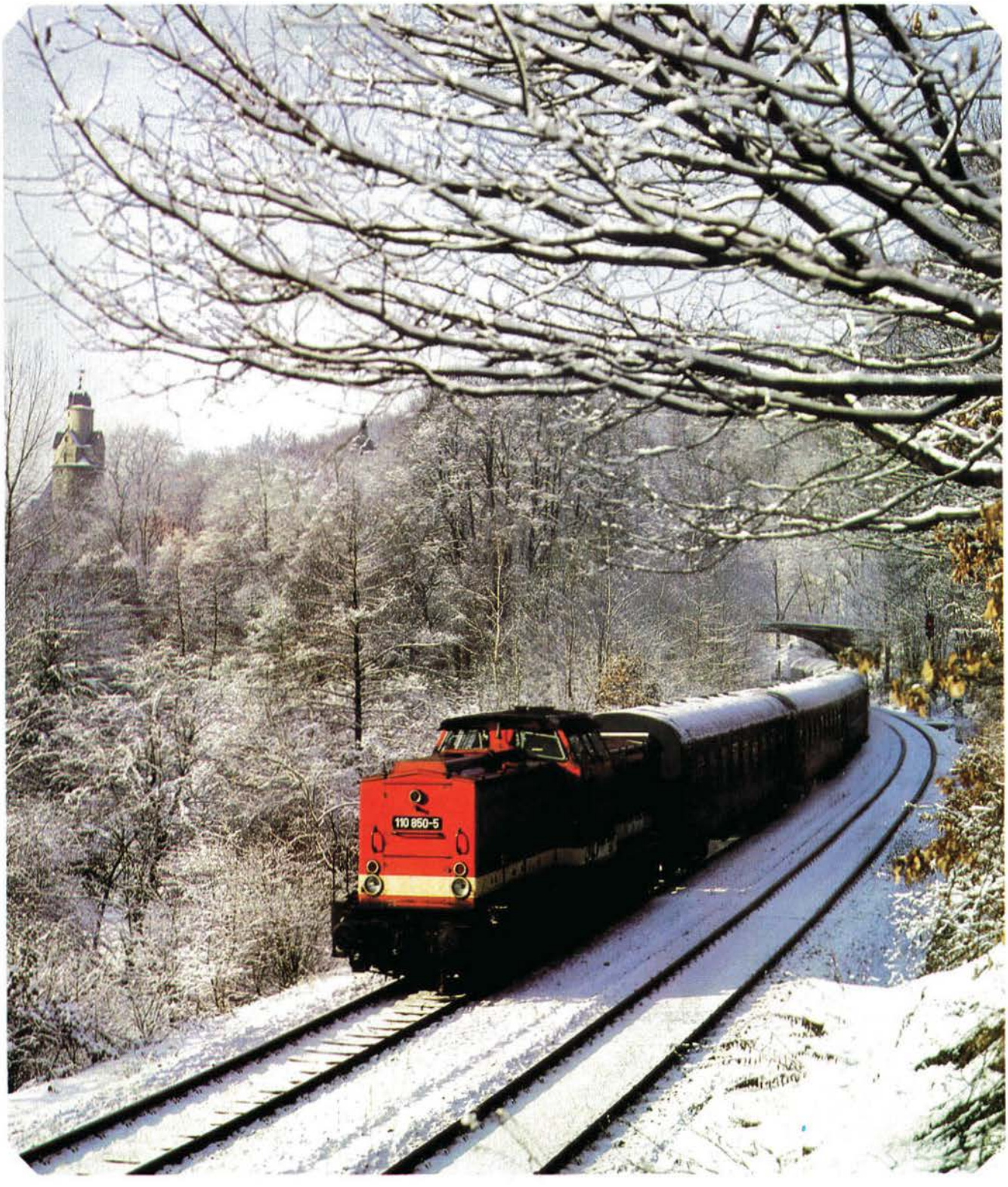
1/87

transpress

modell eisenbahner

Sonderfahrten 1987

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



Umgesehen im Bw Riesa

Bei der Fahrt mit dem Zug von Leipzig nach Dresden sieht der interessierte Reisende für einen Augenblick das Bw Riesa. Es befindet sich in Fahrtrichtung rechts innerhalb des Gleisdreiecks Leipzig–Dresden, Döbeln–Riesa und der Verbindungskurve Leipzig–Döbeln. Bereits 1891 entstand an der Riesaer Elbebrücke ein Maschinenhaus. So hießen die Bahnbetriebswerke früher einmal in Sachsen. Es lag auf der anderen Seite des Bahnhofs.

Heute gehört das Bahnbetriebswerk Riesa zu den größten Einrichtungen dieser Art im Rbd-Bezirk Dresden. Neben dem 26ständigen großen Lokschuppen gibt es noch einen weiteren mit sieben Ständen. Hinzu kommt eine Drehscheibe mit einem Durchmesser von 24 m. Riesaer Lokomotiven sind vor allem auf den Strecken in Richtung Nossen, Dresden, Bad Schandau, Döbeln, Großbothen, Karl-Marx-Stadt, Zwickau, Reichenbach, Leipzig, Falkenberg (Elster), Elsterwerda, Doberlug-Kirchhain, Senftenberg und Hoyerswerda zu sehen. Die Zeit der Dampfloks ist in Riesa seit 1978 vorbei. Früher waren hier Lokomotiven der Baureihen 38, 39, 56, 58, 89, 91 und 94 beheimatet. Heute bestimmen Diesel- und Elloks das Bild.

1 Auf dem Gelände des Bw Riesa präsentieren sich die Lokomotiven 132 548, 120 339, 242 186 und 132 320 (v. l. n. r.).

2 Die von der SDAG Wismut angemietete V 200 501 gehörte 1984 zum Bestand des Bw Riesa, wurde aber hier „buchungsmäßig" als 120 981 geführt.

3 Als „Riffel 25" dient die 102 035 dem Rangierdienst. Mehr als 10 Lokomotiven der Baureihe 102 sind in Riesa beheimatet.

4 Für Rangieraufgaben innerhalb des Bw bewähren sich auch Akkuschleppfahrzeuge. In Riesa ist das ASF 89 beheimatet.

5 Die Lok 102 048 stellt die 250 116 zum Dienst bereit. Zwei der vier Zufahrtgleise zur Drehscheibe sind mit Fahrdraht überspannt.

6 Lokomotive 106 738 mit Stromabnehmer und Fahrleitungsmontagewagen bei der Einfahrt

Text und Fotos (1984): V. Emersleben, Berlin

1

2

3

4

5

6

inhalt

eisenbahn-modellbahn-
zeitschrift
36. Jahrgang

transpress
VEB Verlag für Verkehrswesen
Berlin

ISSN 0026-7422

modelleisenbahner

forum	In eigener Sache/25 Jahre DMV	2
dmv teilt mit	Verbandsinformationen/Wer hat – wer braucht?	26
anzeigen	suche/biete/tausche	27

eisenbahn

aktuell	Zur weiteren Streckenelektrifizierung bei der Deutschen Reichsbahn	3
kurzmeldungen	DDR und Ausland/Lokeinsätze	13/15
mosaik	Der schienengebundene Verkehr Berlins im 19. und 20. Jahrhundert	4
	Werklokomotiven	9
	Ein ungewöhnlicher Arbeitszug/Nichts geht mehr	14
historie	Fast vergessen – die O.S.E. (1 Teil)	6
international	Ein Außenseiter auf dem Rand	12
sonderfahrt	Unvergeßliche Eindrücke	10

modellbahn

anlage	Von Moorbach nach Rehberg	18
	Impressionen in $H0_e$	19
tips	H0-Modell 56 2919 verfeinert/Noch eine 99 211	25
mosaik	H0-Modell 65 1049-9	16
	Frisur einer BR 106 in eine V 60/V 60 D als Werklokomotive	20
	Schmalspurbahnen im Garten	28
vorbild-modell	H0-Modell 99 211	22

