

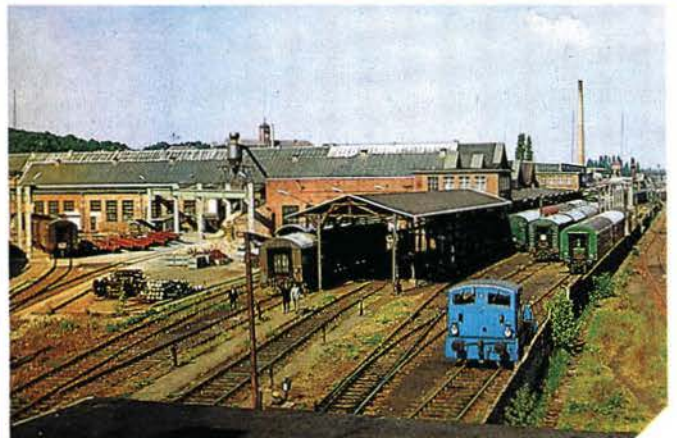
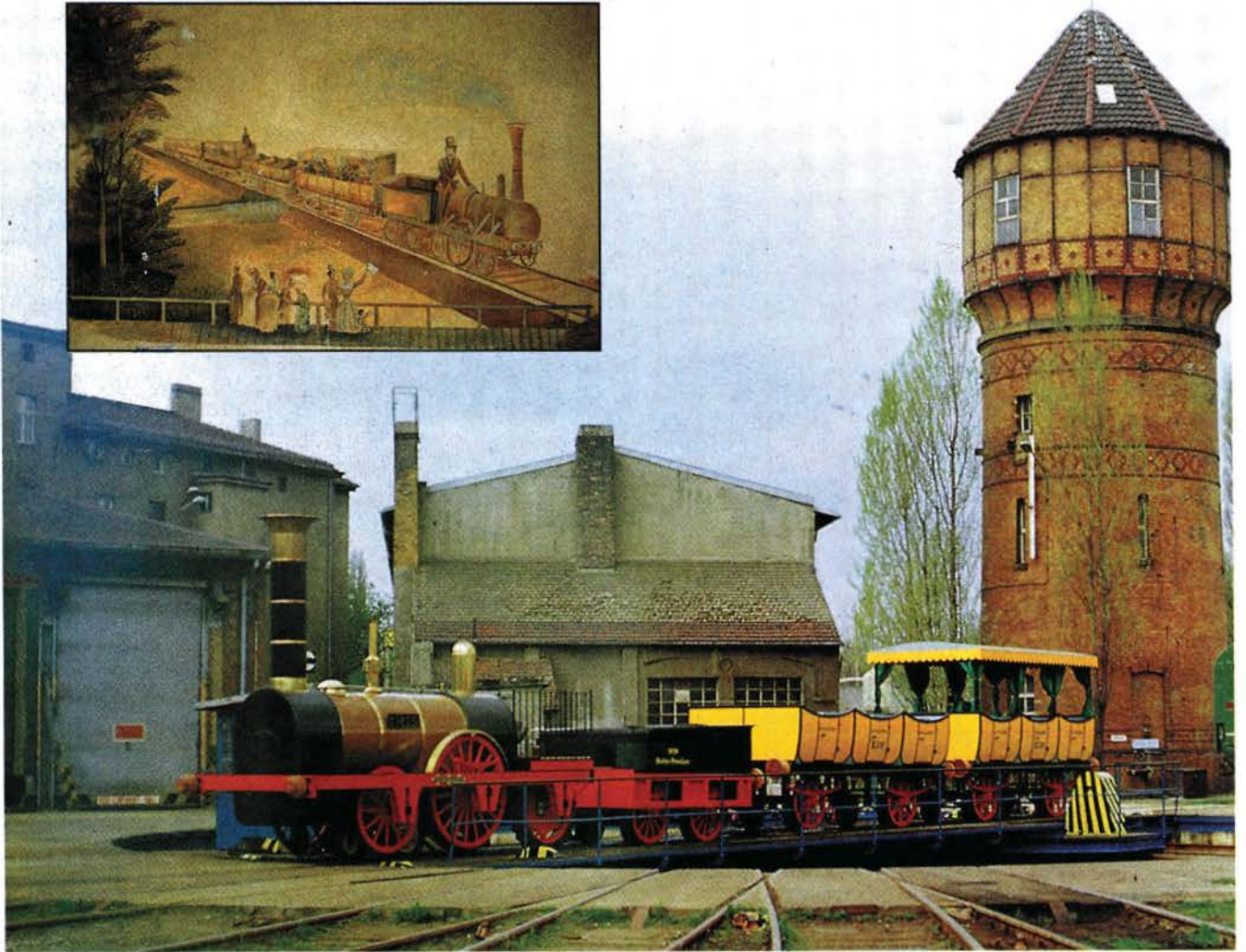
9
88

transpress

modell eisenbahner

eisenbahn-modellbahn-zeitschrift · ISSN 0026-7422 · Preis 1.80 M

150 Jahre
Eisenbahn in Potsdam



Umgeschaut
im Raw Potsdam



Das Reichsbahnausbesserungswerk „Erwin Kramer“ Potsdam gehört zu den größten und wichtigsten Werkstätten der DR. Auf dieser Bildseite stellen wir das Raw Potsdam so vor, wie es sich mit seinen vielfältigen Aufgaben als ein wichtiges Glied in der Volkswirtschaft unseres Landes präsentiert. Mehr darüber erfahren Sie auf Seite 3 dieses Heftes. Das 150jährige Bestehen des Werkes wird vom 17. bis 25. September mit einer Festwoche begangen. Eine Fahrzeug- und Modellbahn-Ausstellung gehören ebenso dazu wie Traditionsfahrten der DR und mit einer historischen Straßenbahn. Mehr darüber ist dem „me“ 6/88 auf Seite 34 zu entnehmen.



1 Blick von der Straßenbrücke im Bereich des Bahnhofs Potsdam Stadt auf das westlich gelegene Gelände des Raw. Charakteristisch ist der Wasserturm.

2 Hinter der Drehscheibe die älteste noch erhaltene Wagenhalle mit der Lackiererei.

3 Das Kernstück des Werkes: rechts die sogenannte „Neue Halle“, in der Mitte die Schiebebühne. Neben der modernen Halle 3 befindet sich die Schmiede (links). Deutlich zu sehen sind auch die Akku-Werklokomotive und ein Teil des Potsdamer Neubaugebietes Zentrum-Ost, das von hier aus mit Fernwärme versorgt wird.

4 Wagenausgang auf dem östlichen Teil des Werkgeländes. Hier werden die Reisezugwagen und Bahndienstwagen abgenommen.



Fotos: W. Burmeister, Potsdam
3



4

eisenbahn-modellbahn-
zeitschrift
37. Jahrgang



transpress
VEB Verlag für Verkehrswesen
Berlin

ISSN 0026-7422

Titelbilder

Vor 150 Jahren nahm die älteste noch existierende Eisenbahnwerkstätte auf deutschem Boden ihre Arbeit auf. Sie ist das heutige Raw „Erwin Kramer“ Potsdam. Gleichzeitig wurde die erste preußische Eisenbahn zwischen Berlin und Potsdam eröffnet. Deshalb ist diese Ausgabe vor allem dem Schienenverkehr in und um Potsdam gewidmet. Zu den Fotos:

Auf der Drehscheibe vor dem Wasserturm auf dem Gelände des Raw Potsdam der 1987 nachgebaute Zug der Berlin-Potsdamer Eisenbahn; links oben: eine Color-Zeichnung von der ersten preußischen Eisenbahn aus der Zeit ihrer Eröffnung; unten links: die Mitte der 50er Jahre entstandene Brücke über den Templiner See mit einem Güterzug in der Nähe des Potsdamer Hauptbahnhofs; unten: Der Ostteil des heutigen Raw „Erwin Kramer“ Potsdam.

