im Format 300x210 mm mit 188 Abbildungen, teilweise in Farbe, fester Einband, ISBN 978-3-8446-6224-5, 35 Euro

„Das vorliegende Buch erhebt keinerlei Anspruch auf Vollständigkeit. Es soll lediglich einen ungefähren Überblick verschaffen von dem, was die gerade mal ein Vierteljahrhundert währende Schaffensphase des VEB Lokomotivbau „Karl Marx" Babelsberg dereinst ausmachte." So heißt es im Vorwort von Udo Kandler. In der Tat, eine typische Lokfabrik-Monografie ist dies nicht, es fehlen dafür essentielle Dinge, etwa detaillierte Loklisten mit Fabriknummern.

Hier wird stattdessen eine nach Jahren und Typen gegliederte Lieferliste geboten. Für die meisten Eisenbahnfreunde hat das vermutlich unterm Strich mehr Wert als eine Daten-Bank auf Papier. Das Buch ist im Wesentlichen eine gelungene Bild-Dokumentation, angereichert mit einigen Text-Blöcken. In zehn Kapiteln werden Werksgeschichte, die Technik(en) des Lokomotivbaus und die Produkte selbst vorgestellt. Basis des Ganzen ist im Wesentlichen die Sammlung eines Babelsbergers, der dem Werk offensichtlich eng verbunden war, sowie ein weiterer Bestand aus LKM-Werksaufnahmen.

Zur Geschichte: 1899 als Zweigwerk der Märkischen Lokomotivfabrik Orenstein & Koppel gegründet, wurde daraus nach dem Zweiten Weltkrieg ein Volkseigener Betrieb. Übergangsweise als „Lokomotivfabrik Karl-Marx Babelsberg" geführt, ging 1951 mit der Zusammenführung der Lok- und Waggonfabriken unter dem Dach der Vereinigung Volkseigener Betriebe des Lokomotiv- und Waggonbaus der DDR (VEB LOWA) daraus der „Lokomotivbau Karl Marx Babelsberg" hervor.

Das Buch dokumentiert den Wiederaufbau und die frühen Aktivitäten des VEB (vor allem Bau von Feld- und Grubenlokomotiven, feuerlosen Lokomotiven, Schmalspurdampfloks und dergleichen), den in den Fünfzigern aufgenommenen Bau von großen Dampfloks für die Reichsbahn und schließlich die Aufnahme der Serienproduktion von Großdieselloks, der hier mit der V 180 seine typische Vollendung erfuhr. Denn mit der Übergabe der letzten V 180 C'C' Anfang 1970 an die DR war der VEB „Lokomotivbau Karl Marx Babelsberg" Geschichte. Auf Beschluss der Mächtigen der Planwirtschaft mussten hier nun Dinge wie Klimablöcke und Autokrane produziert werden.

Fazit: kurzweilige Lektüre, guter Überblick mit spannenden Details und beeindruckenden Aufnahmen – und das alles bearbeitet und gedruckt auf Top-Niveau. wk



Impressum

Eisenbahn Geschichte

Nummer 92 | Februar/März 2019
17. Jahrgang · ISSN 1611-6283

Herausgegeben von der Deutschen Gesellschaft für Eisenbahngeschichte e.V.

Redaktionsanschrift
Nordstraße 32 · 33161 Hövelhof
Telefon (0 52 57) 9 35 29 10
Telefax (0 52 57) 9 36 98 79
E-Mail: medien@dgeg.de
www.eisenbahn-geschichte.de

Redaktion
Wolfgang Klee (v.i.S.d.P.),
Günter Krause

Anzeigen
Wolfgang Klee
(siehe Redaktionsanschrift)
Es gilt Anzeigenpreisliste Nr. 2
vom Frühjahr 2015

Herstellung
Axel Ladleif

Druck
Bonifatius Druck, Paderborn

Verlag
DGEG Medien GmbH,
Nordstraße 32, 33161 Hövelhof
Geschäftsführer: Wolfgang Klee
Gerichtsstand: Paderborn

Vertrieb Bahnhofsbuchhandel/ Zeitschriftenhandel:
Omnia Vertrieb, Weidenbach
www.omnia-vertrieb.de

© by DGEG Medien GmbH, Hövelhof

Die Zeitschrift, ihr Inhalt/ihre Beiträge und ihre Gestaltung sind urheberrechtlich geschützt.

Für unverlangt eingesandte Beiträge (Texte und Abbildungen auf Datenträgern aller Art) wird keine Haftung übernommen. Der Einsender erklärt mit seiner Einsendung, dass er über das eingesandte Material verfügen kann und eine Veröffentlichung nicht die Rechte Dritter (Urheberrechte, Rechte am Bild der eigenen Person etc.) verletzt.

Erscheinungsweise:
EISENBAHN GESCHICHTE erscheint sechsmal im Jahr jeweils Ende Januar, März, Mai, Juli, September und November. Die Zeitschrift ist erhältlich in Deutschland und Österreich im Bahnhofsbuchhandel, in ausgewählten Zeitschriftenverkaufsstellen und Fachbuchhandlungen, an Kiosken von Eisenbahnmuseen und beim Verlag.

Preise: Das Einzelheft kostet in Deutschland 7,90 Euro, das Jahresabo 40,50 Euro (außerhalb Deutschlands 42,50 Euro).

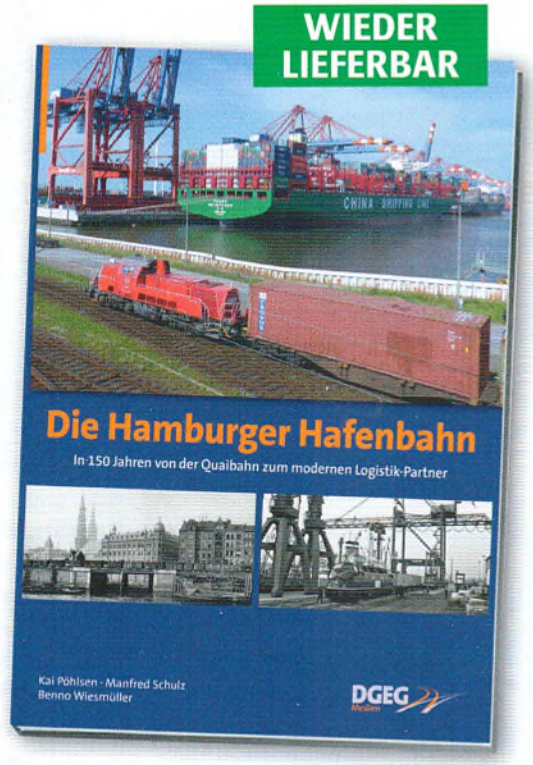
Für Mitglieder der Deutschen Gesellschaft für Eisenbahngeschichte (DGEG) ist der Bezug der Zeitschrift im Jahresbeitrag enthalten.

