

der modelleisenbahner

FACHZEITSCHRIFT JAHRGANG 31
FÜR DAS MODELLEISENBAHNWESEN,
ALLE FREUNDE DER EISENBAHN
UND DES STÄDTISCHEN NAHVERKEHRS



Organ
des Deutschen
Modelleisenbahn-
Verbandes der DDR



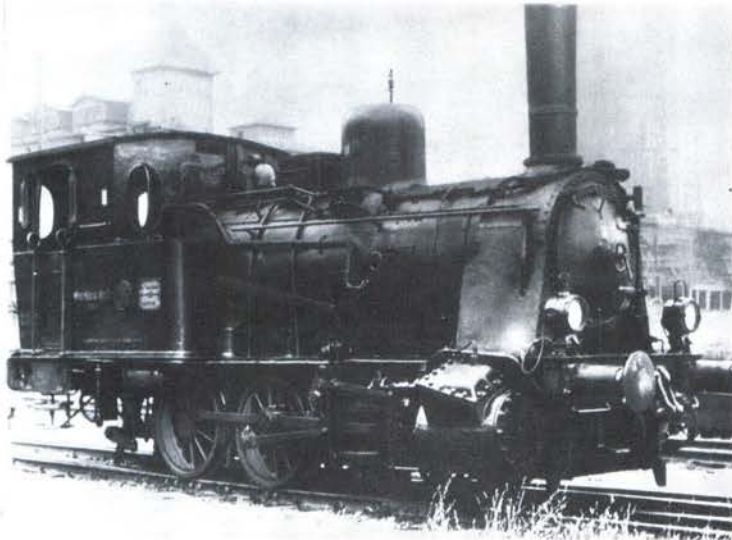
TRANSRESS VEB VERLAG FÜR VERKEHRSWESEN

Verlagspostamt Berlin Einzelheftpreis 1,- M

JUNI

32542

6/82

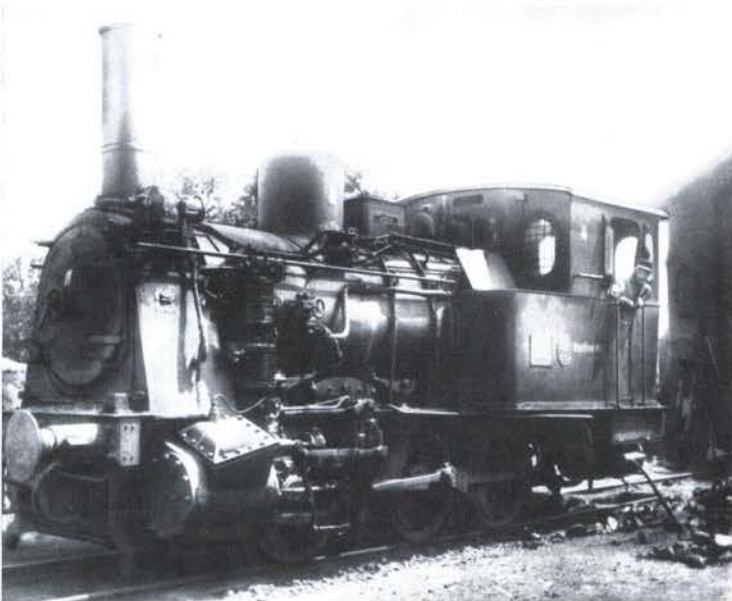


In dieser Ausgabe stellen wir die bis 1970 eingesetzte Werklok 2 des VEB Karosseriewerk Aschersleben vor. Im November 1976 war diese Lok erst teilweise zerlegt.

Die Maschine wurde von der Hohenzollern AG in Düsseldorf mit der Fabrik-Nr. 1385 gebaut und ist am 4. Juli 1900 fertiggestellt worden. Die Betriebsgenehmigung erhielten die Kali- und Steinsalzbergwerke „Gewerkschaft Ludwig II“ bei Staßfurt am 6. August 1900 vom Königlich-Preußischen Ober-Berg-Amt in Halle. In Staßfurt erfolgte dann auch am 14. Februar 1901 die Abnahmeuntersuchung. Bis mindestens zum März 1936 war die Lok dort eingesetzt. Die Bescheinigung einer Kesseluntersuchung vom September 1938 weist dann als Eigentümer die Kaliwerke Aschersleben mit dem Betriebsort Aschersleben aus. Im Juni 1955 mußte die kupferne Feuerbüchse durch eine stählerne ersetzt werden. Diese Reparatur führte der VEB Baumechanik Leipzig-Engelsdorf aus. Zu diesem Zeitpunkt war die Lok Eigentum des VEB Fahrzeugbau Aschersleben, der die Anschlußbahn der Kaliwerke übernommen hatte.

1

Werklokomotiven



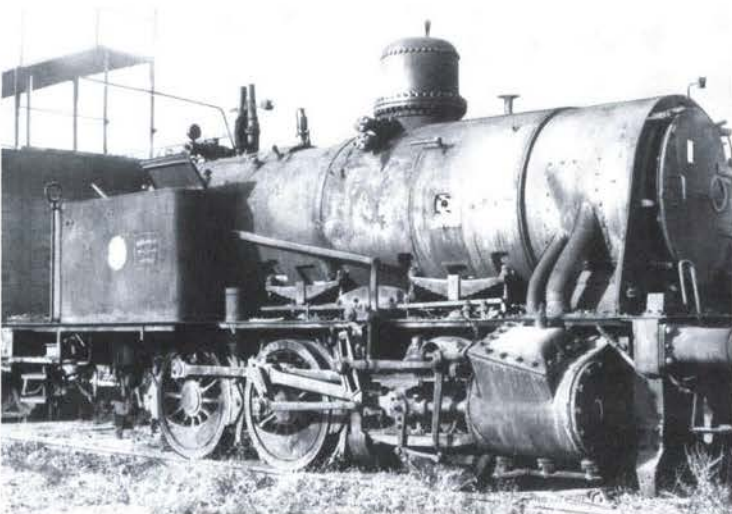
Nach einer L4 im Jahre 1960 konnte die Lok auf Antrag des VEB Karosseriewerk Halle, der den genannten Betrieb übernahm und nun Eigentümer der Lok geworden war, ab 5. Januar 1961 auf Reichsbahngleisen verkehren. Die letzte Untersuchung erhielt das Fahrzeug vom Dezember 1966 bis Januar 1967. Danach wurde keine Untersuchung mehr vorgesehen. Zwei Dieselloks vom Typ V15 übernahmen alsbald die Transportaufgaben. Mit der gleichartigen Schwestermaschine (Werklok 1) wurde sie dann schließlich abgestellt.

Wolfgang Rexzeh, Berlin

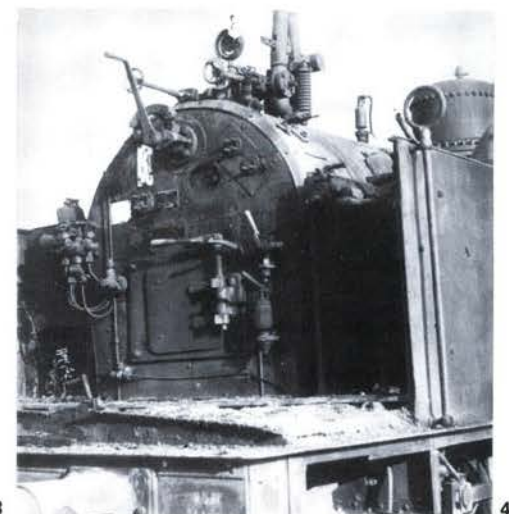
Bilder 1 und 2 Hohenzollern-Lok im Betriebszustand um 1960.

Bilder 3 und 4 Im Jahre 1976 befand sich die Lok bereits teilweise zerlegt auf den Gleisanlagen der Anschlußbahn in Aschersleben.