Titelbild
Winterlandschaft! Diese Aufnahme mit dem P 9675 entstand im Februar 1985 in der Nähe von Hartenstein (KBS 450). Sie wurde anläßlich des 6. Fotowettbewerbes im Jahre 1985 mit einem Diplom ausgezeichnet.
Foto: Kerstin Ludwig, Fraureuth

Redaktion
Verantwortlicher Redakteur:
Ing. Wolf-Dietger Machel
Redakteur:
Dipl.-Ing. oec. Hans-Joachim Wilhelm
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
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
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
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

Erscheint im transpress
VEB Verlag für Verkehrswesen
Berlin
Verlagsdirektor: Dr. Harald Böttcher
Lizenz Nr. 1151
Druck:
(140) Druckerei Neues Deutschland, Berlin
Erscheint monatlich;
Preis: Vierteljährlich 5,40 M.
Auslandspreise bitten wir den Zeitschriftenkatalogen des „Buchexport", Volkseigener Außenhandelsbetrieb der DDR, Postfach 160, DDR - 7010 Leipzig, zu entnehmen.
Nachdruck, Übersetzung und Auszüge sind nur mit Genehmigung der Redaktion gestattet.
Art.-Nr. 16330
P 246/86
Verlagspostamt Berlin
Redaktionsschluß: 27. 11. 1986
Geplante Auslieferung: 6. 1. 1986
Geplante Auslieferung des Heftes 2/87: 5. 2. 1987

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 zu richten: in der DDR: sämtliche Postämter und der örtliche Buchhandel; im Ausland: der internationale Buch- und Zeitschriftenhandel, zusätzlich in der BRD und in Westberlin: der örtliche Buchhandel, Firma Helios Literaturvertrieb GmbH, Eichborndamm 141–167, 1000 Berlin (West) 52 sowie Zeitungsvertrieb Gebrüder Petermann GmbH & Co KG, Kurfürstenstr. 111, 1000 Berlin (West) 30
Auslandsbezug wird auch durch den Buchexport Volkseigener Außenhandelsbetrieb der Deutschen Demokratischen Republik, Leninstraße 16, DDR - 7010 Leipzig, und den Verlag vermittelt.

Liebe Leser!

Auch im vergangenen Jahr waren wir bemüht, Ihnen mit einer abwechslungsreich gestalteten Zeitschrift Freude und Entspannung zu bieten. Zahlreiche Zuschriften und Gespräche bestätigten, daß Sie mit den letzten zwölf Ausgaben des „modelleisenbahners" im wesentlichen zufrieden waren. Großen Anklang fanden die Beiträge über die aktuelle Eisenbahn ebenso wie die Serie „Vorbild-Modell". Bewährtes und Beliebtes werden Sie selbstverständlich auch 1987 wiederfinden. Das an gesellschaftlichen Ereignissen reiche Jahr 1987 erforderte eine sehr langfristige und ausgewogene Themenplanung. So werden wir das 25. Jubiläum des DMV und die Beschlüsse des 6. Verbandstages zum Anlaß nehmen, um über die vielfältige Arbeit unserer Organisation zu berichten. Vor allem aber sind zum 750jährigen Bestehen von Berlin und zum 70. Jahrestag der Großen Sozialistischen Oktoberrevolution zahlreiche Beiträge rund um die große und kleine Eisenbahn vorgesehen. Natürlich werden wir auch über die weitere wissenschaftlich-technische Entwickung im Verkehrswesen informieren. Ein weiterer Höhepunkt wird im September 1987 der MOROP-Kongreß in Erfurt sein.

Für den Modellbahnteil bereiten wir wieder Tips über Frisuren und Umbauten vor. Und wie in den Jahren zuvor ist beabsichtigt, regelmäßig Gemeinschafts- oder Heimanlagen vorzustellen.

Unsere Vorhaben wurden unter anderem auf zwei Leserforen in Potsdam und Dresden Mitte November vergangenen Jahres mit rund 60 Mitgliedern unseres Verbandes diskutiert und fanden uneingeschränkt Zustimmung.

Um weitere Anregungen insbesondere zur Gestaltung des Modellbahnteils zu erhalten, beabsichtigen wir, im Heft 4/87 eine Leserumfrage zu veröffentlichen. Wir bitten Sie schon jetzt um eine rege Teilnahme.

Einige Worte zur Jugendseite: Sie wird 1987 viermal erscheinen. Damit die Veröffentlichungen auf dieser Seite noch vielfältiger werden, sollten alle Arbeitsgemeinschaften, in denen Jugendgruppen tätig sind, mithelfen. Kurze Beiträge über einfache Umbauten an Fahrzeugen sind neben allgemein interessierenden Informationen sehr gefragt.

Gestatten Sie nun noch einige Bemerkungen zu den Postern. Viele Leser sagten uns, wir sollten auf die Veröffentlichung ganz verzichten, weil man großformatige Poster inzwischen auf zahlreichen Veranstaltungen erwerben kann. Andere Eisenbahnfreunde wiederum wünschen sich auch weiterhin ihr „me-Poster". Hier ist nur folgender Kompromiß möglich: Wir werden 1987 ein Poster im Format A 3 und drei weitere Poster im Format A 4 veröffentlichen.

Auch diesmal würden wir uns freuen, wenn Sie uns Ihre Meinung über den „modelleisenbahner" schreiben.

Auf eine weitere gute Zusammenarbeit

Ihr Wolf-Dietger Machel

25 Jahre Deutscher Modelleisenbahn-Verband der DDR

Eine kleine Chronik über Entstehung und Entwicklung unserer Freizeitorganisation

In diesem Jahr begeht unser Verband sein 25jähriges Bestehen. 25 Jahre DMV – das sind 25 Jahre sinnvoller Freizeitbeschäftigung mit unserem schönen Hobby. Auch wir Modelleisenbahner und Freunde der Eisenbahn sowie des Städtischen Nahverkehrs haben auf unserer Strecke ein Stück Geschichte im Leben der Deutschen Demokratischen Republik mitgeschrieben. Jubiläen sind immer Anlaß, Rückschau zu halten und aus dem Erreichten zu schöpfen, um künftig noch wirkungsvoller das Verbandsleben in den Arbeitsgemeinschaften, Bezirksorganisationen und im gesamten Verband zu gestalten. So wollen auch wir ab Heft 2/87 in einer Zeittafel wichtige Stationen und Ereignisse festhalten, die auf unserem nunmehr 25jährigen Wege Höhepunkte waren und unsere gesamte Arbeit kennzeichneten.

Diese Chronik, die wir über das ganze Jahr 1987 fortsetzen, soll und kann keinen Anspruch auf Vollständigkeit erheben. Vielmehr wird versucht, ausgewählte Ereignisse zeitlich zu ordnen, um so dem Leser bestimmte Tendenzen aufzuzeigen. Selbstverständlich sollen auch Hinweise von Freunden berücksichtigt werden.

Unsere Zeitschrift „modelleisenbahner" war und ist der beste Chronist. Das Sichten der inzwischen vorliegenden 35 Jahrgänge hat uns wesentlich geholfen, Fakten für diese Zeittafel zu sammeln. Allen, die uns bei dieser umfangreichen Arbeit freundliche Unterstützung gaben, sei auf diesem Wege herzlich gedankt. Wir sind immer wieder auf Namen gestoßen, die sich um den Verband sehr verdient gemacht haben. Stellvertretend für viele seien hier vor allem genannt: Dr. Ehrhard Thiele, Günter Mai, Heinz Bernhard, Helmut Reinert, Heinz Heiß, Klaus Gerlach(†), Prof. Dr. Harald Kurz, Helmut Kohlberger. Wer weiß noch, daß bereits 1945 im kriegszerstörten Dresden Hansotto Voigt bei klirrender Kälte eine stark besuchte Modelleisenbahn-Ausstellung zeigte? Auch in Leipzig und in anderen Städten geschah ähnliches. Hervorragend wurde unser Verband bei der Gründung und seiner internationalen Arbeit in allen Belangen vom Ministerium für Verkehrswesen der DDR, insbesondere durch die Politische Verwaltung der Deutschen Reichsbahn, und vom Zentralvorstand der Industriegewerkschaft Transport- und Nachrichtenwesen unterstützt.

