



Eisenbahn JOURNAL

B 7539 E
ISSN 0720-051X

7/1996
Juli

DM 11,90
sfr 11,90
öS 92,--



(Füllseite)

Inhalt

Eisenbahn-Journal

Das Bw Ottbergen und die 44er	6
Bis 1976 gab's im Solling die »Jumbos« zu bewundern	
40 Jahre unter Draht:	
Die ersten Einheitselloks der DB (Teil 1)	12
Kurzer geschichtlicher Rückblick auf die Baureihen E 10, E 40, E 41 und E 50	
Die »Lory«-S 3/6 auf Deutschland-Tour	18
Regionalisierung im Freistaat:	
Bessere Bahn mit Bayern-Takt	20
Neuoelsnitz – Wüstenbrand	26
1855 konstituierte sich die Chemnitz-Würschnitzer-Eisenbahn-AG	
Der markante »Leichte«:	
GTW 2/6	32
Vom Überlebenskampf einer schweizerischen Kleinbahn:	
Die Sensetalbahn	34
Sachsen contra Bund und Bahn	38
Klagen über schleppenden Ausbau des sächsischen Dreiecks	
Fahrplanwechsel	40

Modellbahn-Journal

Meine neue Albula-Anlage	66
Diesmal stand der Bahnhof Filisur Pate	
Die Rietlinger Super-Scheibe	72
Fleischmann-Drehscheibe optisch-technisch noch verbessert	
Die neue EJ-Verlagsanlage aus vier Teilen	
Quattro • Station 2	76
Lok-Bashing in N oder ...	80
... eine DRG-23er aus BR 50 und 23 von Fleischmann	
Die Franzburger Kreisbahn	84
Eine Lenz-Bahn im Modell	
1 Die im Dunkeln sieht man nicht ...	90
Ein Zehn-Jahres-Projekt dreier Freunde	
Anstrich und Beschriftung bayerischer Länderbahn-Güterwagen	94
Bayern-Spezialist hat einschlägige Vorschriften gesammelt	

Journal-Rubriken

Bahn-Notizen	44
Fachhändler-Adressen	48
Impressum	50
Bücherecke	51
Typenblatt: Baureihe 43 der DRG	55
Typenblatt: Baureihe 44/043 der DB	61
Schaufenster der Neuheiten	98
Modellbahn-Notizen	102
Auto-Neuheiten	103
Mini-Markt	104
Sonderfahrten und Veranstaltungen	113

Titelbild: Eine Hauptattraktion beim 5. Dresdner Dampfloktfest war die S 3/6 3673. Sie erreichte die sächsische Hauptstadt auf ihrer von Märklin veranstalteten Deutschland-Tour am 19.5.1996. Im Bw Dresden-Altstadt wurde sie versorgt und für die Weiterfahrt nach Berlin aufgerüstet. **Abb.: Chr. Kirchner**

Editorial

Juli: Die heiße Jahreszeit ist angebrochen, und Leichtes ist gefragt – doch nicht nur bei Kleidung und Essen. Wohl kaum dürften die Sommermonate für Eisenbahnfreunde jemals so "heiß" gewesen sein wie die kommenden. Denn auch auf deutschen Bahnen ist Leichtes zur Zeit top-aktuell: Neben den DB-Reihen 101 und 611 rollen in diesen Monaten allüberall Prototypen von Leichttriebwagen (LVT) aus den Werkshallen der Industrie. Bei manchen ist gar die Serienfertigung schon ange laufen.

Dies gilt insbesondere für den RegioSprinter der DUEWAG. Seine zweite Serie wird auf den vogtländischen Strecken der Regentalbahn AG für frischen Wind sorgen und sicher eine ganze Reihe Fotofreunde nach Südwest-Sachsen locken. Die meisten von ihnen werden wohl noch einen Abstecher ins Thüringische machen, wo zwischen Weimar und Kranichfeld seit Fahrplanwechsel der Doppelstockschienenbus der DB, die BR 670, die (Kamera-)Augen auf sich zieht.

Gerade sein Debüt hat ja auf sich warten lassen. Der Hersteller DWA hat sich lange schwer getan, die Vorgaben des Eisenbahnbundesamts in Sachen Stabilität zu erfüllen. Die dank konstruktiver Anlehnung an Busse und Straßenbahnen erzielten 20% Gewichtersparnis gegenüber konventionell gebauten Fahrzeugen haben nämlich ihren Preis. Das gilt für 670 und Regio-Sprinter wie für die Konkurrenten Regio-Shuttle von ADtranz, Talbot-TALENT oder den Stadlerschen GTW 2/6: In der Zwickmühle zwischen betriebskostenreduzierendem Leichtbau und der von der Eisenbahn-Bau- und -Betriebsordnung geforderten Rahmensteifheit von 1500 kN stecken alle. Beim Regio-Shuttle mußte deshalb der Rahmen verstärkt werden. Das Resultat: vier zusätzliche Tonnen Gewicht, die bei Beschleunigung und Fahrplangestaltung negativ zu Buche schlagen – Sicherheit geht schließlich vor Wirtschaftlichkeit, auch wenn gerade sie die starke Seite der LVT ist.

In der Tat haben die Leichtgewichte wirtschaftlich Bemerkenswertes zu bieten: Motoren und Getriebe haben sich meist schon in Tausenden von Bussen bewährt. Dies senkt nicht nur die Beschaffungskosten. Oft sind auch die Straßenfahrzeuge der LVT-bestellenden Verkehrsunternehmen mit ihnen ausgerüstet. Wartung und Ersatzteilbevorratung werden so einfacher und billiger – ein wichtiger Schritt für preisgünstigen, attraktiven Personennahverkehr auf der Schiene.

Roll-out hat in diesem Eisenbahn-Journal übrigens auch unsere neue Redaktions-Modellbahnanlage "Quattro". Das Konzept dieses ungewöhnlichen Projekts haben wir Ihnen ja bereits im letzten Journal vorgestellt. Doch nun geht es quasi ans Eingemachte: Wir beginnen mit dem Rahmenbau.

