

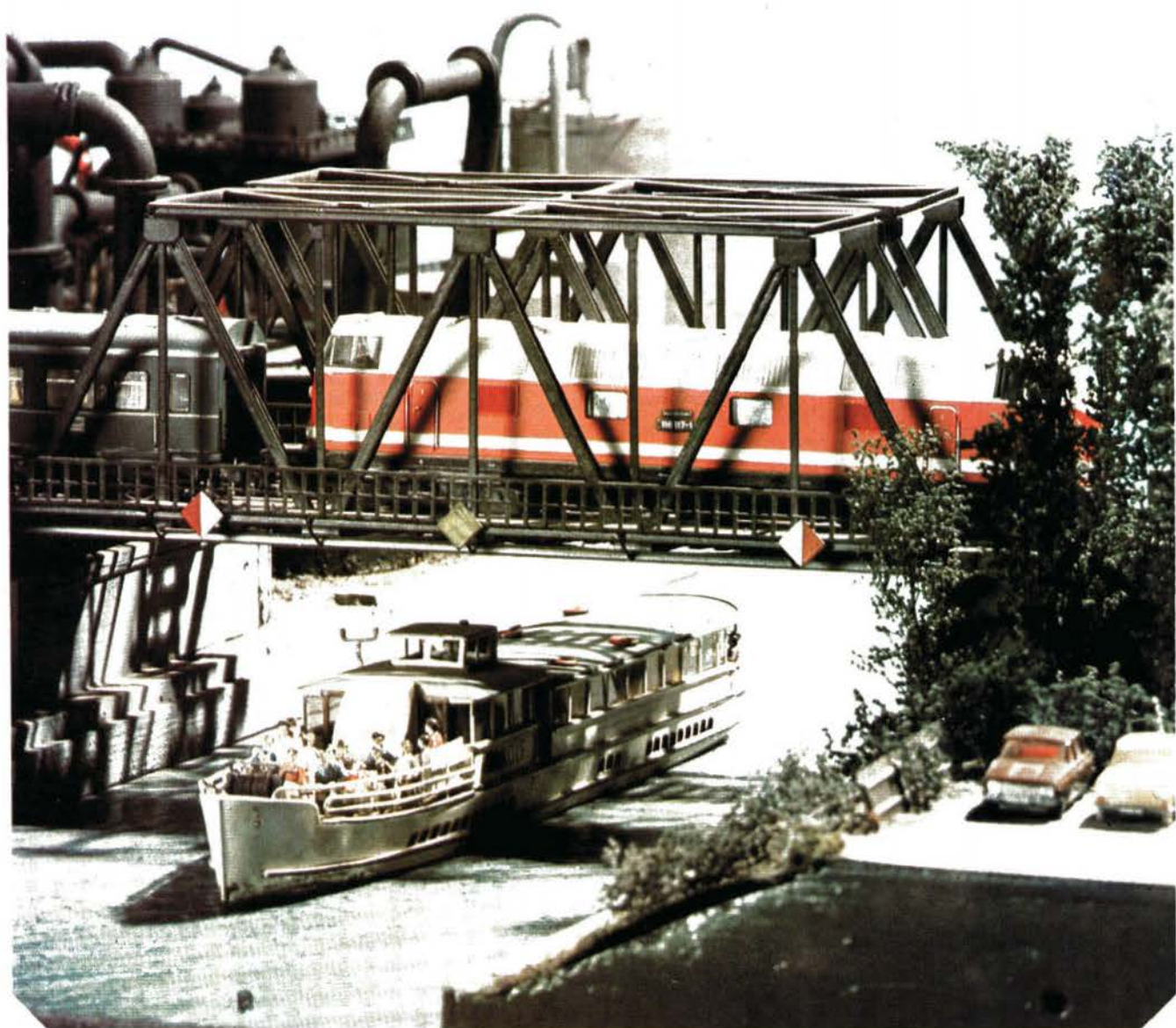
2
87

transpress

modell eisenbahner

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

Aus der Geschichte
des Berliner Ostbahnhofs



Einsatzstelle Merseburg

Nachdem im „me“ 2/85 auf der zweiten Umschlagseite das Bw Halle G vorgestellt wurde, soll nun die diesem Bw unterstellte Einsatzstelle Merseburg folgen. 1964 wurde das damalige Bw Merseburg zu einer Einsatzstelle umgewandelt. Herrschte hier in den 60er Jahren noch die Dampftraktion vor, bestimmen heute Diesellokomotiven das tägliche Bild. Ihr Einsatz konzentriert sich auf die Strecken in Richtung Schafstädt, Leipzig-Leutzsch und Querfurt.

Von den 14 Ständen des Ringlokschuppens werden 10 Stände für Schienenfahrzeuge genutzt. Die restlichen sind als Radwerkstatt eingerichtet worden. Ein Sozial- und Betriebsgebäude sowie ein Wasserturm gehören ebenfalls zur Einsatzstelle Merseburg, wo ausschließlich Lokomotiven der Baureihen 102, 106, 110 und 118 beheimatet sind. Gelegentlich werden 131er des Bw Halle G abgestellt. Eine besondere Attraktion dürfte aber die hier stationierte und gepflegte Museumslok 89 1004 sein.

2



5



1



1 Ein Blick auf den Ringlokschuppen der Einsatzstelle Merseburg. Von den 10 für Schienenfahrzeuge genutzten Ständen dienen zwei zur Unterbringung von Gleiskraftwagen (SKL), und in einem Stand wird die 89 1004 beherbergt.

2 Die Lokomotive 105 165 an der ebenfalls zur Einsatzstelle Merseburg gehörenden Besandungsanlage.

3 Feierabend – der SKL wird nun in einem der beiden für die Bahnmeisterei reservierten Stände abgestellt.

4 und 5 Stets in einem gepflegten Zustand befindlich

3



6



den sich die Merseburger Diesellokomotiven, was auch diese Aufnahme von der 118 642 beweist. Die Drehscheibe vor dem Schuppen wurde 1942 von der Firma Joseph Voegle in Mannheim gebaut und hat eine Besonderheit: Die Endstücke der Fahrachse heben sich beim Entriegeln ab.

6 Der „grüne Floh“ – so nennen sie die Eisenbahner liebevoll: die 89 1004. Hier wird die Museumslokomotive gerade für eine Sonderfahrt nach Zöschchen (KBS 605) vorbereitet.

Text und Fotos (7. Oktober 1984):
V. Emersleben, Berlin

4



eisenbahn-modellbahn-
zeitschrift
36. Jahrgang



transpress
VEB Verlag für Verkehrswesen
Berlin

ISSN 0026-7422

modelleisenbahner

aktuell	Aufruf zum 17. Spezialistentreffen „Junger Eisenbahner“ 1988	28
forum	Redaktion meint/ Leser fragen und antworten/ Chronik des DMV	2
dmv teilt mit	Verbandsinformationen	26
anzeigen	suche/biete/tausche	25
tips	H0-Straßenfahrzeuge	3.US

eisenbahn

kurzmeldungen	DDR und Ausland/ Lokeinsätze	8
mosaik	Vom Frankfurter Bahnhof zum Hauptbahnhof	3
poster	Werklokomotive 6 des VEB Hydrierwerk Rodleben	9
international	Die Eisenbahnen in Litauen Die schnellste Eisenbahn der Welt (2. Teil) Die Straßenbahn in Constanta	7 10 13

modellbahn

aktuell	H0-Modell der AEG-Kohlenstaub-Lokomotive 56 2906	22
anlage	Sägewerk „Emil Holzbrett & Co“ Ein Stadtbahn-Diorama	18 21
tips	Einfache Weichenrückmeldung – gewußt wie Zweischienige Kreuzköpfe	21 23
vorbild-modell	Hochbauten des Bahnhofs Obstfelderschmiede Ein dreiachsiger O-Wagen	15 24

Titelbild

Im nächsten Monat begeht die weit über die Grenzen unserer Hauptstadt Berlin bekannte Arbeitsgemeinschaft 1/13 „Weinbergsweg“ des DMV ihr 25jähriges Bestehen. Für sie wurde die S-Bahn-Anlage zu einem besonderen Markenzeichen. Schritt für Schritt konnte diese H0-Anlage in den zurückliegenden Jahren ausgebaut werden. Hinzugekommen sind auch vorbildgetreu nachgestaltete Ausschnitte der Strecke Erkner – Fürstenwalde. Ein solches Motiv zeigt das Titelbild; Eisenbahn und Binnenschifffahrt, deren Bedeutung in unserem Land für die Zukunft unumstritten ist.