2 **Fotos: W. Rexzeh, Berlin (2), Sammlung W. Rexzeh, Berlin (2)**



3



4

Redaktion

Verantwortlicher Redakteur: Dipl. rer. pol. Rudi Herrmann
Telefon: 2 04 12 76
Redakteur: Ing. Wolf-Dietger Machel
Telefon: 2 04 12 04
Typografie: Ing. Inge Biegholdt
Anschrift der Redaktion: „Der Modelleisenbahner“,
DDR - 1086 Berlin, Französische Str. 13/14, Postfach 1235
Telefon: 2 04 12 76

Zuschriften, die die Seite „Mitteilungen des DMV“
(also auch für „Wer hat - wer braucht?“) betreffen,
sind nur an das Generalsekretariat des DMV, DDR - 1035
Berlin, Simon-Dach-Str. 10, zu senden.

Herausgeber

Deutscher Modelleisenbahn-Verband der DDR

Redaktionsbeirat

Günter Barthel, Erfurt
Dipl.-Ing. oec. Gisela Baumann, Berlin
Karlheinz Brust, Dresden
Achim Delang, Berlin
Dipl.-Ing. Günter Driesnack, Königsbrück (Sa.)
Dipl.-Ing. Peter Eickel, Dresden
Eisenbahn-Bau-Ing. Günter Fromm, Erfurt
Dr. Christa Gärtner, Dresden
Ing. Walter Georgii, Zeuthen
Ing. Wolfgang Hensel, Berlin
Dipl.-Ing. Hans-Joachim Hütter, Berlin
Werner Ilgner, Marienberg
Prof. em. Dr. sc. techn. Harald Kurz, Radebeul
Wolfgang Petznick, Magdeburg
Ing. Peter Pohl, Coswig
Ing. Helmut Reinert, Berlin
Gerd Sauerbrey, Erfurt
Dr. Horst Schandert, Berlin
Ing. Rolf Schindler, Dresden
Joachim Schnitzer, Kleinmachnow
Jacques Steckel, Berlin
Hansotto Voigt, Dresden

Erscheint im transpress VEB Verlag für Verkehrswesen Berlin

Verlagsleiter: Dr. Harald Böttcher
Chefredakteur des Verlags:
Dipl.-Ing.-Ok. Journalist Max Kinze
Lizenz Nr. 1151
Druck: (140) Druckerei Neues Deutschland, Berlin
Erscheint monatlich; Preis: Vierteljährlich 3,- M.
Auslandspreise bitten wir den Zeitschriftenkatalogen
des „Buchexport“, Volkseigener Außenhandelsbetrieb
der DDR, DDR-7010 Leipzig, Postfach 160, zu ent-
nehmen.
Nachdruck, Übersetzung und Auszüge sind nur mit
Genehmigung der Redaktion gestattet.
Art.-Nr. 16330

Redaktionsschluß: 12. 5. 1982
Geplante Auslieferung: 14. 6. 1982



Alleinige Anzeigenverwaltung

DEWAG Berlin, DDR - 1026 Berlin, Rosenthaler Straße
28/31, PSF 29, Telefon: 2 44 23 52. Anzeigenannahme
DEWAG Berlin, alle DEWAG-Betriebe und deren
Zweigstellen in den Bezirken der DDR.

Bestellungen nehmen entgegen: in der DDR: sämtliche
Postämter und der örtliche Buchhandel; im Ausland:
der internationale Buch- und Zeitschriftenhandel, zu-
sätzlich in der BRD und in Westberlin: der örtliche Buch-
handel, Firma Helios Literaturvertrieb GmbH., Berlin
(West) 52, Eichborndamm 141-167, sowie Zeitungs-
vertrieb Gebrüder Petermann GmbH & Co KG, Berlin
(West) 30, Kurfürstenstr. 111.

UdSSR: Bestellungen nehmen die städtischen Abtei-
lungen von Sojuspechatj bzw. Postämter und Post-
kontore entgegen. Bulgarien: Raznoisznos, 1. rue Asse,
Sofia. China: Guizi Shudian, P. O. B. 88, Peking, ČSSR:
Orbis Zeitungsvertrieb, Bratislava, Leningradskaja ul 12.
Polen: Buch: u. Wilcza 46, Warszawa 10. Rumänien:
Cartimex, P. O. B. 134/135, Bukarest. Ungarn: Kultura,
P. O. B. 146, Budapest 6. KDVR: Koreanische Gesell-
schaft für den Export und Import von Druckerzeugnis-
sen. Chulpanmul, Nam Gu Dong Heung Dong Pyonggy-
ang. Albanien: Ndermerrja Shetnore Botimeve, Tirana.
Auslandsbezug wird auch durch den Buchexport
Volkseigener Außenhandelsbetrieb der Deutschen
Demokratischen Republik, DDR-7010 Leipzig, Lenin-
straße 16, und den Verlag vermittelt.

der modelleisenbahner

Fachzeitschrift für das Modelleisenbahnwesen,
alle Freunde der Eisenbahn und des städtischen Nahverkehrs

6 Juni 1982 · Berlin · 31. Jahrgang

Organ des Deutschen Modelleisenbahn-Verbandes der DDR



Die Redaktion wurde im Jahre 1977 anlässlich des
25jährigen Bestehens mit der Ehrennadel des DMV in
Gold ausgezeichnet.

Inhalt

	Seite
Werklokomotiven	2. U.S.
20 Jahre DMV der DDR	158
Gute Bilanz auf Bezirksdelegiertenkonferenzen	158
Ulrich Höger/Erich Preuß Die Prignitzer Eisenbahn	159
Alfred Buchmann-Grahl 100 Jahre Gotthardbahn	163
Hartmut Küster Die TT-Gotthardbahn der Gruppe VEM/MEDI der Arbeitsgemeinschaft „Friedrich List“	167
Otto Voigt Berliner Sonderfahrten und ihre Lokomotiven vorgestellt	171
BR 50.3 überwiegend im Güterzugdienst	173
Basteleien · Tips · Wissenswertes	174
Wissen Sie schon	176
Claus Dahl Automatisch beeinflusste Zusatzsteuerungen (Schluß)	177
Frieder Gebhardt Die Museumslokomotive E 77 10 — zwei Stationen einer elektrischen Lokomotive	181
Lokfoto des Monats: E 77 10	183
Lokbildarchiv	184
Günther Feuereißer Binnenhafen Anklam — Vorbild und Modellvorschlag	185
Bernhard Buhrz Bauanleitung zum Bau der BR 22 (39) in der Nenngröße TT aus handelsüblichen Teilen	187
Die nächsten Etappen der Elektrifizierung	189
Harald Wasserroth Demnächst Traditionswagen auch in Brandenburg	190
Rezension	190
Mitteilungen des DMV	191
Selbst gebaut	3. U.S.

Titelbild

„Wer denkt schon an den Lokomotivführer, wenn der Zug keine Verspätung hat“. Dieser bemerkenswerte Satz steht im Buch von Rudolf Kiefert „Die Versuchung“. Doch wir alle sollten immer an die Frauen und Männer vom Vorbild denken, die dafür sorgen, daß mit rund 16 000 Reise- und Güterzügen, die täglich auf der Schiene sind, das Leben in unserer Republik pulsiert. Ihnen und auch den Straßenbahnern zum Ehrentag ein herzliches Dankeschön.

Foto: ZBDR

Rücktitel

In diesem Jahr wird das elektrifizierte Streckennetz der DR 140 km Zuwachs bekommen. Dies erfordert eine exakte Technologie — Bohrung für die Fundamente der Fahrleitungsmaste (Bild 1), Einbringen des Betons (Bild 2), Einfliegen der Fahrleitungsmaste (Bild 3), Fahrdrachtmontage (Bilder 4 und 5). Hohe Einsatzbereitschaft der Bau- und Montagekollektive mit moderner Technik sind ausschlaggebend für das erhöhte Tempo und die verbesserte Effektivität. Lesen Sie dazu auch unseren Beitrag auf Seite 189.

Fotos: I. Migura (2), ZBDR (3)

20 Jahre DMV der DDR

Festveranstaltung zum 20. Jahrestag des DMV in Leipzig

Die Arbeitsgemeinschaften und Bezirksvorstände unseres Verbandes haben in den vergangenen Wochen das 20jährige Bestehen des DMV der DDR in vielfältiger Art und Weise würdig begangen. Viele Freunde wurden dabei für ihre verdienstvolle ehrenamtliche Arbeit mit Auszeichnungen und Sachgeschenken geehrt.