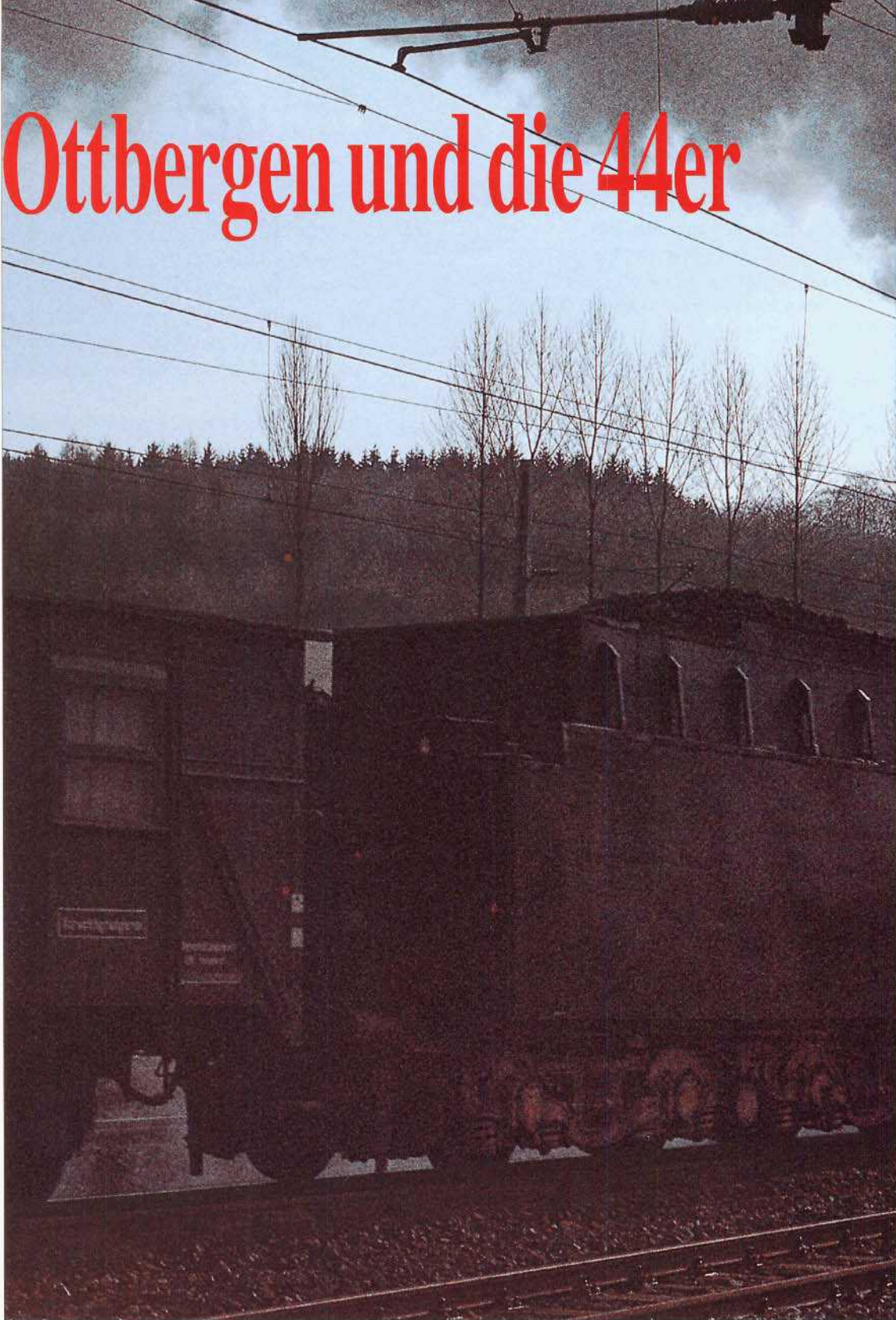
Um Ihnen jedoch nicht zum x-ten Mal vorkauen zu müssen, wie man Streben und Stützen zusammenschraubt, haben wir dem Schreiner über die Schulter geschaut. So entsteht die "Quattro" zeit- und nervensparend in professioneller Lamello-Bauweise. Wie, das erfahren Sie ab Seite 76.

Auch in unserem Bauraum geht es also während des Sommers heiß her. Doch dies ist eben Eisenbahn-Journal: Nur so können wir unseren Lesern Anlagenbau-Erfahrung und -Techniken aus erster Hand bieten – ein Service, dessen Aufwand manchem Mitbewerber zu hoch ist!

Ihre EJ-Redaktion

Das Bw Ottbergen und die 44er

Ottbergen und die »Jumbos« – zwei Begriffe, die für Dampflokfans untrennbar zusammengehören. Zwar war Ottbergen nicht das erste Betriebswerk der Deutschen Reichsbahn, dem die Baureihe 44 zugeteilt wurde, und es war auch nicht das letzte der Bundesbahn, von dem aus die schweren Drillingsmaschinen ihre Einsätze fuhren. Aber wer in den späten Jahren des DB-Dampfbetriebs hart arbeitende Güterzugloks auf gleichermaßen schwierigen wie schönen Mittelgebirgsstrecken bewundern wollte, der machte sich auf den Weg zum Solling, Weserbergland und Eggegebirge, ins Revier der Ottbergener Loks – bis 1976. Dann war auch hier das Feuer aus.