Die neue soziale Ordnung in der DDR übte auch auf eine solch anspruchsvolle und sinnvolle Freizeitgestaltung wie das Modelleisenbahn-Hobby und das Beschäftigen mit der geschichtlichen und technischen Entwicklung der Eisenbahn sowie des Städtischen Nahverkehrs starke Impulse aus. 1952 wurde die Zeitschrift „modelleisenbahner" ins Leben gerufen und zählte über 20 000 Leser. Zu dieser Zeit existierten in der DDR bereits zahlreiche Arbeitsgemeinschaften, die Modelleisenbahn-Industrie schickte sich an, den Kinderschuhen zu entwachsen, Modelleisenbahn-Ausstellungen erfreuten sich bereits vielerorts einer wachsenden Besucherzahl.

Die „Modellbahnlandschaft" jener Jahre war recht abwechslungsreich. So bestanden beispielsweise im Bahnbetriebswerk Leipzig Hbf Süd oder im VEB Elektrowärme Sörnewitz bei Meißen Betriebssektionen der Kammer der Technik (KdT). Im Reichsbahnamt Erfurt, in der Maschinenfabrik Polysius Dessau oder im Raw Berlin-Schöneweide gab es Betriebszirkel „Modellbahn". Bei der Pioniereisenbahn Leipzig, im Pionierpark „Ernst Thälmann" Berlin oder an der Station „Junger Techniker" in Auerbach existierten Arbeitsgemeinschaften „Junger Eisenbahner". Auch an Schulen, wie in Bad Sülze oder in Falkenstein, waren Schüler- und Jugendgruppen anzutreffen. Reger Beliebtheit erfreuten sich zu dieser Zeit die Pioniereisenbahnen in Dresden und Leipzig, denen bald weitere in anderen Städten folgten.

Wenn auch die Organisationsformen sehr unterschiedlich waren, so hatten doch alle Arbeitsgruppen eines gemeinsam. Das Ziel, in der Gemeinschaft dem Hobby nachzugehen, hat heute mehr denn je seine Gültigkeit.

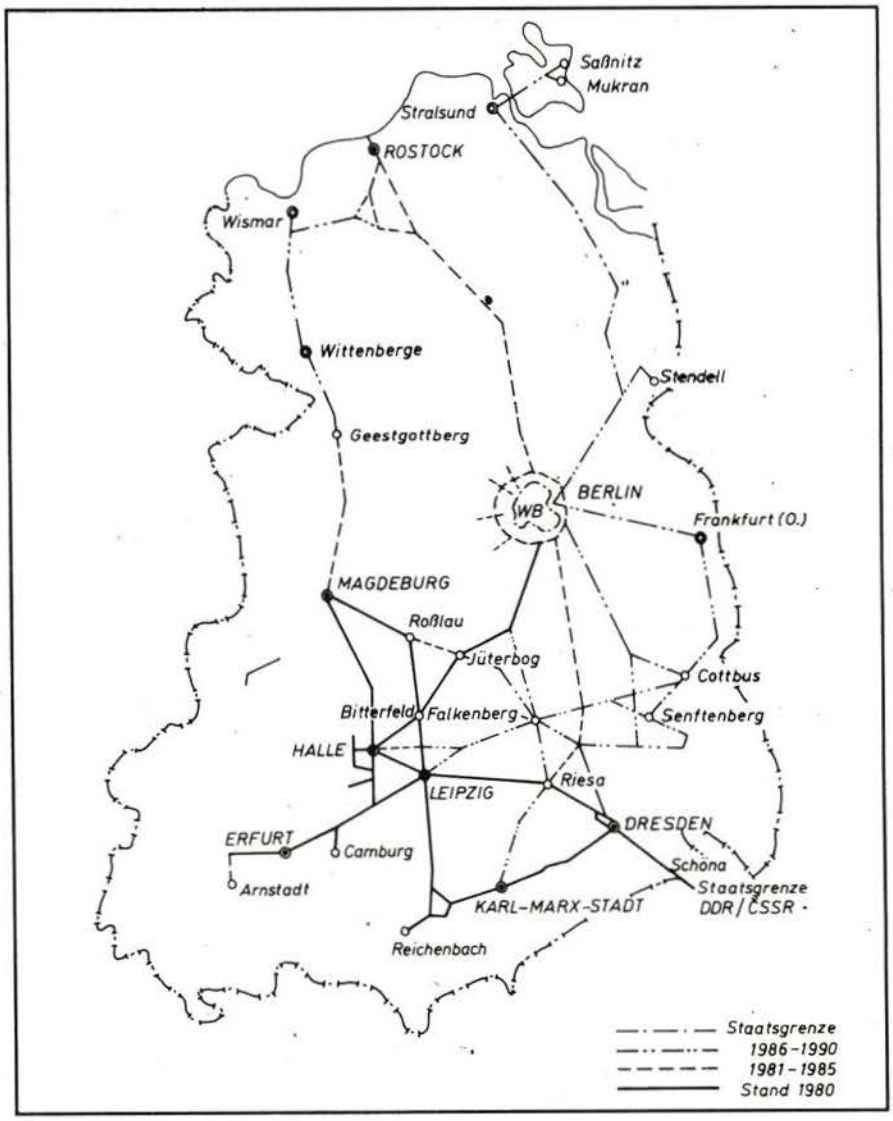
Kommission für Öffentlichkeitsarbeit beim Präsidium des DMV

Dipl.-Ing. Norbert Just,
Zentralstelle Elektrifizierung
der Deutschen Reichsbahn, Leipzig

Zur weiteren Streckenelektrifizierung bei der DR

Im vergangenen Fünfjahrplanabschnitt wurden bekanntlich wichtige Magistralen unseres Landes elektrifiziert. Erinnert sei hierbei an die Strecken Lutherstadt Wittenberg – Berlin, Dresden – Berlin, Berlin – Rostock – Warnemünde/Rostock Seehafen, Roßlau – Lutherstadt Wittenberg, Magdeburg – Stendal – Geestgottberg und den gesamten Berliner Außenring, einschließlich der Fern- und Rangierbahnhöfe. Noch vor dem XI. Parteitag der Sozialistischen Einheitspartei Deutschlands konnte im Bahnhof Bad Kleinen der 1000. seit dem X. Parteitag elektrifizierte Streckenkilometer dem Betrieb übergeben werden (siehe „me" 5/86).