Fotos: W. Burmeister, Potsdam (2); ZBDR Zimmer (1); Repro: W. Fromm, Potsdam

modelleisenbahner

forum	Mitteilungen	2
literatur	Rezension	33
dmv teilt mit	Verbandsinformationen/Wer hat – wer braucht?	32
anzeigen	suche/biete/tausch	33

eisenbahn

interview	Neues und Traditionelles	3
aktuell	Die Potsdamer Bahnhöfe heute	8
mosaik	150 Jahre Eisenbahnwerkstätten in Potsdam (1. Teil) Zwischen Potsdam und Babelsberg ... Bahnhof Wildpark	4 13 13
historie	Notizen zur Eisenbahn Berlin–Potsdam Eisenbahnen in Preußen Ein bemerkenswerter Einzelgänger	9 18 20

nahverkehr

mosaik	Straßenbahn und Obus in Potsdam	14
---------------	---------------------------------	----

modellbahn

aktuell	Neue Modellbahn-Steuerbausteine	21
anlage	Exkursion in die Altmark	24
tips	Fahrzeugmodelle in H0 nach preußischen Vorbildern Eine 250er in der Nenngröße N Mähhäkser und Volvos ...	22 35 3. US
mosaik	Anregungen vom Vorbild	28

Redaktion

Chefredakteur:
Ing. Wolf-Dietger Machel
Redakteur: Hans Drescher
Redaktionelle Mitarbeiterin:
Gisela Neumann
Gestaltung: Ing. Inge Biegholdt
Anschrift:
Redaktion „modelleisenbahner“
Französische Str. 13/14; PSF 1235,
Berlin, 1086
Telefon: 2 04 12 76
Fernschreiber: Berlin 11 22 29
Telegrammadresse: transpress
Berlin
Zuschriften für die Seite „DMV
teilt mit“ (also auch für „Wer hat –
wer braucht?“)
sind nur an das Generalsekretariat
des DMV, Simon-Dach-Str. 10, Berlin,
1035, zu senden.

Herausgeber

Deutscher Modelleisenbahn-
Verband der DDR



Redaktionsbeirat

Studienrat Günter Barthel, Erfurt
Karlheinz Brust, Dresden
Achim Delang, Berlin
Werner Drescher, Jena
Dipl.-Ing. Günter Driesnack,
Königsbrück (Sa.)
Dipl.-Ing. Peter Eickel, Dresden
Oberingenieur Eisenbahn-Bau-Ing.
Günter Fromm, Erfurt
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
Klaus Lehm, Sonneberg
Dr. oec. Joachim Mucha, Dresden
Ing. Manfred Neumann, Berlin
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
Ing. Lothar Schultz, Rostock
Hansotto Voigt, Dresden
Dipl.-Ing. oec. Hans-Joachim Wilhelm,
Berlin

**Erscheint im transpress
VEB Verlag für Verkehrswesen
Berlin**

Verlagsdirektor: Dr. Harald Böttcher
Lizenz Nr. 1151
Druck:
(140) Druckerei Neues Deutschland,
Berlin
Der „modelleisenbahner“ erscheint
monatlich.
Preis: Vierteljährlich 5,40 M.
Auslandspreise bitten wir den Zeit-
schriftenkatalogen des „Buchexport“,
Volkseigener Außenhandelsbetrieb
der DDR, PSF 160,
DDR - 7010 Leipzig, zu entnehmen.
Der Nachdruck von Beiträgen –
auch auszugsweise – ist nur
mit Zustimmung der betreffenden
Urheber gestattet. Art.-Nr. 16330

P 16/88/Z8 und 9

Verlagspostamt Berlin
Redaktionsschluß: 4. 8. 1988
Geplante Auslieferung: 7. 9. 1988
Geplante Auslieferung des Heftes
10/88: 5. 10. 1988

Anzeigenverwaltung

VEB Verlag Technik Berlin
Für Bevölkerungsanzeigen alle
Anzeigenannahmestellen in der
DDR, für Wirtschaftsanzeigen der
VEB Verlag Technik, Oranienburger
Str. 13–14, PSF 201, Berlin, 1020

Bestellungen sind in der DDR zu rich-
ten an sämtliche Postämter; im Aus-
land an: den internationalen Buch-
und Zeitschriftenhandel; zusätzlich in
der BRD und in Westberlin: an den
örtlichen Buchhandel, Firma Helios
Literaturvertrieb GmbH, Eichborn-
damm 141–167, 1000 Berlin (West) 52
sowie an den Zeitungsvertrieb Ge-
brüder Petermann GmbH & Co KG,
Kurfürstenstr. 111, 1000 Berlin (West)
30.

Auslandsbezug wird auch durch den
Buchexport Volkseigener Außen-
handelsbetrieb der Deutschen
Demokratischen Republik,
PSF 160, DDR - 7010 Leipzig,
und den Verlag vermittelt.

Fünftes Gartenbahntreffen in Werdau

Das fünfte Werdauer Gartenbahntreffen ist nun schon wieder Geschichte. Eingeladen dazu hatten die Arbeitsgemeinschaft 3/85 des DMV und der Rat der Stadt Werdau für den 26. Juni 1986. An diesem Tage stürmten im wahrsten Sinne des Wortes die Gartenbahnbesessenen (und -besitzenden) das Heimat- und Stadtmuseum Werdau. Rund 800 Besucher wurden diesmal gezählt. Für die Veranstalter bedeutete das aber eine enorme Belastung, da sich nur etwa 160

Freunde angemeldet hatten. Deshalb war es nicht möglich, die gastronomische Betreuung durchweg sicherzustellen. Künftig sollten sich also alle Interessenten an die Ausschreibung halten und durch ihre Anmeldungen den Organisatoren die Arbeit erleichtern. Die Freundinnen und Freunde um Christian Spindler schlugen sich aber wacker, und selbst der kurze Regenguß in der Mittagsstunde verscheuchte nur wenige Besucher. Die Gartenbahnanlage war mehr als dicht umlagert. Der Arbeitsgemeinschaft 3/85 gehörende und mitgebrachte Fahrzeuge drehten ihre Runden. Auf der Ra-



senfläche standen dann noch größere „Brocken“. Bereits am 25. Juni 1988 traf sich auf Einladung der „harte Kern“ der DDR-Gartenbahner, unter ihnen namhafte Modellbauer, Autoren und Kleinserienhersteller. Dieser organisierte und gezielte Erfahrungsaustausch im kleineren Kreis hat sich bereits in früheren Jahren bestens bewährt, ist es doch am Tag darauf unmöglich, Fachgespräche zu füh-

ren. Selbst gebaute Fahrzeuge standen ebenso zur Diskussion wie verschiedene Technologien der Material- und Verfahrensanwendung. Weitere Themen waren das Kunststoffkleben, Gießen von Harzen und Metall in Silikonkautschukformen usw. Die AG Marienberg stellte für das H_m -Gleissystem einen Schwellenrost für je eine Links- und Rechtsweiche vor. Das Goethewort „Wer vieles bringt, wird manchem etwas bringen, und jeder geht zufrieden aus dem Haus“ war hier wohl sehr zutreffend. Nun warten viele Gartenbahner auf das 6. Treffen und werden wohl bis dahin wieder Neues auf die Beine bzw. die Räder stellen. Den Werdauern nochmals herzlichen Dank für alle Mühe!

W. Ilgner, Marienberg;
Foto: W. Albrecht, Oschatz

Protestresolution

Wir, die Mitglieder der Arbeitsgemeinschaft 6/86 Leimbach des Deutschen Modelleisenbahn-Verbandes der DDR, fordern einstimmig, die Todesurteile gegen die „Sechs von Sharpeville“ aufzuheben und alle Gefangenen, die unter menschenunwürdigen Bedingungen als politisch Verfolgte in Gefängnissen sitzen, freizulassen. Mit Abscheu reagieren wir darauf, daß selbst Kinder als politische Gefangene von ihren Eltern getrennt sind und unter den Folterungen des Botha-Regimes leiden müssen.

Alle Arbeitsgemeinschaften des DMV rufen wir auf, sich dieser Protestresolution anzuschließen.

H.-G. Dittmann, E. Müller, R. Sollnick, Y. Müller,
S. Hoffmann, D. Kluge, M. Rauchfuß, M. Kuhne

TT-Bahnen in Kraków (VRP)

Vom 1. bis 9. Oktober 1988 findet im Krakówer Kulturhaus der Eisenbahner, ul. św. Filipa 6, eine Modellbahn-Ausstellung statt. Gezeigt werden Fahrzeuge und Zubehörteile in der Nenngröße TT. Dioramen und Modellbahnanla-

gen, gebaut von Mitgliedern des Modelleisenbahn-Klubs in Kraków, präsentieren die Welt der Eisenbahnen im Maßstab 1:120. Die zum 30jährigen Bestehen des heutigen VEB Berliner TT-Bahnen gestaltete Ausstellung ist an den genannten Tagen von 10 bis 19 Uhr geöffnet.
A. Maj, Kraków

Ein Treffer ins Schwarze

Über 9 000 Besucher zählte die erste Jugendmodellbahn-Ausstellung vom 7. bis 15. Mai 1988 im Berliner Pionierpalast „Ernst Thälmann“ in der Wuhlheide. Täglich etwa sieben Stunden lang zeigten vor allem Schüler und Jugendliche – unter ihnen zahlreiche Mitglieder aus Arbeitsgemeinschaften des DMV –, wie sie in der Vergangenheit ihre Freizeit verbracht haben.