DGEG Medien



Die Hamburger Hafenbahn

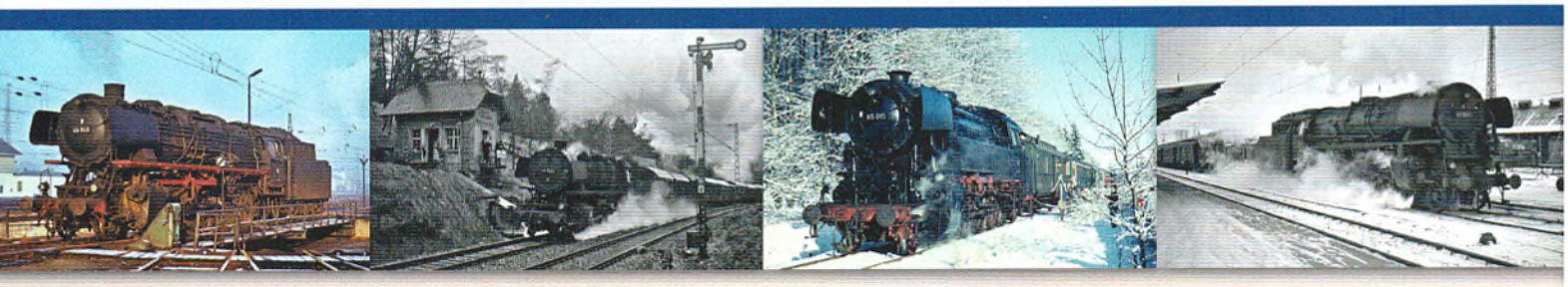
In 150 Jahren von der Quaibahn zum modernen Logistik-Partner



Die Hamburger Hafenbahn wurde 2016 150 Jahre alt. Aus diesem Anlass erschien bei DGEG Medien eine große Chronik, in der in Wort und Bild auf 280 Seiten die Hafenbahn-Geschichte geschildert wird – von den Anfängen bis in die Gegenwart. Das Buch war rasch vergriffen, jetzt ist es wieder lieferbar.

Beginnend 1866 als kleine Quaibahn in der heutigen HafenCity, umfasst die Hafenbahn 150 Jahre später rund 300 Kilometer Gleise. Hamburg gilt als der größte Eisenbahn-Hafen Europas, täglich befahren rund 200 Züge mit 5000 Waggons das hochmoderne Netz. Zwischen gestern und heute liegen technische Pioniertaten und beindruckende Aufbauleistungen, aber auch Jahre der Entbehrungen und Zerstörung – und das ständige erfolgreiche Bemühen, den sich unablässig wandelnden Erfordernissen gerecht zu werden.

Kai Pöhlsen, Manfred Schulz, Benno Wiesmüller: Die Hamburger Hafenbahn – von der Quaibahn zum modernen Logistik-Dienstleister. 280 Seiten im Format A4 hoch, ca. 500 Abbildungen, Fadenheftung mit festem Einband, beigelegte Faltkarte; ISBN 978-3-946594-02-4; **48 Euro**



Helmut Bittner

Bundesbahn-Fotoalbum

Band 1: 1961 bis 1967



Das sich abzeichnende Ende der Dampftraktion bei der Deutschen Bundesbahn ließ auch den jungen Eisenbahnfreund Helmut Bittner (1941–2014) nicht mehr los. In den frühen 1960er Jahren begann er damit, seine Eindrücke gekonnt mit der Kamera festzuhalten. Im Laufe der Jahrzehnte kamen so tausende Abbildungen zusammen, zunächst vorrangig als Schwarzweiß-Dias, dann mehr und mehr als Farbdias. Sein Bildnachlass befindet sich heute im Archiv der DGEG in Witten.

Im ersten Band der Buchreihe, der die Jahre 1961 bis 1967 behandelt, stehen Aufnahmen mit DB-Themen aus dem westfälischen Raum (Obere Ruhrtalbahn, Witten, Dortmund, Hamm, Münsterland, Rheine), aus dem südlichen Niedersachsen, dem Vorharz sowie aus Nordhessen (mit Bebra und Kassel) und von der Main-Weser-Bahn im Mittelpunkt. Weitere Exkursionen führten den Fotografen zu den letzten 01 in die Eifel, zu Schmalspurbahnen und anderen Exoten ins Württembergische oder in den Raum Dillenburg.

LIEFERBAR

Helmut Bittner: Bundesbahn-Fotoalbum, Band 1: 1961 bis 1967. 168 Seiten mit ca. 180 Aufnahmen im Format 24 x 21 cm, fester Einband, ISBN 978-3-946594-05-5, **27,80 Euro**

DGEG Medien

Lokomotiv-Vielfalt

Schmalspurige Dampflokomotiven im Ersten Weltkrieg

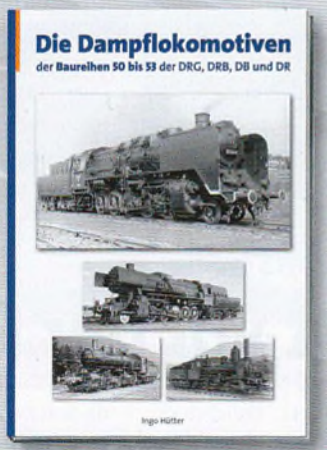


Dieser Band beschäftigt sich mit Schmalspurlokomotiven, die im Ersten Weltkrieg auf deutscher Seite eingesetzt waren. Den Hauptteil bilden die sog. Brigadeloks, deren Schicksal, soweit überhaupt nachvollziehbar, hier in einer Einzelnummernaufzählung geschildert wird: vom Einsatz beim Deutschen Heer bis z.B. als fahrbereite Museumslok in Südafrika, als Waldbahnlok in Polen oder Rumänien oder als Ausstellungsstück in Museen. Viele Bilder vom Einsatz und dem späteren Verbleib erläutern die Daten.

Darüber hinaus beschäftigt sich das Buch auch noch mit den „Illingen" und „Zwillingen", C-gekuppelten Loks des Deutschen Heeres sowie den meterspurigen „HK-Lokomotiven", deren Schicksale auch noch weitgehend im Dunkeln liegen.

Günter Krause, Günter Krall, Roland Bude: Schmalspurige Dampflokomotiven im Ersten Weltkrieg. Band 6 der Reihe Lokomotiven Deutscher Eisenbahnen – Verzeichnis aller deutschen Triebfahrzeuge. 288 Seiten im Format A4 hoch, fester Einband, ca. 220 Schwarzweiß-Abbildungen und 15 Farbbilder, div. Karten.
ISBN 978-3-946594-10-9, **39,80 Euro**

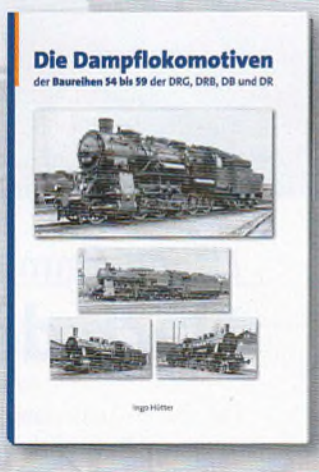
Die Dampflokomotiven der Baureihen 50 bis 53 der DRG, DRB, DB und DR



Im zweiten Band seines Standardwerk „Lokomotiven deutscher Eisenbahnen – Verzeichnis aller deutschen Triebfahrzeuge" stellt Ingo Hütter die wichtigsten Informationen zu den Lokomotiven der Baureihen 50 bis 53 zusammen. Neben Fahrzeuglisten mit den Eckdaten zum Lebenslauf jeder einzelnen Maschine werden auch die grundlegenden technischen Daten und Hintergründe erläutert. In diesem Band geht es zum einen um die Einheitsloks der Baureihe 50 bzw. die Kriegsloks der Baureihe 52 sowie um die daraus bei Bundesbahn und Reichsbahn abgeleiteten Typen. Zum anderen werden die unter der Baureihe 51 zusammengefassten Loks aus den seit 1938 dem Deutschen Reich „angeschlossenen" Gebieten dokumentiert, außerdem die unter der Baureihe 53 von der Reichsbahn übernommenen C-Schlepptenderloks der ehemaligen Länderbahnen.