Die steigenden volkswirtschaftlichen Anforderungen an die DR als Hauptverkehrsträger in der DDR erfordern in Anbetracht der energiepolitischen Vorteile, daß das Elektrifizierungstempo im neuen Fünfjahrplanabschnitt weiter beschleunigt wird.
So werden im Norden der DDR zwei weitere Nord-Süd-Magistralen auf elektrischen Betrieb umgestellt. Besondere volkswirtschaftliche Bedeutung kommt dabei dem Anschluß des Fährhafens Mukran zu (siehe auch „me" 11/86).
Deshalb sind bis Ende 1990 die Strekken Geestgottberg – Schwerin – Wismar/Rostock und Berlin – Pasewalk – Stralsund – Saßnitz/Mukran zu elektrifizieren.
Räumlich stark konzentrierte Elektrifizierungsarbeiten sind bis 1990 im Reichsbahndirektionsbezirk Cottbus vorgesehen. Dabei geht es vor allem darum, die Kohle effektiver zu transportieren. Deshalb sollen hier jene Trassen einen Fahrdraht erhalten, die die großen Kohleübergabebahnhöfe berühren. Mit eingeschlossen ist eine entsprechend den betrieblichen Erfordernissen zeitlich unterschiedlich eingetaktete Elektrifizierung jener Strecken, welche als Hauptabfuhrmagistralen für die im Energiebezirk abgebauten Brennstoffe dienen.
Im einzelnen handelt es sich um folgende Abschnitte: Lübbenau-Senftenberg, Cottbus – Lübbenau – Berlin, Cottbus – Falkenberg – Leipzig, Senftenberg – Ruhland – Elsterwerda – Riesa – Karl-Marx-Stadt, Eisenhüttenstadt – Cottbus mit Peitz Ost und Senftenberg – Spreewitz – Knappenrode mit Sabrodt.
Der Schienentransport gewinnt zunehmend auch international an Bedeutung. So soll künftig auch der grenzüberschreitende Verkehrsablauf mit dieser zukunftsorientierten Traktion bedient werden.
Technisch neuartige Lösungen sind notwendig, um den Übergang vom 15 kV-/16 2/3-Hz-Bahnstromsystem der DR zum 3-kV-Gleichstromsystem von ČSD und PKP reibungslos, das heißt ohne negative Beeinflussung der Betriebstechnologie, zu realisieren.
Die dazu erforderlichen Vereinbarungen wurden mit der ČSSR und mit der VR Polen bereits abgeschlossen. Auf der Strecke Schöna – Děčin werden beide Bahnstromsysteme bis zu einer gemeinsamen Systemtrennstelle, also einem neutralen Fahrleitungsabschnitt im unmittelbaren Bereich der Staatsgrenze, geführt. Ein neu in das Signalbuch der DR aufzunehmendes El-Signal („El 8" – Beginn 16 2/3-Hz-Wechselstrom) wird dann dem aus Richtung ČSSR kommenden Triebfahrzeugführer den Beginn des DR-Bahnstromsystems signalisieren. DR und die ČSD werden für die zu erbringenden Traktionsleistungen eine in sozialistischer Gemeinschaftsarbeit bei den Škoda-Werken Plzěn (ČSSR) entwickelte Zweisystem-Lokomotive beschaffen. Sie wird bei der Deutschen Reichsbahn voraussichtlich die Baureihenbezeichnung 230 erhalten. Im Verkehr mit der VR Polen ist im Bahnhof Oderbrücke (Rbd-Bezirk Berlin) eine Quertrennung zwischen beiden Systemen vorgesehen. In der Perspektive wird dann auch dort der Einsatz von Zwei-System-Triebfahrzeugen erwogen.
Bis 1990 werden dann weitere 1500 km des Gesamtnetzes der DR elektrifiziert sein. Dann können 60 Prozent der Zugförderung mit elektrischer Traktion übernommen werden.
Aus heutiger Sicht gibt es auch noch nach 1990 zahlreiche Eisenbahnstrecken, die als elektrifizierungswürdig gelten. Einige dieser Vorhaben werden bereits vorbereitet.



Das nunmehr 750jährige Berlin ist für uns der Anlaß, in diesem Jahr mehrere Beiträge zu veröffentlichen, die sich mit dem schienengebundenen Verkehr in der Vergangenheit, Gegenwart und Zukunft befassen. Die Hauptstadt der DDR ist heute als politisches, wirtschaftliches, wissenschaftliches und geistig-kulturelles Zentrum auch ein Verkehrsknotenpunkt von internationaler Bedeutung. Der folgende Beitrag, verfaßt von Dr. sc. phil. Laurenz Demps, Dozent für Berlin-Brandenburgische Territorialgeschichte an der Sektion Geschichte der Humboldt-Universität zu Berlin, befaßt sich mit dem Eisenbahnwesen in Berlin, das eine entscheidende Voraussetzung war für die Entwicklung zu einer Millionenstadt. Diese Ausführungen sind zugleich Auftakt für die weiteren im „me" vorgesehenen Veröffentlichungen zum Berlin-Jubiläum.

Dr. sc. phil. Laurenz Demps, Berlin

Der schienengebundene Verkehr Berlins im 19. und 20. Jahrhundert

Ohne Eisenbahn kein Fortschritt

Am 22. Juni 1835 entschieden sich die Ältesten der Corporation der Kaufmannschaft zu Berlin, in gleichlautenden Schreiben an das preußische Ministerium des Innern und der Finanzen sowie an den Magistrat zu Berlin den Bau von Eisenbahnen zu fordern. Die am 2. März 1820 entstandene Corporation faßte die Kaufleute, Bankiers, Spediteure sowie Groß- und Kleinhändler Berlins zu einem wirtschaftlichen Vertretungsorgan zusammen. Sie war der wichtigste Zusammenschluß der entstehenden neuen Klasse der Bourgeoisie in Berlin.

Das Schreiben begann mit den Worten: „Die Wahrnehmung, wie der Bau der Eisenbahnen, gegenwärtig in mehreren Staaten Deutschlands immer mehr zum Gegenstand der eifrigsten Tätigkeiten sich erhebt, welchen die Regierungen Vorschub leisten, wird hoffentlich bei Ew. Excellenzen uns rechtfertigen, wenn wir, besonders in Beziehung auf die Handelsverhältnisse, an Hochdieselben mit der gegenwärtigen gehorsamsten Vorstellung uns wenden."

Damit kam in die beginnende Diskussion um die Anlage von Eisenbahnlinien in Preußen ein neues Moment. 1833 hatte bereits der Eisenbahnpionier Friedrich List die progressive Wirkung der Eisenbahnen für Berlin erkannt und die Standortvorteile für die Stadt beschrieben. Dieser theoretischen Anregung folgte im Juni 1835 der praktische Vorstoß. Auch wenn wir gegenwärtig noch nicht über alle Seiten der Frühgeschichte der Berliner Eisenbahnentwicklung informiert sind, muß dem erwähnten Schreiben Schlüsselcharakter zugebilligt werden. Die Argumentation der Ältesten der Corporation folgte den Bedürfnissen des Handels. Sie formulierten, wenn der Eisenbahnbau nicht in Kürze von Berlin aus erfolge, werde die Stadt „bald zu einer Provinzial-Stadt herabsinken."

Berlin hatte sich bereits im 18. Jahrhundert an der merkantilistischen Wirtschaftspolitik des preußischen Staates im besonderen Maße beteiligt. Schließlich lag die Stadt im Herzen eines märkischen Wasserstraßensystems, war also in der Infrastruktur durch traditionelle Verkehrswege besonders gut erschlossen. Durch Kanalbauten und Regulierung von Spree und Havel stand die Stadt mit den Seehäfen Hamburg und Stettin sowie Oberschlesien in fester Verbindung. Sie nahm gegenüber anderen Städten bereits zu diesem Zeitpunkt eine Sonderstellung im Verkehrswesen ein. Der allgemeine Zustand der Verkehrswege in Deutschland blieb weit dahinter zurück, und die in anderen Gebieten nicht vorhandene Verkehrserschließung stand einer Teilnahme dieser Territorien am Prozeß der industriellen Revolution entgegen. Die Verkehrserschließung der Wasserstraßen setzte sich im Berliner Raum bis in die 80er Jahre des 19. Jahrhunderts fort, so daß der Gütertransport auf dem Wasserwege – insbesondere von Massengütern – Vorrang hatte.

Erste Projekte wurden verwirklicht

Im Jahre 1836 legte Dr. Leopold Crelle, Geheimer Oberbaurat im von Karl Friedrich Schinkel geleiteten Oberhofbauamt und Begründer der ersten mathematischen Zeitschrift in Deutschland (Crelles Annalen für Mathematik), in mehreren Denkschriften Projekte für den Eisenbahnbau von Berlin aus vor. Der Grundtenor aller Überlegungen war der Ausbau Berlins als Handels- und Gewerbezentrum. Das trat besonders deutlich in dem am 24. Dezember 1836 vorgelegten Projekt einer Eisenbahnlinie nach Frankfurt (Oder), der sogenannten Frankfurter Bahn, zutage.

