

Band № 1.1

Wolfgang Klee
Dr. Günther Scheingraber

Preußen-Report

Preußische Eisenbahngeschichte • Teil 1: 1838 – 1870/71



(Füllseite)

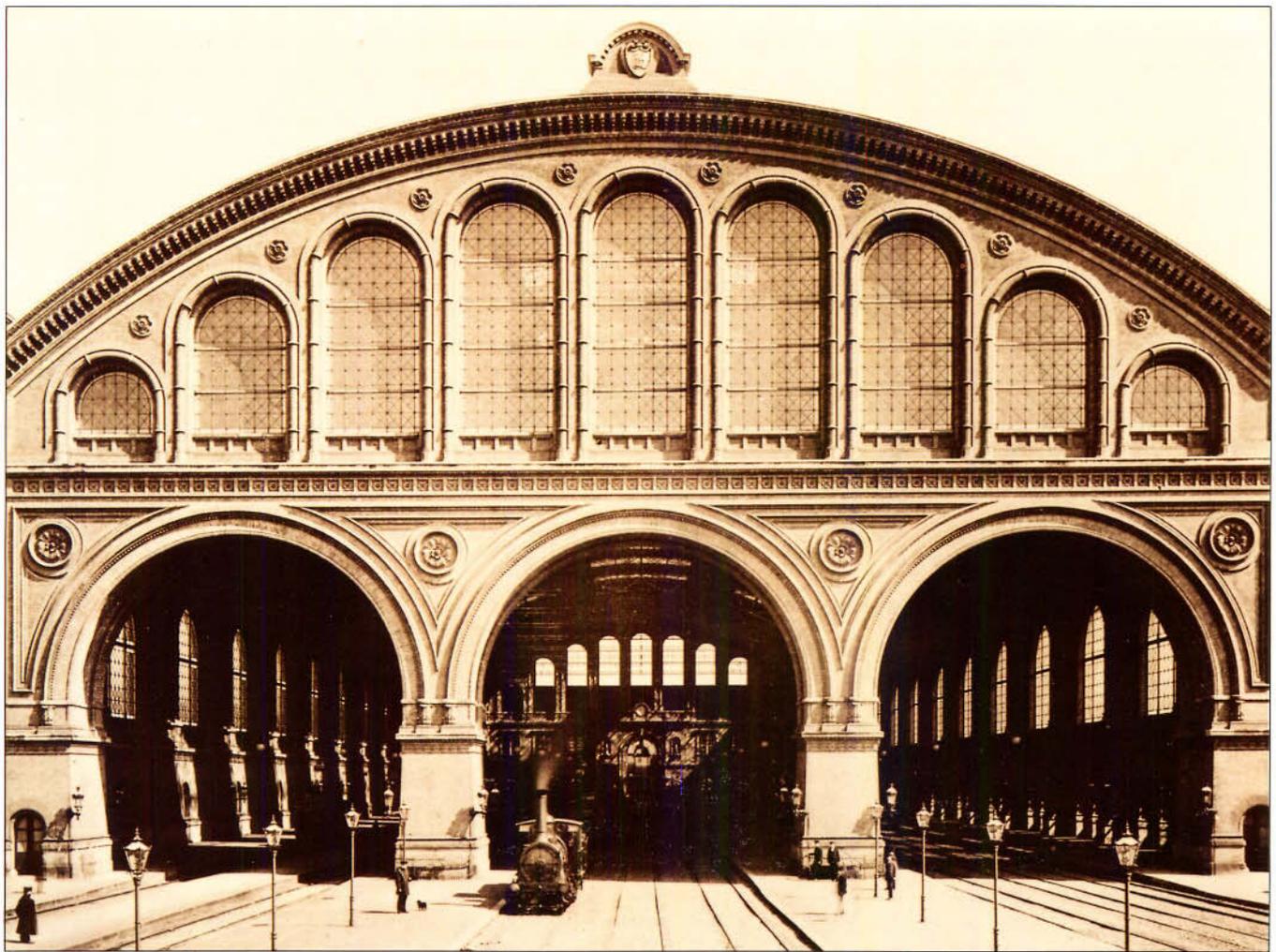


Bild 2: Preußens wohl berühmtestes Eisenbahnbauwerk: der Anhalter Bahnhof in Berlin, 1880 fertiggestellt nach Entwürfen des Architekten Franz Schwechten. Der Bau löste den ersten Bahnhof der Berlin-Anhaltischen Eisenbahngesellschaft von 1840 ab, wurde im Zweiten Weltkrieg schwer beschädigt und 1952 stillgelegt. Die Reste der Halle sind 1960 abgerissen worden. **Foto: Landesbildstelle Berlin, Sammlung Klee**

Bild 1 (Titel): Der Lokomotivschuppen des Berliner Bahnhofs in Hamburg um 1880. **Foto: Sammlung Klee**

Impressum

ISBN 3-922404-35-9

Verlag und Redaktion:
Hermann Merker Verlag GmbH
Rudolf-Diesel-Ring 5
D-8080 Fürstenfeldbruck
Telefon (0 81 41) 50 48/50 49
Telefax (0 81 41) 4 46 89

Herausgeber: Hermann Merker
 Autoren: Wolfgang Klee, Dr. Günther Scheingraber
 Textredaktion: Manfred Grauer
 Bildredaktion: Ingo Neidhardt
 Satz Merker Verlag: Regina Doll, Evelyn Freimann
 Layout: Gerhard Gerstberger
 Anzeigen: Elke Albrecht
 Printed in Italy by Europlanning srl
 via Morgagni 24, I-37136 Verona
 Vertrieb: Hermann Merker Verlag GmbH
 Vertrieb Einzelverkauf:
 MZV Moderner Zeitschriften Vertrieb
 GmbH & Co KG, D-8057 Eching/Freising

Alle Rechte vorbehalten. Übersetzung, Nachdruck und jede Art der Vervielfältigung setzen das schriftliche Einverständnis des Verlags voraus. Unaufgefordert eingesandte Beiträge können nur zurückgeschickt werden, wenn Rückporto beiliegt. Für unbeschriftete Fotos und Dias kann keine Haftung übernommen werden. Durch die Einsendung von Fotografien und Zeichnungen erklärt sich der Absender mit der Veröffentlichung einverstanden und stellt den Verlag von Ansprüchen Dritter frei. Beantwortung von Anfragen nur, wenn Rückporto beiliegt. Zur Zeit gilt Anzeigenpreisliste Nr. 11 vom 1. Januar 1990. Eine Anzeigenablehnung behalten wir uns vor. Gerichtsstand ist Fürstenfeldbruck.

Copyright Juni 1992 by
 Hermann Merker Verlag GmbH, Fürstenfeldbruck

Inhalt

	Seite
Vorwort	5
Preußen zu Beginn des Eisenbahnzeitalters	6
Eisenbahn-Frühzeit im Westen Preußens	9
Die »drei westlichen Großen« und ihre Lokomotiven	21
Die von Berlin ausgehenden Bahnen	30
Die alten Bahnen der Region Berlin und ihre Lokomotiven	37
Die östlichen preußischen Bahnen	43
Fahrzeuge für den Weg nach Schlesien	47
Die thüringische »Südspange« Preußens	52
Die ersten Staatsbahnen und das »gemischte System«	54
Die drei Staatsbahnen und ihre Lokomotiven	62
Das Signalwesen der Eisenbahnen in Preußen	68
Preußische Eisenbahner-Uniformen	78



Bild 3: Preußen zur Zeit seiner größten Ausdehnung (1866 bis 1918). Durch den Versailler Vertrag verlor Preußen fast ganz Posen und Westpreußen, einen Teil Oberschlesiens, Nordschleswig sowie Eupen und Malmédy. Am 25. Februar 1947 wurde das Land Preußen durch das Kontrollratsgesetz Nr. 46 formell aufgelöst. Abbildung: Sammlung Dr. Scheingraber

Vorwort

Deutschlands Eisenbahngeschichte ist untrennbar mit der Preußens verknüpft. Während der Blütezeit der preußischen Eisenbahn vor dem Ersten Weltkrieg war die K.P.E.V. mit ungefähr 40 000 km vollspuriger Bahnstrecken die größte Staatsbahn der Welt. Zehntausende von Lokomotiven waren auf dem preußischen Netz unterwegs, um riesige Mengen an Gütern, selbstverständlich aber auch Personen zu befördern.

Preußische Eisenbahngeschichte – das ist also auch ein großer Teil deutscher Verkehrsgeschichte. Wer sich für deutsche Bahngeschichte interessiert, der kommt an der Preußens nicht vorbei. Anlaß genug also, die eisenbahnmäßige Entwicklung in Preußen in der Reihe "Preußen-Report" von A bis Z abzuhandeln!

Mit gutem Gewissen können wir behaupten, daß bisher eine derartige Fülle an Bildmaterial zur preußischen Eisenbahnhistorie noch nicht angeboten wurde! Selbst die ältesten Lokomotivbaureihen wurden noch einmal "dem Vergessenwerden entrissen". Nur wer die "Generationskette" der Dampflokomotive bis hin zu den letzten Vertretern in den siebziger Jahren kennt, ist wirklich umfassend über diese Thematik informiert! Über die Dampfloktechnik berichtet gesondert unsere Reihe "Die Dampflokomotive – Technik und Funktion" in sehr anschaulicher Weise.

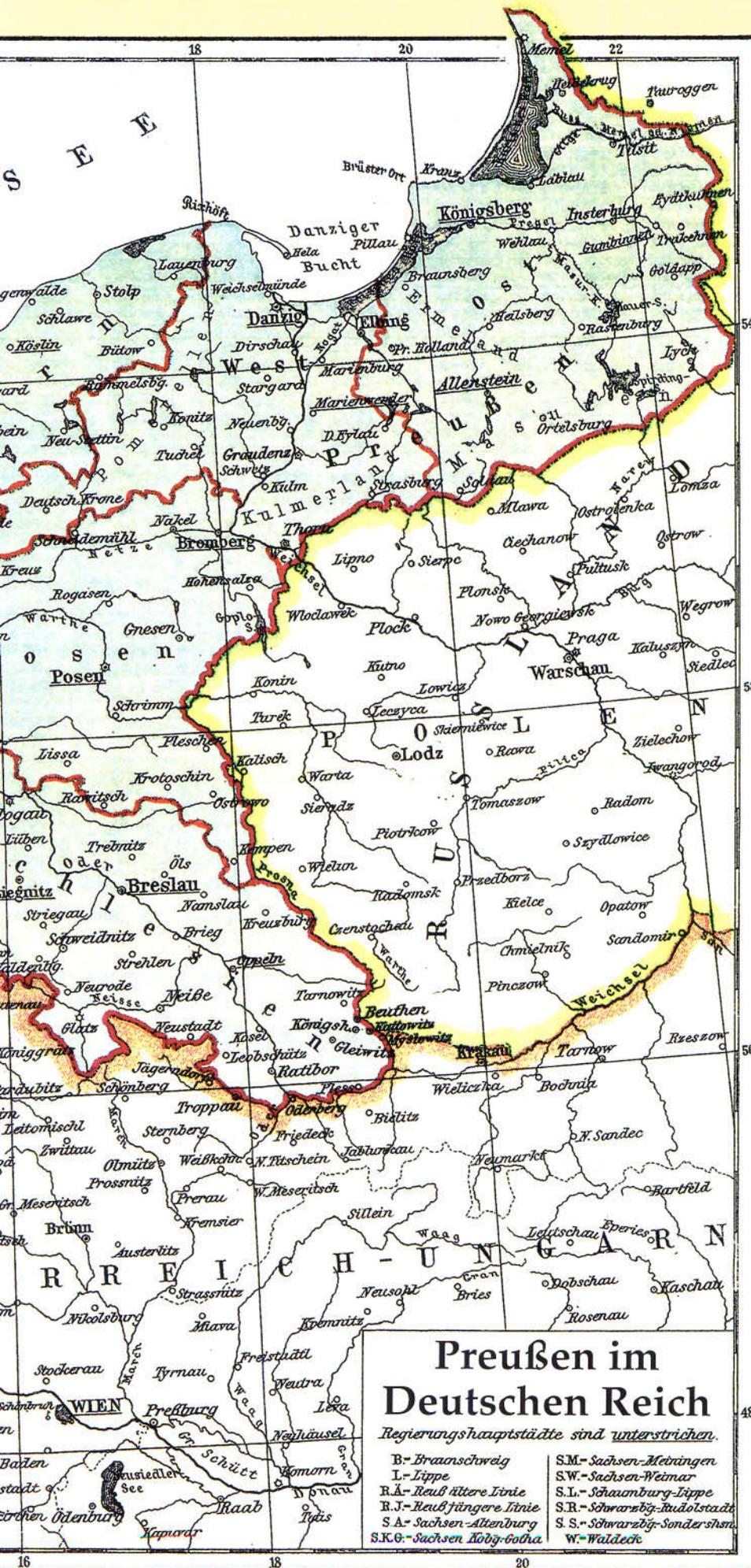
Wolfgang Klee, bereits als kompetenter Buchautor in Sachen preußische Eisenbahngeschichte bekannt, ließ sich gerne von uns als Verfasser gewinnen. Aufbauend auf den sorgfältigen Ausarbeitungen des eisenbahnbegeisterten Diplom-Ingenieurs Helmut Bombe † aus Kiel, gestaltete Dr. Günther Scheingraber den Fahrzeugteil der beiden einführenden Bände.

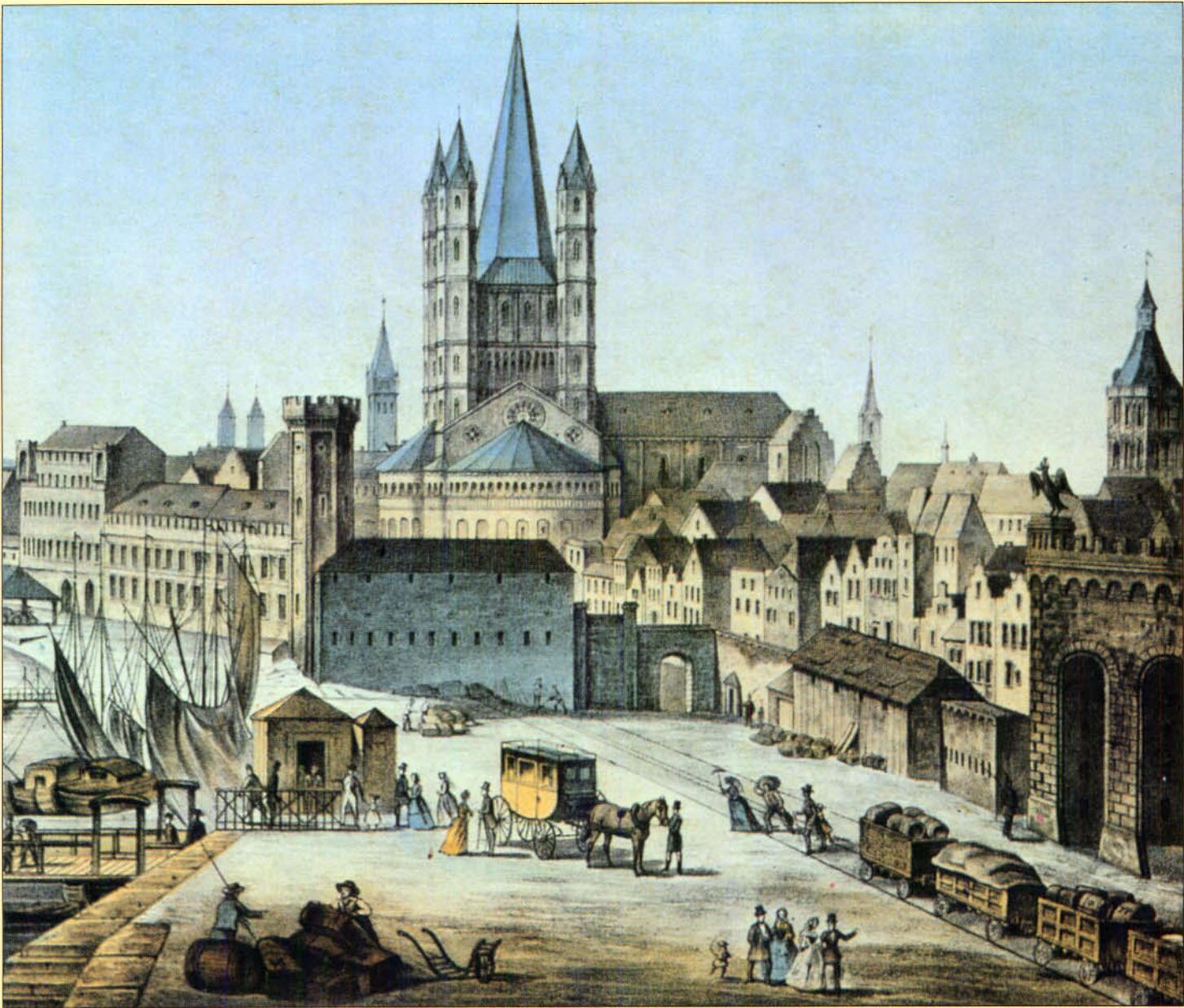
Ursprünglich war nur ein einziger einleitender Band geplant. Aufgrund der erfreulichen Materialfülle mußte die Einführung jedoch auf zwei Folgen aufgeteilt werden. Band 1.1 der preußischen Eisenbahngeschichte befaßt sich mit der Gründerzeit der preußischen Privatbahnen, die etwa zur Zeit des Deutsch-Französischen Krieges ihr Ende fand. Band 1.2 schließt mit dem Beginn der Verstaatlichung im großen Stil an.

Die nachfolgenden Bände mit den Beschreibungen der einzelnen Lokomotivgattungen stammen bezüglich der Naßdampf-Maschinen von Herbert Rauter, bezüglich der Heißdampf-Maschinen von Manfred Weisbrod und Dr. Günther Scheingraber.

Unser Wunsch ist es, daß die Preußen-Report-Bände mit ihren ausführlichen Informationen Sie, verehrter Leser, über Jahre hinweg als Nachschlagewerk begleiten mögen!

Ihr Hermann Merker Verlag





Preußen zu Beginn des Eisenbahnzeitalters

Bild 4: Schiffs-, Kutschen- und Eisenbahnverkehr an der "Lände" (nahe dem Westkopf der heutigen Hohenzollernbrücke) in Köln. Vor der Kirche Groß Sankt Martin die Station "Thürmchen" der Rheinischen Eisenbahn-Gesellschaft. **Abbildung:** O. Kolb, Sammlung Perillieux

Preußen ist für viele heute nur noch ein historischer Begriff, an den sich die unterschiedlichsten Vorstellungen knüpfen. Der weitaus größte Staat im ehemaligen Deutschen Reich wurde am 25. Februar 1947 durch den Alliierten Kontrollrat aufgelöst. Das preußische Territorium ging in den Bundesländern Berlin, Brandenburg, Hessen, Niedersachsen, Nordrhein-Westfalen, Rheinland-Pfalz, Saarland, Sachsen-Anhalt, Schleswig-Holstein sowie Baden-Württemberg, Mecklenburg-Vorpommern und Thüringen auf. Daß die nach 1918 bzw. 1945 Polen und der UdSSR zugeschlagenen deutschen Ostgebiete ebenfalls aus der preußischen "Konkursmasse" stammen, läßt erkennen, wie dominierend Preußen im einstigen Deutschen Reich war. Schlagzeilen machte "Preußen" noch einmal im August 1991, als Prinz Louis Ferdinand, der Enkel des letzten, von 1888 bis

1918 regierenden Hohenzollern Wilhelm II., die Särge Friedrichs II. (des "Großen"; König von 1740 bis 1786) und dessen Vaters Friedrich Wilhelm I. (des "Soldatenkönigs"; regierte von 1713 bis 1740) vom Stammsitz der Hohenzollern in Hechingen nach Schloß Sanssouci in Potsdam überführen ließ. Zur Beförderung der Sarkophage am 16. und 17. August über die rund 860 km lange Distanz wurde die Eisenbahn benutzt. Der Sonderzug bestand aus dem "Kronprinzenwagen" des ehemaligen kaiserlichen Hofzugs, zwei Salon-, einem Schlaf- und einem Packwagen. Von Hechingen bis Stuttgart kam die Kemptener 218 435 als Zuglok zum Einsatz, dann bis Helmstedt die DB-Museumslok E 94 279. Von Helmstedt bis Brandenburg zogen in Doppeltraktion die Reichsbahn-Dieselloks 132 240 und 484 die merkwürdige Zuggarnitur, ehe schließlich die "altpreußische" 74 1230, eine ehemalige Berliner Stadtbahnlok, den

auf Salon- und Packwagen reduzierten Zug für die letzten Kilometer bis zum früheren "Kaiserbahnhof" Wildpark übernahm. In Preußen lebten im Jahre 1910 gut 40 Millionen Menschen – im gesamten Deutschen Reich knapp 65 Millionen, in Bayern, dem zweitgrößten Staat im Reich, knapp sieben Millionen. Der preußische Staat umfaßte eine Fläche von 348 780 km² (Bayern 75 870 km², das Deutsche Reich insgesamt 540 858 km²), und die Preußischen Staatseisenbahnen verfügten über rund 40 000 km vollspurige Bahnstrecken (Bayern ungefähr 8000 km, Deutsches Reich etwa 60 000 km). Auch bei der Produktion in den damals wichtigsten Industriezweigen Steinkohlenbergbau, Stahlerzeugung, Maschinenbau und Textilindustrie stand Preußen mit Abstand an vorderster Stelle, nicht zuletzt auch bezüglich der technischen Entwicklung. Die sich stürmisch entfaltenden Indu-

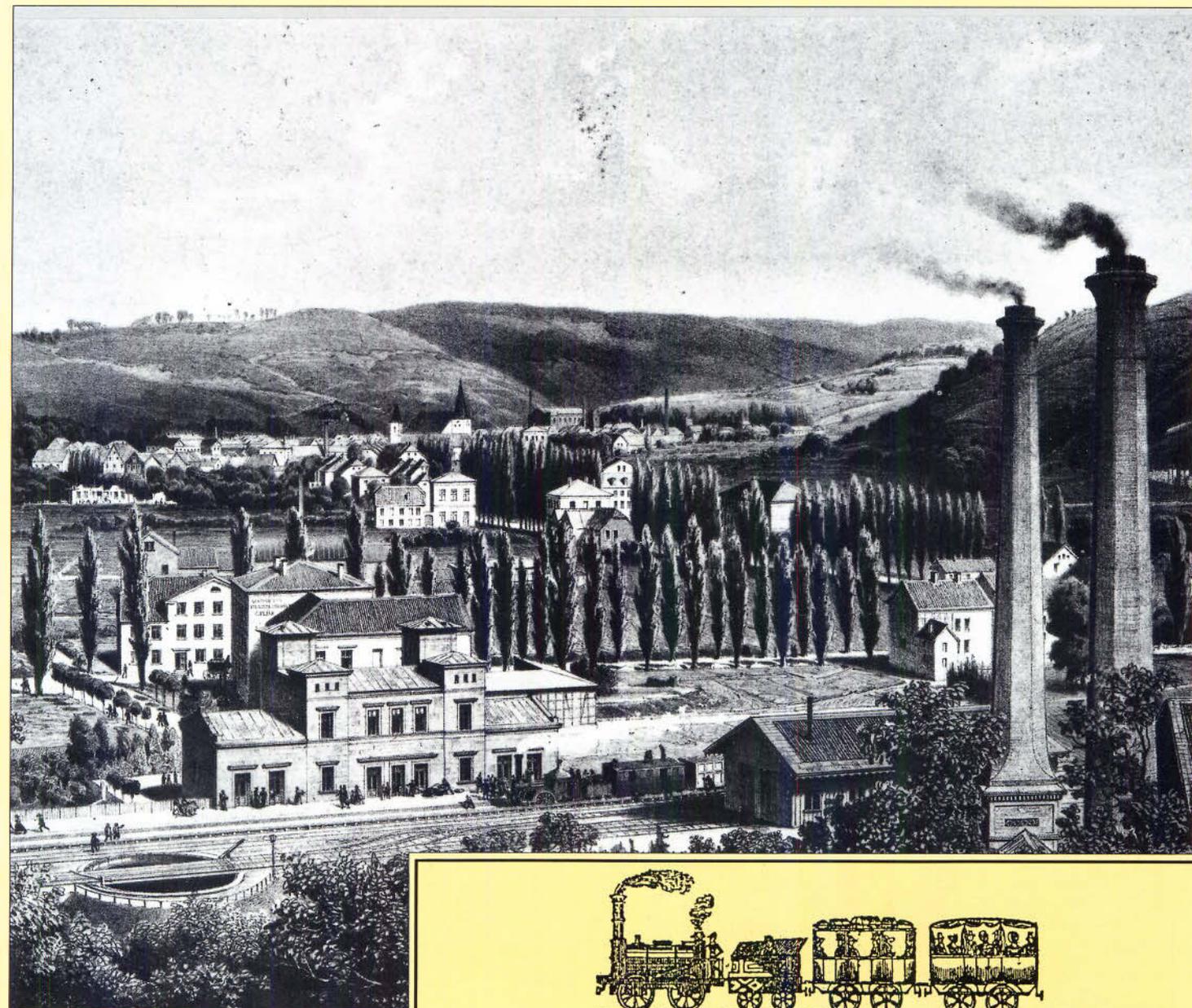
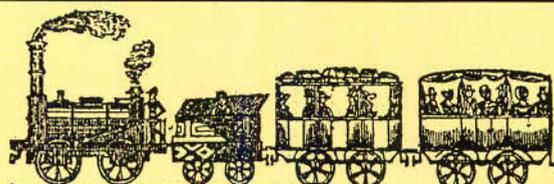


Bild 5: Der Bahnhof der Bergisch-Märkischen Eisenbahngesellschaft in Hagen/Westfalen um 1850. Mit der Volmetalbahn nahm die BME 1874 einen größeren Bahnhof in Betrieb. 1910 wurde dieser durch den heutigen Hauptbahnhof abgelöst. Foto: Stadtarchiv Hagen, Sig. Klee

striezweige Chemie und Elektrotechnik hatten ihre Basis ebenfalls in Preußen. Kurzum: Daß das Deutsche Reich an der Schwelle des 20. Jahrhunderts zu Europas bedeutendster Industrienation herangewachsen war, lag entscheidend an dem industriellen Fortschritt in Preußen. Und dieser basierte nicht zuletzt auf der Entwicklung des Eisenbahnwesens. Was für ein Preußen war das, durch das

Bild 6 (rechts Mitte): Mit dieser Anzeige in der Elberfelder Zeitung lud die Düsseldorf-Elberfelder Eisenbahngesellschaft ihre Aktionäre zur Eröffnungsfahrt am 20. Dezember 1938 auf dem Teilstück Düsseldorf – Erkrath ein. **Abbildung: Sammlung Perillieux**

Bild 7: Überführung der Sarkophage von Friedrich II. und Friedrich Wilhelm I. nach Potsdam. Hinter der 74 1230 erkennt man den Packwagen mit den zwei Särgen und den preußischen Salonwagen, in dem Prinz Louis Ferdinand fuhr. **Foto: M. Krolop**



Düsseldorf - Elberfelder - Eisenbahn.

Die verehrlichen Actionaire werden hierdurch zur ersten Befahrung der Section zwischen Düsseldorf und Erkrath, am Donnerstag den 20. d. M. Morgens 10 Uhr, ergebenst eingeladen.

Es wird gebeten, die zu diesem Zweck empfangenen Einladungskarten beim Eingang zum Bahnhofs gegen Fahrbillets umzutauschen.

Zugleich wird bemerkt, daß an den darauf folgenden Tagen die Bahn dem Publikum eröffnet und Tag und Stunde der Fahrten noch näher werden bekannt gemacht werden.

Düsseldorf, den 13. Dezember 1838.

Die Direction der Düsseldorf-Elberfelder-Eisenbahn.
Duest. Dieze.



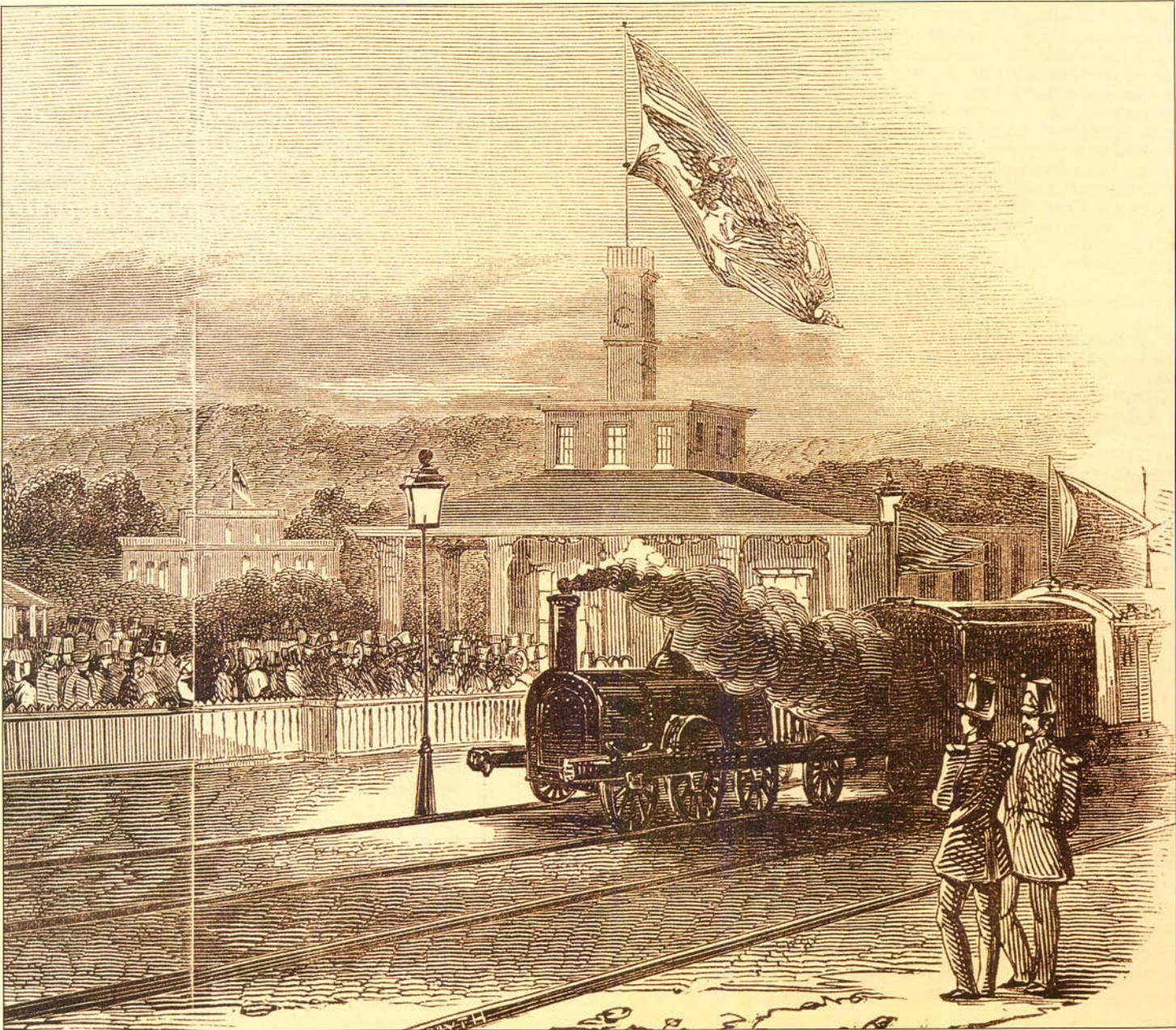


Bild 8: Als Königin Victoria und Gefolge 1845 zum Schloß Augustusburg in Brühl reisten, konnten sie schon die Bonn-Cölnler Eisenbahn (nicht zu verwechseln mit der heutigen Köln-Bonner Eisenbahn/KBE) benutzen. Seit 15. Februar 1844 rollen zwischen Köln und Bonn planmäßig die Züge.
Abbildung: Stadtarchiv Brühl

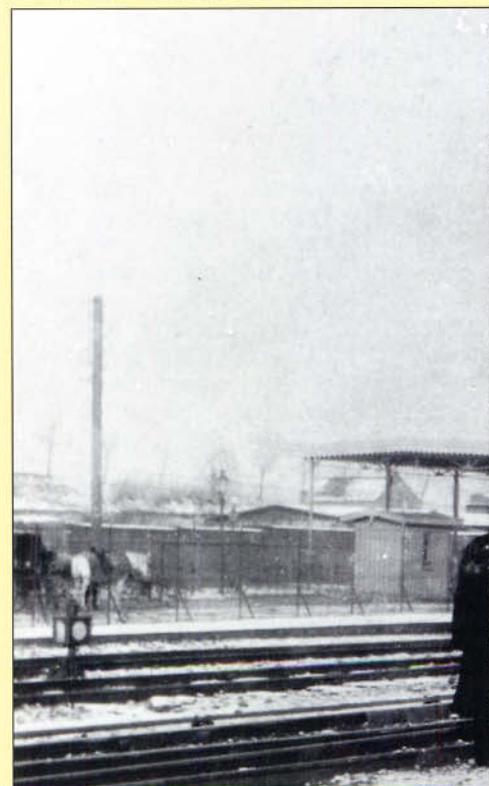
Ende der dreißiger Jahre des vorigen Jahrhunderts die ersten Eisenbahnzüge schnauften? Auf jeden Fall konnte man die industrielle Entwicklung damals erst in ihren Ansätzen erkennen, und das auch nur in wenigen Regionen, besonders im Rheinland und in Westfalen (späteres Ruhrgebiet), in Oberschlesien und in Berlin. Insgesamt lag Preußen gegenüber England, Frankreich oder Belgien bezüglich der technisch-industriellen Entwicklung scheinbar hoffnungslos zurück. Der überragende Wirtschaftszweig damals war die Landwirtschaft.

Rückständig nennen mußte man auch die politische Entwicklung in Preußen. Die fast uneingeschränkte Herrschaft des Königshauses und des Adels (der vielen Junker, also der ostelbischen Großgrundbesitzer) ließ – trotz einiger Reformen nach den Napoleonischen Kriegen – eine Demokratisierung nicht zu. Die Vertreter des aufstrebenden Bürgertums (Kaufleute, Fabri-

kanten, Bankiers usw.) waren trotz wachsender wirtschaftlicher Macht politisch ohne entscheidenden Einfluß.

Die Spannungen entluden sich in der Revolution von 1848. Immerhin war schon 1820 im Streit um die preußische Finanzpolitik (der Staat war infolge der Napoleonischen Kriege hoch verschuldet) der Regierung abgetrotzt worden, daß Kredite nicht ohne Zustimmung eines Parlaments aufgenommen werden durften. Diese sogenannte Staatsschuldenverordnung hatte schlimme Auswirkungen auf den Eisenbahnbau. Ein Staatsbahnsystem ließ sich nur mit Krediten aufbauen. Dazu wäre aber die Einberufung eines Parlaments erforderlich gewesen. Für den Monarchen kam dergleichen jedoch überhaupt nicht in Betracht.

Preußens Eisenbahnen sollten also zunächst in Form von Aktiengesellschaften, d.h. als Privatbahnen, entstehen.



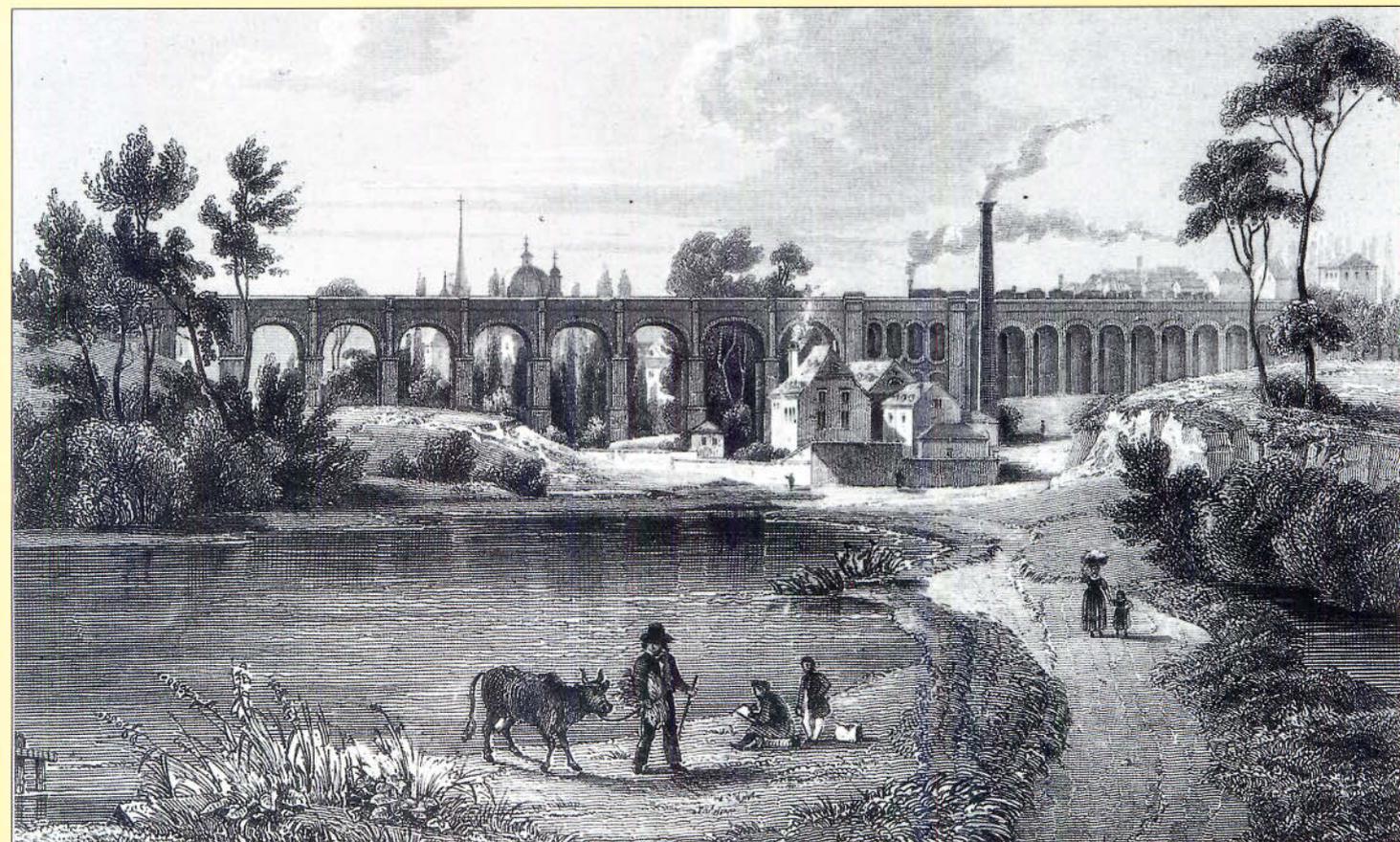


Bild 9: Der Burtscheider Viadukt der Rheinischen Eisenbahn-Gesellschaft in einer Lithographie von L. Lange und J. Poppel aus dem Jahre 1845. Das Bauwerk ist im Häusermeer der Stadt Aachen heute kaum noch auszumachen. **Abbildung:** Landesbildstelle Rheinland, Sammlung Klee

Eisenbahn-Frühzeit im Westen Preußens

Ein wichtiger Aspekt in der Frühphase des preußischen Eisenbahnwesens war die fehlende territoriale Geschlossenheit des Staatsgebiets. Die beiden westlichen Provinzen Rheinland und Westfalen waren

erst durch den Wiener Kongreß (1814/15) zu Preußen gekommen. Vom übrigen preußischen Territorium waren das Rheinland und Westfalen durch das Königreich Hannover, das Kurfürstentum Hessen (Hes-

sen-Kassel), das Herzogtum Braunschweig und die thüringischen Kleinstaaten getrennt. Eisenbahnpolitik war also auch wesentlich mit Außenpolitik verquickt. Erst mit der Annexion Hannovers und Kurhessens

Bild 10: Bahnhof Aachen-Templerbend an der Strecke Aachen – Düsseldorf der Bergisch-Märkischen Eisenbahngesellschaft. Zwecks Erweiterung der Technischen Hochschule Aachen wurde er abgerissen und 1910 durch die neue Station Aachen West ersetzt. **Foto:** Stadtarchiv Aachen, Sammlung Klee



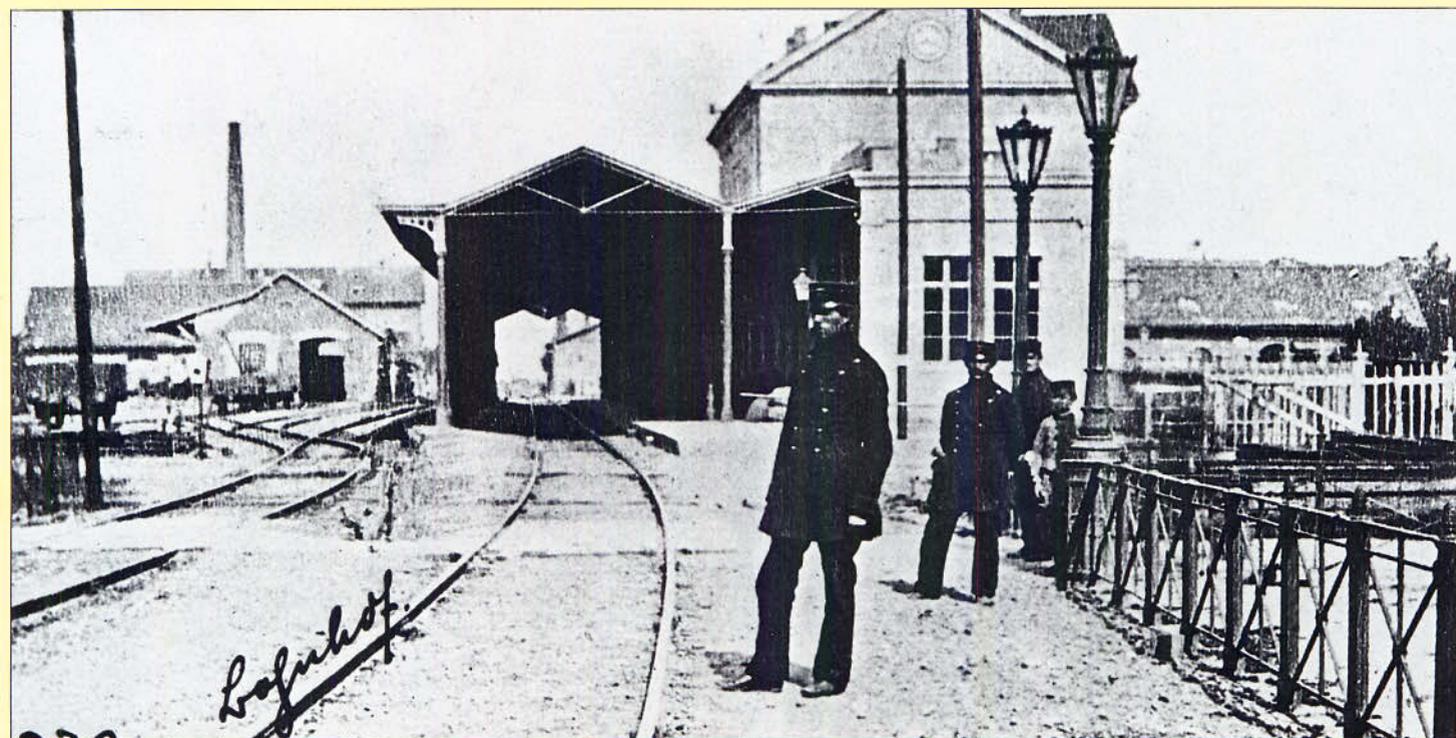


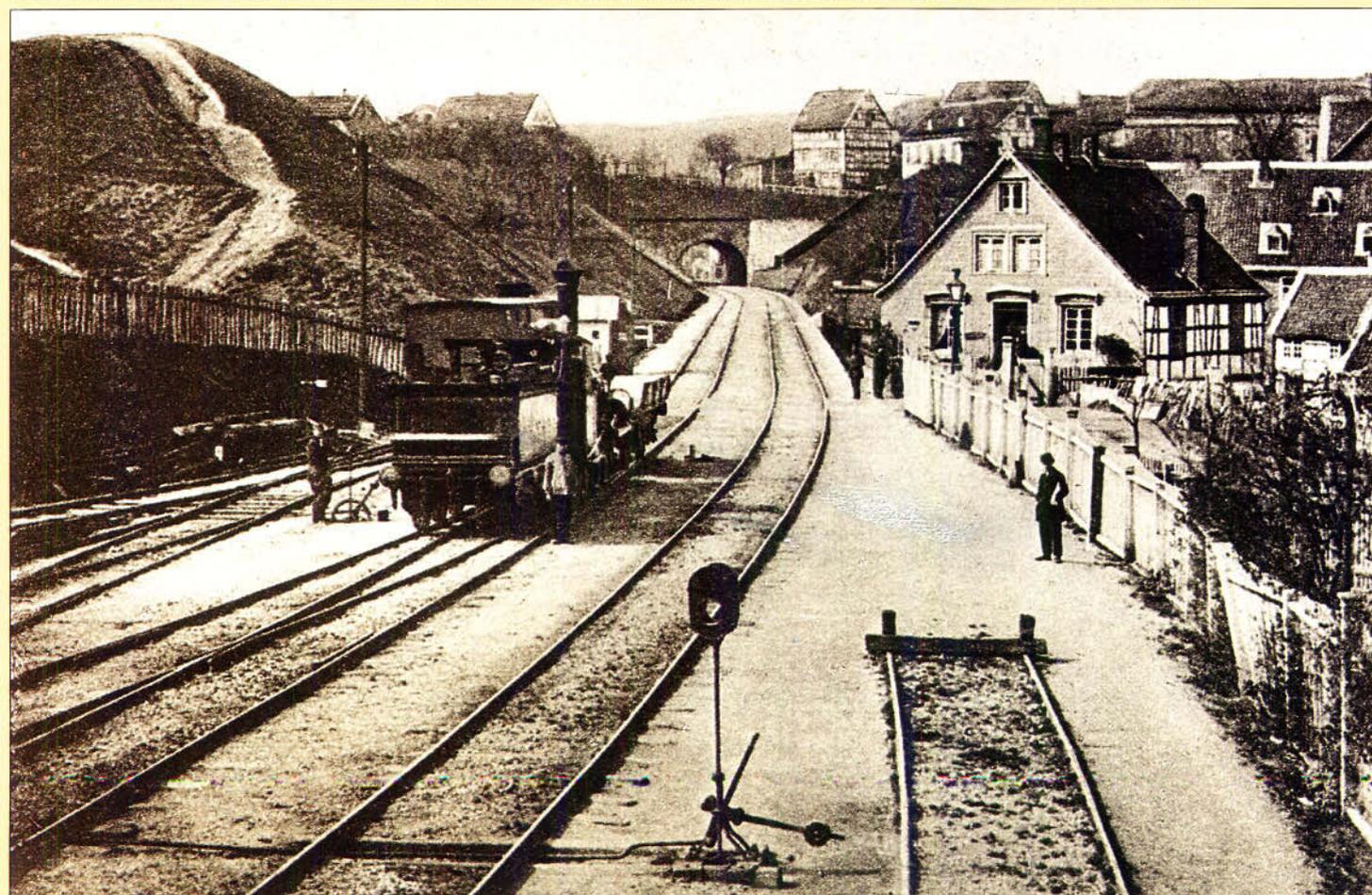
Bild 13: Der alte Bahnhof der Bonn-Cöln Eisenbahn an der Poppelsdorfer Allee in Bonn im Jahre 1870. Erstaunlich, wie bescheiden der bauliche Aufwand damals noch war, obwohl man bereits weiter in Richtung Koblenz – Mainz fahren konnte. **Foto: Atelier Herf**

gierung aufgeworfene Frage stellte sich vor Ort aber ganz anders! Beispielsweise in Köln: Die rheinische Metropole, nach Berlin die zweitgrößte Stadt Preußens, litt unter der Quasi-Sperrung des Rheins durch die Niederlande. Freier Zugang zur Nordsee war der sehnlichste

Wunsch der Kölner Unternehmer und Kaufleute. Eine Eisenbahnstrecke – ein "eiserener Rhein", so das Schlagwort damals – sollte die Flußschifffahrt ersetzen. Da bot es sich an, mit dem eben erst von den Niederlanden abgefallenen Königreich Belgien ins Geschäft zu kommen.

Belgien, technisch und industriell relativ weit entwickelt, plante eine Eisenbahnstrecke von Antwerpen in die rohstoff- und gewerbereichen Regionen an der Maas. Warum sollte diese Eisenbahnstrecke nicht von Lüttich weiter nach Köln geführt werden? Solche kölnischerseits vorgebrachten Ge-

Bild 14: Der Westkopf des Bahnhofs Elberfeld-Döppersberg im Jahre 1865. Das prächtige Elberfelder Empfangsgebäude der BME (nicht im Bild) erfüllt noch heute seinen Zweck und heißt seit Sommer 1992 nicht mehr Wuppertal-Elberfeld, sondern Wuppertal Hbf. **Foto: Sammlung Säuberlich**



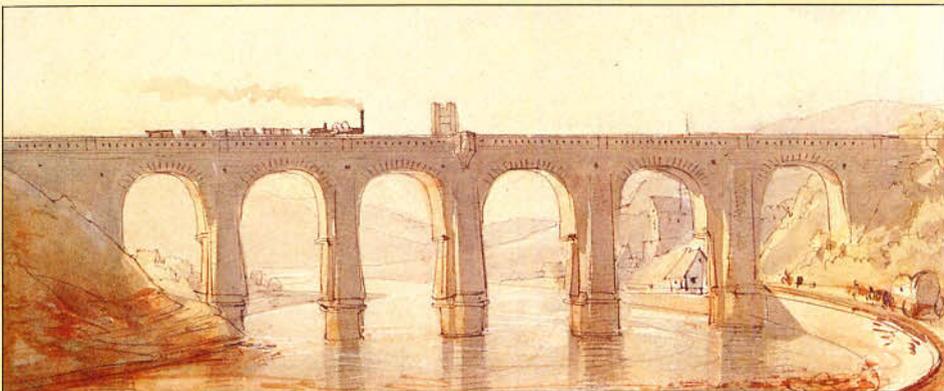
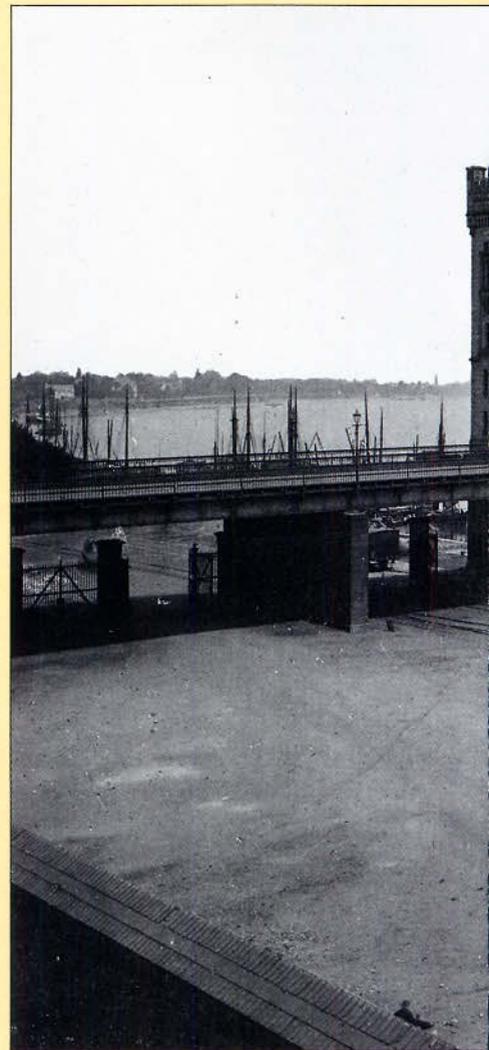


Bild 17 (großes Bild): Die 1859 von der Cöln-Mindener Eisenbahn eröffnete Dombrücke in Köln, im Volksmund auch "Mausefalle" genannt, fotografiert um 1890. Im Vordergrund der Freihafen. Auf der anderen Rheinseite liegt unterhalb der Brücke die Station Deutz der BME.
Foto: Rheinisches Bildarchiv

Bild 15 (links oben): Die Dusseldorfer Bahnhöfe der Dusseldorf-Elberfelder (links) und der Cöln-Mindener Eisenbahn (rechts). Auch die Rheinische Eisenbahn-Gesellschaft hatte ihre eigene Station. 1891 wurden sie alle durch den Hauptbahnhof ersetzt. **Foto:** Stadtarchiv Düsseldorf

Bild 16 (links Mitte): Der Sonnborner Viadukt über die Wupper im Zuge der Strecke Vohwinkel – Elberfeld auf einem Stich von C. Scheuren aus dem Jahre 1854. Die Bahnstrecke ist heute viergleisig (zwei Fern- und zwei S-Bahn-Gleise); über der Wupper rollt nun die Schwebbahn.
Abbildung: Stadtmuseum Düsseldorf

Bild 18 (links): Fahrplan der Bonn-Cölnener Eisenbahn vom April 1849. Mit der Weiterführung der linken Rheinstrecke in Richtung Koblenz wurde die BCE 1857 von der RhEG übernommen.
Abbildung: Stadtarchiv Bonn, Sammlung Klee

Bild 20 (rechte Seite unten): Ebenso wie ihre Nachfolgerin, die Hohenzollernbrücke, hatte auch die Dombrücke einen eigenen Überbau für den Straßenverkehr. Der auf linken Rheinseite aufgenommene Güterzug dürfte zum Central-Güterbahnhof Gereon unterwegs sein.
Foto: Rheinisches Bildarchiv, Sammlung Klee

Bild 19: Ebenfalls im Jahre 1849 hatte dieser Fahrplan der Dusseldorf-Elberfelder Eisenbahn Gültigkeit. Inzwischen fuhrn auch hier die Züge täglich. **Abbildung:** Sammlung Klee



BONN-CÖLNER EISENBAHN.

VOM 16. APRIL 1849 AB

fahren die Züge täglich:

<p>Von Bonn nach Cöln:</p> <p>6 Uhr Morgens. Im Anschluss an den um 7½ Uhr von Deutz abgehenden Zug der Cöln-Mindener Eisenbahn; direct bis Hannover und Bremen.</p> <p>8 Uhr Morgens. Im Anschluss an den um 9½ Uhr abgehenden Zug der Rheinischen Eisenbahn bis Ostende und der Cöln-Mindener um 10½ Uhr bis Düsseldorf.</p> <p>12 Uhr Mittags. Im Anschluss an den um 2½ Uhr abgehenden Zug der Rheinischen Eisenbahn bis Lüttich.</p> <p>2 Uhr 20 M. Nachmittags. Im Anschluss an den um 4 Uhr abgehenden Zug der Cöln-Mindener Eisenbahn bis Hamm.</p> <p>5 Uhr 10 M. Nachmittags. Im Anschluss an den um 6 Uhr abgehenden Zug der Rheinischen Eisenbahn bis Aachen, und der Cöln-Mindener um 7 Uhr bis Düsseldorf.</p> <p>8½ Uhr Abends. Im Anschluss an den um 10 Uhr abgehenden Zug der Cöln-Mindener Eisenbahn direct bis Berlin.</p> <p><small>* Der Fahrplan der Rheinischen Eisenbahn erfährt im Monat Mai einige, jetzt noch nicht bestimmte Veränderungen.</small></p> <p><small>Bei Ankunft der Züge in Bonn stehen auf dem innern Bahnhof Omnibus und andere Wagen zur Hin- und Rückfahrt nach der Stadt und Umgegend von Bonn, namentlich nach Godesberg, Wehlen, Rolandseck, in entsprechender Anzahl und zu festem Tarife bereit.</small></p> <p><small>Leichte Wagen werden zu 2 Thlr., schwere zu 3 Thlr. für die ganze Bahnstrecke befördert. Bei Benutzung derselben sind zu innere Plätze Billets II., zu Aussersitzen Billets III. Classe zu lösen.</small></p> <p style="text-align: left;"><small>Bonn, im April 1849.</small></p>	<p>Von Cöln nach Bonn:</p> <p>6½ Uhr Morgens. Im Bonn Anschluss an die Hauptstämme der Cölnischen und Dusseldorfer Gesellschaft bis Mainz.</p> <p>10 Uhr Vormittags. Aufnahme der Passagiere der Rheinischen Eisenbahn von Aachen* und der Cöln-Mindener von Düsseldorf, in Bonn Anschluss an das Dampfschiff der Dusseldorfer Gesellschaft.</p> <p>11½ Uhr Vormittags. Im Bonn Anschluss an das Dampfschiff der Cölnischen Gesellschaft.</p> <p>2 Uhr 50 M. Nachmittags. Aufnahme der Passagiere der Rheinischen Eisenbahn von Lüttich* und der Cöln-Mindener von Hamm.</p> <p>5 Uhr Nachmittags. Aufnahme der Passagiere der Cöln-Mindener Eisenbahn von Minden.</p> <p>8 Uhr Abends. Aufnahme der Passagiere der Rheinischen Eisenbahn von Brüssel* und der Cöln-Mindener von Düsseldorf.</p>
--	---

Die Direction der Bonn-Cölnener Eisenbahn-Gesellschaft.



Düsseldorf-Elberfelder Eisenbahn.

Tägliche Fahrten

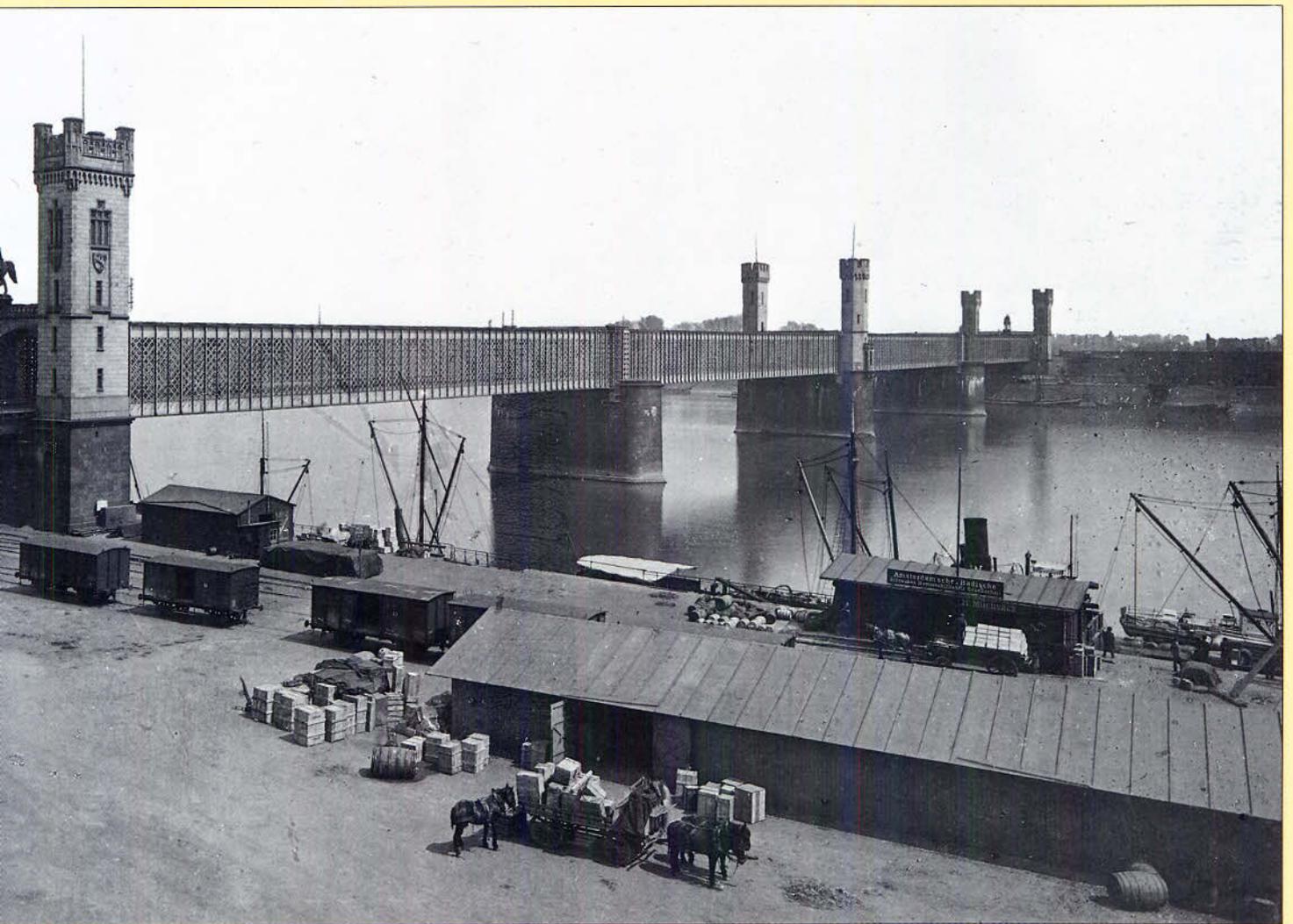
vom 15. October 1849 ab bis auf Weiteres.

<p>Von Elberfeld (Döppersberg):</p> <p>I. 6 Uhr 30 Min. } Vormittags. II. 5 " 45 " } V. 11 " 45 " } VII. 2 " 45 " } IX. 5 " 15 " }</p>	<p>Von Düsseldorf:</p> <p>II. 7 Uhr — Min. } IV. 9 " 15 " } VI. 12 " 15 " } VIII. 3 " 15 " } X. 5 " 45 " }</p>
---	---

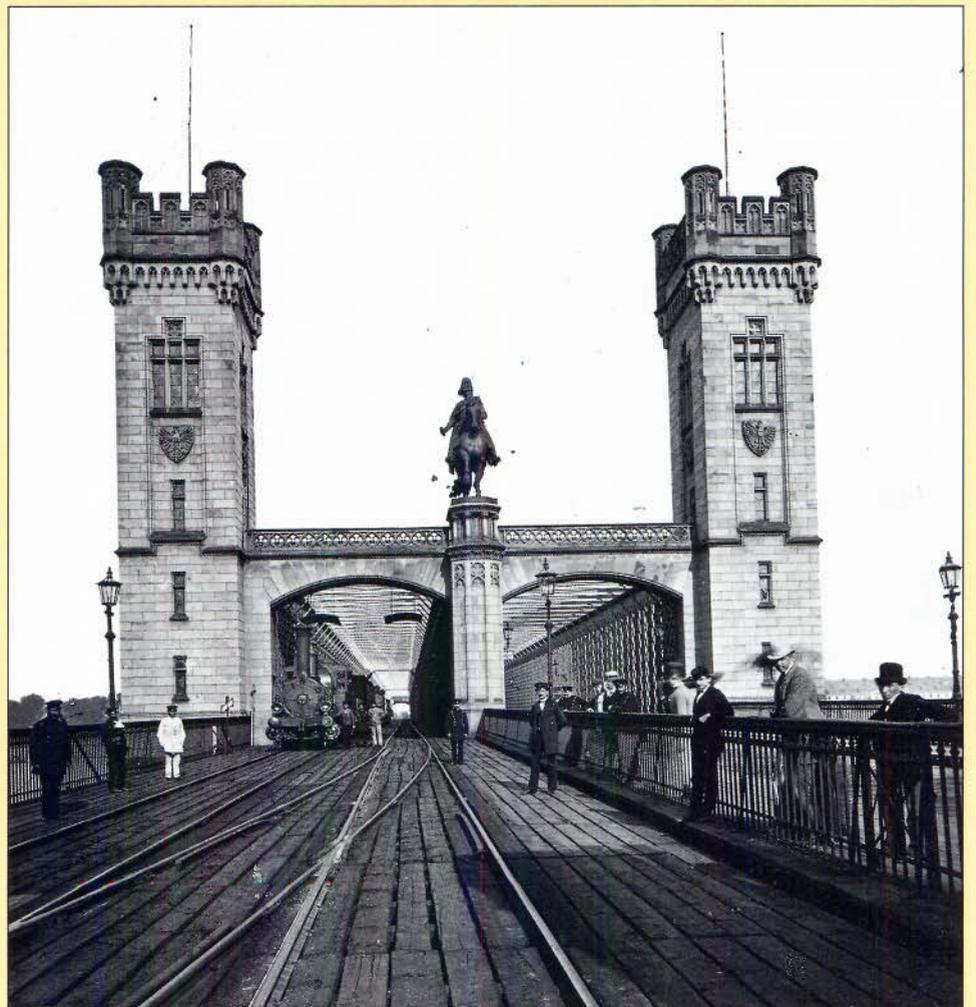
*) Der VI. um 12 Uhr 15 Minuten von Düsseldorf abgehende Zug fährt an Stationen Hamm ohne zu halten, vorbr.