Am 7. April 1982 fand im Kultursaal des Leipziger Hauptbahnhofes anlässlich dieses Jubiläums eine erweiterte Präsidiumssitzung statt. An gleicher Stätte war vor 20 Jahren — auf den Tag genau — der Deutsche Modelleisenbahn-Verband der DDR gegründet worden. Und viele Teilnehmer der Gründungsversammlung waren auch Gäste der feierlichen Veranstaltung des Präsidiums.

Der Präsident, Dr. Ehrhard Thiele, zog in seiner Ansprache eine eindrucksvolle Bilanz über die erfolgreiche Entwicklung und würdigte die großen Leistungen der Mitglieder und Funktionäre bei der Lösung der vielfältigen Aufgaben im Verbandsleben für eine sinnvolle und interessante Freizeitgestaltung. Dr. Thiele betonte, daß das Erreichte nur möglich war, weil der Verband in den zwei Jahrzehnten stets von der Partei der Arbeiterklasse, der SED, von den Organen der Gewerkschaft und des Staates, vom Zentralrat der FDJ und der Pionierorganisation „Ernst Thälmann“, vom Ministerium für Volksbildung und nicht zuletzt vom Ministerium für Verkehrswesen und den Reichsbahndirektionen viel Aufmerksamkeit und hervorragende Unterstützung erfahren hat. Dafür bedankte sich der Präsident ganz herzlich.

Wenn unser Verband international ein so hohes Ansehen hat, dann beruht das u. a. auf dem erzielten Leistungsniveau der Modelle zu den internationalen Wettbewerben, den zahlreichen Ausstellungen und Sonderfahrten der Bezirksvorstände und vor allem der großzügigen Kinder- und Jugendarbeit. Mit neuen Verpflichtungen wird der 5. Verbandstag würdig vorbereitet.



Unser Bild von links nach rechts: Präsident Dr. Ehrhard Thiele, Generalsekretär Helmut Reinert, die Vizepräsidenten Prof. Harald Kurz und Günter Mai, der ehemalige langjährige Vorsitzende der Jugendkommission Martin Klemm, Achim Delang, Vorsitzender der Zentralen Revisionskommission.

Foto: F. Seeger, Wernigerode

Langjährige und verdienstvolle Mitglieder und Funktionäre wurden mit Auszeichnungen und Sachgeschenken geehrt. In ihrem Namen bedankte sich Freund Achim Delang, Vorsitzender der Zentralen Revisionskommission, und versicherte, daß sich alle auch künftig mit ganzer Kraft für eine interessante Verbandsarbeit einsetzen werden. Im weiteren Verlaufe der erweiterten Präsidiumssitzung wurden bei angeregten Gesprächen wertvolle Erfahrungen und schöne Erinnerungen ausgetauscht.

Gute Bilanz auf Bezirksdelegiertenkonferenzen

Eine sachliche Atmosphäre und optimistische Stimmung waren kennzeichnend für die Bezirksdelegiertenkonferenzen des DMV der DDR in Erfurt, Schwerin, Dresden und Cottbus. Das trifft ebenso zu für die Rechenschaftsberichte der Vorsitzenden wie auch für die Diskussionen der Delegierten der Arbeitsgemeinschaften über ihre Erfahrungen bei der Gestaltung eines interessanten Verbandslebens und der Lösung der Aufgaben der Bezirksorganisationen. Einmütig wurden die Rechenschaftsberichte bestätigt, die Arbeitsentschlüsselungen angenommen und die leitenden Gremien gewählt.

Erfurt: Dem Bezirksvorstand gehören 62 Arbeitsgemeinschaften an. Die Mitgliederzahl ist weiter gewachsen. Sie umfaßt jetzt 1340 Freunde, davon 174 Schülermitglieder. Sieben Arbeitsgemeinschaften sind neu gegründet worden. Im Wettbewerb verbesserte sich Erfurt vom fünften Platz im Jahre 1980 auf den ersten Platz im Gesamtverband. Als Vorsitzender und Sekretär wurden wiederum die Freunde Herbert Marktscheffel und Peter Reichardt bestätigt.

Schwerin: Hier bestehen 15 Arbeitsgemeinschaften mit 361 Mitgliedern, davon 65 Schülern. Rund 1600 Stunden wurden in der volkswirtschaftlichen Masseninitiative geleistet. Acht gut besuchte Ausstellungen fanden statt. An der De-

legiertenkonferenz nahmen auch der Präsident der Rbd Joachim Buhlke und der Leiter des Reichsbahnamtes Güstrow Hans Tack — beide sind engagierte Verbandsmitglieder — teil. Als Vorsitzender wurde Heinz Servass, Leiter der Verwaltung Maschinenwirtschaft der Rbd Schwerin, und als Sekretär wieder Bernhard Westphal gewählt.

Dresden: Die 69 Arbeitsgemeinschaften mit 1599 Mitgliedern leisteten einen guten Beitrag zur positiven Bilanz. Im Jahre 1981 wurden u. a. 27 000 Stunden in der volkswirtschaftlichen Masseninitiative erbracht. Die Freunde Lothar Krause und Wilfried Liebschner erhielten wieder das Vertrauen als Vorsitzender bzw. als Sekretär. Mit einem Ball fand dieser schöne Tag seinen Abschluß.

Cottbus: Insgesamt ist vom Bezirksvorstand, den Kommissionen und den 29 Arbeitsgemeinschaften, die 700 Mitglieder, davon 99 Schüler, zählen, in der vergangenen Wahlperiode eine intensive und konstruktive Arbeit geleistet worden, die sich würdig in die 20jährige Bilanz einreicht. Die Diskussion zeugte vom gewachsenen Niveau, insbesondere in der Kinder- und Jugendarbeit, in der Traditionspflege, von den Fortschritten in den AG beim Bau von Anlagen und Modellen. Das Vertrauen als Vorsitzender und Sekretär erhielten wieder die Freunde Horst Kieschke und Rudolf Starus.

R. H.

Die Prignitzer Eisenbahn

Vorgeschichte

Die Prignitz ist eine flachwellige Sandlandschaft, die sich zwischen der Elbe und der Dosse erstreckt. Einst war es der nordwestliche Teil der preußischen Provinz Brandenburg. Mit Bildung der politischen Bezirke im Jahre 1952 gehört die Prignitz mit dem Kreis Perleberg zum Bezirk Schwerin, mit den Kreisen Pritzwalk, Wittstock und Kyritz zum Bezirk Potsdam.

Dieses Gebiet lag bereits vor Eröffnung der Berlin-Hamburger Eisenbahn so günstig, daß zahlreiche Extraposten — das waren Postfahrten, die neben den ständigen Kursen verkehrten — die Landstraßen der Prignitz belebten.

Dieser Verkehr wurde durch den Bau der Berlin-Hamburger Eisenbahn empfindlich gestört. Am 28. Januar 1841 erhielt ein Komitee von der Preußischen Regierung die Genehmigung zum Bau einer Eisenbahn zwischen Hamburg und Berlin, worauf die beteiligten Regierungen einen Staatsvertrag über diese Bahn abschlossen. Der erste Zug durchfuhr am 15. Dezember 1846 die 287 km lange Strecke Berlin—Hamburg in neun Stunden und 15 Minuten. Zugleich ging der Landstraßenverkehr zurück. Der Handel konzentrierte sich auf die beiden Großstädte Berlin und Hamburg. Warum sollte man sich der Zwischenlager in Perleberg bedienen?

Diese Entwicklung sahen die Stadtväter in der Prignitz, und sie bemühten sich, wenigstens eine andere Eisenbahnverbindung zu erhalten. So wurden mehrere Projekte erörtert, die jedoch nie verwirklicht worden sind, da meist die erforderlichen finanziellen Mittel fehlten.