Unzählige Fragen der Besucher, hervorgerufen durch die Vielfalt der gezeigten Anlagen und Vitrinenmodelle, waren stets aufs neue zu beantworten.

Intensiv genutzt wurden die verschiedenen Betätigungsmöglichkeiten. Einmal selbst Lokführer sein, für so manchen wurde dieser Traum wahr, wenn auch nur am Modell im Maßstab 1:120 oder 1:87 auf den Anlagen der 39. Oberschule Berlin-Lichtenberg oder des Pionierpalastes. Per Computer und Drucker konnte jeder sein Lokführerpatent – sprich Baureihenberechti-

gungsschein – ausdrucken lassen und mit nach Hause nehmen.

„Was hat es denn nun mit den Bezeichnungen H_0 und H_0_m auf sich?“ Dies war die häufigste Frage an die Erbauer der insgesamt fünf gezeigten Schmalspurbahnen. Erstmals zu sehen war dabei die H_0_m -Anlage nach Motiven der ehemaligen Blockstelle „Drängetal“ der Harzquerbahn des Modellbahnfreunds Tinus und das H_0_m -Anlagenstück des Schülers Marco Liebig. Lebendiger Geschichtsunterricht stellte für die vorrangig jugendlichen Ausstellungsbesucher die wiederum erweiterte Trümmerbahnanlage des Modellbahnfreunds Frisch dar.

Regler Fahrverkehr herrschte auf den H_0 - und TT-Anlagen der 21. Oberschule und 23. Oberschule Berlin-Köpenick sowie der F.-Dzierżyński-Oberschule Berlin-Treptow. Unter dem Motto „So wird's gemacht“ wurde an drei Anlagen während der neun Tage gebaut. Hier konnte man täglich beobachten, wie die Arbeiten voranschritten. Viele holten sich hier Tips zur

Verdrahtung und zur Geländegestaltung.

Neu für Ausstellungen war die Lesecke, in der Besucher die Möglichkeit hatten, die sonst so rare transpress-Literatur in Augenschein zu nehmen, sich etwas herauszuschreiben, Skizzen zu übernehmen usw. Eine Idee, die gut ankam.

In den drei Vitrinen wurden vor allem Eigenbaumodelle von Schülern gezeigt. Auf breites Interesse stießen die Feuerwehrmodelle des Schülers Detlef Höhn aus Wildau. Schade, daß die Grundmodelle dieser Fahrzeuge nicht mehr im Angebot sind.

Insgesamt wurde diese erste Jugendmodellbahn-Ausstellung ein voller Erfolg, der ohne die zahlreiche Unterstützung nicht möglich gewesen wäre. An dieser Stelle ein herzliches Dankeschön an die Kolleginnen der Abteilung Werbung des transpress VEB Verlag für Verkehrswesen für die bereitgestellte Literatur, den VEB Prefo, den VEB PIKO Sonneberg und den VEB Plasticart Zwickau für das gestiftete Fahrzeugmaterial als Erinne-

rung und Dankeschön an die Aussteller. Ein Dankeschön ebenfalls an die Kollegen der Deutschen Reichsbahn, die unter anderem beim Transport und bei der Inbetriebnahme des Dialog-Fahrkartenautomaten behilflich waren. Allen Akteuren, auch den hier nicht genannten, ein herzliches Dankeschön.

F. Tinus (AG 1/41), Berlin

Pionierpalast in eigener Sache

Um auch zukünftig Schüler und Jugendliche an den Eisenbahnmodellbau heranzuführen zu können, werden engagierte, interessierte Freunde für eine Tätigkeit als AG-Leiter gesucht. Die Arbeitsgemeinschaften finden wöchentlich einmal etwa drei Stunden statt, eine Vergütung erfolgt auf Grundlage der Honorarordnung.

Interessenten melden sich bitte telefonisch über Berlin 6 30 75 33 bei Kollegen Tinus.

Ti.

**Neues und
Traditionelles**

**Interview mit dem Werkdirektor
des Raw „Erwin Kramer“ Potsdam,
Reichsbahn-Haupttrat Dieter Tebner**

„me“: Das heutige Raw „Erwin Kramer“ in Potsdam hat eine 150jährige Tradition bei der Instandhaltung von Eisenbahnwagen. Es gehört zu den wichtigsten Werkstätten der Deutschen Reichsbahn. Welche Aufgaben stehen im Vordergrund?

Dieter Tebner: Die wichtigste Aufgabe besteht in der Instandhaltung von vierachsigen Reisezugwagen. Es handelt sich hierbei vor allem um die bekannten 18,7-m-Fahrzeuge der Bauart Halberstadt.

Am 1. Januar 1988 haben wir nun alle Bghw-Sitzwagen übernommen. Somit sind wir zum Heimatwerk für 3000 Wagen dieser Bauart geworden.

Ein weiterer Schwerpunkt stellt die Instandhaltung von 900 Wohnwagen für die Baueisenbahner sowie eine breite Palette von Sonderfahrzeugen dar, zu denen übrigens auch die 52 Einheitshilfszüge gehören. Ebenso wie andere Betriebe verfügt das Raw Potsdam über einen eigenen Rationalisierungsmittelbau.

Hier werden zentral für den Bereich Fahrzeugausbesserung unter anderem Radsatzumsetzer und Kurvenplatten gefertigt, die der Rationalisierung der Radsatz- sowie der Tausch- und Ersatzteilarbeitung in anderen Werken dienen. Diese Technik bewährt sich u. a. in den Reichsbahnausbesserungswerken Wittenberge und Eberswalde sowie in den Bahnbetriebswagenwerken Dresden und Halle. Außerdem werden bei uns Gleismagnethalter für das Geräte- und Reglerwerk Teltow gefertigt, die dann bei der DR für sicherheitstechnische Belange eingesetzt werden. Hinzu kommt die Konsumgüterproduktion. In Zusammenarbeit mit den Reichsbahnausbesserungswerken „Herbert Warnke“ Delitzsch und „Wiethold Schubert“ Wittenberge produzieren wir Einzelteile für Verbandschranke, außerdem komplette Gartenbänke. Und schließlich begann in diesem Jahr die Produktion von 1200 Spezialvorrichtungen für den Pkw Trabant. Außerdem versorgt das Heizkraftwerk des Raw über 3000 Wohnungen mit Wärme und warmem Wasser.

Allein 1988 werden wir 1298 Reisezugwagen, 292 Bahndienstwagen und 103 sogenannte Kooperationswagen, die für das Raw Halberstadt herzurichten sind, sowie 16 Wagen für Dritte instand setzen. Außerdem sind 286 Wagen in der Schadgruppe R0 zu behandeln und Konsumgüter im Werte von 1235 TM herzustellen. Insgesamt sind das hohe Anforderungen, denen sich unsere 1350 Werkstatteisenbahner aber mit großer Einsatzbereitschaft stellen.

gen beschäftigt unsere Leser im besonderen, handelt es sich dabei doch inzwischen um „Veteranen der Schiene“. Sicherlich werden dadurch künftig auch Kapazitäten für andere Aufgaben genutzt. Welche Vorhaben gibt es in den nächsten Jahren?

Dieter Tebner: Die Ausmusterung der zwei- und dreiachsigen Rekositzwagen wird 1991 abgeschlossen sein. Die Instandhaltung dieser Fahrzeuge endete 1987 planmäßig. Damit verbleiben nur noch die dreiachsigen Reko-Gepäckwagen in der Erhaltung. Mitte der 90er Jahre werden aber auch diese Fahrzeuge endgültig aus dem Bestand der DR verschwinden sein. Mit Beginn der 90er Jahre sollen schrittweise alle vierachsigen Reisezugwagen bis zu einer Länge von



Dieter Tebner vertritt als Werkdirektor der größten Reichsbahndienststelle und als Dienstortältester im Stadtkreis Potsdam die Interessen und Belange der Deutschen Reichsbahn gegenüber den örtlichen Organen und anderen Einrichtungen.

Foto: W. Fromm, Potsdam

24,5m in Potsdam beheimatet werden. Das wiederum steht im Zusammenhang mit der Instandhaltung aller 26,4-m-Wagen im Raw „Herbert Warnke“ Delitzsch. Zunächst werden ab 1992 die kombinierten und 18,7m langen Sitz-/Gepäckwagen der Gattung BDghws sowie die derzeit aus Bghw-Wagen in Halberstadt entstehenden kombinierten Sitz- und Gepäckwagen mit Schwerstbehindertenabteil der Gattung BDs für neue Aufgaben in der Instandsetzung sorgen. Außerdem ist geplant, auch einige orangefarbenen Städteexpresszugwagen in unserem Raw zu erhalten. Voraussetzung dafür sind Generalreparaturen an den Bghw-Wagen, deren Verlängerung auf 26,4m und die anschließende Umbeheimatung zum Raw „Herbert Warnke“ Delitzsch.