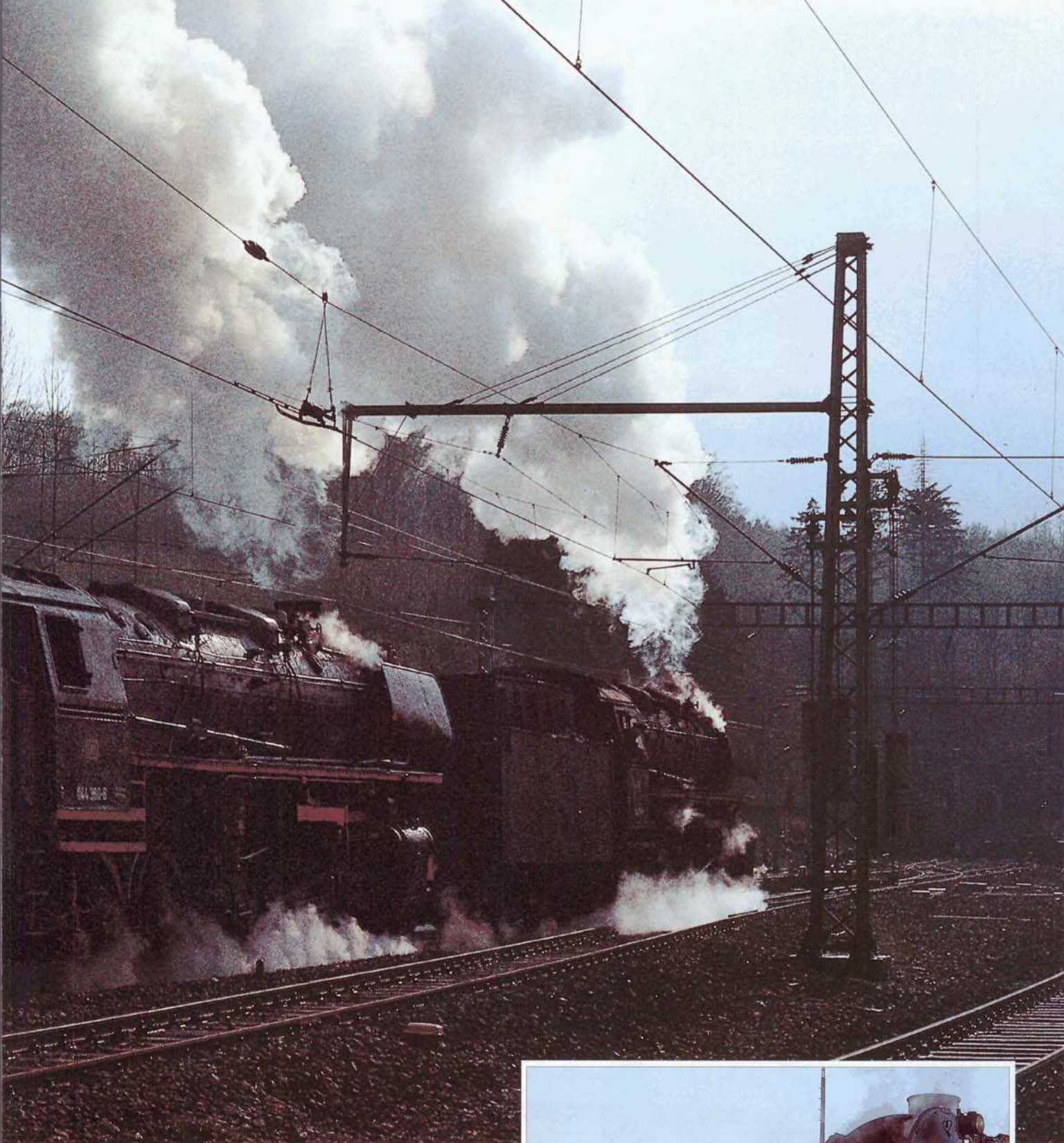


Im Juni 1976, als mit dem Beginn des neuen Sommerfahrplans die kärglichen Reste des Ost-West-Güterfernverkehrs der einst so bedeutenden Route Ruhrgebiet – Ottbergen – Mitteldeutschland an die Dieseltraktion übergangen, hatte das Bw Ottbergen 39 Jahre lang Erfahrungen sammeln können mit der 44er – gute Erfahrungen, wie wir längst wissen. Zwischen dem 28. Juli und 24. August 1937 waren »fabrikfrisch« aus den Hallen von Henschel im nicht weit entfernten Kassel 44 013 bis 020 in Ottbergen eingetroffen, also die ersten acht Serienloks der

Baureihe 44 überhaupt. Zur Erinnerung: 44 001 bis 010 waren als Vorserie bereits 1926 an die Bw Weißenfels, Saalfeld und Pressig-Rothenkirchen – ebenfalls typische Mittelgebirgs-Bw also – geliefert worden und zunächst Einzelgänger geblieben; 44 011 und 012 folgten als Mitteldruck-Versuchsloks erst 1933.

Im Vergleich mit ihren zweizylindrigen Schwestern der Baureihe 43 hatten sich die 44er zwar als leistungsfähiger, aber auch als teurer in Anschaffung und Unterhaltung erwiesen. Da die Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft damals auf die Lei-

stungsspitze noch verzichten konnte, aber mit jedem Pfennig rechnen mußte, wurden nach den ersten zehn 43ern (geliefert 1927) im Jahre 1928 noch 25 weitere beschafft, aber keine Drillingsloks. Ein paar Jahre später jedoch, als die Weltwirtschaftskrise überwunden war und sich auf hochbelasteten Strecken dringender Bedarf an leistungsstärkeren Güterzugloks – damals war, wenn man von der in nur 44 Exemplaren beschafften württembergischen K und den 35 bereits erwähnten 43ern absieht, die G 12 das Maß aller Dinge – eingestellt hatte, entschied sich die Deutsche Reichs-



bahn doch noch zum Bau der dreizylindrigen 44er. Denn nun spielten höhere Unterhaltungskosten und Dampfverbrauch (also auch größerer "Kohlenhunger") gegenüber der spürbar größeren Leistung und der besseren Laufruhe – sehr wichtig angesichts der geforderten höheren Geschwindigkeiten im Güterverkehr – nicht mehr die entscheidende Rolle. 1936 wurde das Bau-los 44 013 bis 065 in Auftrag gegeben, die erste Serie also.

Die ersten acht Maschinen dieses ersten Loses gingen also nach Ottbergen, um die schweren Durchgangsgüterzüge der Rela-

Bild 1: Nach kurzem Überholunghalt beschleunigen die Ottberger 44 360 und 44 180 ihren Dg nach Altenbeken aus dem Bf Langeland heraus und werden gleich in den Rehbergtunnel einfahren.

Bild 2: 44er beim Löscheziehen im Bw Ottbergen.