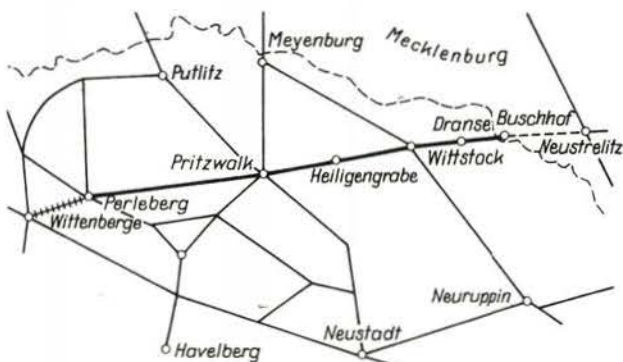


Bild 1 Die Lage der Prignitzer Eisenbahn im Netz Zustand um 1935



Bild 2 Das Werkstättenpersonal im Jahre 1895

Ganz anders sah es dann ab 1878 aus: Die Bahnordnung für deutsche Eisenbahnen untergeordneter Bedeutung vom 12. Juni 1878 gestattete einfacheren Bau, bescheidene Einrichtungen und sparsamen Betrieb, war also auf solche Eisenbahnen gerichtet, die — als Hauptbahn betrieben — wenig rentabel gewesen wären.

Ende der 70er Jahre bildeten sich zwei Komitees, das „Comité des Prignitzbahn-Projekts“, dessen Mitglieder die Eisenbahn von Wittenberge nach Wittstock befürworteten, und ein anderes Komitee, das für eine Eisenbahn von Neustadt (Dosse) oder Zernitz nach Meyenburg eintrat. Beide Komitees arbeiteten gegeneinander, so daß die Finanzierung beider Projekte unmöglich wurde. Das Komitee für das Prignitzbahn-Projekt löste sich im Jahre 1881 auf. Inzwischen hatte sich die Stadt Perleberg um die Konzession einer Eisenbahn von Wittenberge nach Perleberg bemüht, die Mittel aus einer Stadtanleihe zur Verfügung gestellt und Beträge von der Berlin-Hamburger Eisenbahngesellschaft sowie vom Provinzialverband Brandenburg erhalten. Am 15. Oktober 1881 wurde die Strecke von Wittenberge nach Perleberg eröffnet.

Das gab dem Prignitzbahn-Komitee neuen Mut, es betrachtete diese erste Eisenbahn der Prignitz als Beginn der größeren Verkehrsverbindung, was sich — zumindest juristisch — später als Trugschluß erwies. Besonders der Baron Eugen Gans Edler Herr zu Putlitz auf Laaske (dessen Nachkomme das in den 50er Jahren vielbeachtete Buch „Unterwegs nach Deutschland“, Verlag der Nation, schrieb) förderte das Unternehmen und stellte sich an die Spitze eines neuen Komitees. Es konnte auch die Geldmittel aufbringen. Allerdings beteiligte sich die Berlin-Hamburger Eisenbahngesellschaft diesmal nicht daran.

Die Prignitzer Eisenbahn-Aktien-Gesellschaft

Abschnittsweise übernahm am 23. März 1884 und am 1. April 1885 die Preußische Staatseisenbahn die Berlin-Hamburger Eisenbahn, und ab 1. März 1884 nahm die königliche Eisenbahndirektion in Altona ihre Arbeit auf /1/. Damit konnte der preußische Staat auf eine andere von ihm vorbereitete Staatsbahnstrecke verzichten, die von Berlin nach Hamburg führen sollte, und zugleich verbesserten sich die Chancen, eine Prignitz-Eisenbahn genehmigt zu erhalten.

Am 12. Februar 1884 stimmte der „Minister der öffentlichen Arbeiten“ dem Bahnbau zu. Nicht konzessioniert wurde in diesem Zusammenhang die von der KPEV gekaufte und am 11. Dezember 1887 eröffnete Strecke Neustadt (Dosse)—Meyenburg.

Nun floß das Geld auch von der Provinzialverwaltung in die Kassen der Aktiengesellschaft. Am 15. August 1884 begann der Bahnbau ab Perleberg.

Hohe Gäste trafen am 31. Mai 1885 ein, als je ein Sonderzug von Perleberg und von Wittstock nach Pritzwalk verkehrte, und schon abends begann der reguläre Zugbetrieb. Es war der erste Tag des preußischen Sommerfahrplanabschnittes. Zuvor, nämlich ab 10. März 1885, war die Strecke Perleberg — Pritzwalk bereits für den Güterverkehr genutzt worden, zumal die Betriebsmittel bereits zur Verfügung standen /3/. Zunächst verkehrten in jeder Richtung drei dem Güter- und Personenverkehr dienende Zugpaare. Als endlich die Strecke von Wittstock über Buschhof nach Neustrelitz fortgesetzt und am 18. Mai 1895 /4/ eröffnet wurde, sind von Perleberg nach Wittstock zwei weitere Zugpaare eingelegt worden. Der Reiseverkehr nahm dann derart zu, so daß man schon im Hinblick auf günstigere Fahrzeiten vom Jahre 1908 an den gemischten Verkehr trennte, also be-



Bild 3 Das ursprüngliche Aussehen des Bahnhofs Wittstock

Bild 4 Projekt eines neuen Bahnhofsgebäudes von Wittstock. Es wurde in den Jahren 1936/38 ausgeführt.

3

sondere Güterzüge einsetzte. Ab 1928 verkehrten regelmäßig Durchgangsgüterzüge über die Prignitzer Eisenbahn. Die DRG entlastete damit ihre Strecken. Überhaupt nahm der Güterverkehr zu, als die Prignitzer Eisenbahn Anschluß an neu errichtete Strecken fand, z. B. mit Inbetriebnahme der Strecke Neustadt—Meyenburg und der Kremmen-Neuruppin-Wittstocker Eisenbahn am 1. Februar 1899. Während des ersten Weltkrieges und unmittelbar danach wurde — im Zusammenwirken mit der Wittenberge-Perleberger Eisenbahn und der Mecklenburgischen Friedrich Wilhelm-Eisenbahn — die Prignitzer Eisenbahn zur willkommenen Entlastungsbahn. Militär-, Flüchtlings- und sonstige Durchgangsgüterzüge rollten von Neustrelitz über Wittstock—Pritzwalk—Perleberg nach Wittenberge und umgekehrt.

Im Reiseverkehr verlief die Entwicklung nicht ganz so günstig. Der Betriebsvertrag des Jahres 1893 sah die 1., 2. und 3. Wagenklasse vor. Von der 1. Klasse wurde aber kaum Gebrauch gemacht, sie wurde bald aufgegeben. Die Fahrpreise der übrigen Wagenklassen lagen etwas über denen der Staatseisenbahn. Die Prignitzer Eisenbahn versuchte mit Ermäßigungen für Rückfahrkarten diese Differenz auszugleichen. Mit der Tarifänderung im Jahre 1905 bei der Staatseisenbahn übernahm die Prignitzer Eisenbahn diese Tarifsätze, später auch die der DRG. Die Eröffnung der

Wittstock-Kremmener Eisenbahn führte nur vorübergehend zu einem Verkehrsrückgang, das Aufleben des Kraftwagenverkehrs aber wurde zu einem ständigen Konkurrenten.

Nach dem ersten Weltkrieg wurde die 4. Wagenklasse eingeführt. Etwa drei Viertel der Reisenden saßen in der 4. Klasse, in der 2. blieben die Plätze leer. Im Jahre 1928 führte die DRG eine Tarifreform ein, die 3. und die 4. Klasse wurde zu einer Holzklasse mit Fahrpreisen zusammengefaßt, die zwischen der 4. und der 3. Klasse lagen.