Allein aus dieser Sicht ist verständlich, daß wir der Rationalisierung größte Aufmerksamkeit zu schenken haben.

So wurde bereits 1985 mit dem Aufbau einer rechnergestützten modernen Fließstraße zur Radsatzbehandlung begonnen. Noch in diesem Jahr wird diese Technik zum Tragen kommen. Ebenso werden wir die Puffer- und Drehgestellauflaufwerkzeuge auf Fließfertigung umstellen. In beiden Fällen ist der Roboter-einsatz geplant.

„me“: Inzwischen ist es über die Grenzen unseres Landes bekannt: Die Potsdamer Werk-

eisenbahner haben einen guten Ruf durch die Aufarbeitung und Restauration von Eisenbahnmuseumswagen. Darüber haben wir schon mehrmals im „me“ berichtet. Was ist auf diesem Gebiet künftig vorgesehen?

Dieter Tebner: Seit 1980 befaßt sich das Raw „Erwin Kramer“ Potsdam mit dem Aufbau und der Erhaltung von Museums- und Traditionsfahrzeugen. Dank der guten fachlichen Leistungen unserer Werkstatteisenbahner konnte mit dem Wiederaufbau älterer Personenzüge planmäßig begonnen werden. Bisher wurden vier Oldtimer für das Verkehrsmuseum Dresden bzw. für die Deutsche Post fast originalgetreu wieder hergerichtet. Gegenwärtig befindet sich ein Museumsfahrzeug in Arbeit. Weitere sechs Wagen sind entsprechend einer Weisung des Ministers für Verkehrswesen in den nächsten Jahren museumsgerecht herzurichten. Die bisher aufgebauten zehn Traditionswagen werden vielseitig eingesetzt. Nicht nur der Deutsche Modelleisenbahn-Verband der DDR, sondern auch der VEB Reisebüro nutzt diese Fahrzeuge für in- und ausländische Gäste. Nicht zu vergessen sind die zahlreichen Filmaufnahmen.

„me“: Viel wurde getan, um die Festwoche „150 Jahre Eisenbahnwerkstätten in Potsdam“ würdig vorzubereiten. Eine intensive Zusammenarbeit mit anderen Institutionen und Organisationen blieb nicht aus. Was ist hierbei besonders hervorzuheben?

Dieter Tebner: Die bevorstehende Veranstaltung bietet Anlaß, zur 1000-Jahr-Feier von Potsdam im Jahre 1993 das Thema „Traditionspflege bei der Eisenbahn“ erneut aufzugreifen. Gibt es dazu schon Vorstellungen?

Dieter Tebner: 1985 begannen wir gemeinsam mit der Betriebsparteileitung und der Betriebsgewerkschaftsleitung, vielseitige kulturelle Veranstaltungen vorzubereiten. Unser Jubiläumstag am 24. September 1988 wird zu einem besonderen Höhepunkt mit Volksfestcharakter werden. An der Vorbereitung ist die gesamte Belegschaft beteiligt. Wir werden uns und unseren Gästen ein schmuckes Werk präsentieren. Während einer Festwoche wird im Vorfeld eine große Fahrzeug-Ausstellung mit Traditions- und Museumsfahrzeugen durchgeführt. Hinzu kommen Traditionsfahrten – ähnlich wie zur 750-Jahr-Feier in Berlin.

Zur guten Zusammenarbeit: Hier muß ich besonders auf den Bezirksvorstand Berlin des Deutschen Modelleisenbahn-Verbandes der DDR verweisen. Er organisiert und leitet die gesamte bereits erwähnte Fahrzeug-Ausstellung mit unserer Unterstützung. Die Jubiläum „150 Jahre Eisenbahnwerkstätten in Potsdam“ ist für uns der Auftakt zur 1000-Jahr-Feier der Stadt Potsdam im Jahre 1993.

Seit dem vergangenen Jahr bin ich in meiner Eigenschaft als dienstortältester Eisenbahner im Arbeitsstab zur Vorbereitung der 1000-Jahr-Feier der Stadt Potsdam. Und daß dabei die Traditionspflege bei der Eisenbahn nicht zu kurz kommen wird, steht bereits jetzt fest.

*Das Interview führte
Wolf-Dietger Machel*

„me“: Die begonnene konzentrierte Ausmusterung der zwei- und dreiachsigen Reko-

Kurt Ernert, Potsdam

150 Jahre Eisenbahnwerkstätten in Potsdam

1. Teil

Preußens erste Eisenbahn

Als im Dezember 1835 die erste deutsche Eisenbahn von Nürnberg nach Fürth den öffentlichen Fahrbetrieb aufnahm, und vor den Toren Preußens der Bau der Bahnlinie von Leipzig nach Dresden in vollem Gange war, begann man auch in Preußen, sich ernsthaft mit der Eisenbahn zu befassen.

Justizminister Robert war hier der Initiator. Er war es, der nach harten Auseinandersetzungen mit der preußischen Staatsregierung einen Bauplan mit dem Gesuch zur Konzessionserteilung für die Eisenbahnstrecke Berlin-Potsdam an den König von Preußen einreichte und eine Eisenbahn-Gesellschaft gründete. Nach Überwindung vieler Schwierigkeiten verlieh der preußische König der Berlin-Potsdamer Eisenbahn-Gesellschaft am 22. September 1837 die Konzessions- und Kooperationsrechte.

Im Sommer 1838 war nach vierzehnmönatiger Bauzeit die Teilstrecke Potsdam-Zehlendorf vollendet. Wenn auch nur eingleisig und mit Ausweichstellen versehen, war es unter den damaligen Bedingungen eine beachtliche Leistung, hatte man doch für den ersten Chausseebau zwischen beiden Orten immerhin drei Jahre benötigt.

Anfang September 1838 begannen auf der zuerst fertig gewordenen Strecke von Zehlendorf nach Potsdam die täglichen Probefahrten. Die beiden englischen Lokomotiven PEGASUS und ADLER fuhren mit einigen Waggons abwechselnd vormittags von Potsdam nach Zehlendorf. Am 22. September 1838 konnte schließlich die Strecke Zehlendorf-Potsdam für den öffentlichen Verkehr freigegeben werden. Die feierliche Eröffnungsfahrt am 21. September 1838 wurde zu einem wahren Volksfest.

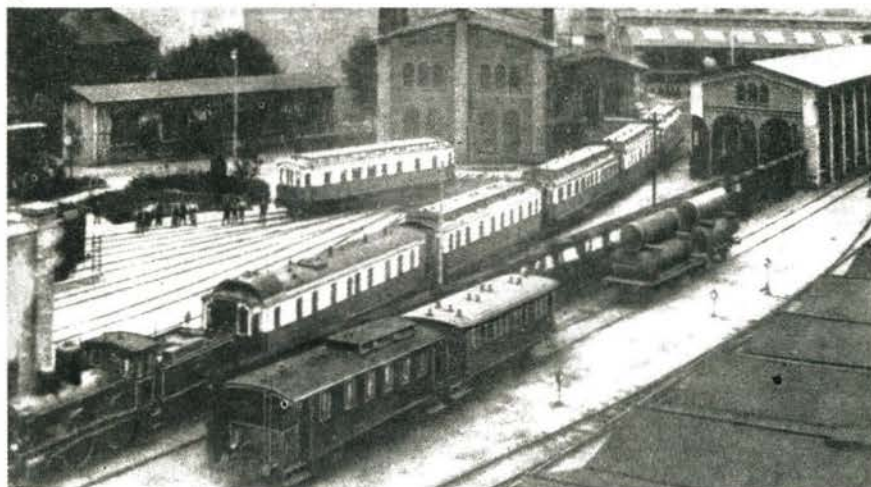
Nachdem die Teilstrecke bis Zehlendorf in vollem Betrieb war, wurde an der Vervollendung des zweiten Streckenabschnitts bis nach Berlin intensiv gearbeitet. Auf der Gesamtstrecke Berlin-Potsdam rollten ab dem 29. Oktober 1838 planmäßig vier Züge mit je elf Wagen. Bei Kohlhasenbrück, dem heutigen Bahnhof Griebnitzsee, in der Machnow Heide, in Zehlendorf und Steglitz befanden sich Haltestellen. Zu dieser Zeit konnten die Nowaweser und Neuendorfer Einwohner (heute Potsdam-Ba-

belsberg) nur die vorbeifahrenden Züge bewundern. Erst 1866 wurde für beide Ortschaften eine gemeinsame Haltestelle eingerichtet. Gleich nach ihrer Inbetriebnahme wurde die Berlin-Potsdamer Eisenbahn als neues Verkehrsmittel mehr und mehr in Anspruch genommen. Infolgedessen mußte die Zahl der täglich fahrenden Züge erhöht werden. Dazu war es wiederum erforderlich, den Fahrzeugbestand erheblich zu erweitern. Deshalb kaufte die Berlin-Potsdamer Eisenbahn-Gesellschaft im Jahre 1839 sieben weitere Dampflokomotiven: zwei amerikanische 2A-Lokomotiven, AMERIKA und PRUSSIA von Wil-