Beide Abb.:
W. Klee



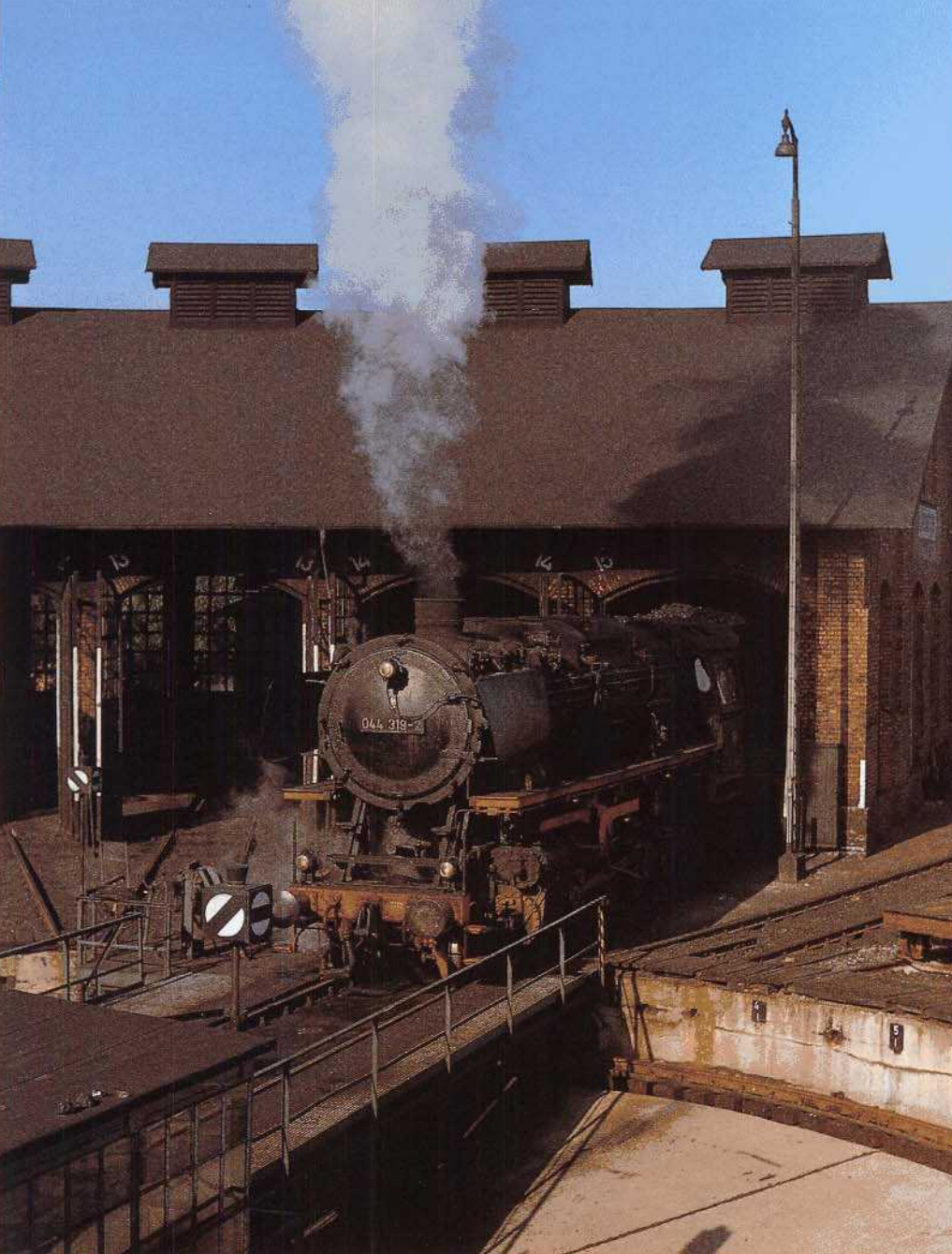


Bild 3: Aus dem Ottbergener Lokschuppen rollt 44 319 auf die Drehscheibe. **Abb.: W. Klee**

Bild 4: Am Wasserkran des Bw Ottbergen: 044 256 und eine weitere 44er. **Abb.: F. Giemulla**



tion Ruhrgebiet – Paderborn – Altenbeken – Ottbergen – Northeim – Nordhausen – mitteldeutsches/sächsisches Industriegebiet zu bespannen. Auch das nicht einmal 50 km entfernte Bw Paderborn erhielt mit 44 043 bis 51 noch 1937/38 neun nagelneue Maschinen des ersten Loses für die gleichen Traktionsaufgaben.

Ebenfalls noch 1938 wurden dem Bw Northeim die ersten 44er zugeteilt, auch Ottbergen und Paderborn erhielten weitere Loks, 1939 schließlich kam das Bw Nordhausen, 1940 auch Sangerhausen, dann im Westen Soest an die Reihe. Kurzum: Die Betriebswerke der Güterzugmagistrale Ruhrgebiet – Weserbergland – mitteldeutsches Industriegebiet wurden geradezu gespickt mit 44ern; allein Ottbergen erhielt bis 1943 28 fabrikneue Loks, Northeim 27, Paderborn 17, Nordhausen 31, Sangerhausen 24 und Soest 20. Alle diese Bw gehörten übrigens bis zur Teilung Deutschlands in Besatzungszonen zur RBD Kassel.

Es ist nun an der Zeit, einige Worte über die Strecke(n) zu verlieren, über die diese "Jumbos" dampften. Es geht um die Ost-West-Magistrale zwischen den bedeutendsten industriellen Ballungsgebieten Deutschlands, dem Großraum Halle/Leipzig im Osten sowie dem Ruhrgebiet im Westen. Zwar spielte für den Verkehr zwischen diesen "Kraftzentren" stets die Köln-Mindener Stammstrecke die allererste Geige (voran natürlich im Reiseverkehr), aber für den Gütertransport, der sich im wesentlichen in West-Ost-Richtung bewegte, trat Ende des 19. Jahrhunderts etwa gleichbedeutend die Ottbergener Route neben die nordeutsche(n). Zwar war sie sehr steigungsreich (die über Minden und Hannover hingegen ist vergleichsweise eben), aber auch erheblich kürzer. Und weil nur relativ wenige hochwertige Fernreisezüge das dünn besiedelte Weserbergland passierten, war hier auf den Gleisen um so mehr Platz für Steinkohle, Stahl und andere Fracht.