In diesen Jahren war der Bau von Eisenbahnlinien vom technischen Standpunkt auch in Preußen möglich, aber nur durch Übernahme der Technologie und des benötigten Materials aus dem Ausland. Noch 1841/42 reichte der Produktionsumfang der preußischen Hüttenwerke nicht aus, um auch nur für eine Strecke das benötigte Schienenmaterial herzustellen ... Deshalb sahen die Verfechter der Dampfwagen, die herkömmliche Wagen ziehen konnten, eine bessere Möglichkeit der notwendigen Verkehrserschließung im Bau von „Kunststraßen", auf denen Dampfwagen verkehren sollten. Das bot den Vorzug geringerer Investitionen, geringerer Anforderungen an die noch wenig entwickelte Hüttenindustrie sowie den Vorteil des schienenunabhängigen Verkehrs bis in jeden Ort Preußens.

War das Handelsmoment in der Diskussion um den Bau von Eisenbahnlinien von Berlin aus zunächst ausschlaggebend, trat bald ein weiteres hinzu. Die preußische Gewerbepolitik zielte – vergröbert gesagt – unter anderem auch auf die Entwicklung des Landes mittels der Eisenbahnen hinaus, um den Bedarf an Industrieprodukten zu erhöhen. Das führte nun zur weiteren Entwicklung der eisenverarbeitenden Industrie, denn der zu erwartende Bedarf bzw. die gesicherte Abnahme der Produkte stimulierte die Entwicklung dieses Industriezweiges insbesondere in Berlin. Die in der Stadt vorhandenen wenigen, noch nach den Prinzipien von Manufakturen arbeitenden Unternehmen (z. B. von Egels), witterten im Eisenbahnbau ihre große Chance. Ihnen traten nach Veröffentlichung der erwähnten Denkschriften von Crelle weitere Unternehmen zur Seite, die sich von vornherein auf den neuen – wenn auch noch zukünftigen – Abnehmer konzentrierten. Bereits die Möglichkeit des Eisenbahnbaues führte zu Firmengründungen wie der von Borsig im Jahre 1837. Ihr folgten – um nur die größeren zu nennen – die von Kufahl (der 1840 die erste Dampflokomotive in Preußen baute), Wöhlert, Schwartzkopff, Hoppe sowie Pflug & Zoller. Der Eisenbahnbau führte in Berlin nicht nur zum Ausbau der eisenverarbeitenden Industrie, sondern gleichzeitig zur Ausprägung der kapitalistischen Fabrik.

Durch den dann 1838 begonnenen Eisenbahnbau entwickelte sich die Stadt zu einem europäischen Industriestandort. Berlin als eine Stadt, die fernab von allen Rohstoffvorkommen lag, konnte seinen durch den bisherigen Verkehr gegebenen Standortvorteil mit dem von hier ausgehenden Eisenbahnnetz weiter ausprägen. Damit entwickelte sich zugleich eine Besonderheit der Berliner Industrie: Sie verarbeitete wenig Rohstoffe, dafür aber vor allem Halbfertigfabrikate, die zu hoch veredelten Endprodukten umgewandelt wurden. Die Rückwirkungen auf den Qualifizierungsstand

der Berliner Arbeiterklasse sowie den damit verbundenen politischen Reifegrad können nur angedeutet werden.
In dieser wichtigen, kurz skizzierten ersten Phase des Eisenbahnbaus in Berlin entstanden alle Anlagen als kapitalistische Unternehmen. 1853 gelangte die erste dieser Linien – die Niederschlesisch-Märkische Eisenbahn (vormals Frankfurter Bahn) – in die Hände des Staates. Er ließ 1857 eine weitere Staatseisenbahn, die Königliche Ostbahn, errichten.

Weitere Strecken kamen hinzu

Die zweite Phase des Eisenbahnbaus begann in der Mitte der 60er Jahre. Nach einer Phase der Stagnation, hervorgerufen durch die Wirtschaftskrise von 1847, erholte sich die Berliner Wirtschaft nur langsam. Wiederum war für ihre weitere Entwicklung der Eisenbahnbau entscheidend. Seit etwa Anfang der 60er Jahre verdoppelte sich in nur zehn Jahren die Zahl der von Berlin ausgehenden Linien. Ihr Bau, ihre Ausstattung sowie die notwendig gewordene Ablösung des vorhandenen rollenden Materials bei den bestehenden Linien war ein gewaltiger Impuls für die Berliner Maschinenbauindustrie als Hersteller von Lokomotiven, Eisenbahnwaggons und Sicherungstechnik. Neu hinzu kam u. a. die Beleuchtung als neuer Fertigungszweig, der insbesondere von der Firma Pintsch wahrgenommen wurde. Die stürmische Entwicklung der Produktivkräfte in diesen Jahren, der Fortschritt der Industrie und gleichzeitig der Ausbau des Handels sowie der Banken ließen Berlin in kürzester Zeit viele deutsche und europäische Konkurrenten überflügeln. Die Stadt wurde zu einer Drehscheibe im europäischen Verkehrsnetz. Die Leistungsfähigkeit ihrer Industrie wurde u. a. dadurch belegt, daß Berliner Industrielle, wie Strousberg, ganze Eisenbahnlinien ausrüsten und verkaufen konnten.

Alle Bahnen wurden verstaatlicht

Der Gründerkrach führte nach 1873 zu einem zunehmenden Rückgang der privaten Eisenbahngesellschaften. Der hohe Leistungsanstieg des Verkehrs, die neuen Ausstattungen, die veränderte Sicherungstechnik usw. erforderten für den Betrieb Investitionen, die die kapitalistischen Unternehmer nicht mehr tragen wollten und konnten. Eine zunehmende Unlust zur Kapitalanlage in den Eisenbahngesellschaften führte zum Drängen nach Verstaatlichung. Schritt für Schritt übernahm der preußische Staat alle von Berlin ausgehenden Eisenbahnlinien. Einige – so z. B. die Berliner Nordeisenbahn-Gesellschaft mit ihrer Strecke Berlin – Neustrelitz – Stralsund – konnte nur so vor dem Konkurs gerettet werden.
Dieser Vorgang erforderte angesichts der enormen Leistungskraft der Berliner Industrie und im Hinblick auf die politische Statusveränderung der Stadt, die nun Hauptstadt des Deutschen Reiches geworden war, eine Veränderung des Verkehrskonzepts. Alle Berliner Eisenbahnlinien endeten, bis auf die ehemalige Frankfurter Bahn, vor den Toren der Stadt. Sie standen untereinander nicht in Verbindung und dienten ausschließlich dem Fernverkehr. Längst hatte die Stadt ihren Standort mit Wohnbauten umschlossen, und sie entwickelte sich zum Teil entlang der Eisenbahnlinien. In die mit der Verstaatlichung beginnende dritte Phase des Eisenbahnbaus spielte zusätzlich die Planung der Stadterweiterung mit hinein, so daß die notwendigen Neubau- und Anpassungsprojekte eine neue Variante, die des Lokal- oder Nahverkehrs aufnehmen mußten. Die Berliner Bourgeoisie hatte in der Revolution von 1848 aus Furcht vor der Arbeiterklasse auf eine politische Lösung der Machtverhältnisse verzichtet und zugleich damit alle anstehenden Fragen der Stadtentwicklung vertagt. Sie setzte in diesen Jahren auf rechtliche und ingenieurwissenschaftliche Komponenten, die der Stadt bis zum ersten Weltkrieg die modernste der damals möglichen Verkehrslösungen des schienengebundenen Verkehrs brachte. Die gefundenen Lösungen besaßen Modellcharakter.