Foto: A. Stirl, Berlin

Redaktion

Verantwortlicher Redakteur:
Ing. Wolf-Dietger Machel
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
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
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
Erscheint monatlich;
Preis: Vierteljährlich 5,40 M.
Auslandspreise bitten wir den Zeit-
schriftenkatalogen des „Buchexport“,
Volkseigener Außenhandelsbetrieb
der DDR, Postfach 160,
DDR - 7010 Leipzig, zu entnehmen.
Nachdruck, Übersetzung und Aus-
züge sind nur mit Genehmigung der
Redaktion gestattet.
Art.-Nr. 16330
Verlagspostamt Berlin
Redaktionsschluß: 31. 7. 1987
Geplante Auslieferung: 3. 9. 1987
Geplante Auslieferung des Heftes
10/87: 6. 10. 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 Aus-
land: der internationale Buch- und
Zeitschriftenhandel, zusätzlich in
der BRD und in Westberlin: der ört-
liche Buchhandel, Firma Helios Lite-
raturvertrieb GmbH, Eichborndamm
141–167, 1000 Berlin (West) 52 sowie
Zeitungsvertrieb Gebrüder Peter-
mann GmbH & Co KG, Kurfür-
stenstr. 111, 1000 Berlin (West) 30
Auslandsbezug wird auch durch den
Buchexport Volkseigener Außen-
handelsbetrieb der Deutschen
Demokratischen Republik,
Leninstraße 16, DDR - 7010 Leipzig,
und den Verlag vermittelt.



Redaktion meint ...

Ein großer Erfolg

Das nunmehr vierte Gartenbahntreffen in Werdau fand am 27. und 28. Juni 1987 statt. Die Freunde der „großen Spur“ kamen aus nah und fern. 425 registrierte Modelleisenbahner stellten diesmal 82 größere Eigenbau- und Umbaumodelle vor. Das Treffen war wiederum ein Zentrum des Gedankenaustausches. Unzählige Anregungen und Informationen rund um das Thema Gartenbahn ließen diese Veranstaltung zu einem großen Erfolg werden.

Die Arbeitsgemeinschaft 3/85 Werdau widmet sich im Rahmen der von ihren Mitgliedern gebauten Gartenbahn besonders der Jugendarbeit. Unterstützt werden die Modellbahnfreunde vom Rat der Stadt Werdau und des ihm angegliederten Museums. Diese beispielgebende und verallgemeinerungswürdige Zusammenarbeit bei einer sinnvollen Freizeitgestaltung trägt durch die nunmehr traditionellen Gartenbahntreffen auch Früchte außerhalb der Stadt und ist zu einer entscheidenden Kraft

in unserem Verband geworden. Die meisten Teilnehmer des Gartenbahntreffens werden auch 1988 wieder dabei sein.
me

Leser fragen ...

Wer kann helfen?

In Zehdenick (Mark) und Templin bereiten Heimatfreunde und Modelleisenbahner unter Leitung der Geschichtskommission der SED-Kreisleitung das 100jährige Bestehen der Strecke Löwenberg (Mark) – Templin vor. Anlässlich dieses Jubiläums sind im Mai 1988 eine Sonderfahrt sowie eine Fahrzeug- und Modellbahn-Ausstellung vorgesehen. Zur Ausgestaltung der Ausstellungen werden leihweise Modelle von Fahrzeugen der KPEV in der Nenngröße H0 sowie entsprechende Fotografien, Karten und Originalausrüstungen über das Vorbild gesucht. Wer helfen kann, wende sich bitte an Gisela Egelemeyer, SED-Ortsleitung, Zehdenick, 1434.
me

Leser antworten ...

Spezialwerkstatt in Zossen („me“ 3/87)

Hier handelt es sich um die Werkanlagen der ehemaligen Internationalen Schlafwagengesellschaft (C^{IE} INTERNATIONALE DES WAGONS-LITS) mit dem Sitz in Paris. Ein gleiches Werk gab es bei München. Um die Jahrhundertwende erbaut, wurden hier vorwiegend Schlafwagen ausgebessert. Die Produktion lief anscheinend während des ersten Weltkrieges weiter, im zweiten Weltkrieg wurden die Arbeitskräfte in andere Betriebe umgesetzt. Nach 1945, etwa bis Herbst 1949, wurden die Werkhallen zum Teil vom RAW Berlin-Tempelhof zum Verschrotten von schadhafte Güterwagen genutzt. Jetzt befindet sich hier das Versorgungskontor Industriertextilien Berlin, Betriebsteil Zossen. Die beiderseitigen Wagenhallen mit zwölf und acht Ständen (Tore) verband eine Schiebebühne. In der großen Halle wurden die Schlosserarbeiten an den Wagenkästen, Drehgestellen, Bremsen, Radsätzen usw. ausgeführt. An der Gie-

belseite zur sog. „Militärbahn“ (Strecke Zossen – Jüterbog) befand sich ein Behälter, worin die Drehgestelle mit Sodalauge abgekocht wurden. Die in den letzten Jahren schon mit Rollenlagern und Konushülsen ausgerüsteten Radsätze wurden auf einer Radsatzdrehmaschine bearbeitet, pro Tag ein Radsatz. Die Bremsstellen der Radreifen mußten oft mit großen Körnern und Hämmern „aufgeraut“ werden. Die Drehmeißel schmiedete man aus Naturstahl in eigener Werkstatt. Die Fahrzeuge waren vorwiegend mit Schwanenhalsdrehgestellen ausgestattet. Neben der Druckluftbremse gab es noch die Vakuumbremse. In der gegenüberliegenden Halle wurden die Tischler, Polster- und Malerarbeiten ausgeführt. Es gab auch Schilder mit der Aufschrift „Vorsicht! Der Wagen muß Läuse!“; Auszeichnungen und Urkunden sowie Medaillen waren in französischer Sprache verfaßt. In den 30er Jahren erhielten die Beschäftigten für sich und die Familienangehörigen einen Freifahrtschein pro Jahr für die Deutsche Reichsbahn.
W. Bock, Zossen

Ins dritte Jahrzehnt – 1981 und 1982

1981, April: Der Minister für Verkehrswesen der DDR, Otto Arndt, dankt in einem Brief an das Präsidium des Deutschen Modelleisenbahn-Verbandes der DDR für die Aktivitäten der Mitglieder zwischen dem IX. und X. Parteitag der SED. Insbesondere wird gewürdigt, daß über 980 Jugendliche eine Berufsausbildung bei der DR aufgenommen haben. 720 Ausstellungen mit über 700 000 Besuchern fanden statt. Die Traditionspflege bei der Eisenbahn und im Nahverkehr hat einen hohen Stellenwert. Beispiele dafür sind 65 Sonderfahrten, 106 Fahrten mit Traditionszügen auf der Schmalspurstrecke Radebeul Ost – Radeburg sowie der Aufbau und Einsatz von allein sieben historischen Straßenbahnfahrzeugen in Berlin. Nicht zuletzt hat die immer vielfältigere Gestaltung einer sinnvollen Freizeit bewirkt, daß sich die Mitgliederzahl des Verbandes um 50 Prozent erhöht hat. Zu den guten Taten gehören Arbeitseinsätze bei der Deutschen Reichsbahn und in den Nahverkehrsbetrieben, 60 000 Mark Solidaritätsspenden, 200 000 freiwillige Arbeitsstunden für den Ausbau eigener Arbeitsräume, 13 Modellbahnartikel und 29 Kleinteile, die in Eigeninitiative von einigen Arbeitsgemeinschaften hergestellt werden.