1



2



liam Norris, Philadelphia, eine englische Lokomotive von C. Taylor, Warrington, die jedoch nicht in Gang kam, und vier englische Lokomotiven von Stephenson. Im selben Jahr wurde noch eine deutsche Dampflokomotive von der Fabrik des Dr. Kufahl, Berlin, geliefert (siehe auch „me“ 1/88, S. 12 und 13), der nach 1842 eine weitere der Eisengießerei Eggels, Berlin, folgte. (1) Die Ingenieure der Berlin-Potsdamer Eisenbahn schwürten zunächst auf die Norris-Lokomotiven. Diese Maschinen hatten gegenüber den zeitgenössischen englischen Lokomotiven eine Reihe be-

achtlicher Vorteile. So befand sich bei den Norrischen Lokomotiven AMERIKA und PRUSSIA das Triebwerk außen. Damit waren die zu Brüchen neigenden Kropfachsen der englischen Innenzylinderlokomotiven überflüssig geworden. (2)

Noch bessere Betriebseigenschaften besaßen erst die 1845 und 1846 gelieferten acht 1A1-Lokomotiven von Borsig aus Berlin. Interessant ist die Tatsache, daß sich August Borsig bei der ersten von ihm konstruierten und hergestellten Dampflokomotive nach den Norris-Maschinen der Berlin-Potsdamer Eisenbahn gerichtet hatte. Der Gesamtaufbau

der ersten Borsigschen Dampflokomotive lehnte sich also eng an die AMERIKA und PRUSSIA von Norris an. (3)

(Einzelheiten über die anfangs eingesetzten Wagen sind ab Seite 9 dieser Ausgabe nachzulesen.)

Zur Entstehung der Eisenbahnwerkstatt Potsdam

Bereits einige Monate vor der Teileröffnung der Berlin-Potsdamer Eisenbahn am 22. September 1838 war neben dem Bahnhof in Potsdam auf den Wendlerschen Grundstücken eine Werkstatt für



Lokomotiven und Wagen entstanden. In ihr wurden vorerst die aus England eingeführten Lokomotiven zusammengebaut und für die Probefahrten vorbereitet. Dabei aber handelte es sich noch keineswegs um eine Werkstatt oder ein Ausbesserungswerk im späteren oder gar heutigen Sinne. Die überaus einfach ausgestattete Einrichtung erfüllte lange Zeit sehr wichtige Aufgaben, nämlich den Zusammenbau, die Ausbesserung und Unterhaltung der Fahrzeuge und sonstigen Betriebsmittel. Die erste deutsche Eisenbahnwerkstatt war bereits mit der Inbetriebnahme der Eisenbahnstrecke Nürnberg-Fürth ent-

die Leitung der Eisenbahnwerkstatt übernahm. Bereits 1837 hatte er die ersten sechs Stephenson'schen Lokomotiven, aus England mitgebracht sowie englische und amerikanische Werkstattarbeiter, die unter seiner Leitung die Lokomotiven aufbauten und später die anfallenden Reparaturen übernahmen.

Eine Schmiede mit Werkbänken und Schraubstöcken, ein massiver Dampf-wagenschuppen, eine Kohlenhalle und ein kleines Bürogebäude gehörten zur damaligen Betriebsanlage. In der Nähe des Potsdamer Bahnhofs in Berlin existierte eine ähnliche Werkstatt. Sie bestand aus einem Dampfwagen- und zwei Wagenschuppen. In den ersten Betriebsmonaten mußten in Berlin und Potsdam sechs Dampflokomotiven mit je 30 bis 35 PS und einer Höchstgeschwindigkeit von 40 km/h betreut werden. Ferner waren zwei Staatswagen, fünf Personenwagen 1. Klasse, neun Personenwagen 2. Klasse, achtundzwanzig Personenwagen 3. Klasse sowie vier Viehwagen und acht „Bahnkarren“ zu unterhalten.

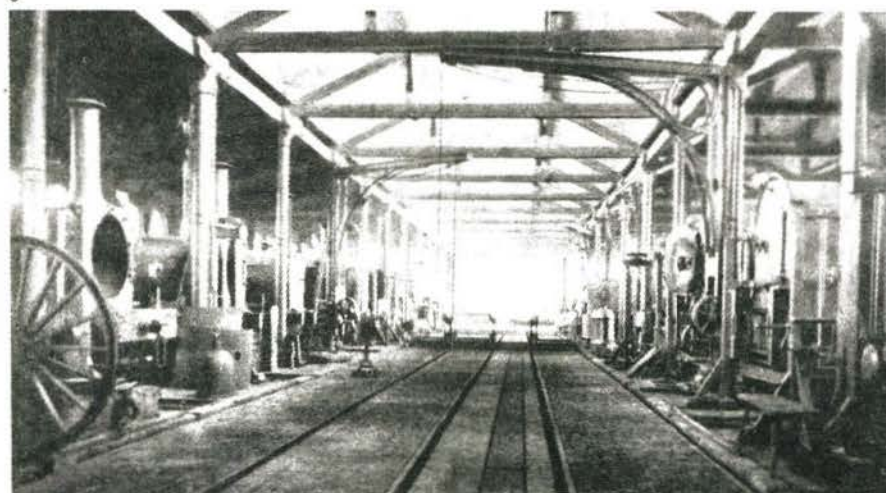
Für die notwendigen Reparaturen, einschließlich der Untergestelle der Wagen, der Achsen und Räder mußten aus England alle Ersatzteile eingeführt werden, da es in Deutschland zu dieser Zeit noch keine Ersatzteilerfertigung gab. Als erste Eigenproduktion fertigte man in Berlin nach englischem Muster Wagenkästen. (5)

Unmittelbar nach Inbetriebnahme der gesamten Strecke Berlin-Potsdam begannen am 1. November 1838 die ersten vier deutschen Handwerker, zwei Schlosser, ein Schmied und ein Tischler, ihre Tätigkeit in der Potsdamer Eisenbahnwerkstatt. Die völlig neuen technischen Einrichtungen an den Lokomotiven und Wagen bedingten eine gründliche Ausbildung.

In den folgenden Jahren wurden dann die ausländischen Fachkräfte aufgrund ihrer zu hohen Lohnforderungen durch deutsche Handwerker ersetzt. Außerdem befürchtete die Eisenbahn-Gesellschaft, daß die deutschen Arbeiter mit den gewerkschaftlichen Erfahrungen des englischen Proletariats vertraut gemacht werden könnten. (6)

Im Jahre 1845 waren schon 38 Handwerker in der Potsdamer Werkstatt beschäftigt. Und somit gab es plötzlich inmitten der Hochburg des preußischen Adels und Militarismus die erste kleine Gruppe des jungen Industrieproletariats.

Bis zu diesem Zeitpunkt waren die englischen und amerikanischen Lokomotiven auf der Strecke Berlin-Potsdam 56 000 km gefahren. In den ersten Betriebsjahren hatte es die Eisenbahn-Gesellschaft mit der Pflege und der turnusgemäßen Untersuchung der Lokomotiven nicht ernst genug genommen. Daher mußten die Lokomotiven AMERIKA und PRUSSIA mit der ersten deutschen Lokomotive bereits 1845 aus dem Be-



1 Aus dem Jahre 1895 stammt diese Aufnahme von der Königlichen Eisenbahn-Hauptwerkstatt Potsdam: Teilansicht mit der Lokomotivwerkstatt, Hofwagenhalle und Aufarbeitungsgebäude für Fahrzeugteile (heute Lehrwerkstatt). Unmittelbar hinter der Hauptwerkstatt ist deutlich der alte Potsdamer Hauptbahnhof mit dem Empfangsgebäude zu erkennen. Dieses wurde ebenso wie die im Hintergrund zu sehende Heiliggeistkirche im April 1945 ein Raub der Flammen ...