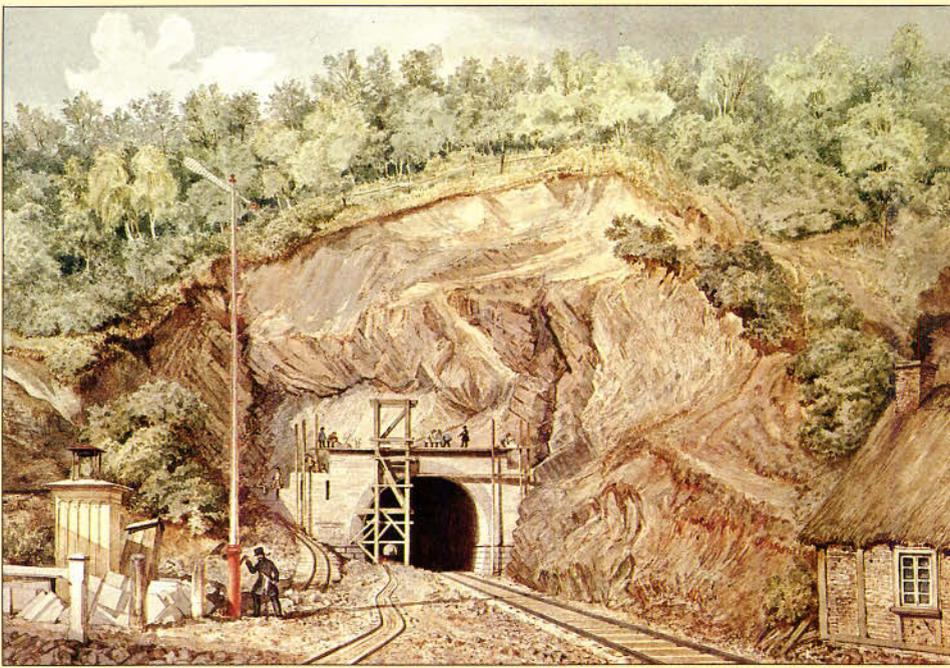
Das Nähere, namentlich in Hinsicht der Anschlüsse, befragen die Fahrpläne.
Düsseldorf, den 3. November 1849.

Die Direction.



danken wurden im Nachbarland gerne aufgegriffen, und schon 1831, nur ein paar Monate nach Eröffnung der weltweit "richtungweisenden" Strecke Liverpool – Manchester, beauftragte man zwei belgische Ingenieure, die Pläne für eine Eisenbahn zwischen Antwerpen, Lüttich und Köln zu entwerfen. Für Belgien war es dabei übrigens selbstverständlich, daß die Eisenbahn eine Staatsbahn sein müsse. Während die Vorarbeiten in Belgien zügig voranschritten (am 5. Mai 1835 wurde die Zweiglinie Brüssel – Mechelen der Köln-Antwerpener Bahn als erste "richtige" Eisenbahnstrecke des Kontinents in Betrieb genommen), kam es im Rheinland zu immer neuen Auseinandersetzungen, wobei Fragen der Linienführung und der Finanzierung im Mittelpunkt standen. Während nämlich die Stadt Köln ihre alten Handelsbeziehungen ausbauen wollte und deshalb nichts anderes als eine möglichst schnelle und kostengünstige Verbindung mit einem "freien" Seehafen anstrebte, suchte die Stadt Aachen, wo inzwischen mit dem traditionsreichen Textilgewerbe der Weg in die Industrialisierung besritten worden war, dringend Möglichkeiten, sich durch günstigere Transportwege neue Märkte zu erschließen. Dies war der entscheidende Punkt der frühen Eisenbahngeschichte: Vielerorts waren Kapital und Know-how zur Ausweitung der Produktion durchaus vorhanden (neben der Textilbranche wäre vor allem der





Steinkohlenbergbau zu nennen); aber die schlechten Verkehrsverhältnisse machten selbst günstig hergestellte Waren schon einige Meilen vom Produktionsort entfernt nahezu unerschwinglich.

Als nun die ersten Landvermessungen für die Bahnlinie Köln – Lüttich ergaben, daß ein direkter Anschluß Aachens gewaltige Mehrkosten erfordern würde (die Stadt liegt in einem Talkessel), wollten die Kölner höchstens noch eine Stichstrecke dorthin zugestehen. Verständlicherweise hatten die Aachener Aktionäre nun keine Lust mehr, Geld zur Verfügung zu stellen.

Zwei bekannte Unternehmer, die in den folgenden Jahren großen Einfluß auf die preußische Eisenbahnpolitik haben sollten, führten die rivalisierenden Parteien an: der Aachener David Hansemann und der Kölner Ludolf Camphausen. Als am 25. Juli 1835 – während sich in Belgien das erste Teilstück bereits in Betrieb befand – in Köln die Rheinische Eisenbahn-Gesellschaft offiziell gegründet wurde (Präsident: Ludolf Camphausen), war ein Ende der Zwistig-

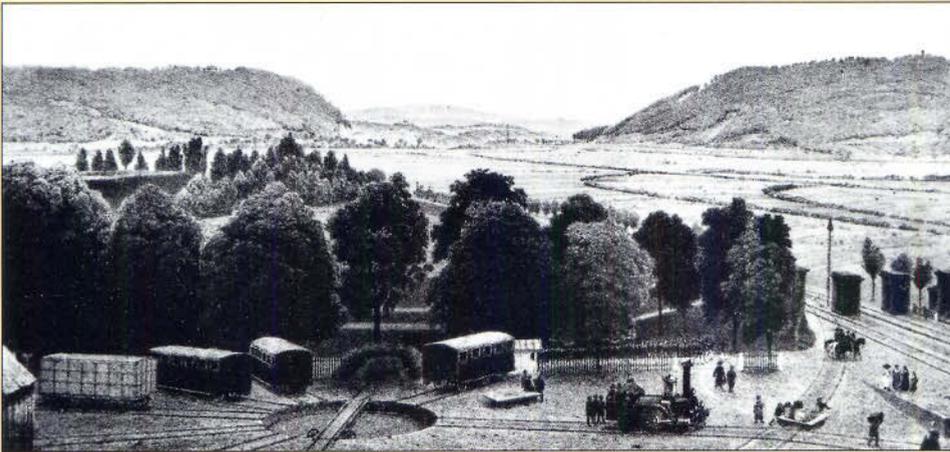


Bild 25: Der Unternehmer David Hansemann aus Aachen.
Foto: Slg. Klee



Bild 21 (ganz oben): Die Ruhr-Sieg-Strecke der BME von Hagen über Siegen nach Betzdorf (dort Anschluß an die Deutz-Gießener Bahn der CME) ist auch heute eine wichtige Güterzugverbindung. Ein Aquarell von 1862 zeigt das Südportal des Rahrbacher Tunnels im Jahre 1862.
Abbildung: Siegerland-Museums Siegen

Bild 22 (darunter): Die Station Minden der Cöln-Mindener Eisenbahn um 1850. Wie Köln war auch Minden eine bedeutende Festung. In die Wälle mußten für die Bahn Tore geschlagen werden. Im Hintergrund die Porta Westfalica.
Abbild.: Kommunalarchiv Minden, Slg. Klee

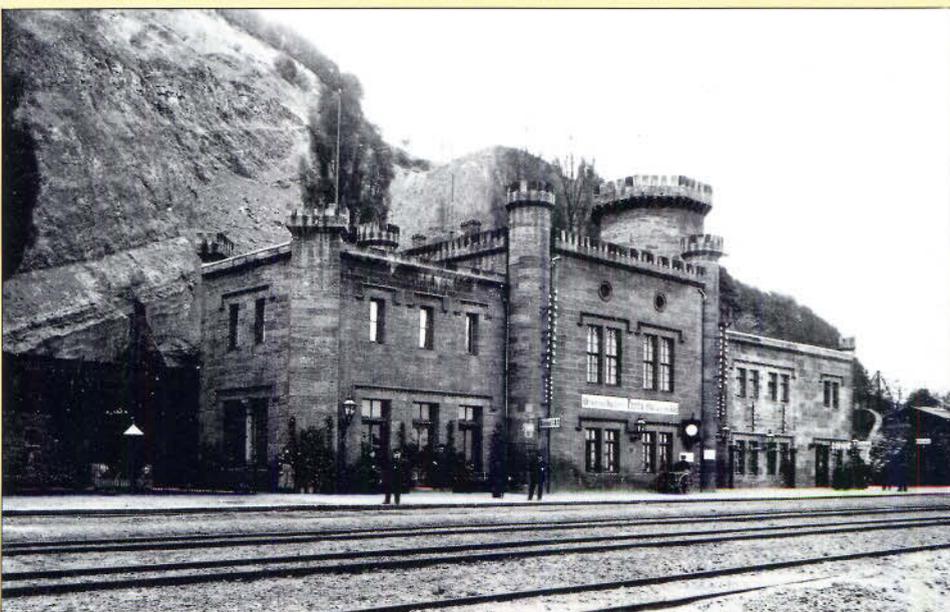
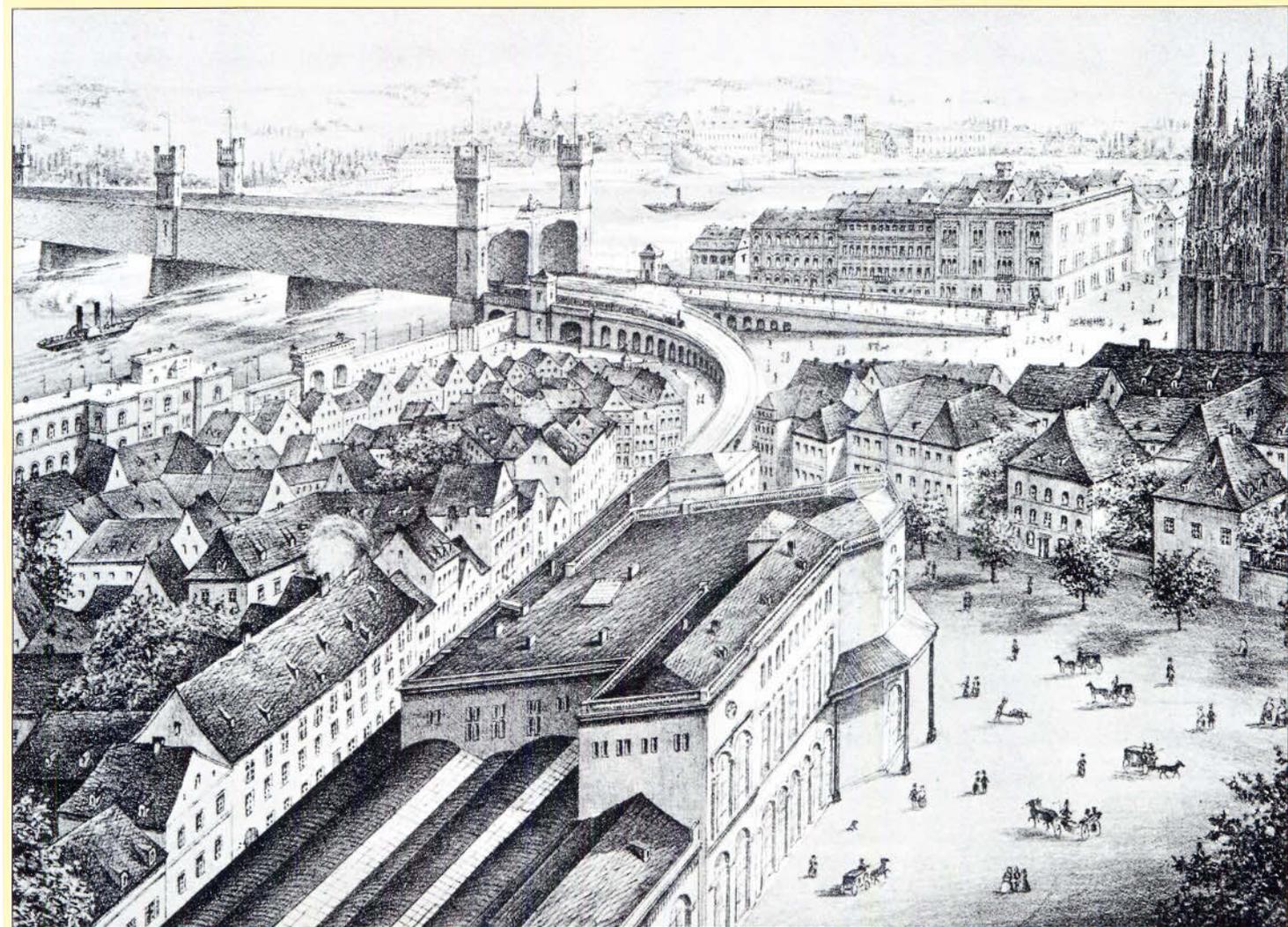


Bild 23 (darunter): Der erste Bahnhof von Bielefeld an der Stammstrecke der Cöln-Mindener Eisenbahn. Wie damals üblich, wurde die Station weit vor den Toren der Stadt errichtet.
Abbildung: Stadtarchiv Bielefeld, Slg. Klee

Bild 24 (links): Bahnhof Porta an der CME-Stammstrecke. Der romantische Baustil ist typisch für die alten Bauwerke dieser traditionsreichen Bahnlinie.
Foto: Kommunalarchiv Minden, Slg. Klee

Bild 26 (rechte Seite oben): Die neue Dombrücke und der Central-Personenbahnhof in Köln im Jahre 1859. Neben der Brückenrampe das Direktionsgebäude der CME.
Abbildung: Wüsteneck, Slg. Perillieux

Bild 27 (rechte Seite unten): Der festlich geschmückte Bahnhof Deutz der Cöln-Mindener Eisenbahn. Nach Inbetriebnahme der Rheinbrücke 1859 begannen und endeten die Fernzüge auf der anderen Rheinseite im Central-Personenbahnhof neben dem Dom.
Foto: Rheinisches Bildarchiv



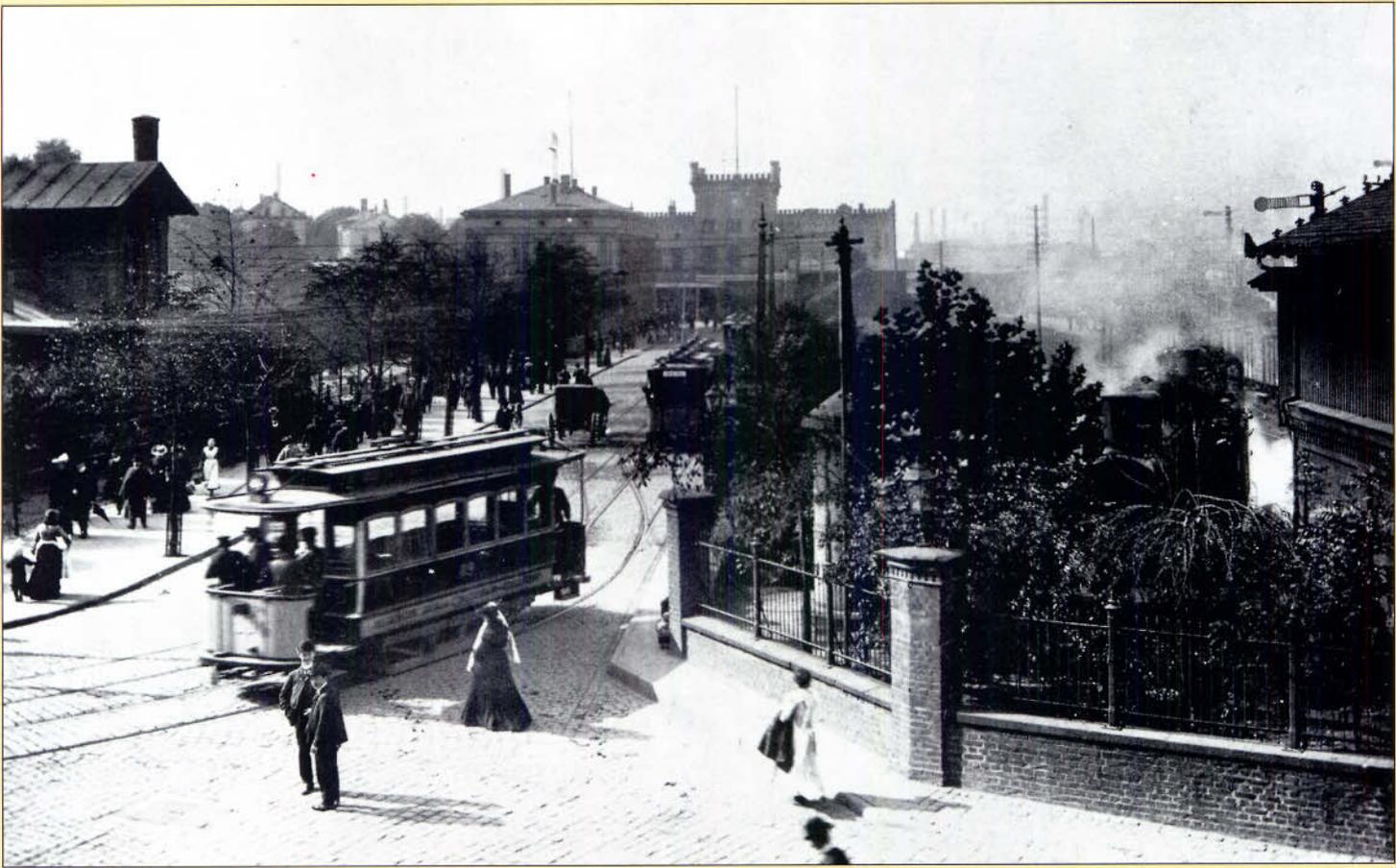


Bild 28: Mit der Straßenbahn konnte man den alten Bahnhof Dortmund, der von BME und CME gemeinsam benutzt wurde, bequem erreichen. Im Hintergrund das imposante, zwischen den Gleisen liegende Empfangsgebäude im typischen Stil der Cöln-Mindener Eisenbahn. **Foto: Stadttarchiv Dortmund, Slg. Klee**

keiten noch immer nicht in Sicht. Die Kampf- und Schmähschriften, die die rivalisierenden Parteien verfaßten, umfassen Hunderte von Seiten.

Höhepunkt der Auseinandersetzungen war die 1836 von Hansemann inszenierte Gründung der Preußisch-Rheinischen Eisenbahn-Gesellschaft, die gegen das Kölner Unternehmen mit dem Versprechen Front machte, sowohl Aachen als auch Düren (das ebenfalls umgangen werden sollte) direkt anzuschließen.

1837 schließlich kam es zur Schlichtung, wobei die preußische Regierung, die nur einer der Aktiengesellschaften die Genehmigung erteilen konnte, salomonisch verfuhr: Der älteren Rheinischen Eisenbahn-Gesellschaft wurde die Konzession erteilt, allerdings unter Auflagen, die die Aacheener und Dürener Interessen weitgehend berücksichtigten.

Ungeachtet dessen ging der Streit weiter. Die zügige Bearbeitung des Vorhabens war ein Ding der Unmöglichkeit. Hinzu kam, daß neue Berechnungen auch immer neue Kosten ergaben. Aus den ursprünglich kalkulierten drei Millionen Talern wurden letztlich zwölf.

Die Arbeit des Bahnpräsidiums bestand im wesentlichen darin, immer neue Geldquellen "anzuzapfen". An Phantasie mangelte es dabei nicht. Eine Reise König Leopolds von Belgien nach Wiesbaden beispielsweise wurde dazu genutzt, dem "reichen Nachbarn" die Situation bezüglich des doch auch für Belgien so bedeutenden Bahnprojekts vor Augen zu führen. Als Leopold die Rheinprovinz durchfuhr, hatte man die

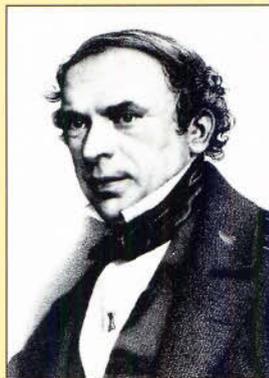


Bild 29: Der Präsident der Rheinischen Eisenbahn-Gesellschaft: Ludolf Camphausen aus Köln.

Foto: Slg. Klee

Eisenbahnbauarbeiter für einen Tag nach Hause geschickt. Die leeren Baustellen verfehlten ihre Wirkung nicht: Belgien erklärte sich bereit, Aktien für eine Million Taler zu übernehmen, was die RhEG-Chefs Brüssel dadurch besonders schmackhaft machten, daß sie belgisches Material (vor allem Schienen) kaufen wollten.

Wesentlich schwerer tat sich die RhEG mit der Berliner Regierung. Erst 1841, kurz vor Eröffnung der Bahn, zeigte sich der Staat geneigt, der Gesellschaft eine Million Taler zu leihen. Ein Jahr später konnte man Berlin noch einmal zur Bereitstellung von weiteren 500 000 Talern erweichen. Ansonsten mußte das Unternehmen mit allen möglichen Mitteln versuchen, sich finanziell über Wasser zu halten.

Erwähnt sei in diesem Zusammenhang, daß Anfang der 1840er Jahre ein erster "Eisenbahn-Boom" viel Kapital für Bahnaktien freimachte, die Rheinische Eisenbahn-Gesellschaft davon aber zunächst nicht zu profitieren vermochte. Wegen der

nicht endenden Streitigkeiten oder auch Hansemanns Neigung, sich sogar mit den höchsten Repräsentanten des Staates anzulegen, galten RhEG-Aktien nicht gerade als "Renner".

Aber die Züge fuhr schließlich doch, und als die hochprofitable und vorzüglich gemanagte Rheinische Eisenbahn-Gesellschaft 1880 verstaatlicht wurde (sie umfaßte zu dieser Zeit ein Streckennetz von knapp 1300 km), mußte der Staat rund 402 Millionen Mark aufbringen. Kein anderes Unternehmen war auch nur annähernd so teuer.

Anfänge der »Rheinischen«

Die Entwicklung der RhEG zunächst bis 1848 in Kürze: Am 2. August 1839 wurde das kurze Teilstück Köln – Müngersdorf in Betrieb genommen. Anfangs wurde es fast nur für den Ausflugsverkehr sowie das "Training" des Personals genutzt. Der Bahnhof "Am Thürmchen" in Köln lag nördlich der Stadt, außerhalb der Stadtmauer.

Die ersten drei Lokomotiven mit den Namen "Atlas", "Pluto" und "Phönix" kamen von Longridge, Starbuck & Company in Newcastle. Eine vierte Maschine, die "Carolus Magnus", stammte von Dobbs & Pönsgen in Aachen, bewährte sich im Gegensatz zu den englischen jedoch nicht. Die nächsten vier Maschinen lieferte Robert Stephenson aus Newcastle. Nummer 9 und 10, geliefert bereits vor den Stephenson-Loks, trafen im August bzw. September 1841 von Regnier-Poncelet aus Lüttich ein. Mit diesen Triebfahrzeugen und 49

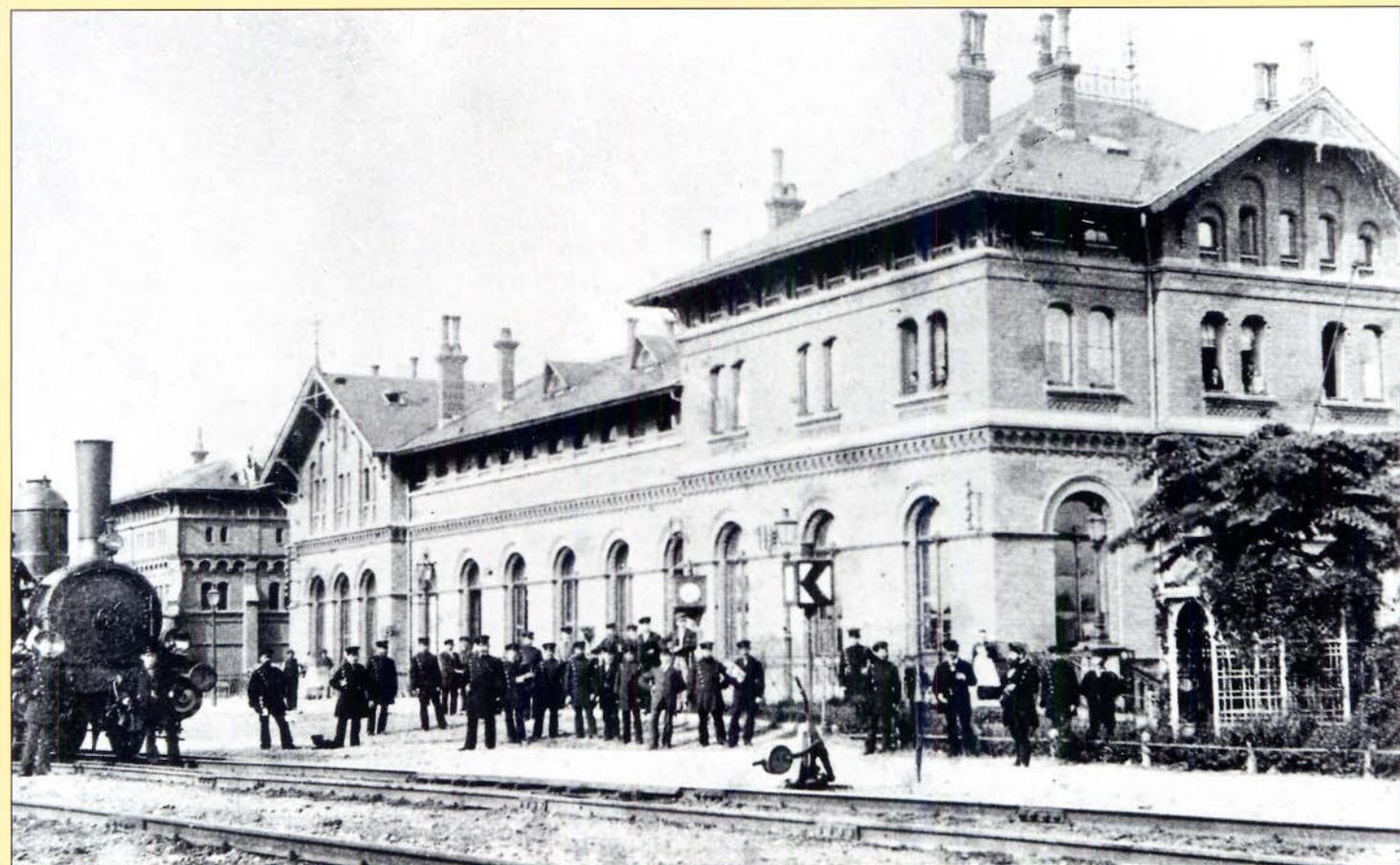


Bild 30: Bahnhof Duisburg der Rheinischen Eisenbahn-Gesellschaft um 1900. Auch in Duisburg gab es einen Wirrwarr von Bahnhöfen und Strecken der drei großen Bahngesellschaften. Erst mit dem Bau des heutigen Hauptbahnhofs in den zwanziger Jahren änderte sich das. Foto: Stadarchiv Duisburg, Slg. Klee

Personen- bzw. Gepäckwagen sowie 73 Güterwagen (davon 37 für Massengüter) wurde der Verkehr auf der am 6. September 1841 freigegebenen Strecke Köln – Aachen aufgenommen.

Das Geschäft entwickelte sich gut. Unerfreulich war, daß die Fortsetzung nach Belgien erhebliche Probleme bereitete. Zwischen Aachen und der Grenzstation Herbsthal war die Wasserscheide zwischen Rhein und Maas zu überwinden, so daß südlich von Aachen eine rund 2,7 km lange schiefe Ebene mit einer Neigung von knapp 27‰ angelegt werden mußte. Eine stationäre Dampfmaschine unterstützte über ein endloses Stahlseil die Lokomotiven bei der Bergfahrt. (1855 wurde diese Seilzuganlage durch Schiebeloks ersetzt.) Zur Verständigung zwischen dem Maschinisten und dem Zugpersonal setzte man einen elektromagnetischen Telegraphen ein, den ersten auf dem europäischen Festland.

Die am 15. Oktober 1843 eröffnete Strecke Aachen – Herbsthal (– Lüttich), die erste internationale Bahnverbindung des Kontinents, trug rasch dazu bei, daß sich der Betrieb auf der Rheinischen Bahn sowohl im Fracht- als auch im Personenverkehr hervorragend entwickelte und die Linie schon 1844 durchgehend zweigleisig ausgebaut werden mußte.

Vom Rhein zur Weser

Eine bald noch größere Bedeutung als der "eiserne Rhein" erlangte die Stammlinie der Cöln-Mindener Eisenbahngesellschaft, die schon nach wenigen Jahren zur meist-

befahrenen Fernverbindung Preußens, ja ganz Deutschlands wurde und auch im internationalen Vergleich eine herausragende Rolle spielte.

Bei der Cöln-Mindener Eisenbahngesellschaft" (kurz CME) spielte die Suche nach einem freien Nordseehafen (von Minden sind es auf der Weser nur rund 100 km bis Bremen) ursprünglich ebenfalls eine ausschlaggebende Rolle. Aber hier kam hinzu, daß die Textilbetriebe im Tal der Wupper mit ihren Dampfmaschinen auf billige Brennstofflieferungen angewiesen waren und die Steinkohlengruben im Ruhrtal sich von einer Rhein-Weser-Bahn die Lösung ihres Transportproblems erhofften. Es bestand großer Bedarf an Steinkohle, und es gab Bergwerke, die gewaltige Mengen Steinkohle förderten. Aber schon bei nur 30 bis 40 km Entfernung zwischen Grube und Verbraucher ließen die hohen Transportkosten kein gutes Geschäft mehr zu. Seit den 1820er Jahren hatte es im bergisch-märkischen Raum, im Grenzland zwischen Rheinland und Westfalen, so manchen Versuch gegeben, durch Anwendung des Rad-Schiene-Systems die Leistungsfähigkeit von Pferdefuhrwerken deutlich heraufzusetzen. Besonders der Unternehmer Friedrich Harkort aus Wetter an der Ruhr hatte sich dabei einen Namen gemacht. 1826 stellte er in Elberfeld eine Versuchsstrecke des "Palmerischen Schienenwegs" vor, eine Art Schwebebahn, bei der hängende Transportmulden von Pferden über eine aufgeständerte Mittelschiene gezogen wurden. Tatsächlich ließen sich damit pro Pferd weit größere Lasten als im

Bild 31: Friedrich Harkort aus Wetter an der Ruhr, der Vater einer schwebbahnähnlichen Versuchsstrecke.

Foto: Slg. Klee



Fuhrwerksbetrieb auf den holprigen Straßen bewegen. Rasch kursierten Pläne, eine Palmersche Bahn von Elberfeld bis Steele an der Ruhr zu bauen.

Dieser Gedanke wurde jedoch bald fallengelassen, da man es vorzog, auf das in England bewährte Zweischienengleis und Lokomotivbetrieb "umzusteigen". Das war damals – 1826 – aber noch eine immens kostspielige, abenteuerliche Angelegenheit. Ein englischer Dampfwagen kostete 4000 Taler, unter damaligen Voraussetzungen eine horrende Summe.

So wurde 1828 bei Hattingen eine erste zweischienige Kohlenbahn mit Pferdebetrieb vollendet, auf der ein Pferd 13mal mehr leistete als vor einem Straßenfuhrwerk. Ein Jahr später ging eine Pferdebahn vom Hardensteiner Revier nach Elberfeld in Betrieb, 1832 eine weitere, von Harkort projektierte Linie vom Schlebuscher Revier in Richtung Hagen. Sie wies zwar schon die respektable Länge von rund einer Preu-

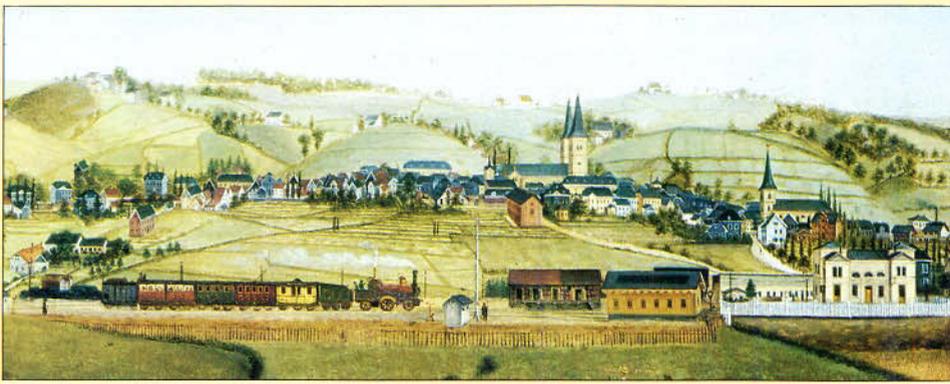


Bild 32: Ansicht der Stadt Schwelm mit der Bergisch-Märkischen Eisenbahn (Gemälde von Ewald Edelhoff). Die Ähnlichkeit des Bahnhofsgebäudes mit dem von Hagen (siehe Bild 5) ist nicht zu übersehen.

Abbildung: Museum Haus Martfeld, Schwelm

Bild 33 (rechte Seite): "Am Bergisch-Märkischen Bahnhof in Düsseldorf um 1880" (Gemälde von A. Nikutowski). Mit der Pferdetram ging es weiter in die noch recht weit entfernte Stadt.

Abbildung: Stadtmuseum Düsseldorf

Bischen Meile auf (etwa 7,5 km), war aber noch mit einigen technischen und organisatorischen "Kinderkrankheiten" behaftet. Ein erster ökonomisch und technisch wichtiger Erfolg war hingegen die Deilbachtalbahn von Langenberg ins Ruhrtal, deren Entstehung mit einer bedeutenden Neuerung verknüpft war: Die Linie wurde von einer Aktiengesellschaft gebaut, der ersten deutschen Eisenbahn-Aktiengesellschaft überhaupt. Die sogenannte Prinz-Wilhelm-Bahn wurde 1854 – inzwischen verlängert von Vohwinkel nach Steele und normalspurig – der Bergisch-Märkischen Eisenbahngesellschaft (BME) unterstellt, 1863 von dieser ganz übernommen und 1882 mit ihr verstaatlicht.

Weitere Kohlenbahnen folgten, und immer deutlicher nahmen die Projekte überörtlichen Charakter an – beispielsweise der Plan einer 45 km langen Ruhrtal-Kohlenbahn. Aber diese kam so nicht mehr zur Ausführung, sondern ging im Projekt einer Bahnverbindung zwischen Rhein und Weser auf.

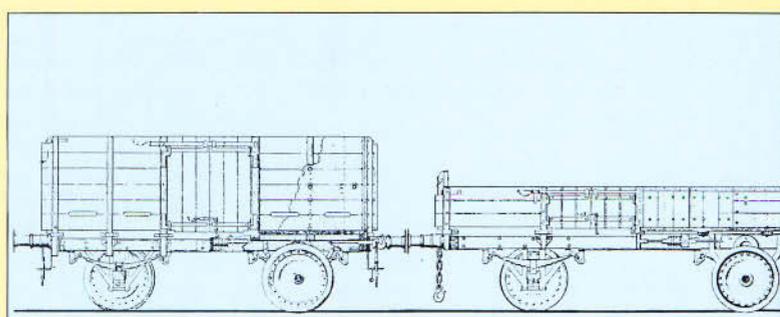
1832 wurde in Minden ein "Comitee zur Eisenbahnanlage zwischen Rhein und Weser" gegründet, das eine Strecke von Köln über Elberfeld, Witten und Bielefeld nach Minden bauen wollte. Für die Festungsstadt an der Weser, an der Grenze zum Königreich Hannover gelegen, war das natürlich eine vielversprechende Sache. Wenig später (1833) war es wieder Harkort, der mit seiner Schrift "Die Eisenbahn von Minden nach Cöln" die Angelegenheit vorantreiben wollte. Zwar umriß die Schrift treffend die allgemeinen wirtschaftlichen Aspekte einer Rhein-Weser-Bahn; doch eine größere Wirkung blieb ihr zunächst versagt. Und als sich überregionales Interesse an dem Vorhaben zu regen begann, traten auch hier die schon von der Rheinischen Eisenbahn bekannten Probleme auf, also unzuverlässige Kostenschätzungen, örtliche Rivalitäten wegen der Streckenführung und Ärger mit der Regierung in Berlin. Weil das Projekt Rhein-Weser stockte (in Köln interessierte man sich mehr für die Antwerpener Bahn), machten sich lokale Komitees daran, für einzelne Strecken Geld aufzutreiben. Besondere Eile legte die Handelskammer Düsseldorf an den Tag, da man befürchtete, daß Köln bald einen Bahnanschluß haben werde, Düsseldorf aber leer ausgehe. Im Oktober 1835 gründete die Handelskammer Düsseldorf die Düsseldorf-Elberfelder Eisenbahngesellschaft,

die als westliches Endstück der Rhein-Weser-Bahn konzipiert war. Weil man die Streitigkeiten mit dem Mindener Komitee leid war, wurde eine eigene Konzession beantragt, die 1837 auch erteilt wurde.

Am 20. Dezember 1838 konnte der erste Streckenabschnitt von Düsseldorf bis Erkrath eröffnet werden; es war die zweite Eisenbahnlinie in Preußen nach der am 22. September 1838 in Betrieb genommenen Verbindung Potsdam – Zehlendorf der Berlin-Potsdamer Eisenbahn. Die Fortsetzung ließ allerdings noch einige Zeit auf sich warten: Erkrath – Vohwinkel (mit der berühmtesten Steilrampe Erkrath – Hochdahl im Seilzugbetrieb) konnte erst am 10. April 1841 in Betrieb gehen. Die nächsten 5,5 km in Richtung Elberfeld bis zur Station Steinbeck folgten am 3. September 1841. Mit der Linie Düsseldorf – Steinbeck/Elberfeld war natürlich beiden Städten wenig geholfen. Von einer Rhein-Weser-Verbindung war man noch weit entfernt, und aus Düsseldorf konnte die schon weitgehend von Dampfmaschinen abhängige Elberfelder Textilindustrie keine Kohlen beziehen. Zwar hatte sich in Minden die Rhein-Weser-Bahn-Aktiengesellschaft inzwischen endgültig konstituiert und im August 1837 auch die Konzession erhalten, war aber bald in finanzielle Schwierigkeiten geraten. Ihr Ende war nur noch eine Frage der Zeit. Die Idee einer Rhein-Weser-Bahn lebte allerdings weiter, und während die Mindener Gesellschaft zerfiel, war man in Köln, Düsseldorf, Elberfeld und anderswo nicht untätig. Als 1840 auch David Hansemann sein Augenmerk auf diese Pläne richtete, hatte man einen weiteren gewichtigen Fürsprecher gefunden. Entscheidend für das Rhein-Weser-Projekt aber war, daß der Staat inzwischen zunehmend Interesse an Eisenbahnen, insbesondere an Ost-West-Linien, zeigte. Die militärische Bedeutung der Bahn (rasche Truppenverlagerungen) ließ sich nicht verhehlen.

Bild 35: Einige interessante Fahrzeuge aus der Frühzeit der Ruhr-Sieg-Eisenbahn, gezeichnet von J. Schreiner. Nach: Bau-Anlagen der Ruhr-Sieg-Eisenbahn, 1862.

Zeichnung: Sig. Perillieux



Auch personelle Veränderungen waren eingetreten. Nach dem Tod Friedrich Wilhelms III., der Eisenbahnen keinerlei Vorzüge abgewinnen konnte, hatte 1840 Friedrich Wilhelm IV. den Thron bestiegen. Der neue König galt als eisenbahnfreundlich. Allerdings wollte auch er nicht den von allen Eisenbahnpionieren und Wirtschaftsunternehmern geforderten Weg zum Staatsbahnsystem beschreiten. Immerhin wurden in der Folgezeit für drei Ost-West-Projekte die behördlichen und diplomatischen Grundlagen erarbeitet: für eine mittlere Linie Halle – Kassel – Lipstadt, für eine südliche in derselben Relation, aber über Erfurt und für eine nördliche durch Hannover, die in Minden wieder preußisches Terrain erreichte.

Vom Westen nach Berlin

Auf dieser Basis versuchte Hansemann, nun endlich das notwendige Kapital zu beschaffen, was äußerst schwierig war, weil die endgültige Streckenführung noch nicht festlag. Immer klarer zeichnete sich nämlich ab, daß die Rhein-Weser-Bahn wegen Geländeschwierigkeiten im Bergischen ab Dortmund über Herne, Duisburg und Düsseldorf und nicht über Hagen, Barmen und Elberfeld führen würde. Das hatte in letzteren Städten natürlich erbitterte Proteste zur Folge und mündete im Oktober 1843 in die Gründung der Bergisch-Märkischen Eisenbahngesellschaft, die sich den Bau einer Strecke Elberfeld – Barmen – Hagen – Witten – Dortmund zum Ziel setzte. Das Ruhrtal zwischen Hagen und Dortmund war damals noch das Kerngebiet des Steinkohlenbergbaus.

Einer der führenden Köpfe der BME war der Elberfelder Bankier August von der Heydt, ein Mann, über den noch zu berichten sein wird. Gleichzeitig mit der BME, im Oktober 1843, wurde endlich auch die Cöln-Mindener Eisenbahngesellschaft aus der



Taufe gehoben. Wer aber geglaubt hatte, daß nun alles seinen Gang nehmen werde, sah sich getäuscht. CME und BME gerieten in einen Strudel von Schwierigkeiten, die zum Teil auf schlimme Fehler in den Unternehmen selbst (falsche Kostenberechnungen, Ärger mit säumigen Aktienzeichnern usw.), zum Teil aber auch auf katastrophale Fehler in der preußischen Wirtschaftspolitik zurückzuführen waren, etwa auf die "Börsenverordnung" vom 24. Mai 1844, die der hitzigen, großenteils auf Spekulation beruhenden Eisenbahnkonjunktur nicht nur den notwendigen Dämpfer verpaßte, sondern sie fast völlig abwürgte. Ein nun schon bekanntes "Spielchen" wiederholte sich: Die Bahngesellschaften wurden in Berlin vorstellig, um staatliche Unterstützung zu fordern – diesmal mit etwas mehr Erfolg: Von den auf 13 Millionen Taler kalkulierten Anlagekosten für die CME übernahm der Staat ein Siebentel und gab für die übrigen Aktien eine Zinsgarantie von 3,5%, sicherte sich aber im Gegenzug die Möglichkeit weitreichenden Zugriffs auf Verwaltung und Betrieb sowie das Recht, schrittweise durch den Erwerb weiterer Ak-

tien innerhalb von 57 Jahren die CME gänzlich zu übernehmen.

Am 15. Oktober 1847 war es endlich soweit: Die Cöln-Mindener Eisenbahn, die zwischen Dezember 1845 und Mai 1847 schrittweise zwischen Deutz und Hamm in Betrieb genommen worden war, eröffnete den Betrieb auch von Hamm bis Minden, wo man in Züge in Richtung Hannover (das via Braunschweig und Wolfenbüttel bereits Anschluß an das preußische Magdeburg hatte) umsteigen konnte. Die erste Schienenverbindung zwischen dem Westen und den Kernlanden der preußischen Monarchie war perfekt.

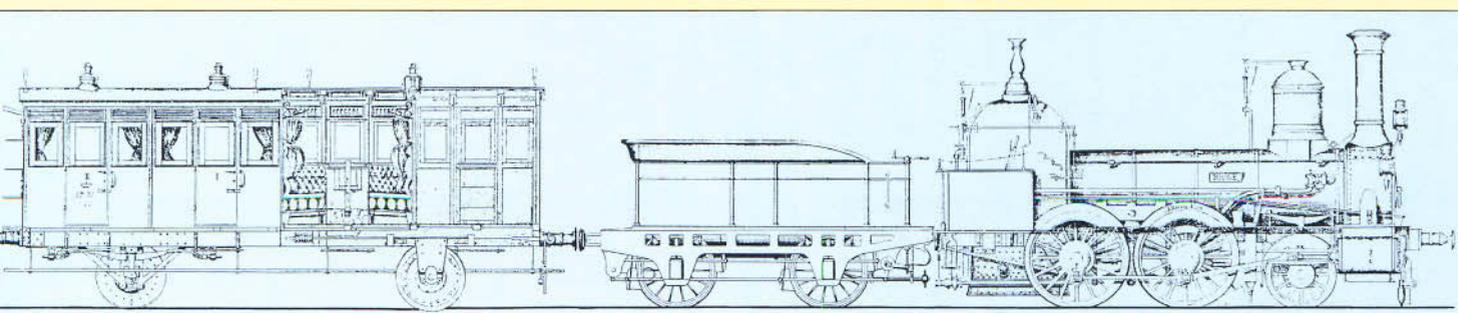
Auch die BME geriet in finanzielle Schwierigkeiten. Die Krisen- und Revolutionsjahre von 1846 bis 1848 brachten sie an den Rand des Ruins. Nur durch finanzielle Hilfe der Staatsregierung war es möglich, am 28. Dezember 1848 die gesamte Strecke bis Dortmund wenigstens für den Güterverkehr zu eröffnen. (Der Personenverkehr folgte drei Monate später; das Teilstück Elberfeld – Schwelm war bereits seit dem 9. Oktober 1847 in Betrieb.) Der Staat übernahm Verwaltung und Betrieb der BME,

deren Status als Aktiengesellschaft aber unberührt blieb. Als staatlich verwaltete Privatbahn gedieh auch die BME prächtig und stand den selbstverwalteten Privatbahnen RhEG und CME nicht nach.

Neben diesen drei großen Bahnunternehmen und der bereits erwähnten Prinz-Wilhelm-Bahn hatten in Westfalen und im Rheinland bis 1848 zwei weitere Bahnen ihren Betrieb aufgenommen: am 15. Februar 1844 die von Köln nach Bonn (1857 von der RhEG übernommen) und am 26. Mai 1848 die von Hamm nach Münster.

Bild 34: Gustav von Mevissen (20.5.1815 bis 13.8.1899), Großkaufmann und Politiker, Präsident der Rheinischen Eisenbahngesellschaft (1844).

Foto: Slg. Klee



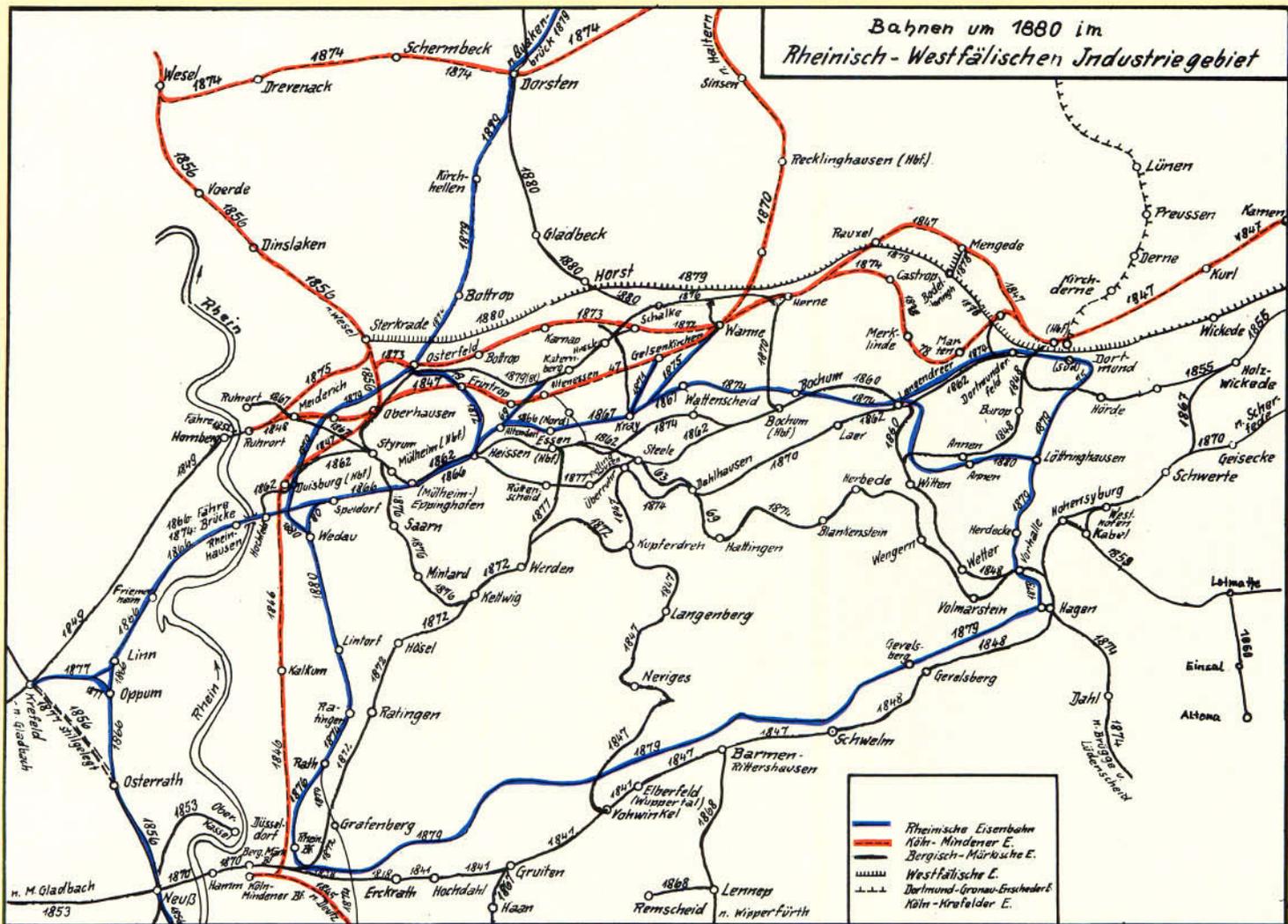
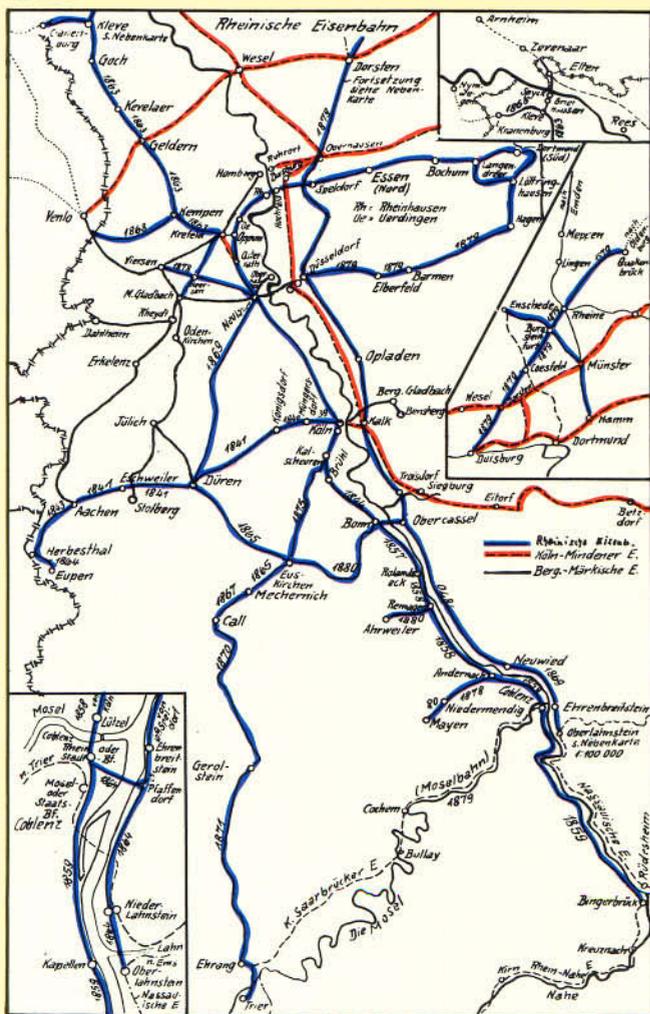
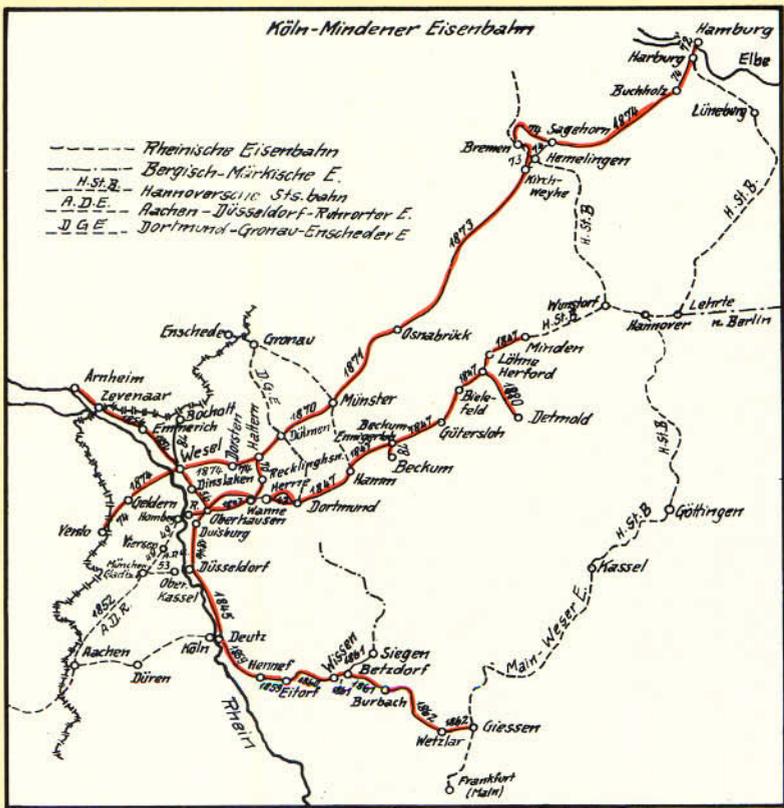


Bild 36: Das Rheinisch-Westfälische Industriegebiet und seine Eisenbahnen um das Jahr 1880.



Bilder 37 und 38: Die Streckennetze der Köln-Mindener Eisenbahn (unten) und der Rheinischen Eisenbahn (links).

Abbildungen 36 bis 38: H. Bombe, Sammlung Dr. Scheingraber



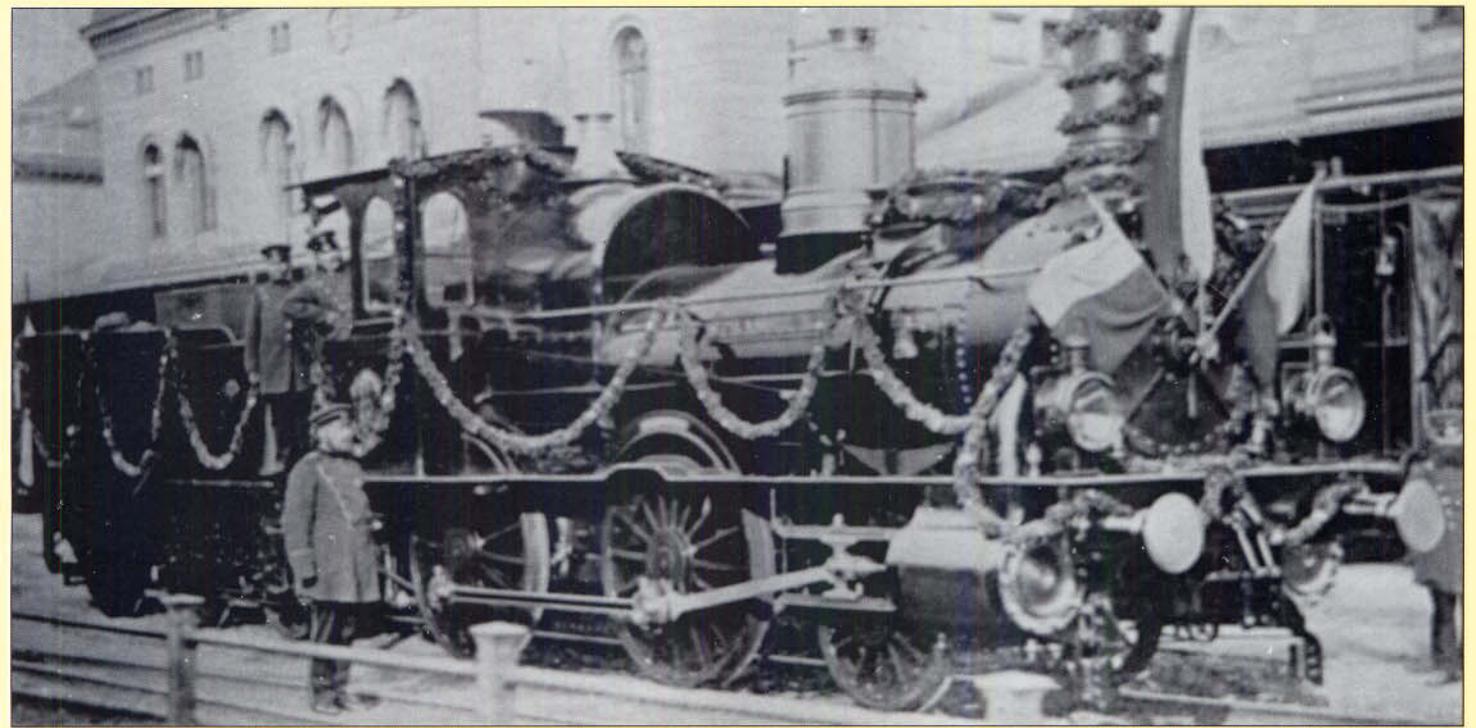


Bild 39: "Strassburg" hieß die abgebildete 1B n2-Personenzuglokomotive der Rheinischen Eisenbahn, die hier im Festschmuck prangt. Sie gehörte zu der Gruppe von Loks mit den Betriebsnummern 339 bis 357 und 370 bis 375, die zwischen 1870 und 1873 von Borsig gebaut wurden. Ihre Hauptabmessungen (Zylinderdurchmesser, Kolbenhub, Treibraddurchmesser) betragen 406/560/1524 mm.

Die »drei westlichen Großen« und ihre Lokomotiven

Die Rheinische Eisenbahn-Gesellschaft (RhEG)

Die am 25. Juli 1835 in Köln gegründete Rheinische Eisenbahn-Gesellschaft eröffnete ihre erste Strecke Köln – Aachen – Herbesthal (85,8 km) abschnittsweise zwischen 2. August 1839 und 15. Oktober 1843. Über zehn Jahre lang blieb dies die einzige Strecke der Rheinischen Eisenbahn-Gesellschaft.

Zum 1. Januar 1857 erwarb die RhEG mit der Bonn-Cölner Eisenbahn die Linie Köln – Bonn – Rolandseck. Diese wurde in den beiden folgenden Jahren auf dem linken Rheinufer bis Bingerbrück verlängert, wo

Anschluß sowohl an die Hessische Ludwigsbahn nach Mainz als auch an die Rhein-Nahe-Bahn nach Neunkirchen bestand.

Am 15. Dezember 1859 wurden der neue Centralbahnhof in Köln und die der CME gehörende Rheinbrücke in Betrieb genommen. Am 1. Juni 1860 übernahm die Rheinische Eisenbahn-Gesellschaft die Cöln-Crefelder Eisenbahn. 1863/65 wurden die Strecken Krefeld – Kleve – niederländische Grenze bei Zevenaer und Kleve – niederländische Grenze bei Kranenburg (Richtung Nimwegen) eröffnet.

Eine wichtige Ergänzung war auch die Fortsetzung von Koblenz und dem rechtsrheinischen Oberlahnstein (1864) nach Neu-

wied – Obercassel – Troisdorf – Opladen – Düsseldorf – Speldorf (1874 bis 1880). Damit hatte die Rheinische Eisenbahn-Gesellschaft die beiden wichtigen Strecken entlang des Rheins "in ihrer Hand". In Speldorf bestand Anschluß zur BME über Essen-Nord – Bochum nach Dortmund, und in Düsseldorf machte man mit der nördlich der Wupper gebauten Bahn nach Hagen der BME Konkurrenz. Von Hagen aus führte die Strecke nach Norden und erreichte über Vorhalle und Lüttringhausen von Süden her Dortmund. (Bezüglich der vielen kurzen Verbindungsstrecken im Rheinisch-Westfälischen Industriegebiet sei auf die Spezialkarte verwiesen.)

Bild 40: Die "Flora" zählte zu den sieben 2'B n2-Personenzuglokomotiven, die die Rheinische Eisenbahn 1879 beim Stettiner Vulcan (Fabriknummern 780 bis 786) für die Eifelbahn hatte bauen lassen. Wegen der engen Kurven der Eifelbahn hatte man sich für ein führendes Drehgestell entschieden.

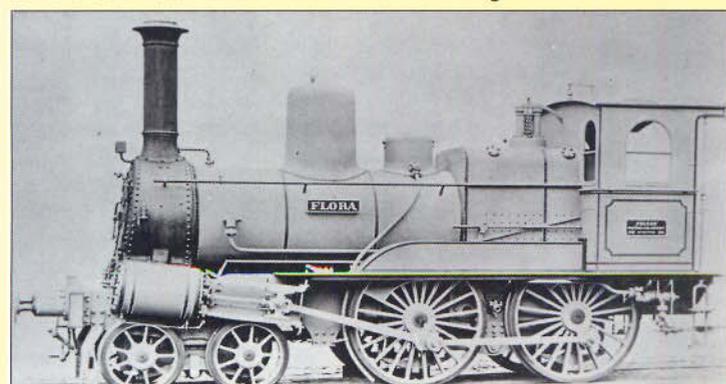


Bild 41: Trotz ihrer 1700 mm großen Treibräder wurde die "Rauch" (1869, Borsig 2384) bei der Rheinischen Eisenbahn noch unter die Personenzuglokomotiven gerechnet. Man beachte die hohe, halbzylindrische Decke des Stehkessels.

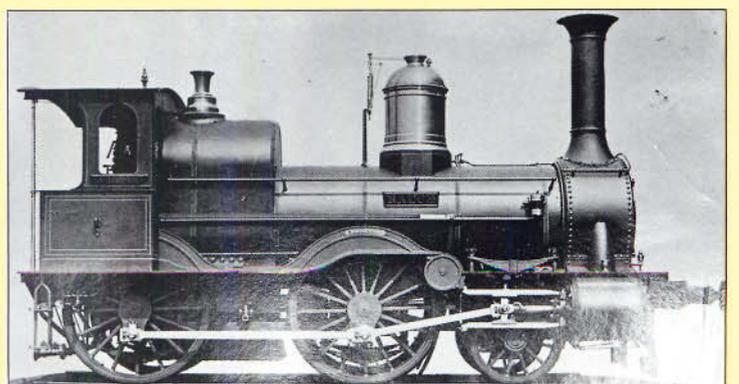
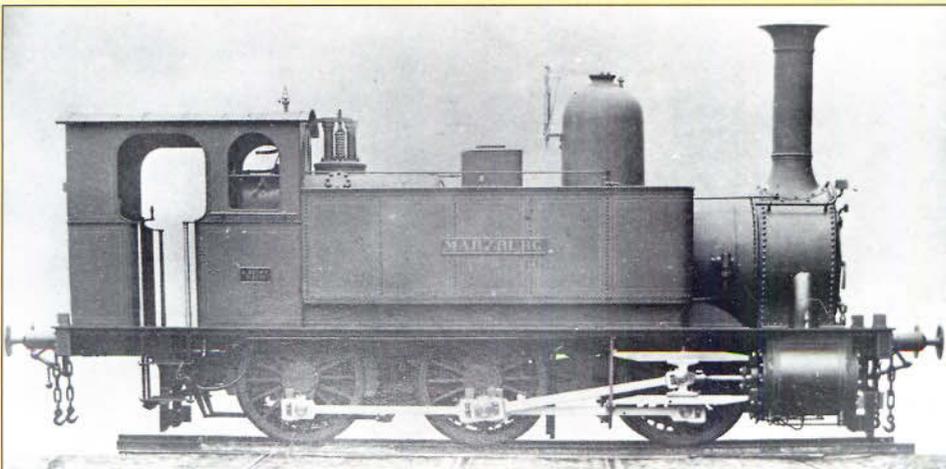
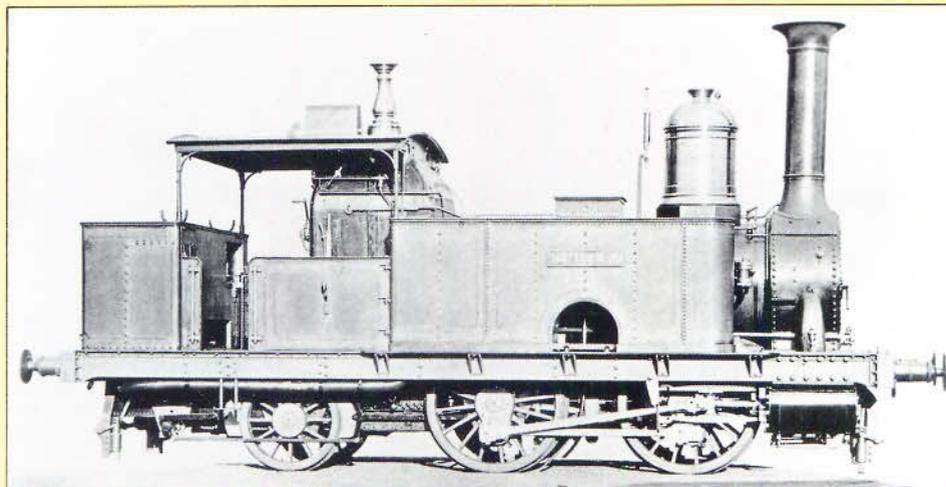




Bild 42: Einer Gruppe von 14 B1-Tenderlokomotiven "für Personen- und Güterbeförderung auf kurzen Strecken" gehörte die "Vesuv" an. Das zeitgenössische Bild, dessen Original sich im Städtischen Museum Kleve befindet, zeigt sie vor der Silhouette der Stadt Kleve.

Bild 44 (ganz unten): Werkaufnahme der "Marxburg", einer der 22 schweren C-Bergzug-Tenderlokomotiven der Rheinischen Eisenbahn. In ihre Lieferung teilten sich die Firmen Wöhlert, Borsig und MBG Karlsruhe.

Bild 43: Zur gleichen Gruppe wie die "Vesuv" auf Bild 42 wird die "Sphinx" gerechnet, die Borsig 1865 (Fabriknummer 1790) gebaut hat. Ihre Hauptabmessungen betragen 406/560/1372 mm. Sie erhielt nach der Verstaatlichung der Rheinischen Eisenbahn die Betriebsnummer Cöln (rechtsrheinisch) 1412 und wurde 1893 ausgemustert.