Mai: Aus Anlaß des 130jährigen Jubiläums der internationalen Eisenbahnverbindung Dresden – Prag finden vom 15. bis 17. Festveranstaltungen in Děčín statt. Erstmals gestalten zwei Länder eine Fahrzeug-Ausstellung und Sonderfahrten. Höhepunkt der Sonderfahrten innerhalb der DDR ist die Sternfahrt nach Ka-

row, die von den Bezirksvorständen Schwerin, Greifswald und Berlin organisiert wird.

Juni: 7. Berliner Modellbahn-Ausstellung am Fernsehturm vom 13. bis 28., die unter der Losung steht „Sinnvolle Freizeitgestaltung – Ausdruck sozialistischer Lebensweise“. 76 367 Besucher kommen!

August: In Berlin wird am 30. der historische Straßenbahn-Triebwagen 2990 eingeweiht, eine Gemeinschaftsarbeit des Märkischen Museums, der AG 1/11 „Verkehrsgeschichte“ und der Interessenge-

Chronik des DMV

meinschaft Denkmalpflege, Kultur und Geschichte des Kulturbundes der DDR.

Oktober: Der von den Mitgliedern der Arbeitsgemeinschaft „Nahverkehr Rostock“ wiederaufgebaute Triebwagen 26 wird anlässlich der 100-Jahrfeier der Rostocker Straßenbahn in Betrieb genommen.

November: Der XVIII. Internationale Modellbahnwettbewerb in Budapest (13. bis 29.) vergibt bei insgesamt 126 Modellen 49 Preise. Mit 55 Exponaten holt die DDR 21 Preise.

1982, März: Das Solidaritätskomitee der DDR dankt mit einem Schreiben den Modelleisenbahnern für die beispielhaften Initiativen und die internationale Verbundenheit. Seit Bestehen des Verbandes stehen über 107 000 Mark zu Buche.

April: 20 Jahre besteht unser Verband. Auf einer Festveranstaltung in Leipzig würdigt Präsident Dr. Ehrhard Thiele vor



all dem hervorragenden Verdienste von langjährigen Mitgliedern und Freunden sowie rührigen Arbeitsgemeinschaften für die so erfolgreiche Entwicklung unserer Freizeitorganisation. Eine beeindruckende Bilanz wird auch auf allen Bezirksdelegiertenkonferenzen gezogen.

Juni: Mit einer großen Fahrzeug- und Modellbahn-Ausstellung und Sonderfahrten zwischen Erfurt Hbf und Erfurt West – Beginn des Traditionsbetriebes – wird das Jubiläum „100 Jahre Eisenbahndirektion Erfurt“ mitgestaltet.

Juli: Mit dem Heft 7 schlägt das Organ des DMV „modelleisenbahner“ ein neues Kapitel auf: Neues Gesicht, attraktivere Gestaltung, auf acht Seiten erscheinen nun durchschnittlich 25 vierfarbige Bilder. Die Auflage steigt weiter und beträgt heute 81 000 Exemplare je Monat.

Oktober: Der Minister für Verkehrswesen der DDR, Otto Arndt, und das Präsidium des DMV würdigen in Glückwunschschriften die kulturelle Funktion der Zeitschrift „modelleisenbahner“, die bereits auf 30 gute Jahre zurückblicken kann.

November: Der 5. Verbandstag – 5. November im Kulturhaus der Eisenbahner in Magdeburg – stellt die Weichen bis 1986. Spitzenleistungen im Modell- und Anlagenbau, gute Betreuung der über 1000 Schüler, mehr Gemeinschaftsarbeit bei der Pflege von Museumsfahrzeugen und beim Traditionsbetrieb – darauf wird u. a. orientiert, und darüber werden wertvolle Erfahrungen ausgetauscht. Als Präsident wird Dr. Ehrhard Thiele wiedergewählt.

Dr. sc. phil. Laurenz Demps, Berlin

Vom Frankfurter Bahnhof zum Hauptbahnhof

Aus der Geschichte des Berliner Ostbahnhofs

1. TEIL

Der jetzige Ostbahnhof und künftige Hauptbahnhof in Berlin ist die einzige Fernbahnanlage dieser Stadt, die über viele Jahrzehnte hinweg ihre Bedeutung, Zuverlässigkeit und Vitalität bewahrt hat. Das belegt unter anderem die gegenwärtige grundlegende Rekonstruktion. Außerdem ist der Berliner Ostbahnhof die einzige Bahnanlage in Berlin, deren geschichtliche Entwicklung erst vor kurzem gründlich erforscht wurde. Dieser Beitrag enthält das Ergebnis dieser Bemühungen, wobei es dem Autor auch darauf ankam, die Entstehung der im Umfeld des heutigen Ostbahnhofs vorhandenen Eisenbahnstrecken zu berücksichtigen.

Bevor der Frankfurter Bahnhof entstand

Bereits die ersten Gedanken über den von Berlin ausgehenden Eisenbahnbau beinhalteten eine Strecke nach Frankfurt (Oder) und darüber hinaus. Das traf auch zu für die 1833 vorgelegten Entwürfe über ein deutsches Eisenbahnnetz von Friedrich List. Als dann 1835 die Corporation der Berliner Kaufmannschaft an die preußische Regierung appellierte, den Eisenbahnbau von Berlin aus zu beginnen, geschah das unter handelspolitischen Aspekten. Mit der Bahnlinie in Richtung Osten war eine bessere Verbindung zur Messe nach Frankfurt (Oder) geplant. Es handelte sich dabei um eine der wichtigsten Handelsmessen der damaligen Zeit in der Mark Brandenburg, die von vielen Kaufleuten aus Polen besucht wurde. Zugleich aber beabsichtigte man, durch die Eisenbahn Berlin mit Produkten der

Land-, Wald- und Weidewirtschaft besser zu versorgen. Und die vorgesehene Verlängerung der Strecke nach Oberschlesien sollte der seit Jahrzehnten in Berlin schwelenden Brennstoffkrise ein Ende setzen.

Diese Fakten machte der Geheime Oberbaurat Dr. Leopold Crelle in einer Denkschrift vom 24. Dezember 1836 über die Anlage einer Eisenbahn von Berlin nach Frankfurt (Oder) zum Gegenstand seiner Argumentation. Er projektierte das Planum des Eisenbahngeländes, legte eine erste Streckenführung fest, bilanzierte die ungefähren Kosten und berechnete Nutzen sowie Gewinn der Bahnlinie für mögliche Aktionäre. Das waren wesentliche Voraussetzungen, um einem derartigen Unternehmen näher zu treten. Crelle verfaßte übrigens auch Denkschriften über

1 Ansicht des Frankfurter Bahnhofs von 1842



den Eisenbahnbau von Berlin nach Potsdam, Hamburg und Stettin (heute Szczecin/VRP). Er zog sich aber beizeiten aus dem mühsamen Weg der Realisierung seiner Vorhaben zurück.