Nun kam der Nahverkehr hinzu

Am Beginn stand nach langen Diskussionen um den Streckenverlauf der Bau der Stadtbahn vom damaligen Schlesischen Bahnhof nach Charlottenburg. Damit wurde zum einen die letzte Lücke in einem einheitlichen Eisenbahnnetz im damaligen Deutschen Reich geschlossen und zum anderen ein Nahverkehrsnetz durch die Eisenbahn in der Stadt aufgebaut. Im Zusammenhang mit dem am Ende der 70er Jahre projektierten und dann vor allem in den 80er Jahren ausgeführten Neubauten im Bereich der vorhandenen Strecken, der Zusammenlegung einzelner und dem Ausbau der großen Güterbahnhöfe ermöglichte die Eisenbahn eine enorme räumliche Vergrößerung der Stadt, denn entlang der einzelnen Strecken entstanden Bahnhöfe für den Lokalverkehr. Erst sie erlaubten eine Randwanderung der Industrie aus der Innenstadt an weit entfernte Orte wie Wildau, Borsigwalde, Falkensee oder Spandau und erhöhten die Mobilität der arbeitenden Massen. Der Weg zur Millionenstadt wurde geebnet.

Im Dienste der Monopole

Alle diese Projekte besaßen von vornherein eine vom deutschen Imperialismus planmäßig realisierte militärische Komponente, die in zeitgenössischen Berichten immer wieder hervorgehoben wurde. Sie zeigte sich deutlich im ersten Weltkrieg und führte in Vorbereitung auf den vom deutschen Finanzkapital entfesselten zweiten Weltkrieg zu einem enormen linearen Ausbau der Eisenbahnanlagen in und um Berlin. Im Jahre 1940 schätzte die Industrie- und Handelskammer Berlin, daß etwa 40 Prozent der Rüstungsfertigung in Berlin und im Gebiet des Regierungsbezirks Potsdam für den faschistischen Raubkrieg produziert werden. Das führte in der Planung und teilweise auch noch in der Realisierung zu einem partiellen Ausbau insbesondere der Anlagen für den Güterverkehr durch den Bau neuer Verschiebebahnhöfe im Umkreis der Stadt.

Ein neuer, aber schwerer Anfang

Der zweite Weltkrieg schlug auf seinen Ausgangspunkt zurück und hinterließ ein Chaos auch in den Verkehrsanlagen der Stadt. Die Bahnhöfe waren Ruinen, Schienenwege zerschlagen. Mühsam begann die Wiederherstellung.
Sehr bald erkannten die auf die Restaurierung der Macht des deutschen Imperialismus zielenden Kräfte die Bedeutung des Berliner Verkehrsnetzes für ihr Vorgehen. Sie zielten auf seine Spaltung, um den Prozeß der antifaschistisch-demokratischen Umwälzung an einem entscheidenden Punkt zu treffen. Vor allem sollte der Aufbau einer neuen Gesellschaft geschwächt oder sogar unmöglich gemacht werden. 1948 orientierten die Imperialisten auf die Zerschlagung des einheitlichen Verkehrsnetzes, um an einem entscheidenden Punkt in der Klassenauseinandersetzung ihre politischen Machenschaften verwirklichen zu können.
Die Antwort der jungen Arbeiter-und-Bauern-Macht war eine Neukonzipierung des Verkehrs in und um Berlin, die man gut und gern als vierte Phase des Eisenbahnbaus in Berlin bezeichnen kann. Unter großen Mühen und hohem finanziellen Aufwand gelang es, die Verkehrswege in der Stadt zu verlegen und die Bedeutung des Verkehrsknotenpunktes Berlin für die Wirtschaft der DDR zu erhalten. In den Jahren 1949 bis 1957 entstand der Außenring um Berlin mit den großen Anlagen wie dem Grünauer Kreuz und dem Güterbahnhof Wuhlheide. Allerdings hatten historische Standorte des Berliner schienengebundenen Verkehrs wie der Anhalter, Potsdamer und Lehrter Bahnhof, die nun im abgespaltenen Berlin-West lagen, keine Bedeutung mehr und wurden eingeebnet.

Eisenbahn mit großer Perspektive

Neue Anlagen entstanden in Berlin, der Hauptstadt der DDR, und vorhandene erhielten eine neue Funktion. Die Elektrifizierung der Strecken, der Neubau von Empfangsgebäuden wie in Berlin-Lichtenberg und am Ostbahnhof sowie weitere Maßnahmen zeigen auch in der Gegenwart die Bedeutung der Eisenbahn für das nun 750jährige Berlin und seine Perspektive.
Berlin hat seine Rolle als nationaler und internationaler Eisenbahnknotenpunkt bewahrt, und mit der aufblühenden sozialistischen Gesellschaft prägt sich seine Bedeutung für den schienengebundenen Verkehr weiter aus.

Friedhelm Köhler (DMV), Ausleben
und Rolf Kruse, Berlin

Fast vergessen – die O. S. E. (1. Teil)

Zu den vielen Nebenbahnen, deren Bedeutung kaum über den eigenen Einzugsbereich hinausging, gehörte auch die ehemalige Oschersleben-Schöninger Eisenbahn-Gesellschaft (O. S. E.[1]). Nach dem zweiten Weltkrieg auf dem heutigen Gebiet der DDR noch bis Hötensleben befahren, wurde der Betrieb im Dezember 1969 eingestellt. Nachstehender Beitrag soll nicht nur an diese fast vergessene Nebenbahn erinnern, sondern auch interessante und bisher nicht oder nur wenig bekannte Fakten vermitteln.

Bördeboden förderte Bahnbau

Wie überall im damaligen Deutschen Reich entstand auch in dem nordwestlich von Oschersleben liegenden Gebiet der Wunsch nach einer besseren verkehrstechnischen Erschließung. Zwischen Oschersleben und Schöningen sollte bereits Ende der 80er Jahre des vorigen Jahrhunderts eine Eisenbahn entstehen.

Unter Leitung des Magistrates der Stadt Oschersleben konstituierte sich am 17. Juli 1889 ein Komitee, das sich für den Bau einer Bahn einsetzte. Es begründete die Forderung in einem Gutachten vor allem mit dem wachsenden Zuckerrübenanbau und der Kohleförderung, die im Einzugsgebiet der vorgesehenen Bahn 1887 bereits 350 000 t erreichte. Der fruchtbare Bördeboden und die ertragreichen Braunkohlelagerstätten ließen die Interessenten auf eine gute Verzinsung ihres Kapitals hoffen. Die Vorarbeiten übernahm die Firma Soenderup & Comp. in Berlin. Projektiert wurde auf der Grundlage der Bahnordnung für die Nebeneisenbahnen Deutschlands vom 5. Juli 1892. (1) Die ursprüngliche Absicht, eine der Grube Marie-Louise in Neindorf gehörige und nach Oschersleben führende Grubenbahn zu erwerben und im Anschluß an diese die Nebenbahn bis Schöningen weiter zu bauen, konnte nicht verwirklicht werden.

Die „Oschersleben-Schöninger Eisenbahn-Gesellschaft" wurde am 15. Juni 1895 mit dem Verwaltungssitz in Oschersleben gegründet. Die Genehmigung zum Bau und Betrieb einer Nebenbahn von Oschersleben über Hornhausen, Ottleben, Ausleben, Barneberg, Kauzleben und Hötensleben nach Schöningen erfolgte für das preußische Staatsgebiet durch die Konzessionsurkunde vom 18. Juni 1895 und für das braunschweigische Staatsgebiet durch die Konzessionsurkunde vom 5. Oktober 1895. Zuvor wurden in einem am 22. Februar 1895 abgeschlossenen Staatsvertrag zwischen Preußen und Braunschweig die wesentlichen Bedingungen zur Herstellung dieser beide Staatsgebiete berührenden Bahn vereinbart.