2 Das Foto zeigt den abfahrbereiten Hofzug im Jahre 1895. Die Salonwagen vom Hofzug bereiteten den Werkstatteisenbahnern manche Aufregung, sorgten aber auch oft für Ehre und Abwechslung.

3 Die Lokomotivwerkstatt mit Schiebepöhlle wurde um 1860 gebaut.

4 Bereits 1856 entstand die Wagenhalle.

standen. Anfang der 70er Jahre des 19. Jahrhunderts wurde diese Werkstatt, inzwischen mehrmals vergrößert, jedoch wieder abgerissen. Deshalb sind die Potsdamer Eisenbahnwerkstätten heute die ältesten auf deutschem Boden. (4)

Da noch kein erfahrenes deutsches Eisenbahnpersonal zur Verfügung stand, wurden anfangs englische und amerikanische Maschinisten und Eisenbahnhandwerker bei den deutschen Eisenbahn-Gesellschaften beschäftigt. So war es nicht verwunderlich, daß in Potsdam der englische Ingenieur William Turner

trieb genommen werden. Sie verwendete man fortan nur noch als stehende Dampfmaschinen zum Antrieb von Werkzeugmaschinen und zum Wasserschöpfen. Der Bestand wurde 1845 und 1846 durch acht bei Borsig hergestellte Lokomotiven wieder aufgefüllt. (7)

Von Potsdam nach Magdeburg

Nach der Eröffnung der ersten Eisenbahnlinien in Deutschland war der Bann gebrochen. Unter den Eisenbahn-Gesellschaften entwickelte sich ein scharfer Konkurrenzkampf. In ihn wurde auch die Berlin-Potsdamer Eisenbahn-Gesellschaft mit ihrem Bauvorhaben in Richtung Süden verwickelt. Wegen des Eisenbahnanschlusses in Richtung Süden entstand zwischen der Berlin-Potsdamer Eisenbahn-Gesellschaft und dem Berlin-Sächsischen Komitee ein heftiger Streit. 1844 wurde dieser Streit durch den Bau der Thüringischen Eisenbahn geschlichtet. Beide Konkurrenten hatten nun die Möglichkeit, den Anschlußverkehr nach Mittel- und Westdeutschland herzustellen. (8) Dem Bau der Strecke Potsdam-Magdeburg stand jetzt nichts mehr im Wege. Dabei gelangte die Berlin-Potsdamer Eisenbahn-Gesellschaft zu der Erkenntnis, daß die erforderlichen Projekte für die Bahnlinie durch den Potsdamer Kessel mit seinen Havelseen und Bergen enorme Finanzschwierigkeiten bereiteten. Die Eisenbahn-Gesellschaft sah sich gezwungen, ihre Bahn an die neu gegründete Berlin-Potsdam-Magdeburger Eisenbahn-Gesellschaft zu verkaufen. Um mit dem Bau beginnen zu können, mußte zuerst das schwierigste Problem, die Festlegung der Trasse durch den Potsdamer Kessel, gelöst werden. Man entschied sich für eine gerade Linienführung über die Havel bis zum nördlichen Rand des Wildparks. Da aus Gründen des Naturschutzes die Planitzinsel unberührt bleiben sollte, schüttete man den Bahndamm daneben in die Neustädter Havelbucht. (9)

Am 7. August 1846 wurde die Eisenbahnstrecke Potsdam-Magdeburg dem öffentlichen Verkehr übergeben. Die Berlin-Potsdam-Magdeburger Eisenbahn-Gesellschaft hatte nun endlich den ersehnten und notwendigen Anschluß nach Westen und die unmittelbare Verbindung mit den Eisenbahnstrecken in andere Länder erreicht.

Der Ausbau der Potsdamer Eisenbahnwerkstätten

Auf dem Gelände der Potsdamer Eisenbahnwerkstätten begann inzwischen eine rege Bautätigkeit, die durchgehend bis zur Jahrhundertwende und darüber hinaus anhält. Um den Gleisen in Richtung Magdeburg Platz zu machen, mußten zunächst die alten Fahrzeugschuppen abgerissen werden. Neue Fahrzeughallen und Werkstatträume entstanden. Außerdem hatten die Eisenbahnhandwerker mit den neuen techni-

schen Bedingungen Schritt zu halten. Ab 1850 übernahmen 90 Handwerker die gesamte Lokomotivausbesserung. In der Berliner Werkstatt verblieb lediglich die Wagenausbesserung.

Für den Ausbau der Potsdamer Eisenbahnwerkstätten war inzwischen ein größeres Gelände notwendig geworden. Dazu mußte die Berlin-Potsdam-Magdeburger Eisenbahn-Gesellschaft den Rest des Potsdamer Ritterguts käuflich erwerben. Die ständig steigenden Transportaufgaben der Eisenbahn gingen auch an den Potsdamer Eisenbahnwerkstätten nicht spurlos vorüber. Da die Wagenwerkstatt in Berlin den an-



steigenden Produktionsanforderungen nicht gerecht werden konnte, sah sich die Berlin-Potsdam-Magdeburger Eisenbahn-Gesellschaft gezwungen, 1855 die Wagenwerkstatt von Berlin nach Potsdam zu verlegen und mit der dortigen Maschinenwerkstatt zu vereinigen. Zuvor entstand in Potsdam eine neue Halle mit 22 Werkständen, dazu 10 Untersuchungsgruben für Wagen mit einer Länge von 11m. In der gleichen Zeit wurde im Mittelfeld der Werkstatt auch eine erste durch Menschenkraft bewegte Schiebebühne in Betrieb genommen. Für den Antrieb von Werkzeugmaschinen sorgte eine Dampfmaschine. Ein Kessel von 3atü und 8 m² Heizfläche diente Heizzwecken in den Werkhallen. Eine von Borsig gebaute zweite Schiebebühne und zwei im Freien befindliche Drehscheiben verbanden die Werkstätten mit den Abstellgleisen und den betrieblichen Einrichtungen. Durch den Ausbau der Werkstatt mußten weitere Arbeitskräfte eingestellt werden. Um 1850 waren es bereits 240.

Der englische Ingenieur William Turner leitete weiterhin die Ausbesserung von Lokomotiven. Sein Bruder Hiram Turner übernahm bis 1888 die Wagenabteilung. Um den steigenden Anforderungen an die Fahrzeugausbesserung gerecht zu werden, waren weitere Um-

bauten auf dem Werkgelände unumgänglich geworden. Um 1880 war das etwa 25 Jahre zuvor erworbene Restgelände des Ritterguts Potsdam mit Werkstätten völlig bebaut. (10)

Von den Anfängen der Gewerkschaftsbewegung

Bis zur Inbetriebnahme der Lokomotivfabrik Orenstein & Koppel AG 1899 im Nachbarort Nowawes (heute Potsdam-Babelsberg) konzentrierte sich das Proletariat vorwiegend in den Potsdamer Eisenbahnwerkstätten. Wie in anderen Städten gründete man auch in Potsdam Berufsvereinigungen auf lokaler Ebene.

5 Die Salonwagen- und Lackierwerkstatthalde um 1910

6 Für den Wagen-Ein- und -Ausgang sorgte ab 1895 die elektrische Rangierlokomotive. Fotos: Sammlung Raw „Erwin Kramer“, Potsdam (1 bis 5); Sammlung R. Wachs, Teltow (6)

Am 22. Februar 1869 formierten Potsdamer Metallarbeiter die erste Gewerkschaftsorganisation, den Ortsverein der Metallarbeiter und Maschinenbauer. In den Potsdamer Eisenbahnwerkstätten war eine große Zahl von Metallarbeitern beschäftigt. Ihre aktive Teilnahme an der Gründung der ersten Potsdamer Gewerkschaftsorganisation läßt die Annahme zu, daß sie – wie viele andere Arbeiter – zu der Erkenntnis gelangt waren, sich nur organisiert mit Erfolg für die sozialen und politischen Rechte einsetzen zu können. Die zunehmenden Streikämpfe waren für die Eisenbahngesellschaften Anlaß, die Bildung freigewerkschaftlicher Organisationen der Eisenbahner zu verhindern. Deshalb kann davon ausgegangen werden, daß insbesondere Werkstatteisenbahner zu den Gründern des Potsdamer Ortsvereins der Metallarbeiter und Maschinenbauer zählten. Denn immerhin gehörten sechs Werkstatteisenbahner und sechs Arbeiter aus den Werkstätten der Stadt dem Komitee des Ortsvereins an. (11)

An betriebliche Gewerkschaftsorganisationen in Eisenbahnwerkstätten war damals nicht zu denken; bis dahin sollten noch fast zwei Jahrzehnte vergehen.