Drei Momente standen zunächst dem Bau von Eisenbahnen in Preußen entgegen:

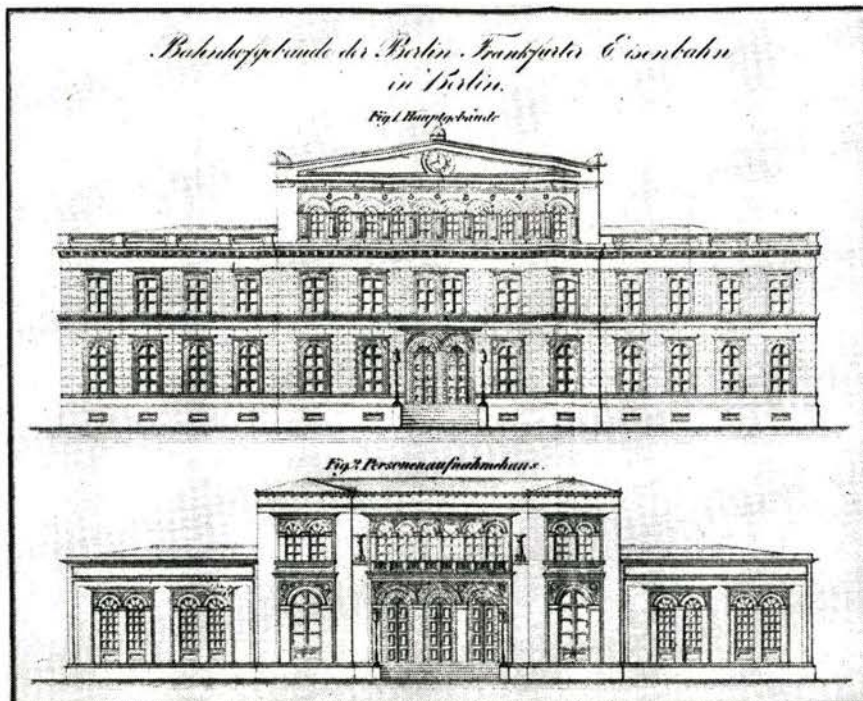
1. Der preußische Staat – obwohl sonst nach dem Direktionsprinzip in der Wirtschaft handelnd – verfügte nicht über die notwendigen finanziellen Mittel, um die benötigten Kapitalien zu mobilisieren. Er mußte also die kapitalistische Finanzierung mit Hilfe von Aktiengesellschaften ermöglichen. Dazu waren wiederum gesetzliche Regelungen erforderlich, denn die reaktionäre Adelherrschaft Preußens durfte möglichst nicht gefährdet werden. Nur ungern duldete die preußische Regierung diesen Schritt, da durch ihn das bürgerliche Element in Preußen gestärkt wurde.

Deshalb erließ man Gesetze, die einerseits Anreize für die Kapitalanlage im Eisenbahngeschäft ermöglichten, aber andererseits die bürgerliche Entwicklung nicht zu sehr beschleunigten. Am 3. November 1838 schließlich wurde das diesen Forderungen entsprechende und von nun an verbindliche Gesetz über die „Eisenbahn-Unternehmungen im preußischen Staate und die Verhältnisse der Eisenbahn-Gesellschaften zum Staat und zum Publikum“ veröffentlicht. Danach benötigte man zum Bau und Betrieb jeder Bahnlinie eine königliche Konzession. Sie regelte nicht nur die technischen Gegebenheiten, sondern griff gleichermaßen in das innere Leben des Geschäftsbetriebes ein. Diese Tatsache unterstreicht den schwierigen Entwicklungsprozeß des Kapitalismus in Preußen und macht deutlich, auf welchem mühsamen Weg sich der Aufstieg der bürgerlichen Ordnung in Auseinandersetzung mit der reaktionären Adelherrschaft vollzog.

2. Dem Eisenbahnbau standen zahlreiche zivilrechtliche Probleme entgegen. Nach den Stein-Hardenbergischen Reformen durften nur Bürger der betreffenden Städte Besitzer von dortigen Grundstücken sein, d. h., nur sie hatten die Kauflegitimation. Eine Aktiengesellschaft war davon ausgeschlossen. Deshalb waren die Bahnen gezwungen, ihre Linien und Bahnhöfe vor den Toren der Städte anzulegen.

3. Technisch mußte Neuland betreten werden. Das gesamte Betriebsmaterial mußte mit großen Aufwendungen aus dem Ausland beschafft werden. Kein preußischer Betrieb war damals in der Lage und fähig, Schienen, Lokomotiven oder Waggons zu liefern.

Obwohl sich bereits 1837 ein Komitee zum Bau der Eisenbahn nach Frankfurt (Oder) konstituierte, das die Planungen in ein realistisches Stadium führte und das Kapital auf dem Wege der Zusage gewann, bewilligte man den Bahn-



bau erst drei Jahre später. Am 28. Mai 1840 traf dann die königliche Konzession für eine Aktiengesellschaft mit einem Kapital von 2,2 Mill. Talern ein. Das Direktorium konnte zusammentreten, aber erst 1841 – nach Bestätigung des Statuts – den Bau beginnen. Ein erfahrener Techniker, Georg Christian Zimpel, nahm jetzt die Fäden in die Hand. Er hatte bereits beim Bau von Eisenbahnen in den USA mitgewirkt und soll zuletzt Stadtbaudirektor von New Orleans gewesen sein. Seine Herkunft, sein Lebenslauf und sein weiteres Schicksal bleiben im dunkeln. Zimpel war offensichtlich in zahlreiche Ehrenhändel verwickelt und hinterließ überall Spielschulden.

Er brachte jedoch eine enorme Kenntnis im praktischen Eisenbahnbau ein. Der Eisenbahnfachmann trassierte die Strecke großzügig und überwand durch typische kapitalistische Methoden alle dem Bau hinderlichen Momente. Ihm gelang es, den Endbahnhof der Linie im Berliner Stadtgebiet anzulegen und die entgegenstehenden gesetzlichen Bestimmungen zu unterlaufen. Am 23. Oktober 1842 nahm die Bahn nach Frankfurt (Oder) ihren Betrieb auf. Und damit wurde auch der Frankfurter Bahnhof in Berlin eröffnet.

Rund um den Frankfurter Bahnhof

Der Endpunkt der Bahnlinie befand sich zunächst vor dem Frankfurter Tor, konnte aber – also noch vor der offiziellen Inbetriebnahme der Strecke – in das Stralauer Viertel – zwischen Koppen- und Fruchtstraße (heute Straße der Pariser Kommune) – verlegt werden. Die Direktoren der Eisenbahn-Gesellschaft erwarben die erforderlichen Grundstücke im Auftrage und auf Kosten des Unternehmens. Wie bereits erwähnt, bestand die Voraussetzung darin, daß diese Männer Bürger der Stadtgemeinde Berlin sein mußten. Erstmals taucht das Gelände des Stralauer Viertels – genau die Gegend um die Mühlenstraße – 1685 in den Quellen auf. Um 1700 entstanden hier Gärten der Hugenotten und Ackerflächen der Bürger. Zu diesem Zeitpunkt wurde das Gelände zur Stadt Berlin geschlagen. Das geschah offensichtlich im Zusammenhang mit einer geplanten Vergrößerung der Festung, die aber nicht realisiert wurde. Ungegliedert, nur mit wenigen unregelmäßigen Straßen und Gassen versehen, die den alten Feldrainen folgten, grenzte das Gelände im Osten an die heutige Warschauer Brücke und im Norden an den Verlauf der heutigen Helsingforser Straße. Stadtplanerisch wurde das Gelände bis zum Eisenbahnbau nur oberflächlich behandelt, wengleich hier bereits vor 1800 mit Gründung einer Stahlwarenfabrik, der 1810 eine Maschinenbau-Anstalt folgte, die Gewerbeentwicklung einsetzte. Nun aber wurde die Eisenbahn das treibende Element der Gestal-

tung und Entwicklung des Stralauer Viertels. Zunächst mußte die Eisenbahn-Gesellschaft auf ihre Kosten eine zum Bahnhof führende Straße anlegen (die damalige Breslauer Straße, heute Straße Am Ostbahnhof). Außerdem hatte sie große Landstücke für die Anlage der Andreasstraße bereitzustellen. Die Eisenbahn bemächtigte sich besonders ab 1860 fast des gesamten Geländes vom Bahnhof nach Osten. Das war auch der entscheidende Auslöser für eine stadtplanerische Entwicklung, die im wesentlichen von den Bedürfnissen des Bahnbetriebes diktiert wurde. Der Eisenbahn folgten dann Industriebetriebe entlang der Gleisanlagen. Hier wäre zunächst der Gasmesserfabrikant Julius Pintsch zu nennen, der seine Produktion in einem kleinen Betrieb am Stralauer Platz begann und später in der

Statut
für die
Berlin-Frankfurter Eisenbahn-Gesellschaft.