Ingo Hütter: Die Dampflokomotiven der Baureihen 50 bis 53 der DRG, DRB, DB und DR. Band 2 der Reihe Lokomotiven deutscher Eisenbahnen – Verzeichnis aller deutschen Triebfahrzeuge. 480 Seiten im Format A4 hoch, ca. 300 Abb., fester Einband; ISBN 978-3-937189-63-5, **49,80 Euro**

Die Dampflokomotiven der Baureihen 54 bis 59 der DRG, DRB, DB und DR



Im dritten Band seiner Buchreihe „Lokomotiven deutscher Eisenbahnen – Verzeichnis aller deutschen Triebfahrzeuge" dokumentiert Ingo Hütter die Loks der Baureihen 54 bis 59. Neben Fahrzeuglisten mit den Eckdaten zum Lebenslauf jeder einzelnen Maschine werden auch die grundlegenden technischen Daten und Hintergründe erläutert.
Es geht in diesem Band also um die in der Länderbahn-Epoche entstandenen Schlepptender-Güterzugloks, von den leichten 1D-Maschinen bis hin zur imposanten württembergischen „K" der Achsfolge 1F. Inhaltliche Schwergewichte bilden, schon von der reinen Stückzahl her, die preußischen Typen.

Ingo Hütter: Die Dampflokomotiven der Baureihen 54 bis 59 der DRG, DRB, DB und DR. Band 3 der Reihe Lokomotiven deutscher Eisenbahnen – Verzeichnis aller deutschen Triebfahrzeuge. 524 Seiten im Format A4 hoch, ca. 300 Abb., fester Einband, ISBN 978-3-937189-85-7, **54,80 Euro**

Zugkraft für das Wirtschaftswunder



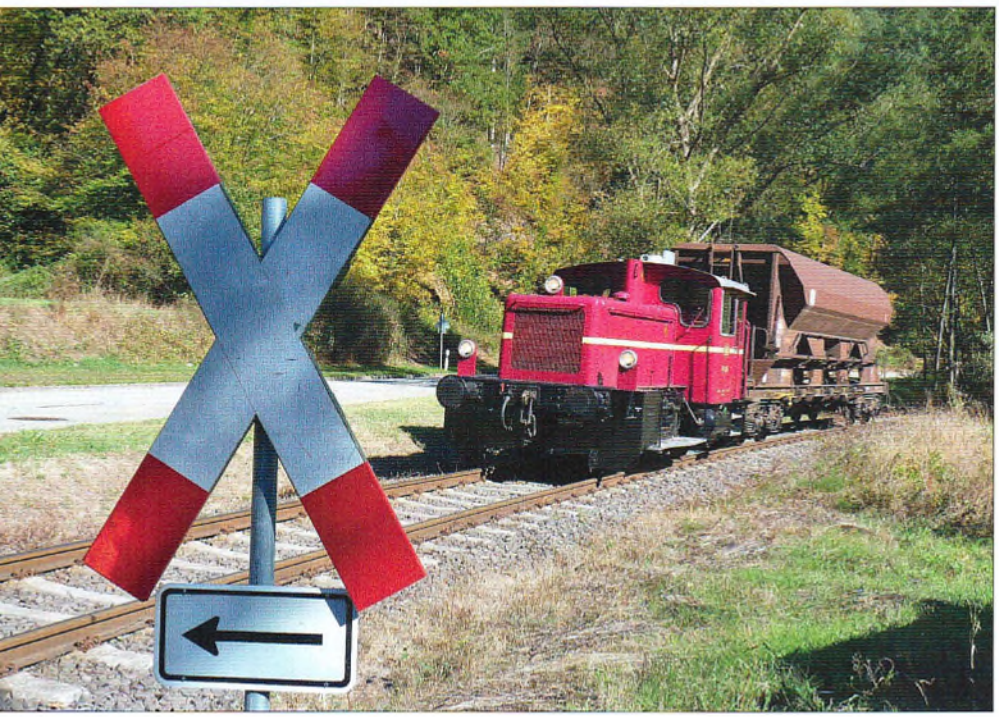
Ab 1950 entwickelte die junge Bundesbahn ihre legendären Neubau-Dampfloks, jene Maschinen also, die am Ende der Dampflok-Entwicklung in Deutschland stehen – von der Rangierlok der Baureihe 82 bis zur Schnellzuglok der Baureihe 10. Insgesamt wurden 168 Loks der Baureihen 10, 23, 65, 66 und 82 hergestellt. Dieser Bildband dokumentiert in einmaligen Werksaufnahmen ihre Entstehung – von der rohen Stahlplatte bis zur fertigen Lokomotive.

Jürgen U. Ebel, DGEG e.V. (Hg.): Zugkraft für das Wirtschaftswunder – Die Entstehung der Bundesbahn-Neubaudampfloks im Bild; 160 Seiten mit ca. 300 Abb. (sw); Format A4 hoch, fester Einband; ISBN 978-3-937189-37-6; **29,80 Euro**

DGEG Medien GmbH · Nordstraße 32 · 33161 Hövelhof
Tel. 0 52 57 – 9 35 29 10 · Fax 0 52 57 – 9 36 98 79 · E-Mail: medien@dgeg.de · www.dgeg.de

DGEG Forum

Nachrichten & Informationen der Deutschen Gesellschaft für Eisenbahngeschichte e.V. – Ausgabe 189





Im Januar 2018 wurde beim km 6,6 eine Reihe schadhafter Schwellen in Handarbeit getauscht.

Links: Die Köf 11114 mit Schotterwagen sorgte im Oktober für regen Bahnbetrieb für die Versorgung des Bauabschnitts III bei Elmstein. Fotos, sofern nichts anderes vermerkt: Reiner Frank

Eisenbahnmuseum Neustadt a.d. Weinstraße

Nach der Baustelle ist vor der Baustelle

Für die Instandsetzung und Instandhaltung einer Bahnstrecke ist unter anderem auch ein gehöriges Maß an Ausdauer und Geduld erforderlich. Schließlich sind wir seit dem Winter 1983/84 ununterbrochen damit beschäftigt, unsere Bahnstrecke, die Museumsbahn „Kuckucksbähnel", ab der Betriebsgrenze im Streckenkilometer 2,500 bis zum Streckenende im Bahnhof Elmstein zumindest in einem sicheren Zustand zu erhalten, wenn nicht gar sukzessive zu verbessern.

In den vegangenen dreieinhalb Jahrzehnten ist es vor allem den Mitgliedern des DGEG-Arbeitskreises Neustadt mit Unterstützung des Fördervereins – ebenfalls aus Neustadt – gelungen, inzwischen auch über längere Abschnitte hinweg, den vorhandenen alten Oberbau zu sanieren. Dazu gehören natürlich auch die zahlreichen Brücken und Durchlässe, Bahnübergänge, Bahnsteige und sonstige Bahnanlagen, die regelmäßig überprüft und instand gehalten werden müssen. Gegenwärtig erledigen diese Arbeiten sechs Mann in ausnahmslos ehrenamtlicher Tätigkeit.