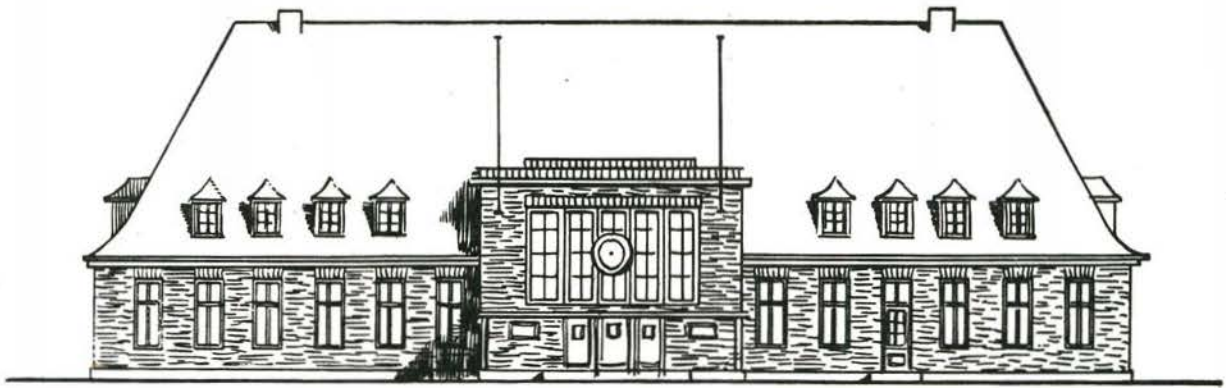
Die Wittenberge-Perleberger Eisenbahn

Der Vollständigkeit halber soll an dieser Stelle ein Überblick über die Zusammenarbeit dieser Eisenbahn mit der Prignitzer gegeben werden. Als am 14. November 1883 das Bahnkomitee der Prignitzer Eisenbahn einen Bauvertrag mit der Firma Schneider in Berlin und der Centralverwaltung für Sekundärbahnen Herrmann Bachstein in Berlin abschloß, enthielt er gleichzeitig einen Vertrag über die Führung des Betriebes auf der Strecke Perleberg—Wittstock. Die Firma Schneider hatte nämlich mit der Stadt Perleberg einen Vertrag abgeschlossen, wonach sie für 10 Jahre gegen eine Pachtsumme von jährlich 14 500 Mark den Betrieb übernahm. Diesem Vertrag schloß sich auch die Prignitzer Eisenbahn an, sie war an einer einheitlichen Betriebsführung von Wittenberge bis Wittstock und weiter zur mecklenburgischen Grenze interessiert. In diesen Vertrag trat ebenfalls die Firma Bachstein ein, die sich verpflichtete, von Wittenberge nach Perleberg mindestens vier Züge und von Perleberg nach Wittstock mindestens drei Züge in jeder Richtung mit bestmöglichen Anschlüssen an die Nachbarbahnen (!) und mindestens 30 km/h verkehren zu lassen. Der bei der Prignitzer Eisenbahn bis zum Jahre 1893 laufende Betriebsvertrag wurde nicht zu Ende geführt. Im Jahre 1891 lief der Vertrag auf der Wittenberge-Perleberger Eisenbahn ab. Das Prignitzbahn-Komitee hatte im Jahre 1881 mit den städtischen Einrichtungen vereinbart, die Wittenberge-Perleberger Eisenbahn zu übernehmen, wenn ihre Eisenbahn bis zum 1. Oktober 1883 in Betrieb genommen werden sollte. Diesen Termin verpaßte sie um zwei Jahre, und so nahm die Stadt Perleberg ihre Bahn in eigene Verwaltung. Damit war der einheitliche Zugverkehr von Wittenberge bis Wittstock beendet, und jede Bahnverwaltung führte den Betrieb selbst. So bestanden in der Prignitz ab 15. Oktober 1891 zwei getrennt geleitete Eisenbahnen mit den Sitzen in Perleberg.

Zwar fuhren die Züge auf der Gesamtstrecke durch, in Perleberg war aber jedesmal Lok- und Zugpersonalwechsel! Der Bahnhof Perleberg wurde zum Gemeinschaftsbahnhof, die Eisenbahnverwaltungen behandelten sich ge-

Tabelle 1 Lokomotiven der Prignitzer Eisenbahn (PE)

Betriebsnummer	DR-Nummer	Hersteller	Baujahr	Fabrik-Nr.	Bauart	Bemerkungen
1		Borsig	1895	4077	Cn2t	PRITZWALK
2		Borsig	1895	4078	Cn2t	WITTSTOCK
3		Borsig	1895	4079	Cn2t	PULTITZ
4		Hohenz.	1894	813	Cn2t	PRIGNITZ
5		Hohenz.	1894	814	Cn2t	BRANDENBURG
6		Henschel	1901	5876	Cn2t	
7		Henschel	1907	7328	Cn2t	
8		Henschel	1908		Cn2t	
9		Henschel	1910		Cn2t	DRANSE
10	89 931	Borsig	1912	8398	Ch2t	
11		Borsig	1912		Ch2t	
12	89 932	Henschel	1915	13602	Ch2t	
1 ^{II}	89 911	LiHofm	1925	3061	Ch2t	
2 ^{II}	89 922	LiHofm	1925	2859	Ch2t	
3 ^{II}	89 912	LiHofm	1925		Ch2t	
4 ^{II}	91 211	LiHofm	1929	3125	1'Ch2t	ELNA
5 ^{II}		LiHofm	1929	3126	1'Ch2t	ELNA
6 ^{II}	91 212	LiHofm	1929	3156	1'Ch2t	ELNA
6 ^{II}	(93 406)	Union	1919	2491	1'D'h2t	pr T 14 ^I /4/
8 ^{II}	75 611	Henschel	1936	23073	1'Cl'h2t	
9 ^{II}	75 612	Henschel	1936	23074	1'Cl'h2t	
7 ^{II}	93 1611	Henschel	1936	22909	1'D'h2t	
22	93 1612	Henschel	1938	24369	1'D'h2t	



Projekt Bahnhofsgebäude Wittstock

genseitig als fremde Bahnen! Als dann aber von 1905 an der Direktor der Prignitzer Eisenbahn zugleich die Geschäfte des Betriebsleiters der Wittenberge-Perleberger Eisenbahn übernahm, änderte sich das. Die Verwaltung beider Bahnen blieb jedoch weiterhin getrennt. Ab 1. Januar 1932 wurden dann beide Bahnen von einer Direktion verwaltet, Betrieb und Verkehr befanden sich in einer Hand. Bilanziert und abgerechnet wurde weiterhin getrennt. Erst die Verstaatlichung beider Bahnen am 1. Januar 1941 beendete das Nebeneinander.

Bahnanlagen

Für die erste Strecke von Perleberg bis Wittstock wurde der Oberbau der preußischen Nebenbahnen mit 7,5 m langen und 23,8 kg je Meter schweren Schienen verwendet. Die Holzschwellen lagen in einer Kiesbettung. Als in Richtung mecklenburgische Grenze weitergebaut wurde, mußte gemäß den Forderungen der Militärverwaltung stärkerer Oberbau verwendet werden: 9 Meter lange Schienen zu 33,4 kg je Meter. Nun reichte auch das nicht mehr aus, und so

erhielt die Strecke von Perleberg bis Wittstock das Oberbauprofil 6 der Preußischen Staatseisenbahnen (12 m lange Schienen zu 33,4 kg je Meter). In den 20er Jahren wurden die Gleisbögen dem Reichsbahnoberbau S 49 angepaßt. Die Kiesbettung mußte von 1929 an aufgegeben werden, da sich die bahnnahen Kieslager erschöpften. So wurde das Gleis fortab in Schotter gebettet.

Die Bahnhofsanlagen waren sehr einfach ausgeführt. Der Bahnhof Perleberg, durch die Wittenberge-Perleberger Eisenbahn bereits vorhanden, erhielt lediglich Gleise für die Ausfahrt in Richtung Wittstock. Die Bahnhöfe Groß Pankow, Heiligengrabe und später Dranse besaßen neben dem Haupt- und Ladegleis Kreuzungsgleise von 250 m Länge. Hier gab es auch Güterschuppen.