Mit Allerhöchster Genehmigung ist eine Aktien-Gesellschaft zu dem Zwecke zusammengesetzet,
für gemeinschaftliche Rechnung der Aktionairs eine Eisenbahn zur Verbindung Berlins mit Frankfurt a. O. zu erbauen, zu unterhalten und zum Transporte von Personen, Waaren und anderen Gegenständen zu benutzen.

Die Bestimmungen über die Verfassung der Gesellschaft und die Art der Ausführung des von ihr beabsichtigten Unternehmens werden durch das nachstehende **Statut** vertragsmäßig festgesetzt.

I. Bildung, Geschäftsumfang und Fonds der Gesellschaft.

§. 1.

Die Gesellschaft wird unter der Benennung:
Berlin-Frankfurter Eisenbahn-Gesellschaft
von Aktionairs gebildet.
Berlin ist ihr Domizil und der Sitz ihrer Verwaltung, und das Königliche Stadtgericht zu Berlin ihr Gerichtsstand.

§. 2.

Der eben ausgesprochene Zweck bestimmt im Allgemeinen den Geschäftsumfang der Gesellschaft.
Die Bahn soll von Berlin, vorbei bei Köpenick und über Fürstenwalde nach Frankfurt hin erbaut werden und im Wesentlichen die Richtung inne halten, welche vom Staat bereits genehmigt ist. Sie soll zur Benutzung von Transporten mit eisernen Schienen belegt, und in der vom Komite vorge schlagenen Art konstruirt werden. Wesentliche Abänderungen der Richtungslinie und der Konstruktion der Bahn, so wie die Einrichtung von Zweigbahnen oder sonstigen Kommunikationswegen, bleiben späteren Beschlüssen, unter Genehmigung des Staates, vorbehalten.

Zum Bau der Bahn gehört die Einrichtung der zu ihrer künftigen Benutzung erforderlichen Gebäude und Anlagen.

§. 3.

Die Gesellschaft wird die Transporte auf der Bahn durch Dampfwa gen oder andere Beförderungsmittel für eigene Rechnung übernehmen, auch wenn sie es ihrem Interesse gemäß findet, oder durch höhere Bestimmung dazu

(Nr. 2168.)

Andreasstraße das bekannte Werk zur Herstellung von Eisenbahnausrüstungen betrieb (heute VEB Fahrzeugaus rüstung). Weitere Betriebe kamen hinzu, die ihr Profil am Bedarf der Eisen bahnen orientierten, so der von Georg Knorr, wo Eisenbahnbremsen gebaut wurden (heute VEB Berliner Bremsen werk, siehe „me“ 5/86, S. 12 u. 13). Für die Entwicklung dieses Stadtviertels erhielt der Frankfurter Bahnhof eine herausragende Bedeutung, die auch städtische Dienstleistungen betraf. So entstanden zahlreiche Versorgungs betriebe am Güterbahnhof.

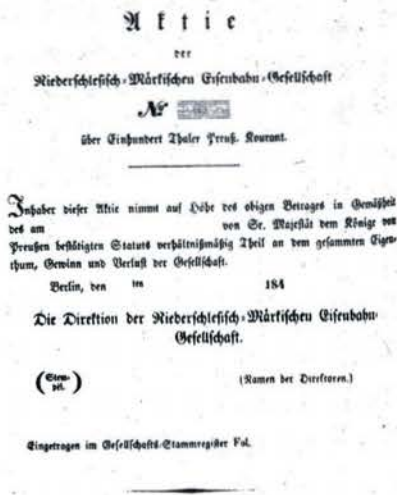
Die Niederschlesisch-Märkische Eisenbahn
Um die weitere Entwicklung des Frankfurter Bahnhofs anschaulich darzustellen, sei zunächst einiges über die Ent-

wicklung des Frankfurter Bahnhofs anschaulich darzustellen, sei zunächst einiges über die Ent-

- 2 Statut der Berlin-Frankfurter Eisenbahn-Gesellschaft aus dem Jahre 1841. Es regelte die Grundsätze, nach denen die Bahn betrieben werden durfte (Auszug).
- 3 Dienstiegel der Direktion der Berlin-Frankfurter Eisenbahn-Gesellschaft. Sämtliche Dienstsa- chen, aber auch Urkunden wurden damit verse- hen.
- 4 Schema der Aktie der Niederschlesisch-Märki- schen Eisenbahn Gesellschaft.



Schema der Aktien.



stehung der Niederschlesisch-Märki- schen Eisenbahn gesagt. Bereits in den Jahren 1841 und 1842 traten mehrere Komitees in Berlin zusammen, um die Bahnlinie von Frankfurt (Oder) nach Breslau (heute Wrocław/VR Polen) wei- terzuführen. Ihnen war aber kein Erfolg beschieden. Am 28. November 1843 er- hielt die Niederschlesisch-Märkische Ei- senbahn-Gesellschaft (NME) mit einem Aktienkapital von 8 Mill. Talern die Kon- zession für den Bau einer Eisenbahn nach Breslau. Das Ziel dieses Unterneh- mens bestand in der Vereinigung mit der Frankfurter Bahn zu einem Unter- nehmen entweder durch Fusion oder Kauf. Das Bemerkenswerte an der NME bestand darin, daß der preußische Staat ein Siebentel der Aktien übernahm. Er verpflichtete sich, aus dem Aktienge- winn seines Siebentels diesen Pro-

zentsatz zu halten bzw. die Aktien nach und nach zum Tageswert aufzukaufen. Falls dreimal hintereinander die über- nommene Zinsgarantie vom Staat zu lei- sten war, hatte letzterer außerdem die Möglichkeit, die Administration der Bahn zu übernehmen. Dadurch gab es günstige Voraussetzun- gen für die Kapitalbeschaffung, denn der Staat sicherte auf jeden Fall den Ge- winn. Die Aktionäre der Berlin-Frankfur- ter Eisenbahn begannen nun zu speku- lieren. Sie wollten erreichen, daß die neue Bahn die Aktien der alten nicht zum Nennwert von 100 Talern pro Aktie, sondern zum durch Spekulation in die Höhe getriebenen Tageswert über- nehmen muß. Das war in Preußen die erste große Aktienspekulation, die die gewachsene ökonomische Kraft des Bürgertums gegenüber der feudalen Adelsreaktion beweist. Die neue Gesell- schaft kaufte am 12. Dezember 1843 die alte Bahn für 4 175 000 Taler. Das war das Eineinhalbfache des ursprünglichen Nennwertes. Der Besitzer einer 100-Ta- ler-Aktie erhielt dafür nun 165 Taler und sechs Silbergroschen. Nach Fertigstellung der gesamten Bahn- linie wurde der Frankfurter Bahnhof in Berlin auch als Niederschlesisch-Märki- scher Bahnhof bezeichnet. Die zu ebener Erde angelegten, einfa- chen Bahnanlagen auf dem Gelände zwischen Koppen- und Fruchtstraße genügten auch dem neuen Verkehrsauf- kommen. Bis auf geringe Veränderungen blieb alles beim alten. Die „Berliner Verbindungseisenbahn“ ermöglichte dann ab 1851 einen Betrieb auf den Ber- liner Straßen zwischen den anderen Fernbahnhöfen der Stadt. Diese Bahn diente nur dem Güterverkehr und ver- band die entstandenen Güterbahnhöfe. Einer ihrer Endpunkte war der Bahnhof der NME. Nicht bewährt hatte sich der Gleisanschluß vom Bahnhof an die Spree für den Güterumschlag auf die Binnenschiffe. Über diesen Anschluß wurde dann ab 1847 die dort entstan- dene Gasanstalt mit Steinkohle versorgt. Infolge der Wirtschaftskrise von 1847 mußte der preußische Fiskus erstmals 1848 sein Versprechen auf eine Ge- winngarantie einlösen. Die Einnahmen der NME waren so gering geworden, daß der Staat die Bahn – um eine neue großangelegte Spekulation kapitalisti- scher Kräfte zu verhindern – ab Herbst 1849 in seine Regie übernehmen mußte. Er stützte sich dabei auf das Sta- tut von 1843. Direktion und Verwal- tungsrat, deren Funktion außer Kraft ge- setzt wurden, wehrten sich mit einer Klage. In der Folge kam es zu Verhand- lungen zwischen dem preußischen Staat und der Direktion sowie dem Ver- waltungsrat. Am 21. August 1852 erst konnten sich die streitenden Parteien ein- igen; die Bahn stand solange unter ei- ner „Königlichen Verwaltung“. Wenn die Bourgeoisie in der Märzrevo- lution von 1848 aus Furcht vor der Ar-