Leider geriet der ehrgeizige Sanierungsplan des Jahres 2017 ins Stocken, da sich zwischenzeitlich die Verwaltungsvorschriften für die Vergabe von Fördermitteln geändert hatten, wodurch drei unserer Anträge nicht frühzeitig genug eingereicht wurden, um noch im laufenden Jahr bewilligt werden zu können. Jene drei betroffenen Projekte mussten daher erst einmal auf Eis gelegt werden, womit im Jahr 2017 leider nur die Weiche 104 an der Haltestelle Helmbach saniert werden konnte. Es handelte sich dabei um eine Bogenweiche, die dringend einen neuen Satz aus Holzschwellen benötigte.

Fördermittel 2018 bewilligt

Umgehend nach Bewilligung der benötigten Fördermittel im zeitigen Frühjahr 2018 konnten die Arbeiten an den einstweilen ruhenden Sanierungsprojekten wieder aufgenommen werden: Zunächst wurden im Bereich zwischen der Betriebsgrenze und der Haltestelle Erfenstein zwei Abschnitte, ein Mal mit

DGEG-Geschäftsstelle

Alle Fragen rund um die DGEG beantwortet Ihnen unsere Geschäftsstelle in Witten.

Deutsche Gesellschaft für Eisenbahngeschichte e.V.
Wideystraße 32 · 58452 Witten
Postanschrift:
Postfach 1348 · 58403 Witten

Bürozeiten:
dienstags 14 bis 18 Uhr
donnerstags 10 bis 14 Uhr
Tel.: 0 23 02 – 878 89 00
Fax: 0 23 02 – 97 82 55
E-Mail: gst@dgeg.de · **www.dgeg.de**
Sprechen Sie gern auf den Anrufbeantworter. Wir rufen zurück.

163 m Länge (km 3,954 – km 4,117) und ein Mal mit 158 m Länge (km 4,542 – 4,700) saniert.

Im Herbst, nach Ende der Saison am 14. Oktober 2018, kam ein längerer Abschnitt mit 350 m Länge zwischen Streckenkilometer 10,600 und 10,950 an die Reihe.

Zusätzlich war dort auch noch ein Durchlass für einen Bachlauf anzulegen.

Die Aufgabe seitens der Museumsbahn bzw. unserer Bahnmeisterei war es nun, die Arbeiten vorzubereiten und nach dem Ende der Arbeiten an einem Bauabschnitt die Nacharbeiten durchzuführen. Die Vorbereitungen jedes Gleisbauprojekts beginnen schon Monate vor Baubeginn zunächst mit dem Vermessen des Bestandsgleises. Dann erfolgt das Anliefern der Baustoffe – also im Wesentlichen der Schwellen und Schienen. Da die Schienen im Allgemeinen per Lkw angeliefert werden und daher nur rund 12–14 m Länge aufweisen, müssen diese zunächst im Bahnhof Breitenstein wieder zu Langschienen von etwa 60 m Länge verschweißt werden. Diese werden dann von unserer Bahnmeisterei zusammen mit den benötigten Schwellen, Kleineisen und sonstigem Material auf dem Schienenweg an die jeweilige Baustelle transportiert und dort gelagert.

Die eigentlichen Gleisbauarbeiten, also Rückbau des alten Gleises, Herstellen des Schotterplanums, Einbau des neuen Gleises und das lückenlose Verschweißen der Schienen führt dann eine Fachfirma durch.

Versorgung der Baustelle mit Gleisschotter

Eine gewisse logistische Herausforderung stellt oft die Versorgung der Baustelle mit Gleisschotter dar. War es zu Zeiten der Deutschen Bundesbahn üblich, den Schotter per Bahnwaggon kommen zu lassen, muss man heute nach der Bahnreform auf den Transport per Lkw über die Straße setzen, um finanziell nicht in utopisch hohe Kostenbereiche zu gelangen. Immerhin konnten deshalb Unternehmer aus dem unmittelbaren Umfeld sprichwörtlich zum Zuge kommen. Trotzdem mussten die Schottermengen für die letzten Meter zur Baustelle von der Straße auf die Schiene umgeschlagen werden. So geschehen im April bei der Sattelmühle, wo die Baustellen I und II mit 160 Pendelfahrten (Skl + Schotterlore) versorgt wurden und bei der Baustelle III im Oktober, wobei die Köf III mit einem angemieteten Schotterwagen zum Einsatz kam.

Die Abschlussarbeiten jedes Bauprojekts wurden dann wieder von unserer Bahnmeisterei übernommen, nämlich Abtransport der Altstoffe sowie die Reinigung im Umfeld des sanierten Gleisabschnitts.

Daneben gab es allerdings noch die berühmten „sonstigen" Arbeiten zu erledigen, ohne die es eben auch nicht geht, z. B. Rückschnitt der Vegetation, Freihalten der Sichtflächen an den Bahnübergängen, Herstellen von Randwegen an Brücken, Mähen der Bahnsteige, Austausch schadhafter Altschwellen, Beseitigung eines Dammrutsches nach Starkregen, um nur einige Tätigkeiten zu nennen.

Es gibt derer noch mehr. Und schließlich gab es auch noch die turnusmäßig fällige Überprüfung durch die Landeseisenbahnaufsicht. Und nun? Nach der Baustelle ist vor der Baustelle.

Im zu Ende gegangenen Jahr wurde die Baustelle für die Totalsanierung des Gleises vom Streckenkilometer 6,8 bis 7,1 vermessen. Und gegenwärtig läuft die Anlieferung der Oberbaustoffe.

Reiner Frank



Erfolgreiche Nikolausfahrten

In 2018 wurden auf dem Kuckucksbähnel insgesamt sieben Nikolausfahrten durchgeführt, wobei in der Regel acht vollbesetzte Personenwagen sowie ein Packwagen befördert werden mussten. Das Foto des in Neustadt einfahrenden Nikolauszuges vom 8. Dezember macht deutlich, wie groß das Interesse auch 2018 wieder war. *Jürgen Lemke*

Anlieferung von Schotter zur Versorgung der Bauabschnitte I und II per Lkw bei der Sattelmühle (ex Bf Esthal).



Der Umschlag des Schotters erfolgte mit Zwei-Wege-Bagger und der Weitertransport mit Klv 053 und Schotterlore.



Zum Abschluss der Arbeiten an allen drei Bauabschnitten kamen am 2. November 2018 eine Stopfmaschine und eine Planiermaschine ins Elmsteiner Tal.



DGEG-Archiv Witten

Partner der Technischen Universität Dortmund

Archiv und Bibliothek der DGEG kooperieren seit 1972 erfolgreich mit der vor 50 Jahren eröffneten Hochschule

Vor fünfzig Jahren wurde die Technische Universität Dortmund eröffnet (damals noch „Universität", ab 2007 offiziell „Technische Universität"). Vier Jahre nach Gründung der DGEG, 1971, gab es Anregungen seitens des ersten Präsidenten der DGEG, Dr. Joachim Hotz zur Gründung eines Arbeitskreises, der sich mit Archiv- und Bibliotheksangelegenheiten befassen sollte. Der Hauptgrund lag im Vorhandensein umfangreicher Bestände an Büchern, Zeitschriften und Archivalien aus diversen Privatsammlungen, die Dr. Hotz in seiner Karlsruher Wohnung aufbewahrt hatte. Das Vorhandensein eines geordneten Archivs und einer Bibliothek sollte auch als Motivationsschub für weitere Privatspender dienen, Ihre Sammlungen in „Gute Hände" zu geben, was sich bis heute vollauf bewährt hat.