1

Das Grundkapital der Gesellschaft betrug 2 620 000 Mark. Davon waren 1 620 bevorzugte Stammaktien A und 1 000 Stammaktien B zu je 1000 Mark. Die bevorzugten Stammaktien A gewährten Anspruch auf eine vorzugsweise Beteiligung an dem Gesellschaftsgewinn nach Maßgabe des § 21 des Gesellschaftsvertrages. (2)

Das Geld beschaffte die im Dezember 1895 von der Lenz & Co. G. m. b. H. gegründete Finanzierungsgesellschaft „Westdeutsche Eisenbahn-Gesellschaft" (WEG) in Köln, die dann auch einen nicht unbeträchtlichen Anteil der Aktien erhielt. Die Übergabe der Leistungen der Firma Lenz an die WEG verzögerte den Baubeginn, so daß der erste Spatenstich des Lenz-Projektes Nr. 48 erst im Februar 1898 möglich war. Der Bau schritt dann aber so schnell voran, daß die polizeiliche und technische Abnahme bereits am 5. und 6. Oktober 1899 stattfand.

Die Betriebsführung war der Firma Lenz & Co. G. m. b. H. in Berlin und Stettin aufgrund des Vertrages vom 8./12. Juli 1899 vom Tage der Betriebseröffnung der O. S. E. bis zum 31. März 1915 übertragen worden. Für die betriebs-, bau- und maschinentechnische sowie für die kaufmännische Oberleitung bezog die Unternehmerin den zehnten Teil des Überschusses der gesamten Betriebseinnahmen über die Betriebsausgaben. Dabei mußten die Rücklagen in den Erneuerungsfonds und in den Spezial-Reservefonds berücksichtigt werden. Der Güterverkehr wurde schließlich am 2. November 1899 und der Personenverkehr am 20. Dezember des selben Jahres auf der ursprünglich 26,97 km langen O. S. E. eröffnet. In Schöningen und Oschersleben bestand Anschluß an die Staatsbahn, wobei die 2,83 km lange Strecke zwischen der Abzweigung vor dem Personenbahnhof Oschersleben und dem Güterbahnhof Oschersleben ausschließlich dem Güterverkehr diente.

Nach Eröffnung der Braunschweig-Schöninger Eisenbahn (B. S. E.[1]) wurde die O. S. E. durch erstere mitbetrieben. Die Direktion befand sich fortan in Braunschweig, was ebenso für die Kleinbahn Heudeber–Mattierzoll galt.

Elektrifizierung, aber auch Stillegung vorgesehen

Das Unternehmen entwickelte sich gut, die gehegten Erwartungen an die Eisenbahn wurden voll erfüllt. Braunkohlezüge der B. S. E. fuhren bis Hötensleben und sorgten für ein hohes Verkehrsaufkommen. Um 1910 gab es Pläne, die steigungs- und krümmungsreiche Bahn, wie auch die benachbarte B. S. E. zu elektrifizieren. Von Schönin-

Verkehrsaufkommen der O. S. E. (2)

Jahr	Anzahl der bef. Personen	bef. Güter (t)
1926	196 381	238 516
1928	274 254	296 031
1929	298 734	263 058
1931	241 744	161 391
1933	147 054	162 476
1935	189 949	174 158
1936	259 221	193 367
1939	251 958	217 354
1942	554 071	232 396
1947	672 333	...
1948	794 520	...

gen kommend wurden bis zum Bahnhof Ausleben Stahlgittermasten aufgestellt. Die Stromversorgung sollte ein bahneigenes Kraftwerk in Schöningen übernehmen. (4)

Diese Vorhaben konnten aber nicht vollendet werden. Die Masten erhielten keine Fahrleitungsausleger. An ihnen wurde später eine 10-kV-Überlandleitung für die Ortsnetze von Warsleben und Ausleben befestigt.

1920 geriet die O. S. E. durch Mißwirtschaft der WEG in finanzielle Schwierigkeiten. 1921 war sogar die Stillegung beschlossen worden. Ein durch die Kreisverwaltung Oschersleben bereitgestelltes Darlehn in Höhe von 500 000 Mark ermöglichte dann die weitere Existenz der O. S. E. (1)

Dieser Zustand änderte sich erst im Mai 1928, als die WEG durch Fusion in die A. G. für Verkehr (AGV) integriert wurde. O. S. E. und B. S. E. waren fortan der Allgemeinen Deutschen Eisenbahn-Betriebsgesellschaft (ADEG), die Kleinbahn Heudeber–Mattierzoll dem Provinzialverband, Kleinbahnabteilung Merseburg, unterstellt.

Ein Jahr später wurde erwogen, die OSE und BSE in eine Aktiengesellschaft umzuwandeln. Dafür gab es dann schon einen Termin: den 30. September 1930. Doch konnten sich die Beteiligten nicht einigen, und so blieben beide Bahnen als selbständige Betriebe erhalten.

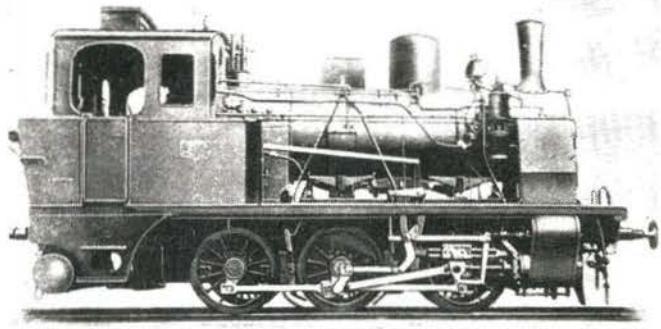
Der aufkommende Kraftverkehr veranlaßte die Betriebsleitung, einen Triebwagen zu beschaffen.

Während des zweiten Weltkrieges wurden Güterzüge der DR über die OSE umgeleitet. Der Zugverkehr war beachtlich. Mitte April 1945 erreichten amerikanische Truppen das Gebiet des heutigen Kreises Oschersleben. Der Verkehr kam auf der OSE zum Erliegen.

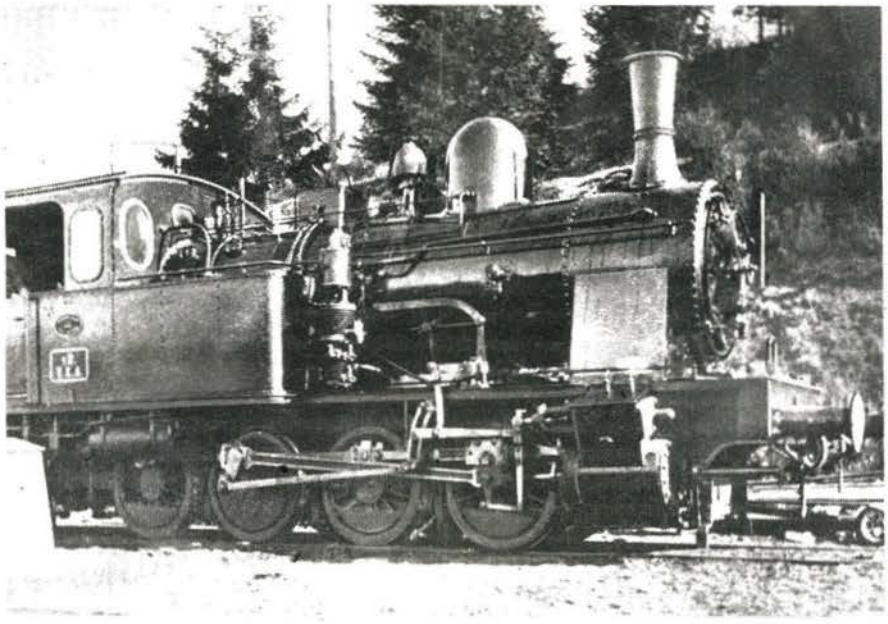
1 Streckennetz der Oschersleben-Schöninger Eisenbahn (O. S. E.)
2 Ehemalige Lok 2ᵇ der O. S. E., aufgenommen am 31. Oktober 1974 in der Zuckerfabrik Warburg
3 Lok OSE 1032, ex B. S. E. 10ᵇ, Repro aus Hanomag-Nachrichten von 1920
4 Die einstige Leihlok der OSE 1938 in Sundern (Röhrtalbahn)