beiterklasse auch von ihren politischen Forderungen abgewichen war, in Fi- nanzdingen verstand sie keinen Spaß. Der König erließ am 31. März 1852 ein Gesetz, um den Fiskus zu ermächtigen, nach Verhandlungen mit der Gesell- schaft das volle Eigentumsrecht über die Bahn zu erlangen. Bereits am 16. Oktober 1851 hatte aber die Generalver- sammlung der Gesellschaft ihre Auflö- sung unter der Bedingung beschlossen, daß die Eisenbahn in Staatsbesitz über- geht. Am 24. Juni 1852 konnten die Ver- tragsbedingungen wegen der Über- nahme der Eisenbahnlinie durch den Staat unterzeichnet werden. Nach diesem Vertrag ging das gesamte Eigentum der Niederschlesisch-Märki- schen Eisenbahn ab 1. Januar 1852 in den Besitz des Staates über, der seit dem 1. Januar 1850 die Bahn offiziell verwaltete. Der Staat verpflichtete sich, „die im Privatbesitz befindlichen Aktion des Stammaktien-Kapitals von Zehn Mil- lionen Talern vom 1. Januar 1852 ab, bis zur gänzlichen Amortisation der ge- nannten Aktien aus dem Ertrag der Bahn, und wenn dieser nicht dazu hin- reichen sollte, unter Leistung des erforderlichen Zuschusses mit vier Prozent jährlich zu verzinsen“ sowie zum Kauf der Aktien. Konnten die Spekulanten auch ihren Erfolg aus dem Jahre 1843 nicht wiederholen, der Aktienbesitz blieb zum Wert garantiert, und die Zin- sen wurden auf jeden Fall gezahlt. An- gesichts der Wirtschaftskrise der Jahre nach 1847 und der Flaute der 50er Jahre ein sicheres Geschäft. Die Bahnverwaltung wurde in eine „Kö- nigliche Direktion der Niederschle- sisch-Märkischen Eisenbahn“ (KNME) umgewandelt. Damit war diese Bahn- linie die erste in Preußen errichtete Aktiengesellschaft, die in Staatsbesitz übergang. Mit der Königlichen Ostbahn existierten nun die ersten beiden staatli- chen Linien in Preußen. Die Direktion der KNME spielte dann beim weiteren staatlichen Eisenbahnbau in Berlin eine entscheidende Rolle. Doch nun zurück zu den Bahnanlagen!

Erneuert und erweitert
Zu Beginn der 60er Jahre reichten die vorhandenen und inzwischen veralteten Anlagen des Personen- und Güterver- kehrs für die gestiegenen Anforderun- gen nicht mehr aus. 1857 wurde der Betrieb zwischen Frank- furt (Oder) und Königsberg (heute Kali- ningrad/UdSSR) aufgenommen. Damit lief der gesamte Verkehr nach Ostpreu- ßen und Schlesien über den KNME- Bahnhof in Berlin. Eine Erweiterung der Anlagen war unumgänglich geworden. Am Beginn aller weiteren Überlegun- gen stand der Erwerb des notwendigen Baugeländes. Dieses Vorhaben regelte die KNME zugleich auch für die Königli- che Ostbahn, deren Berliner Bahnhof in der Nähe des alten Bahngeländes ent- stehen sollte. Systematisch wurde das

Gelände zwischen der Fruchtstraße und dem heutigen Bahnhof Ostkreuz (vormals Stralau-Rummelsburg) in langwierigen Verhandlungen erworben und zwischen beiden Bahngesellschaften aufgeteilt.

Gleichzeitig erwarb man auch den Grund und Boden für den im März 1867 beschlossenen Bau der Berliner Ringbahn, die nur dem Güterverkehr dienen sollte. Das von der KNME dafür gekaufte Gelände reichte bis in die beiden Verbindungskurven (Süd- und Nordring) am oberen Teil des Bahnhofs Stralau-Rummelsburg. Die Konturen einer der größten Eisenbahnanlagen in Berlin begannen sich abzuzeichnen. Sie reichten von der Koppenstraße bis zum heutigen Bahnhof Ostkreuz, enthielten die Personenbahnhöfe der Ostbahn und der KNME, die dazugehörigen Güterbahnhöfe in der Frucht- und Mühlenstraße sowie die Werkstätten an der Revaler Straße und am Markgrafendamm. Im Januar 1865 lag der erste Entwurf für den Neubau eines Empfangsgebäudes der KNME in Berlin vor. Er stammte von

5



Eduard Römer, einem Eisenbahnarchitekten. Unterlagen darüber sind bisher nicht gefunden worden.

Die dann ausgeführte Anlage enthielt zwei Seitenbahnsteige und innerhalb der Halle fünf Gleise. Die westliche Front des Kopfbahnhofs entwarf Römer als gegliedertes Giebelndreieck, das durch Bögen zur Durchfahrt der Lokomotiven durchbrochen war. Der technische Vorhof erhielt eine Arkadengalerie, die jedoch nicht zur Wirkung kam, da das alte Direktionsgebäude der Frankfurter Bahn – jetzt Sitz der königlichen Direktion – aus Kostengründen erhalten bleiben mußte. Dementsprechend wurden abweichend von allen anderen Berliner Kopfbahnhöfen die Ein- und Ausgangspunkte verlegt. Die südliche Seite der Längshalle nahm die Abfahrts-, die nördliche die Ankunftsseite auf.

Die bereits in dieser Zeit diskutierte Höherlegung des Bahngeländes und des Empfangsgebäudes unterblieb zunächst. Sie war aber bereits damals not-

6



7



wendig, da die Bahnlinie zwei wichtige Straßen – die Warschauer Straße und die Fruchtstraße – überquerte. Diese Situation erwies sich als hinderlich für den städtischen Verkehr, der an diesen Stellen durch beschränkte Bahnübergänge ständig behindert wurde. Der Magistrat von Berlin drängte die Eisenbahn zur Anlage einer großen Brücke im Verlauf der Warschauer Straße, um das Betriebsgelände zweier Eisenbahngesellschaften nicht mehr schienengleich überbrücken zu müssen.

Der Neubau des Empfangsgebäudes konnte schließlich 1869 abgeschlossen und am 16. August des gleichen Jahres eröffnet werden.