Mit der Fortsetzung der Strecke Duisburg – Dorsten über Coesfeld und Rheine bis zur oldenburgischen Grenze bei Quakenbrück hatte die Rheinische Eisenbahn-Gesellschaft ihre größte Ausdehnung erreicht. Sie verfügte bei ihrer Verstaatlichung zum 1. Januar 1880 über ein Netz von 1295 km Länge, das sich von Trier und Bingerbrück bis zur niederländischen Grenze bei Zevenaar und zur oldenburgischen (Quakenbrück) erstreckte.

Die zum 1. April 1880 errichtete Direktion der Rheinischen Eisenbahn-Gesellschaft zu Köln wurde ein Jahr später in "KED Cöln linksrheinisch" umbenannt.

Neben 23 älteren Lokomotiven, die zwischen 1839 und 1847 von verschiedenen ausländischen Firmen und Kessler/Karlsruhe bezogen worden waren, hatte die Rheinische Eisenbahn 1854 bei Borsig vier Crampton-Lokomotiven (2A n2) und 1857 vier 1A1-Schnellzugloks gekauft. Die Crampton-Maschinen wiesen den beachtlichen Treibraddurchmesser von 2135 mm auf, die 1A1-Maschinen den in Preußen üblichen von 1981 mm.

Zwischen 1858 und 1866 wurden in größerer Zahl Personenzuglokomotiven mit den Hauptabmessungen (Zylinderdurchmesser/Kolbenhub/Treibraddurchmesser) 381/508/1700 mm beschafft. Erst 1873 bezog man 38 1B-Schnellzugloks (432/560/1860 mm) von Borsig und der Maschinenbau-Gesellschaft Karlsruhe. Dieselben Firmen bauten zwischen 1860 und 1870 Güterzuglokomotiven mit den Achsanordnungen B und 1B für die Rheinische Eisenbahn-Gesellschaft. Güterzugloks mit der Achsfolge C und den Hauptabmessungen 470/610/1290 mm lieferten fast alle bedeutenden deutschen Lokomotivfabriken zwischen 1866 und 1879 in großer Zahl. Der Kesseldruck dieser Maschinen betrug zunächst 8, später 9 atü. Tenderlokomotiven entstanden anfänglich aus Umbauten älterer Streckenlokomotiven. Eine Besonderheit der Rheinischen Eisenbahn waren die Ct-Bergzuglokomotiven.

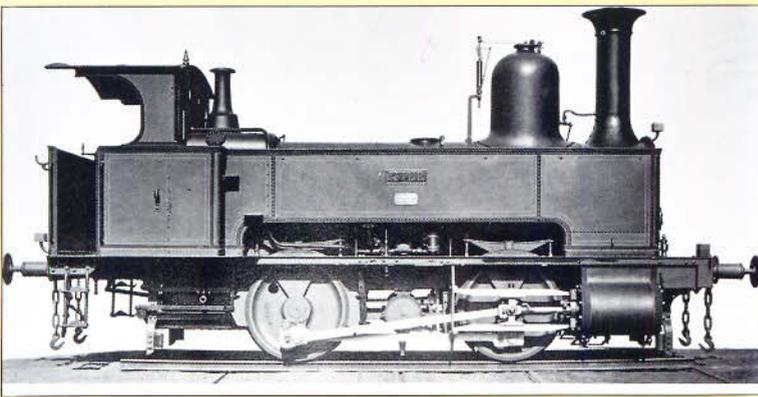


Bild 45: B-Tenderlokomotive der schweren Bauart Nr. 130 "Kiel" mit den Hauptabmessungen 406/610/1150 mm. Die 1869 von der Lokomotivfabrik Borsig mit der Fabriknummer 2396 gebaute Maschine wurde erst im Jahre 1893 ausgemustert.



Bild 46: Eine weitere Aufnahme der schweren C-Bergzug-Tenderlokomotiven (vergleiche Bild 44) zeigt die 1871 von der MBG Karlsruhe gelieferte "Belfort". Im Gegensatz zur "Marxburg" sind bei ihr die Wasserkästen bis zur Rauchkammertür vorgezogen worden.

tiven, die zunächst 1855/56 in zwei Exemplaren für den Nachschub auf der Strecke Aachen – Ronheide mit einer Steigung von 1:38 beschafft wurden und den Seilzugbetrieb mit einer stationären Dampfmaschine beendeten. 1871 bis 1879 folgten weitere 20 Ct, die hauptsächlich auf den steigungsreichen Nebenstrecken eingesetzt wurden. Eine andere Besonderheit bildeten die 1871 für die kurvenreiche Eifelbahn Köln – Trier nach dem Muster der Londoner Untergrundbahn konstruierten vier 2'B-Tenderloks von Beyer, Peacock & Co. 1879 lieferten der Stettiner Vulcan für dieselbe Bahnstrecke weitere sieben 2'B-Schlepptenderloks, eine Weiterentwicklung der vorher erwähnten Tenderlokomotiven (Hauptabmessungen 406/610/1700 mm). Die B1-Rangier-Tenderloks und die B1-Personenzug-Tenderlokomotiven unterschieden sich in ihren Hauptabmessungen nur durch den Durchmesser ihrer Treibräder (1372 bzw. 1560 mm).

Die Cöln-Mindener Eisenbahngesellschaft (CME)

Die 226 km lange Hauptstrecke der CME von Deutz über Düsseldorf – Duisburg – Hamm und Minden (hannoversche Landesgrenze) wurde nacheinander in einzelnen Abschnitten zwischen Dezember 1845 und Oktober 1847 eröffnet.

Erst 1856 konnte die Strecke Oberhausen – Emmerich (niederländische Grenze) vollendet werden. Die Verbindung Deutz – Gießen über Betzdorf und Wetzlar folgte

1859 bis 1862; in Gießen bestand Anschluß an die Main-Weser-Bahn nach Frankfurt/Main und über Kassel nach Hannover.

Zwischen 1870 und 1874 wurde schließlich die wichtige West-Ost-Verbindung Venlo – Wesel – Haltern – Münster – Osnabrück – Kirchweyhe – Bremen – Buchholz – Harburg – Hamburg fertiggestellt und noch kurz vor der Verstaatlichung der CME die Strecke Wesel – Bocholt gebaut.

Am 1. Januar 1880 übernahm die Kgl. Di-

rektion der Cöln-Mindener Eisenbahn zu Cöln die Betriebsführung der auf 1130 km angewachsenen CME. Der Direktionsname wurde mit Erlaß vom 23. Februar 1881 in "KED Cöln rechtsrheinisch" geändert. Gleichzeitig wurden die Strecken Hamm – Minden – Landesgrenze, Herford – Detmold, Bremen – Harburg – Hamburg samt der Verbindung zum Klosterthorbahnhof und Hamburg bzw. Kirchweyhe – Sagedorn an die KED Hannover abgetreten.

Die CME beschaffte während der 35 Jahre

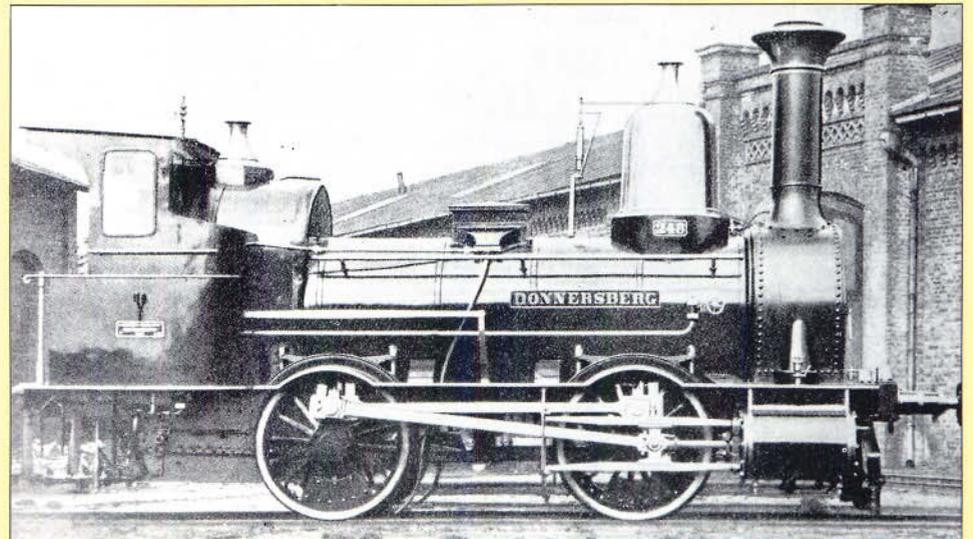


Bild 47: B-Güterzuglokomotive "Donnersberg" mit einfachem Blechrahmen, halbzylindrischer, stark überhöhter Stehkesseldecke und innenliegender Steuerung. Ihre Hauptabmessungen betragen 432/610/1290 mm. Sie war mit einem zweiachsigen Tender gekuppelt.

Bild 48: Eine typische Vertreterin der großen Zahl dreifach gekuppelter Güterzuglokomotiven der Rheinischen Eisenbahn zeigt diese Werkaufnahme der "Elbe". Diese Maschinen wurden in dem langen Zeitraum von 1866 bis 1879 gebaut (Hauptabmessungen 470/610/1290 mm). Ein Baulos von 15 Maschinen lieferte 1878/79 auch die Firma Maffei.



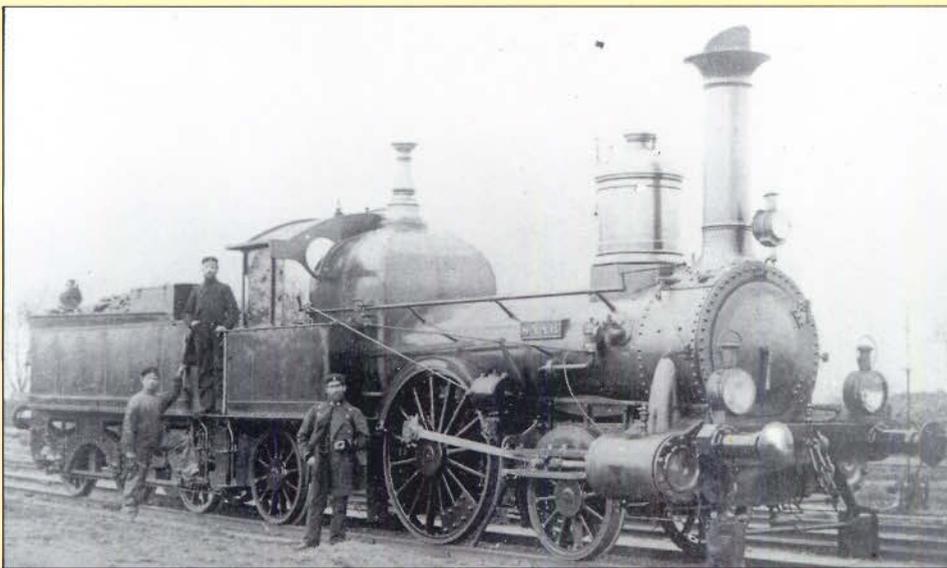


Bild 49: 1A1-Personenzuglokomotive "Saar" der Cöln-Mindener Eisenbahn aus dem Jahre 1860. Die Lok hat einen Stehkessel mit Vierseitkuppel. Die 21 Maschinen dieser Borsig-Bauform wiesen die Hauptabmessungen 381/508/1676 mm auf. Zwischen 1877 und 1885 wurden alle Lokomotiven in der Hauptwerkstätte Dortmund in 1B-Loks bzw. 1B-Tenderloks umgebaut.

Bild 50: Die "Wesel" gehörte zu den ältesten 1B-Güterzuglokomotiven der Cöln-Mindener Eisenbahn. Zwischen 1850 und 1852 hat Borsig davon zwölf Stück geliefert. Die "Wesel" hatte die Fabriknummer 350; sie wurde 1883 in Cöln (rechtsrheinisch) 507 umgezeichnet und im darauffolgenden Jahr ausgemustert.

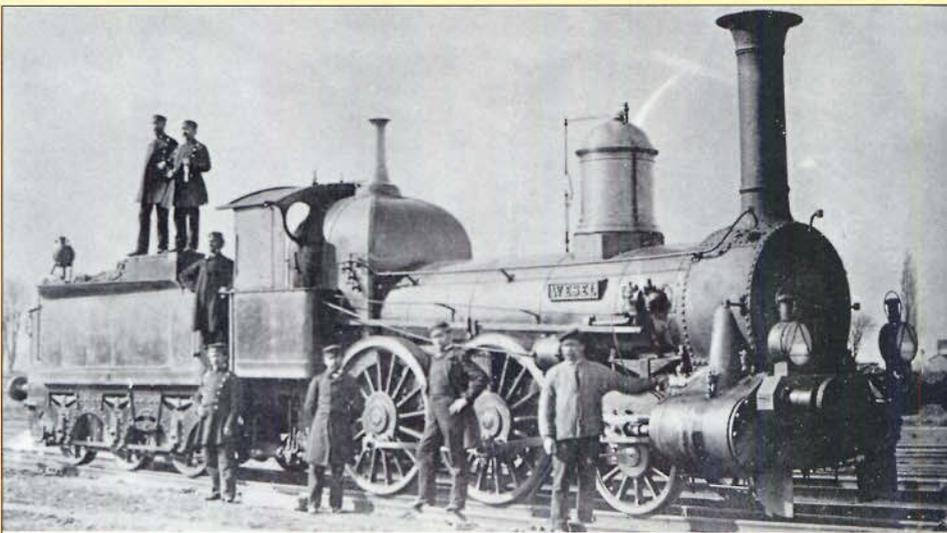
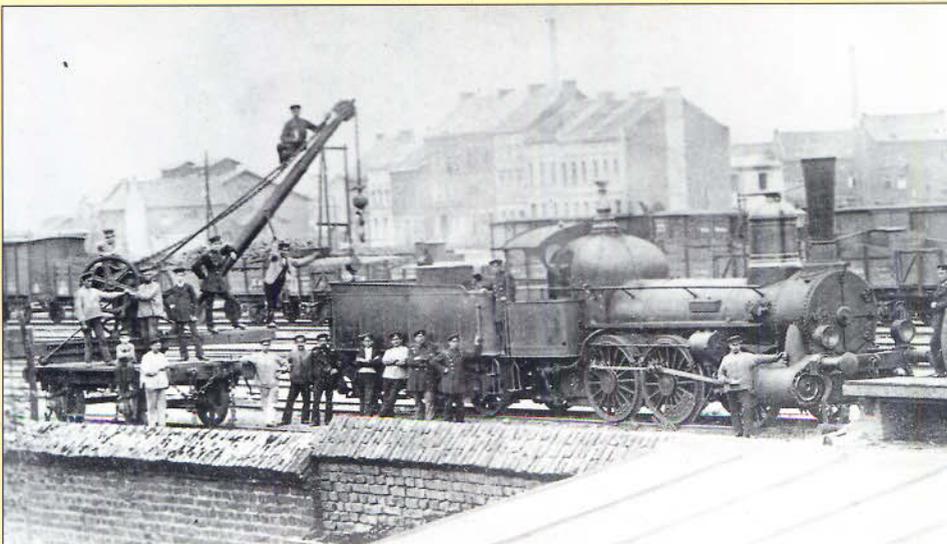


Bild 51: Bei den ab 1861 beschafften 1B-Güterzuglokomotiven kehrte die Cöln-Mindener Eisenbahn (CME) wieder zu kleinen Treibrädern (1372 mm Durchmesser) zurück. Die "Brohl" auf dieser schönen Betriebsaufnahme wurde 1863 von Borsig gebaut (Fabriknummer 1468).



ihres Bestehens 695 Lokomotiven. Der Maschinenpark setzte sich zusammen aus 69 Schnellzugloks (davon 39 mit der Achsfolge 1A1 und 30 mit der Achsfolge 1B), 120 Personenzugloks (59x 1A1, 61x 1B), 363 Güterzugloks (183x 1B, 180x C) und 136 Tenderloks (8x Bt, 42x B1t, 32x 1Bt, 54x Ct). Sieben ältere Maschinen dienten untergeordneten Zwecken.

Bemerkenswert ist die große Zahl von 1B-Güterzuglokomotiven aus den Jahren 1850 bis 1867, die größtenteils Borsig lieferte, während C-Güterzugloks erst von 1865 an beschafft wurden. 1873/74 bezog die CME 30 C-Güterzug- und 20 C-Tenderloks von Beyer, Peacock & Co aus Manchester. Die englische Firma ist bereits als Lieferant der BME genannt worden.

Besondere Bedeutung erlangten die 35 1A1-Schnellzuglokomotiven von Borsig, allgemein als "Schnellläufer" bezeichnet, aus den Jahren 1851 bis 1864, denen 1867 bis 1869 noch vier verstärkte Maschinen aus der Werkstätte der CME folgten. Sie erreichten Geschwindigkeiten bis zu 112,5 km/h bei völlig ruhigem Lauf. Erst von 1871 an machten den "Schnellläufern" die 30 "Durchbrenner" den Ruhm streitig. Sie waren 1B-Schnellzuglokomotiven mit 1981 mm großen Treibrädern, durchhängendem Stehkessel und besonders langem Radstand (5690 mm).

Die Bergisch-Märkische Eisenbahngesellschaft (BME)

Das Netz der Bergisch-Märkischen Eisenbahngesellschaft reichte bei ihrer Verstaatlichung am 1. Januar 1882 von Aachen über Mönchengladbach – Düsseldorf – Eilberfeld – Hagen – Dortmund bis Soest und über Hagen – Schwerte – Arnberg bis Holzminden bzw. Carlshafen. Südlich des Ruhrgebiets endete ihr Streckennetz in Bensberg, Lüdenscheid und Siegen.

Nicht alle Strecken baute die BME selbst; sie übernahm im Laufe der Zeit eine Reihe bereits bestehender Eisenbahnen, so 1857 die alte Düsseldorf-Eilberfelder Eisenbahn, 1863 die Prinz-Wilhelm-Bahn (Steele – Vohwinkel), 1866 die Aachen-Düsseldorf-Ruhrorter Eisenbahn und 1868 die Hessische Nordbahn von Gunterhausen nach Gerstungen.

Das Streckennetz hatte Ende 1881 den respektablen Umfang von 1340 km und wies eine erstaunliche Anzahl von relativ kurzen Verbindungslinien und Anschlußbahnen mit 20 bis 30 km Länge auf.

Die BME war von Beginn an vornehmlich eine Güterbahn. Ihr Fahrzeugpark bestand 1848 aus zehn Lokomotiven, 22 Personen- und 259 Güterwagen. Im Jahre 1860 umfaßte er 62 Lokomotiven, 66 Personen- und 1403 Güterwagen. Zehn Jahre später waren es 363 Loks, 408 Personen- und 11 951 Güterwagen. Bis 1879 hatte sich die Zahl der Lokomotiven auf 796 erhöht, die der Personenwagen auf 604 und die der Güterwaggons auf 20 318!

Bei den zwischen 1846 und 1853 beschafften 18 Lokomotiven handelte es sich um

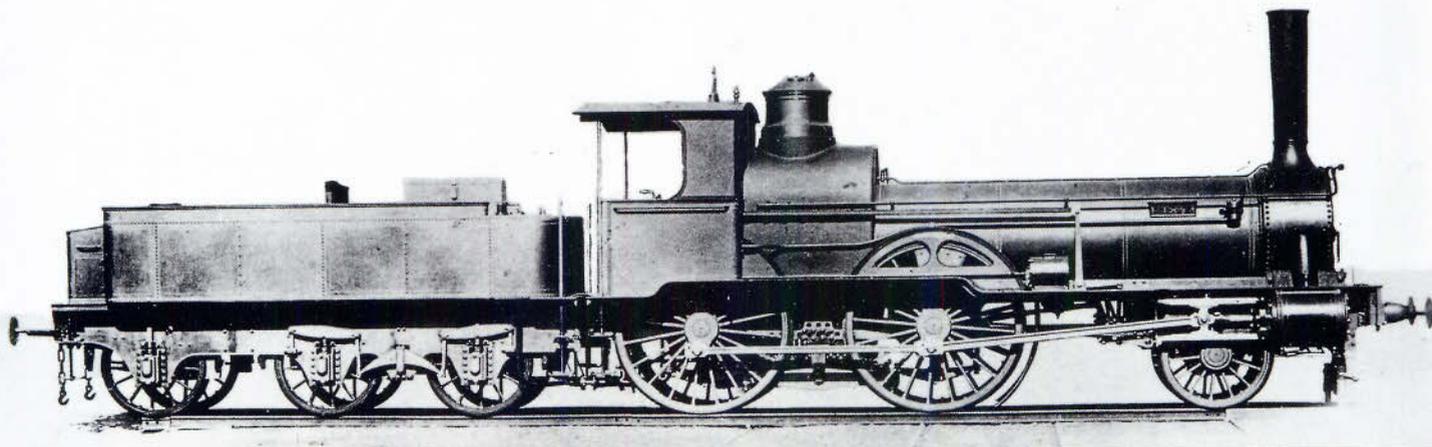
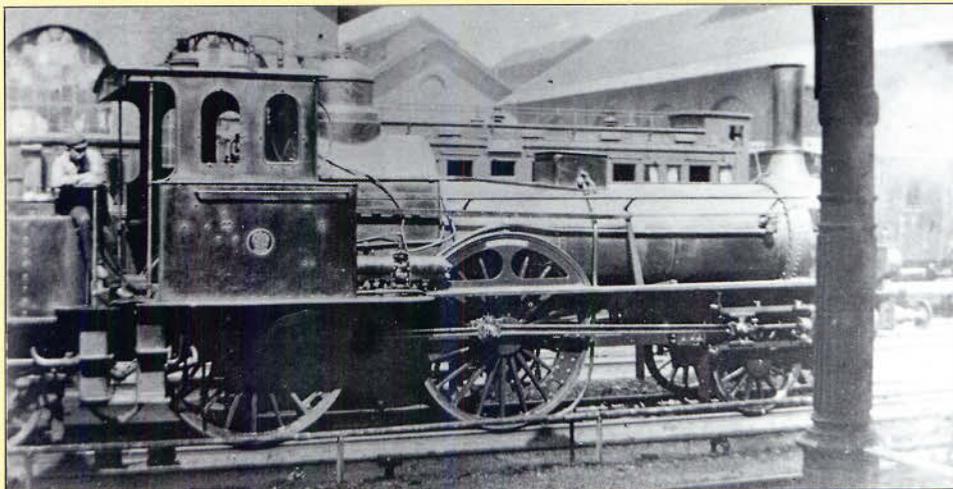


Bild 52: Die "Metz" gehörte zu den vier ersten "Durchbrennern", die Borsig noch 1871 geliefert hatte.

Bild 53: Eine der 30 Schnellzuglokomotiven der CME, die allgemein als "Durchbrenner" bezeichnet wurden. Zwölf hatte Borsig 1871/72, die restlichen Hartmann 1873/74 gebaut. Nach der Verstaatlichung der Bahn kamen 20 Stück zur KED Cöln (rechtsrheinisch) und zehn zur KED Hannover. Dort wurden 1906 noch drei Maschinen in S 1 Hannover 34 bis 36 umgezeichnet.



zehn 2A- und 2B-Lokomotiven von Norris/Philadelphia und Cockerill in Seraing bei Lüttich sowie acht 1B-Maschinen von Borsig, Wever & Co in Barmen und Wöhlert in Berlin. Zwischen 1855 und 1865 wurden ausschließlich von Borsig bezogen:

- 10 1A1-Personenzugloks (1855 bis 1858)
 - 88 1B-Güterzugloks (1855 bis 1865)
 - 10 1B-Personenzuglokomotiven der "älteren Ruhr-Sieg-Type" (1861, 1865)
 - 2 C-Tenderlokomotiven für die Strecke Erkrath – Hochdahl (1857)
 - 3 B1-Tenderlokomotiven für die Verbindung Letmathe – Iserlohn (1863)
- (Siehe Tabelle 1, Seite 28)

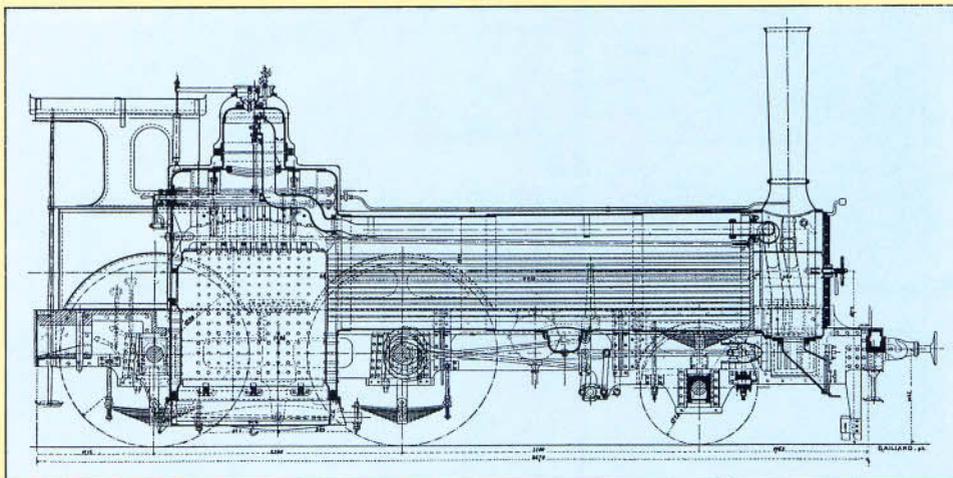
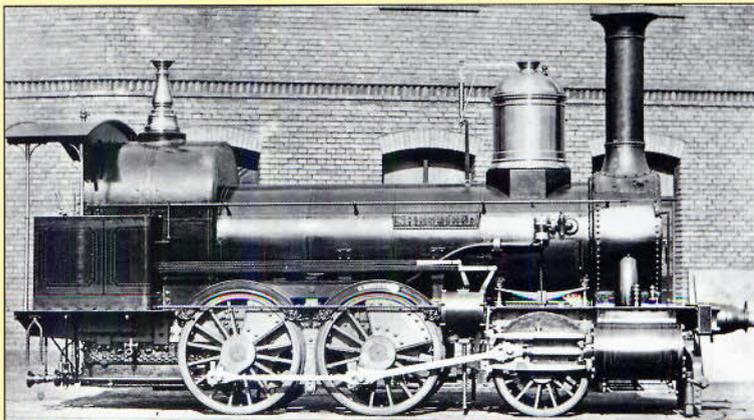
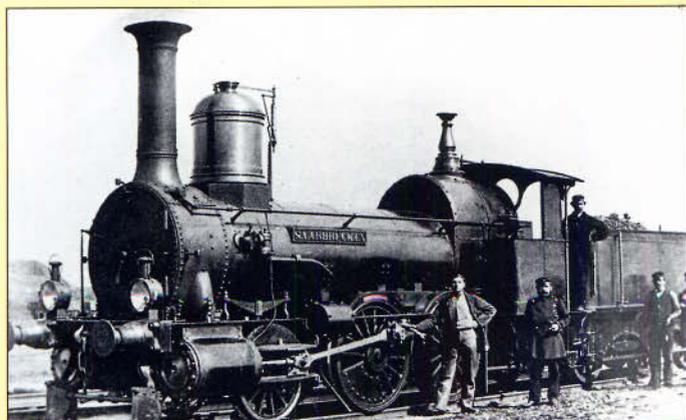


Bild 54 (rechts): Schnitt durch die Lokomotiven gemäß Bild 52 und 53. Auffallend ist der völlig glatte Langkessel ohne jeden Aufbau. Der Dampfdom saß auf der Stehkesseldecke, der Sandkasten auf dem Umlaufblech. Er wurde später auf den Kesselscheitel versetzt.

Bild 55: Die "Saarbrücken" war eine jüngere Schwester der "Brohl" auf Bild 51. Borsig hatte sie 1865 mit der Fabriknummer 1763 gebaut. 1881 kam sie mit der Betriebsnummer 532 zur KED Hannover und wurde erst 1903 ausgemustert.

Bild 56: Einen ähnlichen "Lebenslauf" hatte die "Sheffield". Sie lag nur drei Fabriknummern hinter der "Saarbrücken" (1865, Borsig 1766), gelangte gleichfalls 1881 zur KED Hannover (Betriebsnummer 535) und wurde 1900 ausgemustert.



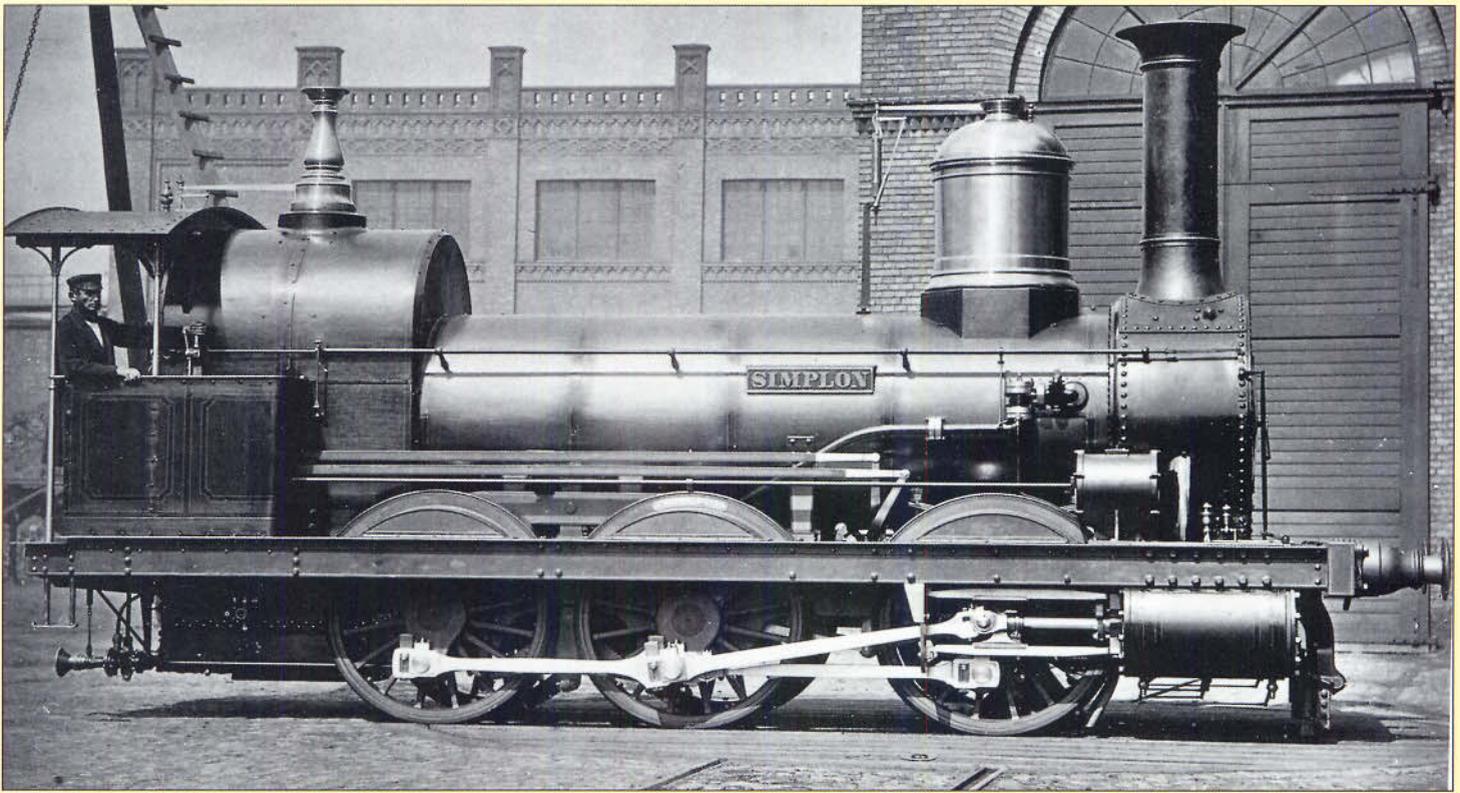


Bild 57: Die "Simplon" führt die Reihe der C-Güterzugloks der Cöln-Mindener Eisenbahn an, die alle die Hauptabmessungen 482/610/1372 mm aufwiesen. Der halbzyllindrische, stark überhöhte Stehkessel und der "gotische" Dampfdom zeichnen die seinerzeitige Borsig-Bauform aus. Auffallend der über die gesamte Länge der Maschine durchlaufende Blindrahmen.

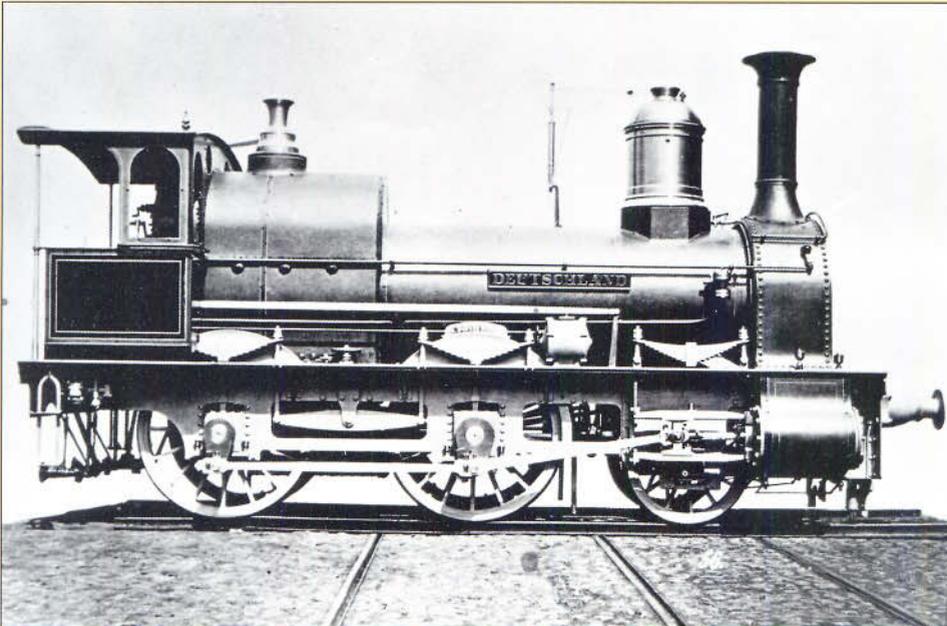


Bild 58 (links): Nur sechs Maschinen umfaßte die Bauform dieser 1B-Personenzugloks mit Außenrahmen, eine Borsig-Lieferung von 1867/68. Die ersten drei Lokomotiven unterschieden sich noch von den dreien aus dem Jahre 1868. Letztere hatten den stark überhöhten Stehkessel wie die "Deutschland" auf diesem Bild.

Bild 59 (links unten): Die "Adolph Sartorius" fällt durch ihren glatten Crampton-Kessel auf, der bei der Cöln-Mindener Eisenbahn sonst nur noch bei einigen Güterzuglokomotiven zu finden war. Alle sechs Maschinen von Bild 58 und 59 (Hauptabmessungen 406/560/1524 mm) wurden später in Cöln (rechtsrheinisch) 101 bis 106 umgezeichnet.

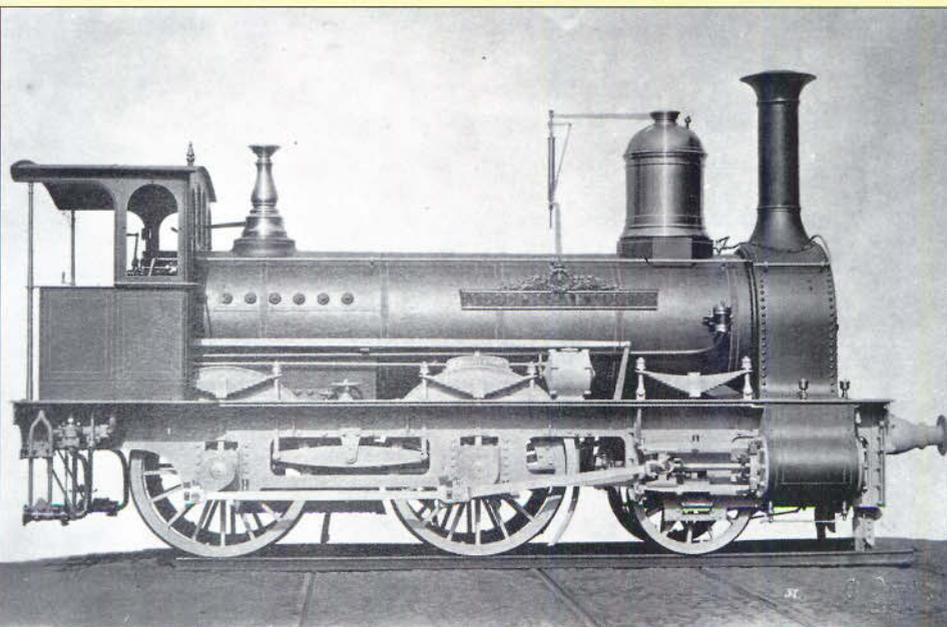
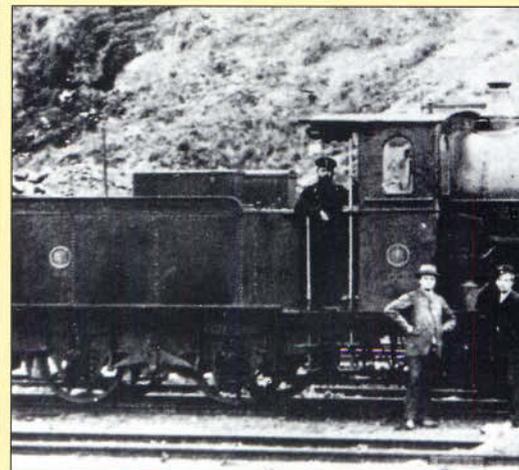


Bild 60 (unten): 1870 bis 1874 lieferten Borsig, Hanomag und Hartmann 123 C-Güterzuglokomotiven an die CME. Die abgebildete "Viktorshöhe" baute Borsig 1873 als Fabriknummer 3113. Sie wurde 1883 in Cöln (rechtsrheinisch) 869 umgezeichnet, gelangte 1895 an die KED Frankfurt (Nr. 973) und wurde 1905/06 sogar noch in (G 2) Frankfurt 3086 umgezeichnet.



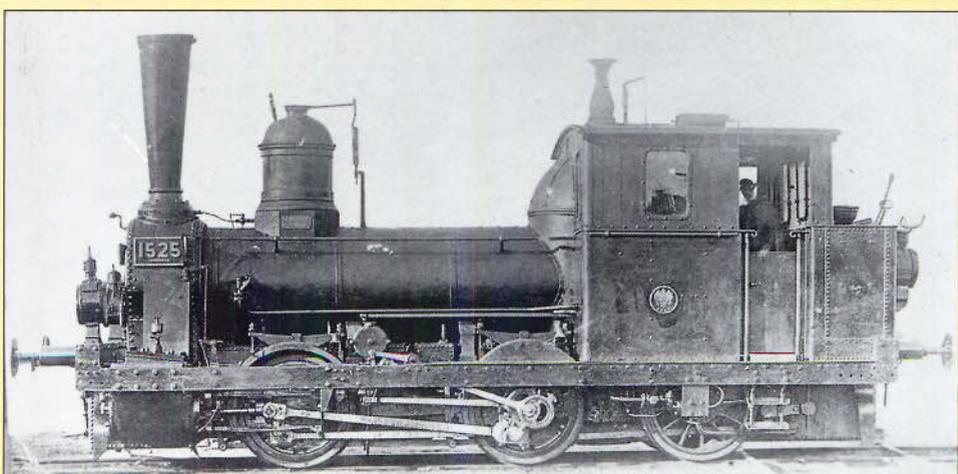
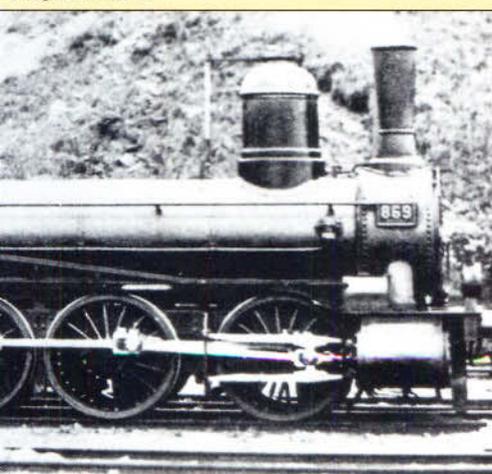
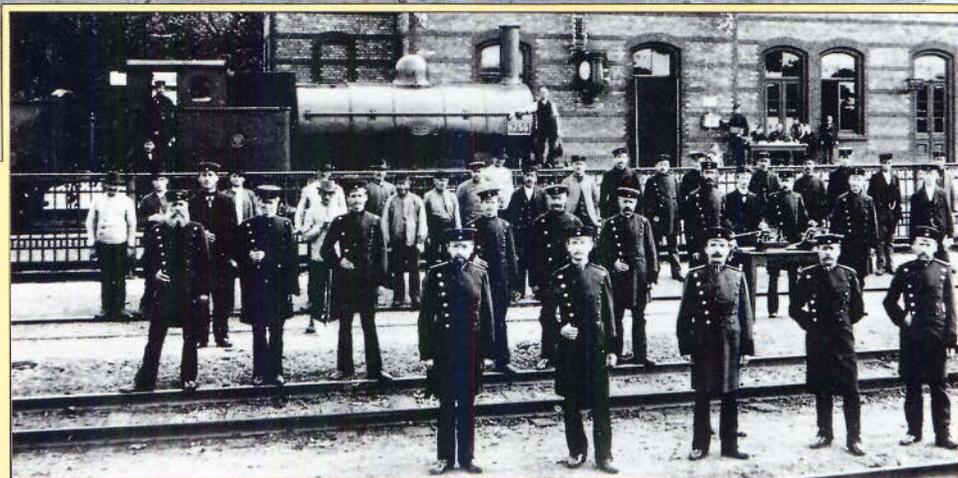
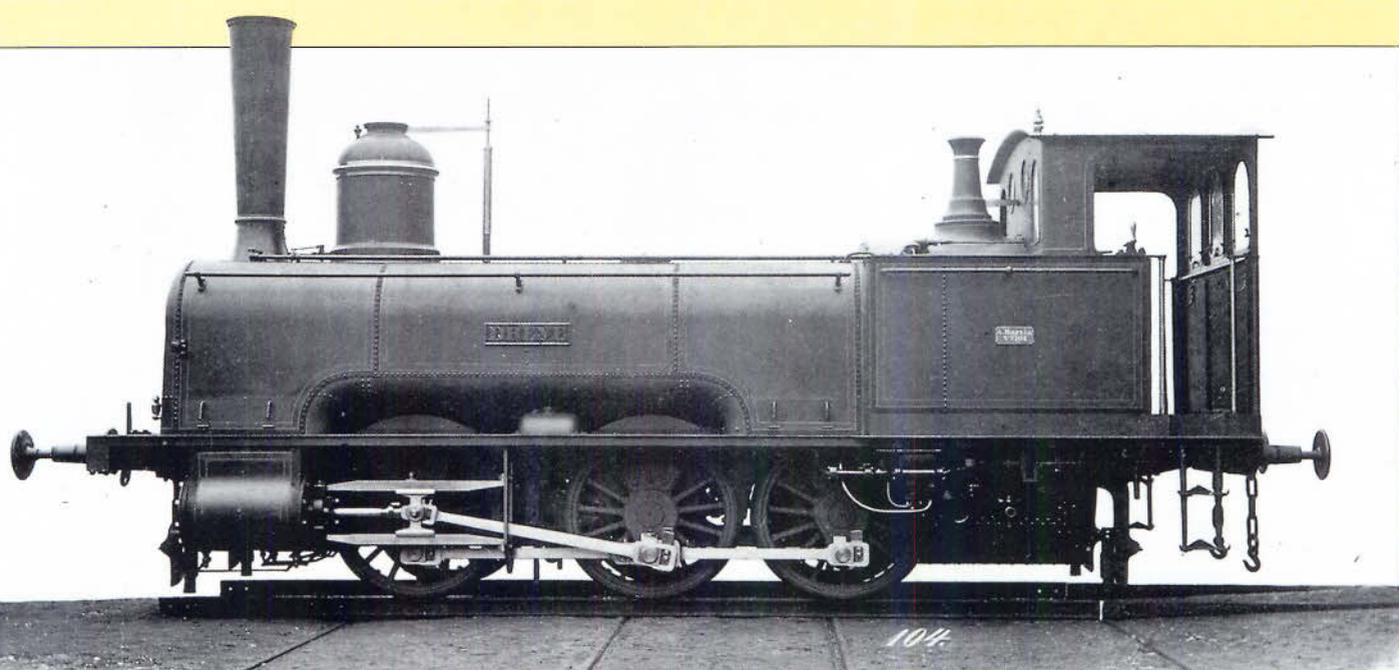


Bild 61 (oben): An dieser C-Tenderloks "Dreye" fallen der Satteltank über Langkessel und Rauchkammer sowie der Achsstand von nur 2982 mm auf. Daher hatte diese in 34 Exemplaren beschaffte Bauform starke Überhänge. Ihre Hauptabmessungen: 406/559/1219 mm.

Bild 62 (rechts): Die 20 C-Tenderloks, die die CME 1874 aus Manchester bezog, waren noch etwas schwerer und stärker als die Ct von Bild 61. Sechs von ihnen wurden 1906 bei der KED Essen noch in T 7 Essen 6852 bis 6857 umgezeichnet, darunter die abgebildete "Ehrenbreitstein" (im Bahnhof Kray-Nord).

Bild 63 (rechts): 1871 bis 1875 lieferten Borsig und Hanomag 17 1B-Personenzugtenderloks mit einem Treibraddurchmesser von 1524 mm. Sie waren als erste in Deutschland für höhere Fahrgeschwindigkeiten geeignet. Die abgebildete "Didenhofen" (1871, Borsig 2717) gelangte 1897 von der KED Elbertfeld an die KED Cöln.

Bild 64 (rechts unten): Die "Neuss" war eine von 42 B1-Tenderloks, die die Cöln-Mindener Eisenbahn in dem langen Zeitraum zwischen 1857 und 1869 von Borsig und Hartmann bezogen hatte. Die Maschinen mit den auffallend kleinen Treibrädern von 1016 mm Durchmesser wurden 1883 zwischen den Direktionen Cöln (rechtsrheinisch) und Hannover aufgeteilt. Die "Neuss" (1861, Borsig 1277) wurde in Hannover 1525 und 1906 noch in (T 2) Hannover 6086 umgezeichnet.

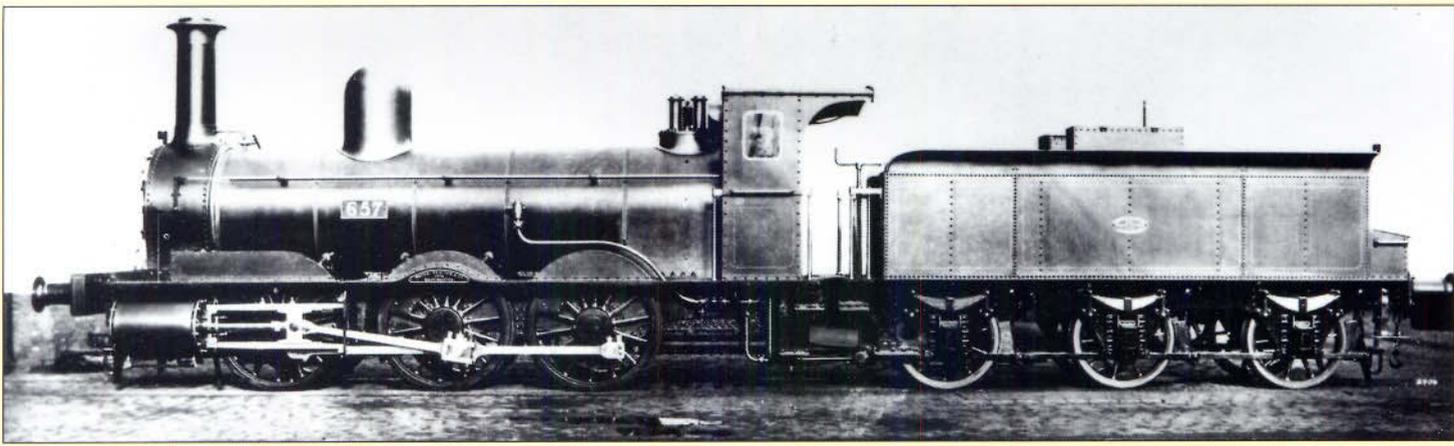


Bild 65: Die Bergisch-Märkische Eisenbahn (BME) bezog 1872/73 von der englischen Firma Beyer, Peacock & Co. in Manchester 25 dreifach gekuppelte Güterzuglokomotiven mit den Hauptabmessungen 457/610/1372 mm. 30 weitere Lokomotiven dieser Bauform gingen 1873/74 an die Cöln-Mindener Eisenbahn. Sie hatten den glatten Crampton-Kessel mit Längsbarrenankern auf der Feuerbüchse und innenliegende Stephenson-Steuerung.

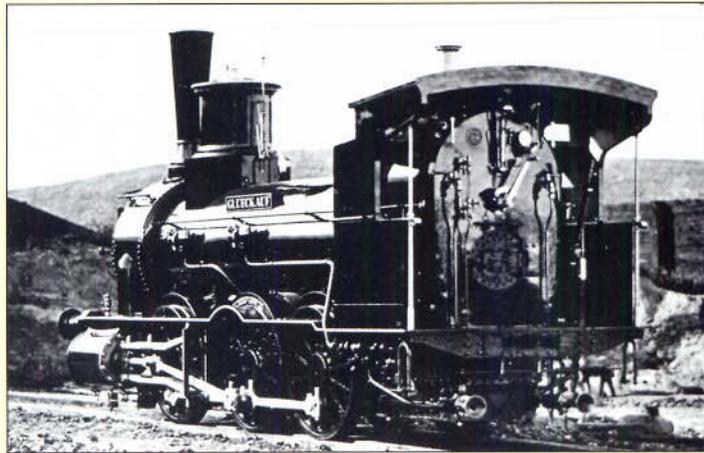


Bild 66 (links): Die "Glückauf" zählte zur der ersten Gruppe von Güterzuglokomotiven der BME, die noch die halbzyllindrische, stark überhöhte Stehkesseldecke besaßen. Sie wurde 1866 vom Stettiner Vulcan als Fabriknummer 80 geliefert. Nach der Verstaatlichung der BME bezeichnete man sie als Elberfeld 826.

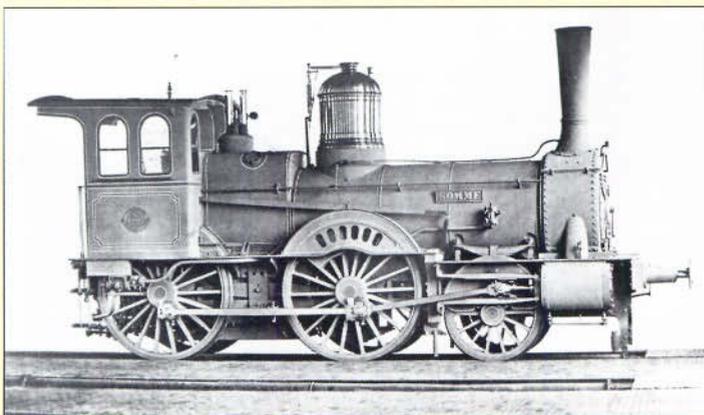


Bild 67: 1873 lieferte Hanomag 20 1B-Schnellzuglokomotiven an die Bergisch-Märkische Eisenbahn (Fabriknummern 830 bis 849). Die "Somme" auf unserem Bild war die vorletzte Lok aus dieser Lieferung und gelangte 1882 zur KED Erfurt, wo sie die Betriebsnummer 239 erhielt.

Bild 68: Ehe die BME 1866 mit der Beschaffung ihrer großen Zahl von dreifach gekuppelten Güterzuglokomotiven begann, mußten die 88 schweren 1B-Güterzugloks ausreichen. Sie besaßen 1273 mm große Treibräder; Zylinderdurchmesser/Kolbenhub betrug 432/612 mm. Die "Wald" wurde 1865 von der Maschinenfabrik Esslingen, jedoch ganz nach Plänen von Borsig gebaut, wie aus der Form der Kesselaufbauten und des Sicherheitsventils sofort erkennbar ist.

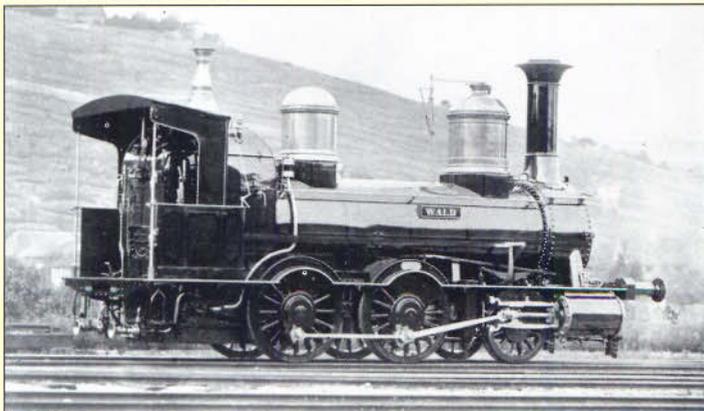


Bild 69 (rechte Seite oben): Die B1-Personenzugtenderlok "Wied" wurde 1870 von der Firma Hanomag gebaut, die sich damals gerade im Besitz des "Eisenbahnkönigs" Strousberg befand. Ihre Hauptabmessungen waren 392/575/1524 mm. Die späteren Bauformen dieser Gattung hatten glatten Crampton-Kessel und waren die Vorläufer der späteren B1 n2-Normallokomotiven nach Musterblatt III-4h, der sogenannten Bauart Elberfeld.

Tabelle 1 Die Borsig-Bauarten 1855 bis 1865

Bauart	Stückzahl	Baujahre	Zyl.- Ø	Kolben- hub	Treibrad- Ø	Lauf- rad- Ø
1A1	10	3	381	508	1676	1016
		7				
1B	88	53	432	610	1270	940
		35				
1B	10	8	406	610	1524	1016
		2				
Ct	2	1857	457	688	1270	–
B1t	3	1863	365	523	1016	1016

Tabelle 2 Beschaffungen zwischen 1863 und 1882

Bauart	Stückzahl	Baujahre	Zyl.- Ø	Kolben- hub	Treibrad- Ø	Lauf- rad- Ø
1B	110	10	406	559	1830	1219
		25				
		51	432			
		24				
1B	34	34	420	600	1524	964
		74	445	628	1270	–
C	413	128	445	628	1270	–
		30				
		181				
1Bt	53	1868 – 75	380	510	1064	787
B1t	48	17	392	576	1524	952
		31				
C	25	1872 – 73	457	610	1372	–

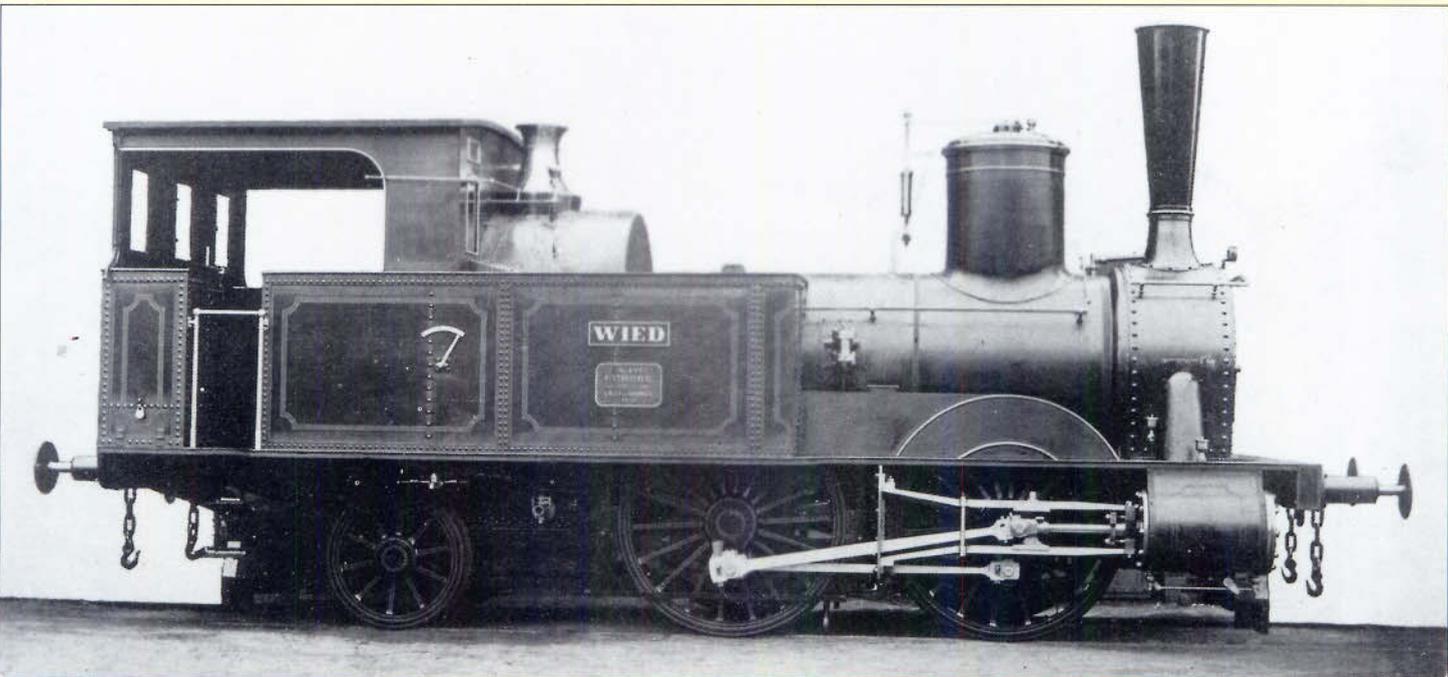
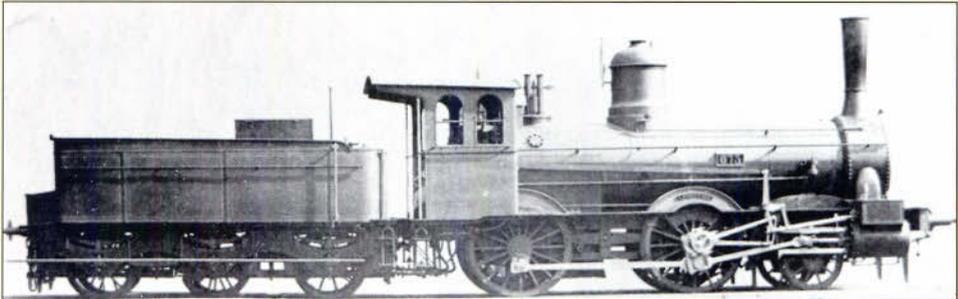


Bild 70 (unten): 1873 bis 1876 beschaffte die BME für die steigungs- und krümmungsreiche Ruhr-Sieg-Strecke Hagen – Siegen 27 1'B n2-Personenzuglokomotiven, denen 1881/82 noch eine Nachlieferung von sieben Stück folgte. Die Bauform wurde allgemein als "Ruhr-Sieg-Type" bekannt und, wenig verändert, 1883/84 in die Normalien aufgenommen (Musterblatt III-1b). Die abgebildete 673 baute Borsig 1874 als Fabriknummer 3249.

Von den erwähnten vier übernommenen Bahnen gelangten 95 Lokomotiven zur BME. Zwischen 1863 und der Verstaatlichung 1882 beschaffte die Gesellschaft:

- 35 1B-Schnellzugloks (1863 bis 1868)
- 75 1B-Schnellzuglokomotiven, verstärkte Bauart (1870 bis 1874)
- 34 1B-Personenzuglokomotiven, verstärkte "Ruhr-Sieg-Type" (1873 bis 1882)
- 413 C-Güterzugloks (1866 bis 1877)
- 25 C-Güterzugloks von Beyer, Peacock & Co, Manchester (1872/73)
- 53 1Bt-Güterzug-Rangierlokomotiven (1868 bis 1875)
- 48 B1t-Personenzugloks (1868 bis 1882)

683 Lokomotiven



Die Hauptabmessungen dieser 683 Maschinen gehen aus der Tabelle 2 auf Seite 28 hervor.
 Die BME besaß mit insgesamt 442 C-Güterzuglokomotiven die bei weitem größte Anzahl von Güterzugmaschinen aller älteren preußischen Eisenbahnen.
 Bei der Verstaatlichung 1882 gelangten alle genannten 683 Lokomotiven in den Besitz der K.P.E.V., die sie ihren Direktionen Elberfeld, Cöln-Irh und Cöln-rh sowie Erfurt zuteilte.

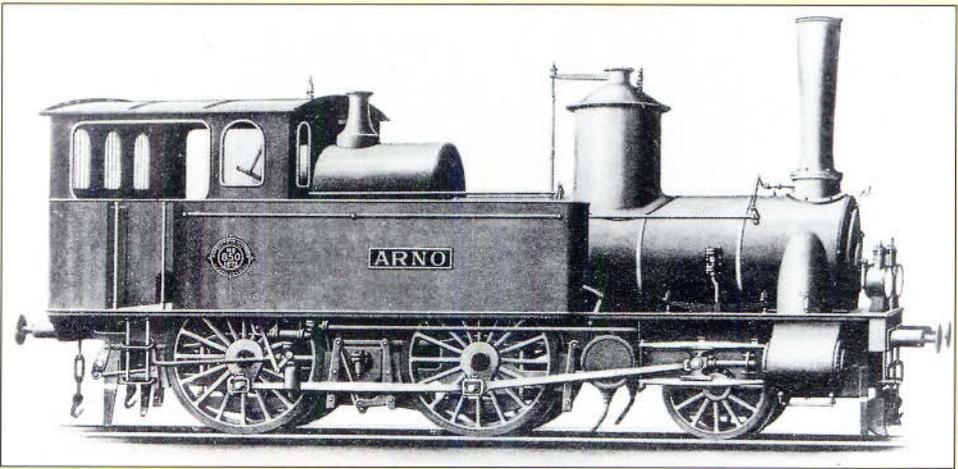
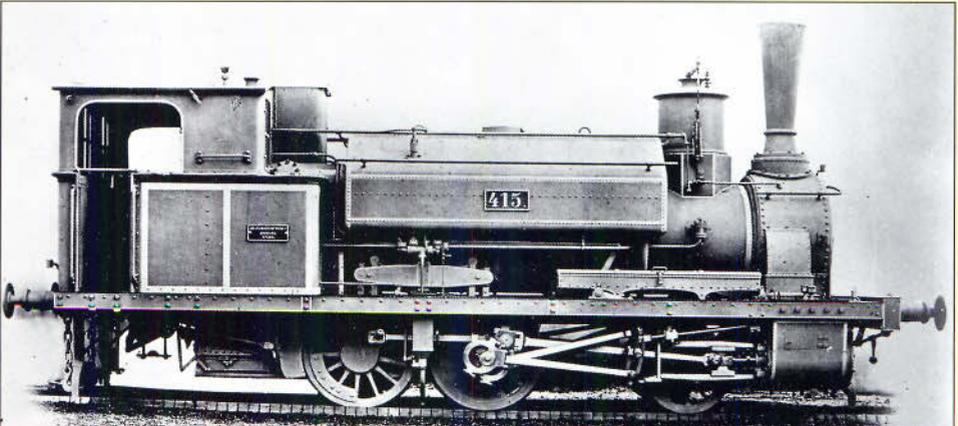


Bild 71: Bei diesem Foto der "Arno" muß es sich um eine Fälschung handeln! Entweder sind Name und Fabriknummer (die gut zu erkennen sind) oder die Achsfolge 1B falsch, denn die Lokomotive gehörte zu der Gruppe der 48 B1-Personenzugtenderloks der BME, die bereits auf Bild 69 gezeigt wurde.