2

3



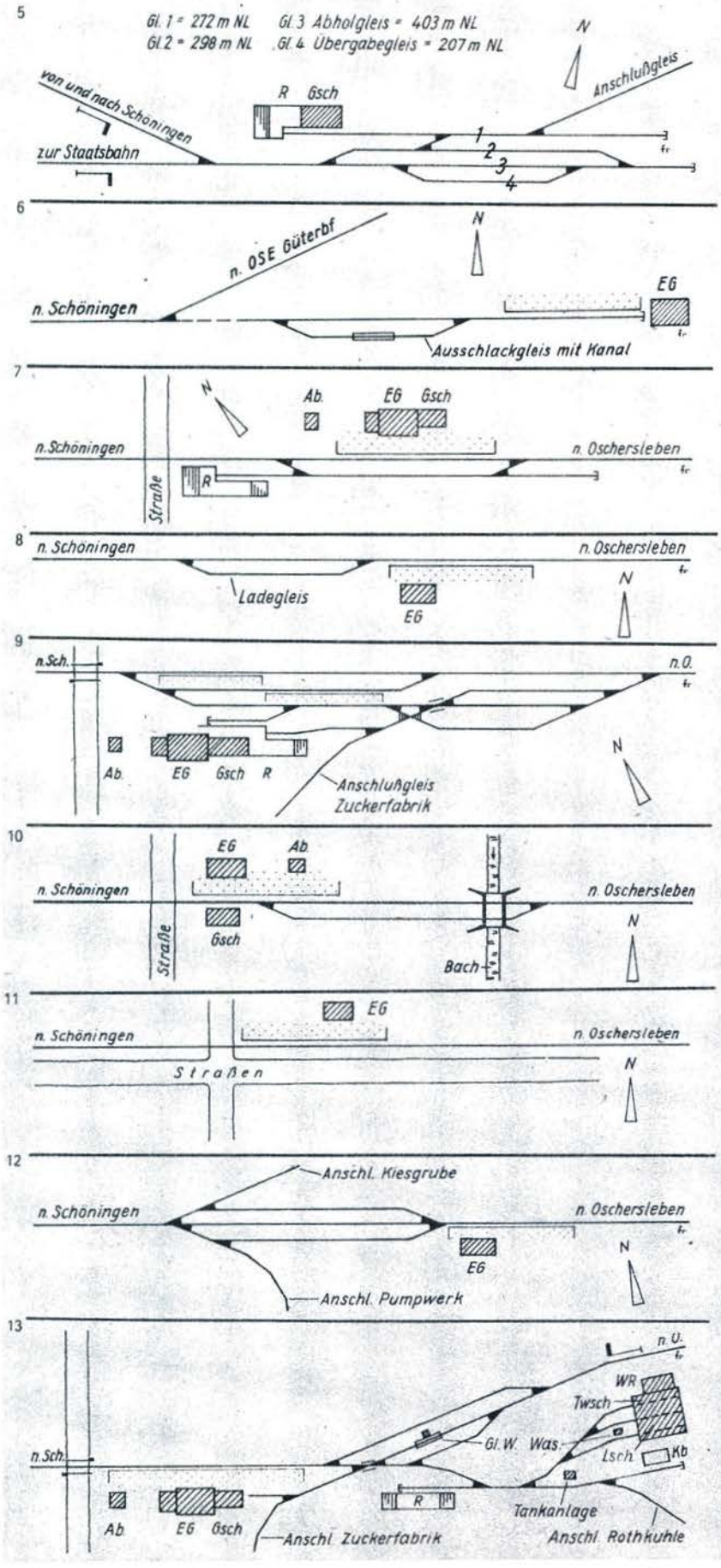
4



Ein neues Zeitalter begann

Im September 1945 wurde der Betrieb in der nunmehr sowjetischen Besatzungszone mit geliehenen Betriebsmitteln wieder aufgenommen. Die meisten Lokomotiven und Wagen der OSE standen infolge der Grenzziehung nicht mehr zur Verfügung. Die Strecke endete nun hinter Hötensleben am Kilometer 23,06. Während der ersten Nachkriegsjahre gab es hin und wieder „Hamsterfahrten" in die hinter Hötensleben beginnende englische Besatzungszone. Das bevorzugte Tauschobjekt waren Heringe aus Wilhelmshaven. Ein den Personenwagen anhaftender Geruch brachte der OSE in jener Zeit den Beinamen „Heringsdampfer" ein. (4)

Bis zum 31. Dezember 1946 lag die Betriebsführung noch in den Händen der ADEG. Ab 1. Januar 1947 wurde die OSE den „Sächsischen Provinzbahnen GmbH" mit dem Sitz in Halle unterstellt. Diese Einrichtung wurde schließlich am 15. August 1948 als GbmH aufgelöst und in die „Vereinigung volkseigener Betriebe des Verkehrswesens Sachsen-Anhalt" umgewandelt. Wie bei fast allen anderen, dem öffentlichen Verkehr dienenden Privat- und Kleinbahnen auf dem Gebiet der heutigen DDR übernahm ab 1. April 1949 die Deutsche Reichsbahn auch die Verwaltung und Nutznießung der ehemaligen OSE.



5–13 6 – Oschersleben Gbf (1931), 6 – Oschersleben Personenhaltestelle (1900), 7 – Hornhausen (1900), 8 – Hornhausen Nord (1920), 9 – Ottleben (1900), 10 – Ausleben (1910), 11 – Barneberg (1960), 12 – Kauzleben (1927), 13 – Hötensleben (1950)
Zeichnungen: Beschaffung Verfasser; Fotos: K.-P. Quill, Frankfurt (Main) (2); Sammlung K.-P. Quill, Frankfurt (Main) (3 und 4)

In den folgenden Jahren erbrachte die Nebenbahn Oschersleben – Hötensleben wichtige Leistungen für den Aufbau der Wirtschaft in unserem Lande.
Um die Betriebsführung zu verbessern, wurde die Strecke bereits 1950 zum DR-Bahnhof Oschersleben verlängert, der ehemalige OSE-Personen- und Güterbahnhof konnte aufgelöst werden.
Während der OSE-Zeit gab es lediglich vor dem Oschersleben Güterbahnhof und dem Bahnhof Hötensleben (für die von Oschersleben kommenden Züge) Einfahrsignale. Unter Regie der Deutschen Reichsbahn kam in Oschersleben je ein Einfahr- und Ausfahrformsignal hinzu.
Auf den zahlreichen Straßenübergängen durfte die Geschwindigkeit der Züge nur 15 km/h betragen. In Ottleben und Hötensleben übernahmen die von den Bahnhöfen bedienten Schrankenanlagen die Zug- und Straßensicherung. Der Einbau stärkerer Schienenprofile und ein Schotterbett verbesserten das Streckengleis. Die zulässige Achsfahrmasse betrug stets 15 t.
Die Strecke wurde im vereinfachten Nebenbahndienst betrieben. Zugleitbahnhof war Ottleben; hier fanden auch planmäßige Zugkreuzungen statt.

Kraftverkehr übernahm die Transporte

Mitte der 60er Jahre ging die Inanspruchnahme der Strecke im Güterverkehr durch die Bildung des Wagenladungsknotens Oschersleben stark zurück. Wirtschaftlichkeitsberechnungen ergaben eindeutig, daß der VEB Kraftverkehr die Personen- und Güterbeförderung ökonomischer bewältigen kann. Deshalb wurde der Verkehrsträgerwechsel befürwortet und die Stillegung der Strecke vorbereitet.
Aufgrund des ständig zurückgehenden Verkehrsaufkommens konnte zunächst ab 1. Januar 1968 der Bahnhof Hötensleben als selbständige Dienststelle aufgelöst und dem Bahnhof Oschersleben unterstellt werden. Hötensleben war übrigens in der OSE-Zeit Maschinenstation; hier befand sich ein dreigleisiger Lokschuppen.

Fortsetzung (einschließlich Quellenangaben) im Heft 2/87

Fußnote
(1) Schreibweise der Abkürzungen:
O. S. E./B. S. E. bis etwa 1928, OSE/BSE ab etwa 1928