Anfang 1972 kam es zur Gründung einer DGEG-Arbeitsgruppe „Archiv und Bibliothek" als Vorstandsressort, mit deren Leitung Helmut Bittner beauftragt wurde. Die ersten Arbeiten begannen noch in zwei Räumen des Sozialgebäudes im Bw Bochum-Dahlhausen, von 1977 bis 1985 war das Archiv dann in angemieteten Räumen des Bahnhofs Herbede, seither in den ebenfalls angemieteten Räumlichkeiten in der Wittener Innenstadt untergebracht. Schon bei Beginn der Arbeiten in Dahlhausen zeigte sich, dass das Betreiben einer Bibliothek allein auf ehrenamtlicher Basis durch die DGEG nicht möglich sein würde. Auf der Suche nach einem Partner zum Aufbau einer Fach-Bibliothek zum Schienenverkehr wurden wir an die damals noch im Aufbau befindliche Universität Dortmund und ihren damaligen Bibliotheksdirektor Dr. Wehefritz verwiesen, der sich an einer Kooperation mit der DGEG sehr interessiert zeigte. Nach einigen Vorgesprächen, an denen auch der damalige Professor für Verkehrsplanung der Abteilung Raumplanung und spätere Präsident der DGEG, Prof. Paul Baron beteiligt war, wurde im April 1972 eine Vereinbarung ausgearbeitet, die die Übernahme der DGEG-Bibliothek als Dauerleihgabe regelt mit bibliothekarischer Betreuung und Abwicklung des Leihverkehrs. Diese Vereinbarung kann ohne Übertreibung als einmaliger Glücksfall für die DGEG gewertet werden. Sie hat sich in den nunmehr über 46 Jahren bestens bewährt.



Bibliotheksdirektor Dr. Valentin Wehefritz (Mitte) mit dem damaligen Leiter der DGEG-Arbeitsgruppe „Archiv und Bibliothek", Helmut Bittner (links) und Manfred van Kampen.



Solche Regale voller Eisenbahnliteratur gibt es hier viele: DGEG-Bestände im Untergeschoss der Unibibliothek Dortmund. R. Budde (3)

Die DGEG-Bibliothek heute

Die von der Universitätsbibliothek der TU Dortmund betreute DGEG-Sammlung von Büchern und Zeitschriften ist heute als Freihand-Bibliothek jedermann zugänglich. Insgesamt liegt der DGEG-Bestand in Dortmund derzeit bei rund 24.000 Monografien (Bücher und DVD mit EGM-Signatur). Der Gesamtbestand einschließlich der Periodika (EGZ-Signatur) wie Zeitschriften, Jahrbücher, Geschäftsberichte und Fahrpläne beläuft sich auf über 60.000 Bände.

Die DGEG-Bestände (EGM und EGZ) befinden sich im 1. Untergeschoss der Zentralbibliothek,

Die Öffnungszeiten der beiden Untergeschosse, zu denen auch der Bestand der DGEG-Bibliothek gehört, wurde aus Sicherheitsgründen Anfang 2017 eingeschränkt, immerhin ist die Zugänglichkeit unserer Bestände von Montag-Freitag ab 7.00 Uhr, Samstag und Sonntag ab 9.00 Uhr bis 20.00 Uhr (nur an Feiertagen ist die Bibliothek geschlossen) gerade auch für berufstätige Interessenten aus Dortmund und Umgebung ein herausragendes Angebot. Gerade die Abendstunden und das Wochenende bieten gute Rahmenbedingungen für einen Besuch. Nicht-Universitätsangehörige können die Bücher gegen eine Jahresgebühr von 20,00 Euro ausleihen. Selbstverständlich ist die Universitätsbibliothek auch an den Fernleihverkehr der Deutschen Bibliotheken angeschlossen.

Zahlreiche Druck-, Scan- und Kopierstationen stehen zur Verfügung. Mehrere Aufsichtsscanner werden angeboten, die während der gesamten Öffnungszeiten kostenlos nutzbar sind – nur ein USB-Stick ist mitzubringen. Alle Informationen zur Nutzung der Universitätsbibliothek Dortmund sind im Internet unter www.ub.tu-dortmund.de zu finden.

Zukunft mit neuen Möglichkeiten

Derzeit laufen die Planungen für eine Grundsanierung der Universitätsbibliothek mit erheblich erweiterten Flächen und räumlichen Möglichkeiten, auch für unsere Sammlung. Während der Bauphase, die voraussichtlich die Jahre 2022 bis 2024 umfassen wird, ist leider mit Einschränkungen bezüglich der jetzigen Freihandaufstellung zu rechnen. Im Vorfeld dieser Planungen wurde bereits damit begonnen, einige wichtige Bücher (sog. Rara) aus dem Dortmunder Bestand herauszunehmen und in das Archiv nach Witten zu verlagern. Sie sind dann dort wie auch andere Archivalien nutzbar, allerdings nicht ausleihbar. In Dortmund wird ein Ausleihen von Büchern über

Bestellschein und tägliche Ausgabe auch in der Umbau-Zeit möglich sein. Über die Planungen und die Zukunft von Bibliothek und Archiv wird an dieser Stelle weiterhin berichtet werden.



Mit der H-Bahn verfügt die Uni (-Bibliothek) Dortmund über ein außergewöhnliches Nahverkehrsmittel.

H-Bahn an der Universitätsbibliothek

Unmittelbar neben der Universitätsbibliothek Dortmund, in der die Bestände der DGEG betreut werden, befinden sich unterirdisch die S-Bahn Station „Dortmund Universität" und oberirdisch die gleichnamige Haltestelle der H-Bahn. Die H-Bahn Dortmund ist eine vollautomatisch gesteuerte Großkabinenbahn, welche die beiden Standorte (Campus) der Universität und den angeschlossenen Technologiepark verbindet. Bereits am 2. Mai 1984 wurde die erste Strecke dem öffentlichen Verkehr übergeben, 1993 wurde die Verlängerung zur S-Bahn-Station und 2003 eine weitere Verlängerung zum Technologiepark in Betrieb genommen; die Gesamtstreckenlänge beträgt 3,162 km. Die Bahn verkehrt z.Zt. montags bis freitags auf der gesamten Strecke, samstags nur auf der Strecke zwischen den Campus. Betreiber sind die Dortmunder Stadtwerke DSW21. Es gilt der VRR-Tarif, außerdem wird ein zwei Stunden gültiger Fahrschein für 0,85 € angeboten - ein preiswertes Vergnügen, dass sich Besucher der DGEG-Bibliothek nicht entgehen lassen sollten. *Reinhold Budde*

Abschied von Kurt Hans Erat

Mit Kurt Erat verstarb am 18. September 2018 das nach Lebensjahren älteste DGEG-Mitglied. Der Verstorbene war im April 1967 eines der 24 Gründungsmitglieder unseres Vereins gewesen.

Kurt Erat wurde am 29. November 1929 geboren und verbrachte seine Kindheit und Schulzeit in der Eisenbahnervorstadt „Südstadt" in Karlsruhe. In den letzten Kriegswochen musste er im sogenannten Volkssturm noch als Helfer dienen und wurde verwundet. Nach dem Krieg studierte er in Freiburg Jura und lernte dort seine spätere Frau Käthe kennen, die er 1959 heiratete und mit der er drei Töchter haben sollte. Nach dem Studium war er von 1963 an beim Badischen Gemeindeversicherungsverband tätig, bis er 1973 zur Landesversicherungsanstalt Baden wechselte. 1975 wurde er zum Beamten auf Lebenszeit ernannt. Ab 1986 war er Verwaltungsdirektor, 1992 trat er in den Ruhestand.