Die Verbindung zwischen Hamm bzw. Soest – während Hamm noch heute über einen riesigen Rangierbahnhof verfügt, ist der Soester, der als Sammler und Verteiler vor dem Revier einst enorme Bedeutung hatte, längst aufgelassen – und Altenbeken entstand 1850/53 als Teil der Strecke nach Warburg (– Kassel/Thüringen) der Westfälischen Staatseisenbahn. 1864/65 fügte diese Westfälische Staatseisenbahn die Strecke von Altenbeken über Ottbergen und Höxter nach Holzminden, das damals noch zum Herzogtum Braunschweig gehörte, hinzu. In Holzminden – übrigens später ebenfalls zeitweise ein 44er-Bw – bestand bereits Anschluß an die staatlich-braunschweigische Südbahn über Kreienzen in Richtung Jerxheim, von wo es weiterging nach Magdeburg.

Schon mit dem Bau der Strecke nach Holzminden erhielt Ottbergen eine kleine Lokbehandlungsanlage, obwohl es noch bis

1878 dauerte, ehe von hier aus eine Zweigstrecke über Lauenförde an der Weser und Uslar im Solling nach Northeim im Leinetal eröffnet wurde. Die Strecke Ottbergen – Northeim macht Sinn vor folgendem Hintergrund: Seit 1869 konnte man von Northeim über die sogenannte Südharz-Eisenbahn Nordhausen erreichen, und Nordhausen wiederum liegt an der Halle-Kassel-Eisenbahn. Damit ist unsere Ost-West-Magistrale komplett.

Deren große Zeit kam mit dem Verlust Ost-Oberschlesiens und der dortigen Montanindustrie nach dem Ersten Weltkrieg und erfuhr eine nochmalige Steigerung durch die Bemühungen der Nationalsozialisten, den Raum Halle/Merseburg/Leipzig zu einem Zentrum kriegswichtiger Produktionen aufzurüsten. Die seit etwa 1920 bis Ende der dreißiger Jahre planmäßig eingesetzten G 12 erwiesen sich nun als zu schwach. Zusätzliche Blockabschnitte wurden eingerichtet, zum Teil der dreigleisige Ausbau der bis 1:88 geneigten Strecke vorbereitet.

Eine rasche Steigerung der Kapazität war aber nur durch den Einsatz von stärkeren Loks zu erwarten, die auch 1200-t-Züge die Rampe zum Ertinghäuser Tunnel, dem Scheitelpunkt im Solling, hinaufschleppen konnten. (In Gegenrichtung war die Grenzlast für die Baureihe 44 zuletzt übrigens auf 1260 t festgelegt.) Bis 1940 hatten die "Jumbos" die Ottbergener G 12 weitgehend in den Nahgüterverkehr zurückgedrängt.

Nach Ende des Zweiten Weltkriegs wurden die G 12 vollends überflüssig; auch für weniger bedeutende Aufgaben waren nun genügend 44er vorhanden. Ja, es sah eine Zeitlang sogar so aus, als ob das gesamte Bw Ottbergen überflüssig werden würde. Der Verkehr zwischen Soest/Hamm und Nordhausen, den traditionellen Wende-

Bw-Anlagen auf engstem Raum

Im Bw Ottbergen waren die baulichen Anlagen und Behandlungsstationen auf einer Gesamtfläche von 20 000 m² auf engstem Raum aneinandergelagert.

Der gewissermaßen chronische Platzmangel war auch der Grund dafür, daß in Ottbergen die Behandlungsvorgänge für die Lokomotiven etwas von der üblichen Reihenfolge in Bahnbetriebswerken – Bekohlen, Löscheziehen, Ausschlacken, gegebenenfalls Wasserfassen und Besanden sowie Anlegen des Ruhefeuers – abwichen.

Prinzipiell sollte eine Lok beim Durchlaufen der verschiedenen Behandlungsstellen die Fahrtrichtung beibehalten. So ist es auch erklärlich, daß das Einfahrgleis direkt in die Bekohlungsanlage mündete. Vor den Ausschlackgruben befand sich die Löschegrube mit dem links danebenstehenden Wagen für das Verladen der Lösche. Bei der Ausschlackgrube stand der Sandturm und davor der Wasserkran.

In Ottbergen lautete die Reihenfolge der Behandlungen daher wie folgt: Bekohlen und gleichzeitig Löscheziehen, Ausschlacken und dazu – sofern nötig – Besanden und Wasserfassen sowie schließlich Abstellen. Die aus dem Bw ausfahrenden Lokomotiven benützten das linke Umfahrgleis.

Bei allen beengten Platzverhältnissen wäre es dennoch nicht richtig, von einem untypischen Bahnbetriebswerk zu sprechen – im Gegenteil: Anlagen und Gleisgeometrie wurden ständig verbessert, so daß im Bw Ottbergen immer wieder erstaunliche Leistungen vollbracht werden konnten.

Vom Jahre 1865 an gab es in Ottbergen eine 16-m-Drehscheibe mit Lokschuppen, einen kleinen Wasserturm und eine einfachere Behandlungsanlage. Die Eröffnung der Northeimer Strecke veranlaßte die Westfälische Eisenbahn, diese Anlage zu vergrößern. Vermutlich war Ottbergen längere Zeit nur ein Lokbahnhof und ist erst um 1910 eine selbständige Dienststelle geworden.

Dann aber waren Erweiterungen angesagt: 1912 wurde ein neuer Wasserturm gebaut, 1930 bekam die Lokbehandlungsanlage einen Sandfördererturm mit zugehöriger Aufbereitungsanlage, und 1932 wurden eine neue 20,5-m-Drehscheibe errichtet und die Kohlelager vergrößert; drei Kohlekräne ermöglichten nun das Ergänzen der Vorräte.

Recht harmonisch ins Ottbergener Ortsbild fügte sich der Lokschuppen ein, der im Laufe von rund 60 Jahren zahlreichen Veränderungen unterworfen war. (Siehe hierzu auch die grafische Darstellung auf Seite 10.)

Aufwendig umgebaut wurde die Gleisgeometrie nach dem Zweiten Weltkrieg, als die Westausfahrt des Bahnhofs neu gestaltet werden mußte. Alle Kreuzungsweichen wurden ausgebaut, das Schlackenwagengleis bis zur Drehscheibe verlängert und damit ein zusätzlicher Ausschlackkanal geschaffen. Der Sandturm mußte nun neben der Lokleitung aufgestellt werden.