Bild 72: Die Bahnnummer 415 zählte zu der Gruppe von 53 1B n2-Rangier- und -Güterzugtenderlokomotiven der BME. Hartmann in Chemnitz baute sie 1871 als Fabriknummer 503. Die Bahnnummer 407 aus der gleichen Lieferung wurde 1906 noch zur (T 1) Essen 6001.
Fotos 39 bis 72: Sammlung Dr. Scheingraber



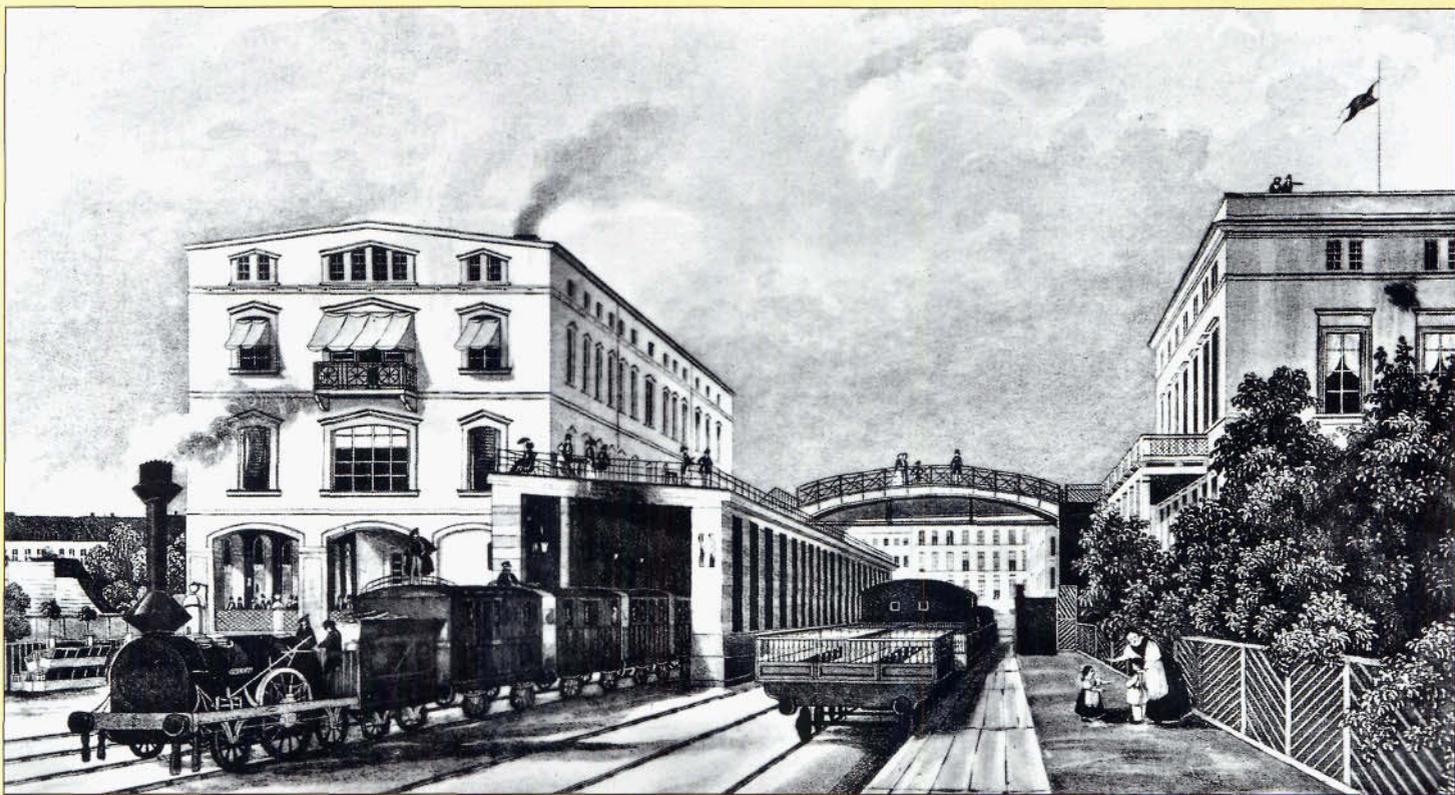


Bild 73: Der Bahnhof der Berlin-Potsdamer Eisenbahn zu Berlin (Stich nach einer Zeichnung von Julius Henning aus dem Jahre 1848). Von hier aus verkehrten die ersten planmäßigen Eisenbahnzüge Preußens. **Abbildung:** Sammlung Klee

Die von Berlin ausgehenden Bahnlinien

Bevor auf die preußische Eisenbahngeschichte ab dem Revolutionsjahr 1848 eingegangen wird, muß erst noch die Entwicklung des Eisenbahnwesens in den anderen Provinzen beleuchtet werden.

Preußens erste Eisenbahn verkehrte zwischen Berlin und Potsdam (Zehlendorf – Potsdam eröffnet am 22. September 1838, Berlin Potsdamer Bf Zehlendorf am 29. Oktober 1838). Mit der Verlängerung der Strecke von Potsdam bis Burg am 7. August 1846 nahm die Berlin-Potsdamer Bahn den Namen Berlin-Potsdam-Magdeburger Eisenbahngesellschaft (BPME) an; ein "Privilegium" vom 10. Juli 1846 hatte dazu gnädigst die Erlaubnis erteilt. Das Reststück Burg – Magdeburg mit den Elbbrücken folgte am 19. August 1848.

Um 1848 war Magdeburg schon ein wichti-

ger Ort für die Eisenbahn. Bereits 1835 hatte sich in Magdeburg ein Eisenbahnkomitee für den Bau einer Strecke nach Leipzig als "natürliche" Ergänzung der im Planungsstadium befindlichen Leipzig-Dresdener Eisenbahn gebildet. Nach den üblichen langwierigen Auseinandersetzungen mit der Berliner Regierung entstand schließlich die Magdeburg-Köthen-Halle-Leipziger Eisenbahngesellschaft. Zwischen Juni 1839 und August 1840 wurde die Linie Magdeburg – Leipzig in Betrieb genommen. Sie war bald eine der erfolgreichsten preußischen Bahnen und nahm zudem für sich in Anspruch, die erste Eisenbahn der Welt zu sein, die Staatsgrenzen überquerte (der preußischen Provinz Sachsen, des Herzogtums Anhalt und des Königreichs Sachsen).

Zur Rentabilität der Strecke dürfte wesentlich beigetragen haben, daß in Köthen seit 1840/41 Anschluß an die Linie über Dessau (Anhalt), Wittenberg und Jüterbog nach Berlin Anhalter Bf der Berlin-Sächsischen Eisenbahngesellschaft bestand, d.h. man konnte ab 10. September 1841 (Eröffnung des letzten Teilstücks Wittenberg – Jüterbog) von Berlin via Köthen nach Magdeburg rasch weiter in Richtung Westen gehen sollte, stand ab etwa 1840 auch bei der Staatsregierung außer Frage.

Verhandlungen der Berliner Regierung mit jenen in Hannover und Braunschweig hatten ergeben, daß die beiden zwischen den preußischen Provinzen Sachsen und Westfalen liegenden Staaten beim Bau einer nördlichen Ost-West-Linie mitmachen wollten – Braunschweig aus wirtschaftspolitischer Überzeugung, Hannover wohl eher deshalb, weil man befürchtete, daß ansonsten südlichere Ost-West-Linien über Halle bzw. Erfurt und Kassel den lukrativen Fernverkehr anderen Staaten zuführen würden.

Braunschweig verlängerte also seine Staatseisenbahn von Wolfenbüttel über Jerxheim bis Oschersleben. Am 10. Juli 1843 fand die Eröffnung statt. Nur fünf Tage später stellte die Magdeburg-Halberstädter Eisenbahngesellschaft (MHE) die Linie Halberstadt – Oschersleben – Magdeburg in Dienst; für zunächst fünf Jahre sollte die Magdeburg-Leipziger Bahn den Betrieb abwickeln. Vom 15. Juli 1843 an konnte man vom Anhalter Bahnhof in Berlin über Dessau, Köthen, Magdeburg und Wolfenbüttel nach Braunschweig fahren

Bild 74: Auch bei dieser zeitgenössischen Darstellung soll es sich um den Potsdamer Bahnhof in Berlin handeln. Von Preußens erstem großen Bahnhof gibt es verständlicherweise zahlreiche Darstellungen, die aber oft nicht miteinander in Einklang zu bringen sind.

Abbildung: BZA Minden, Sammlung Klee





Bild 75: Der Niederschlesisch-Märkische Bahnhof in Berlin, auch Frankfurter Bahnhof genannt (nach der ersten bedeutenden Station Frankfurt/Oder, die auch der ursprünglichen Berlin-Frankfurter Eisenbahngesellschaft den Namen gegeben hatte), im Jahre 1869. Vorne das alte Gebäude, dahinter die 208 m lange neue Halle.

Bild 76: In den Jahren 1844 bis 1847 entstand der Hamburger Bahnhof in Berlin. Durch die beiden Torbögen konnten Lokomotiven bis zur Drehscheibe auf dem Vorplatz gelangen. 1884, nach der Verstaatlichung der Privatbahnen, übernahm der Lehrter Bahnhof auch die Aufgaben des Hamburger Bahnhofs.

Bild 77: Noch einmal der Hamburger Bahnhof in Berlin. Nachdem er für den Reiseverkehr geschlossen worden war, diente er einige Jahre als Verwaltungsgebäude, ehe er ab 1906 als Heimstatt des ersten Berliner Verkehrs- und Baumuseums eine Renaissance erlebte.

Fotos 75 bis 77: Landesbildstelle Berlin, Sammlung Klee





Bild 79 (unten): Das damals noch unter dänischer Herrschaft stehende Altona war seit 18. September 1844 durch die König Christian VIII. Ostseebahn mit Kiel verbunden. Endstation in Altona war ursprünglich der Bahnhof an der Palmaille am hohen Elbufer. 1898 wurde der Hauptbahnhof (Foto) eröffnet, nun schon von den Preußischen Staatseisenbahnen. **Foto: Staatsarchiv Hamburg, Sammlung Klee**





Bild 78 (links): Bahnhof Klosterthor an der Hamburger Verbindungsbahn zwischen dem Berliner Bahnhof (also der Hamburger Endstation der Berlin-Hamburger Eisenbahn) und dem damals noch nicht zu Hamburg gehörenden Altona.

Foto: Landesbildstelle Hamburg, Sammlung Klee

Bild 80 (rechts oben): Mit der Entstehung der Eisenbahnen erlebten die metallzeugenden und metallverarbeitenden Betriebe einen ungeheuren Aufschwung. Einer der bekanntesten Sprosse des Eisenbahnbooms ist zweifellos A. Borsig's Eisen gießerei und Maschinenbau-Anstalt in Berlin, Preußens berühmteste und größte Lokomotivfabrik.

Bild 81: Die Borsig'sche Lokomotivfabrik in Moabit im Jahre 1855.

Abbildungen 80 und 81: Landesbildstelle Berlin, Sig. Klee

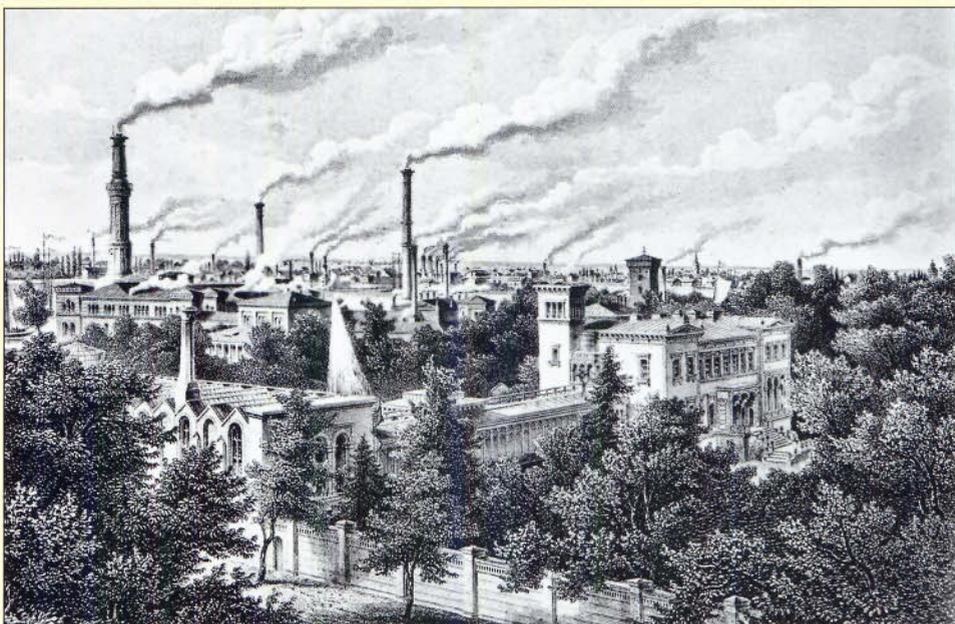
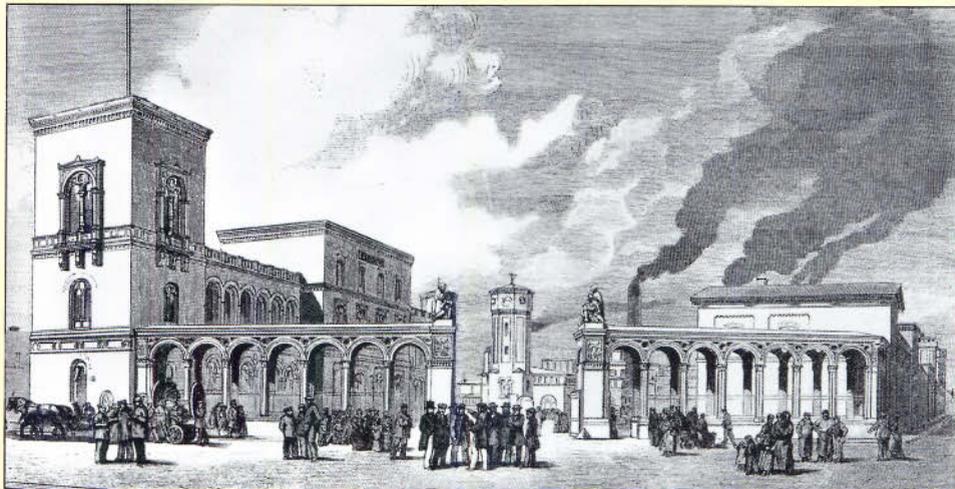
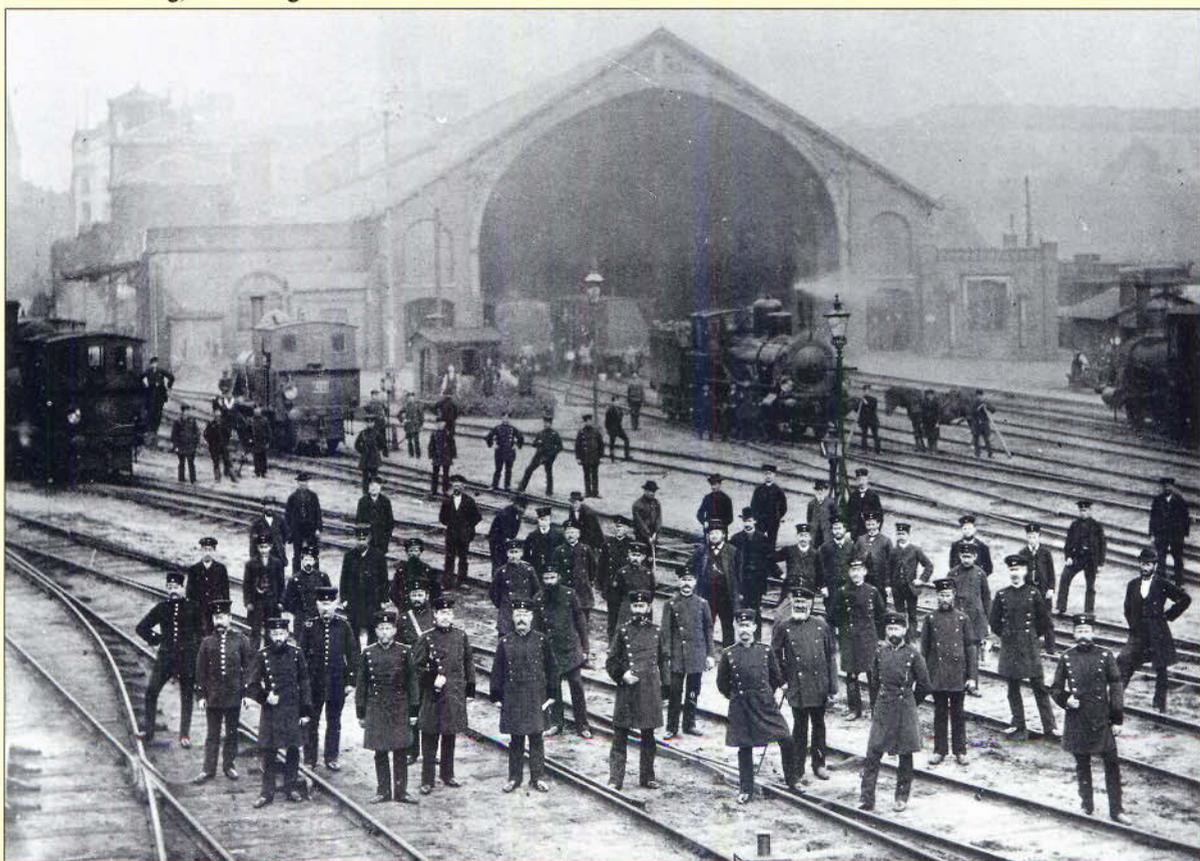
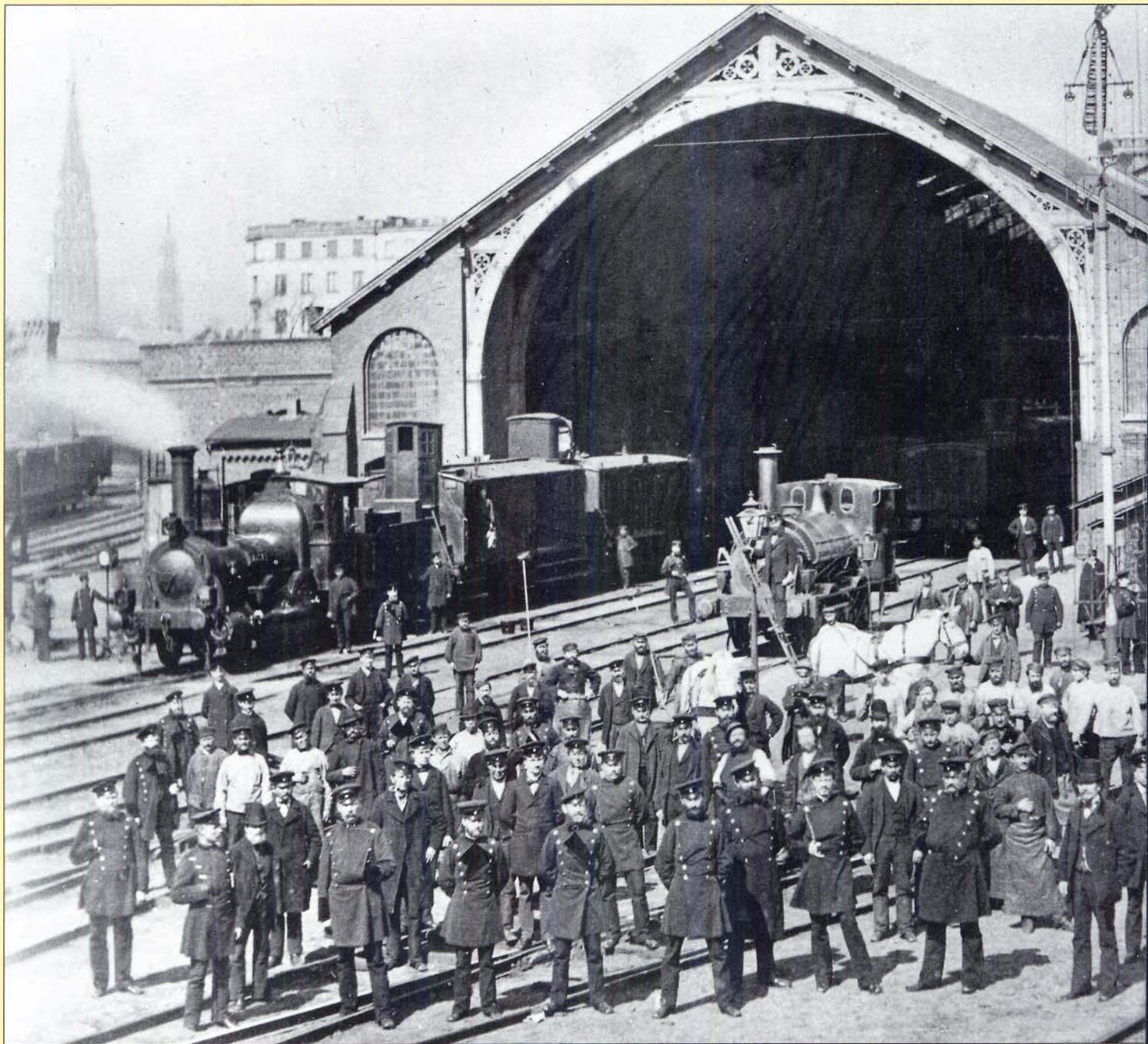


Bild 82: Das Personal des Berliner Bahnhofs in Hamburg hat für den Fotografen Aufstellung genommen (um 1880). Kaum ein Eisenbahner, der nicht mit Stolz einen Bart trägt. Bemerkenswert auch das Rangierpferd und die große Halle, eine Holzkonstruktion, in die offensichtlich Erfahrungen aus dem Schiffsbau eingeflossen sind. **Foto: Staatsarchiv Hamburg, Sammlung Klee**





(Braunschweig – Wolfenbüttel war als erste deutsche Staatseisenbahn am 1. Dezember 1838 eröffnet worden), und ab 19. Mai 1844 war durchgehender Verkehr von Braunschweig bis Hannover möglich.

Von den frühen Magdeburger Strecken muß noch jene genannt werden, die über Stendal nach Wittenberge führte (eröffnet am 7. Juli 1849; 1863 von der MHE übernommen). In Wittenberge traf diese bedeutende Nord-Süd-Route auf die Berlin-Hamburger Eisenbahn (BHE).

Nach einigen Problemen bei der Beschaffung der Mittel (der große Brand in Hamburg 1842 lenkte das reichlich vorhandene private Kapital natürlich in den Wiederaufbau der Stadt) hatten sich die Freie Hansestadt und das Großherzogtum Mecklenburg durch die Übernahme von Aktien im Nennwert von jeweils 1,5 Millionen Talern bei der BHE engagiert. Preußen dagegen wollte kein Geld investieren; vermutlich schätzte man den militärische Wert der Bahnlinie als gering ein. Abgesichert durch

das staatliche Engagement, konnte das noch fehlende Kapital durch die Ausgabe von Aktien beschafft werden.

Bevor nun die von Berlin in Richtung Osten führenden Strecken aus der frühen Bahnepoche vorgestellt werden, muß noch auf die Thüringische Eisenbahngesellschaft (gegründet am 3. August 1844 in Erfurt) und deren Strecke Halle – Weimar – Erfurt – Gerstungen (– Kassel – Hamm), die südliche Ost-West-Linie, eingegangen werden. Diese Bahnlinie führte außer durch Preußen auch durch die beiden thüringischen Kleinstaaten Sachsen-Weimar und Sachsen-Coburg-Gotha. Preußen ließ freilich von Beginn an keine Zweifel aufkommen, wer hier zu bestimmen habe. Schon beim Chausseebau hatten die Kleinstaaten den Druck des mächtigen Nachbarn zu spüren bekommen, und an der Eisenbahnlinie war Berlin noch stärker interessiert, da sie durch ausschließlich "befreundete" Staaten führte (anders als die Linie durch das "unsichere" Hannover).

Zwischen Juni 1846 und Mai 1847 war Halle – Weimar – Eisenach schrittweise eröffnet worden. Infolge der Revolution und der damit einhergehenden Wirtschaftskrise konnte der durch Kurhessen führende Abschnitt Eisenach – Kassel – Warburg – Paderborn erst 1853 fertiggestellt werden. Zwischen Paderborn und Hamm dampften bereits seit 4. Oktober 1850 die Züge. Da die private Cöln-Minden-Thüringer Eisenbahn-Gesellschaft den Bau ihrer Strecke von Hamm zum Grenzort Hueda bei Warburg wegen Geldmangels hatte aufgeben müssen, übernahm Preußen 1849 die Gesellschaft als Westfälische Staatseisenbahn.

Auf die von der Hauptstadt Berlin ausgehenden Strecken nach Magdeburg, Köthen und Hamburg wurde bereits eingegangen. In der Epoche bis 1848 waren aber noch zwei weitere Linien – nach Stettin und Frankfurt/Oder – entstanden. Damit war Berlin innerhalb von nur zehn Jahren zum Mittelpunkt eines sternförmigen Eisenbahn-

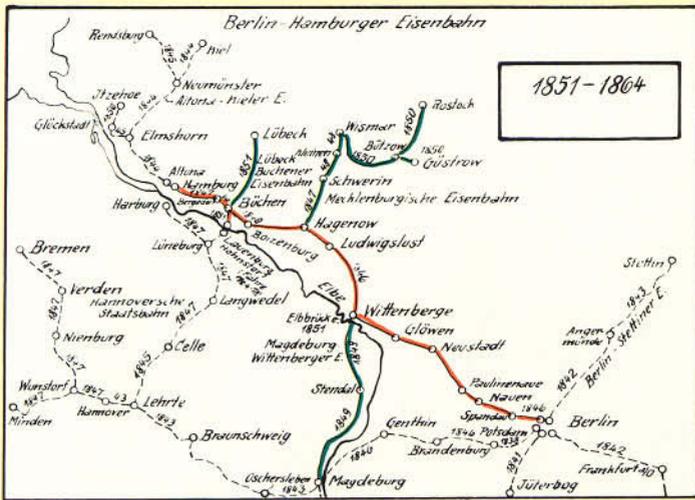


Bild 87: Das Streckennetz der Berlin-Hamburger Eisenbahn 1851 bis 1864.

Bild 89 (rechts): Die 1871 und 1877 gebaute Berliner Verbindungsbahn bildete einen geschlossenen Ring (Ringbahn), während die alte Verbindungsbahn viel weiter im Stadtinneren, ungefähr auf der Höhe der alten Stadtmauer verlief.

Bild 90: Das Streckennetz der Berlin-Anhaltischen Eisenbahn mit ihren Nachbarbahnen.

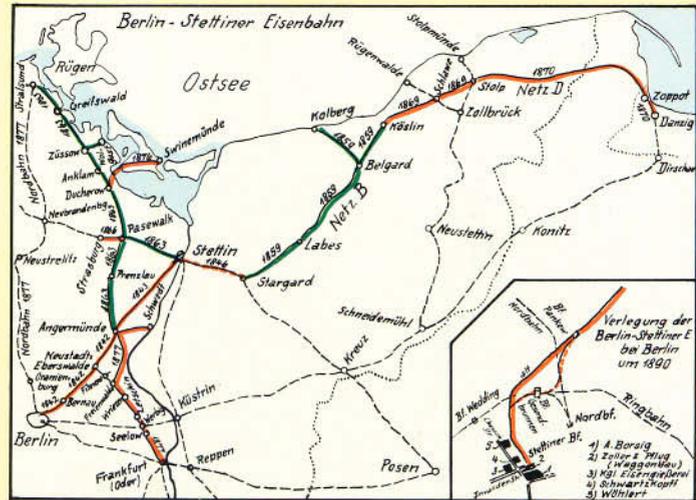
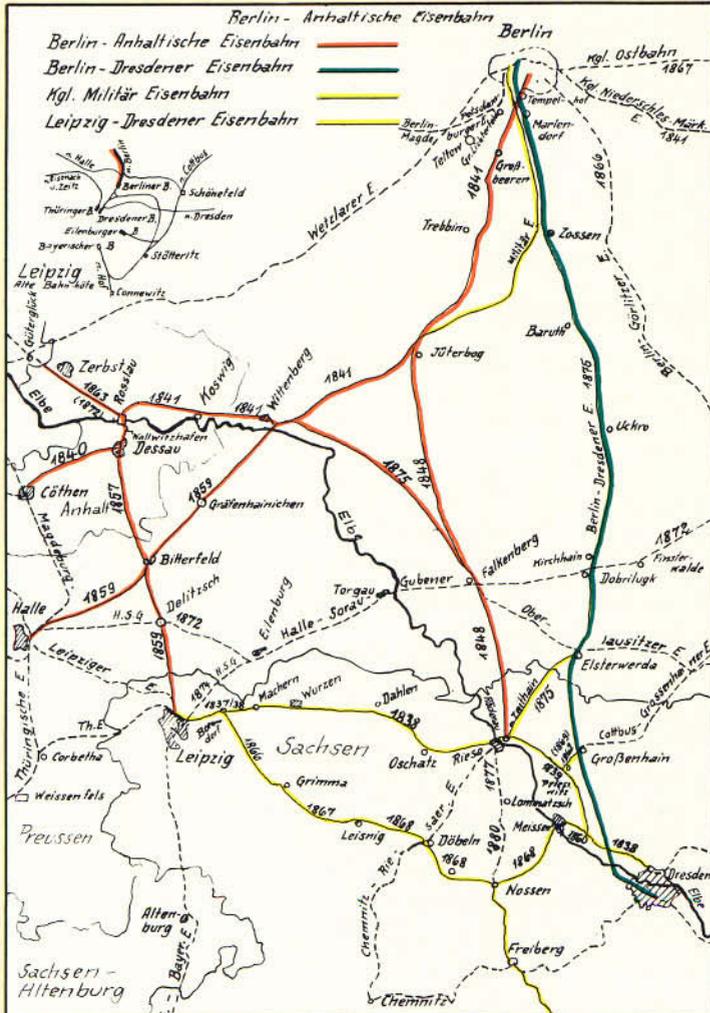
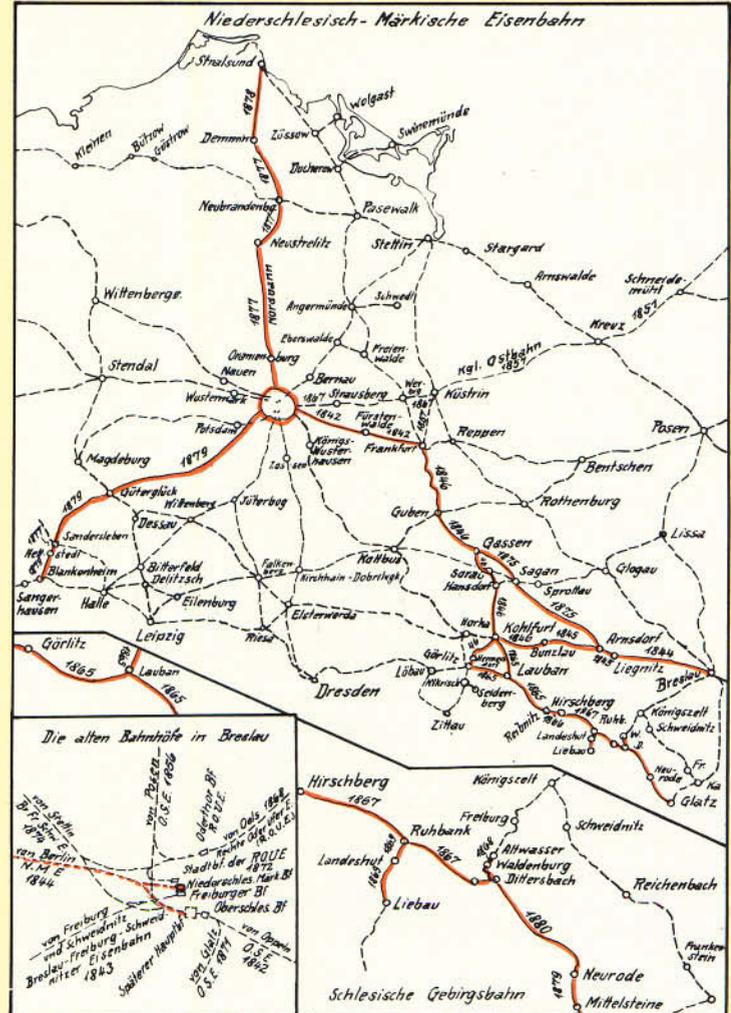
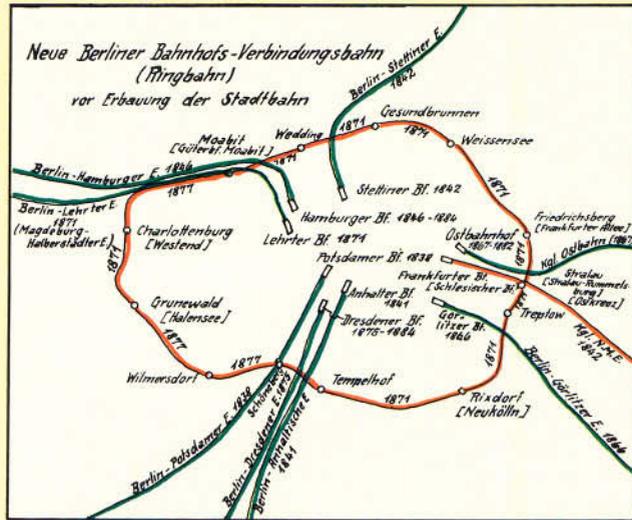


Bild 88: Streckenkarte der Berlin-Stettiner Eisenbahn mit ihren Netzen A bis D. Die Linie Stettin – Stargard wurde zwar von der Berlin-Stettiner Eisenbahn gebaut, jedoch bis 1859 von der Stargard-Posener Eisenbahn betrieben.

Bild 91: Das weitgespannte Netz der Niederschlesisch-Märkischen Eisenbahn mit der schlesischen Gebirgsbahn und einer Lageskizze der alten Breslauer Bahnhöfe. **Abbildungen 87 bis 91:** H. Bombe, Sammlung Dr. Scheingraber



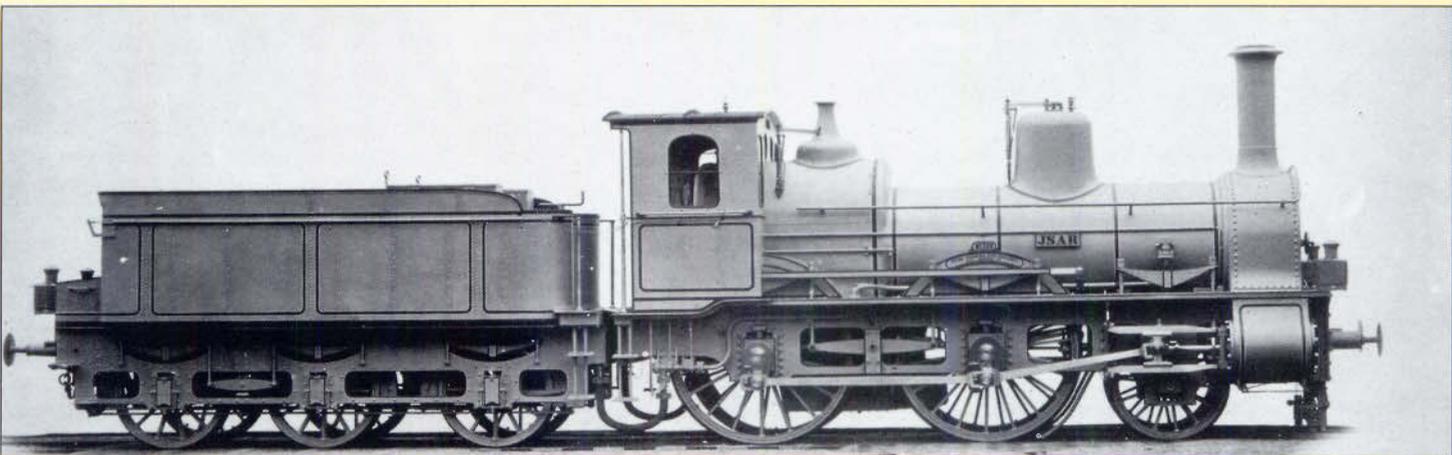


Bild 92: 1B n2-Schnellzuglokomotive "Isar" der Berlin-Potsdam-Magdeburger Eisenbahn. Die Lokomotive mit Außenrahmen der Bauart Hall wurde 1871 von Schwartzkopff als Fabriknummer 200 gebaut. 1881 wurde sie zur Magdeburg 171 und 1900 ausgemustert.

Die alten Bahnen der Region Berlin und ihre Lokomotiven

Berlin, die Hauptstadt Preußens und ab 1871 auch die des neuen Deutschen Reiches, hatte bekanntlich noch vor den großen drei Bahngesellschaften im Westteil Preußens seinen ersten Eisenbahnananschluß im Jahre 1838 erhalten. In rascher Folge war eine Reihe von Bahnlinien, die alle ihren Ausgangspunkt in Berlin hatten, entstanden. Jede mußte – eigenbrötlerisch – ihren eigenen Bahnhof haben. So ergab sich bald die Notwendigkeit einer Schienenverbindung zwischen den Bahnhöfen der alten Berliner Eisenbahnen – ein Vorläufer der Berliner Ringbahn.

Die Berlin-Potsdam-Magdeburger Eisenbahn (BPME)

Die am 23. August 1837 gegründete Berlin-Potsdamer Eisenbahn setzte zunächst sechs von Stephenson in Newcastle gebaute Lokomotiven ein, von denen vier die Achsfolge 1A1 und zwei die Achsfolge B1 aufwiesen. Bis zur Beschaffung weiterer sieben Lokomotiven im Jahre 1839 bestand nebenher auch noch Pferdebetrieb. Am 7. August 1846 ging die Berlin-Potsdamer Eisenbahngesellschaft, wie schon erwähnt, in der Potsdam-Magdeburger Ei-

senbahn-Gesellschaft auf. Die 117 km lange Strecke Potsdam – Magdeburg wurde nunmehr von der Berlin-Potsdam-Magdeburger Eisenbahn-Gesellschaft (BPME) betrieben.

Nach Fertigstellung der beiden Magdeburger Elbbrücken (über die alte Elbe und die Stromelbe) war die erste Schienenverbindung von Berlin an den Rhein (bei Deutz) hergestellt. Sie hatte folgenden Verlauf: Berlin Potsdamer Bf – Magdeburg (BPME) – Oschersleben (Magdeburg-Halberstädter Eisenbahn) – Braunschweig – Peine (Braunschweigische Staatsbahn) –

Bild 93: 1874 lieferte die englische Firma Beyer, Peacock & Co. acht 1B-Personenzuglokomotiven mit Innentriebwerk an die Berlin-Potsdam-Magdeburger Eisenbahn. Die Maschinen hatten die Hauptabmessungen 406/508/1676 mm. Die "Schlei" auf diesem Foto kam 1881 an die KED Magdeburg und wurde dort mit der Betriebsnummer 241 bezeichnet. 1900 wurde sie als letzte ihrer Gruppe ausgemustert.

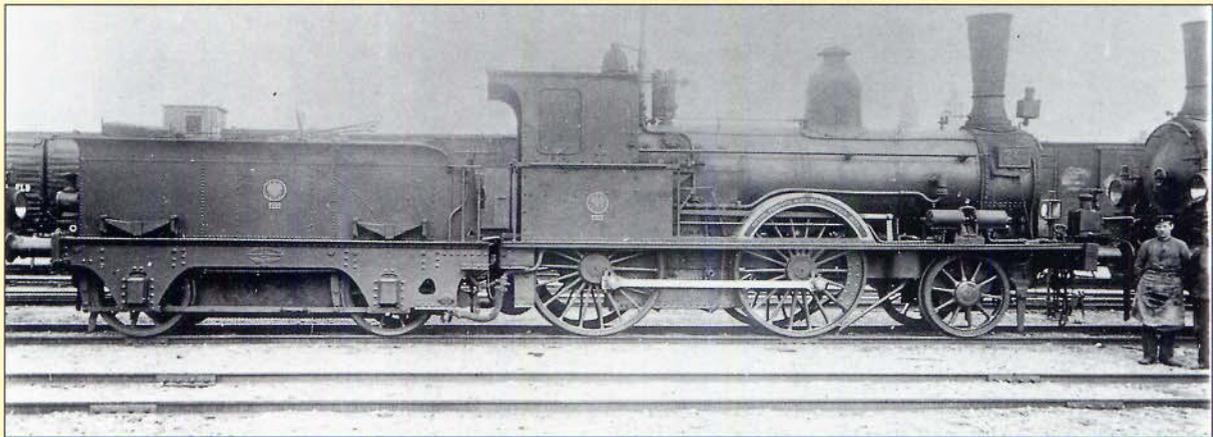
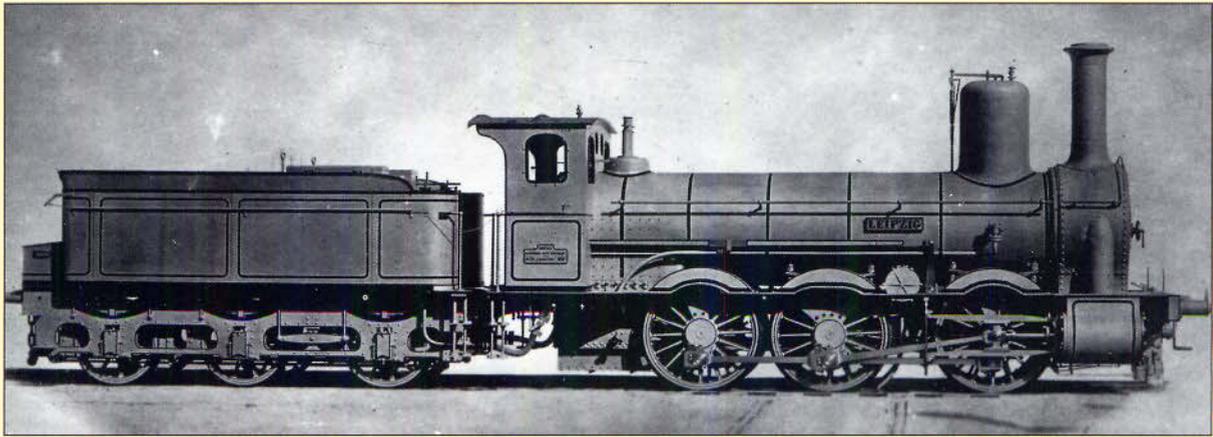


Bild 94: Die BPME besaß nur 28 C-Güterzuglokomotiven, die zwischen 1868 und 1874 von Borsig und Schwartzkopff gebaut wurden. Die "Leipzig" lieferte Schwartzkopff 1871 unter der Fabriknummer 221.



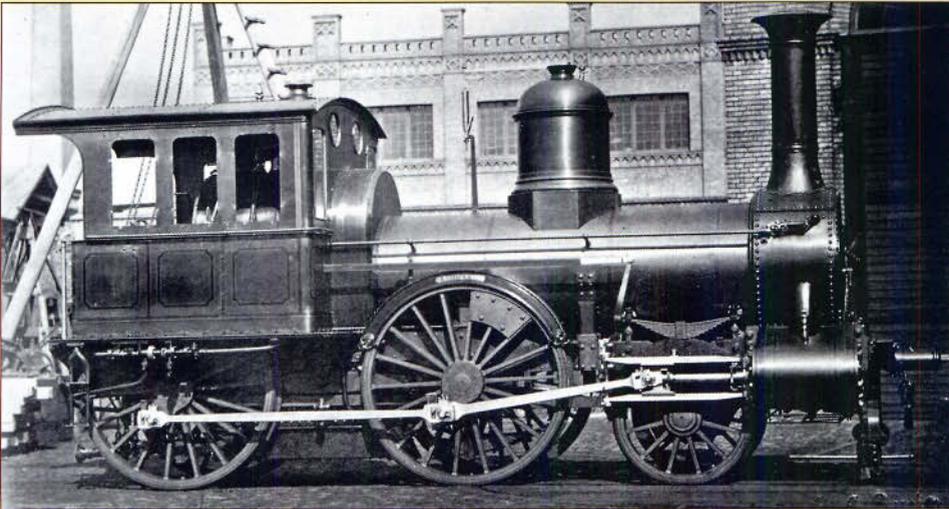
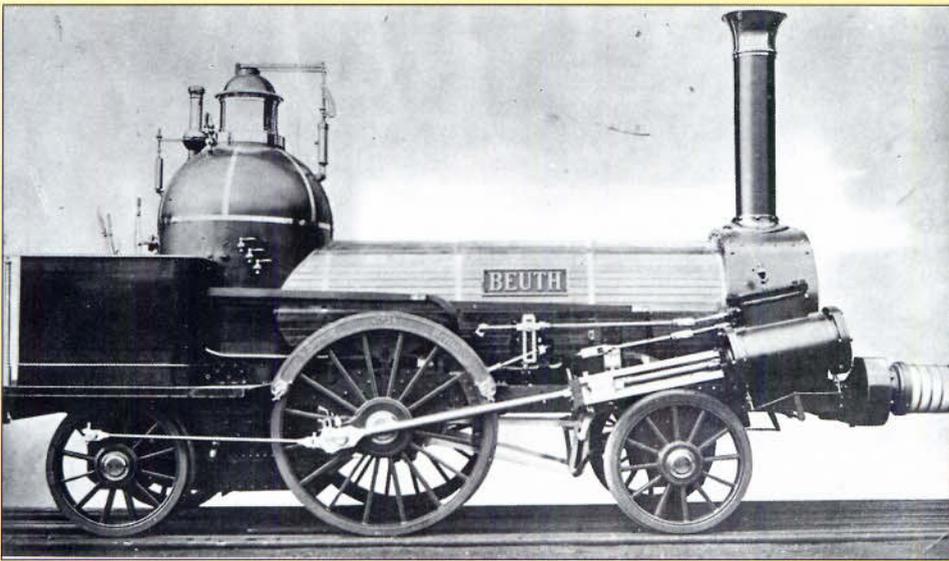
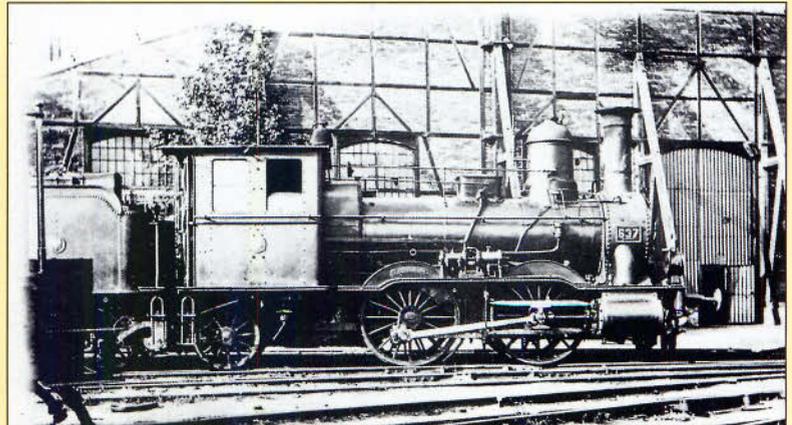
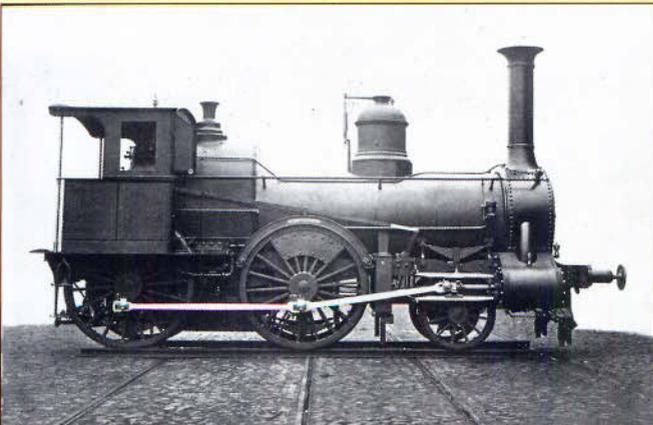


Bild 96: 1B-Personenzuglok der Berlin-Anhaltischen Eisenbahn (BAE) mit 1745 mm großen Treibrädern. Von dieser Bauform wurden 20 Maschinen geliefert; ab der fünften Lok hatte man den Treibraddurchmesser auf 1775 mm erhöht. Zylinderdurchmesser und Kolbenhub waren mit 406/559 mm bei allen 20 Maschinen gleich. 1882 erhielt die "Rosslau" nach der Verstaatlichung der BAE die Betriebsnummer Erfurt 188 und wurde 1895 mit gleicher Nummer an die Königliche Eisenbahn-Direktion Halle abgegeben.

Bild 95 (ganz oben): Lokomotive "Beuth" der Berlin-Anhaltischen Eisenbahn. Die Lok wurde 1844 von Borsig unter der Fabriknummer 24 gebaut. Sie war Borsigs erste eigenständige Konstruktion und wurde in 71 Exemplaren bei verschiedenen preußischen Bahnen eingesetzt. Ihre Hauptabmessungen betragen 305/502/1524 mm. Die "Beuth" wurde bereits 1864 ausgemustert und 1912 zum 75jährigen Jubiläum der Firma original nachgebaut.

Bild 98 (unten rechts): Die 22 Güterzuglokomotiven mit der Achsformel B1 hatten die hintere Laufachse weit zurückversetzt und eine nur mäßig erhöhte, halbrunde Stehkesseldecke. Ihre Hauptabmessungen betragen 432/610/1372 mm.

Bild 97: Zu den erwähnten 20 großrädriigen Personenzuglokomotiven gehörte auch die "Magdeburg" (Bahnnummer 101). Borsig hat sie 1868 als Fabriknummer 2167 gebaut. Die KED Erfurt bezeichnete sie ab 1882 als Bahnnummer 193 und musterte sie 1893 aus.



Hannover – Minden (Hannoversche Staatsbahn) – Hamm – Duisburg – Düsseldorf – Deutz (CME).

Es sollte aber noch elf Jahre dauern, ehe man nach dem Bau der Rheinbrücke zwischen Deutz und Köln per Bahn nach Aachen weiterfahren und von dort aus Brüssel und Paris erreichen konnte.

Erst 1872 eröffnete die Berlin-Potsdam-Magdeburger Eisenbahn die Strecke Magdeburg – Eilsleben – Helmstedt mit Anschluß an die Braunschweigische Eisenbahngesellschaft, die jedoch bereits seit 1869 der BPME und der Bergisch-Märkischen Eisenbahngesellschaft gehörte. In Holzminden bestand Anschluß an die BME über Meschede – Hagen – Düsseldorf nach Aachen. Damit war eine weitere Verbindung Berlin – Paris geschaffen.

Durch Vertrag vom 24. Dezember 1879 ging die BPME zum 1. Januar 1879 in Besitz und Verwaltung des preußischen Staates über, der deswegen zum 25. Februar 1880 die KED Magdeburg errichtete.

Der Lokomotivpark der BPME setzte sich außer den bereits erwähnten 13 alten Lokomotiven der Berlin-Potsdamer Eisenbahn zunächst aus vier 1A1 mit Innenzylindern und acht 1A1 mit Außenzylindern zusammen, die Borsig 1846 gebaut hatte, weiteren vier 1A1 kürzerer Bauform mit Außenzylindern und zwei Güterzugloks der Achsfolge 1B.

Für die durchgehenden Schnellzüge Berlin – Deutz bzw. Köln wurden zwischen 1858 und 1867 insgesamt 24 1A1-"Schnellläufer" der bewährten Borsig-Bauform mit den Hauptabmessungen 381/508/1905 mm beschafft. Für den nur allmählich zunehmenden Güterverkehr genügten die 20 1B-Güterzuglokomotiven von Borsig aus den Jahren 1854/55 bis 1863/67. Erst 1868 ging man an die Beschaffung von 28 dreifach gekuppelten Güterzuglokomotiven.

1870 erwarb man 1B-Schnellzuglokomotiven der Bauart Hall und 1874 von Beyer, Peacock & Co acht 1B-Personenzuglokomotiven mit Innenzylindern. Für den Rangierdienst setzte man B-Lokomotiven mit Tender und drei Ct-Maschinen ein.

Die letzten beschafften Lokomotiven der BPME waren die bekannten drei B1-Tendermaschinen, die Borsig 1877 für die Wannseebahn gebaut hatte.

Bild 99: "Langlebig" war die Schnellzuglokomotive "Bloensdorf" der BAE. Sie wurde 1873 von Borsig gebaut (Fabriknummer 3066) und 1906 bei der KED Halle zur (P 2) Halle 1569 umgezeichnet. Kurz darauf musterte man sie dann aus.

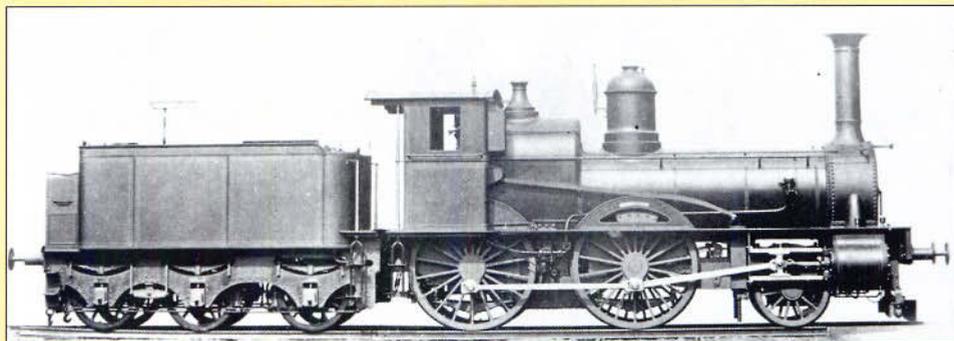


Bild 100: Einen recht ramponierten Eindruck macht diese ehemalige C-Güterzuglok der Berlin-Anhaltischen Eisenbahn. Um welche Maschine handelt es sich wohl? Hier hilft ein Hinweis im Borsig-Lokomotivverzeichnis. Bei der Fabriknummer 3173 findet sich die Anmerkung: "Nach Ausmusterung stationäre Lokomotive Nr. 4." Demnach ist es die "Coswig" der BAE. Die Aufnahme muß vor 1908 entstanden sein, denn in jenem Jahr wurde die Lokomotive verschrottet.

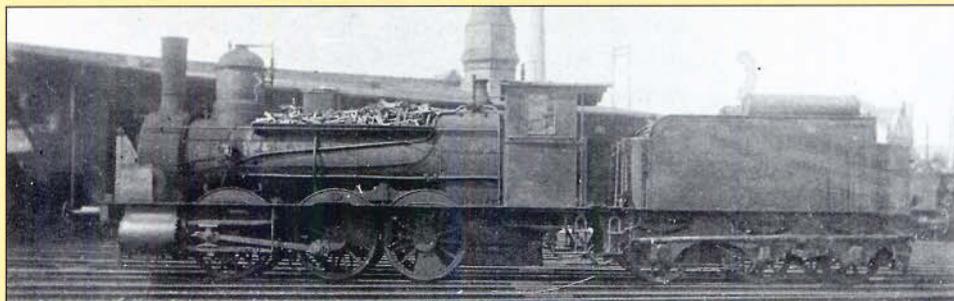
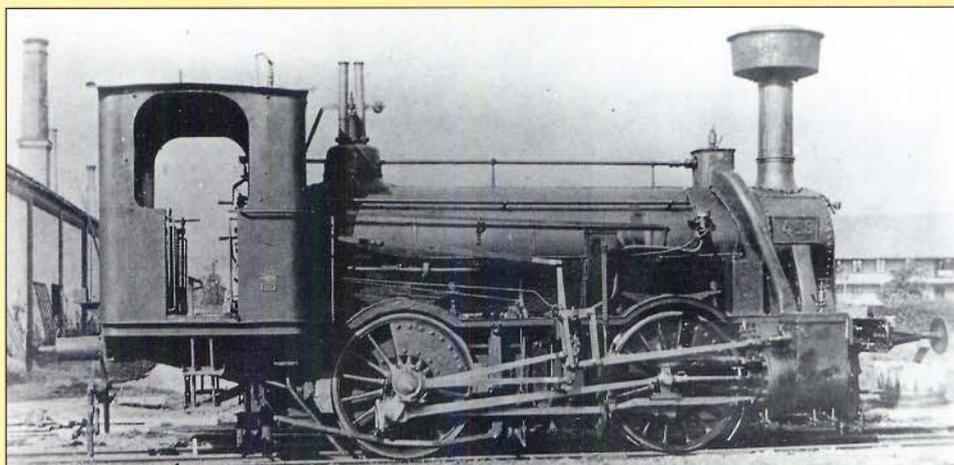


Bild 101: Die "Marie" war eine der vier B-Tenderlokomotiven der BAE und wurde 1874 – ausnahmsweise – von Schichau geliefert (Fabriknummer 135). Wahrscheinlich handelte es sich um einen Gelegenheitskauf. Hauptabmessungen: 340/575/1330 mm. Die "Marie" wurde vor 1906 als Berlin 1459 ausgemustert.



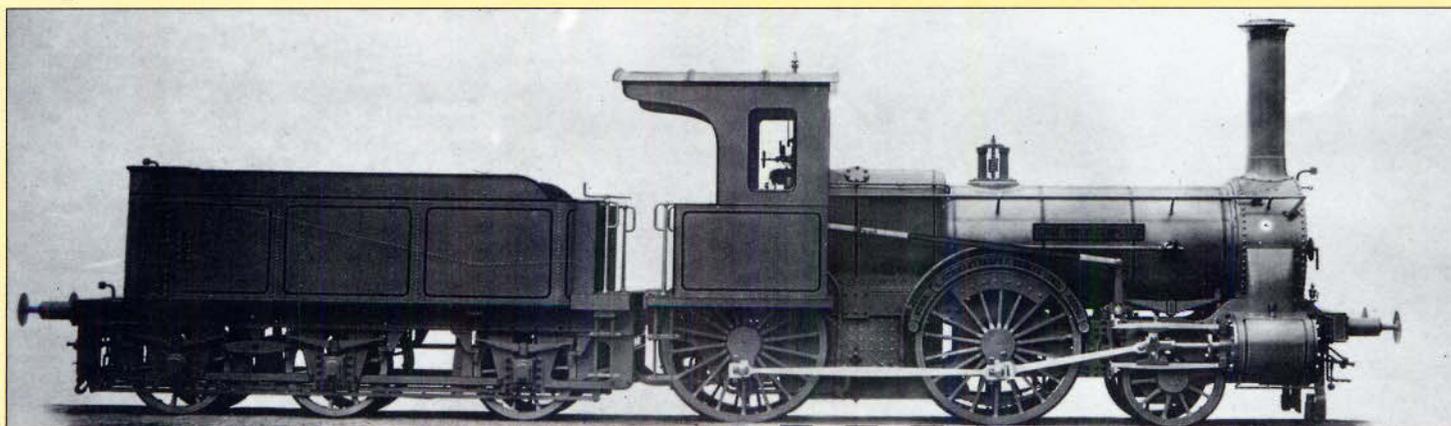
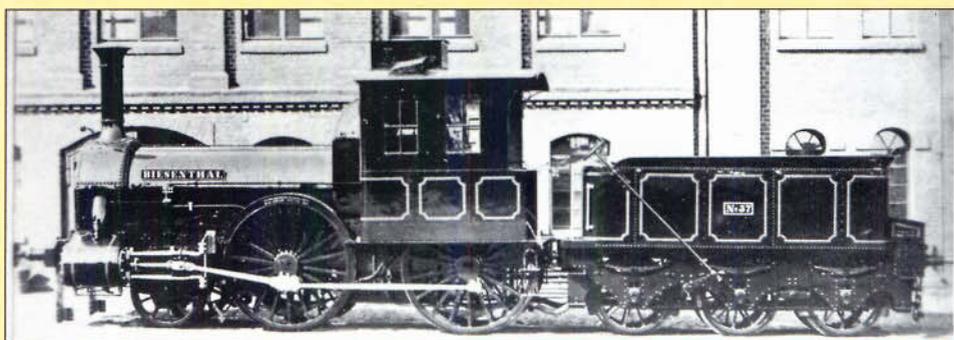
Die Berlin-Anhaltische Eisenbahn (BAE)

Diese Gesellschaft eröffnete ihre Stammstrecke Berlin – Dessau – Köthen abschnittsweise zwischen 1. September 1840 und 10. September 1841. In Köthen bestand Anschluß an die Magdeburg-Leipziger Eisenbahn nach Halle, Leipzig und Magdeburg. Der direkten Verbindung Berlins mit Dresden diente die 1848 eröffnete Strecke von Jüterbog über Falkenberg nach Röderau/Riesa, wo Anschluß an die Leipzig-Dresdener Eisenbahn gegeben war.

1857 folgte die 25 km lange Strecke Dessau – Bitterfeld, von wo aus am 1. Februar 1859 in südwestlicher Richtung Halle und in südlicher Leipzig erreicht wurden. Der Umweg über die Magdeburg-Leipziger Eisenbahn war damit unnötig geworden. Sechs Monate später war Bitterfeld mit Wittenberg verbunden. Seit 1863 wurde die Herzoglich Anhaltische Leopoldsbahn Roßlau – Zerbst von der Berlin-Anhaltischen Eisenbahn betrieben, ehe sie 1872 dann von ihr angekauft werden konnte.

Bild 103: Die einzige Schwartzkopff-Lieferung für die Berlin-Stettiner Eisenbahn bildeten 1869 vier 1B n2-Personenzuglokomotiven (Fabriknummern 98 bis 101). Ihre Hauptabmessungen betragen 406/559/1676 mm. Die abgebildete "Graf von Itzenplitz" wurde nach der Verstaatlichung der Bahn 1883 zur Berlin 180.

Bild 102: Zum Netz A der Berlin-Stettiner Eisenbahn gehörte die A 12 "Biesenthal". 1864 wurde sie vom Vulcan mit der Fabriknummer 35 gebaut. Auffallend an dieser frühen Lieferung sind der ungewöhnlich große Zylinderdurchmesser von 457 mm bei 559 mm Kolbenhub sowie die 1829 mm großen Treibräder.



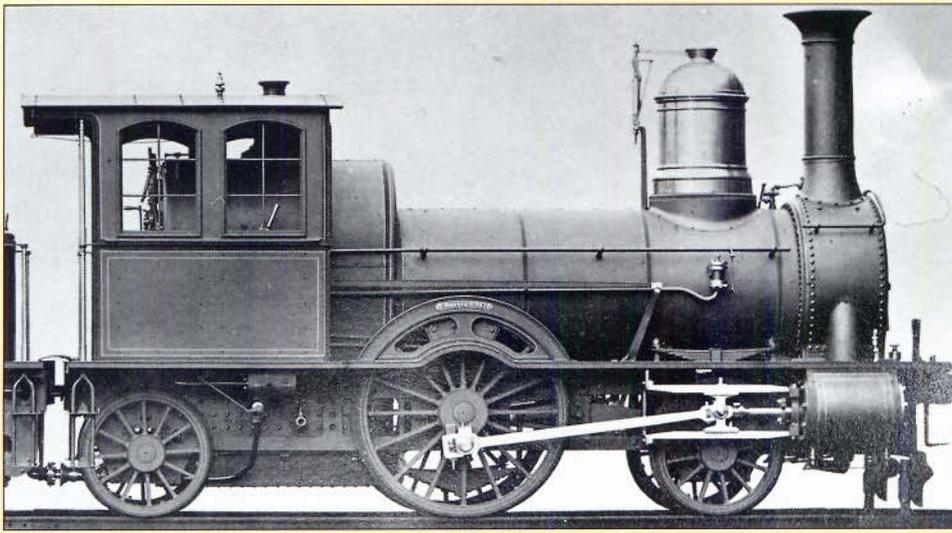


Bild 104 (links): Die Berlin-Hamburger Eisenbahn hielt für die Bespannung ihrer Courier- und Personenzüge bis 1869 an der 1A1-Lokomotive fest. Die "Iris" aus der letzten Lieferserie des Jahres 1869 (Borsig, Fabriknummer 2472) zeigt eine wohlproportionierte Gestalt mit den Hauptabmessungen 381/508/1676 mm. 1884 wurde sie zur Altona 46, 1889 ausgemustert.

Bild 106 (rechte Seite): Die als Personen- wie als Güterzuglokomotiven gleich gut verwendbaren "Zwischenzugmaschinen" der Berlin-Hamburger Eisenbahn wurden in einer schwereren und einer leichteren Bauform beschafft. Erstere hatte 432/610 mm, letztere 406/560 mm Zylinderdurchmesser/Kolbenhub. Die abgebildete "Zernitz" zählte zu der schwereren Bauform und wurde 1876 von Borsig mit der Fabriknummer 3488 geliefert. Zuletzt trug sie die Betriebsnummer Altona 648, ehe sie 1896 ausgemustert wurde.

Als letztes größeres Streckenstück ist am 15. Oktober 1875 die Strecke Wittenberg – Falkenberg eröffnet worden. Am 15. Juni 1880 nahm der weltbekannte Anhalter Bahnhof in Berlin, der leider ein Opfer der letzten Kriegstage wurde, den Betrieb auf. Mit Wirkung vom 1. Januar 1882 wurde die Berlin-Anhaltische Eisenbahn mit ihrem Streckennetz von 430 km Länge verstaatlicht und zunächst provisorisch der KED Berlin, ein Jahr später der KED Erfurt angegliedert.

Die Berlin-Anhaltische Eisenbahn beschaffte bis zu ihrer Verstaatlichung 185 Lokomotiven, von denen am 1. Januar 1882 noch 147 vorhanden waren. Das deutliche Übergewicht der Schnell- und Personenzuglokomotiven (104) gegenüber den Güterzuglokomotiven zeigt deutlich, wo das betriebliche Schwergewicht der Bahn lag. An Tenderlokomotiven waren lediglich vier Bt vorhanden – offensichtlich ein Gelegenheitskauf bei Schichau. Ansonsten hat die Bahn – abgesehen von den 15 ältesten Maschinen von Stephenson sowie einer aus Brüssel – ihren gesamten Lokomotivpark von Borsig bezogen. Unter diesen Maschinen befand sich auch die bekannte Fabriknummer 1 mit dem Namen "Borsig", eine Lokomotive mit der damals ungewöhnlichen Achsanordnung 2'A1, die Borsig in seinen Anfangsjahren nur siebenmal bau-

te. In die sechs weiteren Maschinen teilten sich die Berlin-Stettiner und die Oberschlesische Eisenbahn.

Die "Borsig" unternahm am 24. Juli 1841 ihre erste Fahrt, wurde jedoch bereits 1850 aus dem Betrieb gezogen, nachdem sie bis dahin rund 74 000 km zurückgelegt hatte. Sie hatte ganz offensichtlich die 2'A-Bauart von Norris/Philadelphia zum Vorbild, wie auch einer zeitgenössischen Beschreibung zu entnehmen ist, in der es heißt: "Ein Dampfwagen nach dem Norris'schen Principe ist mit mancherlei Verbesserungen vor kurzem aus der Werkstatt des tüchtigen Mechanikers Borsig in Berlin hervorgegangen." Die Hauptabmessungen betragen laut den Geschäftsberichten (in metrische Maße umgerechnet):

Zylinderdurchmesser	292 mm
Kolbenhub	457 mm
Treibraddurchmesser	1372 mm
Kesseldurchmesser	914 mm
Rohrlänge	2666 mm
Gesamtheizfläche	30,3 m ²

Erstaunlich hoch war auch die Zahl von 57 1A1-gekuppelten Personen- und Schnellzuglokomotiven, die von der BAE bis 1863 beschafft wurden. Unter den ersten von ihnen befand sich auch die "Beuth", 1844 von Borsig mit der Fabriknummer 24 gebaut, deren Nachbildung im Deutschen Museum

in München stand und seit 1984 dem Berliner Museum für Verkehr und Technik überlassen ist. Mit ihren Hauptabmessungen 330/559/1524 mm übertraf sie die "Borsig" erheblich.