Kurt Erat war, wie viele andere Bahninteressierte, Mitglied im Bundesverband Deutscher Eisenbahn-Freunde (BDEF), in dem seinerzeit die Modelleisenbahner eine besonders starke Gruppe bildeten. Das Interesse an der Historie der Eisenbahn war bei den meisten Mitgliedern eher nicht so ausgeprägt, erinnerte sich Erat im Gespräch. Er hingegen war von Kindheit an sehr an der ganzen Eisenbahn interessiert. Sein Leben lang reiste er viel und gerne mit der Eisenbahn. Da er schon sehr früh nur noch ein funktionsfähiges Auge besaß, kamen Berufe im Verkehrswesen für ihn nicht in Frage, da zu seiner Zeit auch für Mitarbeiter in der Verwaltung hohe Anforderungen an das Seh- und Hörvermögen gestellt wurden.

1962 gründete Erat mit Gleichgesinnten den Modelleisenbahn-Club Karlsruhe (MEC), der in der Folge eine Modellbahnanlage im Keller des Karlsruher Hauptbahnhofs betrieb. Das Interesse an kleinen Bahnen blieb ihm neben dem Engagement für die Eisenbahngeschichte bis zuletzt erhalten, wie die Vitrinen mit Modellen in seiner Wohnung zeigten.

Der an der damaligen Technischen Hochschule Karlsruhe, dem heutigen KIT, tätige Dr. Joachim Hotz wollte 1967 eine Vereinigung gründen, die sich mit der Geschichte der Eisenbahn beschäftigen sollte. Die Einladung zur Gründungsversammlung der DGEG erreichte auch Erat, er zählte zu den 24 Gründungsmitgliedern. Mit dem leider viel zu früh verstorbenen ersten Präsidenten Hotz verband ihn ein enges Freundschaftsverhältnis.

Erster Rechnungsrevisor der DGEG

Bei der Gründungsversammlung der DGEG in Karlsruhe am 22. April 1967 im damals noch sehr neuen Parkhotel (dem heutigen Hotel Leonardo) wurde Erat zum ersten Rechnungsrevisor gewählt, zusätzlich erfolgte die Wahl in ein Beiratsamt. Gern scherzte Erat, dass die DGEG „im Indianerviertel" gegründet worden war – diese im Volksmund gebräuchliche Bezeichnung für die Karlsruher Südstadt spielt an auf die große Indianer-Begeisterung der Bevölkerung nach dem viertägigen Gastspiel von Buffalo Bills Wild-West-Show im April 1891.

Zu den Jahrestagungen der DGEG in den Jahren 1968 (Nürnberg) und 1969 (Hannover) trug Erat jeweils den Bericht der Kassenprüfer vor. Ab der Jahrestagung 1969 zog er sich auf das Amt eines stellvertretenden Kassenprüfers zurück, um sich im Folgejahr auf eigenen Wunsch aus dem Vorstand der DGEG zurückzuziehen.

Als Jurist, der sein Referendariat zum Teil bei der Deutschen Bundesbahn absolviert hatte, konnte Erat mit seinen Kontakten der jungen DGEG sehr helfen bei der Organisation von Sonderfahrten. So zum Beispiel, als die Sauschwänzlebahn das erste Mal nach ihrer Stilllegung 1955 wieder befahren werden sollte. Erats Verbindungen und Bemühungen an höherer Stelle trugen dazu bei, dass die Fahrt von DGEG und der schweizerischen EUROVAPOR im September 1969 möglich wurde.

Kurt Erats Frau Käthe verstarb im August 2018, er folgte ihr nur wenige Wochen später. Wir danken ihm, dass er vom ersten Tag des Vereinsbestehens über 51 Jahre hinweg bis zu seinem Tod der DGEG die Treue gehalten hat, und werden sein Andenken in Ehren halten.

Walter Vögele, Joachim Kraus, Rainer Kolbe

Mitgliedergruppen – Termine & Informationen

▸ Berlin/Brandenburg

TREFFPUNKT: An jedem dritten Donnerstag im Monat im Restaurant „Poseidon", Fritz-Wildung-Str. 7a, 14199 Berlin (Schmargendorf), nahe S-Bhf Hohenzollerndamm, ab 19 Uhr

INFO: Bernhard Damerau, Conradstr. 40, 13509 Berlin, Telefon: 0 30/81 01 09 94

▸ Dortmund

TREFFPUNKT: Auslandsgesellschaft Nordrhein-Westfalen, Steinstr. 48, 44147 Dortmund, am zweiten Mittwoch jeden Monats, 19 Uhr.

INFO: Eckhard Wedding, Schmiedestr. 8, 45721 Haltern am See, Tel. 0 23 64/21 03, eckhard.wedding@dgeg.de

TERMINE:

Mi, 13. Feb. 2019, 19 Uhr: Diavortrag von Christoph Oboth: Abschied vom Dampfbetrieb in China

Mi, 13. Mrz. 2019, 19 Uhr: Bildervortrag von Jürgen Wensorra: Impressionen vom Bahnbetrieb bei DR, DB sowie diversen Privat- und Museumsbahnen von Juni 82 bis Mai 83

▸ Karlsruhe

TREFFPUNKT: Am zweiten Dienstag eines jeden Monats um 19.00 Uhr im Nebenzimmer der Gaststätte der Eisenbahner-Sportgemeinschaft (ESG) Frankonia, Durlacher Allee 112.

INFO: Walter Vögele, Belchenplatz 5, 76199 Karlsruhe, Tel. 07 21/88 13 64, WalterW.Voegele@t-online.de

TERMINE:

Di, 12. Feb. 2019, 19 Uhr: Von der Residenz über den Schwarzwald zum Bodensee. Lichtbildervortrag von Heinrich Baumann

▸ München

TREFFPUNKT: Ehemals Königlich Bayerischen Verkehrsministerium, Arnulfstraße 9-11 (am Ausgang Paul-Heyse-Unterführung), 80335 München. S-/U-Bahn zum „Hauptbahnhof", Ausgang Arnulfstraße, Tram Linie 16/17, Haltestelle „Hopfenstraße", Wann: In der Regel an einem Montag, 18.30 Uhr

INFO: Gerald Bendrien, Tel. 0 80 92/3 33 48

TERMINE:

Mo, 11. Feb. 2019, 18:30 Uhr: Patrick Rudin mit „Bahnen in Japan"

Mo, 25. Feb. 2019, 18:30 Uhr: Werner Hardmeier zum „elektrischen Betrieb auf der alten Scheitelstrecke der Furka-Oberalp-Bahn"

Mo, 25. Mrz. 2019, 18:30 Uhr: Frank Weimer zum „Umbau des Bahnhofs Pasing in den 50er Jahren"

▸ Nord

TREFFPUNKT: „Kunstverein Harburger Bahnhof", ehemaliger Wartesaal im Empfangsgebäude (Inselgebäude); Zugang oberhalb des Bahnsteigs der Gleise 3 und 4 in der Mitte des Fußgängerstegs, der Bahnsteige und Bahnhofsvorplatz miteinander verbindet. Beginn der Vorträge um um 19 Uhr, Ende gegen 21 Uhr, an jedem vierten Dienstag in den ungeraden Monaten (außer im Juli). Gäste sind jederzeit herzlich willkommen!