Ein letzter Umbau erfolgte im Jahre 1965, als man eine direkte Ausfahrt zum westlichen Weichenkopf einrichtete. Der Sandturm wechselte nun erneut seinen Standort zum ersten Ausschlackkanal in der Nähe des Kohlenkrans. Die gesamte Gleisführung wurde seinerzeit vereinfacht.

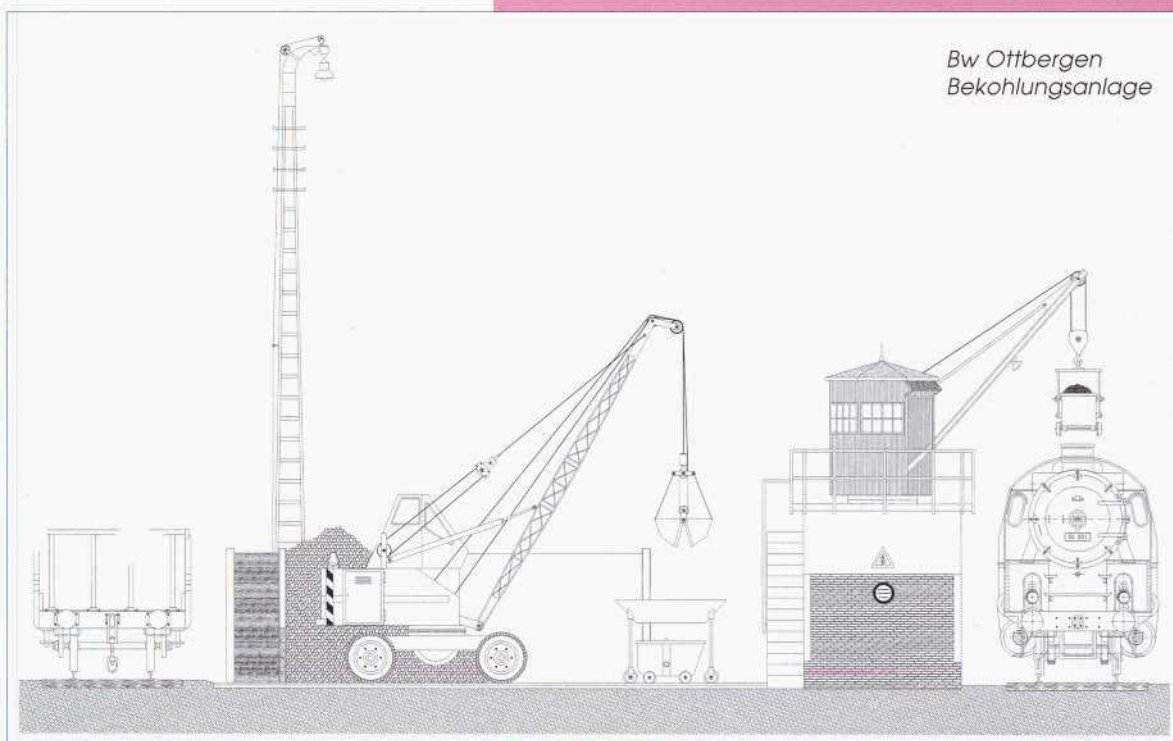
Die Lokleitung befand sich im Bw Ottbergen in einem im Jahre 1940 errichteten Gebäude neben der Drehscheibe, in dessen Erdgeschoß Aufenthaltsräume untergebracht wurden. Aus ihren Arbeitsräumen im ersten Stock hatten die Lokleiter einen guten Überblick auf das gesamte Bw-Areal und das Gleisvorfeld des Bahnhofs. Das größte Gebäude war das Verwaltungsgebäude, in dem sich auch ein Unterrichtsraum und Übernachtungsräume für das Lokpersonal befanden.

Insgesamt betrachtet war das Bw Ottbergen im Verhältnis zu seiner relativ geringen Größe eine Besonderheit unter den Bahnbetriebswerken des Weserberglandes. Im Prinzip eine ideale Anlage für Nebenbahnlokomotiven, gelang es

den Ottbergener Eisenbahnern dennoch, hier die eigentlich zu große Baureihe 44 beispielhaft zu beheimaten, zu warten und einzusetzen, so daß die "Jumbos" zum Symbol des Bw Ottbergen wurden. **EJ**

Quelle:

B. u. F. Huguenin:
Bw Ottbergen.
Ein typisches Bahnbetriebswerk der Dampflochzeit.
Dumjahn, Mainz, 1984.



Bw Ottbergen
Bekohlungsanlage

Bild 5: Schematische Darstellung der Bekohlungsanlage im Bw Ottbergen.
Grafik: K. Pöhler

bahnhöfen der Ottberger Maschinen, brach angesichts der neuen politischen Konstellation weitgehend zusammen. Aber auch in den Nachkriegsjahren blieben etwa 20 bis 25 Loks in dem Eisenbahner-Ort bei Hötter stationiert, denn nun kamen ganz neue Aufgaben hinzu.

Da wären zunächst die bis Anfang der sechziger Jahre verkehrenden Erzzüge aus dem Salzgitter-Gebiet ins Ruhrrevier zu nennen, die über Kreiensen – Holzminden abgefahren wurden. Und dann kam eine Aufgabe hinzu, die ebenfalls nur vor dem Hintergrund der Teilung Deutschlands verständlich ist: Da die Nord-Süd-Strecke Hannover – Bebra/Kassel, die infolge der Drehung der Hauptverkehrsströme urplötzlich zu einer der bedeutendsten der Bundesbahn geworden war, schon in den fünfzi-

ger Jahren an der Kapazitätsgrenze angelangt war, wurden mehr und mehr Güterzüge zwischen Seelze/Hannover und Kassel über Hameln und Altenbeken umgeleitet; aus Hamburg kommende Züge fuhren auch über Verden, Minden, Herford und Altenbeken weiter in Richtung Süden. Die Bespannung dieser Züge war seit Mitte der sechziger Jahre, als alte 44er-Bw wie Seelze infolge der Elektrifizierung ihre Loks verloren hatten, eine Hauptaufgabe der Ottberger "Jumbos".