Auf dem Bahnhof Wittstock wurde ein Lokomotivschuppen für drei Lokomotiven und eine kleine Werkstatt gebaut. Die Bahnhöfe Wittstock und Pritzwalk erfuhren Erweiterungen, als die Strecken von Neuruppin und von Neustadt (Dosse) sowie von Meyenburg eingeführt wurden. Jetzt waren ebenfalls Sicherungseinrichtungen notwendig, auf die man bisher verzichtet hatte. Die Züge wurden länger,

Tabelle 2 Anschlußstrecken der Prignitzer Eisenbahn

Bahn	von	nach	Eröffnung	Stilllegung	Bemerkungen
Wittenberge-Perleberger Eisenbahn 1. Januar 1941 verstaatlicht	Wittenberge	Perleberg	15. Oktober 1881	in Betrieb	
Westprignitzer Kreiskleinbahnen 1. April 1949 von DR übern.	Perleberg	Karstädt—Perleberg		28. September 1975	zwischen Perleberg und Karstädt kein Regelbetrieb Schmalspurbahn
	Perleberg	Hoppenrade	15. Oktober 1897	1. Juni 1969	
Ostprignitzer Kreiskleinbahnen 1. April 1949 von DR übern.	Pritzwalk	Lindenberg	29. Juli 1909	1. Juni 1969	Schmalspurbahn
	Pritzwalk	Putlitz (-Suckow)	4. Juni 1896 (1. Oktober 1912)	in Betrieb	
Preußische Staatseisenbahn ab 1. April 1920 Reichsbahn	Pritzwalk	Neustadt (Dosse)	11. Dezember 1887	in Betrieb	
	Pritzwalk	Meyenburg (-Güstrow)	31. Mai 1881	in Betrieb	
Kremmen-Wittstocker Eisenbahn 1913 Ruppiner Eisenbahn AG 1. April 1949 von DR übern.	Wittstock	Neuruppin	16. Dezember 1898 Güterverkehr 1. Februar 1899 Reiseverkehr	in Betrieb	
	Wittstock	Meyenburg	1. Januar 1912 bis Freyenstein 14. April 1912 bis Meyenburg	28. Mai 1967	
Mecklenburgische Friedrich-Wilhelm-Eisenbahn 1. Januar 1941 verstaatlicht	Buschhof	Neustrelitz	18. Mai 1895	in Betrieb	ab 18. Mai 1890 bereits Mirow—Neustrelitz in Betrieb

und so mußten die kleineren Bahnhöfe längere Kreuzungsgleise erhalten. Ebenfalls wurden die Ladegleise verlängert. Am interessantesten dürfte die Prignitzer Eisenbahn durch ihre Berührung mit vier Nachbarbahnen gewesen sein. Bei nur 63 km Betriebslänge mußten Fahrplan und Zugförderung genau abgestimmt werden, Reibereien sollen auf den Gemeinschaftsbahnhöfen an der Tagesordnung gewesen sein. Besaß doch die Prignitzer Eisenbahn keinen größeren Bahnhof, auf dem nur eigene Züge mit nur eigenen Lokomotiven verkehrten. Der Bahnhof Pritzwalk gehörte zwar der Prignitzer Eisenbahn, die Betriebsführung indes oblag der Preußischen Staatseisenbahn und ab 1920 der Reichsbahn. Auf dem von der Prignitzer Eisenbahn verwalteten Bahnhof Wittstock verkehrten die Züge der Ruppiner Eisenbahn. Die Endpunkte der Prignitzer Eisenbahn gehörten ebenfalls „fremden“ Bahnen, nämlich Perleberg der Wittenberge-Perleberger Eisenbahn und Buschhof der Mecklenburgischen Friedrich Wilhelm-Eisenbahn (MFWE).

Die Fahrzeuge

Über die ersten acht zweiachsigen Personen-, zwei Gepäck-/Post- und 20 Güterwagen ist bisher wenig bekannt. Sie sind

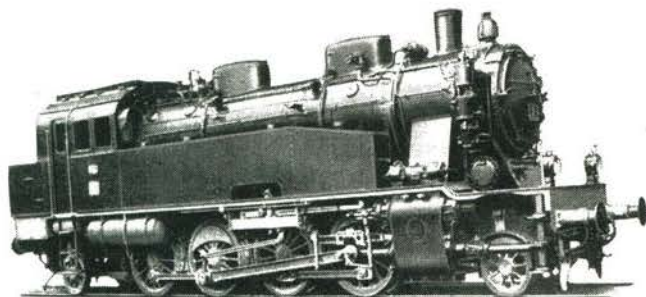


Bild 5 Lokomotive 7^{II} der PE, die spätere DRG 93 1611

bis 1930 ausgemustert worden. So auch ein weiterer 1895 in Dienst gestellter Gepäck-/Postwagen. Ab 1906 standen der Bahn sechs BC-, ein C-, ein CD- und drei D-Wagen zur Verfügung. Als die 4. Wagenklasse aufgehoben wurde, sind die D-Abteile in C-Abteile umgebaut worden. Im Jahre 1935 besaß die Prignitzer Eisenbahn ganze sechs BC-, sechs C- und fünf Post-Gepäckwagen.

Die zuerst beschafften 37 G- und 37 O-Wagen blieben bis zur Verstaatlichung erhalten, zu Erneuerungen kam es nicht /5/. Dazu gehörten auch Wagen, die im Jahre 1905 in den Wagenverband eingereicht und der Eisenbahndirektion Altona zugewiesen worden waren, so daß entsprechend diesem Anteil ohne weiteres Staatsbahnwagen auf die Prignitzer

Eisenbahn übergehen und von ihr verwendet werden konnten. Welche Lokomotiven verwendet wurden, ist aus Tabelle 1 ersichtlich.

1929 kamen drei ELNA-Lokomotiven zur Prignitzer Eisenbahn, von denen zwei die DR übernahm. Um diese Lokomotiven gibt es Widersprüche zu /5/, da diese Quelle an Stelle der Betriebsnummer 6^{II} eine Lokomotive nennt, die als preußische T 14^I von der DRG gekauft worden sein soll, dort aber die Betriebsnummer 93 406 trug.

Die nun wiederum 1936 von Henschel beschafften stärkeren Personenzugtenderlokomotiven haben sich bis in unsere Zeit erhalten. Bis 1947 blieben sie beim Bw Wittstock (Dosse), kamen dann nach Löbau (Sachs.) und zum Bw Dresden-Alt. Von 1951 bis 1966 fuhren diese Maschinen aus Richtung Haldensleben sogar vor Doppelstockzügen nach Magdeburg /6/.

Die spätere 93 1612 hatte übrigens bei der Prignitzer Eisenbahn die Betriebsnummer 22 erhalten, obwohl sie der Nummer 7^{II} folgte. Es darf angenommen werden, daß sich die Betriebsleitung nachträglich für eine durchgehende Numerierung entschloß. Dann wäre aber die in /5/ vermerkte Nummer 6^{II} im Lokschemata überflüssig. Als Nummer 23 sollte laut /7/ eine Güterzugtenderlokomotive der Einheitsbauart beschafft werden. Da die Bahn aber wenig später verstaatlicht worden ist, wurde die Lokomotive von der Wiener Lokfabrik für die DR gebaut und am 18. Januar 1942 mit der Nummer 86 817 der Bentheimer Eisenbahn zugewiesen.

Das „Ende“ der Prignitzer Eisenbahn

In den 30er Jahren wurde viel über den Verkehrsrückgang geklagt. Das mit der Notverordnung vom 6. Oktober 1931 erlassene Gesetz über den Überlandverkehr mit Kraftfahrzeugen trug erst recht dazu bei, daß im Umkreis von 50 km

Fortsetzung auf Seite 189

Quellen und Anmerkungen:

- /1/ Hamburger Blätter vom 15. Dezember 1971
- /2/ Kirsche „Bahnland DDR“, Berlin 1981, transpress-Verlag
- /3/ Festschrift „50 Jahre Prignitzer Eisenbahn“ Perleberg 1935 S. 22
- /4/ Walther Brandt „Vom feurigen Eilias und der sanften Elise“ Düsseldorf 1968 S. 19f. Die MFWE-Strecke Neustrelitz—Mirow stand bereits seit 1890 in Betrieb. Die Fortführung verzögerte sich, obwohl die Strecke fertiggestellt war, da die Gemeinden die Erweiterung der Betriebsstellen gefordert hatten und auch durchsetzten.
- Auf einen Widerspruch sei verwiesen.** Brandt schreibt: „Von der Grenze bis Buschhof war die Strecke von der MFWE gepachtet.“ Tatsächlich pachtete die Prignitzer Eisenbahn die 1,8 km lange Strecke von der Grenze Preußen/Mecklenburg bis zum Bahnhof Buschhof.
- /5/ Brandt a. a. O. S. 21 schreibt, daß 1906 noch 74 Güterwagen beschafft worden sind.
- /6/ Entwicklung und Aufgaben des Bahnbetriebswerks Haldensleben, Magdeburg ohne Erscheinungsjahr, S. 35
- /7/ Griebel/Schadow „Verzeichnis der deutschen Lokomotiven 1923—1963“ Berlin/Wien 1965 S. 100
- /8/ „Die Reichsbahn“ Jahrgang 1932