INFO: Dietrich Bothe, Tel. 0 23 02/878 89 03, dietrich.bothe@dgeg.de oder Rainer Kolbe, Tel. 0 23 02/878 89 08, rainer.kolbe@dgeg.de

TERMINE:

26. März, 19 Uhr: Rolf Michael Haugg hält einen Dia-Vortrag zum Thema „Die Rhätische Bahn von 1972 bis 1983"

▸ Rheinland

TREFFPUNKT: Vogthaus, Münsterplatz 10-12, 41460 Neuss.

INFO: Gert Salfer, Böcklinstr. 91, 41069 M'gladbach, Tel. 0 21 61/59 13 75, mobil 01 60/4 18 47 07, mg-rheinland@dgeg.de, Wolfgang Stock, Fleher Str. 61, 40223 Düsseldorf, Tel. 02 11/39 38 21, glueckauf-WS@web.de

▸ Rhein-Main

TREFFPUNKT: Gaststätte „Zur Waldlust", Frankfurt-Nied, Oeserstr. 16 (S-Bhf F-Nied), Frankfurt, am zweiten Freitag im Monat ab 18 Uhr.

INFO: H.-P. Günther, Bergstraße 12, 56459 Girkenroth, Tel. 01 70/2 47 62 87, h-p.guenther@t-online.de

▸ Rhein-Neckar

TREFFPUNKT: Gaststätte „Zum Brunnenkeller", Elisabethstraße 3, 67227 Frankenthal. Die Treffen finden jeweils am ersten Dienstag im ungeraden Monat statt. Bitte geben Sie mir eine kurze Rückmeldung, damit ich der Wirtin der Gaststätte eine ungefähre Personenanzahl zu kommen lassen kann.

INFO: Veit Schönberger, Tel. 0 62 33/4 59 69 26 mg-rhein-neckar@dgeg.de

▸ Saar

TREFFPUNKT: Restaurant Sudhaus (Nebenzimmer), Sudstraße 7, 66125 Saarbrücken-Dudweiler am 3. Sonnabend des Monats, 19 Uhr.

INFO: Martin Springer, Wiesenstr. 18, 66636 Tholey-Lindscheid, Tel. 0 68 88/17 53 o. 01 71/4 06 58 83, schreinereispringer@t-online.de

▸ Weser-Ems

TREFFPUNKT A: Gasthof Burgdorf, Hohe Str. 21, 27798 Hude, direkt am Bahnhof, Südseite.

TREFFPUNKT B: Gaststätte Landhaus, Weserstr. 2, 27572 Bremerhaven

INFO: Axel Meyer, Im Steller Sande 23, 28816 Stuhr, Tel. 0 42 06/44 67 58, mg-weser-ems@dgeg.de

TERMINE:

Sa, 16. Mrz. 2019, 18:30 Uhr, Treffpunkt A: Bildervortrag von Henk van Joolen: (Museums)Eisenbahnen in Großbritanien

Sa, 9. Nov. 2019, 18:30, Treffpunkt B: Bildervortrag von Wolfgang Hendel: Die Schwedische Inlandsbahn

▸ Würzburg

TREFFPUNKT: Aufenthaltsraum im Lokschuppen zwischen den Gleisen des Würzburger Rangierbahnhofs an der Bahnstrecke nach Gemünden. Fußweg ab Bf Würzburg-Zell: An der Ampel auf der Rothofbrücke in Richtung Norden gehen, nach ca. 50 Metern links über die Bahnschranke, dann auf der schmalen Straße zwischen den Gleisen entlang ca. 500 Meter bis zum Schuppen. Treffen jeweils an jedem zweiten Freitag im Monat um 20 Uhr.

INFO: Christian Krodel, Tel. 0 91 93/6 85 90 41, mg.wuerzburg@dgeg.de

▸ Wuppertal

TREFFPUNKT: Am 3. Mittwoch jeden Monats ab 18 Uhr im „Bürgerbahnhof Vohwinkel" im Empfangsgebäude des Bahnhofes W.-Vohwinkel. Die Vorträge beginnen um 19.15 Uhr. Ab diesem Zeitpunkt muss der Vortragsraum abgeschlossen werden. Nachzügler bitte (vorher) unter der unten angegebenen Nummer oder direkt unter 0175/895 76 59 bei Dietrich Hoff melden!

TERMINE:

Mi, 20. Feb. 2019, 19.15 Uhr: Mit dem Akku-Triebwagen durch NRW. Vortragender: Herr Dr. Kuckert

Mi, 20. Mrz. 2019, 19.15 Uhr: Eisenbahn in Tschechien 2019. Vortragender: Herr Ralph Thiel

Mi, 17. Apr. 2019, 19.15 Uhr: 150 Jahre Fernbahn Dresden – Leipzig (Bilder von den Herren Hoffmann und Behrens). Vortragender Herr Marcus Behrens

Mi, 15. Mai 2019, 19.15 Uhr: Erinnerungen an Südengland (Dias).Vortragender Herr Dietrich Hoff

INFO: Dietrich Hoff, Friedrich-Ebert-Str. 384, 42117 Wuppertal, Tel. 02 02/71 16 08

Impressum: Alle auf den Seiten der DGEG e.V. (DGEG-Forum) abgedruckten Beiträge – gleich welcher Art – geben stets nur die persönliche Meinung des jeweiligen Verfassers wider und nicht die Meinung der DGEG e.V. oder der Redaktion von „EisenbahnGeschichte". Redaktionsschluss ist jeweils Ende Februar, April, Juni, August, Oktober und Dezember. Die Redaktion behält sich die Kürzung der Leserbriefe vor. V.i.S.d.P.: Rainer Kolbe, Anna-Susanna-Stieg 12, 22457 Hamburg

Jahrbücher für Eisenbahngeschichte

DGEG e.V. (Hg.)

Jahrbuch für Eisenbahngeschichte 2017/2018

Im Jahrbuch für Eisenbahngeschichte 48 lesen Sie:

- Die größte Baustellee Europas – Vor 90 Jahren wird der Hindenburgdamm durchs Wattenmeer gebaut
- Mit dem Auto über den Hindenburgdamm
- Die Schiefe Ebene bei Neuenmarkt – Anwendung eines neuen Eisenbahnsystems zur Überwindung von Gebirgen
- Farbgebung der Eisenbahnfahrzeuge im Königreich Württemberg
- Pfälzische Eisenbahnbrücken über den Rhein
- Wilhelm Busch und die Eisenbahn

DGEG e.V.: Jahrbuch für Eisenbahngeschichte 48 (2017/2018). 96 Seiten im Format A4 hoch, fester Einband, zahlreiche Abbildungen, z.T. in Farbe. ISBN 978-3-937189-96-3, **19,80 Euro**

DGEG-Mitgliederpreis für die Jahrbücher 46–48: 16,80 Euro



SONDERPREIS



2009/2010

- Von der Spurrille zum Eisenbahngleis
- Das kurze Leben des Reichsbahngerichts 1924–1937
- Der Eisenbahnbetrieb über die Schwäbische Alb in den 1850er Jahren
- Anfänge der militärischen Nutzung der Eisenbahn
- Die Leistungsfähigkeit deutscher Eisenbahnen zu militärischen Zwecken 1861
- 3. September 1939: „Amerika" fährt – Die erste Kriegsfahrt des Hitlerzuges