Mit der Elektrifizierung der Strecke Hannover – Altenbeken (– Kassel) 1971 wurden die 44er für den Umleiterverkehr entbehrlich. Zwei Jahre später wurden auch die Güterzüge von Hamm über Altenbeken nach Ellrich bzw. Herzberg (und umgekehrt), die Überbleibsel des einstigen West-

Ost-Verkehrs also, im Abschnitt Hamm – Altenbeken auf Elloks umgestellt. (Die Strecke Hamm – Kassel selbst war bereits Ende 1970 elektrifiziert worden.) Damit verloren die Ottberger Loks noch einmal wichtige Aufgaben.

Gleichwohl war zu dieser Zeit der nominelle 44er-Bestand des Bw größer als je zuvor, denn 1972 hatte die Bundesbahndirektion Hannover die Unterhaltung aller ihrer "Jumbos" in Ottbergen konzentriert. Bis zu 50 Loks trugen nun "Bw Ottbergen"-Schilder am Führerhaus, was an ihren Einsatzorten jedoch letztlich nichts änderte: Die Loks fuhren weiterhin von Lehrte aus nach Braunschweig bzw. Helmstedt und nach Salzgitter, von Löhne über Hameln nach Braunschweig, von Kreiensen nach Braunschweig und auf zahlreichen Strecken im nördlichen Harzvorland. Und drei, vier Zugpaare zwischen Altenbeken und Herzberg (dort wurden die Züge von und nach Ellrich/DDR zuletzt umgruppiert, zwischen Herzberg und Ellrich wurden sie dann mit Lehrter 50er gefahren; zwischen Ellrich und Nordhausen waren bis in die achtziger Jahre Nordhäuser "Jumbos" zuständig) waren schließlich auch noch dabei.

Bis zum Ende des Winterfahrplans 1975/76. Schlagartig wurden dann die Ottberger 44er und die Lehrter 50er abgestellt; im südlichen Niedersachsen und in Ostwestfalen war die Zeit der Dampftraktion damit zu Ende. Einige noch brauchbare Loks wurden weitergereicht nach Gelsenkirchen-Bismarck und erhielten dort noch eine einjährige "Gnadenfrist". Doch was waren die Einsätze im Programmverkehr auf irgendwelchen Anschlußstrecken im Revier

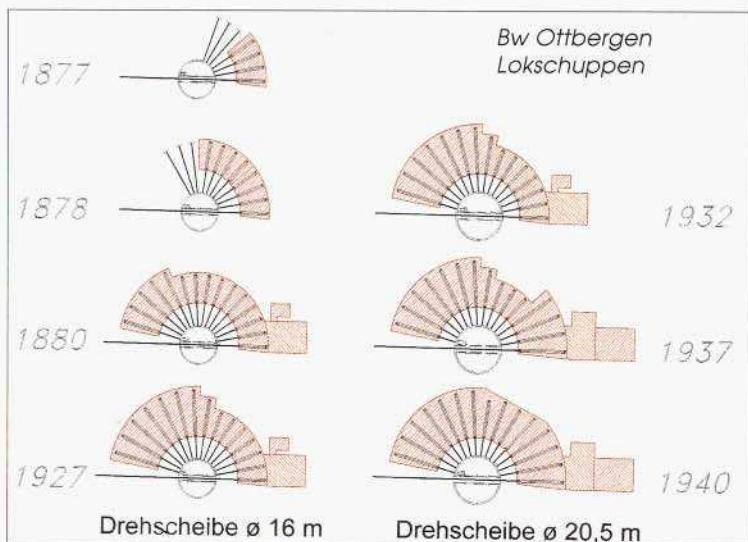
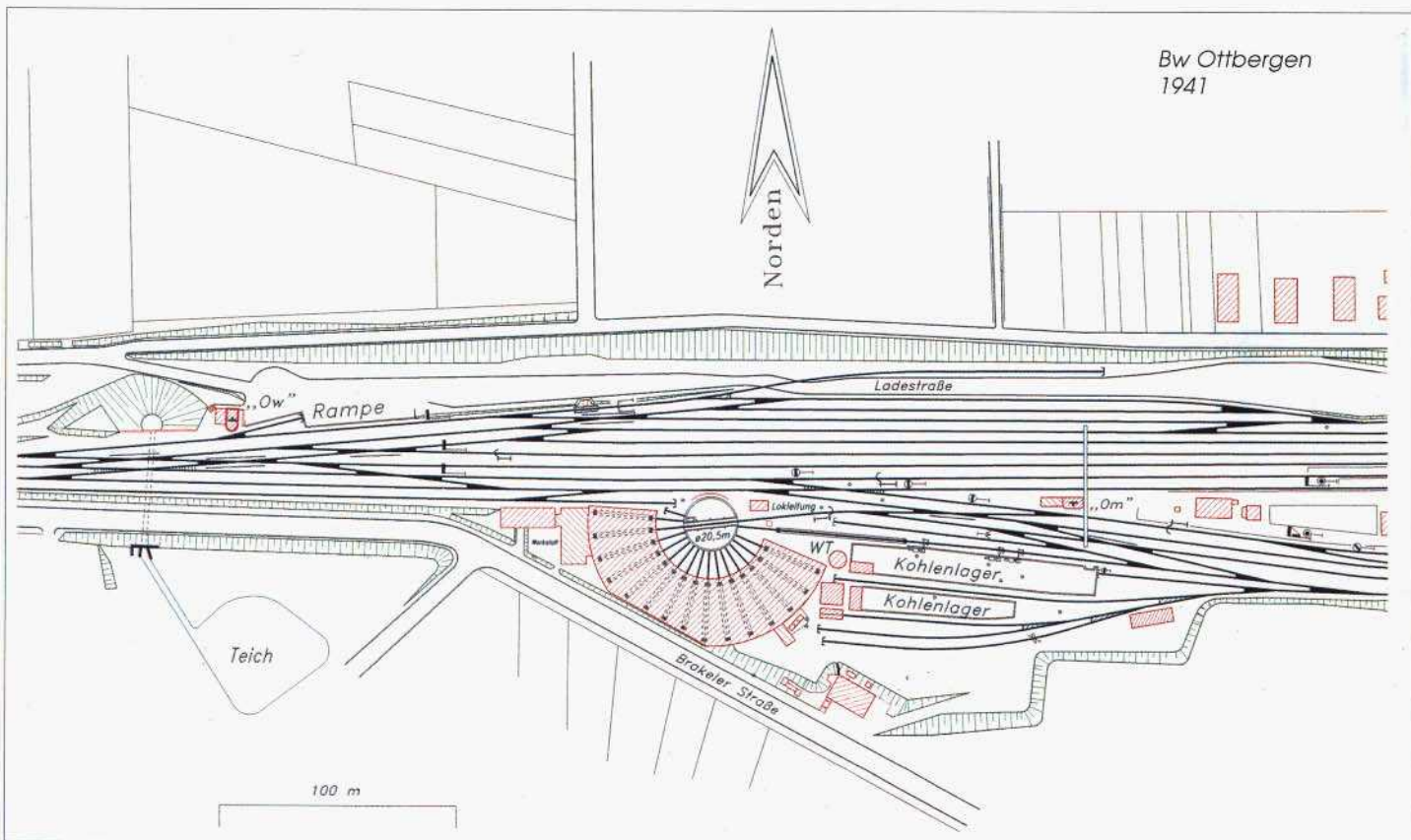