Die Entwicklung nach 1871

Mit der Gründung des Deutschen Reichs 1871 erhielt der Kapitalismus günstige innere und äußere Bedingungen für seine Entwicklung auf eigener Grundlage. Das damit stark steigende Wirtschaftswachstum erforderte den Ausbau des Verkehrswesens. Deshalb wurde das deutsche Eisenbahnnetz mit großer Schnelligkeit erweitert. Davon betroffen waren in der Folge auch die

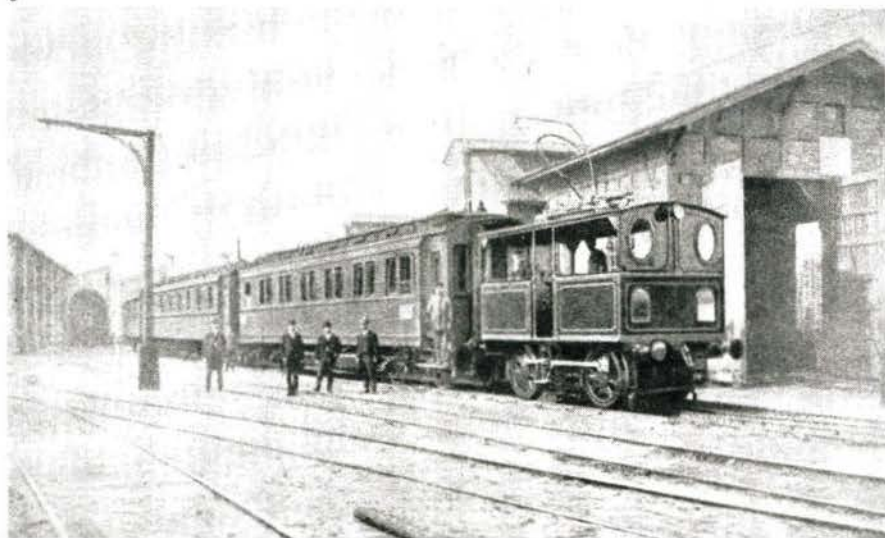
wurden 1895 die handbetriebenen Spills durch die erste elektrische Vollbahn-Rangierlokomotive mit Fahrleitungsbetrieb ersetzt (12) (siehe auch S. 20 dieser Ausgabe).

Das Ausbesserungswerk wird größte Wagenwerkstatt

Nach der Jahrhundertwende begann für die Potsdamer Eisenbahnwerkstätten eine neue Etappe. Die Instandsetzung von Lokomotiven wurde schrittweise eingeschränkt und von anderen Ausbesserungswerken übernommen. Dafür baute man die Wagenwerkstatt weiter aus. 700 Beschäftigte zählte in jenen

führende Rolle. In kurzer Zeit wuchs der Wagenpark auf etwa 500 neue D-Zug-Wagen und 25 Salonwagen an. Auch Schlafwagen wurden in Potsdam untersucht und ausbessert. Da diese Fahrzeuge nur mit Polstersitzen ausgestattet waren, mußten zur Desinfektion und Reinigung sämtliche Polsterteile herausgenommen und die Wandbekleidung abgenommen werden. Es entstanden hohe Kosten und ein enormer Zeitverlust, denn bei einer derartigen Reinigung mußten die Wagen wochenlang in der Werkstatt verbleiben. Eine von der Berliner Firma Julius Pintsch gebaute und mit Erfolg erprobte Desinfektionsanlage brachte nach der Jahrhundertwende in den Potsdamer Eisenbahnwerkstätten die gewünschte Kosten- und Zeiteinsparung.

Die Werkstätteninspektion mußte damit rechnen, daß sich der Wagenpark weiterhin erhöht. Das vorhandene Werkgelände reichte dafür nicht mehr aus. Deshalb mußte im Anschluß an das Werkgelände neues Land erworben werden. Auf diesem Gelände entstanden 1907 die neue Schmiede und eine Gelbgießerei. 1912 wurde gegenüber der Schmiede die sogenannte „Neue Halle“ errichtet, die sogar über elektrisch betriebene Hubstände und Schiebebühnen für Drehgestellwagen verfügte. (13)



Potsdamer Eisenbahnwerkstätten. Ab 1872 entstanden weitere neue Anlagen. Diese Tatsache stellte an die Eisenbahnhandwerker und Arbeiter hohe Anforderungen. Neben der anhaltenden Bautätigkeit, begleitet von komplizierten Arbeitsbedingungen, mußten bei geringem Lohn und einer Arbeitszeit von zehn und mehr Stunden die Lokomotiven und Personenwagen termingerecht instand gesetzt werden. Die erforderlich gewordene technische Modernisierung der einzelnen Werkstätten führte dazu, daß bis zur Jahrhundertwende auf dem Werkgelände einige Gebäude neu zu errichten und vorhandene Werkstätten umzubauen waren. Auf dem Gelände an der Eisenbahnbrücke neben dem damaligen und heutigen Schlachthof entstand ein neuer halbrunder Schuppen zum Abstellen von Lokomotiven. Gegenüber dem Bahnhof wurde ein Wagenschuppen für den Hofzug des deutschen Kaisers aufgebaut.

Ab 1891 kam neben dem Dampftrieb für die Werkstattmaschinen der elektrische hinzu. Dazu wurde die erste Gleichstrom-Licht- und -Kraftanlage mit einem Siemens-Halske-Generator für 50 PS errichtet. Mit dieser Anlage konnte der Antrieb der Werkzeugmaschinen nach und nach auf elektrischen Gruppenantrieb und später auf Einzelantrieb umgestellt werden. Schließlich

Jahren der inzwischen als „Königliche Eisenbahn-Hauptwerkstatt Potsdam“ bezeichnete Betrieb. Er war somit eine der größten Wagenwerkstätten in Preußen geworden.

Als dann im Potsdamer Werk die ersten vier- und sechachsigen Drehgestell-Personenwagen für die Schnellzüge Berlin-Potsdam-Magdeburg-Köln zur Revision anstanden, begann die Ausbesserung moderner Fahrzeuge. Die Modelle für die ersten D-Zug-Wagen hatte das Potsdamer Werk selbst angefertigt und verschiedenen Wagenbauanstalten zugestellt. Daraus wurden mehrere Bauarten entwickelt, die als neuartige Durchgangswagen mit Faltenbälgen an den Übergängen zum Einsatz kamen. Die Hauptwerkstatt hatte sich nun fast vollständig auf die Instandsetzung derartiger Wagen spezialisiert. Gleichzeitig versuchte man jetzt von hier aus, maßgeblichen Einfluß auf die Konstruktion von neuen Modellen und Einzelteilen zu erhalten. So wurden in Potsdam nicht nur neue Drehgestelle auf dem Reißbrett entworfen, sondern auch gebaut. Außerdem entstanden Güterwagen mit besonderen Inneneinrichtungen und Spezialwagen. Weiterhin spielte die Hauptwerkstatt Potsdam bei der Entwicklung von neuen Zugbehebungsanlagen, bei der Zugbelüftung und elektrischen Zugbeleuchtung eine

Die kriegsbedingte Produktionsumstellung

Zu Beginn des ersten Weltkriegs waren in der Lokomotivabteilung der Potsdamer Eisenbahnwerkstätten 275 und in der Wagenabteilung 550 Handwerker und Arbeiter beschäftigt. Der erste Befehl, der die Belegschaft aufhorchen ließ, war die Fahrbereitschaft des kaiserlichen Hofzuges abzusichern. Plötzlich mußten dann unzählige Güterwagen für den Militärtransport und geeignete Personenwagen als Lazarettwagen hergerichtet werden. Trotz höherer Anforderungen verringerte sich die Belegschaft beträchtlich. Wehrdienstpflichtige Werkstatteisenbahner wurden entweder als Soldat auf den Schlachtfeldern oder in den neu gebildeten Eisenbahnregimentern eingesetzt.

Die ständig zunehmenden mörderischen Materialschlachten erforderten den Transport riesiger Mengen an Waffen und Munition. 1917 war das maximale Leistungsvermögen der Eisenbahn erreicht. Für die Ausbesserung von Fahrzeugen fehlte so gut wie alles. In den Eisenbahnwerkstätten, wie auch in Potsdam, konnten die Reparaturen kaum noch bewältigt werden. Der Umbau von Personen- zu Lazarettwagen und deren Ausbesserung wurden wegen des Material- und Facharbeitermangels für die Potsdamer Werkstatteisenbahner immer komplizierter.