Bild 6 Stellwerk in Wittstock (Dosse), ebenfalls 1938 in Betrieb genommen. Der Bahnhof erhielt zu diesem Zeitpunkt elektrische Bahnhofsblockeinrichtungen. Im Vordergrund die Diesellokomotive 111 008. (1982)

Fotos: Sammlung U. Höger (3), E. Preuß (1), Sammlung E. Preuß (1) Zeichnung: Verfasser

100 Jahre Gotthardbahn



Mit einer wohl in der Geschichte des Eisenbahnwesens einmaligen Schau auf der Gotthard-Nordrampe begingen die SBB den 100. Geburtstag ihrer Transitstrecke der Nord-Süd-Richtung. Schon während des ganzen Sommers 1981 wurde mit aus historischen Wagen bestehenden Sonderzügen und Lokomotiven aus den Anfängen des elektrischen Betriebs den Zuschauern ein „Superprogramm“ geboten. Eisenbahnfreunde wurden unter dem Motto „Zu Preisen wie vor 100 Jahren“ aus allen Landesteilen nach Wassen gefahren, wo auf der der Gotthardstrecke gegenüberliegenden Bergseite eine Tribüne aufgebaut war. Durch Lautsprecher erfuhren die Interessenten etwas über den Bahnbetrieb. Diese Veranstaltung mußte im 99. Jahr des Bestehens der Gotthardbahn durchgeführt werden, da mit dem Sommerfahrplan 1982 auf wichtigen SBB-Strecken, wie auch teilweise auf den übrigen Schweizerbahnen, der Taktfahrplan eingeführt wurde. Durch diese betriebliche Maßnahme ist die Gotthardstrecke derart stark belegt, daß eine solche „Monsterveranstaltung“ betrieblich nicht mehr zu bewältigen wäre.

Der St. Gotthardpass – Verbindung zwischen Nord und Süd

Bis in die Zeit um 1050 war die Gegend des oberen Reusstales und des Urserentales kaum bewohnt. Ein Hauptgrund hierfür dürfte wohl die Schöllenen Schlucht gewesen sein, die sich wie eine Barriere zwischen dem heutigen Göschenen und dem Urserental aufbaut. Weite Strecken in dieser Schlucht wurden mit sogenannten „stiebenden Stegen“, das waren durch Ketten an den Felsen befestigte Brücken, begehbar gemacht. Dadurch rückte nun eine Besiedlung des Urserentales und somit auch die Möglichkeit der Überquerung des Gotthard-Passes in greifbare Nähe. So wurde schließlich der Paß von einheimischen Säumern benutzt.

Ein ganz besonderes Datum ist der 27. Juli 1775 in der Geschichte des St. Gotthardpasses: An diesem Tage erfolgte die erste offizielle Paßüberquerung von Altdorf am Vierwald-

stättersee nach Magadino am Lago Maggiore mit einer Kutsche! Ein Engländer, der diese Fahrt riskierte, bezahlte für dieses „Wagnis“ 450,— Fr. Eine damals enorme Summe! Im Winter wurde jede verfügbare Hand gebraucht, um den Wegmachern beim Freischaufeln des Paßweges zu helfen. Im Gegensatz zur modernen Zeit wurde damals der Paß auch im Winter offen gehalten.

Schon bald nachdem die erste Eisenbahn in Europa fuhr, tauchte auch der Gedanke einer Alpenüberquerung durch das neue Verkehrsmittel auf. Für fast jeden größeren Paß in der Schweiz projektierten führende Ingenieure einen Schienenweg. Es wurden dabei Varianten entwickelt, die uns noch heute abenteuerlich erscheinen. Während sich bei der sogenannten „Ostalpenbahn“ die von fast allen Ostschweizerischen Kantonsregierungen unterstützte Splügen-Strecke herauskristallisierte, entschieden sich die Nord- und Zentralschweizerischen Kantone für eine Bahn durch den Gotthard.

Dieses Projekt wurde am 19. August 1853 auf der Konferenz für eine „Gotthardbahn“ manifestiert. Der Kanton Tessin nahm kurioserweise als direkt betroffene Region an dieser Konferenz nicht teil. Er berief sich dabei auf einen schon 1845 abgeschlossenen Staatsvertrag zwischen dem Königreich Sardinien, dem Kanton Graubünden, dem Kanton St. Gallen und dem Kanton Tessin, der einem Projekt über den Lukmanierpass den Vorzug gab.

Durch die „Gotthardbahnkonferenz“ wurde Luzern zum Vorort der Gotthardkantone. Die Luzerner Regierung übernahm die Führung in einem „Comité“ für die Gotthardbahn.

Das Komitee erteilte dann erste Aufträge zur Ausarbeitung von Detailplänen, und 1861 wurde der Kantonsingenieur von Zürich, Kaspar Wetli, beauftragt, einen Plan von Erstfeld nach Lugano auszuarbeiten, den er nach einer Rekordzeit von nur sechs Monaten ablieferte.

1863 gab die Nordostbahn ihre Pläne für eine Slügen-Strecke auf und nahm am 7. August an einer weiteren Gotthardkonferenz teil. Sämtliche Pläne von Ostalpenbahnen

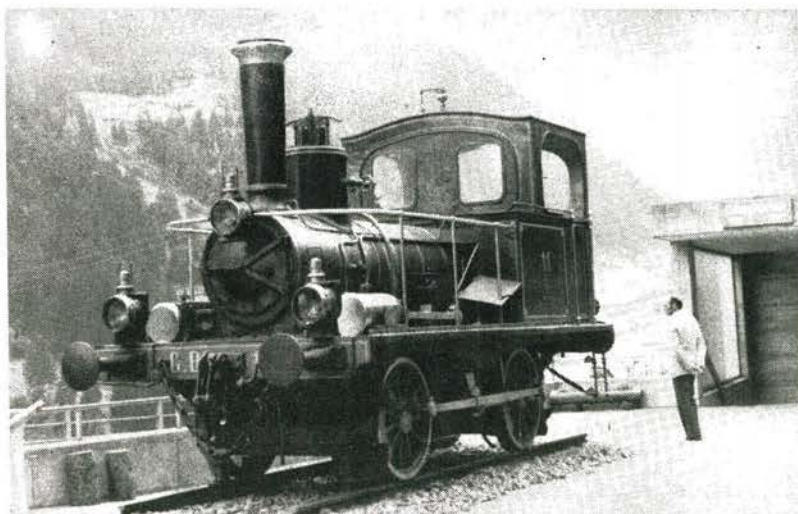


Bild 1 Die Dampflokomotive, die von Beginn an durch den Gotthardtunnel fuhr.

wurden hier abgelehnt. Das erweiterte Gotthardkomitee beauftragte im Jahre 1864 die badischen Ingenieure Robert Gerwig und Beckh, ein konkretes Projekt vorzulegen.

Diese Arbeit ging in die Geschichte der Gotthardbahn als „Expertengutachten“ ein.

Das Gutachten führte nun doch zum Abschluß eines Staatsvertrages mit den folgenden und sehr wichtigen eisenbahntechnischen Parametern:

- Bau einer reinen Adhäsionsbahn,
- ein Scheiteltunnel zwischen Göschenen und Airolo,
- stärkste Steigung 26‰ , in den Tunnels 23‰ ,
- kleinster Bogenhalbmesser 300 m.

Dieser zwischen dem Deutschen Reich, dem Königreich Italien und der Schweizerischen Eidgenossenschaft gültige Staatsvertrag wurde 1871 von den drei Staaten ratifiziert.