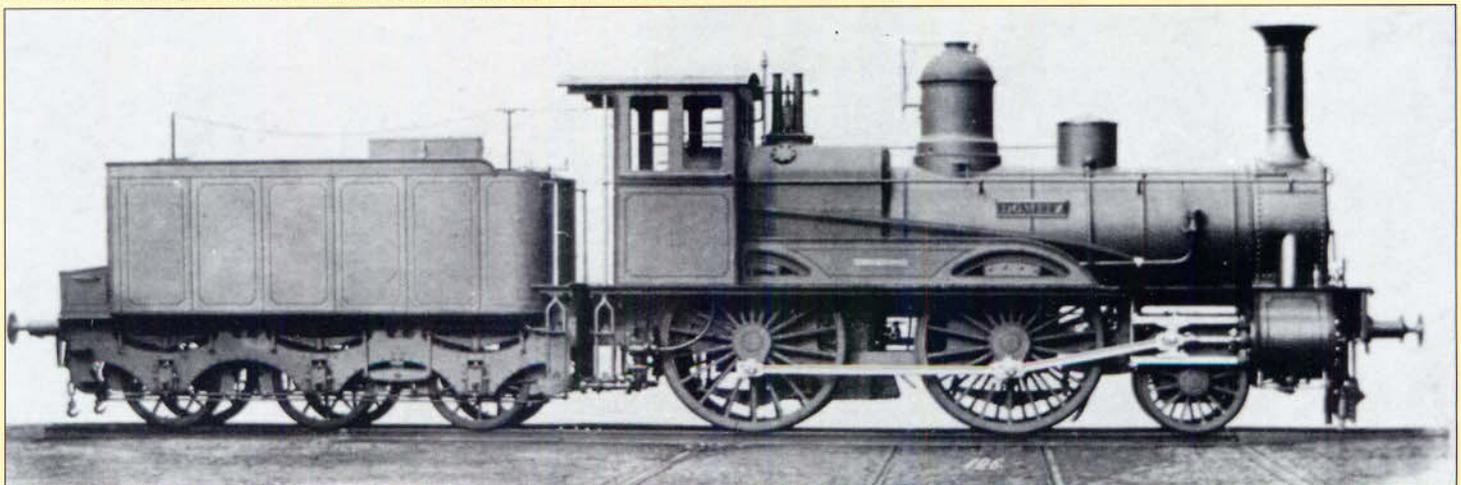
22 Lokomotiven der Achsformel B1, sogenannte Scherenmaschinen, waren als Güterzugloks eingesetzt. Ab 1873 ging man bei der BAE zur dreifach gekuppelten Güterzuglokomotive über.

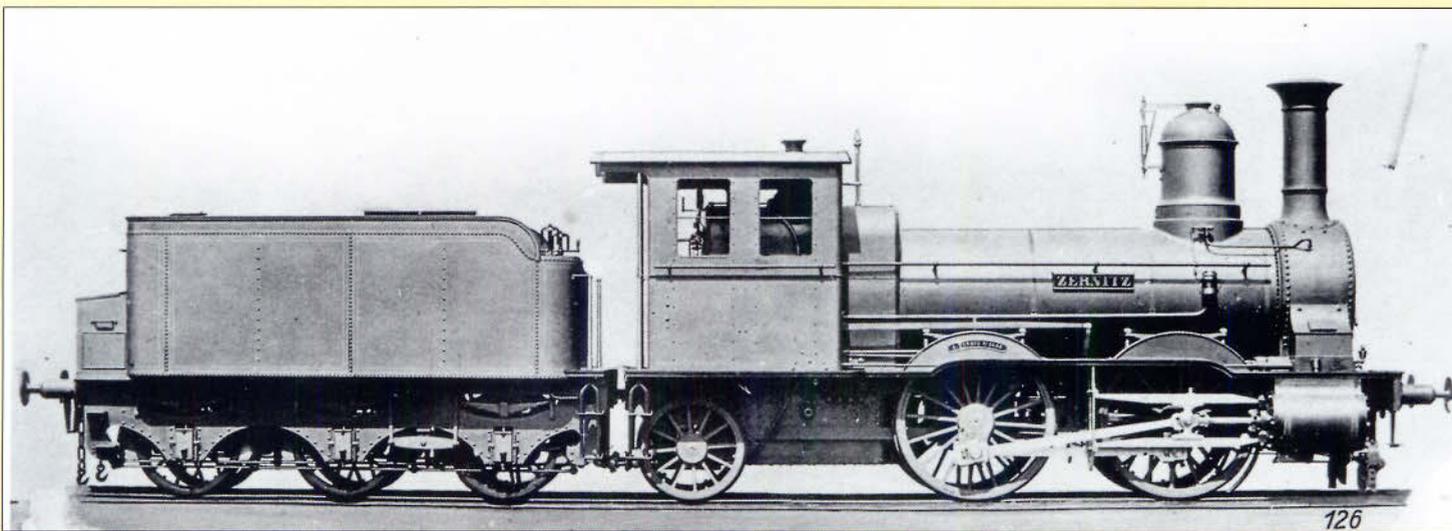
Einer Serie von zwölf Schnellzuglokomotiven mit 1829 mm großen Treibrädern aus den Jahren 1853 bis 1857 folgten 1858 bis 1862 insgesamt 17 "Schnellläufer" mit 1981 mm Treibraddurchmesser. Erst 1873 wurden weitere Schnellzugloks beschafft; sie hatten jetzt die Achsformel 1B mit einem Treibraddurchmesser von 1825 mm. Bei der Verstaatlichung der Bahn waren 26 dieser Maschinen vorhanden. Die einzigen Tenderloks der BAE waren vier der schon erwähnten Bt aus dem Jahre 1874 von Schichau. Sie dürften mit den von Schichau in großer Zahl für die Kgl. Ostbahn gebauten Maschinen identisch gewesen sein.

Die Berlin-Stettiner Eisenbahn

Die 1843 eröffnete, 134,5 km lange Berlin-Stettiner Eisenbahn fand 1846 in der Strecke Stettin – Stargard, die jedoch 13 Jahre lang von der Stargard-Posener Eisenbahn-

Bild 105: Von den anschließend beschafften 36 Schnellzuglokomotiven der Achsfolge 1B lieferte Schwartzkopff acht; die restlichen stammten von Borsig. Sie alle hatten die Hauptabmessungen 420/560/1818 mm. Die abgebildete "Dömitz" gehörte nach zwei Schwartzkopff-Maschinen zu den ersten 1B-Schnellzugloks der Berlin-Hamburger Eisenbahn. Bei der KED Altona erhielt sie die Betriebsnummer 140. Ausgemustert wurde sie erst 1905.





126

gesellschaft betrieben wurde, ihre Fortsetzung.

Eine besondere Eigenart der Berlin-Stettiner Eisenbahn war es, ihre verschiedenen Strecken als "Netze" zu bezeichnen. So bildeten Berlin – Stettin – Stargard das Netz A. Bis etwa 1860 hat die Berlin-Stettiner Eisenbahn nur noch die Linie Stargard – Belgard – Köslin mit der Zweigbahn Belgard – Kolberg eröffnet (Netz B).

Die Fortsetzung von Köslin über Stolp nach Zoppot und Danzig wurde erst 1869/70 vollendet und als Netz D bezeichnet. Die Netze B und D zusammen bildeten die Hinterpommersche Eisenbahn. Die 170 km lange Strecke Angermünde – Stralsund und das Verbindungsstück Stettin – Pasewalk bildeten im wesentlichen das Netz C der Berlin-Stettiner Eisenbahn.

Netz A wurde 1867 bis 1877 um die wichtige Verbindung Neustadt – Eberswalde – Frankfurt an der Oder und eine Strecke von Ducherow zum Ostseehafen Swinemünde erweitert.

Am 1. Februar 1880 ging das Gesamtnetz der Berlin-Stettiner Eisenbahn in Staatsbesitz über. 1881 wurden die Netze A und C der KED Berlin angegliedert, wogegen die Netze B und D, die Hinterpommersche Eisenbahn also, unter der Verwaltung der Kgl. Ostbahn (KED Bromberg) standen.

Die ältesten Lokomotiven der Stammbahn (Netz A) waren 2'A- und 1A1-Lokomotiven von Sharp und Norris aus den Jahren 1841/42. Es folgten 16 1A1-Lokomotiven von Borsig, die zwischen 1843 und 1851 gebaut worden waren, sowie drei 2'A von Borsig (wie bei der Berlin-Anhaltischen Bahn).

1845 wurden vier Güterzuglokomotiven der Achsfolge 1 B mit überhängendem Stehkessel beschafft, denen 1848 eine weitere folgte. Zwei hatte noch Sharp geliefert, die restlichen bereits Borsig.

Eine Besonderheit bildeten zwölf 1B-Schnellzuglokomotiven mit Innenzylindern. Sie waren die ersten gekuppelten Schnellzugloks in Preußen und zählten zu den frühesten Bauformen von Schnellzugmaschinen überhaupt. Sie stammten aus einer Lieferung von 27 Maschinen, die Borsig zwischen 1852 und 1854 gebaut und an die Berlin-Stettiner Eisenbahn (12), die Kgl.

Ostbahn (1), die Magdeburg-Leipziger Eisenbahn (8) und die Oberschlesische Eisenbahn (6) geliefert hatte.

In den Jahren 1860 bis 1875 wurden 87 Personen- und Schnellzuglokomotiven erworben, die überwiegend die Achsformel 1B hatten, unter denen sich aber auch sechs 1A1-Schnellzugloks von Schichau aus dem Jahre 1870 und zwölf vom Stettiner Vulcan aus dem Jahre 1875 befanden. Davon waren vier für das Netz A, fünf für das Netz D und drei für das Netz B bestimmt (Vulcan-Fabriknummern 664 bis 675). Die nachfolgenden vier 1A1-Personenzuglokomotiven aus dem Jahre 1875 für das Netz C mit den Bahnnummern C 40 bis C 43 (Vulcan 676 bis 679) waren die letzten ungekuppelten Lokomotiven, die in Deutschland gebaut und eingesetzt wurden. Güterzugloks sind ab 1864 überwiegend vom Stettiner Vulcan in den Achsformeln 1B, B1 und C geliefert worden.

Ähnliches trifft für die anderen Netze der Berlin-Stettiner Eisenbahn zu, mit der Besonderheit, daß für das Netz C (Vorpommersche Eisenbahn) überhaupt keine Schnellzugloks beschafft wurden. Borsig, Wöhlert und Vulcan lieferten nur 1A1- und 1B-Personenzugloks mit den einheitlichen Abmessungen 406/560/1676 mm. Als Güterzuglokomotiven waren auf den Netzen B und D B1- und C-gekuppelte Maschinen in Betrieb.

Es fällt auf, daß der Berliner "Hoflieferant" Borsig nach 1864 bei der Berlin-Stettiner Bahn nicht mehr in Erscheinung trat; hier beherrschten Wöhlert und vor allem Vulcan das Feld. Leider ist von diesen beiden Firmen jedoch relativ wenig Fotomaterial erhalten geblieben.

Die Berlin-Hamburger Eisenbahn (BHE)

1843 wurde die Berlin-Hamburger Eisenbahn-Gesellschaft (BHE) gegründet. Sie erreichte am 15. Dezember 1846 das 271 km von Berlin entfernte Städtchen Bergedorf. Aus der Gegenrichtung hatte von Hamburg her die Hamburg-Bergedorfer Eisenbahn bereits im Mai 1842 die nur 14 km lange Distanz nach Bergedorf überwunden. Die Betriebsführung hatte letztere Ge-

sellschaft schon zum 1. Dezember 1846 der BHE überlassen.

Die Strecke der BHE führte von Berlin über Spandau – Nauen – Neustadt – Wittenberge – Ludwigslust – Hagenow (seit 1847 Anschluß an die Mecklenburgische Eisenbahn) – Büchen – Bergedorf nach Hamburg. Von Lübeck aus vermittelte seit 1851 die Lübeck-Büchener Eisenbahn (LBE) in Büchen Anschluß an die Berlin-Hamburger Eisenbahn.

Erst am 1. August 1865 konnte die LBE endlich die direkte Verbindung Lübeck – Hamburg eröffnen. Noch 1851 wurde die 12 km lange Strecke Büchen – Lauenburg dem Betrieb übergeben. Doch es dauerte noch bis zum März 1864, ehe die "Elb-Trajektanstalt" zwischen Lauenburg und dem südlichen Elbeufer bei Hohnstorf ihre Fährverbindung aufnehmen und den Anschluß an die Hannoversche Staatsbahn herstellen konnte. Diese hatte ihre Strecke Hannover – Celle – Lüneburg – Harburg bereits 1847 eröffnet. Das Trajekt wurde am 1. November 1878 durch die Elbbrücke bei Lauenburg ersetzt.

Von Wittenberge aus hatte 1873 die BHE mit einer neuen Strecke die Elbe überquert und ein Jahr später Lüneburg und Buchholz erreicht, wo Anschluß an die der CME gehörende Strecke Bremen – Hamburg bestand.

Auch nach dem Übergang der alten Hamburg-Bergedorfer Eisenbahn an den Hamburger Senat führte die BHE den dortigen Betrieb weiter. Ferner hatte sie die Betriebsführung auf dem auf Hamburger Gebiet liegenden Teil der Hamburg-Altonaer Verbindungsbahn zwischen dem Hamburger Bahnhof Klosterthor und der damaligen Grenze zum (preußischen) Altona bei der Station Schulterblatt inne. Mit Gesetz vom 17. Mai 1884 wurde die Berlin-Hamburger Eisenbahn verstaatlicht und am 1. April 1885 der KED Altona zugeschlagen.

Der Hamburger Bahnhof in Berlin wurde 1845 bis 1847 erbaut und im Oktober 1884 geschlossen. Den Personenverkehr fertigte man fortan auf dem benachbarten Lehrter Bahnhof ab. Das Empfangsgebäude wurde 1906 zum Berliner Verkehrs- und Baumuseum umgebaut. Nach Kriegsende mußte es für 40 Jahre geschlossen blei-

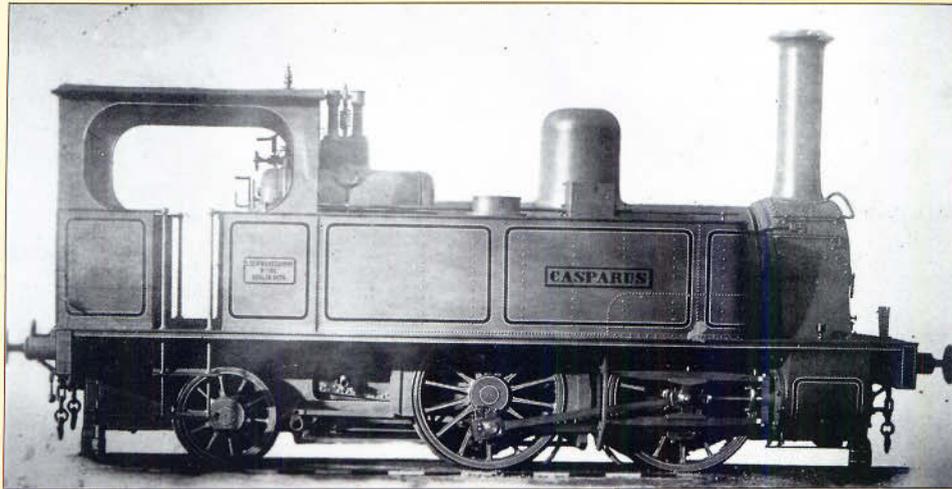
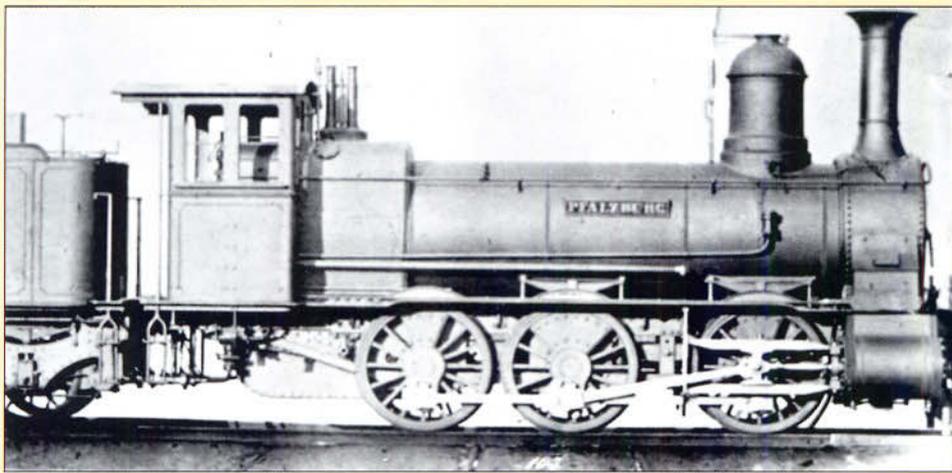


Bild 108: Der Betrieb auf der Hamburg-Altonaer Verbindungsbahn wurde 1870 der Berlin-Hamburger Eisenbahn übertragen. Hierfür beschaffte sie 1869 bis 1876 16 B1-Tenderlokomotiven mit 420/558/1534 mm Hauptabmessungen. Die "Casparus" vermittelt einen Eindruck dieser Bauform von Schwartzkopff. 1906 wurde die Lokomotive noch in (T 1) Altona 6047 umgezeichnet.

Bild 107 (ganz oben): Die Berlin-Hamburger Eisenbahn hat nur ein Dutzend C-Güterzuglokomotiven beschafft. Die "Pfalzberg" stammt von Borsig (Fabriknummer 2764). Mit ihren Hauptabmessungen 458/628/1261 mm waren diese C-Loks als ausgesprochen kräftig zu bezeichnen, zumal ihr Kesseldruck von 10 atü für die damalige Zeit recht hoch lag. **Fotos 92 bis 108: Sig. Dr. Scheingraber**



ben. Seine Ausstellungsstücke sind, soweit sie den Krieg überstanden haben, an das neue Museum für Verkehr und Technik auf dem Gelände des früheren Anhalter Bahnhofs übergegangen.

Die Hamburg-Bergedorfer Eisenbahn eröffnete ihren Betrieb mit vier kleinen 1A1-Lokomotiven mit Innenzylindern von Stephenson aus den Jahren 1841/42, die beim Übergang der Betriebsführung auf die BHE noch im Einsatz standen. Die Berlin-Hamburger Eisenbahn beschaffte in den vierziger Jahren insgesamt 26 1A1-Lokomotiven verschiedener Konstruktion bei Sharp in Manchester und bei Borsig. Letztere Firma war auch der Lieferant einer Reihe von Güterzuglokomotiven, die erstaunlicherweise die gleichen 1524 mm großen Treibräder aufwiesen wie die 1A1-Lokomotiven.

1853 bis 1868 lieferte Borsig weitere 41 1A1-Loks mit den Hauptabmessungen 381/508/1676 mm. Die 1865 mit der Fabriknummer 1719 gebaute "Boreas" erlebte 1906 noch die Umzeichnung zur (Po) Altona 1501, ehe sie 1909 als Heizlok auschied.

Erst 1871 setzte die Beschaffung von 1B-Schnellzuglokomotiven durch die Firmen Borsig und Schwartzkopff ein. Bis 1879 wurden 36 Stück, davon acht bei Schwartzkopff, bestellt (420/560/1818 mm). Die KED Altona übernahm sie 1885 mit den Betriebsnummern 138 bis 173 in ihren Fahrzeugpark.

Eine Besonderheit waren die "Zwischenzuglokomotiven" der Bauform B1, die für den gemischten Dienst in einer schweren und einer leichten Bauart und mehreren Bauformen 1864 bis 1877 in 48 Exemplaren ausschließlich von Borsig geliefert wurden. Die Hauptabmessungen der schweren Bauart betragen 432/610/1520 mm, die der leichten Bauart 406/520/1520 mm.

Für schwere Güterzüge wurden lediglich zwölf C-gekuppelte Lokomotiven in den Jahren 1871 von Schwartzkopff und 1872/73 von Borsig gebaut (Hauptabmessungen 458/628/1261 mm).

Neben einigen älteren Rangierlokomotiven, die meist durch Umbau entstanden, sind noch 16 B1-Tenderlokomotiven von Schwartzkopff aus den Jahren 1869/70 zu erwähnen, die vornehmlich den Dienst auf der Hamburger Verbindungsbahn bewältigten. Von ihnen standen 1906 noch sechs Stück im Einsatz. Sie wurden als (T2) Altona 6046 bis 6051 eingereiht.

Für die zum Beginn der achtziger Jahre errichtete Strecke Spandau – Ruhleben – Charlottenburg über die Stadtbahn zum Schlesischen Bahnhof baute Borsig 1882 sechs 1B-Personenzug-Tenderloks, deren letzte, die "Moabit", einer ganzen Gruppe von Berliner Stadtbahn-Lokomotiven ihren Namen gegeben hat. (Näheres hierzu im "Preußen-Report" Band 3, Seite 25 ff.)

Bild 109: Die Karte der deutschen Eisenbahnen im Jahre 1850 macht deutlich, wie weitmaschig das Eisenbahnnetz damals noch war. Besonders fällt das Fehlen jeglicher Bahnverbindungen nordöstlich der Linie Stettin – Posen auf. **Abbildung: Sammlung Dr. Scheingraber**

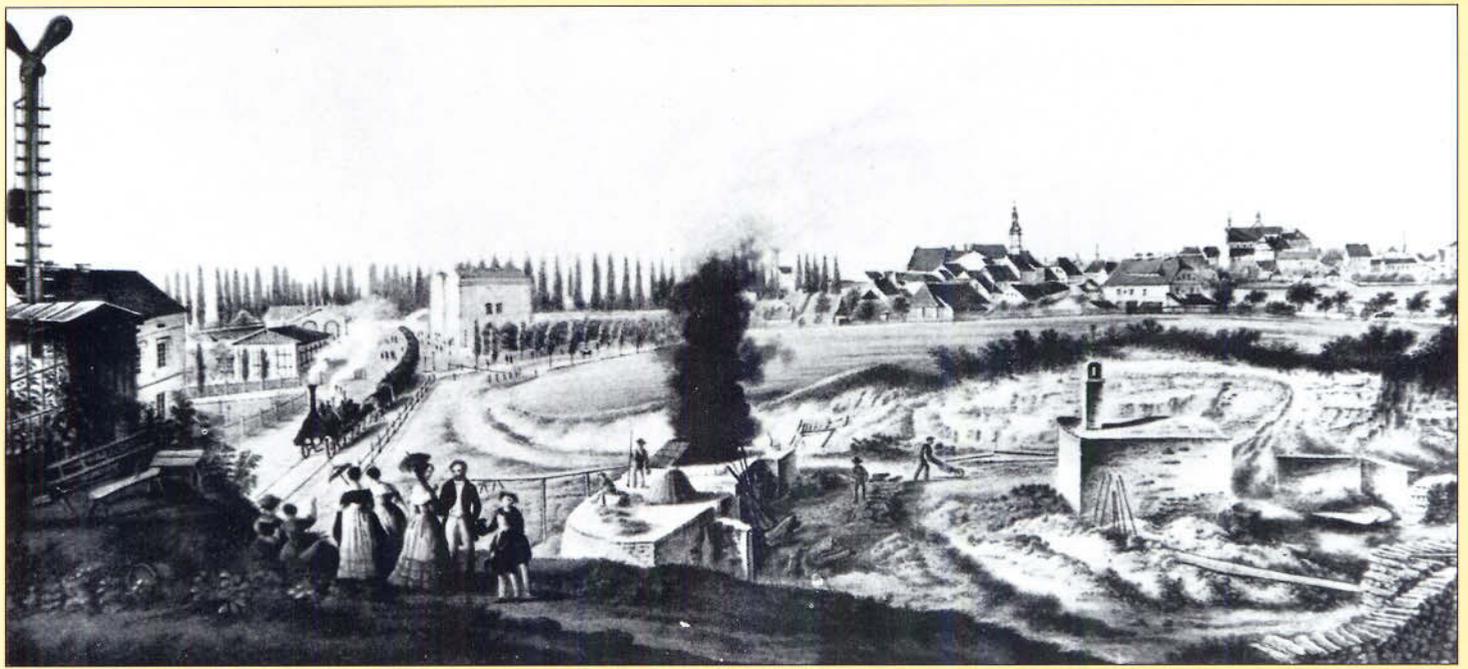


Bild 110: Diese aus dem Museum für Kunstgewerbe und Altertümer in Breslau stammende Abbildung zeigt eine Stadtansicht von Oppeln samt Zug und Bahnhof der Oberschlesischen Eisenbahn. Man beachte auch das markante Flügelsignal. **Abbildung: Sammlung Klee**

Die östlichen preußischen Bahnen

Die Geschichte der Eisenbahnstrecke von Berlin Schlesischer Bahnhof in Richtung Frankfurt/Oder ist ziemlich umfangreich. Die am 23. Oktober 1842 von der Berlin-Frankfurter Eisenbahngesellschaft eröffnete Verbindung ging gut zwei Jahre später in der Niederschlesisch-Märkischen Eisenbahngesellschaft (NME) auf. Sie wurde ein Element der Route Berlin – Breslau – Oberschlesien.

Schlesien war mit seiner relativ hohen Bevölkerungsdichte, seinen Bodenschätzen und seinen Metallbetrieben eine blühende preußische Provinz. So ist es kein Wunder, daß auch hier schon früh Eisenbahnpläne geschmiedet wurden, die eine Verknüpfung der Provinzhauptstadt Breslau mit Berlin im Norden und Krakau sowie der Habsburger-Monarchie (Österreich-Ungarn) im Süden verfolgten.

Für den nördlichen Bereich konstituierte sich nach langen Querelen um die Streckenführung die Niederschlesisch-Märkische Bahngesellschaft, die am 1. September 1846 die Eröffnung des letzten Teilstücks Sommerfeld – Frankfurt/Oder feiern

konnte. Da inzwischen die Berlin-Frankfurter Bahn in der NME aufgegangen war, konnte man den gesamten Verkehr bis Berlin abwickeln. Genau ein Jahr später, am 1. September 1847, wurde auch die wichtige NME-Zweigstrecke von Kohlfurt über Görlitz nach Dresden eröffnet.

Nicht vergessen sei auch eine weitere, allerdings weit weniger bedeutende Zweiglinie: die von Hansdorf nach Glogau. Sie trug den treffenden Namen Niederschlesische Zweigbahn-Gesellschaft. 1872 wurde sie von der Oberschlesischen Eisenbahngesellschaft (OEG) übernommen, die recht

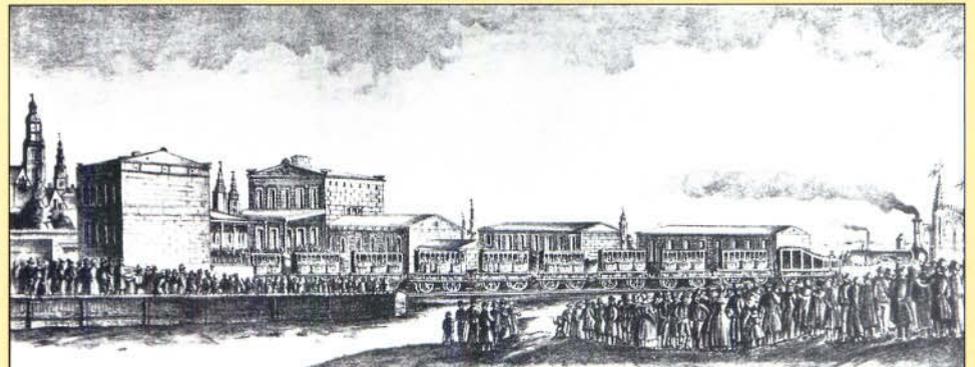
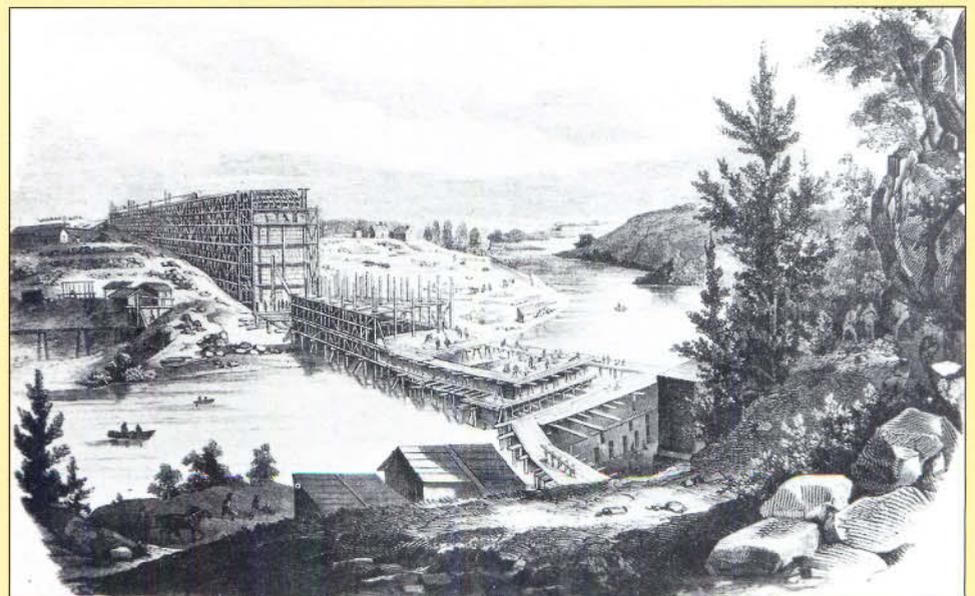


Bild 111: Ebenfalls aus dem Breslauer Kunstgewerbemuseum stammt diese Lithographie, auf der die Abfahrt des ersten Eisenbahnzugs von Breslau nach Ohlau am 22. Mai 1842 dargestellt wird (Oberschlesische Eisenbahn-Gesellschaft). Es war der erste planmäßige Eisenbahnzug in Schlesien überhaupt.

Abbildung: Sammlung Klee

Bild 112: So brachte die Leipziger Illustrierte Zeitung 1847 ihren Leserinnen und Lesern den Bau des Neiße-Viadukts bei Görlitz vor Augen. (Das mächtige Bauwerk liegt an der Strecke Kohlfurt – Görlitz – Dresden.) Während am anderen Ufer die Pfeiler bereits zu erkennen sind, wird in der Neiße noch das Lehrgerüst aufgerichtet. **Abbildung: Sammlung Klee**



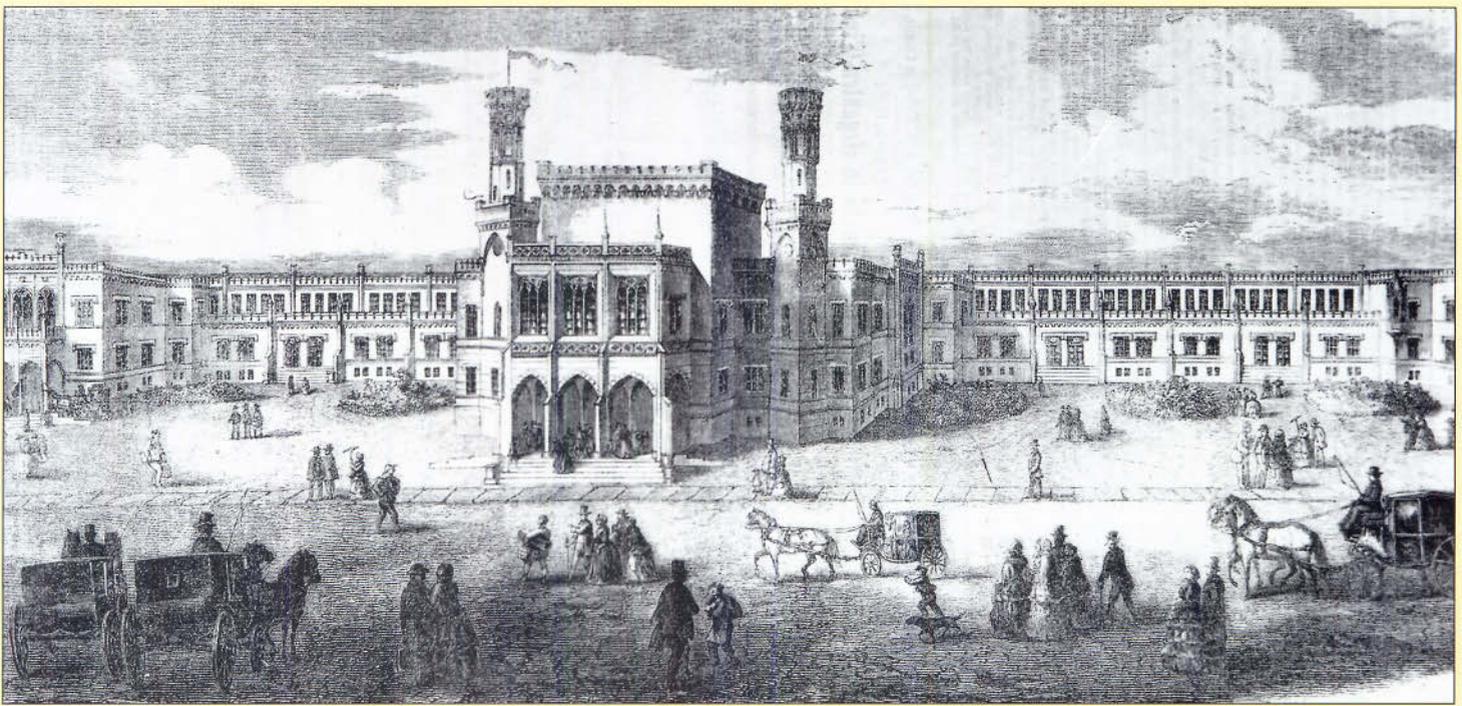


Bild 113: Das "Stationsgebäude der vereinigten Oberschlesischen und Breslau-Posen-Glogauer Eisenbahn zu Breslau", Zeichnung von Robert Katzer in Webers Illustrierter Zeitung (1856).
Abbildung: Sammlung Berger



Bild 114 (links): In Kohlfurt zweigte die Hauptlinie der Niederschlesisch-Märkischen Bahn nach Dresden ab (eröffnet 1. September 1847).
Foto: Sammlung Berger

Bild 115 (darunter): Direktionsgebäude und Beamtenwohnhaus der Oberschlesischen Eisenbahn in Breslau aus der Eröffnungszeit.
Abbildung: Sammlung Klee

Bild 116 (unten links): Bahnübergangsszenerie um die Jahrhundertwende in Lauban. Hier verzweigt sich seit 1865 die schlesische Gebirgsbahn von Waldenburg/Hirschberg nach Görlitz und Kohlfurt. **Foto: Archiv Hesselink**

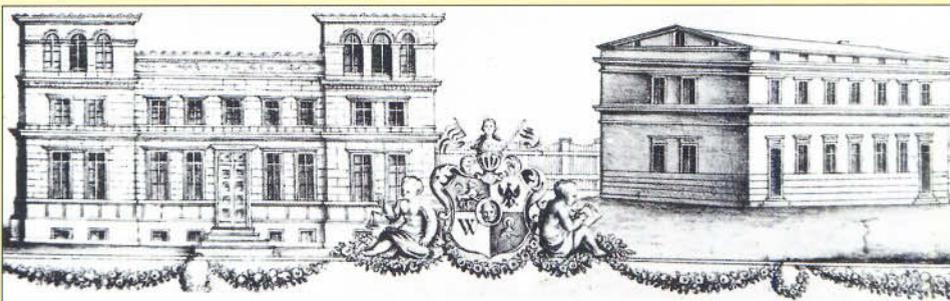


Bild 117: Nach diesem Fahrplan nahm die Breslau-Schweidnitz-Freiburger Eisenbahn am 29. Oktober 1843 den Betrieb auf ihrer Stammstrecke auf. **Abbildung: Sammlung Klee**

Breslau-Schweidnitz-Freiburger Eisenbahn.

Fahr-Plan

für die täglichen Dampfzügen.

Fahrzüge von Breslau nach Freiburg.				Fahrzüge von Freiburg nach Breslau.			
Abgang von	Werauz	Wende	Werauz	Abgang von	Werauz	Wende	Werauz
St. 10.	St. 10.	St. 10.	St. 10.	St. 10.	St. 10.	St. 10.	St. 10.
Breslau	8	5		Freiburg	13	5	13
Schmölz	8 17	5 17		Königszell	8 35	5 35	
Gantb	8 35	5 35		Inaramsdorf	9 11	6 11	
Wrettau	8 54	5 54		Wrettau	9 18	6 18	
Inaramsdorf	9 11	6 11		Gantb	9 42	6 42	
Königszell	9 42	6 42		Schmölz	9 56	6 56	
Ankunft in Freiburg	10	7		Ankunft in Breslau	10 13	7 13	

Fahrt-Taxe für eine Person

von Breslau nach Freiburg oder umgekehrt, in Silbergrößen.

von Breslau nach Freiburg		von Freiburg nach Breslau	
St. 10.	St. 10.	St. 10.	St. 10.
1. Klasse	10	10	10
2. Klasse	6	6	6

Die Kinder unter 3 Jahren, die auf dem Arme getragen werden und ihren Platz auf dem Sitz einnehmen, zahlen nicht. Für ältere Kinder sind Plätze in Wagen, jedoch können auch Kinder unter 10 Jahren auf ein Billet mitgenommen werden.
Der Verkauf der Billets in Breslau und Freiburg geschieht bis fünf Minuten vor dem Abzuge der Züge; die Billets auf den Zwischenstationen und Haltepunkten können jedoch eine Viertelstunde vor der bestimmten Abfahrtszeit erworben und die Billets nicht in lösen. Das Postkassensystem mit dem Namen des Stationswärters und des Bestimmungsortes besteht, eine halbe Stunde vor Abzuge der Züge, unter Vorweisung des Fahrplans an die Postkassensysteme übergeben zu werden. Auf den Zwischenstationen sind Postkassensysteme nicht anzuordnen.
Waggons werden nur von und nach den Stationen Breslau, Gantb, Inaramsdorf, Königszell und Schmölz geliefert und außer eine Stunde vor Abzuge der Züge auf den Postkassensystemen, auf den Stationen bei Gantb, Inaramsdorf und Königszell auch 15 Minuten vorher anzuordnen.
Breslau, den 15. October 1843.

Das Directorium

der Breslau-Schweidnitz-Freiburger Eisenbahn-Gesellschaft.





Bild 118: Im Bahnhof Liegnitz zweigt von der Stammlinie der Niederschlesisch-Märkischen Bahn die Route nach Königszell ab. Für den sehr starken Verkehr im Bahnhof Liegnitz spricht die Tatsache, daß bereits eine Unterführung gebaut werden mußte. **Foto: Archiv Hesselink**

erfolgreich war. Am 22. Mai 1842 fuhr der erste planmäßige Zug von Breslau nach Ohlau. Gut fünf Jahre später (31. Oktober 1847) hatte die OEG-Stammstrecke Anschluß an Krakau, den damals bedeutendsten Handelsplatz der Region.

1846 wurde der zwischen Preußen, Rußland und Österreich eingezwängte Freistaat Krakau allerdings von Österreich "geschluckt", was nicht nur Kriegsangst in Schlesien hervorrief, sondern auch dazu führte, daß Oberschlesien zu einem zweiten Bahnanschluß mit dem Habsburger-Reich kam. Ursprünglich war nur die Linie Cosel (Heydebreck) – Ratibor – Oderberg (bei Annaberg), betrieben durch die Wilhelms-Bahngesellschaft, vorgesehen gewesen. Diese wichtige Zweiglinie der OEG war gegründet worden, weil man rund um Ratibor gar nicht damit einverstanden war, daß die OEG-Stammstrecke auf Krakau anstatt auf kürzestem Wege in Richtung Wien zielte. Am 1. September 1846 war im österreichischen Oderberg der Anschluß an die Kaiser-Ferdinands-Nordbahn von Wien nach Krakau hergestellt worden.

Bleibt noch die kuriose Geschichte einer weiteren OEG-Zweiglinie zu erwähnen, der Neiße-Brieger Eisenbahngesellschaft, deren Träume von einem lebhaften Fernverkehr mit Böhmen sich nicht verwirklichen ließen und die deshalb ihre Konzession zurückgeben wollte. Aber die Staatsregierung pochte auf Erfüllung, und so mußte nach dem Teilstück von Brieg (an der Oberschlesischen Bahn) nach Bösdorf (eröffnet am 25. Juli 1847) auch das Reststück bis Neiße eröffnet werden (26. November 1848). 1870 wurde das Unternehmen schließlich von der OEG übernommen. Dasselbe war ein Jahr zuvor auch der Wilhelmsbahn Cosel – Oderberg widerfahren. Der Blick auf die schlesische Eisenbahn-

Bild 120 (ganz unten): Der Breslauer Centralbahnhof zeichnet sich durch seinen romantischen Baustil aus. Im Westen Preußens gab es beispielsweise bei der Cöln-Mindener Eisenbahn eine ähnliche Vorliebe für diese Stilrichtung. **Foto: Sammlung Berger**

Bild 119: Nach der Eisenbahnverstaatlichung in Preußen trug die gemeinsame Station von Oberschlesischer und Breslau-Posen-Glogauer Bahn in Breslau den Namen Centralbahnhof, später Hauptbahnhof. **Foto: Sammlung Berger**



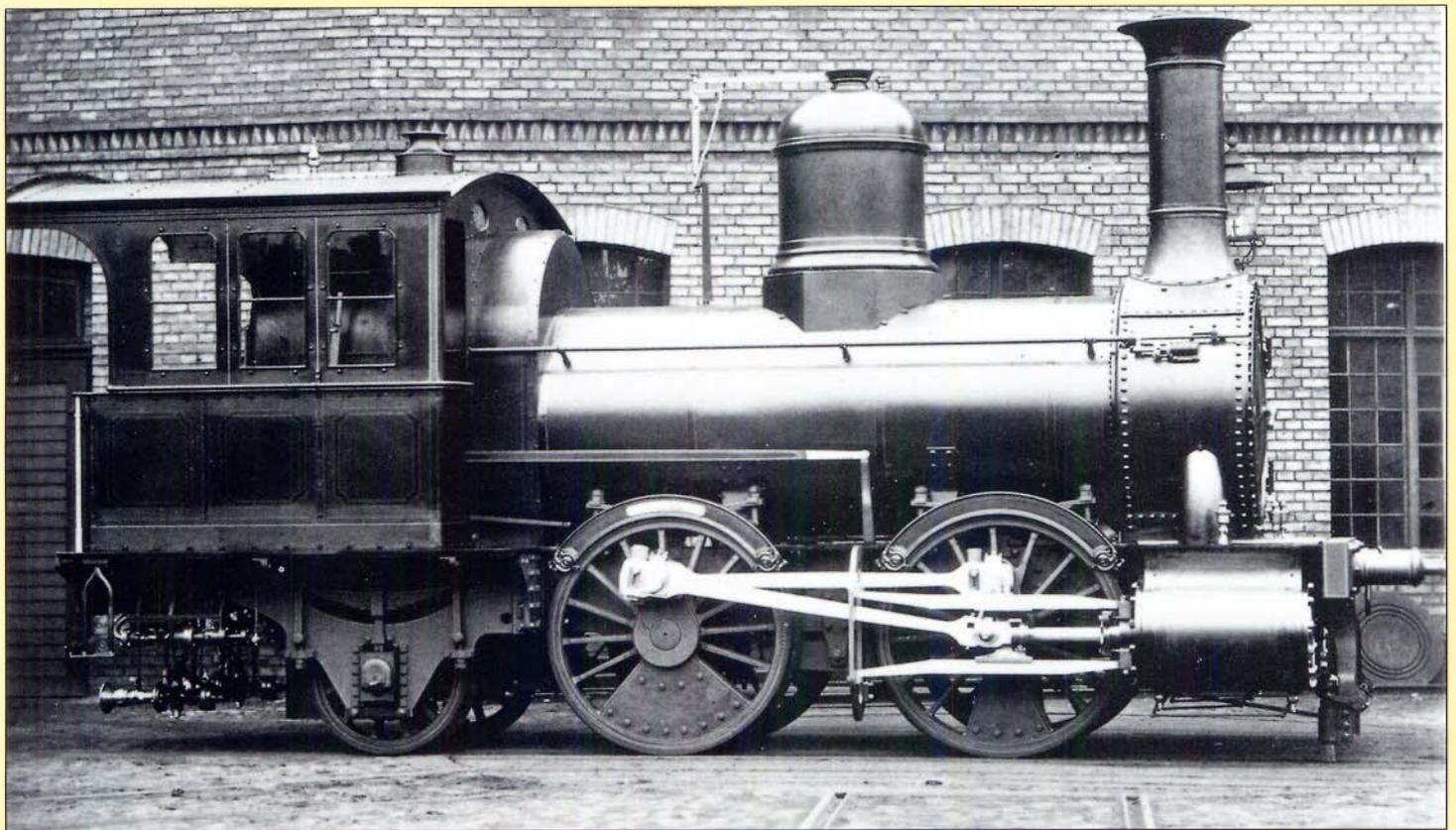


Bild 125: Die Oberschlesische Eisenbahn beschaffte zu der Zeit, als bereits C-Güterzuglokomotiven in Dienst gestellt wurden (1866), noch 50 B1-Güterzugmaschinen mit 432/630/1410 mm Hauptabmessungen und dem Radstand von nur 3530 mm. Die Laufachse lag in einem kurzen Stück Außenrahmen.

Fahrzeuge für den Weg nach Schlesien

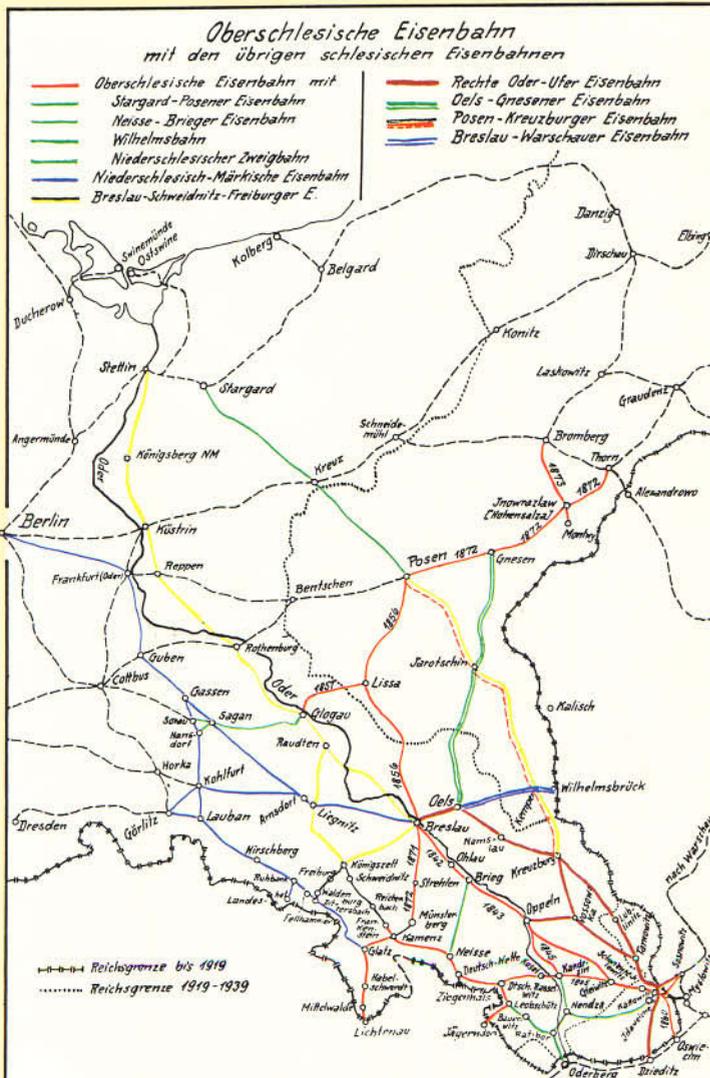
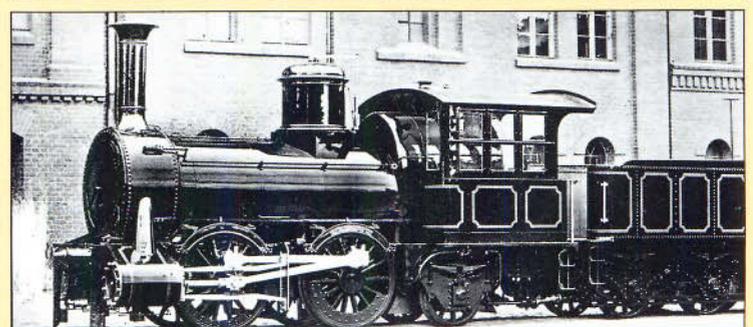
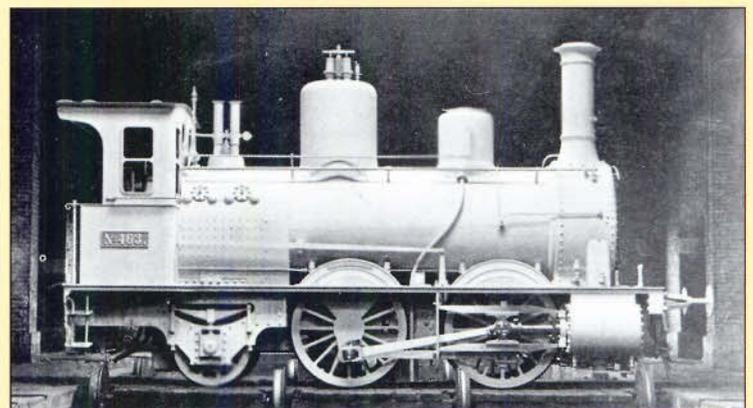


Bild 126: Karte der preußischen Provinz Schlesien und der angrenzenden Provinzen mit dem Streckennetz der Oberschlesischen und der übrigen schlesischen Eisenbahnen. **Abbildung:** H. Bombe, Slg. Dr. Scheingraber

Bild 128 (ganz unten): Heizerseite der Lokomotive Nr. 158 der Oberschlesischen Eisenbahn, die Vulcan 1866 mit der Fabriknummer 69 lieferte. Das geräumige Führerhaus bot mit acht Fenstern einen ausgezeichneten Blick auf die Strecke.

Bild 127: 1878/79 wurden weitere 25 B1-Güterzuglokomotiven von Henschel, Hartmann und der Union Gießerei bezogen. Von der Erstlieferung unterschieden sie sich durch ein kurzes Führerhaus, einen glatten Stehkessel und um 20 mm vergrößerte Treibräder.



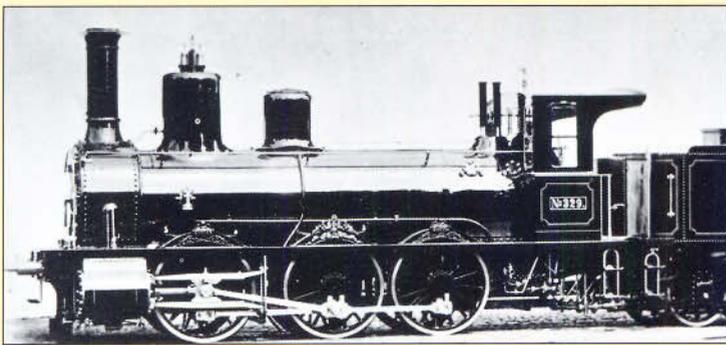


Bild 129: C n2-Güterzuglokomotive der Oberschlesischen Eisenbahn (OSE) Nr. 329. 1874 lieferte die Firma Vulcan 20 dieser Dreikupppler an diese Gesellschaft und vier weitere an die Stargard-Posener Eisenbahn. Die abgebildete Maschine war die 600. vom Vulcan gebaute Lokomotive.

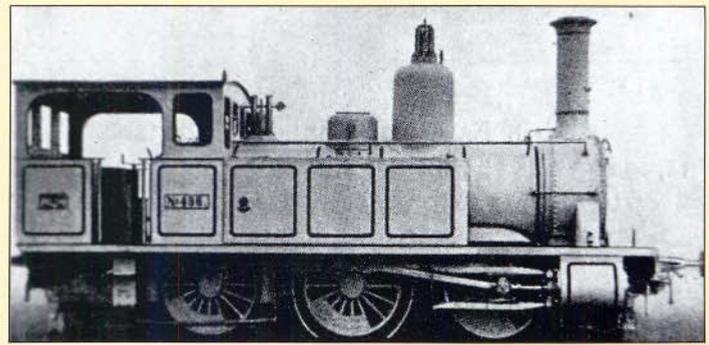


Bild 130: Die Nr. 456 der OSE ist eine von 40 C-Tenderlokomotiven aus den Jahren 1872 bis 1878. Ihre Hauptabmessungen betragen 445/630/1430 mm. Einige dieser robusten Maschinen wurden 1906 noch in die Gattung T 7 eingereiht. Die 456 wurde zur (T 7) Kattowitz 6837.

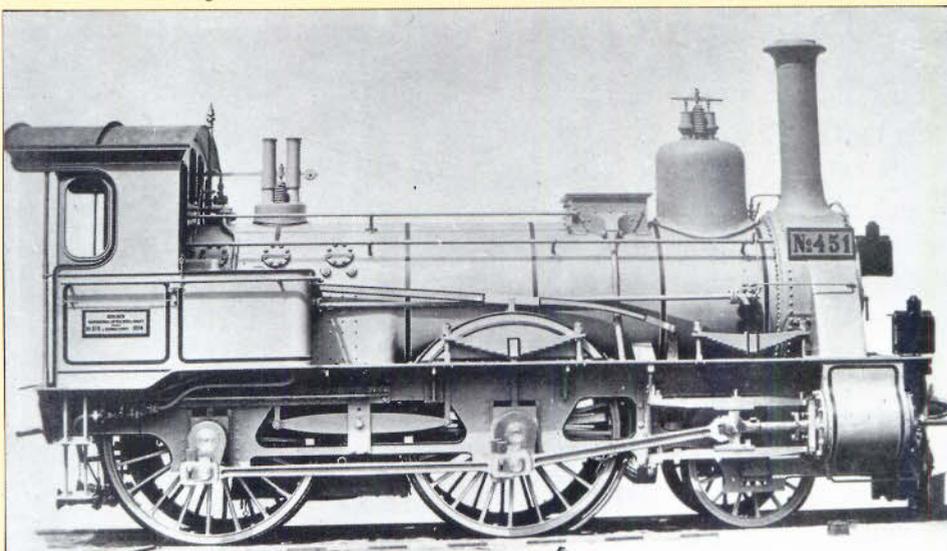
Der Weg nach Schlesien führte von Berlin nach Frankfurt (Oder), wo jedoch zunächst einmal Endstation war. Die 81,3 km lange Strecke wurde von der **Berlin-Frankfurter Eisenbahn** bereits am 23. Oktober 1842 eröffnet. Im August 1845 wurde die Gesellschaft samt ihrem Fahrzeugpark von der **Niederschlesisch-Märkischen Eisenbahn (NME)** aufgekauft. Diese baute ihre Hauptstrecke von Breslau aus in Richtung Frankfurt (Oder) und eröffnete den ersten Abschnitt Breslau – Liegnitz am 19. Oktober 1844. Ein Jahr später war Bunzlau erreicht, und am 1. September 1846 war schließlich die 168 km lange Verbindung Berlin – Breslau vollendet.

Die Verbindung Berlins mit der schlesischen Hauptstadt hatte jedoch eine weitergehende Bedeutung: Von Breslau aus führte die **Oberschlesische Eisenbahn** in süd-östlicher Richtung bereits 1842 bis Ohlau und Brieg, 1843 bis Oppeln und 1845 bis Kandrzin, das unter seinem späteren Namen Heydebreck besser bekannt ist. Dort schloß die **Wilhelmsbahn** an, die am 1. Januar 1846 Ratibor und am 1. Mai 1847 die preußisch-österreichische Grenze bei Annaberg erreichte. Das kurze Stück nach Oderberg gehörte der K. k. priv. Kaiser-Ferdinands-Nordbahn (Wien – Krakau) und war an die Wilhelmsbahn verpachtet. Damit war die erste Schienenverbindung

zwischen Berlin und Wien hergestellt, die zwar einen gewissen Umweg bedeutete, aber bis zur 1851 fertiggestellten Verbindung Berlin – Dresden – Prag – Wien die einzige Direktverbindung blieb. Dresden war über die Sächsisch-Schlesische Eisenbahn und die NME-Strecke Görlitz – Kohlfurt seit 1. September 1847 mit Breslau verbunden. Doch zurück zur Niederschlesisch-Märkischen Eisenbahn! Das Geschäft lief anfänglich nicht so wie erwartet, so daß die Gesellschaft am 1. Januar 1850 unter Staatsverwaltung kam und zwei Jahre später in das Eigentum des preußischen Staates überging. Die NME zählt somit zu den älteren preußischen Staatsbahnen. Die Betriebsführung oblag der Kgl. Direktion der Niederschlesisch-Märkischen Eisenbahn in Berlin, der "Keimzelle" der späteren KED Berlin.

Bild 132 (ganz unten): Im Geschäftsbericht 1842 der Berlin-Frankfurter Eisenbahn findet sich diese gute Lithographie eines Zuges dieser "im amerikanischen Stil" gebauten Bahn mit einer 2A-Norris-Lokomotive an der Spitze. Entgegen anderen zeitgenössischen Lithographien, die oft wenig realistisch sind, ist diese als durchaus authentisch anzusehen.

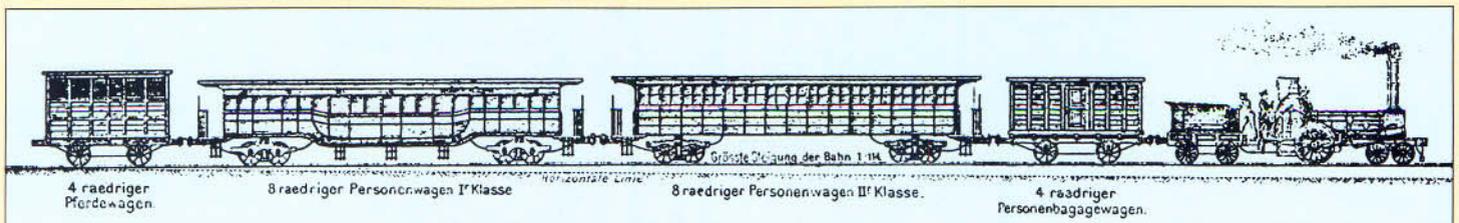
Bild 131: 1B n2-Schnellzuglokomotive der Niederschlesisch-Märkischen Eisenbahn (NME) mit Außenrahmen. Schwartzkopf in Berlin hatte sie 1874 gebaut (Fabriknummer 615). Die Lok wurde 1882 in Berlin 272 umgezeichnet.



Die erste Streckenführung Berlin – Breslau machte aus politischen Gründen zwischen Arnsdorf und Gassen einen gewaltigen Umweg über Bunzlau – Kohlfurt – Sorau, um diese Städte an die Bahn anzuschließen. 1875 eröffnete die NME eine direkte Strecke über Sagan.

Mit der Erbauung der schlesischen Gebirgsbahn von Görlitz bzw. Kohlfurt über Lauban – Hirschberg nach Dittersbach – Waldenburg – Altwasser in den Jahren 1865 bis 1869 beendete die NME zunächst ihre Aktivitäten in Schlesien. Zehn Jahre später wurde die schlesische Gebirgsbahn über Dittersbach nach Glatz verlängert.

Neben den Bahnstrecken in Schlesien baute und betrieb die NME ab 1851 die alte Berliner Verbindungsbahn, die den Stettiner mit dem Hamburger, Potsdamer, Anhalter und Frankfurter Bahnhof verband und ungefähr der Linie der alten Berliner Stadtmauer folgte. Am 17. Juli 1871 wurde die neue Berliner Verbindungsbahn von Schöneberg über Tempelhof – Rixdorf – Friedrichsberg – Weißensee – Gesundbrunnen zum Güterbahnhof Moabit eröffnet und im



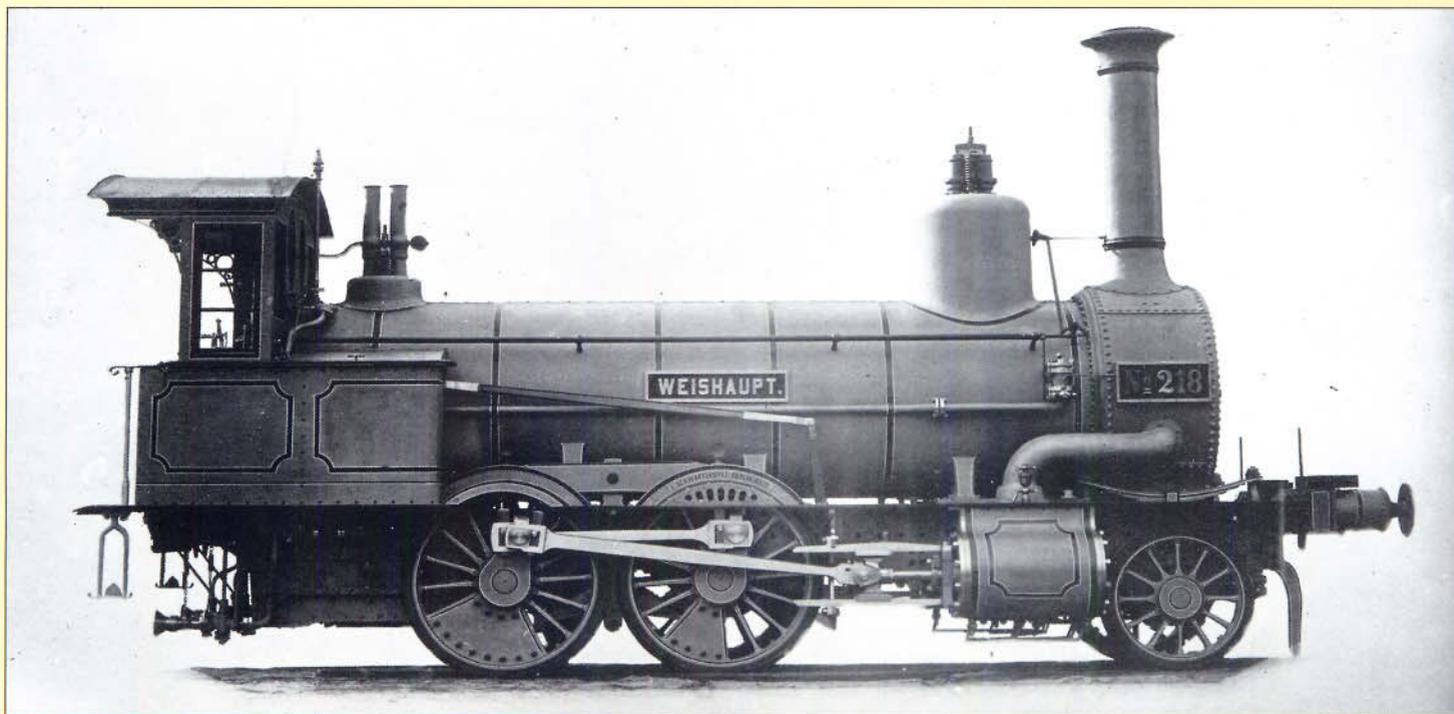


Bild 133: Die vom Obermaschinenmeister der NME, A. Wöhler, bereits 1853 entwickelte 1B-Güterzuglokomotive wurde 1856 bis 1867 in 77 Exemplaren mit den Hauptabmessungen 432/629/1260 mm bei Borsig, Wöhler, Vulcan und Schwartzkopff gebaut. Das Bild zeigt die Bahnnummer 218 "Weishaupt", die als letzte dieser Reihe 1867 von Schwartzkopff (Fabriknummer 12) geliefert wurde.

November 1877 über Charlottenburg – Halensee und Wilmersdorf zur Ringbahn geschlossen.

Gleichzeitig wurde auch die sogenannte Berliner Nordbahn über Neubrandenburg nach Stralsund fertiggestellt. Schließlich erbaute man 1877 bis 1879 die Teilstrecke Berlin – Blankenheim der Berlin-Wetzlarer Bahn, der "Kanonenbahn".

Am 1. April 1880 ging die NME mit einem Streckennetz von 1165 km Länge in der KED Berlin auf.

Lokomotiven für Breslau ...

Der recht vielgestaltige Lokomotivpark der Niederschlesisch-Märkischen Eisenbahn ist zu Beginn durch die 15 Loks der Achsfolge 2'A von Norris für die Berlin-Frankfurter Bahn gekennzeichnet und am Ende durch die ersten Normallokomotiven nach den Musterblättern 13 bis 16 der "Normalien für die Betriebsmittel der preußischen Staatsbahnen ..." aus dem Jahre 1878.