Fortsetzung im Heft 10/87

5 Siegel der Niederschlesisch-Märkischen Eisenbahn um 1860

6 Briefkopf der Direktion der Königlich-Niederschlesischen Eisenbahn-Gesellschaft um 1875

7 Ansicht vom alten Ostbahnhof am damaligen Küstriner Platz, heute Franz-Mehring-Platz

Reprobeschaffung: Verfasser

Prof. Dr. sc. techn. Adolf Dannehl,
Dresden

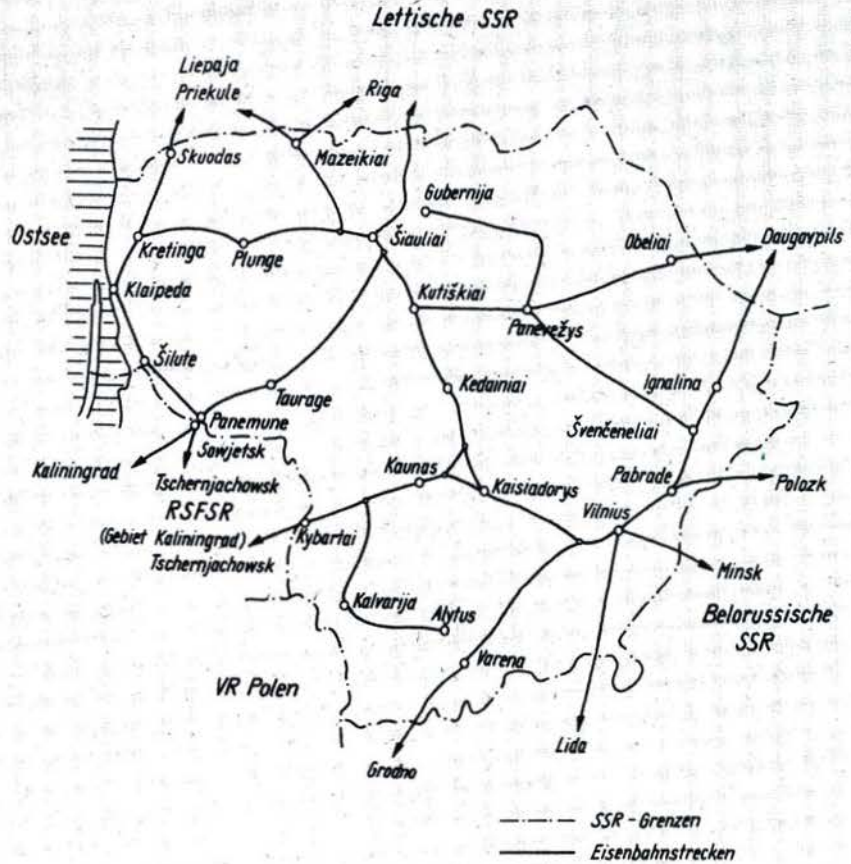
**Die Eisenbahnen
in Litauen**

Schon über 45 Jahre gehört Litauen, das im Norden an Lettland, im Osten und Süden an Belorußland und im Westen an die Ostsee, das Gebiet Kaliningrad der RSFSR und die VR Polen grenzt, als Litauische Sozialistische Sowjetrepublik zur UdSSR. In dieser Zeit hat sich auch in diesem Lande viel getan. So entstanden neue Industriezweige; beispielsweise der Maschinenbau, die Metallverarbeitung, der Gerätebau, die Elektrotechnik, die Erdölverarbeitung und die Chemie. Bedeutend sind außerdem die Textil-, die Leder- und die Lebensmittelindustrie.

Heute wird in Litauen in sieben Tagen genau soviel produziert wie im Jahre 1940. Nach dem Umfang der Industrieproduktion steht Litauen unter den 15 Unionsrepubliken der UdSSR an fünfter Stelle; es exportiert in 87 Länder der Welt. Erheblich ist darüber hinaus der Umfang der Produktion der litauischen Landwirtschaft.

Die progressive Entwicklung von Industrie und Landwirtschaft Litauens stellt hohe Anforderungen an sein Transportwesen, vor allem an die Eisenbahn. Sie bewältigt derzeit 74 Prozent des Güter- und 28 Prozent des Reiseverkehrs der Republik. Eine Übersicht über das Eisenbahnnetz der Litauischen SSR vermittelt die Karte. Die traditionellen Hauptstrecken der Litauischen Eisenbahnen werden durch die internationale Magistrale VR Polen-Grodno-Vilnius-Daugavpils-Leningrad sowie die wichtigen UdSSR-Strecken Minsk-Vilnius-Siauliai-Liepaja, Daugavpils-Kutiškiai-Kaliningrad und Vilnius-Kaunas-Kaliningrad gebildet. Seit Inbetriebnahme der internationalen Eisenbahnfahrverbindung Klaipeda-Mukran (DDR) im Jahre 1986 kommt den beiden über Šilute und Kretinga nach Klaipeda führenden Eisenbahnstrecken eine erhöhte Bedeutung zu, die mit dem Ausbau dieser Trajektklinie in den nächsten Jahren noch weiter wachsen wird.

1975 wurde auf dem 122 km langen Streckenabschnitt Vilnius-Kaunas erstmals in Litauen der elektrische Zugbetrieb aufgenommen. Die Elektrifizierung wird kontinuierlich weitergeführt. Der Knoten Vilnius ist inzwischen weitgehend elektrifiziert. Noch dominiert auf den meisten Eisenbahnstrecken Litauens jedoch die Dieseltraktion. Im Reiseverkehr werden in umfassendem Maße Dieseltriebwagen, vorwiegend sowjetischer und ungarischer Bauart, eingesetzt; in Vilnius befindet sich das größte VT-Bw der UdSSR. In den letzten Jahren wurden alle litauischen Bahnbetriebswerke modernisiert. Gleichzeitig erfuhren auch fast alle Bahnbetriebswagenwerke eine Rekonstruktion; in Vilnius und Radviliskis entstanden in den letzten Jah-



ren neue Bahnbetriebswagenwerke. Erheblich erweitert sind außerdem die Knoten Vilnius, Kaunas, Radviliskis und Klaipeda; neue Rangierbahnhöfe entstanden in Paneriai (bei Vilnius) und Paljemonas (bei Kaunas). Auf allen Magistralen ist vollautomatischer, auf vielen weiteren Strecken halbautomatischer Streckenblock vorhanden.

Die Litauischen Eisenbahnen bilden zusammen mit den Lettischen und den Estnischen Eisenbahnen sowie denen des Oblast Kaliningrad der RSFSR die Direktion Baltikum der SŽD. Neben den öffentlichen Bahnen spielen in Litauen auch die Anschlußbahnen eine große Rolle. Ihr Streckennetz ist fast genauso lang wie das der SŽD-Strecken. In den letzten Jahren erhielten unter anderem Panevėžys, Vevis und Ignalina neue Bahnhöfe. Vor kurzem entstand in Klaipeda ein neuer

Nach dem zweiten Weltkrieg verkehrten auf den Strecken der Litauischen Eisenbahnen auch Lokomotiven der Baureihe Pt 31, die zur Beförderung schwerer Schnellzüge besonders geeignet waren und in der polnischen Maschinenfabrik Chrzanów 1931 gebaut wurden.
Foto: Archiv

Bahnhof. Bei den Litauischen Eisenbahnen sind derzeit etwa 3000 Hoch- und Fachschulabsolventen im Einsatz; in Vilnius existiert eine Eisenbahn-Fachschule. Zur guten sozialen und kulturellen Betreuung der litauischen Eisenbahner tragen auch sechs bahneigene Krankenhäuser, fünf Polikliniken, zwei Eisenbahnerklubs, ein Kulturpalast, eine eigene Sportvereinigung sowie eine Vielzahl von Erholungsheimen bei.

Europas steilste Eisenbahn

Mit den Worten „steilste regelspurige Eisenbahnlinie Europas“ werben die Norwegischen Staatsbahnen (NSB) für die Benutzung der Flamsbahn. Sie erstreckt sich durch ein steiles, enges und sehr beeindruckendes Gebirgstal und gilt als ein Meisterwerk der Ingenieurbaukunst. Obwohl die Entfernung zwischen Myrdal, 867 km über NN, und Flaam am Aurlandsfjord nur 20 km beträgt, dauert die Fahrt fast 45 Minuten. Die Bahn fährt durch zwanzig Tunnel, die zusammen 6 km lang sind; die größte Steigung beträgt 1 m auf 18 m. Der Höhenunterschied von 865 m auf einer Strecke von nur 20 km ist für eine Regelspurbahn sehr ungewöhnlich. Aus Sicherheitsgründen sind die auf dieser Strecke eingesetzten Fahrzeuge mit fünf verschiedenen Bremssystemen ausgestattet, von denen jedes einzelne den Zug zum Stehen bringen kann.