Auch dieses Dokument ist in der internationalen Eisenbahngeschichte einmalig. Mit seinen Grundsätzen waren territoriale und politische Machtbefugnisse abgesichert.

Bau der Gotthardbahn

Die Bauausführung beinhaltete folgende Phasen:

1. Bau des 15 km langen Gotthardtunnels, Bau der „Tessinischen Talbahnen“ (Lugano—Chiasso, Biasca—Bellinzona, Bellinzona—Locarno),
2. Bau der eigentlichen Nord- und Südrampen mit ihren einmaligen Ingenieurleistungen und
3. Anlagen, die aus finanziellen Erwägungen zurückgestellt werden mußten.

Am 6. Dezember 1871 erfolgte die Gründung der Gotthardbahn-Gesellschaft in Luzern, und am 2. April 1872 wurde R. Gerwig aus Karlsruhe zum Oberingenieur ernannt. Er begann am 1. Mai des gleichen Jahres mit seiner Arbeit. Dieser Mann war beim Bau von Gebirgsbahnen kein „unbeschriebenes“ Blatt, hatte er doch bereits die Bauleitung der bekannten Schwarzwaldbahn inne.

Für die Arbeiten am eigentlichen Gotthardtunnel veröffentlichten am 5. April 1872 alle wichtigen Zeitungen eine Ausschreibung. Der Genfer Bauunternehmer Louis Favre war mit seiner Offerte am preisgünstigsten und erhielt den Auftrag. Er hatte sich allerdings bei diesem Bau derart übernommen, daß er infolge Überarbeitung am 18. Juli 1879 an einem Herzschlag verstarb.

Der Tunnel wurde am 29. Februar 1880 um 11.10 Uhr durchschlagen. Die seitliche Abweichung von der Tunnelaxe betrug lediglich 33 cm!

Am 22. Mai 1882 war die Gotthardbahn soweit fertiggestellt, daß die Eröffnungsfahrt stattfinden konnte. Allerdings fuhren bereits ab 1. Januar 1882 die Lokomotiven 11 und 12 regelmäßig Post und Fahrgäste durch den Gotthardtunnel. Ab 1. Juni 1882 wurde der offizielle, regelmäßige Reise- und Güterverkehr zwischen Immensee und Chiasso aufgenommen.

Weitere wichtige Bauwerke

Große Probleme gaben auch die Talstufen im Reusstal und im Val Leventina den Erbauern auf. Diese Talstufen konnten durch eine Streckenverlängerung mit entsprechenden Kehrtunnel-Anlagen an der sogenannten Nord- bzw. Südrampe überwunden werden.

Während dieser Bauvorhaben geriet die Gotthardbahn-Gesellschaft in finanzielle Schwierigkeiten, die zu großen Einsparungen führten.

Obwohl sich bald nach der Eröffnung herausstellte, daß selbst optimistischste Prognosen weit übertroffen wurden, konnte auf den wichtigsten Abschnitten erst zwischen 1891 und 1904 das zweite Gleis gelegt werden.

Aber selbst heute sind einige wichtige Zufahrten zur eigentlichen Bergstrecke noch immer eingleisig. Allerdings wird im Rahmen der finanziellen Möglichkeiten immer weiter am Ausbau gearbeitet. Außerdem mußten unter den schweren Bedingungen des normalen Betriebes in den letzten Jahren die Tunnelprofile dem Huckepack-Verkehr angepaßt werden.

Einige soziale Aspekte

Zwar wurde der Hauptauftragnehmer beim Bau des Gotthardtunnels von einigen Arbeitern geschätzt, aber dennoch lag die Arbeiterfürsorge bei ihm im argen. So wurden z. B. die Betten in den Unterküften schichtweise vermietet. Das Öl für die Tunnellampen mußten die Arbeiter selbst bezahlen, und ein Teil des Lohnes wurde in Gutscheinen „ausgezahlt“, die nur in den unternehmenseigenen Geschäften eingelöst werden konnten. Nach und nach steigerte sich die Unruhe unter den Arbeitern, bis es am 27. Juli 1875 zu Streikaktionen kam. Die unter Zeitdruck stehende Unternehmensleitung versuchte mit Gewalt die Unruhen zu beenden. Am 28. Juli 1875 ersuchte der Oberingenieur in Göschenen den Gemeindepräsidenten um polizeiliche Hilfe. Da solche Aktionen bei der Bevölkerung im Reusstal unbekannt waren, hatte man Angst vor den Tunnelarbeitern, und es fiel den Verantwortlichen nicht schwer, eine Freiwilligentruppe aufzustellen, die gegen die Streikenden vorging. Vier Tote waren danach unter den Arbeitern zu beklagen.

Allein der Tunnelbau kostete 177 Menschen das Leben, wobei nicht alle Unfällen, sondern auch schweren Krankheiten zum Opfer fielen.

Nach der Betriebseröffnung zahlte die Gotthardbahngesellschaft von allen schweizerischen Transportunternehmen die besten Löhne. Bald gelangte das Personal auch in den Genuß einer Pensions-, Hilfs- sowie einer Krankenkassen-Unterstützung. Nach dem Stand des damaligen sozialen Versicherungswesens galt die Gesellschaft als vorbildlich. Auch Lebensmittel wurden aus dem bahneigenen Lebensmittellager verbilligt an das Personal abgegeben.

Schließlich muß auch noch die Schule für die Kinder des Personals erwähnt werden, die für deutsch und italienisch sprechende Schüler gegründet wurde. Später kam noch in Erstfeld eine weitere Schule hinzu, um den Personalkindern eine Schulbildung zu bieten, die vom Kanton Uri zu jener Zeit noch nicht garantiert werden konnte. Erst 1938 wurden diese Einrichtungen in die örtlichen Schulen integriert.

Die Traktionsmittel und ihre Entwicklung

Natürlich mußte auch von Anfang an dem Lokomotivbau größte Aufmerksamkeit geschenkt werden. Anfänglich kamen teilweise deutsche Lokomotiven von Krauss aus München zum Einsatz. Bald aber wurden die Lokomotiven nur noch bei der Schweizerischen Lokomotivfabrik (SLM) bestellt.

Das erste Beschaffungsprogramm von 1880 sah insgesamt 37 Lokomotiven unterschiedlicher Konstruktion vor. 1890 wurde eine C+C-Malletmaschine in Betrieb genommen.

Von 1894 bis 1905 beschaffte man 30 Verbundschnellzuglokomotiven mit der Achsfolge 2' C. Diese Loks hatten die damals schon beachtliche Leistung von etwa 1260 PS.

Der Höhepunkt im Lokomotivbau stellte für die Gotthardbahn-Gesellschaft aber die 1350 PS starke Güterzuglokomotive der Baureihe C 4/5 (1' D) dar.

Sieben Jahre nach der Verstaatlichung der wichtigsten Bahnen ging 1909 auch die Gotthardbahn in den Besitz der SBB über. Die Entwicklung leistungsstarker Lokomotiven wurde konsequent fortgesetzt. Die C 5/6, eine 1' E gekuppelte Lokomotive, war mit 1460 PS Leistung die letzte von den SBB in den Jahren von 1913 bis 1917 beschaffte Güterzugdampflok. Durch den Kohlenmangel während des ersten Weltkriegs beschleunigte sich die Umstellung auf elektrischen Betrieb. Um die Durchlaßfähigkeit der Gotthardstrecke zu steigern, begannen hier die Elektrifizierungsarbeiten am 25. November 1913. Als Spannungssystem wurde 15000 V ($16\frac{2}{3}$ Hz) vorgesehen. Erst am 7. Juli 1919 konnte auf einer Teilstrecke der elektrische Betrieb aufgenommen werden. Am 29. Mai 1921 war das Ziel erreicht: Zwischen Erstfeld und Bellinzona fuhren nun Elloks. Beim anfänglich gemischten Betrieb wurde nur mit halber Spannung gefahren, um eventuelle Überschlänge von der Fahrleitung zu vermeiden. Als dann auf den gemischten Betrieb verzichtet werden konnte, wurde die ganze Strecke etwa

Fortsetzung auf Seite 170