Die alte Berlin-Frankfurter Eisenbahn nahm unter allen preußischen Bahnen insofern eine Sonderstellung ein, als sie völlig nach amerikanischem Vorbild gebaut und ausgestattet war. Lokomotiven, Wagen, ja sogar der Oberbau samt Schienen waren teils unmittelbar aus Amerika eingeführt, teils nach amerikanischem Vorbild in Deutschland gebaut worden. Gefördert hat diese Haltung der Leiter des Bahnbaus, ein ehemaliger preußischer Offizier namens Zimpel. Er war mehrere Jahre Stadtbaumeister von New Orleans gewesen und hatte seine Begeisterung für alles Amerikanische nach Frankfurt (Oder) "verpflanzt". Von den 21 in Deutschland eingesetzten 2'A-Lokomotiven von Norris aus Philadelphia standen allein 15 bei der Berlin-Frankfurter Eisenbahn im Dienst. Der Wagenpark bestand – gemäß amerikanischem Vorbild – aus Vierachsern mit zwei

Drehgestellen, die, ohne Federung, nur durch hölzerne Zungen mit einfachen Bolzen aneinandergekuppelt waren.

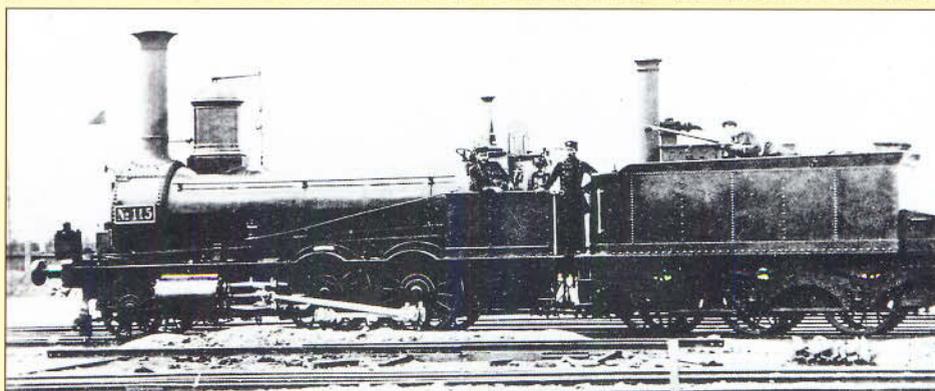
Die NME beschaffte in ihren ersten Jahren 24 1A1-Longboiler-Lokomotiven und 21 der kurzen Bauform, wie von der "Beuth" her bereits bekannt. Für den Güterzugbetrieb setzte man elf 1B-Maschinen mit 1372 mm großen Treibrädern ein.

1853 bis 1867 erwarb die NME 33 1A1-Schnell- und Personenzuglokomotiven mit den Hauptabmessungen 406/508/1981 bzw. 1846 mm. Im gleichen Zeitraum entstanden 96 1B-Güterzuglokomotiven nach den Entwürfen des Obermaschinenmeisters August Wöhler, nicht zu verwechseln mit Friedrich Wöhler, dem Gründer der gleichnamigen Berliner Lokomotivfabrik. Wöhler schuf eine Bauform der 1B-Güterzuglok, bei der die Laufachse nach vorne unter die Rauchkammer verlegt und die Zylinder hinter der Laufachse angebracht waren. Damit entfiel der zu dieser Zeit allgemein übliche vordere Überhang. Die bei-

den Treibachsen mit einem Durchmesser von nur 1260 mm waren nah an die Feuerbüchse gerückt, mit Antrieb auf der zweiten Kuppelachse. Auf den Treibachsen lag ein Großteil des Gesamtgewichts. Der große Achsstand von 4290 mm gewährleistete einen ruhigen Lauf. Die Lokomotiven waren zum Teil mit Kirchwegerscher Kondensation ausgestattet.

Erst ab 1864 ergab sich für die NME die Notwendigkeit, Lokomotiven neuer Bauformen zu beschaffen. Auffallend ist, wie sehr sich die Bahn beim Entwurf und der äußeren Gestaltung ihrer Maschinen einschaltete, während es sonst damals eher üblich war, Firmenentwürfe und -bauformen der einzelnen Lieferfirmen zu übernehmen. Hier ist zunächst die Beschaffung von 51 1B-Personenzuglokomotiven mit unterstütztem Stehkessel und Außenrahmen zu nennen. In die gleiche Beschaffungsperiode fällt auch der Ankauf von 35 1B-Schnellzuglokomotiven, die ebenfalls Außenrahmen aufwiesen.

Bild 134: Zehn Jahre älter ist die Bahnnummer 115 der NME. Sie stammt von Borsig (1857, Fabriknummer 788) und läßt im Tender das Abdampfrohr der Kirchwegerschen Kondensationseinrichtung gut erkennen. Die KED Berlin bezeichnete die Lok 1882/83 als Nr. 527 und musterte sie 1885 aus.



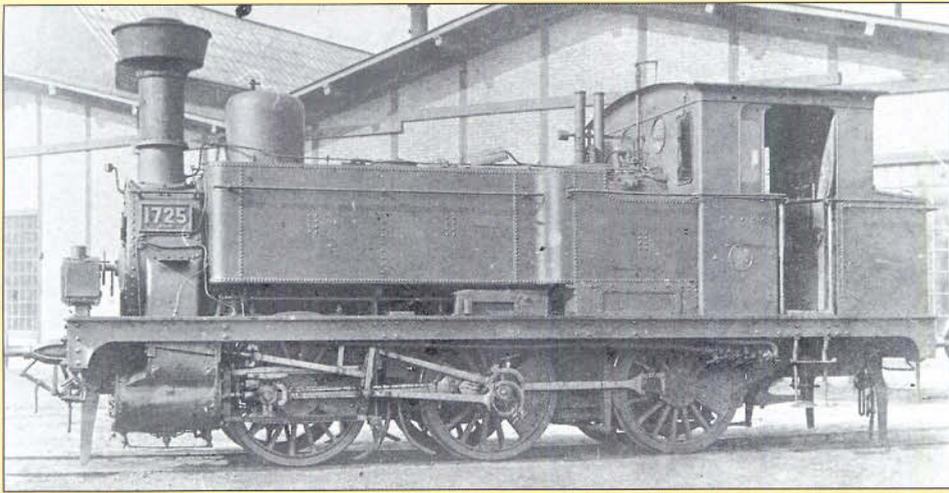


Bild 135 (links): Die 31 schweren C-Tenderlokomotiven mit 14 t Achsdruck dienten hauptsächlich dem Güterverkehr auf der Berliner Ringbahn. Die NME bezog sie 1873/74 von Wöhler, Hartmann und Sigl/Wien. Die Aufnahme der Berlin 1725 ist bereits nach der Übernahme in die KED Berlin entstanden.

Für die ersten Abschnitte der schlesischen Gebirgsbahn entwickelte Wöhler C-Güterzuglokomotiven mit Außenrahmen und Innenzylindern – eine zu jener Zeit in Deutschland recht ungewöhnliche Bauform. Die insgesamt nur sieben Maschinen wurden 1865 von Borsig (1) und 1867 von Schwartzkopff (6) gebaut. 1868 begann die Lieferung von 157 C-Güterzuglokomotiven, die bis 1875 dauerte. Für die alte Berliner Verbindungsbahn wurden 1865 bis 1868 insgesamt 21 B1-Tenderlokomotiven mit nur 1020 mm großen Treibrädern gebaut. Auf deren Kessel saß ein Sattelwasserkasten, durch den Dampfdom und Schornstein führten. Hauptsächlich für den Güterverkehr auf der Berliner Ringbahn waren die 31 schweren C-Tenderloks mit 14 t Achsdruck bestimmt, die Wöhler, Hartmann und Sigl/Wien 1873/74 bauten. In den Verschiebedienst gehörten 54 B1-Tenderloks, 1874/75 gebaut.

Die Münchner Lokomotivfabrik von Georg

Krauss lieferte für die schlesische Gebirgsbahn sechs B-Lokomotiven mit zweiachsigem Tender und 1584 mm messenden Rädern.

1873 und 1875 baute dieselbe Firma für die Berliner Ringbahn 15 schwere B1-Tenderlokomotiven und schließlich, ebenfalls 1875, noch fünf B-Tender-Rangierlokomotiven mit nur 995 mm großen Rädern.

Ab 1877/78 begann bei der NME die Beschaffungsperiode für Lokomotiven nach den Normalien von 1878, an deren Zustandekommen die Gesellschaft federführend beteiligt gewesen war. Hierzu sei auf die ausführlichen Darstellungen im Preußen-Report Band 4 und Band 5 verwiesen. Für die Berliner Stadtbahn erwarb die NME zunächst drei verschiedene Probelokomotiven, von denen sich die der Firma Schichau am besten bewährte. Aufgrund dieser Erfahrungen entstanden 1881/82 die ersten 70 1B-Stadtbahnlokomotiven, die sogenannte erste Berliner Bauform, später

Gattung T 2. (Näheres im Preußen-Report Band 3, Seite 22 ff.)

... und für Oberschlesien

Zu den ganz großen Bahnen im gesamten Königreich Preußen gehörte die bereits mehrfach erwähnte Oberschlesische Eisenbahn-Gesellschaft (OEG), die ihre 198 km lange Hauptbahn Breslau – Ohlau – Oppeln – Königshütte – preußische Grenze bei Slupna 1842 bis 1847 abschnittsweise eröffnete. Die Verwaltung der Bahn und den weiteren Ausbau ihres Netzes übernahm ab 1. Januar 1857 der preußische Staat auf Rechnung der Gesellschaft.

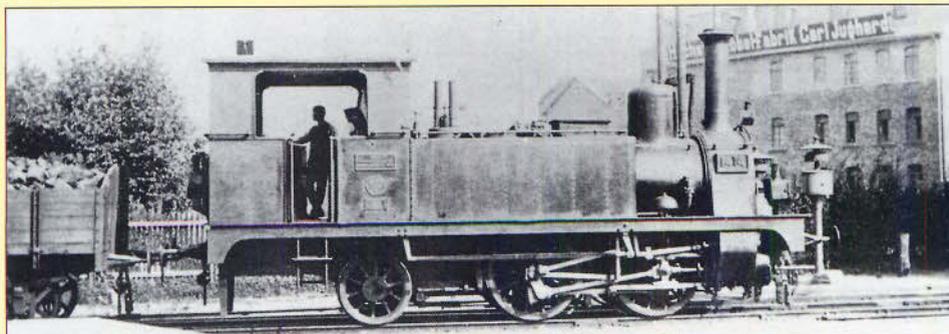
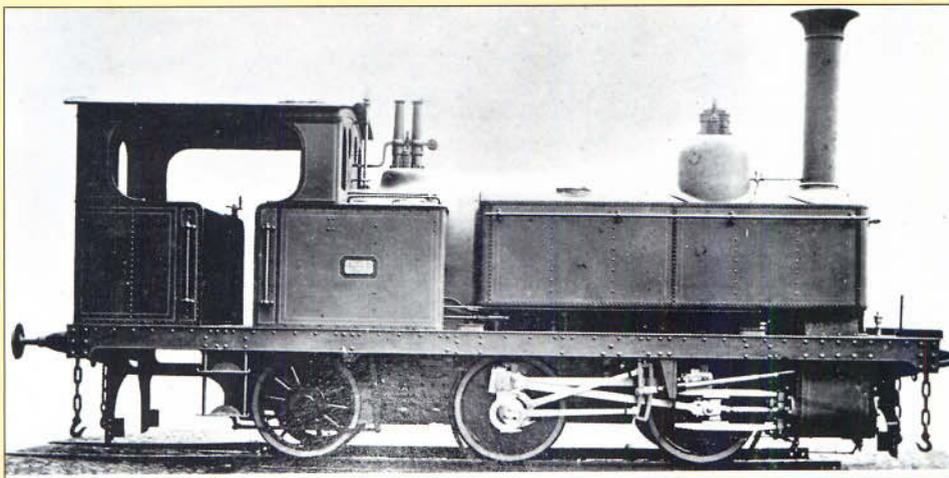
In den folgenden Jahren und Jahrzehnten wurde die oberschlesische Industrieregion um Gleiwitz, Beuthen, Kattowitz und Myslowitz systematisch erschlossen. In nördlicher und nordöstlicher Richtung dehnte sich die Oberschlesische Eisenbahn weit über Schlesien hinaus aus. So erreichte sie 1856 von Breslau aus Posen und 1872/73 via Gnesen und Hohensalza Thorn sowie Bromberg.

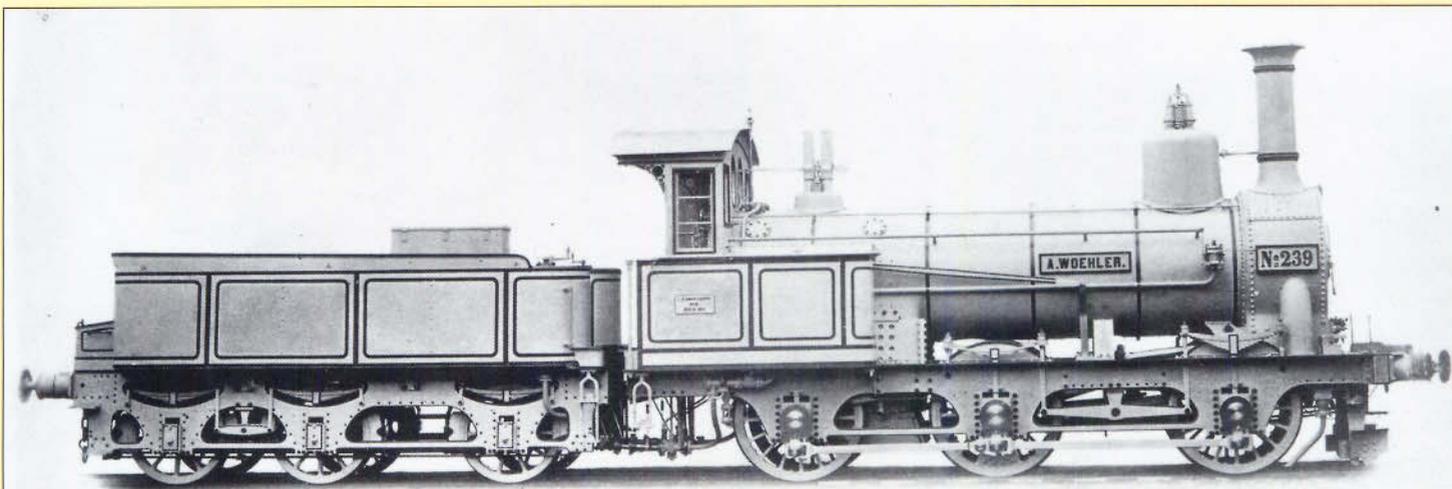
Kürzere Bahnstrecken führten von Breslau über Kamenz nach Mittelwalde und von Cosel über Neiße nach Frankenstein, mit einer Abzweigung nach Ziegenhals und Jägerndorf in Österreichisch-Schlesien.

Bild 136 (links): Für die alte Berliner Verbindungsbahn bestellte die NME 1865 bis 1868 ihre ersten Tenderlokomotiven. Die 21 Maschinen dieser Gruppe lieferten Henschel, Wöhler, Borsig und Vulcan. Sie hatten die Hauptabmessungen 356/508/1020 mm. Die abgebildete Lok Nr. 283 wurde 1868 von Borsig (Fabriknummer 2181) gebaut und 1883 in Berlin 1413 umgezeichnet.

Bild 140: 1869 lieferte Krauss in München zwei B-Lokomotiven mit Schlepptender für den Betrieb auf der schlesischen Gebirgsbahn, denen 1874 weitere vier Maschinen der gleichen Bauform folgten. Sie hatten die Hauptabmessungen 406/610/1584 mm. Die abgebildete Nummer 303 trug die Krauss-Fabriknummer 60.

Bild 137 (links): Vornehmlich für den Verschiebedienst beschaffte die NME 1874/75 54 schwere B1-Tenderlokomotiven mit 13 t Achsdruck. Die ersten 17 Maschinen dieser Gruppe gingen später an die Frankfurt-Bebraer Eisenbahn. Zu ihnen zählte auch die Nr. 502 der NME, die hier als Frankfurt 1414 im Bahnhof Höchst rangiert.





Seit 1857 verwaltete die Oberschlesische Eisenbahn auch die Stargard-Posener Eisenbahn, die sich in Kreuz mit der noch zu besprechenden Kgl. Ostbahn traf. Zum 1. Januar 1870 übernahm die OEG die ehemalige Neiße-Brieger Eisenbahn und die Betriebsführung der Wilhelmsbahn. Am 1. Januar 1873 kam außerdem noch die Betriebsführung der Niederschlesischen Zweigbahn (Glogau – Hansdorf und Sagan – Sorau) hinzu.

Damit hatte die OEG ihr Streckennetz zum Zeitpunkt der Verstaatlichung auf 1590 km ausgedehnt und alle drei großen Bahngesellschaften im Westen Preußens übertrofen. Aufgrund des Gesetzes vom 24. Januar 1884 wurde die Oberschlesische Eisenbahn zusammen mit der Stargard-Posener Bahn rückwirkend zum 1. Januar 1883 verstaatlicht. Aus der bisherigen Kgl. Direktion der Oberschlesischen Eisenbahn wurde zum 1. März 1884 die sehr ausgedehnte KED Breslau.

Die OEG besaß 639 Lokomotiven, unter denen sich 64 Normalloks befanden. Dazu sind noch 44 Maschinen zu rechnen, die für den Betrieb der Stargard-Posener Eisenbahn bestimmt waren. Die 530 Lokomotiven der OEG aus den Jahren 1842 bis 1879 setzten sich aus 148 Schnell- und Personenzugloks, 341 Güterzug- und 41 Tenderloks zusammen.

Neben den 24 ältesten Lokomotiven mit den Achsfolgen 1A1 und 2A1 (drei Stück) sind sechs 1B-Loks mit Innenzylindern erwähnenswert, wie sie auch bei der Berlin-Stettiner Eisenbahn liefen. Das Gros jedoch bestand aus 84 1B-Schnellzugloks mit den Hauptabmessungen 420/610/1890 mm, die hauptsächlich von Wöhler, dem Stettiner Vulcan und Hanomag geliefert wurden.

Die 341 Güterzuglokomotiven gliedern sich in Maschinen der Achsfolge 1B (91 Stück), B1 (75) und C (175) auf, wobei bei den dreifach gekuppelten Fahrzeugen die gro-

ße Zahl von 115 Stück mit Außenrahmen auffällt. Bei den Tenderloks (alle Ct) dagegen findet man nur eine mit Außen-, aber 40 mit Innenrahmen.

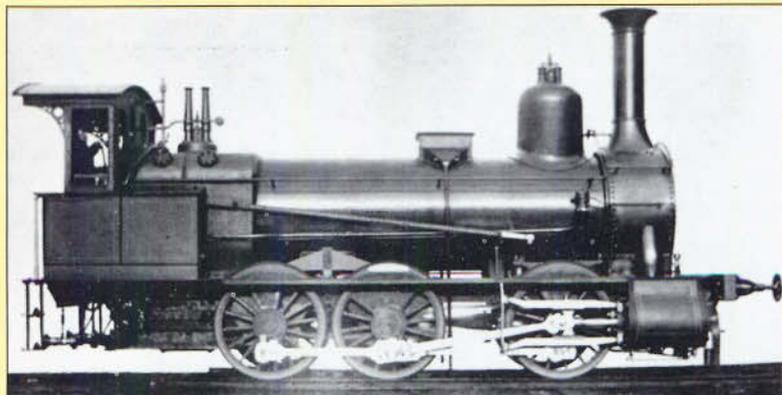
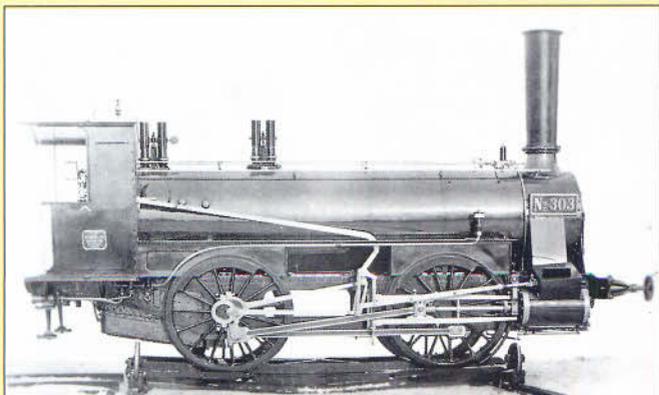
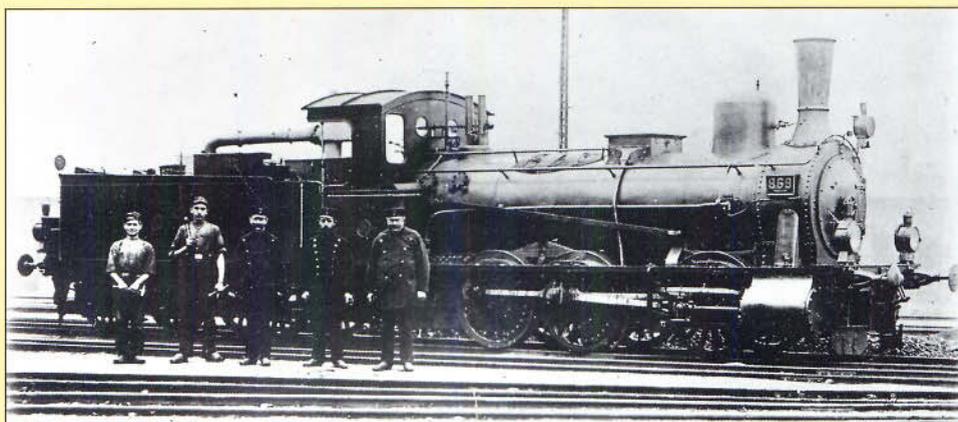
Unter den 109 Lokomotiven aus den Beschaffungsjahren 1880 bis 1884 befanden sich, neben den bereits erwähnten 64 Normalen, vier Tenderlokomotiven der Bauart Lentz. Diese waren für leichte Personenzüge bestimmt, hatten einen langen Achsstand, und die Zylinder lagen in der Mitte zwischen den beiden Treibachsen.

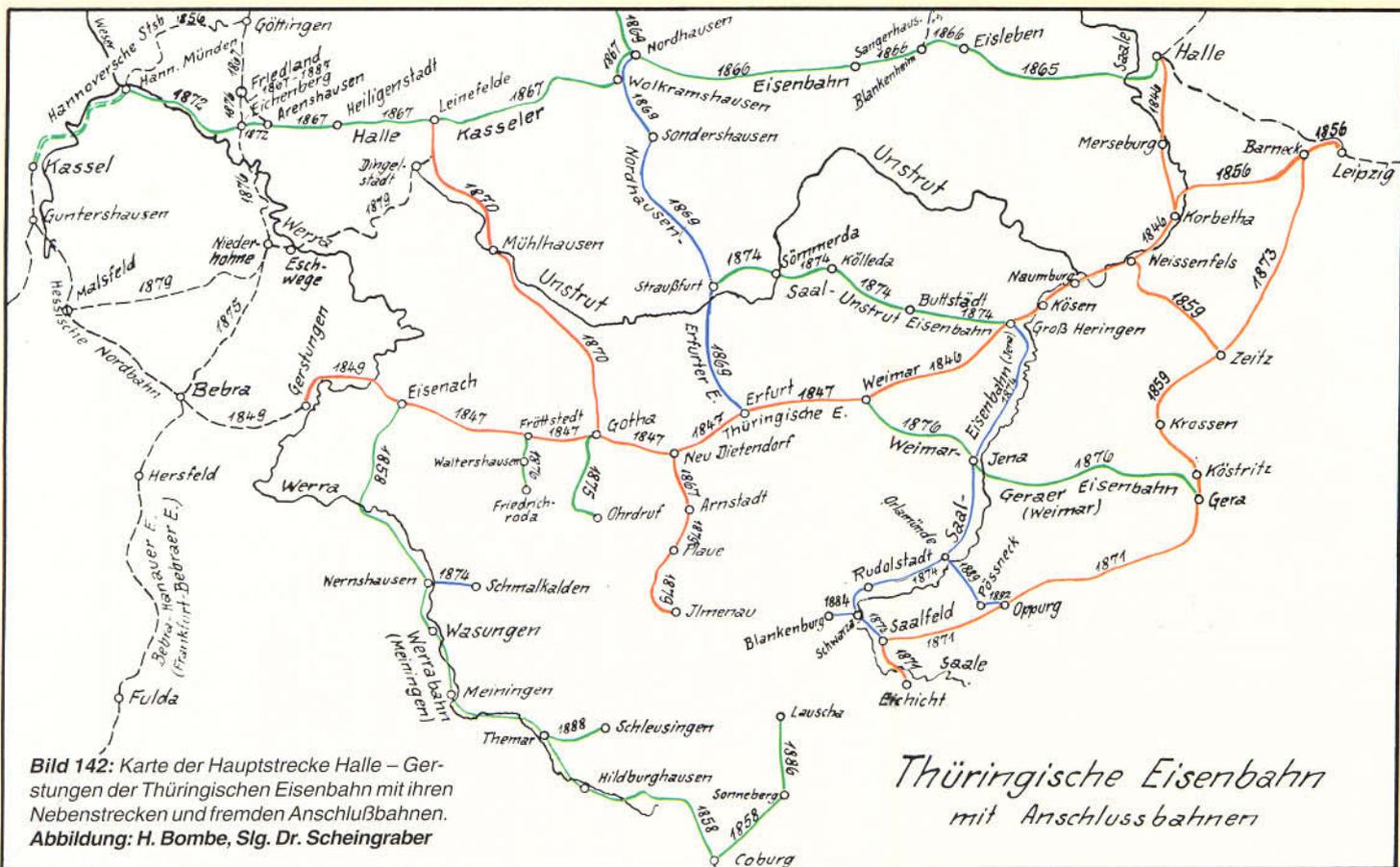
Während Borsig bis 1864 bei der Beschaffung der OEG-Lokomotiven absolut dominierte, konnte die Firma im Zeitraum zwischen 1864 und 1878 von 445 Bestellungen nur mehr 40 für sich buchen. Vulcan, Hanomag, Wöhler, ja sogar die Wiener Lokomotivfabrik von G. Sigl und die Union-Gießerei Königsberg lagen in den Bestellzahlen vor Borsig.

Bild 139 (rechts): Die Lieferung der 157 Güterzuglokomotiven der NME verteilte sich auf die Jahre 1868 bis 1875. Die letzten zehn Loks (1875, Schwarzkopf 683 bis 692) wurden 1877 an die Frankfurt-Bebraer Eisenbahn abgegeben. Zu ihnen zählte auch die abgebildete Maschine, die schon als Frankfurt 869 bezeichnet ist.

Bild 141 (rechts unten): Von der Lieferserie der letzten zehn C-Güterzuglokomotiven der NME unterschieden sich die ersten eigentlich nur durch den Belpaire-Stehkessel und den niedrigeren Kesseldruck von 8,5 atü. Die Lokomotive Nummer 281 (1869, Borsig 2299) wurde bei der KED Berlin 1883 als 836 bezeichnet.

Fotos 125 und 127 bis 141:
Sammlung Dr. Scheingraber





Die thüringische »Südspange« Preußens

Im Süden der preußischen Provinz Sachsen hatte sich zwischen dem Kurfürstentum Hessen-Kassel und dem Königreich Sachsen neben dem Großherzogtum Sachsen-Weimar-Eisenach eine Reihe kleiner und kleinster Herzog- und Fürstentümer herausgebildet, die allgemein "thüringische Staaten" genannt wurden (vergleiche die Karte im Special 4/91 "Vom Coburger Land zum Rennsteig" auf Seite 17). Nach der Revolution im November 1918 wurden sie – mit Ausnahme Coburgs, das sich für den Anschluß an Bayern entschied – dann auch als "Thüringen" zusammengefaßt.

Am 20. Dezember 1841 schlossen Preußen, Kurhessen, Sachsen-Weimar und Sachsen-Coburg-Gotha einen Staatsvertrag, in dem sie sich verpflichteten, eine Bahn von Halle durch die thüringischen Staaten nach Kassel und von dort zur Cöln-Mindener Eisenbahn zuzulassen und deren Bau zu fördern.

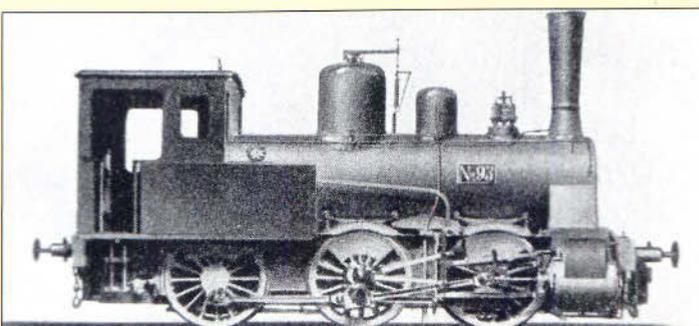
In einem weiteren Staatsvertrag vom April

1844 verpflichteten sich Preußen, Sachsen-Weimar und Sachsen-Coburg-Gotha, zusammen ein Viertel des für den Bau der Bahnstrecke veranschlagten Kapitals in Aktien zu übernehmen. Die restlichen drei Viertel wurden schnell auf dem privaten Kapitalmarkt aufgebracht. Am 3. August

1844 gründete man in Erfurt die Thüringische Eisenbahngesellschaft.

Die bereits 1847 eröffnete Strecke Halle – Weimar – Eisenach und ihre Fortsetzung nach Gerstungen (25. September 1849) bildete das wichtige Mittelstück einer südlichen Verbindung Berlins mit den westli-

Bild 143: Für die Nebenbahn Gotha – Ohrdruf der Thüringischen Eisenbahn lieferte Henschel 1875 drei C n2-Tenderlokomotiven mit den Betriebsnummern 93 bis 95 (Fabriknummern 825 bis 827). Sie hatten den Krauss'schen Wasserkastenrahmen und 13 t Achsdruck. Die Bahnnummer 95 wurde 1906 noch zur (T 7) Erfurt 6801.



Bauart	Erbauer	Baujahre	Stückzahl	Zyl.-Ø	Kolbenhub	Treibrad-Ø	Lauf- rad-Ø	Radstand
1A1	Borsig	1846/47	7	368	559	1525		3217
1A1	Cockerill	1847	1	356	610	1525		4387
2A	Stephenson	1846/47	9	356	559	1676		3503
1B	Borsig	1855/65	28	406	610	1981	1219	4315
1B	Borsig	1868	2	406	610	1981		
1B	Borsig	1865	3	406	610	1676		
1B	Maffei	1866	4	406	610	1676	1067	4311
1B	Borsig	1867/68	8	406	610	1676	1067	4311
1B	Henschel	1870, 72	9	418	610	1692	1079	4080
C	Henschel	1873	6	445	575	1570		4080
C	Vulcan	1873/74	14	440	610	1703		4290
1B	Henschel	1876/77	10	406	610	1705	1230	4380
1B	Hanomag	1882	2	406	610	1705	1230	4300
1B	Borsig	1847	1	381	610	1372	1027	3217
1B	Borsig	1847	4	381	610	1525	1027	3355
1B	Stephenson	1848	6	356	559	1676	1067	
1B	Borsig	1849	2	381	610	1525	1027	3302
1B	Borsig	1853	2	458	610	1525	1016	3348
1B	Borsig	1856	4	406	610	1372	991	3374
1B	Borsig	1858-65	18	406	559	1372		3374
1B	Maffei	1866	4	406	559	1372	1016	3374
C	5: Borsig; Rest: Vulcan	1868-72	38	471	575	1372		4080
C	Henschel	1874	15	470	610	1303		4180
C	Hanomag	1877,78,82	14	440	610	1303		4180
1Bt	Borsig	1867	2	406	559	1372	1016	4315
1Bt	Henschel	1876,78	4	406	559	1372	1016	3373
Ct	Vulcan	1872	2	418	575	1372		3765
Ct	Henschel	1875	3	406	575	1392		3700
Bt	2: Henschel; 1: Hagans	1879	3	230	400	1010		2200

chen Provinzen Preußens. In Gerstungen bestand Anschluß an die Hessische Kurfürst-Friedrich-Wilhelm-Nordbahn nach Kassel und zur Grenzstation Haueda bei Warburg. Von dort führte ab 1853 die Kgl. Westfälische Eisenbahn Warburg – Paderborn nach Hamm (siehe nächstes Kapitel). Unter Umgehung des als "unsicher" geltenden Königreichs Hannover führte diese südliche Ost-West-Verbindung nur durch "befreundete" Staaten – was jedoch Preußen 1866 nicht an der Annexion Kurhessens hinderte.

Ausgehend von ihrer Hauptstrecke eröffnete die Thüringische Eisenbahn (ThE) außerdem noch:

1856 Korbetha – Barneck – Leipzig

1859 Weißenfels – Zeitz – Gera
(mit 1871 Gera – Saalfeld – Eichicht,
1872 Zeitz – Leipzig)

1867 Neudietendorf – Arnstadt
(mit 1879 Arnstadt – Ilmenau)

1870 Gotha – Mühlhausen – Leinefelde mit Anschluß an die Halle-Casseler Eisenbahn.

Am 1. Januar 1882 wurde die Thüringische Eisenbahn verstaatlicht und zu ihrem Betrieb am 5. April 1882 die KED Erfurt errichtet, die ein Jahr später auch die Berlin-Anhaltische Eisenbahn übernahm.

Die Thüringische Eisenbahn eröffnete ihren Betrieb mit sieben 1A1-Lokomotiven, die Borsig 1846/47 geliefert hatte, und einer 1A1 von Cockerill. Ferner verfügte sie über neun 2'A und sechs 1B von Stephenson, die dieselben Hauptabmessungen (356/559/1676 mm) aufwiesen. Neun 1B von Borsig aus den Jahren 1847, 1849 und 1853 schlossen die Reihe der ältesten Lokomotiven ab.

Da die Streckenführung der ThE eine ganze Anzahl längerer Steigungen 1:100 aufwies, ging man sehr früh zu gekuppelten Bauarten über und beschaffte 1855 die ersten 1B-Schnellzuglokomotiven mit Außenzylindern, die auf den alten preußischen Bahnen eingesetzt waren. Der Beschaffung der ersten vier Maschinen bei Borsig schlossen sich bis 1865 weitere 24 aus der gleichen Firma an, so daß die ThE über 28 dieser großrädigen Renner verfügte, von denen einige – Mitte der siebziger Jahre neu bekesselt – bis 1892/93 liefen.

Die Thüringische Eisenbahn behielt die Achsanordnung 1B bis 1868 bei allen ihren Lokomotiven bei, die sich somit eigentlich nur in der Größe der Treibräder unterschieden. Lieferant sämtlicher 73 Lokomotiven war, bis auf vier Maffei-Maschinen, die Firma Borsig.

Eine Besonderheit der ThE waren die zwischen 1868 und 1873 beschafften 55 Maschinen mit Doppelrahmen, bei denen eine oder zwei Achsen in einem Innenrahmen, die restlichen in einem Außenrahmen gelagert waren. Von dieser nur bei der ThE anzutreffenden Bauform, die einen komplizierten Zusammenbau erforderte, wurden neun 1B-Personenzugloks beschafft, während alle restlichen die Achsformel C aufwiesen. Sechs der letzteren wurden im Personenzugverkehr eingesetzt; die übrigen waren Güterzuglokomotiven.

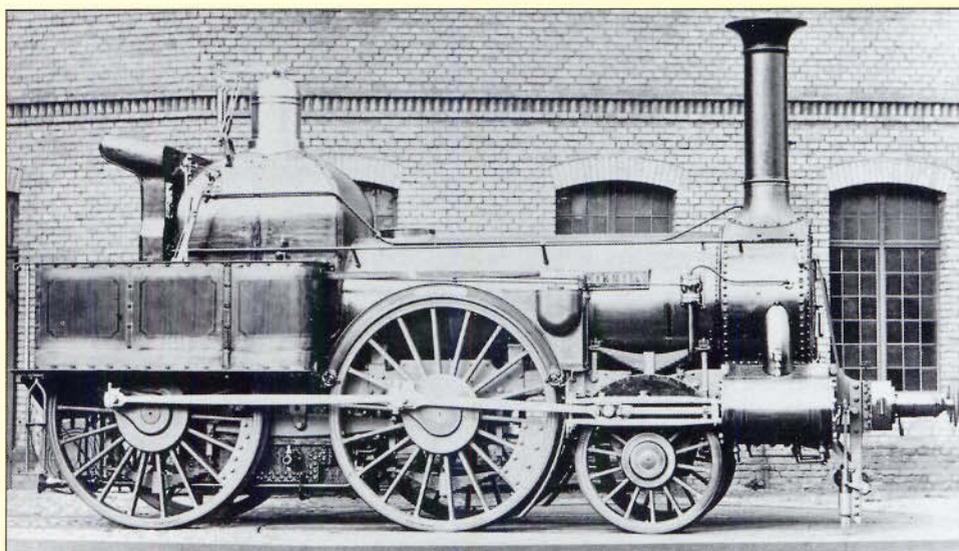


Bild 144: Zu den 28 1B-Schnellzuglokomotiven der Thüringischen Eisenbahn aus den Jahren 1855 bis 1865 zählte auch die Bahnnummer 61 "Gotha", die Borsig 1865 geliefert hatte (Fabriknummer 1748). Ab 1882 wurde sie als Erfurt 108 bezeichnet und 1888 ausgemustert.

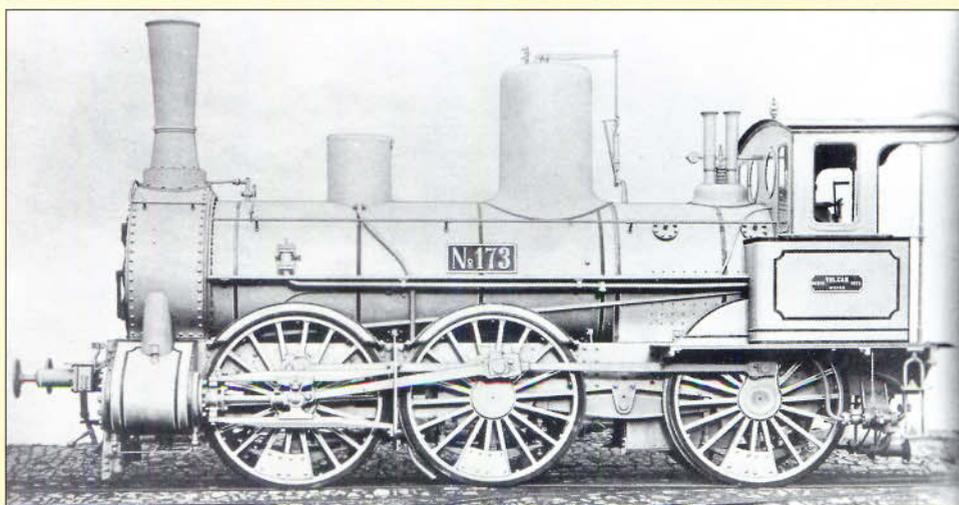
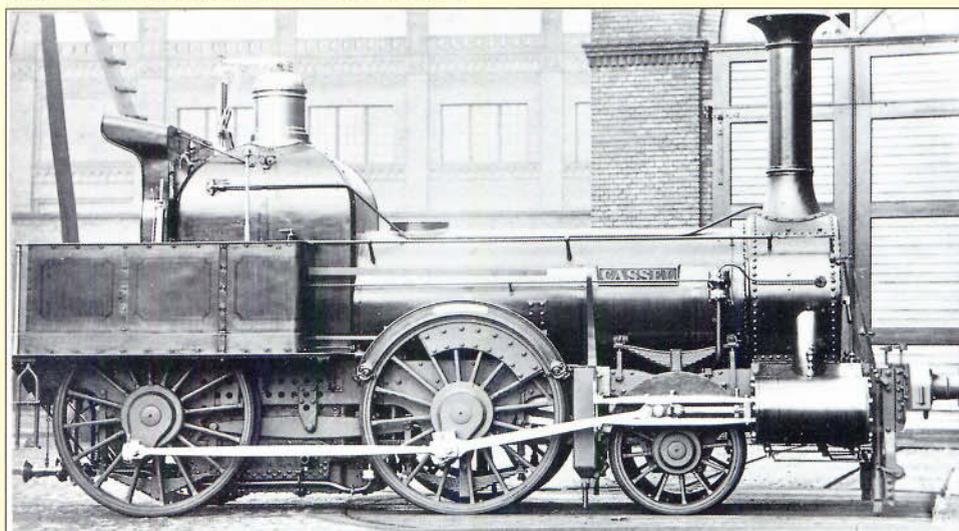
In die Zeit von 1873 bis zur Verstaatlichung fiel die Beschaffung von 61 Lokomotiven mit Innenrahmen. Von ihnen sind 14 C-Personenzuglokomotiven mit 1703 mm großen Treibrädern besonders erwähnens-

wert, eine Lieferung des Stettiner Vulcan aus den Jahren 1873/74.

Die Tabelle auf Seite 52 enthält die Hauptabmessungen aller von der Thüringischen Eisenbahn beschafften Maschinen.

Bild 146 (ganz unten): Die 14 großrädigen C-Personenzuglokomotiven, die der Stettiner Vulcan 1873/74 gebaut hatte, erfüllten nicht ganz die in sie gesetzten Erwartungen, da die großen Vorderäder für höhere Geschwindigkeiten nicht geeignet waren und ihre Spurkränze auf kurvenreichen Strecken sehr bald abgenutzt wurden. **Fotos 143 bis 146: Sammlung Dr. Scheingraber**

Bild 145: Bis auf die kleineren Treibräder glichen die drei Personenzuglokomotiven "Cassel", "Naumburg" und "Sulza" völlig den Schnellzuglokomotiven auf dem vorigen Bild. Der Lokführer stand damals noch weitgehend ungeschützt auf der Maschine.



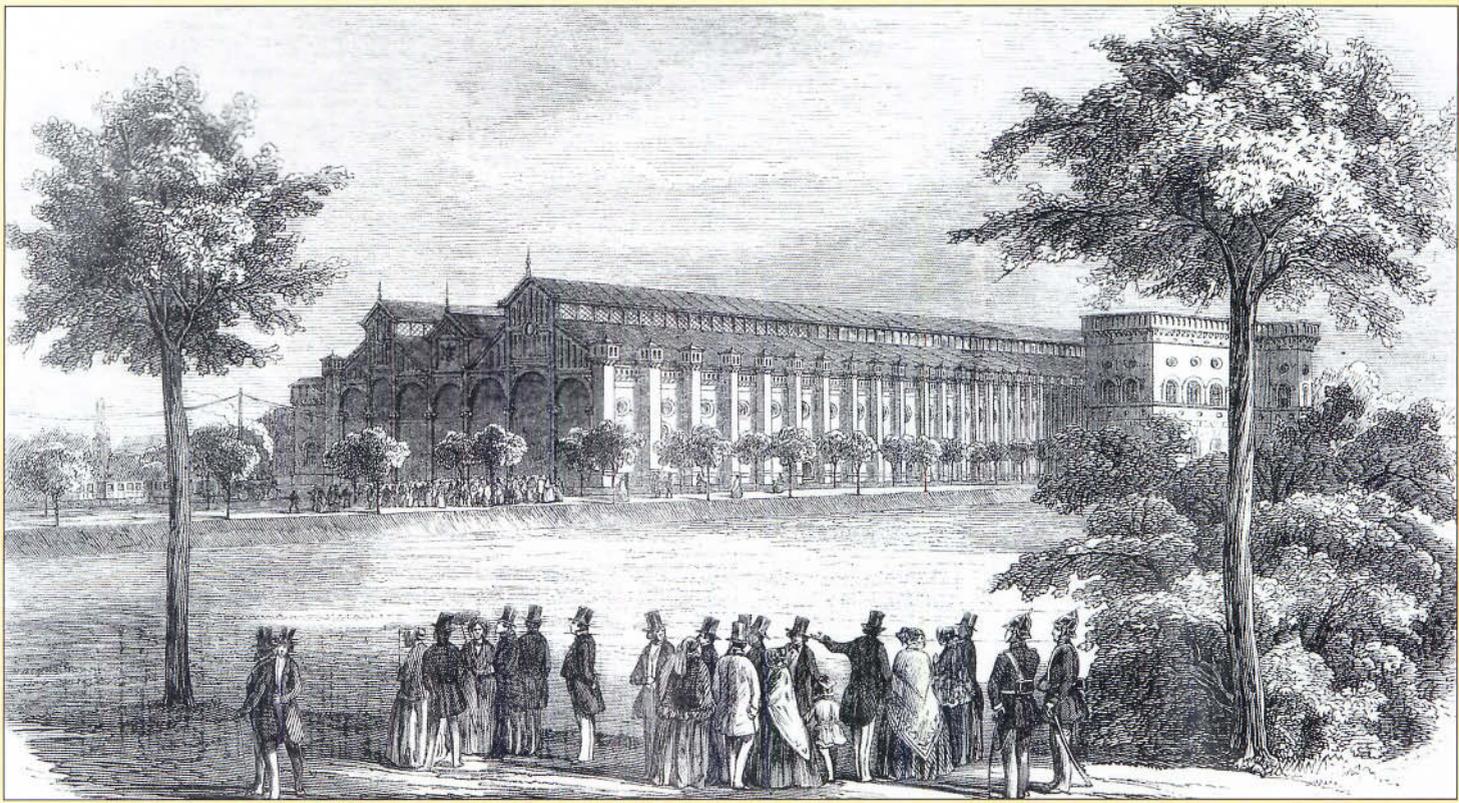


Bild 147: Das Bahnhofsgebäude der Ostbahn zu Königsberg in Ostpreußen um 1860. In den zwanziger Jahren wurden die Bahnanlagen in Königsberg weitgehend umgestaltet; dabei entstand auch ein neuer Hauptbahnhof, der noch heute in Betrieb ist. **Abbildung:** Sammlung Berger

Die ersten Staatsbahnen und das »gemischte System«

Ende 1848 umfaßte das preußische Eisenbahnnetz 2706 km – beträchtlich mehr als das aller anderen Staaten zusammen, die später mit Preußen das neue Deutsche Reich bildeten. Trotzdem war es zwischen denjenigen, die dieses Werk angeregt und umgesetzt hatten (hauptsächlich private Unternehmer), und der Staatsregierung immer wieder zum Streit um den Eisenbahnbau gekommen. Der Hauptgrund dafür ist schon genannt worden: die Weigerung des

preußischen Königs, die gewaltige Aufgabe Eisenbahnbau wie in den süddeutschen Staaten Baden, Württemberg und Bayern auf Staatskosten und unter staatlicher Regie zu bewältigen.

Es gehört zu den Merkwürdigkeiten der frühen preußischen Eisenbahngeschichte, daß gerade die Eisenbahnpioniere – allen voran David Hansemann und August von der Heydt – auch energische Verfechter des Staatsbahnsystems waren. Der Maß-

Bild 148: Staatsminister August von der Heydt um 1850. **Foto:** Slg. Klee



Bild 149: Bahnhof Stallupönen an der Strecke Königsberg – Eydtkuhnen (russische Grenze) – Kowno (Kaunas) – Wilna. Seit 1860 stand der Ostbahn die strategisch wichtige Bahn von Königsberg zur Grenze zur Verfügung. **Foto:** Sammlung Berger



stab, an denen Eisenbahnen gemessen werden müßten, so Hansemann, sei der öffentliche Nutzen, die Hebung der gesamten Landeskultur, nicht aber der Gewinn, der aus dem Anlagekapital gezogen werden könne.

Was die Unzufriedenheit der Bahnunternehmer mit der Regierung aber noch weiter steigerte, war, daß man sich in Berlin keineswegs geneigt zeigte, die rasch mächtiger werdenden Eisenbahngesellschaften in Ruhe zu lassen. Im Gegenteil: Das Selbstverständnis des absolutistischen Staates – auch im Zeitalter der anbrechenden industriellen Revolution –, alles zu reglementieren und zu bevormunden, war ungebrochen.

Ein gutes Beispiel für diese Geisteshaltung ist das berühmte preußische Eisenbahngesetz vom 3. November 1838. Bei den rheinischen Liberalen herrschte Einmütigkeit in dem Urteil, daß in den 1840er Jahren in den Berliner Ministerien niemand

mehr anzutreffen sei, der von moderner Wirtschaftspolitik auch nur die geringste Ahnung habe. Ganz klar, daß die erfolgsverwöhnten, selbstbewußten Unternehmer den Zeitpunkt für gekommen hielten, das Heft selbst in die Hand zu nehmen. Während die zumeist adligen oberschlesischen Industriellen schon ihrer Herkunft wegen Privilegien genossen und bei Hofe stets Gehör fanden, galten die Rheinländer allenfalls als Störenfriede, als Bürger zweiter Klasse. Man wartete in Köln, Düsseldorf oder Elberfeld nur auf die Gelegenheit, es der "Berliner Clique" zeigen zu können.

Ein aufgeschlossener König

Doch noch einmal kurz zurück ins Jahr 1842. König Friedrich Wilhelm IV., der 1840 die Nachfolge seines despotischen und unbeweglichen Vaters angetreten hatte, war durchaus bereit, seinen Staat behutsam zu modernisieren. Auch die Eisenbahnen fanden sein Interesse. Ende 1842 berief der König die "Vereinigten ständischen Ausschüsse der preußischen Provinziallandtage" nach Berlin ein und legte ein Programm zum Bau von fünf "vaterländischen" Bahnen vor, die nicht zuletzt aus militärischen Erwägungen als besonders dringlich angesehen wurden:

- eine Rhein-Weser-Bahn
- eine Bahn durch Thüringen zu den Westprovinzen
- eine Bahn von Berlin nach Königsberg bzw. zur russischen Grenze (die "Ostbahn")
- eine Bahn von Frankfurt an der Oder nach Breslau und eine Fortsetzung der Oberschlesischen Bahn zur österreichischen Grenze
- eine Verbindung zwischen Posen und der Provinz Schlesien

Für diese Strecken sollten ein relativ geringer Betrag für den Ankauf von Aktien durch den Staat bereitgestellt sowie eine Zinsgarantie von 3,5% gewährt werden, um Privatkapital anzulocken. Aber allein die Ostbahn hätte mehr als ein Drittel des angebotenen Kapitals verschlungen, und gerade sie galt jedoch als wirtschaftlich uninteressant (militärisch hingegen als um so wichtiger).

Die Pläne der Regierung stießen auf scharfen Protest. August von der Heydt begründete die Ablehnung mit dem Hinweis, daß es unter dem Strich ökonomisch viel sinnvoller wäre, wenn der Staat diese Bahnen selbst bauen würde. Die meisten Delegierten schlossen sich dieser Meinung an. Nur durch die Drohung der Staatsregierung, auch den weiteren Ausbau des Eisenbahnnetzes zu bremsen, konnten die Delegierten "zur Raison gebracht werden".

David Hansemanns Protest

Knapp fünf Jahre später, im Frühjahr 1847, wurde der Vereinigte Landtag erneut nach Berlin gerufen. Inzwischen hatte sich beim Eisenbahnbau einiges getan. Für die Ostbahn allerdings, die der Regierung nach wie vor ganz besonders am Herzen lag,

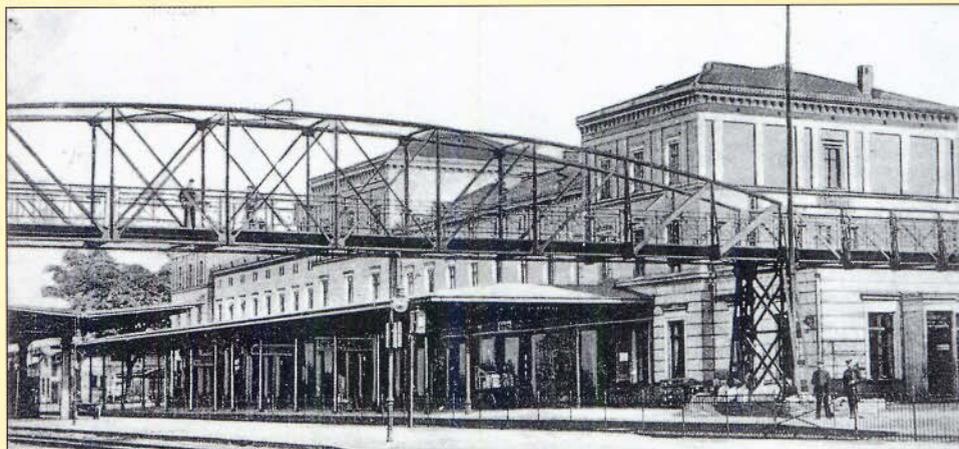


Bild 151: Nomen est omen: Bahnhof Kreuz an der Ostbahn. In dieser "auf der grünen Wiese" errichteten Station kreuzten sich die Ostbahn Berlin – Königsberg und die Hauptlinie Stettin – Posen.

Foto: Archiv Hesselink

Bild 150 (ganz oben): Das Stationsgebäude Steinau an der Oder an der 1871 fertiggestellten Oderaltbahn Breslau – Glogau – Rothenburg der Breslau-Schweidnitz-Freiburger Eisenbahngesellschaft. Als nördliche Endstation ist Stettin unter dem Stationschild aufgeführt. **Foto:** Sammlung Berger

hatten sich trotz Zinsgarantie noch immer keine privaten Interessenten gefunden. Deshalb war der Bau auf Staatskosten begonnen worden. Um jedoch weiterbauen zu können, benötigte die Regierung 20 bis 30 Millionen Taler. Diesen Kredit sollte der Vereinigte Landtag bewilligen, wobei die Regierung hoffte, mit gnädig gewährten kleinen Gegenleistungen die Delegierten besänftigen zu können. Diese, mit Hansemann und von der Heydt an der Spitze, ließen keinen Zweifel daran, daß sie zu keinen Zugeständnissen mehr

bereit waren. Von der Heydt argumentierte so: Er erkenne durchaus die Notwendigkeit der Ostbahn und sei bekanntlich ein Freund des Staatsbahnsystems, aber hier gehe es um Staatsanleihen im allgemeinen; und solange man nicht in der Lage sei, deren Verwendung kontrollieren zu können, solange "... werden wir uns in der unangenehmen, ja höchst peinlichen Situation befinden, unsere Zustimmung zu allen Anleihen versagen zu müssen". Hansemann wurde noch deutlicher. Seine Kritik pipfelte in dem Hinweis, daß die für

Bild 152: "Der von deutschen Truppen besetzte Bahnhof Wirballen" stand auf dieser Postkarte aus dem Ersten Weltkrieg. Wirballen, unweit von Eydtkuhnen gelegen, war die russische Grenzstation an der Fernstrecke Königsberg – Kowno (Kaunas). **Foto:** Sammlung Berger



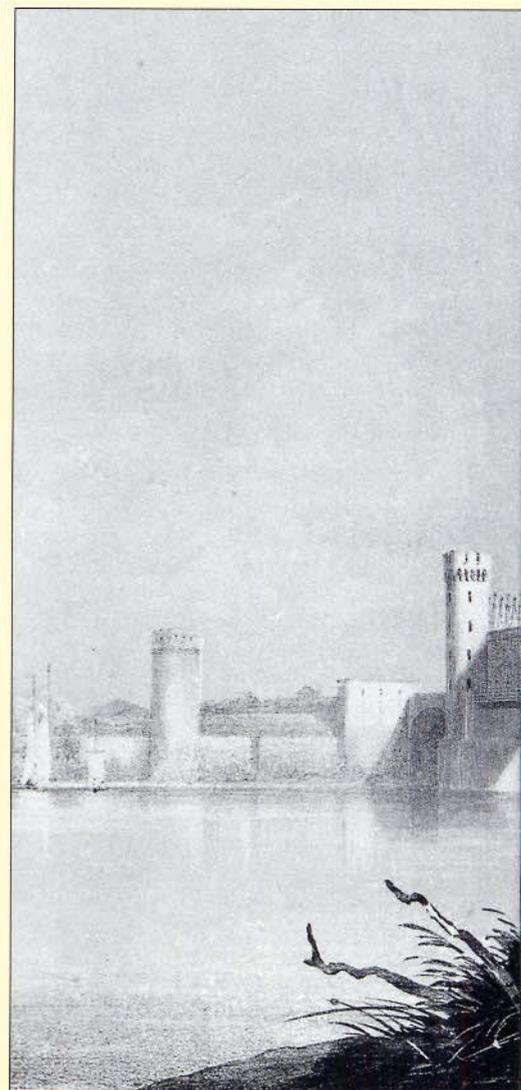
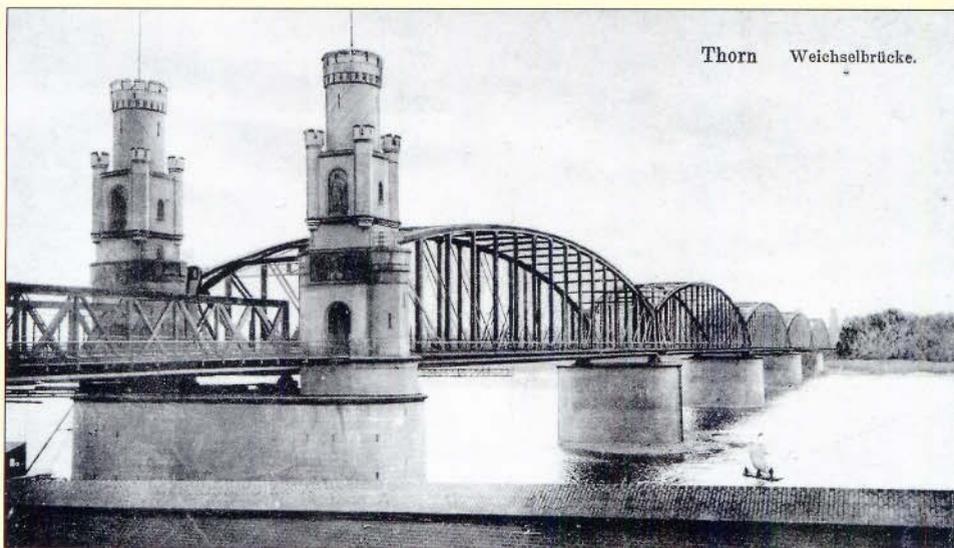


Bild 154: Um 1920 dürfte diese Aufnahme des Bahnhofs Posen entstanden sein. Am 10. August 1848 hatte die Stargard-Posener Eisenbahngesellschaft die Stadt im Warthegau ans Bahnnetz angeschlossen. **Foto: Sammlung Berger**

Bild 153 (ganz oben): Die Weichselbrücke im westpreußischen Thorn an der 1871 eröffneten Strecke Thorn – Jablonowo(– Allenstein – Insterburg). Bereits zehn Jahre zuvor hatte Thorn durch die Linie Bromberg – Warschau Bahnanschluß erhalten. **Foto: Sammlung Klee**

den Bau der Ostbahn benötigte Summe doch als Staatsschatz müßig in den Kellern herumliege. Für die Volkswirtschaft sei es katastrophal, eine so große Summe aus dem Verkehr zu ziehen. Bei einer derart dilettantischen Wirtschaftspolitik sei es kein Wunder, daß Preußens Entwicklung mit der anderer Länder nicht Schritt gehalten habe. Und in Anspielung auf die gemütliv-ersöhnliche Eröffnungsrede des Königs zog Hansemann das Fazit: "Bei Geldfragen hört die Gemütlichkeit auf, da muß bloß der Verstand uns leiten!" Das Protokoll der Sitzungen des Vereinigten Landtags vermerkt dazu "Heiterkeit in der Versammlung". Gar nicht so lustig fand das der konservative Abgeordnete Otto von Bismarck. Er schimpfte, daß man hier offenbar "aus dem Anleihebewilligungsrecht eine Waffe schmiede, um der Regierung Konzessionen abzurufen". Die Regierung erlebte ein Fiasko. Zwei Drittel der Abgeordneten sprachen sich gegen die Anleihe aus, die Regierung war praktisch handlungsunfähig. Der tief gekränkte Monarch ordnete die sofortige Einstellung der Bauarbeiten an der Ostbahn an. Um das Heer der Arbeitslosen nicht sprunghaft zu vergrößern (1847 setzte eine Wirtschaftskrise ein), wur-

den die Entlassungen in Etappen durchgeführt. Im September 1847 ruhte der Ostbahnbau endgültig; 8000 Männer waren entlassen worden.

Dies war der Schlußpunkt der frühen preußischen Eisenbahnpolitik. Wie es weitergehen sollte, war zunächst ungewiß.

Hansemann wird Finanzminister

Erst die Revolution im Frühjahr 1848 brachte wieder Bewegung in die Sache. Preußen stand ohne Regierung da, und nun mußte der König die rheinischen Unternehmer rufen, die noch ein Jahr zuvor seinen Abscheu erregt hatten. Ludolf Camphausen, ein eher gemäßigter Mann, wurde zum Ministerpräsidenten berufen und David Hansemann zum Finanzminister. Nun bestand endlich die Möglichkeit, eine vernünftige Wirtschaftspolitik zu betreiben. Zur Ankurbelung der Konjunktur bewilligte der Vereinigte Landtag eine Anleihe von 40 Millionen Talern. Somit konnten auch die Arbeiten an der Ostbahn zwischen Dirschau und Schneidemühl wieder aufgenommen werden. Die Baustellen waren weit entfernt, und um Ruhe und Ordnung in der

Hauptstadt sicherzustellen, ließ die Regierung "Demokraten" und andere Störenfriede zu den Baustellen im Osten bringen.

Reaktionäre Kräfte

Die seit Jahren propagierten Gedanken über die Vorzüge eines Staatsbahnsystems hatte Hansemann nicht vergessen. Er legte einen Gesetzentwurf vor, der die Verstaatlichung der Eisenbahnen regeln sollte. Angesichts der schlechten Wirtschaftslage zu diesem Zeitpunkt bestand natürlich auch das Ziel, über staatliche Baumaßnahmen die Konjunktur anzukurbeln. Aber es blieb beim Entwurf. Im September mußte Hansemann mit seinem Kabinett zurücktreten; die reaktionären Kräfte hatten wieder die Oberhand.

Einer der aufmüpfigen Rheinländer blieb aber den folgenden Kabinetten erhalten: August von der Heydt. In den Jahren der Reaktion, in denen demokratische Bestrebungen in Preußen mit Lebensgefahr verbunden waren, übernahm er die Aufgabe, wenigstens auf dem Gebiet der Wirtschaftspolitik für bessere Zeiten zu sorgen. Besonderes Augenmerk widmete August von der Heydt den Eisenbahnen. Mit großem

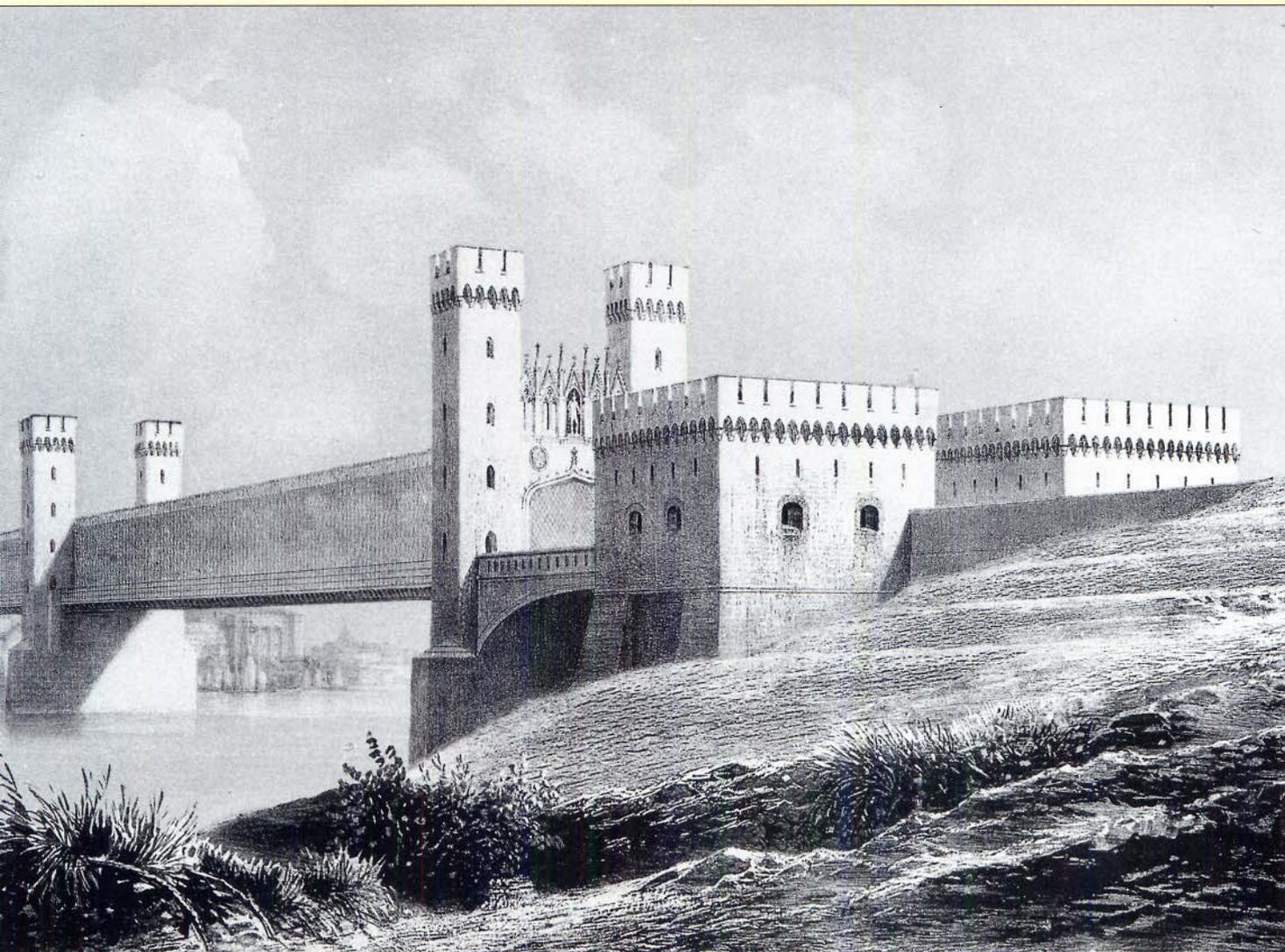


Bild 155: Bei Marienburg überquerte die Ostbahn auf dieser sehenswerten Gitterkastenbrücke die Nogat. Wie damals bei strategisch wichtigen Brücken üblich, waren die Zufahrten durch befestigte Bauten gesichert. **Abbildung: Sammlung Klee**

Bild 156 (unten): Historische Ansicht des Bahnhofes Schönsee in Westpreußen, entstanden um 1910. Schönsee liegt an der bereits erwähnten Strecke Thorn – Jablonowo; seit 1900 zweigte hier außerdem eine Nebenstrecke in Richtung Culmsee/Bromberg ab. **Foto: Sammlung Berger**

Energieaufwand versuchte er, über diesen Bereich Einfluß auf die wirtschaftliche Entwicklung zu nehmen. Der Bau und die Übernahme von Eisenbahnen durch den Staat waren sein Ziel.