Fortsetzung und Quellenangaben im Heft 10/88

Jürgen Müller,
Leiter des Reichsbahnamtes Potsdam

Die Potsdamer Bahnhöfe heute

Seit 150 Jahren hat Potsdam Eisenbahnananschluß. Wie die Stadt selbst, ist auch die Eisenbahn in und um Potsdam durch eine wechselvolle Geschichte gekennzeichnet. Davon soll im folgenden Beitrag jedoch nicht die Rede sein. Vielmehr geben zahlreiche Fakten Aufschluß über die Bedeutung dieses Verkehrsträgers für die Bezirksstadt Potsdam in unserer Zeit, genauer noch, im Jahre 1988. Die Redaktion

Im Territorium des Stadtkreises Potsdam gibt es sechs Bahnhöfe: den Hauptbahnhof, den Bahnhof Potsdam Stadt mit dem Bahnhofsteil Babelsberg und dem Haltepunkt Potsdam West sowie die Bahnhöfe Wildpark, Griebnitzsee, Drewitz und den Bahnhof Rehbrücke mit einem großen Anschlußbahnkomplex (siehe Skizzen auf den Seiten 15 und 17 dieses Heftes). 440 Eisenbahner sorgen auf diesen Dienststellen für den Berufs-, Schüler- und Reiseverkehr, aber ebenso für den Gütertransport von und in die Bezirksstadt.

Der Potsdamer Hauptbahnhof ist mit seiner Lage am Berliner Außenring, an der zweigleisigen Strecke Berlin-Magdeburg, der eingleisigen Strecke Wildpark-Jüterbog sowie der Querverbindung über Michendorf nach Belzig und Dessau ein wichtiger Verkehrsknotenpunkt für weiträumige Personen- und Schnellzugverbindungen im Reisezugnetz der Deutschen Reichsbahn. Neben dem Berufsverkehr in die Hauptstadt der DDR, Berlin, mit den sogenannten „Sputnikzügen“, wird dieser Bahnhof außerdem von zahlreichen schnellfahrenden Reisezügen berührt.

Mit Hilfe des Gleisbildstellwerks der Bauform I werden hier in 24 Stunden rund 390 Zugfahrten ermöglicht. Mit anderen Worten: Alle 3,7 Minuten durchfährt ein Zug den Hauptbahnhof Potsdam. Im Jahresfahrplan 1988/89 verkehren täglich von, bis bzw. über Potsdam Hauptbahnhof 41 Schnell- und 97 Personenzüge. Es wird also alle 10 Minuten ein Reisezug behandelt und abgefertigt. In den Spitzenzeiten, das heißt im Hauptberufs- und Wochenendverkehr, benutzen täglich durchschnitt-

lich 15 000 und während der Hauptreisezeit in den Sommermonaten etwa 20 000 Reisende den Bahnhof.

Im schnellfahrenden Reisezugnetz werden der Bevölkerung des Stadt- und Landkreises Potsdam Direktverbindungen sowohl in die Nord- als auch in die Südbezirke der DDR angeboten. Während der Sommermonate verkehren Saisonzüge an die Ostsee, und im Verkehr mit der Bundesrepublik Deutschland werden die Zugpaare Görlitz-Köln und Rostock-München genutzt.

Moderne Technik ermöglicht eine schnelle Abfertigung der Reisenden. Alle Schalter sind mit mikrorechnergesteuerten Schalterdruckern ausgerüstet. Während der Sommermonate werden täglich rund 6 800 Fahrkarten verkauft. Die Platzreservierung erfolgt im EPLA-Verfahren, also auch elektronisch. Zur Selbstbedienung sind für die Reisenden zwei Dialogautomaten sowie vier sogenannte Einwertautomaten (JE 4) zum Lösen von S-Bahn-Fahrkarten vorhanden. 1987 wurden vom Hauptbahnhof Potsdam 1 901 127 Personen abgefertigt.

Der Bahnhof Potsdam Stadt als historischer Potsdamer Bahnhof hat heute ebenso wie der Grenzbahnhof Griebnitzsee wichtige Aufgaben im Transitreiseverkehr zwischen Berlin (West) und der Bundesrepublik Deutschland zu erfüllen.

Der mit drei elektromechanischen Stellwerken der Bauart Siemens ausgerüstete Bahnhof wird derzeit von etwa 140 Zugfahrten in 24 Stunden, davon 37 Reisezüge im Transitverkehr, frequentiert. Potsdam Stadt ist Zugbegleiterheimatbahnhof für Zugleistungen des Binnen- und gleichermaßen des Transitreiseverkehrs. Hierzu kommt der Wagenladungsverkehr im Versand und Empfang, mit dem Stückgutverkehr im Empfang sowie durch den Großcontainerumschlag für die Transportkunden des Stadtkreises Potsdam.

So betrug 1987 das Wagenladungsaufkommen im Versand 4 446 Wagen mit 51 805 t und das Stückgutaufkommen im Empfang 83 181 Sendungen mit 42 493 t. Seit Ende 1985 besteht hier ein Großcontainerumschlagplatz, der weiter ausgebaut wird. 49 Potsdamer Betriebe erhalten gegenwärtig im kombinierten Großcontainerverkehr Güter; 23 Betriebe beladen Container. Das Aufkommen hat sich 1987 gegenüber 1986 im Empfang von 2 394 auf 3 047 Großcontainer und im Versand von 823 auf 1 255 Großcontainer erhöht.

Dem Bahnhof Potsdam Stadt obliegt die Zugbildung und -auflösung aller zwischen Seddin und Potsdam Stadt bzw. Wildpark und umgekehrt verkehrenden Nahgüter- sowie Übergabezüge. Außerdem werden Gex- und Postzüge behandelt, Leerwagenzüge gebildet sowie Anschlüsse und Zusatzanlagen bedient. Und schließlich sind für das Raw „Erwin

Kramer“ Potsdam Schadzüge aufzulösen und zu bilden.

Annähernd analoge Aufgaben im Gütertransport übernimmt der Nachbarbahnhof Wildpark. Für die etwa 220 Zugfahrten ist ein 1983 in Betrieb genommenes Gleisbildstellwerk der Bauform GS III Sp 68 vorhanden.

Während die Aufgaben im Reiseverkehr unbedeutend sind, erhielt der Bahnhof Wildpark durch die Verlagerung der Kohleentladung von Potsdam Stadt nach Wildpark in den letzten Jahren größere Bedeutung. So hat sich der Wagenladungsverkehr im Empfang von 8 754 Wagen im Jahr 1986 auf 20 333 Wagen 1987 erhöht.

Darüber hinaus ist in Wildpark der gesamte Stückgutversand für den Stadtkreis Potsdam mit einem jährlichen Aufkommen zwischen 50 000 und 60 000 Sendungen konzentriert.

Mit der Verlagerung der Potsdamer Großbetriebe aus der Stadt in den am Stadtrand gelegenen Industriekomplex Rehbrücke und dem Bau der entsprechenden Anschlußbahn hat der Bahnhof Rehbrücke heute wichtige Aufgaben des Wagenladungsverkehrs für die Bezirksstadt zu erfüllen. Die Anschlußbahn wird vom „Hauptauftraggeber Komplexer Wohnungsbau des Bezirkes Potsdam“ betrieben. Innerhalb dieses Anschlusses werden solche wichtigen Betriebe wie die Heizwerke Süd I und Süd II (in der Perspektive auch Süd III), die die großen Neubaugebiete der Stadt beheizen, die VEB Betonleichtbaukombinat, Baustoffversorgung, Spezialbau und MINOL, die Deutsche Post, das Getränkekombinat und das Verkehrskombinat bedient. Die Wagenladungen erreichen den Bahnhof in Ganzzügen und Wagengruppen mit den Nahgüterzügen. Durchschnittlich erhält der Bahnhof Rehbrücke täglich einen Ganzzug mit mindestens 30 Wagenladungen. 1987 wurden in Rehbrücke 36 556 Wagen im Empfang und 11 656 Wagen im Versand registriert.

Die Bahnhöfe Babelsberg und Drewitz dienen vor allem dem Zubringerverkehr zu den Berufs- und Reisezügen des Berliner Außenrings ab Bergholz bzw. Potsdam Hauptbahnhof aus dem Stadtteil Babelsberg. Weitere Reisezüge verkehren vom Bahnhof Drewitz über Michendorf und Belzig bis nach Dessau. Als Grenzbahnhof zu Berlin (West) ist der Bahnhof Drewitz am Transitgüterverkehr mit durchschnittlich 35 Zügen pro Tag beteiligt.

Auf den Potsdamer Bahnhöfen sind im Reise- und Güterverkehr beachtliche und vielfältige Leistungen zu vollbringen. Das wird auch in Zukunft so sein. Die Eisenbahn ist und bleibt für die Bezirksstadt Potsdam die wichtigste Schlagader für den Reise- und Güterverkehr.