Um den Höhenunterschied von 300 m von Myrdalsberget hinab ins Tal zu bezwingen, führt die Bahn durch einen Wendetunnel. Mit anderen Worten: Die Trasse

überwindet bei einem Luftweg von nur 1 km fünf verschiedene Höhen übereinander. Der längste Tunnel ist 1,35 km lang. Die berühmte Strecke wurde in den Jahren 1895 und 1896 vor allem deshalb gebaut, um für den Bau der Beegensbahn das erforderliche Material heranzuschaffen (Abb. 1).

Text und Fotobeschaffung: M. Radloff, Berlin

Ultraschall prüft Schienen

Bereits zum dritten Mal übernahm der Schienenendiagnosezug der Ungarischen Staatseisenbahnen (MAV) im Rahmen bilateraler



Verhandlungen im vergangenen Jahr Ultraschallprüfungen an den Schienen auf unseren Hauptstrecken. Bei einer Meßgeschwindigkeit von 30 km/h werden alle Fehler – Anrisse, Lunker usw. – erfaßt, registriert und für die jeweiligen Bahnmeister mit genauer Meterpositionierung protokolliert. Der Zug selbst besteht aus einem Triebwagen (Ab 25, GANZ MÁVAG) mit der Achsfolge C'2', dem mittleren zweiachsigen Beiwagen mit dem Prüfgestell, Meß- und Auswerteraum sowie Schlafräumen und einem vierachsigen Steuerwagen mit dem Aufenthaltsraum. Platz- und masseauf-

wendig sind die zwei Behälter mit je 7 m³ Wasser als Schmiermittel für die auf der Schienenoberkannte schleifenden Ultraschallprüfköpfe. Die DR prüft ansonsten ihre Schienen derzeit nur mit Handgeräten vorrangig an Schweißstellen. Abb. 2 entstand am 4. August 1986 in Dresden-Neustadt.

Text und Foto: W. Rettig, Görlitz

Lücke an Systemtrennstelle geschlossen

Termingerecht haben die Eisenbahner der Rbd Dresden die Voraussetzungen für die Auf-

ŠKODA, Plzeň, erbauten Zweisternlokomotive beginnen (DR-Baureihenbezeichnung 230). In naher Zukunft gibt es hier also auch im grenzüberschreitenden Verkehr keinen Lokwechsel mehr.

Nju.

Pjöngjang baut Metro aus

Weitere zwei Metrostationen sind in der Hauptstadt der Koreanischen DVR kürzlich fertiggestellt worden. Es ist vorgesehen, das Streckennetz von gegenwärtig 17 km Länge in den kommenden Jahren durch den Anschluß von Neubaugebieten weiter auszubauen.

me

Anschluß zur Flevolinie

Von Weesp nach Lelystad in Holland entsteht gegenwärtig eine 47 Kilometer lange Eisenbahnstrecke mit Verbindung zur Flevolinie. Sie führt teilweise durch neu gewonnenes Land. Insgesamt sind rund 100 Kunstbauten – Brücken, Tunnel, Viadukte – erforderlich. Eine Brücke führt über das Ysselmeer.

me

Werkbahn erweitert

Um während der anhaltend starken Fröste des vergangenen Winters die Abfuhr von Rohkreide vom Tagebau Wittenfelde zum Kreidewerk Klementelwitz auf Rügen zu ermöglichen, wurde eine neue Gleisstrasse der 900 mm spurigen Werkbahn mittels Hubschrauber verlegt. Neben den Gleisjochen konnte auch der Schotter eingeflogen werden. Diese Kreidebahn wird bekanntlich mit Lokomotiven des Typs V 10 C betrieben. Die Züge bestehen aus sechs bis sieben zweiachsigen, druckluftgebremsten Kübelwagen.

Wkr.



Lok-einsätze

Bw Aue (me 7/86 – 11)

Nach wie vor sind zwei Lokomotiven der Baureihe 50.3 im Einsatz. Da die Maschinen ständig wechseln, werden keine Stationierungen angegeben.

Umläufe (KBS 440/450):

1. Lok

(Mo–Fr) – Khbf (P 18610) 3.12, 4.38 Aue; Aue (P 18617) 4.53, 6.56 Khbf; Lz Ks; Ks (N 64354) 8.16, 11.33 Aue; Aue (N 64355) 22.36 Hbf; (Sa, S) – Aue (P 18613) 3.44; 5.21 Khbf; Lz Kr (N 64354) 8.49, 12.50 Aue; bei Bedarf Übergabe Zi – Lntz und zu-

rück; Aue (N 65355) 15.10, 22.36 Hbf

2. Lok

(Mo–Fr) – Khbf (P 18612) 5.14, 7.02 Aue; Aue (Lgo 59388) 8.12, 9.29 Wru; Lz Zwi; Zw (Dg 54309) 11.24 Aue; Aue (Lz) 12.24 Sch (N 61971) 13.54, 15.14 Abs; Abs (N 61970) 16.17, 18.10 Aue; (Mo–Do) – Anl (P 18643) 19.41, 21.21 Khbf; Fr: Bereitschaft. (Sa, S) – Khbf (P 18612) 5.31, 7.04 Aue; Aue (N 66322) 7.44, 9.39 Zw; Zw (Dg 54309) 12.24 Aue; Lz Sch; Sch (N 61971) 13.54, 15.14 Abs; Abs (N 61970) 16.17, 18.10 Aue; (Sa) – Aue (P 5696) 19.07, 19.50 (Zw); (S) – Aue (P 18643) 19.41, 21.21 Khbf.

Legende: Aue – Aue (Sachs.), Khbf – Karl-Marx-Stadt Hbf, Ks – Karl-Marx-Stadt Süd, Hof – Karl-Marx-Stadt-Hilbersdorf Stw 2, Zi – Zwönitz, Lntz – Löbnitz ob. Bf., Wru – Werdau, Zw –

Zwickau, Sch – Schwarzenberg, Abs – Buchholz, Lz – Lokleerfahrt

Me (Juni)

Bw Eberswalde

Der Dampflokbestand wurde weiter verringert. Im Juni wurde die 52 8133 an das Bw Neubrandenburg abgegeben.

Lokbestand:

50 3648 (Raw L7), 52 8031 (k), 52 8132 (k)

Bw Angermünde

Lokbestand:

52 8001 (k), 52 8024 (k), 52 8030 (k), 52 8035 (k), 52 8053 (E), 52 8141 (E), 52 8187 (z), 50 3636 (k), 50 3693 (Dsp.)
Zwei Lokomotiven der Baureihe 52.8 sind im Einsatz.
Umläufe (KBS 920, 921, 922)
1. Tag: Agm (N 62596) 5.57, 9.00

Tan; Tan (N 62597) 12.35, 16.00 Agm; Agm (Dg 54596) 19.48, Sc 20.24; Sc (Dg 54599) 23.30, 0.13 Agm;

2. Tag: Agm (Dg 54590) 7.31, 8.07 Sc; Sc (Dg 54593) 14.17, 14.59 Agm; Agm (Dg 54598) 22.50, 23.26 Sc; Sc (Dg 54591) 2.54, 3.37 Agm.

Legende: Agm – Angermünde, Tan – Tantow, Sc – Schwedt

We (Juli)

Bw Wustermark Rbf

Lokbestand:

52 1662 (Hzi-r), 52 8006 (r), 52 8013 (r), 52 8021 (E), 52 8023 (r), 52 8042 (r), 52 8068 (Raw), 52 8075 (Hzi im Bw Seddin), 52 8089 (r), 52 8106 (r), 52 8129 (E)
44 1601 (Hzi z. Z. schadhaft), 74 1230 (Raw)
Dz (Juli)