Zwar hatte nun die konservative Regierungsmannschaft ebenfalls Geschmack an Staatsbahnen gefunden, da das Haupthindernis, die Verfassungsfrage, inzwischen gelöst war; doch nun sträubten sich die privaten Unternehmer. Im Eisenbahngeschäft waren nämlich große Spekulations-Gewinne zu erzielen.

Im August 1849 legte von der Heydt dem neuen Landtag einen Gesetzentwurf über den Bau der Ostbahn (nach wie vor auf der Prioritätenliste der Militärs), der Westfälischen Bahn (Hamm – Paderborn – Warburg) und der Saarbrücker Bahn auf Staatskosten vor. Die Saarbrücker Bahn (Saarbrücken – Bexbach) sollte die Lücke zwischen der französischen Ostbahn und der pfälzischen (bayerischen) Ludwigsbahn schließen. Sie war für den Staat zum einen aus strategischen Überlegungen wichtig, zum anderen aber auch, weil die aufblühende Montanindustrie im Saarrevier unter Staatseinfluß war und das auch bleiben sollte. Auch wenn es nun energische

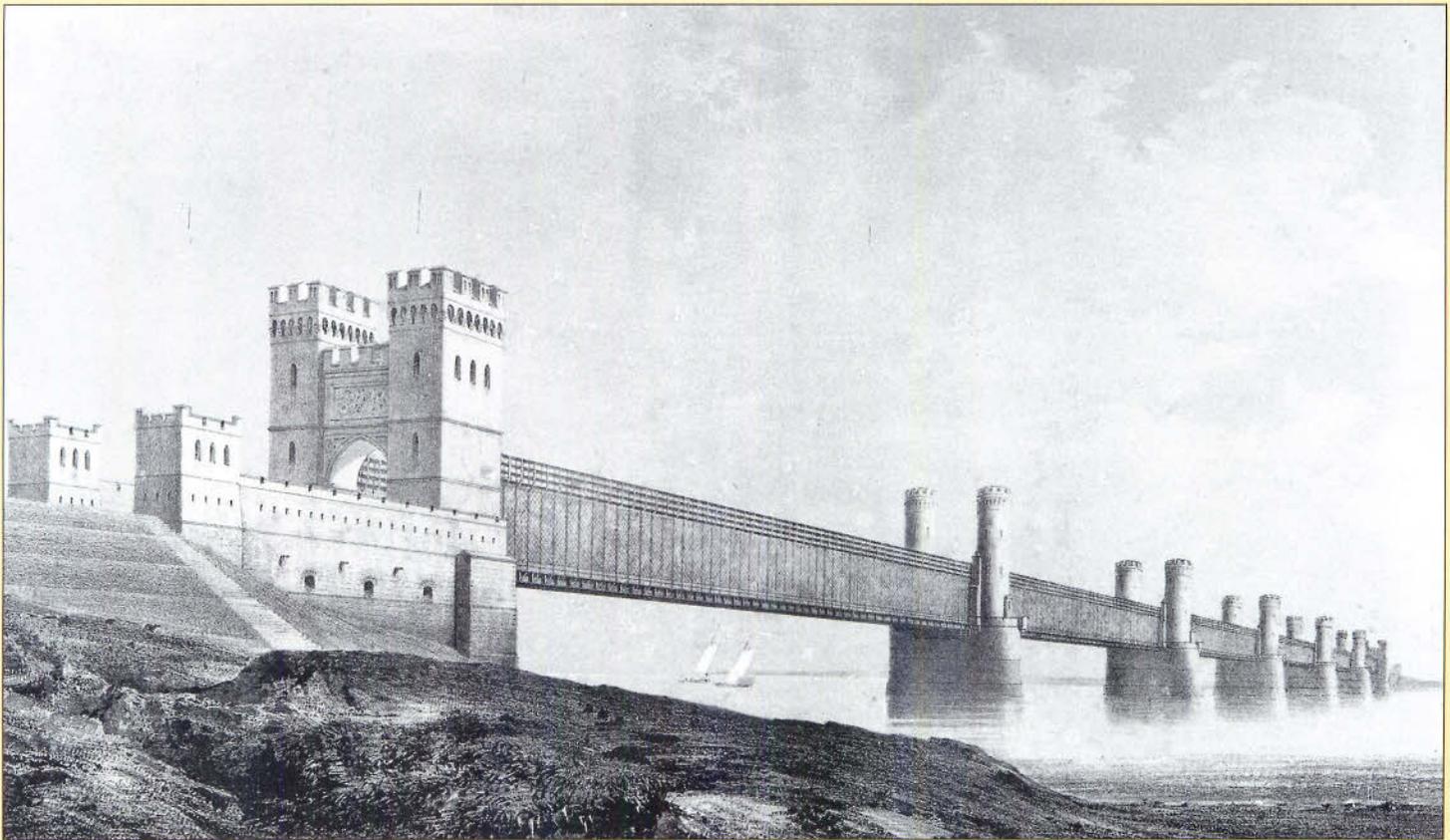
Proteste gegen dieses "Staatsbahnprogramm" im Landtag gab, konnte sich der Handelsminister durchsetzen.

Königliche Direktionen

Am 5. November 1849 wurde die Königliche Direktion der Ostbahn sowie die Königliche Direktion der Westfälischen Bahn ins Leben gerufen. Am 26. Juli 1851 eröffnete Seine Majestät höchstselbst den ersten Ostbahnabschnitt zwischen Bromberg und

Kreuz (hier Kreuzung mit der militärisch wichtigen Stargard-Posener Bahn). Ein Jahr später war Bromberg – Dirschau (– Danzig), 1853 Dirschau – Königsberg fertiggestellt. Die Brücken über Nogat und Weichsel folgten 1857. Bemerkenswert ist, daß die Dirschauer Weichselbrücke damals das gigantischste Bauwerk dieser Art in Preußen war und zwei Jahre eher gebaut wurde als die Kölner Rheinbrücke. Ebenfalls 1857 wurde Kreuz – Küstrin – Frankfurt/O. in Betrieb genommen (bis da-





hin mußte man den Umweg über Stettin nehmen), und als schließlich 1867 auch die Strecke von Küstrin zum Ostbahnhof in Berlin fertiggestellt werden konnte (bis dahin fuhren die Züge ab Frankfurt/O. über die Niederschlesisch-Märkische Bahn), war die legendäre Ostbahn endlich komplett.

Neben der Ostbahn, dem Kernstück des Staatsbahnprogramms, wurden in den 1850er Jahren weitere bedeutende Staatsbahnstrecken in Betrieb genommen. Bis 1853 war die bereits erwähnte Westfälische Staatsbahn Hageda/Warburg – Paderborn – Hamm – Münster als die zweite

große Ost-West-Linie fertiggestellt. Münster – Rheine (dort Anschluß in die Niederlande bzw. nach Emden) folgte 1856. Schon 1852 hatte die Saarbrücker Bahn die Verbindung Neunkirchen – Saarbrücken – Landesgrenze in Dienst stellen können und damit der Saarindustrie neue Märkte

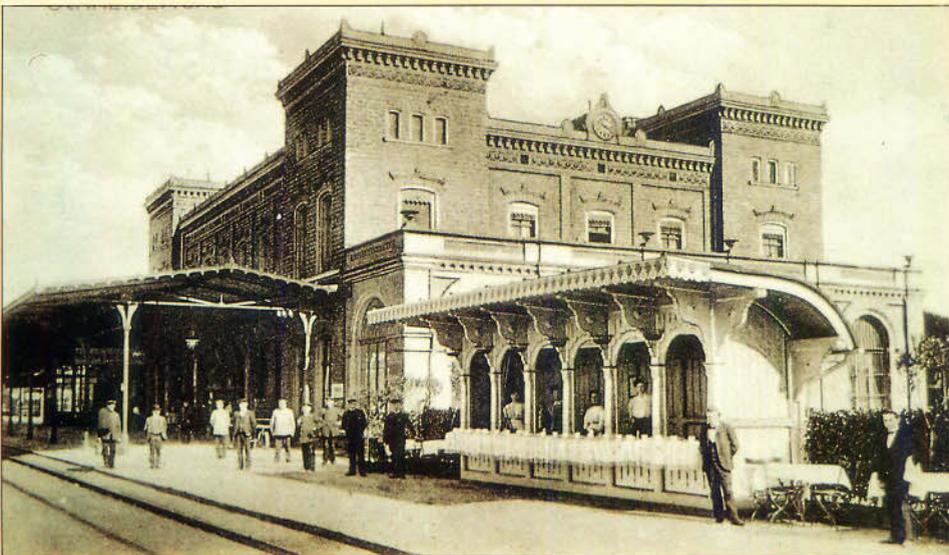


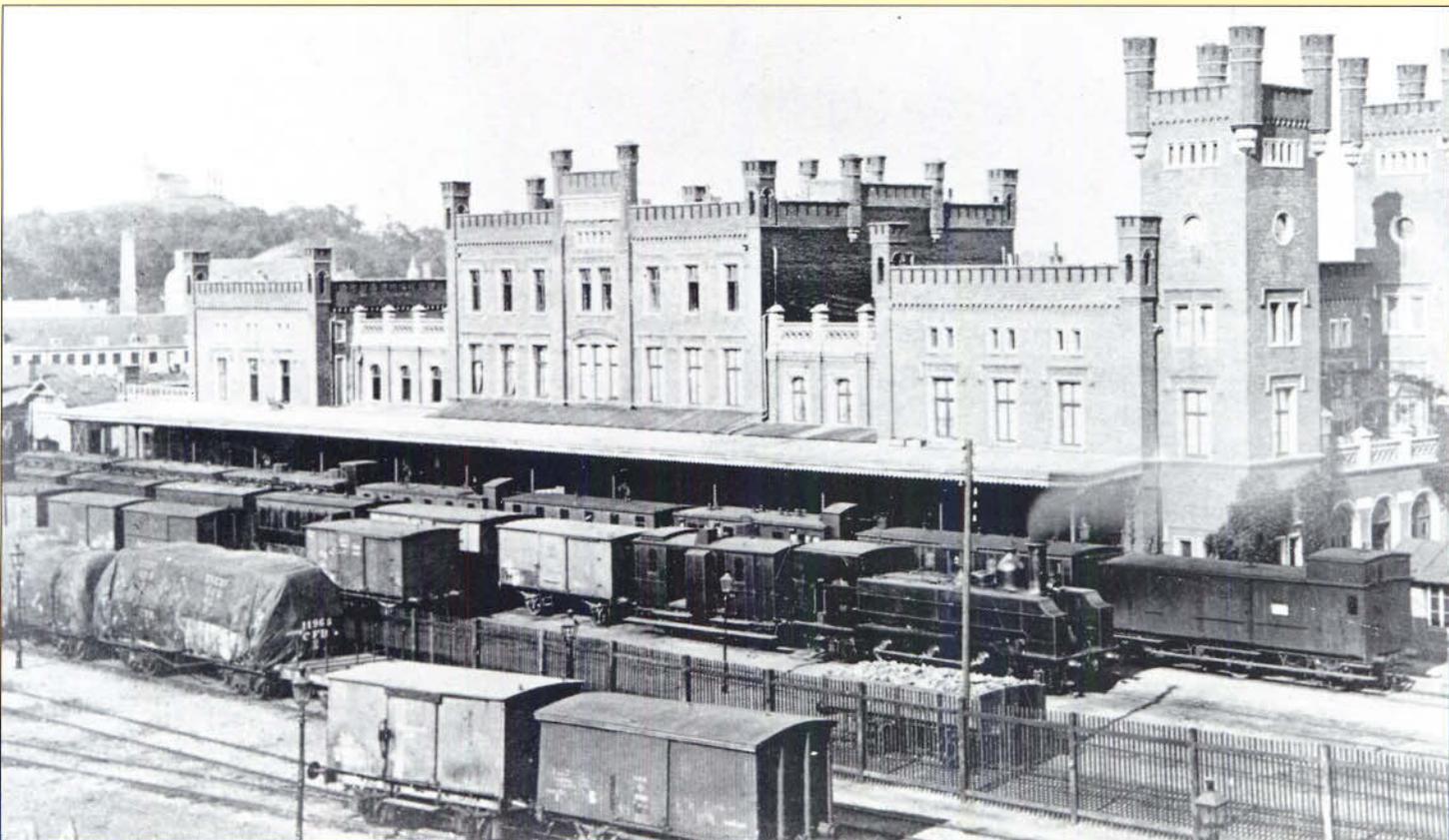
Bild 157 (oben): Oberbaurat Lentzes Dirschauer Weichselbrücke von 1857 war Vorbild für die erste Kölner Rheinbrücke von 1859. Die Weichselbrücke hatte sechs Gitterkastenträger von jeweils 121 m Spannweite. **Abb.: Slg. Klee**

Bild 161 (rechte Seite oben): Türme und Zinnen schmückten auch den ganz im Westen Preußens gelegenen Bahnhof Aachen-Tempelberg. Die Lokomotive mit den auffallend langen Wasserkästen dürfte via Montzen aus Belgien gekommen sein.

Foto: Stadtarchiv Aachen, Sammlung Klee

Bilder 158 bis 160 (links und unten): Der Bahnhof Schneidemühl. Berühmt geworden ist er durch die zahlreichen hier stationierten Schnellzugloks, die auf der "Rennstrecke" Küstrin – Schneidemühl zu Ehren kamen. Im Hintergrund ein Rundlokschuppen mit innenliegender Drehscheibe. Bemerkenswert auch die Flügelsignale mit hängenden Flügeln. **Fotos: Sammlung Berger**





erschlossen; 1860 wurden Trier und Luxemburg erreicht. Anschluß ans Saarland bot seit 1860 auch die strategisch wichtige Linie Bingerbrück – Neunkirchen der Rheinahe-Eisenbahngesellschaft. 1856 hatte das in der Gründungsphase in Schwierigkeiten geratene Unternehmen Bau und Betrieb der Strecke dem Staat, also der Direktion der Saarbrücker Bahn, überlassen. Eine Staatseisenbahn war auch die 1851 gebaute alte Berliner Ringbahn, die als Pferdebahn betrieben werden sollte, aber schon bald auf Lokomotivbetrieb umgestellt wurde und auf Straßenniveau vom Stettiner über den Hamburger, den Potsdamer und den Anhalter zum Schlesischen Bahnhof führte. Die alte Ringbahn kreuzte zahlreiche belebte Straßenzüge, wurde aber erst in den 1870er und 1880er Jahren durch die weiter vom Stadtkern verlaufende neue Ringbahn und die Stadtbahn Charlottenburg – Schlesischer Bahnhof ersetzt.

Die Verstaatlichung privater Bahngesellschaften

Der Bau neuer Eisenbahnstrecken ist eine teure Angelegenheit, der Kauf bestehender Unternehmen ebenfalls. August von der Heydt schöpfte deshalb ab 1853 von den Gewinnen der preußischen Bahngesellschaften durch eine progressive Steuer beträchtliche Summen ab, die wiederum ausschließlich für den Erwerb von Eisenbahnaktien durch den Staat verwendet wurden. Die Eisenbahnen mußten also für ihre eigene Verstaatlichung zahlen; den Protest der Aktionäre kann man sich leicht ausmalen.

Außer Verstaatlichung oder Staatsbahnbau gab es aber auch andere Möglichkeiten, direkten Zugriff auf das Eisenbahn-

wesen zu bekommen: die Übernahme von Betrieb und Verwaltung bei privaten Bahngesellschaften, die ihren Status als Aktiengesellschaften gleichwohl behielten. Dabei schreckte der Handelsminister nicht davor zurück, auch gegen den Willen der betroffenen Gesellschaften seine Leute in deren Direktionen zu setzen.

Als erste traf es die Niederschlesisch-Märkische Bahn. Bei dieser hatte sich der Staat durch die Übernahme von Aktien für etwa 1,5 Millionen Taler und die Gewährung der 3,5%igen Zinsgarantie engagiert. Dafür behielt er sich vor, unter gewissen Umständen Betrieb und Verwaltung zu übernehmen. In den Krisenjahren 1848/49 war die NME in die roten Zahlen gerutscht, und August von der Heydt nutzte diese Gelegenheit, seine Beamten zum 1. Januar 1850 an die Spitze des Unternehmens zu setzen. 18 Monate später – die NME war inzwischen gesundet – boten die Direktoren das Unternehmen dem Staat zum Kauf an. Was war geschehen? Das Handelsministerium hatte soeben den Pfennigtarif* für Kohlenzüge eingeführt, um endlich schlesische Kohle in Berlin konkurrenzfähig zu machen. (Bis dahin beherrschte englische Steinkohle den Markt.) Die Bahngesellschaft befürchtete, ruiniert zu werden. Da war es doch das Klügste, sie gleich an den Staat zu verkaufen, was zum 1. Januar 1852 auch geschah.

Fünf Jahre später griff von der Heydt auch die Oberschlesische Eisenbahngesellschaft an. Die OEG hatte sich nämlich bei der Einführung des Pfennigtarifs als nicht kooperativ erwiesen. Der Handelsminister nutzte die nächste Gelegenheit, auch an die Spit-

ze dieses Unternehmens seine Beamten zu setzen. (Die OEG blieb allerdings bis 1884 eine Privatbahn.)

Auch für den Kohlentransport aus dem Ruhrgebiet nach Berlin konnte schließlich auf Drängen des "Bergbauvereins" der Pfennigtarif durchgesetzt werden. Nur wurde die Ruhrkohle auch in der Hauptstadt konkurrenzfähig und verdrängte die Importkohle mehr und mehr. Durch die Sondertarife ist übrigens keine der Bahngesellschaften ruiniert worden. Im Gegenteil: Das Ganze erwies sich bald für alle Beteiligten als gutes Geschäft.

Ein bemerkenswertes Kapitel schlug August von der Heydt auch in der Rheinprovinz auf, wo er vor seiner Ministerzeit u.a. Präsident des Verwaltungsrats der Bergisch-Märkischen Bahn gewesen war – sehr gewissenhaft vermutlich, da das Bankhaus Von der Heydt, Kersten & Söhne mit Aktien im Nennwert von 750 000 Talern an der BME beteiligt war.

Auch dieses Unternehmen hatte im Krisenjahr 1848 den Staat um Hilfe bitten müssen. Der Staat, nun vertreten durch die Person des ehemaligen Präsidenten des Verwaltungsrats, erklärte sich zu weiterer Hilfe bereit, wenn Beamte die Verwaltung der BME übernehmen würden. Von der Heydt konnte seine Hausstrecke also sicher im Auge behalten.

1850 wurde in Elberfeld die Königliche Direktion der Bergisch-Märkischen Eisenbahn eingerichtet (1854 umgetauft in "Königliche Eisenbahndirektion in Elberfeld"). Diese Behörde handelte zielstrebig: 1854 übernahm sie auch Betrieb und Verwaltung der Prinz-Wilhelm-Bahn, die 1863 ganz in der BME aufging. Ähnliches geschah 1857 mit der Düsseldorf-Elberfelder Bahn, mit der Aachen-Düsseldorfer und der Ruhrort-Kre-

* Pfennigtarif = Sondertarif von 1 (Taler-)Pfennig pro Zentner und preußische Meile, entspricht etwa 2,2 (Mark-)Pfennig pro Tonnenkilometer



Einladung
zur
Theilnahme an der Festfahrt
bei
Eröffnung der Westfälischen Eisenbahn
von der
Landesgrenze bei Warburg über Paderborn nach Soest,
am 21. Juli 1853.
für Herzogin Grafen von Bocholz
PADERBORN, den 16. Juli 1853.
Königl. Direction der Westfälischen Eisenbahn.
Henz. Dittmer.

Bilder 162 und 163 (beide oben): Zur Eröffnung der Westfälischen Eisenbahn von der preußisch-hessischen Landesgrenze bei Warburg über Paderborn nach Soest (- Hamm) reiste auch König Friedrich Wilhelm IV. an. Besonders der teure Altenbekener Viadukt soll seine Aufmerksamkeit erregt haben.
Abbildungen: Sammlung Klee

feld-Kreis Gladbacher Bahn. Das soll zur Erläuterung der "Expansions-Systematik" der staatlich verwalteten Privatbahnen genügen.

August von der Heydts Staatsbahnpolitik hatte noch einen anderen Aspekt. Er ließ die Gründung neuer Bahngesellschaften praktisch nicht mehr zu. (Der Ausbau des Streckennetzes bestehender Unternehmen blieb davon unberührt.) Darauf dürfte es in erster Linie zurückzuführen sein, daß das Streckennetz der preußischen Eisenbahnen bis 1858 nur auf 4803 km angewachsen war (2393 km unter eigener Verwaltung stehende Privatbahnen, 1118 km staatlich verwaltete Privatbahnen und 1292 km Staatsbahnen); 1848 hatte das Gesamtnetz bereits 2706 km umfaßt.

Die Kritiker von der Heydts betonten deshalb unermüdlich, daß das Wachstum des Eisenbahnnetzes mit dem anderer bedeutender Wirtschaftszweige nicht Schritt gehalten habe. Schuld daran sei die Diskriminierung des Privatbahnsystems, und damit müsse endlich Schluß sein. 1858/59 konnte der auch im eigenen Kabinett unter

schweren "Beschluß" geratene Handelsminister den Landtag noch einmal zur Bewilligung einer Eisenbahnleihe über 18,5 Millionen Taler bewegen. Diese Summe reichte aber lediglich zur Vervollständigung bestehender Linien aus.

Im neuen Landtag von 1859 gab es keine Mehrheit mehr für das Staatsbahnprinzip. Nun sollten auch die Eisenbahnen wieder von den glänzenden Gewinnaussichten der

Wirtschaft profitieren. Es sei völlig egal, wer die Bahnen baue, Hauptsache, sie würden gebaut – so lautete das neue Motto der preußischen Eisenbahnpolitik, formuliert von Graf Itzenplitz. Die Erträge aus der 1853 eingeführten Eisenbahnsteuer sollten fortan nicht mehr dem Erwerb von Eisenbahnaktien dienen, sondern dem allgemeinen Staatshaushalt zufließen. Damit war von der Heydts langfristig angelegte

Bilder 165 bis 167 (von links nach rechts): "Klassengesellschaft" um die Mitte des 19. Jahrhunderts: Während es in der 1. Wagenklasse ruhig und gesittet zugeht, herrscht in der 2. Klasse schon Gedränge. Im offenen 3.-Klasse-Wagen spielen sich gar tumultartige Szenen ab.
Abb.: Slg. Klee

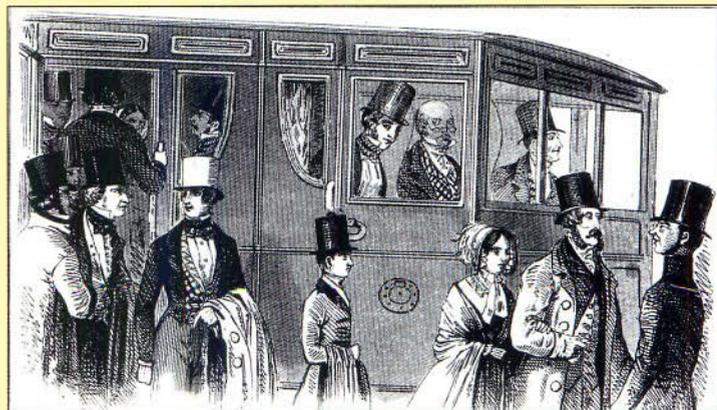


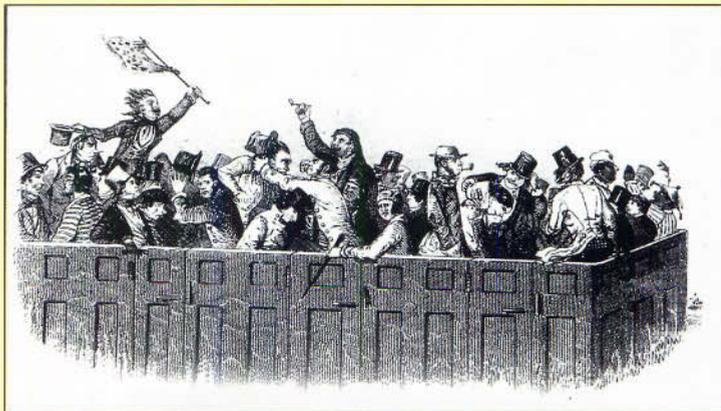
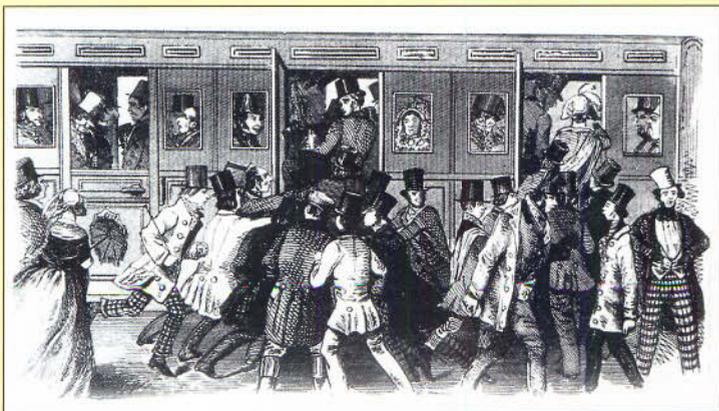


Bild 164: Diese schöne Aufnahme des Bahnhofs Dortmund entstand um 1890 und zeigt die von der Bergisch-Märkischen Eisenbahn genutzte Südseite. Auf der anderen Seite war die Cöln-Mindener Bahn Hausherrin. Bemerkenswert die alte Feme-Linde, die beim Bau des Bahnhofs geschont wurde.
Foto: Stadtarchiv Dortmund, Sammlung Klee

„schleichende Verstaatlichung“ torpediert. Gleichwohl war August von der Heydt ein Mann, der sich in erster Linie seinem König verpflichtet fühlte. So verließ er die seinen Idealen nicht mehr wohlgesonnene Regierung keineswegs, sondern übernahm 1862 sogar das Finanzministerium. Weil er Bismarcks Eigenmächtigkeiten ablehnte, trat er zwischenzeitlich von diesem Posten zurück, übernahm aber 1866 erneut das Fi-

nanzministerium und schied schließlich 1869 nach wiederholtem Streit mit Bismarck endgültig aus der Regierung aus. Im Juni 1874 starb August von der Heydt, eine der bemerkenswertesten Persönlichkeiten aus der preußischen Eisenbahngeschichte. 1862 wurde noch einmal eine ganz neue Staatsbahn in Angriff genommen: die an der Grenze zum Habsburger-Reich verlaufende schlesische Gebirgsbahn, eine Linie

von hoher militärischer Bedeutung. Ansonsten war in den 1860er Jahren längst die große Zeit der Privateisenbahnen angebrochen, und es entwickelte sich ein Eisenbahn-Boom, wie ihn wohl auch der größte Optimist nicht zu erträumen gewagt hätte. Davon wird noch ausführlich zu berichten sein.



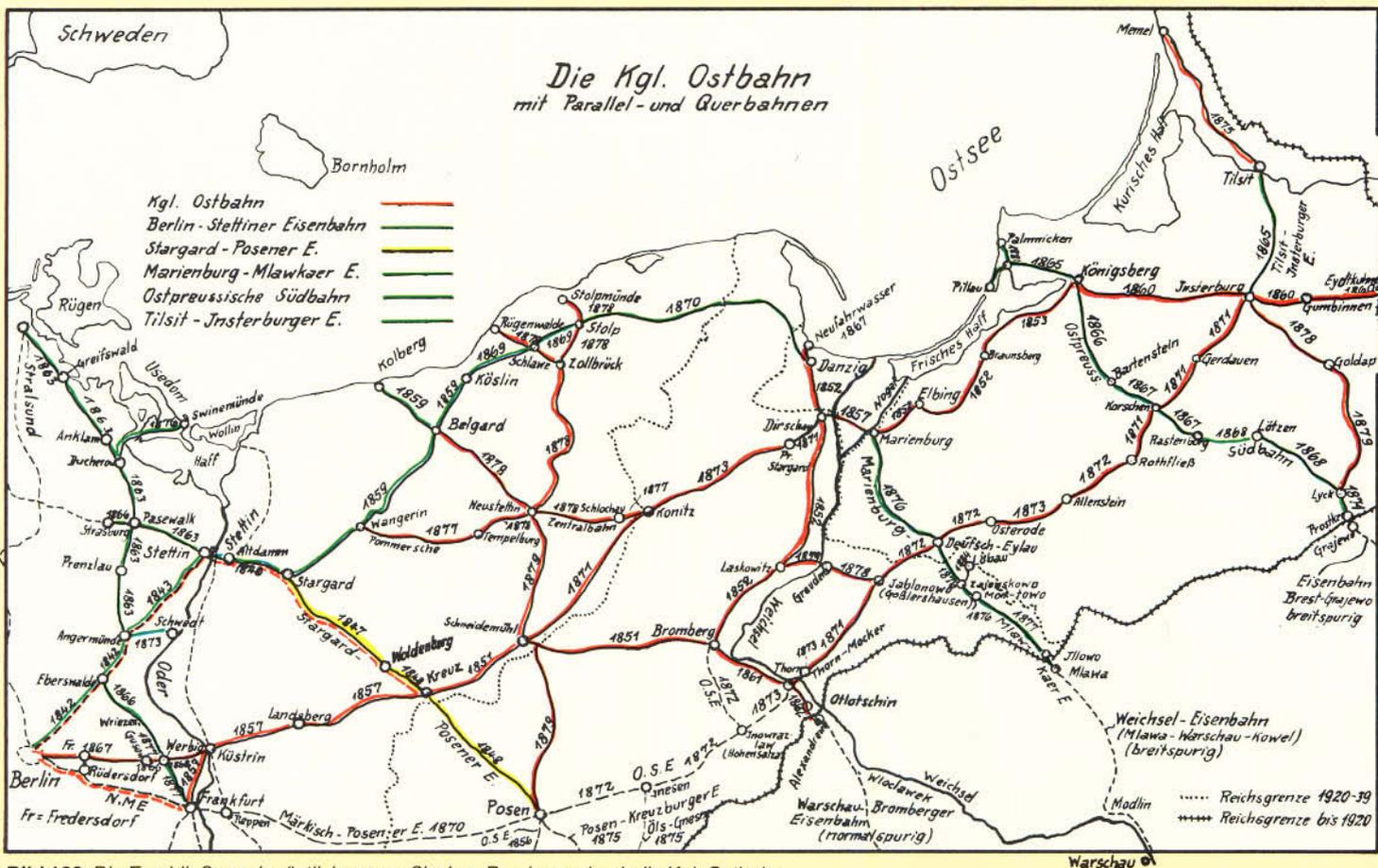


Bild 168: Die Erschließung der östlichen preußischen Provinzen durch die Kgl. Ostbahn.

Die drei Staatsbahnen und ihre Lokomotiven

Bild 169: Karte der Saarbrücker Eisenbahn mit Rhein-Nahe-Eisenbahn von Neunkirchen nach Bingerbrück.

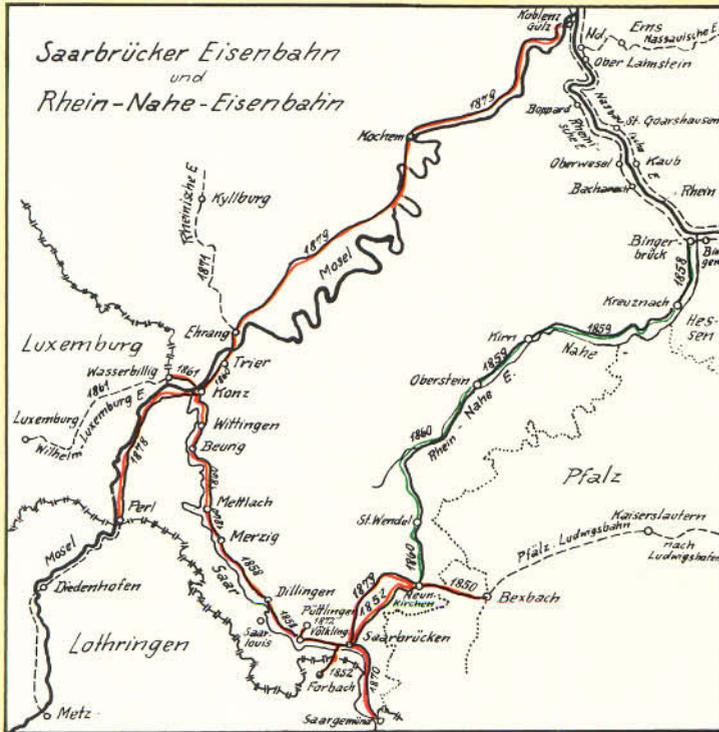
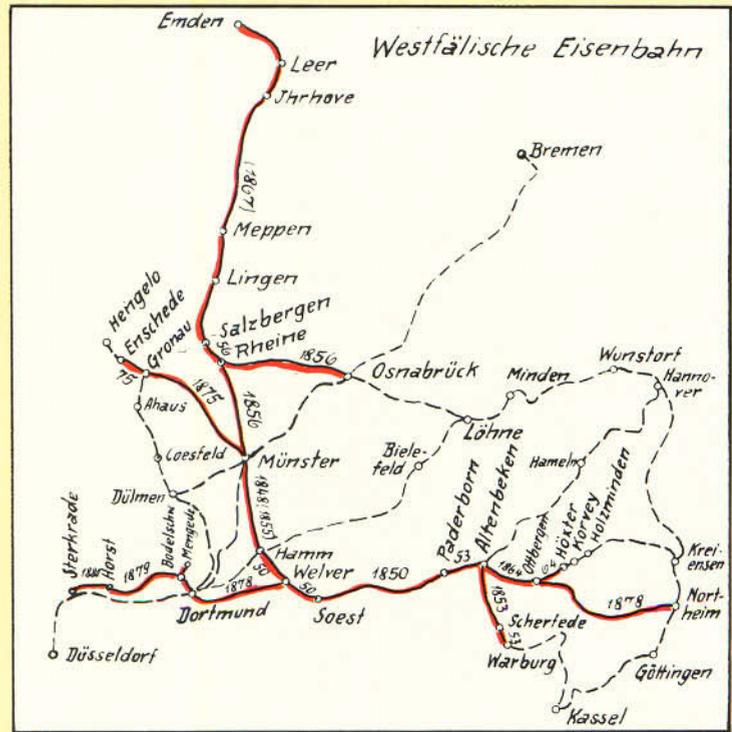


Bild 170: Streckenkarte der Kgl. Westfälischen Eisenbahn.

Abbildungen 168 bis 170: H. Bombe, Sammlung Dr. Scheingraber



Die Königliche Ostbahn

Nach Fertigstellung der Ostbahn-Hauptstrecke im Jahre 1857, über die bereits berichtet wurde, sind noch die verschiedenen, in späteren Jahren erbauten Strecken anzuführen, die das Netz der Ostbahn ergaben.

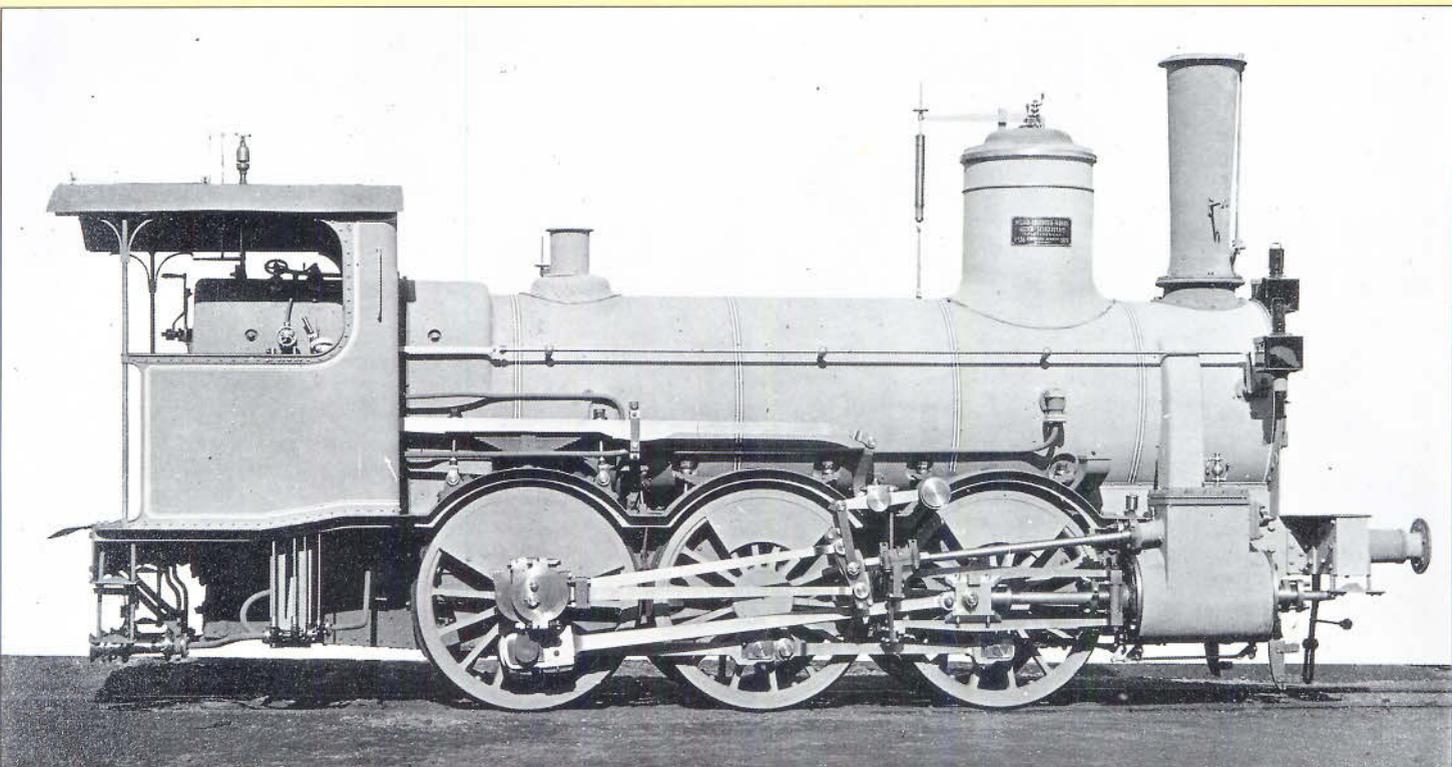


Bild 171: Die elf C-Güterzuglokomotiven der Kgl. Ostbahn mit den Nummern 682 bis 692 waren ein Gelegenheitskauf nach dem Börsenkrach von 1873. Sie waren eigentlich für die österreichische Südbahn bestimmt, von dieser aber wegen Geldmangels nicht abgenommen worden. Am 1. April 1881 wurden sie an die KED Hannover abgegeben, kehrten aber 1889 wieder zur KED Bromberg zurück. 1906 sind noch fünf von ihnen als (G 2) Königsberg 3089 bis 3093 umgezeichnet worden. **Foto: Sammlung Dr. Scheingraber**

Bild 173 (ganz unten): Zeichnung der von Stephenson für die Ostbahn gebauten Lokomotive. Die Innenzylinder arbeiteten über eine in der Rahmenmitte erkennbare Blindwelle auf die Treibachse mit den 1830 mm großen Treibrädern. Die Skizze stammt aus einem alten Lokverzeichnis der Ostbahn. **Zeichnung: Sammlung Rauter**

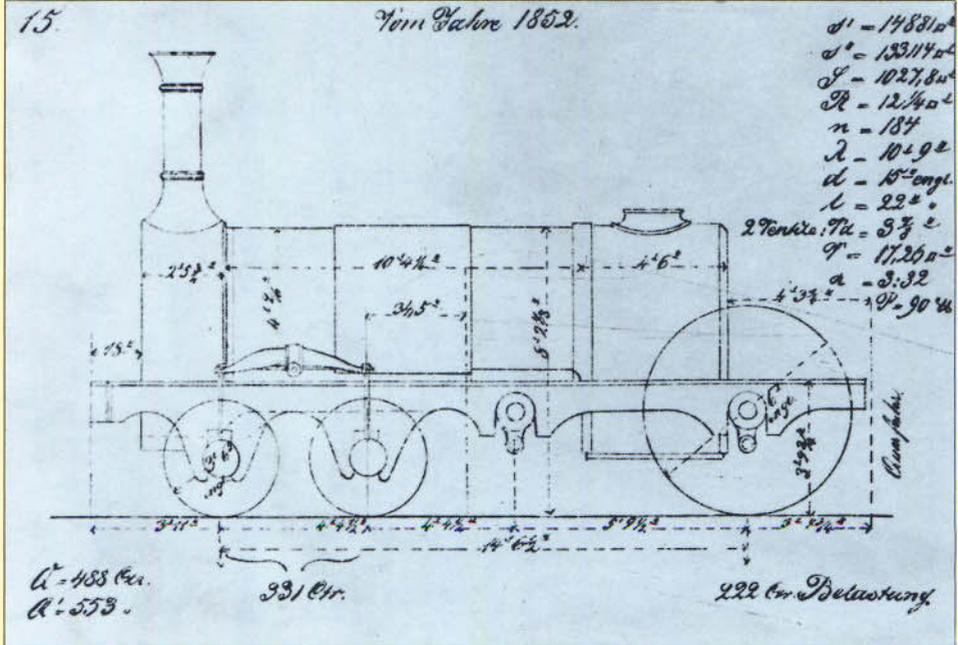
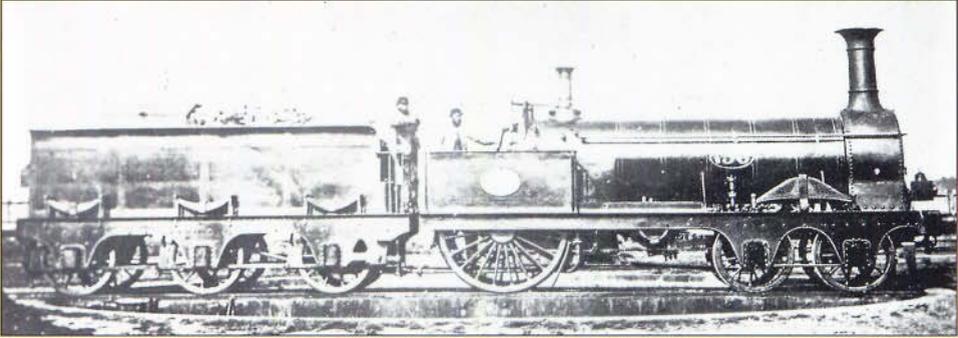
Bild 172: Dieses alte Foto zeigt die Crampton-Lokomotive "Folkestone", eine "Schwester" der einzigen aus England importierten Lok der Kgl. Ostbahn. Letztere wurde 1852 von Stephenson gebaut und bereits 1865 bei der Ostbahn ausgemustert. **Foto: Sammlung Rauter**

Die zunächst in Königsberg endende Hauptlinie wurde im Sommer 1860 in gerader östlicher Richtung über Insterburg und Gumbinnen bis zur russischen Grenze bei Eydtkuhnen verlängert; dort bestand Anschluß an die breitspurige Petersburg-Warschauer Eisenbahn.

Ein weiterer Anschluß an eine russische Bahn erfolgte ein Jahr später mit der Eröffnung der Strecke Bromberg – Thorn und weiter bis zur Landesgrenze bei Otlotschin/Alexandrowo mit Verbindung zur (normalspurigen) Warschau-Bromberger Eisenbahn.

Neben der bereits erwähnten direkten Relation Küstrin – Berlin im Herbst 1867 wurde in jenem Jahr nur noch der 10 km lange Abschnitt Danzig – Neufahrwasser in Betrieb genommen. Damit hatte die Kgl. Ostbahn bereits eine Streckenlänge von 913 km erreicht. Weitere 271 km wurden zwischen dem 16. Januar 1871 und dem 27. November 1871 eröffnet. Die wichtigsten Linien waren Dirschau – Preußisch Stargard und Konitz – Schneidemühl der direkten Verbindung Dirschau – Schneidemühl, wobei das restliche Zwischenstück Stargard – Konitz erst im August 1873 fertig wurde.

In das Jahr 1871 fällt schließlich noch die Eröffnung der ersten Teilabschnitte Insterburg – Karschen – Rothfließ und Thorn – Jablonow der wichtigen Parallelverbin-



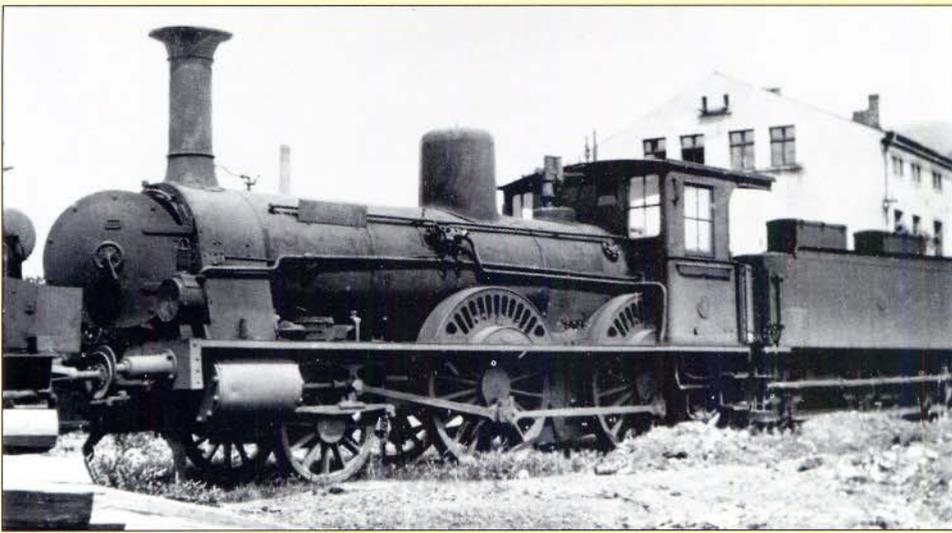
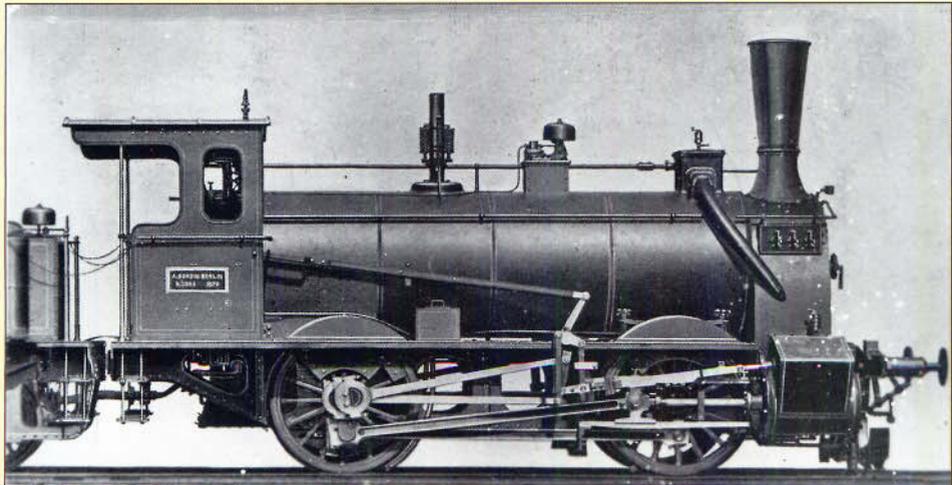
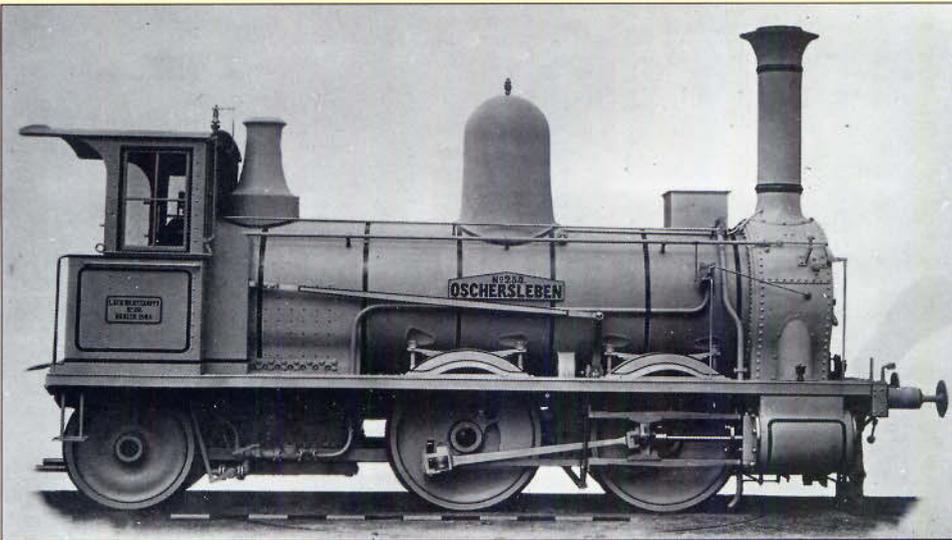


Bild 174: Ausgemustert abgestellt ist eine der 30 Personenzuglokomotiven der Kgl. Ostbahn, die Wöhlert 1874 (Fabriknummern 623 bis 652) geliefert hatte. Die Hauptabmessungen lauteten 420/576/1726 mm. Die Maschinen hatten einen glatten Crampton-Stehkessel.

Bild 176 (ganz unten): Als letzte Bauform der Kgl. Ostbahn sind die 44 B n2-Lokomotiven mit Schlepptender aus den Jahren 1878/79 zu erwähnen. Sie wurden für die in den siebziger Jahren entstandenen langen Nebenbahnen beschafft. Zusammen mit den wenig abgeänderten Normallokomotiven nach Musterblatt III-3g sind sie 1906 in die G 1-Gruppe eingereiht worden (vergleiche Preußen-Report, Band 5, Seite 4 ff).

Bild 175: Die in Norddeutschland weit verbreitete B1 n2-Güterzuglokomotive wurde auch von der Ostbahn in größerer Stückzahl und mit wechselnden Hauptabmessungen beschafft. Die "Oschersleben" trug die Bahnnummer 254; sie wurde 1868 von Schwartzkopff (Fabriknummer 39) gebaut. Auffallend sind die Vollscheibenräder aus Bochumer Gußstahl.



dung Thorn – Insterburg zur Hauptstrecke der Ostbahn. Das fehlende Zwischenglied Jablonow – Deutsch Eylau – Allenstein – Rothfließ folgte in den beiden nächsten Jahren (1872 und 1873).

Die wichtige Nord-Süd-Verbindung Stolpmünde – Neustettin – Schneidemühl – Posen folgte 1878/79; zu dieser Zeit wurde auch die Ost-West-Verbindung von Konitz über Neustettin nach Wangerin (an der Berlin-Stettiner Eisenbahn) gebaut.

1875 war bereits im äußersten Nordosten Preußens die Verbindung von Tilsit nach Memel hergestellt worden. Damit reichte das preußische Eisenbahnnetz in der Tat "von der Maas bis an die Memel", wie es in der ersten Strophe des Deutschlandlieds heißt.

Bei ihrer Eingliederung in die KED Bromberg umfaßte die Kgl. Ostbahn ein auf Staatskosten erbautes Streckennetz von 2206 km Länge; sie war damit beinahe doppelt so groß wie die größten preußischen Privatbahnen!

Umso erstaunlicher ist es, daß die Ostbahn in den 30 Jahren zwischen 1850 und 1880 nur 678 Lokomotiven beschaffte. Im Vergleich dazu hatte die Bergisch-Märkische Eisenbahn bei einem wenig mehr als halb so großen Streckennetz (1330 km) über 900 Lokomotiven. Diese Zahlen zeigen schon, daß der Verkehr auf der Ostbahn weit geringer war als auf den Bahnlängen im industrialisierten Westen.

Die Beschaffung läßt sich in zwei große Perioden unterteilen: eine ältere, die von 1850 bis 1868 anzusetzen ist, und eine jüngere von 1868 bis 1880. In der älteren Periode halten sich ungekuppelte und gekuppelte Lokomotiven fast die Waage: 98 Personen- und Schnellzuglokomotiven der Bauformen 1A1 (89) und 2A (9) stehen 106 gekuppelte Lokomotiven (25 1B und 81 B1) gegenüber, wobei die gekuppelten Maschinen mit einer einzigen Ausnahme ausschließlich Güterzuglokomotiven waren. Die Streckenverhältnisse lagen in den östlichen Provinzen im allgemeinen doch so günstig, daß Schnell- und Personenzüge fast bis 1870 mit den ungekuppelten Lokomotiven, geliefert von Borsig und Wöhlert sowie – in geringer Stückzahl – auch von Schichau und der Union-Gießerei in Königsberg, auskommen konnten.

Von besonderem Interesse sind die neun Crampton-Lokomotiven der Ostbahn. Sie waren die ersten Maschinen dieser damals recht beliebten Bauform auf deutschen Bahnen. Acht davon hatte Wöhlert in Berlin gebaut; sie wiesen Innenrahmen und Innenzylinder auf, die jedoch nicht unmittelbar auf die Treibachse arbeiteten, sondern auf eine Blindwelle, welche die Antriebskraft über eine 1883 mm lange äußere Treibstange auf die hinter dem Stehkessel gelagerte 1981 mm große Treibachse übertrug.

Die neunte Lok war die von Stephenson gelieferte "England", die letzte Lieferung Stephensons an deutsche Bahnen. Im Gegensatz zu den Wöhlert-Maschinen hatte sie einen Doppelrahmen mit Lagerung der beiden Laufachsen im äußeren und der Blindwelle sowie der Treibachse im inneren

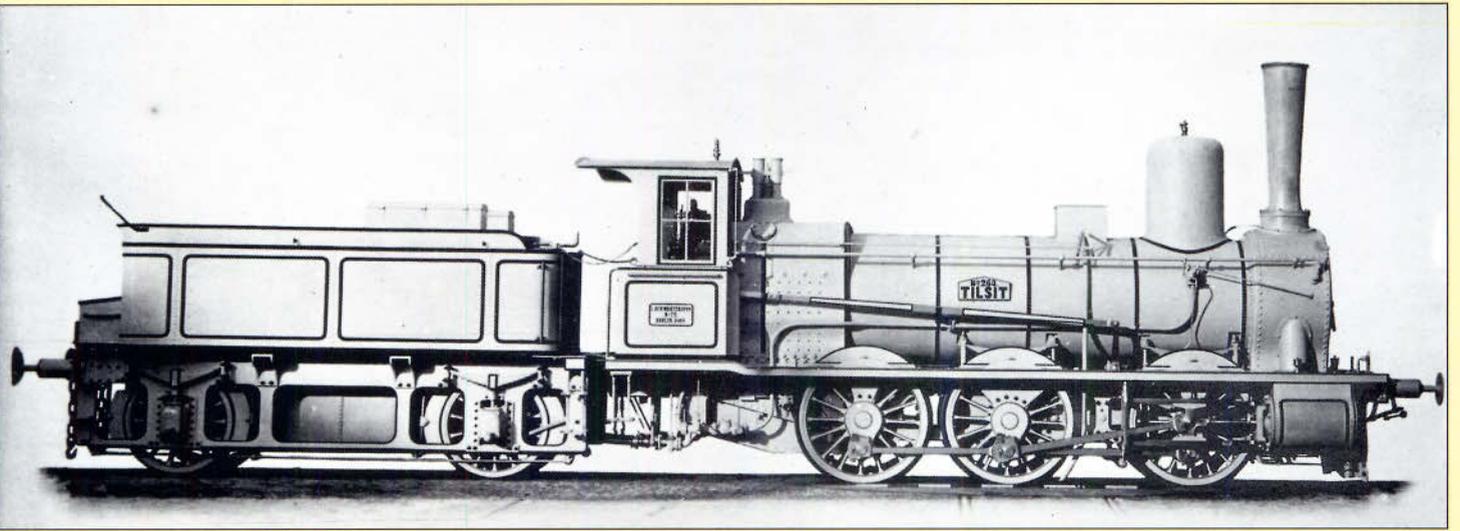


Bild 177: Lok "Tilsit" aus der ersten Lieferung der C-Güterzuglokomotiven der Ostbahn. Die Bauform umfaßte 171 Maschinen, die zwischen 1868 und 1875 von verschiedenen deutschen Lokomotivfabriken (ohne Borsig) gebaut wurden.

Rahmenteil. Obwohl diese Lok die stärkere unter den neun Crampton-Maschinen war, wurde sie bereits 1865 als eine der ersten ausgemustert, während die anderen noch bis 1873 im Dienst standen.

Die einzige 1B-Schnellzuglok "Preußen" aus der ersten Beschaffungsperiode der Kgl. Ostbahn entstammt jener Borsig-Lieferung der Jahre 1852/53 von insgesamt 27 1B-Lokomotiven mit Innenzylindern an preußischen Bahnen, von denen bereits bei der Berlin-Stettiner und der Oberschlesischen Eisenbahn die Rede gewesen ist. Die 474 Beschaffungen im Zeitraum von 1868 bis 1880 umfaßten 30 1B-Schnellzuglokomotiven mit einem Treibraddurchmesser von 1896 mm aus den Jahren 1869/70, 136 1B-Personenzugloks (1726 mm) aus den Jahren 1872 bis 1875 sowie sieben Personenzuglokomotiven nach den Normen von 1878. Dazu kamen noch sechs aus einer Borsig-Lieferung an die Bergisch-Märkische Eisenbahn angekaufte 1B-Schnellzugmaschinen.

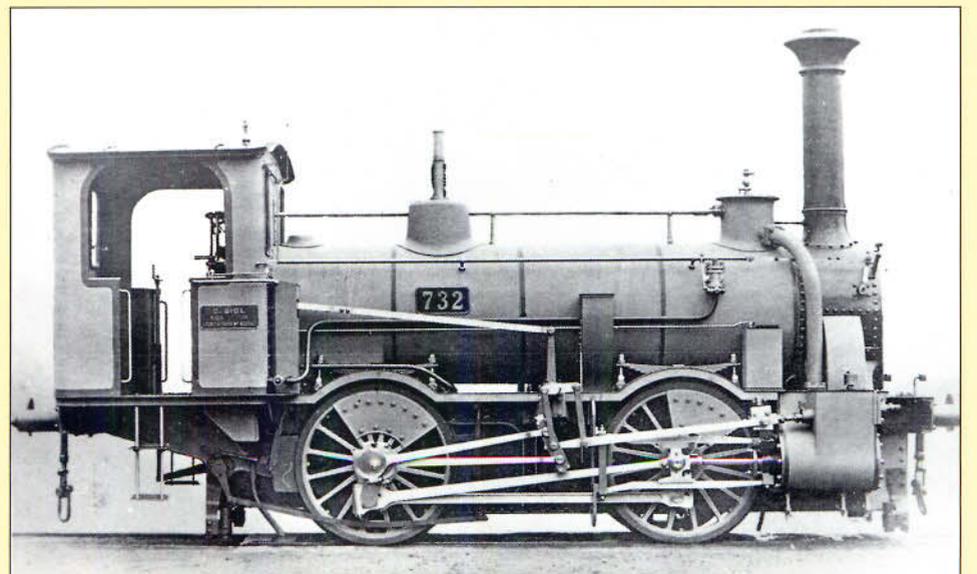
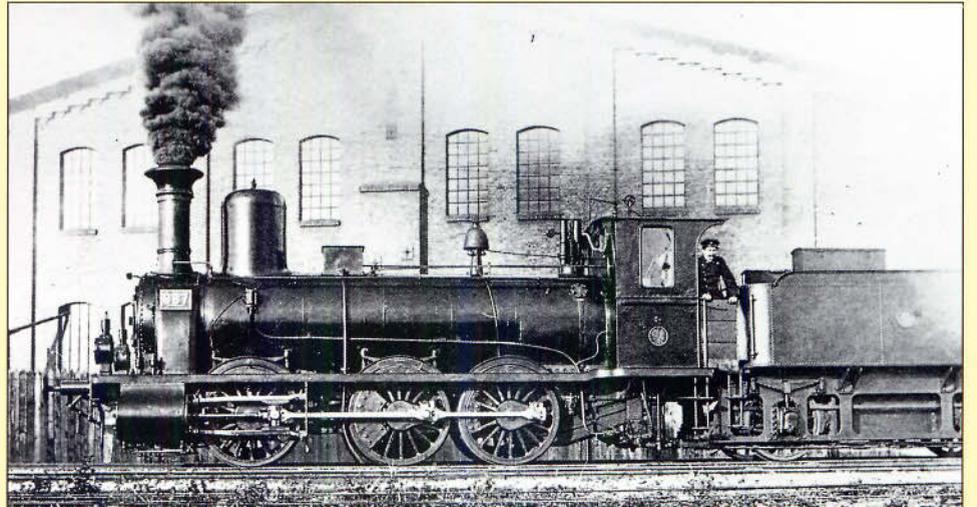
An Güterzuglokomotiven wurden beschafft: 1868 bis 1875 insgesamt 171 C-gekuppelte Fahrzeuge, 14 C-Güterzugloks der BME sowie elf C-Güterzuglokomotiven der Wiener Lokomotivfabrik Floridsdorf, die eigentlich für die Pottendorfer Linie der österreichischen Südbahn bestimmt waren, aber wegen der verspäteten Fertigstellung der Linie an die Kgl. Ostbahn verkauft wurden. 1872 wurde die erste B-Tenderlok in der Werkstätte aus einer alten 1A1 umgebaut; ihr folgten bis 1878 noch weitere 55 B-Tenderlokomotiven verschiedener Hersteller. Erwähnenswert ist noch die beachtliche Zahl von 44 B-Lokomotiven mit Schleppender, die für die in den siebziger Jahren entstandenen langen Nebenbahnen bestimmt waren. (Näheres hierzu im "Preußen-Report" Band 5, S. 4 ff.)

Die Saarbrücker Eisenbahn mit der Rhein-Nahe-Bahn

Das verhältnismäßig kleine Streckennetz der Saarbrücker Eisenbahn und der von ihr betriebenen Rhein-Nahe-Bahn ist bereits in seinen Grundzügen vorgestellt worden. Nachzutragen bleibt noch die Eröffnung der Moseltalbahn Ehrang – Trier-West –

Bild 179 (ganz unten): 1871 bis 1878 bezog die Ostbahn 55 B-Tenderlokomotiven von verschiedenen deutschen Lokomotivfabriken und von Sigl/Wien. Aus der Lieferung der Wiener Firma von 1874 hier die Lokomotive Nummer 732 mit den Hauptabmessungen 340/575/1348 mm. Die letzten Maschinen dieser kräftigen Bauform wurden 1906 bei den Direktionen Berlin, Bromberg, Danzig und Königsberg in die Gattung T 2 eingereiht.

Bild 178: Aus der Zeit um die Jahrhundertwende stammt diese Aufnahme der Königsberg 887. Die 1874 von Schichau gelieferte Lok gehörte zu der großen Zahl von C-Güterzuglokomotiven der Kgl. Ostbahn und trug ursprünglich deren Bahnnummer 586.