120 Seiten im Format A4 hoch, ca. 100 Abbildungen, fester Einband, ISBN 978-3-937189-43-7, **9,80 Euro***

SONDERPREIS



2010/2011

- 150 Jahre Frankfurt-Homburger Eisenbahn
- Zur Vor- und Frühgeschichte der Bahnverbindung Halle – Kassel in Südniedersachsen sowie Hessen und den Auswirkungen auf den Nebenbahnbau
- Elektrische Versuchs- und Serienlokomotiven der Direktion Halle Anfang der 1920er Jahre
- Der Eisenbahn-Bauunternehmer Georg Soenderop
- Eisenbahngeschichte(n) zwischen Ost und West – Erinnerungen an ein Hobby im geteilten Berlin

96 Seiten im Format A4 hoch, ca. 100 Abbildungen, fester Einband, ISBN 978-3-937189-54-3, **9,80 Euro***

SONDERPREIS



2011/2012

- Rangierbahnhof Kassel – von der Entstehung bis in die 1920er Jahre
- Fritz Klingholz – ein deutscher Bahnhofsarchitekt
- Zwischen Lohnarbeit und Deportation – Juden bei der Ostbahn im Generalgouvernement 1939 bis 1943
- Transportwagen für Schmalspurfahrzeuge in Württemberg

100 Seiten im Format A4 hoch, ca. 100 Abbildungen, fester Einband. ISBN 978-3-937189-59-8; **9,80 Euro***

SONDERPREIS



2012/2013

Im Mittelpunkt der 44. Ausgabe des Jahrbuchs für Eisenbahngeschichte steht der Darmstädter Hauptbahnhof, der in 2012 sein 100jähriges Bestehen feiert. Einen weiteren Schwerpunkt des von der Deutschen Gesellschaft für Eisenbahngeschichte e.V. (DGEG) herausgegebenen Jahrbuchs bildet das Thema Reisegepäckverkehr.

100 Seiten im Format A4 hoch, fester Einband, ca. 100 Abbildungen, ISBN 978-3-937189-67-3; **9,80 Euro***

SONDERPREIS



2013/2014

- Vor dem großen Ansturm... Stationen zwischen Bebra und Göttingen Mitte der 1930er Jahre
- Wo sind sie geblieben? Schicksale deutscher Lokomotivfabriken
- Aufbruch in das Eisenbahnzeitalter – Die ersten 20 Jahre der Entwicklung von Betrieb und Wagenpark bei den Königlich Bayerischen Staatseisenbahnen

Ca. 100 Seiten im Format A4 hoch, fester Einband, ca. 80 Abbildungen (einfarbig), 978-3-937189-74-1; **9,80 Euro***



2014/2015

- Eisenbahn und Artillerie – Geschichte der Waffen auf Rädern vom Amerikanischen Bürgerkrieg bis zum Ende des Zweiten Weltkrieges
- Die Nerobergbahn in Wiesbaden
- Die Geschichte der Eisenbahnergewerkschaften
- Die Entstehung des Eisenbahnnetzes in Thüringen
- Die Anfangsphase des Eisenbahnzeitalters in Köln

Ca. 100 Seiten im Format A4 hoch, fester Einband, ca. 100 Abbildungen; ISBN 978-3-937189-81-9; **19,80 Euro**



2015/2016

- 100 Jahre Hauptbahnhof Leipzig
- Vorgeschichte und Entstehung der S-Bahn Rhein-Main
- Ausbau des Rangierbahnhofs Fulda
- Post-Transport auf Schienen und Bahnpost

Ca. 100 Seiten im Format A4 hoch, ca. 100 Abbildungen, fester Einband, ISBN 3-937189-88-8; **19,80 Euro**

* unverbindliche Preisempfehlung

DGEG Medien

Nordstraße 32 · 33161 Hövelhof
Tel. 0 52 57 – 9 35 29 10
E-Mail: medien@dgeg.de



FachBuchZentrum & Antiquariat Stiletto

Schulstr. 19 (Eingang Schlörstraße) • 80634 München
e-mail stiletto@lokomotive.de • Tel. 089 / 16 78 34 32 • Fax 089 / 16 78 34 33

Eine kleine Auswahl aus unserem großen Eisenbahn-Literatur-Programm



Jürgen Krebs
Eisenbahndirektion Magdeburg 1880 - 1931 und 1945 - 1990
mit Braunschweiger Eisenbahndirektion 1837 - 1886
2018; 480 Seiten, ca 460 Abbildungen, 60 Übersichten, Format 21 x 30 cm; gebunden **€ 34,80**



Gian Guido Turchi
Ferrovia Adriatica
da Rimini a Otranto in treno
2018; 112 Seiten, Bildband, Format 30 x 23,5 cm; gebunden **€ 51,00**



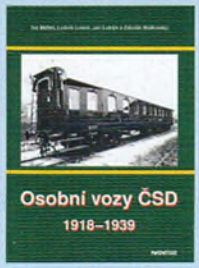
W. Fiegenbaum / I. Hütter
Schwere Brocken
Regelspurige E-Tenderlokomotiven
Band 3: Hartmann, Hohenzollern, Krauss (Maffei), Grafenstaden und Borsig
2018; 440 Seiten, ca 630 Abbildungen, Skizzen, Format 21 x 30 cm; gebunden **€ 64,00**



Lars Olov Karlsson
EJ X, Y, Z
Motorvagnar, rälsbussar, motorlok och ellok vid Sveriges enskilda järnvägar
2018; 328 Seiten, viele Abbildungen, Format 17 x 25 cm; gebunden **€ 32,50**



Michael Kelm
Neoplan auf Schienen
Die Auwärter-Trieb- und Beiwagen
2018; 128 Seiten, ca. 130 Abbildungen, Format 17 x 24 cm; gebunden **€ 19,99**



Mahel u.a.
Osobni vozy CSD 1918 - 1939
2018, 338 Seiten, viele Abbildungen, Wagenzeichnungen, Format 21 x 30 cm; gebunden **€ 47,00**



Die Lokomotiven der Sächsischen Schmalspurbahnen
Band 2:
sächsische IV K – BR 99.51-60
2018; 208 Seiten, viele Abb., Format 30 x 24,5 cm; gebunden **€ 48,00**



Thomas Estler
Loks der Rumänischen Staatsbahnen CFR seit 1946
2018; 128 Seiten, ca 100 Abbildungen, Format 14 x 20,5 cm; Broschur **€ 12,00**



Eisenbahnatlas Griechenland
2018; 39 Seiten, 23 Karten, Format 23,5 x 27,5 cm; Broschur **€ 28,00**



Manfred Jenewein
Eine Eisenbahn über den Reschenpass & Bahnprojekte über den Fernpass
2018; 180 Seiten, viele Abbildungen, Format 13,5 x 22,5 cm; Broschur **€ 18,00**

In eigener Sache: Als der Spezialist für Eisenbahnliteratur suchen wir ständig im nationalen und internationalen Bücherangebot nach interessanten Neuerscheinungen und gut gemachten Veröffentlichungen. Diesen aufwendigen Service können wir nur aufrechterhalten, wenn Sie uns als Kunden die Treue halten.

Antiquariat

Suchen Sie ein längst vergriffenes Buch, so schreiben Sie uns eine Karte mit Ihren Wünschen. Wir nehmen Sie in unsere Suchliste auf und senden Ihnen ein unverbindliches Angebot sobald der gesuchte Titel greifbar ist.



Die Adresse für Eisenbahn-Literatur!



Besuchen Sie uns auch 2019 wieder auf den Messen in Dresden, Mannheim, Gießen, Dortmund ... und, und, und ...

www.bahnbuch.de