Bild 6: Grafische Darstellung der baulichen Veränderungen des Ottberger Lokschuppens mit 16-m-Drehscheibe (1877 bis 1927) und 20,5-m-Drehscheibe (ab 1932). **Bilder 7 und 10 (unten links und rechts):** Gleis- und Gebäudepläne des Bw Ottbergen aus den Jahren 1941 und 1977. **Grafik 6, 7 und 10:** K. Pöhler

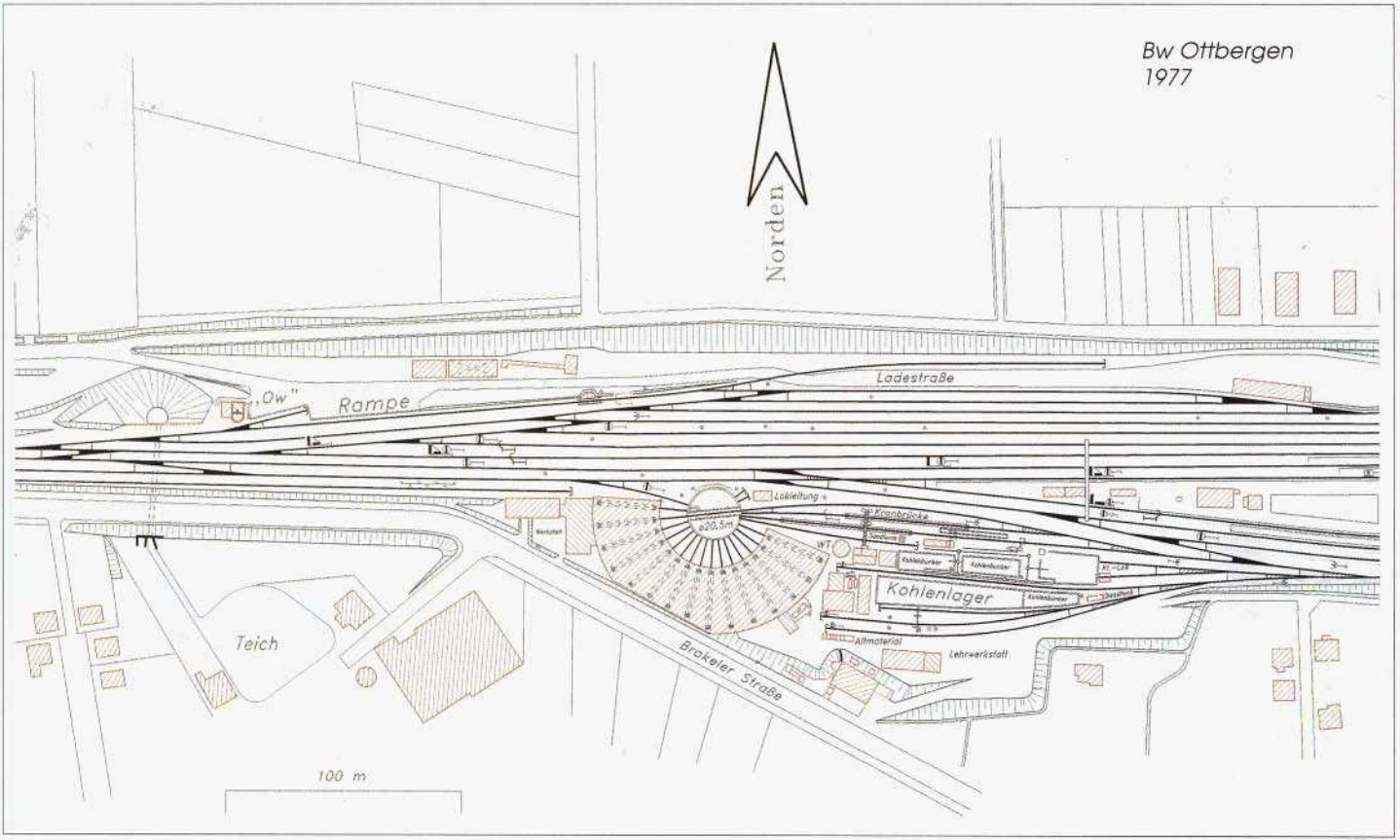


schon gegen die Symphonien von Qualm, Dampf und Auspuffschlägen beidseits des Ertinghäuser Tunnels im Solling oder auf der gleichermaßen schwierigen Rampe vor dem Rehbergtunnel bei Langeland/Altenbeken?

Nach der Ausmusterung ihrer Maschinen mußten sich die Männer des Bw Ottbergen noch eine Zeitlang mit der Verschrottung von Dampfloks befassen; nicht nur Ex-Ottbergener Loks übrigens. Zum 1. Juli 1977 wurde Ottbergen Außenstelle des Bw Altenbeken, die Lokbehandlungsanlagen wurden abgerissen, der Lokschuppen zum Lagerhaus umfunktioniert. Das war's!
Wolfgang Klee

Bild 8: Mit einem Güterzug von Herzberg nach Altenbeken arbeitet sich 44 319 bei Ertinghausen den Solling hinauf.

Bild 9: Es war einmal: Triste Überreste der Bekohlungsanlage auf dem ehemaligen Ottbergener Bw-Areal im Jahre 1984.
Beide Abb.: W. Klee





40 Jahre unter Draht: Die ersten