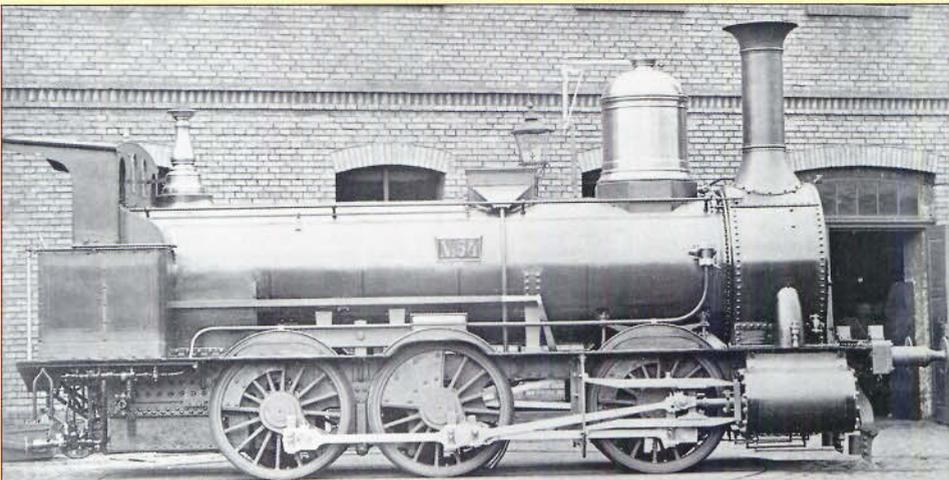
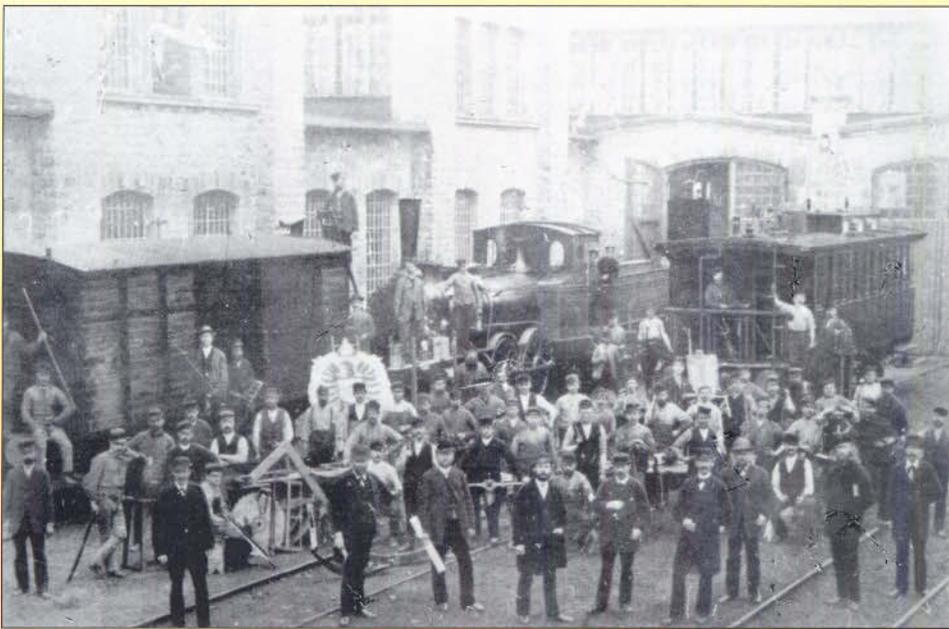
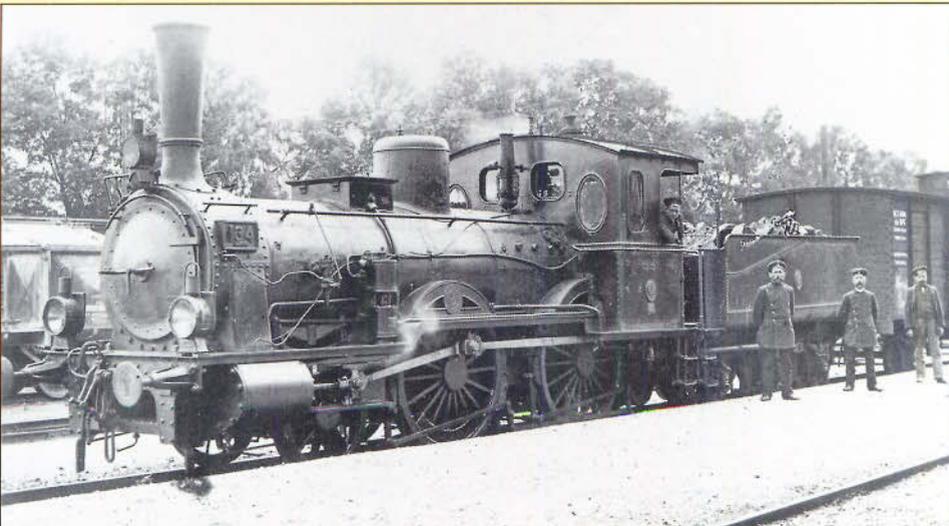


Bild 181: C-Güterzuglokomotive Nr. 54 der Saarbrücker Eisenbahn aus dem Jahre 1866. Borsig hatte sie mit der Fabriknummer 1888 gebaut; 1881 reichte sie die KED Cöln (rechtsrheinisch) als Nr. 805 ein und musterte sie 1889 aus.

Bild 180 (ganz oben): 1889 entstand in der Werkstätte Conz diese schöne Aufnahme, die in der Bildmitte eine der 1B-Personenzuglokomotiven Nr. 23 bis 32 der Saarbrücker Eisenbahn zeigt. Die zehn Maschinen waren 1858/59 von der Maschinenbaugesellschaft Karlsruhe mit den Fabriknummern 62 bis 71 gebaut worden, Hauptabmessungen: 406/559/1430 mm. **Foto: Sammlung Rauter**

Bild 182: Die Lokomotive Nr. 196 der Kgl. Westfälischen Eisenbahn ist bereits nach den Normalien beschafft worden. Sie wurde 1878 von Hanomag gebaut (Fabriknummer 1401) und 1906 in (P 3) Münster 134 umgezeichnet.



Perl und Ehrang – Koblenz in den Jahren 1878/79. In unserer Sonderausgabe II/91 und dem Special 8/91 (Eisenbahnen im Moseltal) ist diese Strecke bereits ausführlich vorgestellt worden.

Die Rhein-Nahe-Bahn war zwar eine Privatbahn, hatte jedoch seit ihrer Konzessionierung im September 1856 Bau und Betrieb dem Staat überlassen, der damit die Kgl. Saarbrücker Eisenbahn beauftragte. Die Kgl. Eisenbahndirektion zu Saarbrücken wurde am 1. April 1880 aufgelöst und ihr Bereich für nur ein Jahr der KED Frankfurt, ab 1. April 1881 der KED Cöln-links-rheinisch zugeteilt.

Die Saarbrücker Eisenbahn hat zwischen 1852 und 1880 insgesamt 168 Lokomotiven beschafft. Sie eröffnete ihren Betrieb mit zehn 1B-Maschinen, von denen zwei Schnellzuglokomotiven waren. Borsig hatte sie 1854 gebaut. Die drei Personenzuglokomotiven mit derselben Achsanordnung stammten von Wöhlert und unterschieden sich von den beiden Borsig-Maschinen nur durch einen geringeren Treibraddurchmesser. Abweichende Hauptabmessungen wiesen die fünf 1B-Güterzuglokomotiven von Borsig aus dem Jahre 1852 auf.

Für die Strecke Saarbrücken – Völklingen – Merzig wurden 1856 und 1858 drei C-Tenderlokomotiven einer frühen Borsig-Bauart beschafft, die 1865 in Lokomotiven mit Schlepptender umgebaut wurden. Zusammen mit einer weiteren 1B-Schnellzuglok von Borsig wurden 1858/59 bei der Maschinenbau-Gesellschaft Karlsruhe acht 1A1-Schnellzugloks bestellt. Bei den Güterzuglokomotiven blieb man bis 1865 bei der Achsfolge 1B; erst 1866/68 bezog man von Borsig die ersten C-Güterzugmaschinen. Bis zur Übernahme der preußischen Normalbauarten 1877/78 ist noch eine größere Zahl von C-Güterzuglokomotiven beschafft worden, darunter fünf der Firma Gebr. Carels, einer belgischen Fabrik aus Gent. In dieser Zeit bezog die Kgl. Saarbrücker Eisenbahn ihre Lokomotiven gerne von der Maschinenbau-Gesellschaft Karlsruhe und von Wöhlert; auch Hanomag und Grafenstaden finden wir in den Lokomotivlisten und auch wieder die Firma Sigl/Wien, die nach dem Börsenkrach von 1873 ihre auf Vorrat gebauten Lokomotiven billig in Deutschland absetzte.

Nur Borsig sucht man in dieser Zeit vergebens. Dieser Umstand ist bereits bei einem Blick in die Lokomotiv-Verzeichnisse verschiedener Bahnen aufgefallen und kann kein bloßer Zufall gewesen sein. Es wäre interessant, einmal an Hand alter Aktenbestände nachzuforschen, welche Gründe diese Haltung mancher Bahnen hatte, die fast schon an Boykott grenzte.

Für den Rangierdienst wurden 1868 bis 1877 insgesamt 16 Tenderlokomotiven von der MBG Karlsruhe bezogen. Zwei gleiche Maschinen hatte auch die Rhein-Nahe-Bahn. Deren Lokbauarten waren vielfach identisch mit denen der Kgl. Saarbrücker Eisenbahn und wurden häufig sogar gemeinsam bestellt.

Die Westfälische Eisenbahn

Die Stammstrecke der Kgl. Westfälischen Eisenbahn von Warburg über Paderborn und Hamm nach Münster sowie ihre Weiterführung nach Rheine zur preußisch-hannoverschen Grenze bei Salzbergen wurde bereits angesprochen. Zusammen mit Münster – Rheine wurde auch Osnabrück – Rheine eröffnet. Dieses Streckenstück war jedoch bis Salzbergen an die Hannoversche Staatsbahn verpachtet, der auch die nördliche Fortsetzung nach Emden gehörte. Nach der Annexion Hannovers im Krieg von 1866 wurde die ganze Strecke Rheine – Emden der Westfälischen Eisenbahn zugeschlagen, die Strecke Osnabrück – Rheine jedoch der Hannoverschen Staatsbahn. Der kurze Abschnitt Altenbeken – Ottbergen – Höxter – Landesgrenze bei Corvey wurde 1864/65 gebaut und hatte dort Anschluß an die Braunschweiger Eisenbahn. Bis 1876 blieb die Westfälische Eisenbahn unverändert; dann wurde die Strecke Welver – Dortmund eröffnet, die in den Jahren bis 1880 Zug um Zug bis Sterkrade verlängert wurde. 1878 erreichte man von Ottbergen aus in östlicher Richtung Northeim, wo Anschluß an die Hannoversche Staatsbahn bestand.

Eine späte Gründung war die 1871 konzessionierte Münster-Enscheder Eisenbahn, die bereits am 3. März des folgenden Jahres Bau, Verwaltung und Betrieb der Westfälischen Eisenbahn übertrug. Diese eröffnete die 58 km lange Strecke von Münster zur niederländischen Grenze bei Glanerbrück (Richtung Hengelo) Ende September 1875. Sitz der Kgl. Westfälischen Eisenbahn war zunächst Paderborn. 1855 wurde die Direktion nach Münster verlegt, wo sie bis zu ihrer Auflösung am 1. April 1880 blieb. Dann wurde die Bahn der KED Hannover unterstellt.

Der Lokomotivpark der Westfälischen Eisenbahn umfaßte Maschinen für den Dienst auf den Flachlandstrecken wie für die "Gebirgsstrecke" Paderborn – Warburg, die zwischen Altenbeken und Warburg entlang dem Eggegebirge verläuft.

Die vielen kleinen Baulose mit ständig abweichenden Hauptabmessungen zeigen, daß bei der Westfälischen Eisenbahn viel experimentiert wurde. Wenigen ungekupelten Loks standen bis 1867 ausschließlich Maschinen der Achsfolge 1B gegenüber, wobei diese erst 1859 als reine Schnellzuglokomotiven beschafft wurden. Mit der schon erwähnten Zuweisung der Hannoverschen Westbahn Salzbergen – Emden an die Westfälische Eisenbahn wurden 19 ältere Hannoveraner Loks zur Westfälischen Eisenbahn "versetzt", darunter auch fünf Crampton-Lokomotiven. 1867 wurden die ersten C-Güterzugloks beschafft, die in der Folgezeit mit Treibrädern von 1205, 1215, 1255, 1305, 1330, 1334 und 1372 mm Durchmesser zu finden waren. Auch bei der Kgl. Westfälischen Eisenbahn fällt zwischen 1865 und 1880 das völlige Fehlen von Borsig-Lieferungen auf.

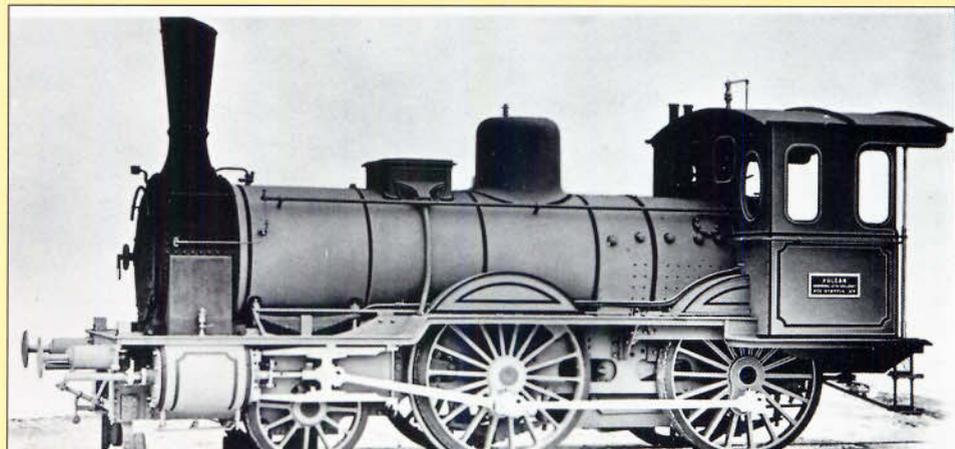
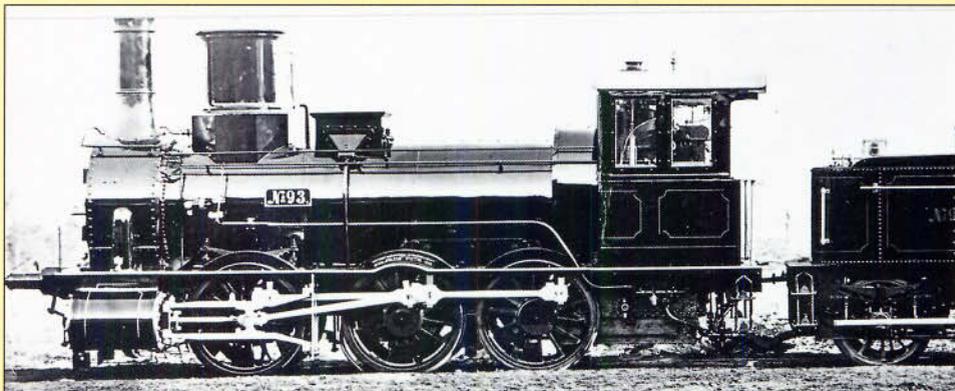
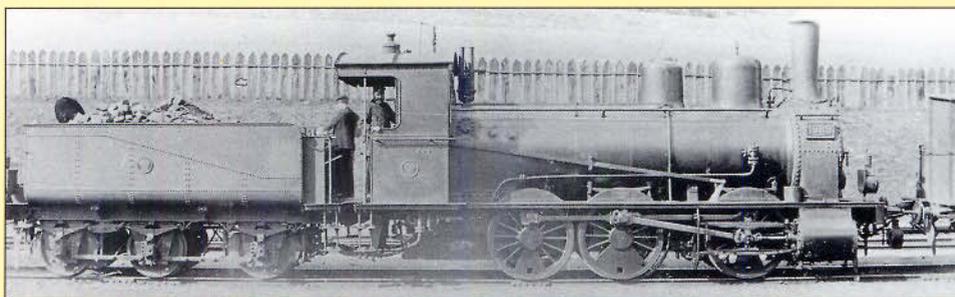


Bild 185: Im Gegensatz zu Bild 182 zeigt diese Aufnahme die Lok 201 der Westfälischen Eisenbahn im Lieferzustand (1879, Vulcan 776).

Bild 183 (ganz oben): Normalmaschinen nach Musterblatt III-3 waren neun C-Güterzuglokomotiven, die Hohenzollern 1878 (Fabriknummern 73 bis 81) baute. Die Hannover 1089 auf unserem Foto war die frühere Nummer 185 der Westfälischen Eisenbahn.

Bild 184 (zweites Bild von oben): 1867/68 lieferte der Stettiner Vulcan elf C-Güterzuglokomotiven an die Westfälische Eisenbahn. Sie waren für deren Gebirgsstrecke bestimmt und hatten die Hauptabmessungen 470/628/1215 mm. Die Bahnnummer 93 (1868, Vulcan 228) wurde 1880 in Hannover 793 und drei Jahre später in 957 umgezeichnet.

Bild 186: Die letzte Beschaffung der Kgl. Westfälischen Eisenbahn waren sechs B-Tenderlokomotiven aus dem Jahre 1880 mit den Bahnnummern 205 bis 210. Sie hatten die Hauptabmessungen 300/500/1200 mm. Die abgebildete Bahnnummer 207 (1880, Borsig 3715) wechselte fünfmal ihre Betriebsnummer: 1883 wurde sie Hannover 907, 1891 Hannover 1501, 1895 Cassel 1908 und 1906 schließlich (T 1) Cassel 6012. **Fotos 174 bis 179, 181 bis 186: Sammlung Dr. Scheingraber**

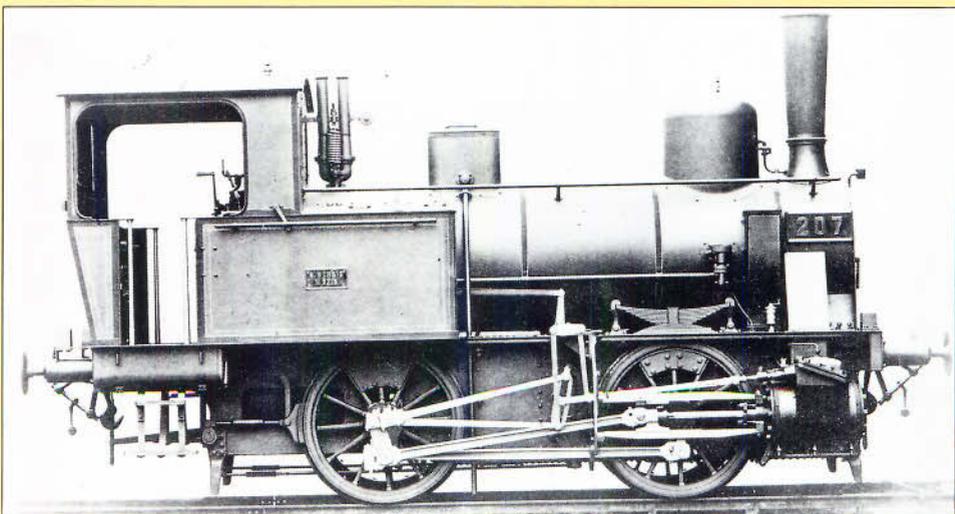




Bild 187: Die Ausfahrtsignale des Bahnhofs Rudesheim an der rechten Rheinstrecke um 1900. Der Retuscheur hat sich alle Mühe gegeben, auch die filigran durchbrochenen Signalfügel adäquat darzustellen. Foto: Archiv Hesselink

Das Signalwesen der Eisenbahnen in Preußen

“Das deutsche Eisenbahn-Signalwesen ist ein Chaos von Zeichen und Erscheinungen, die kaum vielgestaltiger und bunter sein könnten, wenn deren Schöpfer ihrer Phantasie mit dem Kaleidoskop zu Hilfe gekommen wären.”

Diese Sätze schrieb im Jahre 1867 der

weitgereiste Ingenieur, Naturwissenschaftler und Literat Max Maria von Weber (1822 bis 1881), seinerzeit sächsischer Finanzrat und Mitglied der Eisenbahndirektion in Dresden. Er war ein Sohn des berühmten Komponisten Carl Maria von Weber und wirkte später im Handelsministerium in Wien und als Chef der österreichischen Nordbahn. Ab 1878 bis zu seinem Tode arbeitete er als Geheimer Regierungsrat im preußischen Ministerium für öffentliche Arbeiten und hat in dieser Eigenschaft dank seiner großen Erfahrungen das Eisenbahnsignalwesen auch in Preußen positiv beeinflusst.

Webers Aussagen zum Eisenbahn-Signalwesen in Deutschland bezogen sich indes keineswegs nur auf seine sächsische Heimat, sondern trafen in gleicher Weise auch

auf die Verhältnisse im Königreich Preußen zu. Das zeigt beispielsweise eine Zusammenstellung der um das Jahr 1860 von 27 deutschen Eisenbahnen verwendeten, sehr unterschiedlichen Signalbilder bei ihren optischen Telegraphen. 1866 existierten bei 51 Bahnverwaltungen in Deutsch-



Bilder 188 (links) und 189 (rechts): Eine historische und eine aktuelle Darstellung der Telegraphenstation in Köln-Flittard. Das einst zur 587 km langen optischen Telegraphenlinie von Berlin über Köln nach Koblenz gehörende Bauwerk ist auch in seiner Innenausstattung erhalten geblieben und kann besichtigt werden. Foto: Sammlung Pottgießer



Signal- bedeutung

	Bayr. Staatsbahn	Berlin-Anhaltische Bahn	- Hamburgische B.	- Potsdam Magdebg. B.	- Stettiner Bahn	Herzog. Braunschweigische B.	Breslau-Schweidnitz-Freibg. B.	Köln-Mindener Bahn	Frankf.-Hanauer Bahn	Halle-Kaßler Bahn	Kurf. Friedr. Wilhelm Nordb.	Hannover'sche Bahn	Hessische Ludwigsbahn	Leipzig Dresdener Bahn	Lübeck-Büchener Bahn	Herzogl. Nass. Staatsbahn	Neisse-Brieger Bahn	Niederschl. Märk.-Schles. Gas B.	Niedersach. Zweig Bahn	Oberschl. Bahn	österr. Staatsbahn Ges.	königl. Preuß. Ost-Bahn	Rheinische Bahn	Saarbrücker-Luxembg. B.	Sächs. Staatsbahn	Thüring. Bahn	Württembergische Bahn
1, Zug kommt hin	┌	┌	┌	┌	┌	┌	┌	┌	┌	┌	┌	┌	┌	┌	┌	┌	┌	┌	┌	┌	┌	┌	┌	┌	┌	┌	
2, Zug kommt her	└	└	└	└	└	└	└	└	└	└	└	└	└	└	└	└	└	└	└	└	└	└	└	└	└	└	
3, Zug auf falschem Gleis hin				┌	┌								┌												┌		
4, " " " " her																										└	
5, Zug kommt nicht						↑↑						↑↑					↑	↑			↑	↑			↑		
6, Hilfsmaschine soll kommen	┌┌		┌┌			┌┌	┌┌	┌┌			┌┌		↑	┌┌			┌┌			┌┌	┌┌			┌┌		┌┌	
7, Wärter nach Haus																											
8, Züge auf beiden Gleisen		┌┌	┌┌	┌┌		┌						┌		┌												┌	
9, Halt	┌	┌	┌	┌	┌	┌	┌	┌	┌	┌	┌	┌	┌	┌	┌	┌	┌	┌	┌	┌	┌	┌	┌	┌	┌	┌	
10, Langsam	┌	┌	┌	┌	┌	┌	┌	┌	┌	┌	┌	┌	┌	┌	┌	┌	┌	┌	┌	┌	┌	┌	┌	┌	┌	┌	
11, Station oder Kreuzung auf	┌	┌	┌	┌	┌	┌	┌	┌	┌	┌	┌	┌	┌	┌	┌	┌	┌	┌	┌	┌	┌	┌	┌	┌	┌	┌	
" " " " geschlossen	┌	┌	┌	┌	┌	┌	┌	┌	┌	┌	┌	┌	┌	┌	┌	┌	┌	┌	┌	┌	┌	┌	┌	┌	┌	┌	
<small>Lokale Signale</small>																											

Bild 190: Tagessignale mit optischen Telegraphen bei deutschen Bahnen um 1860. Nicht nur die Vielzahl der Signalbauarten ist verwirrend, sondern auch das Durcheinander der Signalbilder. Foto: Sammlung Pottgießer

land zusammen nicht weniger als 91 gültige Signalbücher! Ein einheitliches, im ganzen Land gebräuchliches Eisenbahn-Signalwesen gab es also auch in Preußen während der ersten 30 bis 40 Jahre seiner Eisenbahngeschichte noch nicht, sondern eine Vielzahl von un-

terschiedlichen "Bahn-Polizei-Reglements" der einzelnen Gesellschaften. Die Eigenbrötelei wurde noch dadurch vergrößert, daß jedes beteiligte Herrscherhaus ängstlich um die Erhaltung und Respektierung seiner Souveränität bemüht war und deshalb darauf bestand, für sein Territorium

eigene Betriebsregelungen und Signalvorschriften gutzubeißen. Dafür ein bezeichnendes Beispiel: Die am 18. August 1840 vollendete, 124 km lange Eisenbahnlinie von Magdeburg über Halle (Saale) nach Leipzig durchschnitt auf rund 27 km Länge das Gebiet des Herzogtums

Bild 192 (Mitte): Das 150jährige Jubiläum der Fertigstellung der Telegraphenlinie Berlin - Koblenz war der Deutschen Bundespost Berlin 1983 eine Sondermarke wert. Abbildung: Sammlung Pottgießer

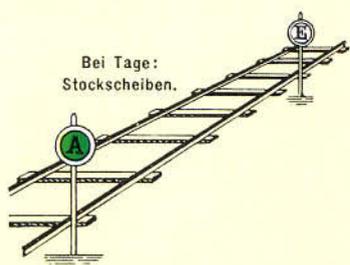


Bild 191: An der Strecke Hannover - Braunschweig gab es in den Anfangsjahren solche Doppellügelsignale. Am Bahnhof Lehrte sind einige dieser alten Signale noch heute als Ausstellungsstücke zu bewundern. Abbildung: Sammlung Diedrich

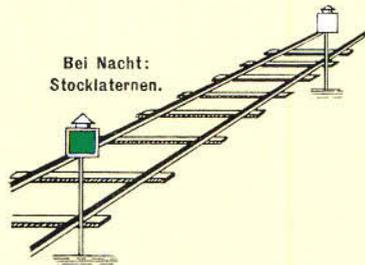


Bild 193 (rechts): Kurios muten heutzutage solche Ballon-signale (um 1850) an. Per Handseil wurde die Höhe des "Ballons" (meist aus Korbgeflecht) eingestellt und damit "Halt" oder "Freie Fahrt" signalisiert. Abbildung: Sammlung Merker

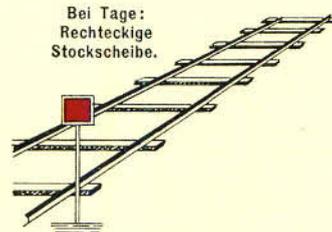




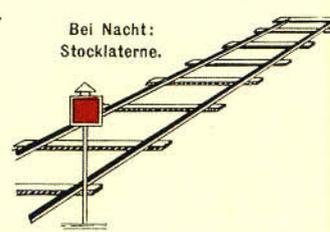
Bei Tage:
Stockscheiben.



Bei Nacht:
Stocklaternen.



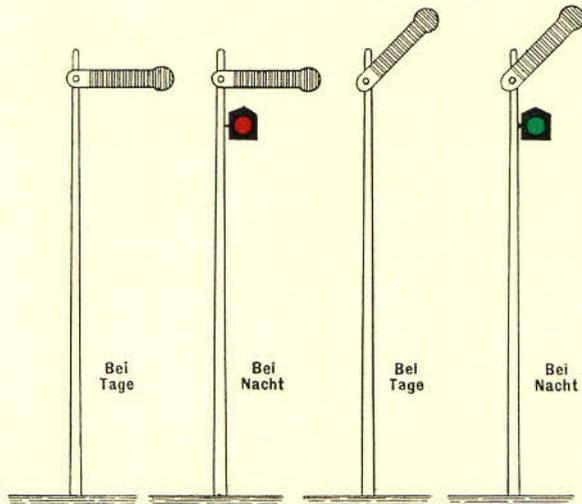
Bei Tage:
Rechteckige
Stockscheibe.



Bei Nacht:
Stocklaterne.

1. Der Zug soll langsam fahren.

2. Haltsignal vor einer unfahrbaren Gleisstrecke.



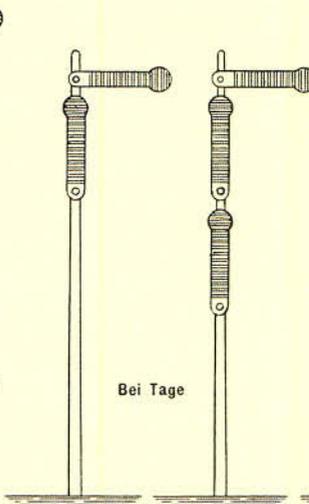
Bei
Tage

Bei
Nacht

Bei
Tage

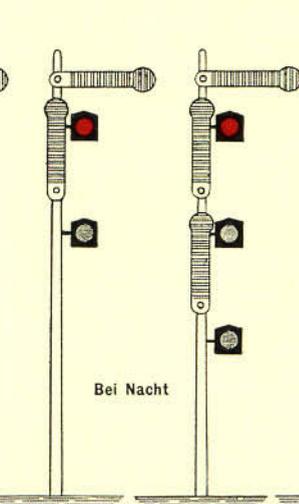
Bei
Nacht

3. Haltsignal (Gefahr).



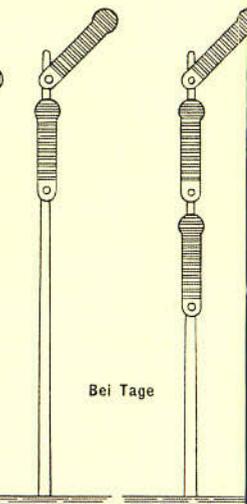
Bei Tage

4. Fahrsignal (Freie Fahrt).



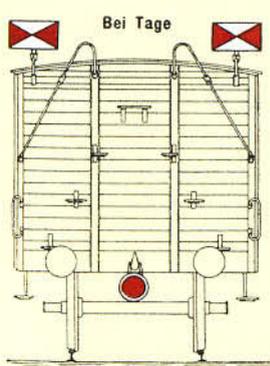
Bei Nacht

5. Halt für alle Gleise.



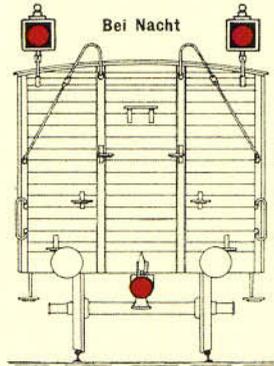
Bei Tage

6. Fahrt frei für

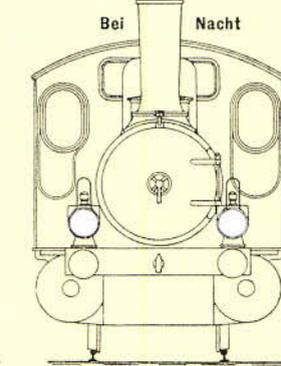


Bei Tage

12. Kennzeichnung des Schlusses des Zuges
(Schlussignal).

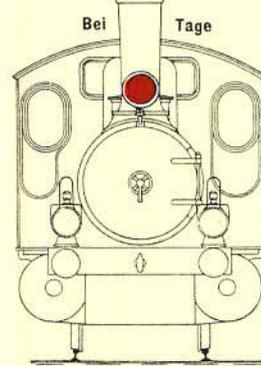


Bei Nacht



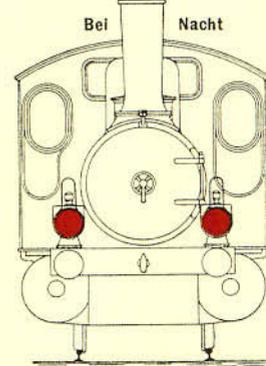
Bei Nacht

13. Kennzeichnung der Spitze des Zuges
bei Fahrt auf richtigem Gleis.



Bei Tage

14. Kennzeichnung der Spitze des Zuges
bei Benutzung eines falschen Gleises.



Bei Nacht

Anhalt-Köthen und verlief am südlichen Ende ab Schkeuditz im Königreich Sachsen. Dies hatte zur Folge, daß eine "Herzog. Eisenbahn-Immediat-Commission" in Köthen am 19. Februar 1841 ein eigenes "Bahn-Polizei-Reglement für die Magdeburg-Cöthen-Halle-Leipziger Eisenbahn" mit ausführlichen Betriebs- und Signalvorschriften in 91 Paragraphen herausgab. Für die in Sachsen gelegenen letzten 18 km der Strecke von Schkeuditz bis Leipzig erhielt die in Magdeburg gegründete und vom preußischen König schon 1837 genehmigte Gesellschaft erst am 22. Oktober 1874 die "Conzession zum selbständigen Betriebe des in Sachsen gelegenen Teiles ihrer Linie". Bis dahin hatte dieses Stück der preußischen Gesellschaft nur von der sächsischen Leipzig-Dresdener-Eisenbahn-Compagnie betrieben werden dürfen.

Die optische Telegraphie

Aber wenn von Anfang an schon kein komplettes, einheitliches Signalsystem für die Eisenbahnen im Königreich Preußen bestand, so hat der preußische Staat seinen Eisenbahnen und auch denen im übrigen Deutschland einen großen Dienst erwiesen durch die Einführung der optischen Telegraphie. Preußen baute nämlich im Jahre 1833 eine 587 km lange optische Telegraphenlinie von Berlin über Köln am Rhein nach Koblenz.

Mit Hilfe von jeweils sechs Signalfügel an einem senkrechten Mast gaben die Wärter dieser Linie auf den 61 Zwischenstationen die verschiedenen Zeichen weiter, die in unterschiedlichen Positionen Buchstaben, Ziffern, Wörtern und Sätzen entsprachen. Die Endstation in Berlin befand sich auf einem Kirchturm im Stadtteil Dahlem, wie auf

einer Jubiläumsmarke der Deutschen Bundespost aus dem Jahre 1983 dargestellt ist. In Köln-Flittard ist sogar eine ganze Station dieser Telegraphenlinie mit ihrem optischen Signalgerät erhalten geblieben und kann besichtigt werden.

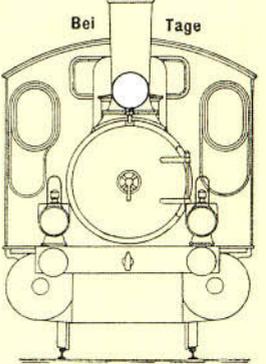
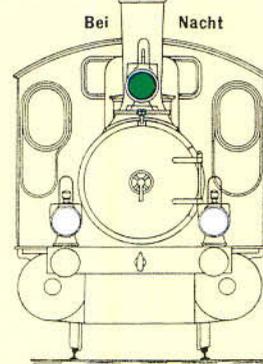
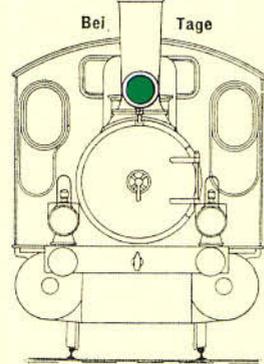
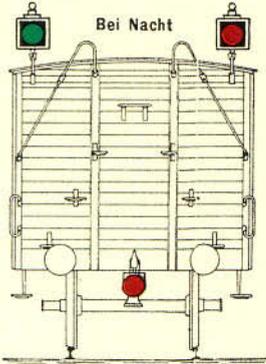
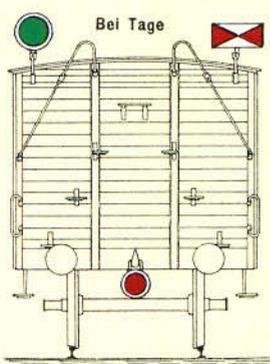
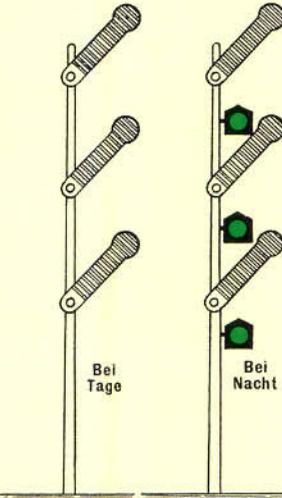
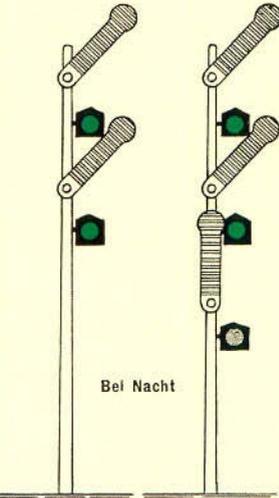
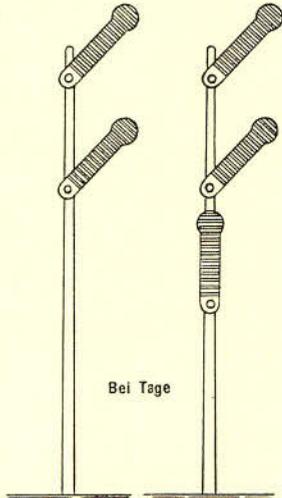
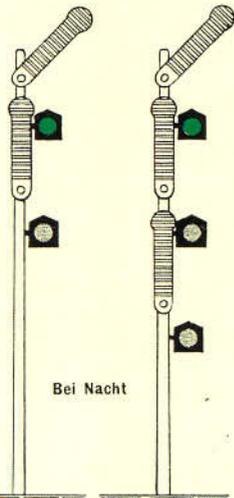
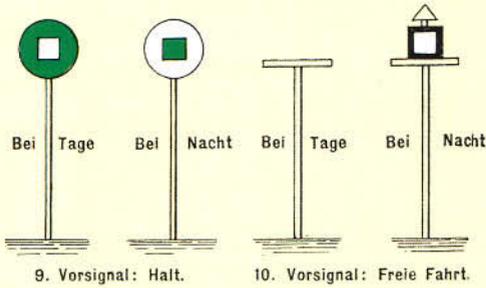
Dieser optische Telegraph, gekennzeichnet durch die an einem Mast befestigten, in einer senkrechten Ebene schwenkbaren länglichen Signalfügel, wurde nach der Benutzung für staatliche Zwecke in Preußen wenige Jahre später dort und ebenso im übrigen Deutschland von den Eisenbahnen bereitwillig akzeptiert als einziges sich anbietendes Verständigungsmittel während der vorelektrischen Phase. Es war geeignet die betriebsnotwendigen Nachrichten zwischen den Bahnstationen und den zahlreichen Wärterposten an den Strecken dazwischen auszutauschen und auch den Zügen von diesen stationären Stellen aus

Signalbilder

für die Eisenbahnen des Deutschen Reiches.

Die Farbe wird bei den Tagessignalen durch Scheiben, bei den Nachtsignalen durch Laternen gegeben.

Bild 194: Sammlung Merker



Weisungen zu erteilen. Die anfangs hier und dort als Zeichengeber der optischen Telegraphie von einigen Bahnverwaltungen verwendeten Ballons aus Korbgeflecht oder hölzernen Tafeln haben sich wegen ihrer primitiven Ausführung und des ungeeigneten Materials nicht bewährt. Sie sind daher bald wieder verschwunden und durch Mastsignale mit Klapparmen ersetzt worden. Man nannte sie Flügeltelegraphen. Die Technischen Vereinbarungen des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen aus dem Jahre 1866 haben für feststehende Signalvorrichtungen vor allen übrigen solche Flügel-signale empfohlen. Wegen ihrer Herleitung von den Einrichtungen der optischen Telegraphie hat sich für die mechanischen "Hauptsignale" des sich nunmehr entwickelnden Signalsystems der Eisenbahnen die Bezeichnung "Tele-

graph" noch einige Jahre erhalten. Zum Beispiel handelte die erste "Signalordnung für die Eisenbahnen Deutschlands" vom 4. Januar 1875 noch von "Bahnabschlußtelegraphen" und "Signalen am Telegraphenmaste". 1885 hießen sie in der Signalordnung "Optische Signale am Abschlußtelegraphen", und erst die Signalordnung vom 1. August 1907 prägte den noch heute üblichen Begriff "Hauptsignale" mit der klaren Unterscheidung nach Einfahr-, Ausfahr-, Block- oder Deckungssignalen.

Einheitliches Reglement für die Preußischen Staatsbahnen

Max Maria von Weber fährt in seinen bereits zitierten Bemerkungen zum deutschen Eisenbahn-Signalwesen anno 1867 wie folgt fort: "Seit Jahren schon empfinden die klarer blickenden Eisenbahntechniker im-

mer dringender das Bedürfnis, aus diesem Wirrsal die Elemente zu sondern, die zur Entwicklung eines allgemeingültigen organischen Ganzen lebensfähig genug sind." Solche berechtigten und überfälligen Bestrebungen zur Sondierung, Durchforstung und Vereinheitlichung des Eisenbahn-Signalwesens fanden insbesondere in Preußen rege Förderung durch organisatorische Maßnahmen und vor allem im 1848 gegründeten Ministerium für Handel, Gewerbe und öffentliche Arbeiten, dem u.a. die Verwaltung der Angelegenheiten der Eisenbahnen oblag. Bereits am 10. November 1846 hatte man den Verband der Preußischen Eisenbahnen ins Leben gerufen, der sich im folgenden Jahr zum Verein Deutscher Eisenbahnverwaltungen erweiterte. Schon 1850 leitete dieser durch seine ersten technischen Vereinbarungen Maßnahmen ein zur Ver-

Köln-Mindener Eisenbahn. Signal-Buch.

4

Tag-Signale. | Nacht-Signale.

2. Eine Hilfs-Maschine soll kommen.
a. allein.



Nach
Minden
zu
gegeben.

Nach
Köln
zu
gegeben.

2 grüne Laternen.

Das Signal bleibt stehen, bis ein anderes gegeben wird.

7

Tag-Signale. | Nacht-Signale.

B. Signale ohne Telegraphen.

1. Halt!

Der Bahnwärter stellt sich mitten in die Bahn und bewegt

die rote Fahne | ○ die rote Laterne

auf und nieder.

2. Langsam fahren.

Der Bahnwärter stellt sich neben die Bahn und zeigt

die rote Fahne. | ○ die rote Laterne.

3. Die Bahn ist in Ordnung und fahrbar.

Wenn der Zug sich nähert und die Bahn ist in Ordnung, so machen die Bahnwärter Front gegen die Bahn und salutiren.

Bemerkt der Bahnwärter am vorbeifahrenden Zug einen Fehler, so giebt er dem letzten Schaffner das Haltsignal.

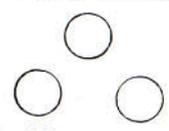
8

Tag-Signale. | Nacht-Signale.

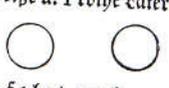
2. Signale vom Zuge aus.

Bei gewöhnlichen Nachtzügen hat die Locomotive vorne

3 weiße Laternen.

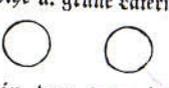


der letzte Wagen hat am hintern Ende 1 weiße u. 1 rote Laterne.



1. Ein Extrazug folgt nach. Der letzte Wagen hat am hintern Ende eine Fahne.

○ die rote Laterne.



2. Ein Extrazug kommt in der, dem jetzt fahrenden entgegengesetzten Richtung. Die Locomotive hat vorne eine Fahne.

○ die rote Laterne.



1 grüne u. 2 weiße Laternen.

7. Der Zug soll halten (Haltsignal).

bei Tage: Der Bahnwärter schwingt einen Gegenstand hin und her.

bei Dunkelheit: Der Bahnwärter schwingt seine Handlaterne hin und her, welche, sofern es die Zeit erlaubt, roth zu blenden ist.

Außer den Signalen Nr. 5 bis 7 können auch Signale am Telegraphenmaste wie folgt gegeben werden:

Signal 5: Der Zug darf ungehindert passieren (Fahrsignal).

Rechtsseitiger Telegraphenarm schräg nach oben gerichtet (unter einem Winkel von etwa 45°).

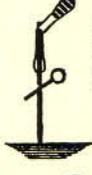


Weißes Licht der Signallaterne des Telegraphenmastes.



Signal 6: Der Zug soll langsam fahren.

Außer dem vorhergehenden angegebenen Signalzeichen ein Stab mit runder Scheibe am Telegraphenmast befestigt.



Grünes Licht der Signallaterne des Telegraphenmastes.



Signal 7: Der Zug soll halten (Haltsignal).

Rechtsseitiger Telegraphenarm wagerecht gestellt.



Roths Licht der Signallaterne des Telegraphenmastes.



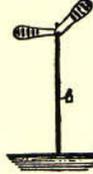
Die optischen Signale am Blockstationstelegraphen, welche in der Ruhstellung „Halt“ zeigen müssen, sind wie folgt zu geben:

8. Freie Fahrt.

Rechtsseitiger Telegraphenarm schräg nach oben gerichtet (unter einem Winkel von etwa 45°).



Weißes Licht der Signallaterne.

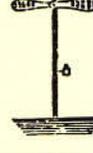


9. Halt.

Rechtsseitiger Telegraphenarm wagerecht.



Roths Licht der Signallaterne.



9

Die Wagenbeamten (Schaffner) geben das Signal:

3. Halt!

durch dreimaliges starkes Anziehen an der Keine.

3. Signale mit der Dampfpeife.

1. Achtung!
Ein langer Ton.

2. Bremsen fest!
Drei kurze Töne.

3. Bremsen los!
Zwei lange Töne.

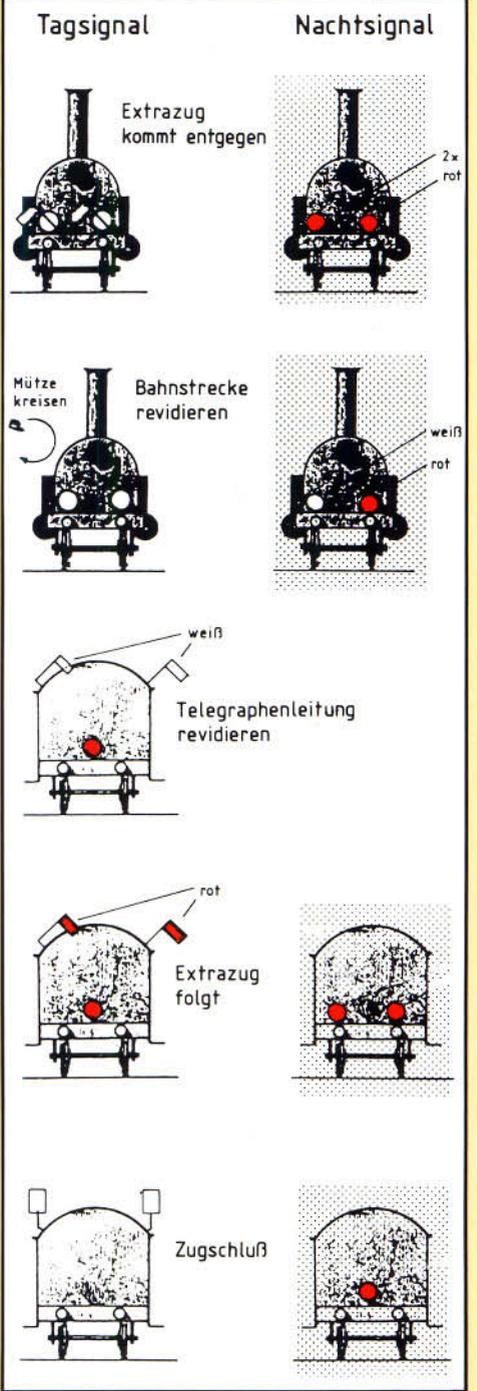
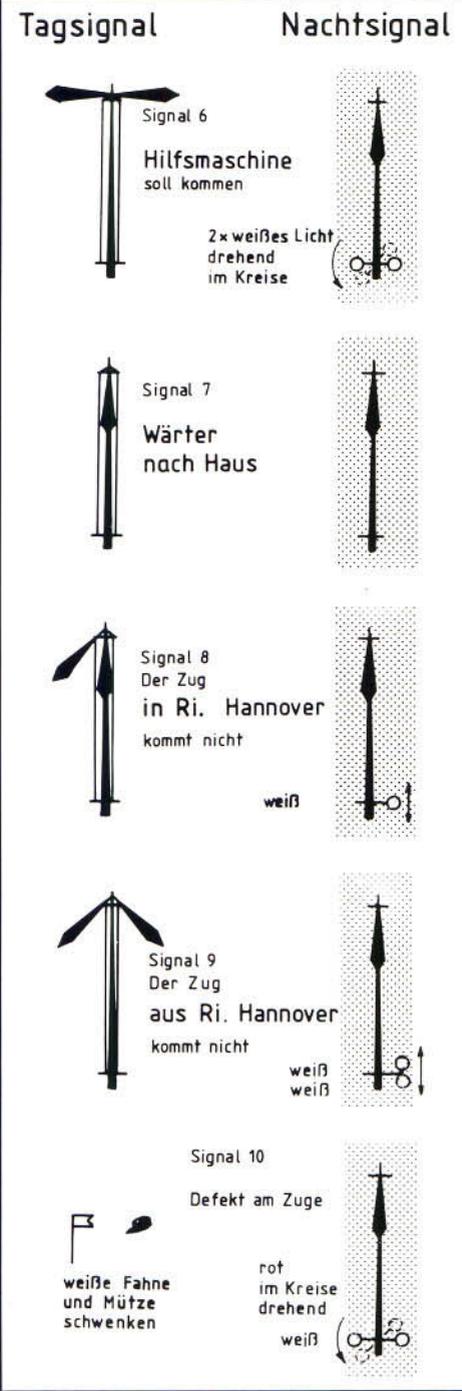
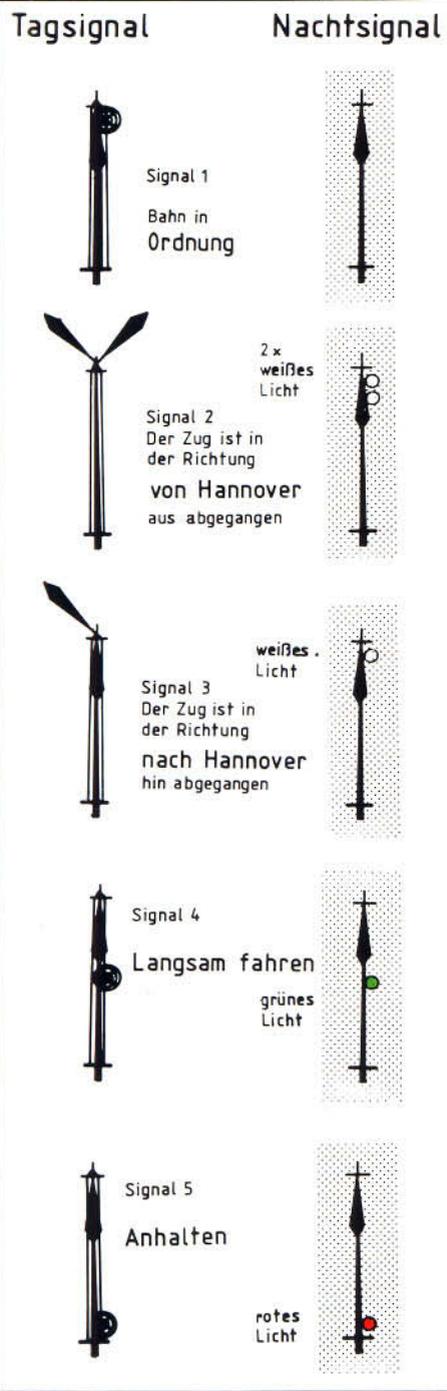
NB. Jede einzelne fahrende Locomotive wird ebenfals wie ein Zug signalisirt.

Köln, den 2. Januar 1846.

Die Direktion.

Bild 195 (oben): Anfang 1846 gab die Köln-Mindener Eisenbahn ein kleines "Signal-Buch" im Taschenformat heraus, das alle Bediensteten bequem bei sich tragen konnten. Der Begriff Signale umfaßte damals auch akustische, nämlich "Signale mit der Dampfpeife".
Abbildungen: Sammlung Klee

Bild 196 (links): Die Signalordnung für die Eisenbahnen Deutschlands vom 4. Januar 1875, herausgegeben vom Reichseisenbahnamt, hatte kaum mehr als den Charakter einer Empfehlung. Die Länder konnten weiterhin andere Signalvorschriften erlassen – und taten das auch.
Foto: Sammlung Pottgießer



einheitlichung des Signalwesens. Man war zu dieser Zeit auch in Preußen dem Staatsbahngedanken nicht mehr so ganz abhold, und ab 1853 gab es ein einheitliches Betriebsreglement für alle preußischen Staatsbahnen.

Nachdem am 18. Januar 1871 das Deutsche Reich gegründet worden war, ergaben sich zusätzliche und weiterreichende Aspekte für die Vereinheitlichung der technischen Einrichtungen, speziell des Signalwesens der Eisenbahnen. Die Reichsverfassung vom 16. April 1871 sah vor, daß alle Eisenbahnen wie ein einheitliches Netz verwaltet und nach einheitlichen Normen angelegt und ausgerüstet werden sollten. Schon am 29. Dezember 1871 trat erstmals ein übereinstimmendes Betriebs- und Bahn-Polizei-Reglement für alle deutschen Eisenbahnen in Kraft. Eineinhalb Jahre später, am 27. Juni 1873, nahm das

Bild 197 (oben): Signale der Königlich Hannoverschen Staatseisenbahn.
Abbildung: Slg. Diederich
Bild 198 (rechts): Der elektromagnetische Zeigertelegraph von Werner Siemens aus dem Jahre 1846 erlaubte auch den Eisenbahnen die Abkehr von der nicht immer zuverlässigen optischen Telegraphie.
Foto: Sammlung Pottgießer



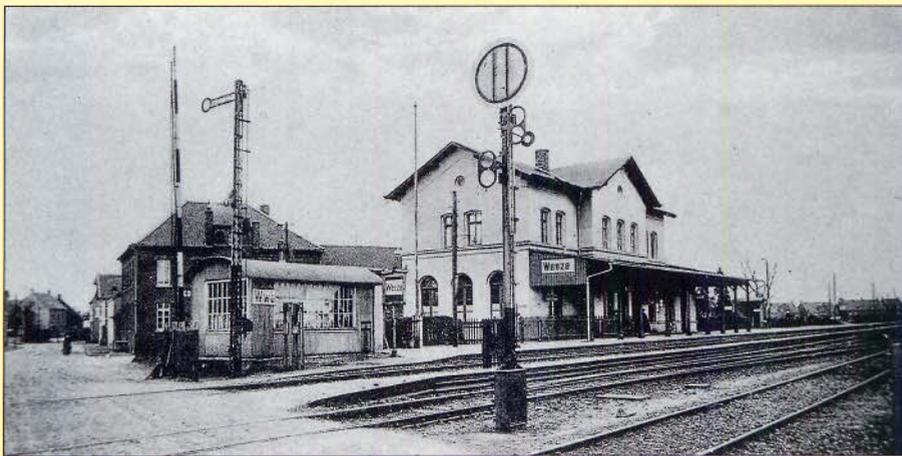
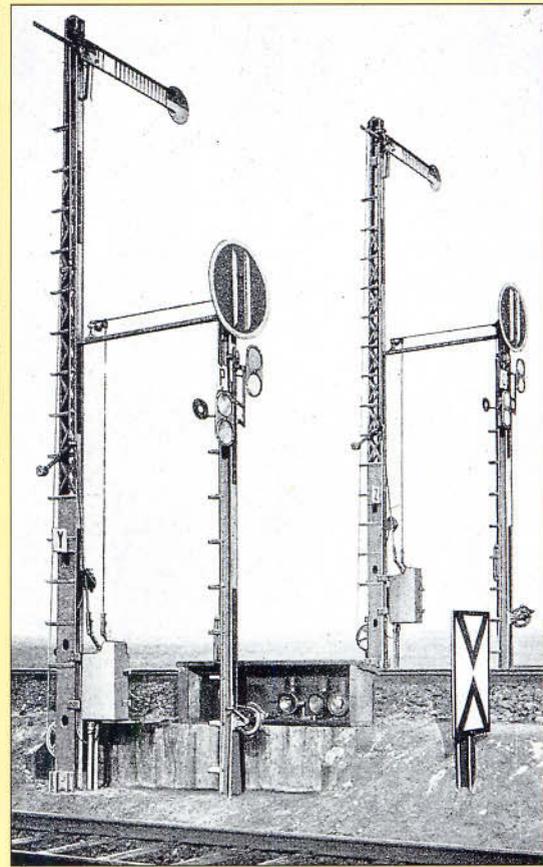


Bild 199: Bahnhof Weeze (bei Goch) an der Strecke Krefeld – Kleve. An dem Vorsignal fällt sofort das Fehlen der Laternen und der Glasscheiben auf. **Foto: Archiv Hesselink**

Bild 200 (rechts): Die Laternen für die "Nachtschicht" stehen auf dieser Abbildung des Bahnhofs Wustermark direkt zu Füßen der Signalmasten bereit. Vor- und Hauptsignal wurden übrigens schon elektrisch angetrieben. **Foto: Sammlung Merker**



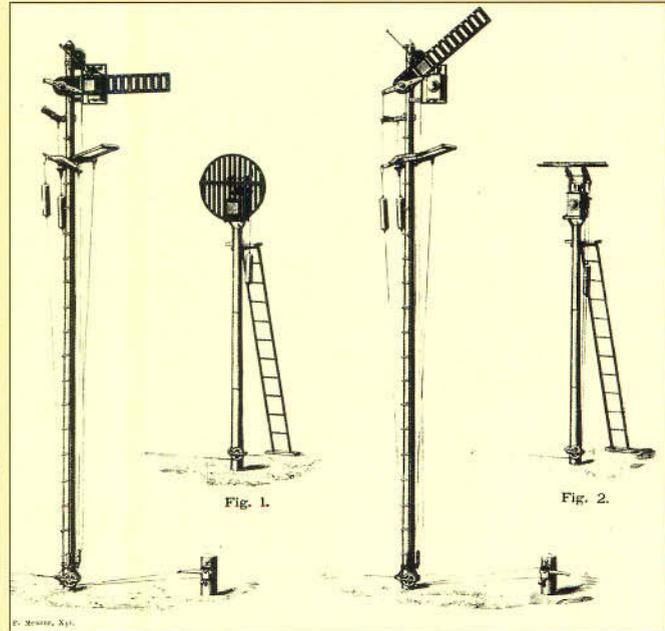
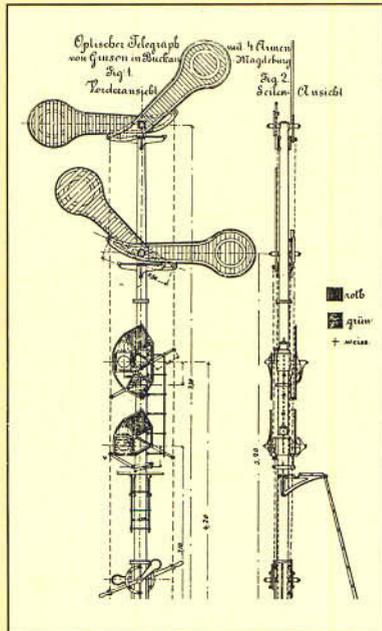
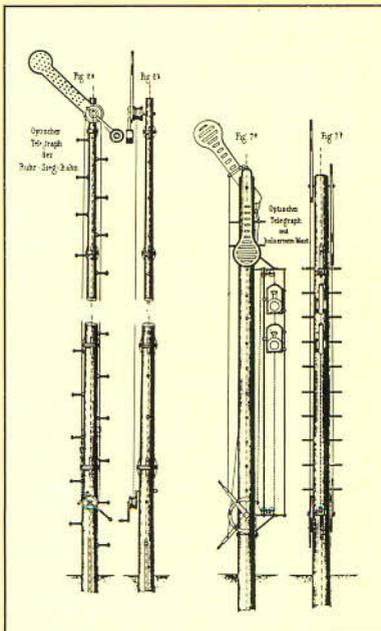
Bilder 201 bis 203 (unten): Einige historische Flügel signale preußischer Eisenbahnen aus dem 19. Jahrhundert. Die Abbildungen machen deutlich, wie groß schon allein innerhalb Preußens die technischen und optischen Unterschiede waren. **Zeichnungen: Sammlung Pottgießer**

Reichs-Eisenbahn-Amt in Berlin seine Tätigkeit auf. Bei der unmittelbaren Nachbarschaft zur Regierung Preußens ergab sich mehr oder weniger von selbst eine weitgehende Übereinstimmung der gegenseitigen Auffassungen. Mit anderen Worten: Das Reichs-Eisenbahn-Amt, die Aufsichtsbehörde für das ganze Reichsgebiet, machte sich vielfach die Intentionen des preußischen Ministeriums für öffentliche Arbeiten zu eigen, das mehr und mehr in eine Vorreiterrolle für die Weiterentwicklung des Eisenbahn-Signalwesens hineinwuchs. Das Reichs-Eisenbahn-Amt verfügte jedoch nur über begrenzte Anordnungsbe-fugnisse. Es war an die Weisungen des Bundesrats gebunden. Diese von 1871 bis

1918 bestehende Vertretung der einzelstaatlichen Regierungen war oberstes Reichsorgan und Träger der Souveränität. Alle Reichsgesetze bedurften seiner Zustimmung. Die 61 Stimmen seiner Mitglieder waren auf die einzelnen Bundesstaaten nach deren Größe verteilt. So verfügten in diesem Gremium die Vertreter Preußens über 17, Bayerns über sechs, Sachsens und Württembergs über jeweils vier Stimmen.

So kam es, daß die vom Reichs-Eisenbahn-Amt am 4. Januar 1875 herausgegebene erste einheitliche "Signalordnung für die Eisenbahnen Deutschlands" nur als Rahmenvorschrift galt und die Landesbehörden andere, abweichende Signale zu-

lassen konnten, wovon sie vielfach Gebrauch gemacht haben. Auch noch später, z.B. im Jahre 1892, gab es neben der in Preußen angewendeten "Signalordnung für die Eisenbahnen Deutschlands" des Reichs-Eisenbahn-Amts vom 5. Juli eine "Signalordnung für die Königlich Bayerischen Staatseisenbahnen" vom 10. Dezember des gleichen Jahres, die in wesentlichen Punkten voneinander abwichen. In Norddeutschland wurden schon frühzeitig mehrflügelige Hauptsignale verwendet, um bei der Einfahrt in einen Bahnhof die Ablenkung vom durchgehenden geraden Gleis anzuzeigen zu können, in Preußen z.B. von der Berlin-Potsdamer, Niederschlesisch-Märkischen, Cöln-Mindener, Rheini-



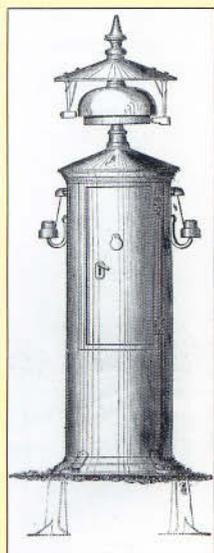
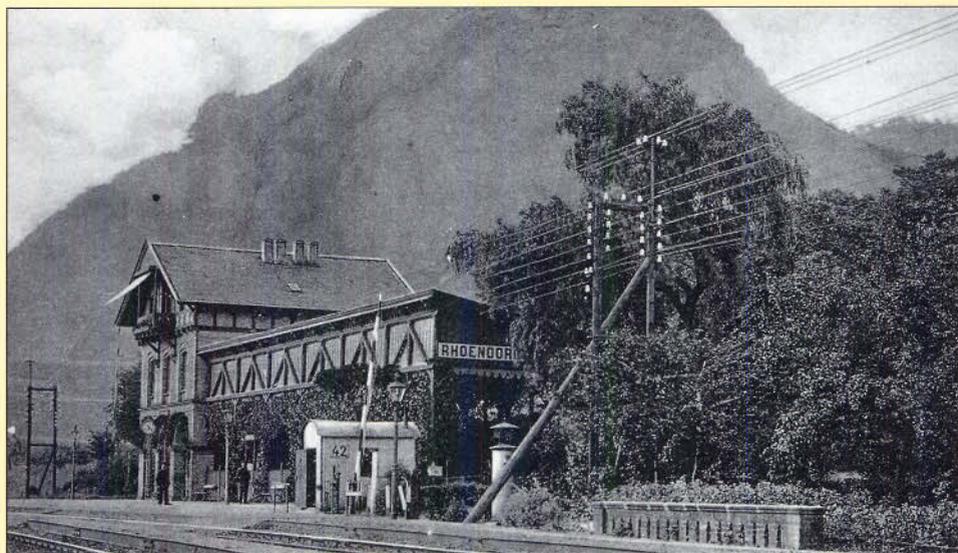


Bild 204 (links): Um 1870 entstand dieses elektromagnetisch gesteuerte Strecken-Läutewerk bei Siemens & Halske. **Abbildung: Sammlung Pottgießer**

Bild 205 (rechts): Neben Schranke und Wellblechbude steht das imposante Läutewerk, früher Accessoire aller größeren Strecken bzw. Stationen (Bahnhof Rhöndorf bei Bonn an der rechten Rheinrecke). **Foto: Archiv Hesselink**



schen und Bergisch-Märkischen Eisenbahn. Letztgenannte Gesellschaft benutzte 1879 auf ihren Linien 260 mehrflügelige Signale.

Dementsprechend faßte der Bundesrat des Deutschen Reiches am 20. Juni 1880 den Beschluß, "Bahnhofabschlußsignale mit zwei Armen zuzulassen". Folgerichtig traf das Reichs-Eisenbahn-Amt in seiner "Signalordnung für die Eisenbahnen Deutschlands" vom 30. November 1885 eine Regelung für die Fälle, in denen es für notwendig erachtet wurde, die Ablenkung der Züge vom durchgehenden Gleis durch zwei-flügelige Signale kenntlich zu machen.

Im Königreich Bayern wollte man aber davon nichts wissen. Man hielt es zwar für richtig, einem einfahrenden Zug eine erforderliche Herabsetzung seiner Geschwindigkeit anzuzeigen, aber nicht durch einen zweiten oder gar dritten Signalflügel, sondern durch das Zeigen einer zusätzlichen grün-weißen runden Scheibe. Daher ist in der speziellen Signalordnung Bayerns aus dem Jahre 1892 noch zu lesen: "Mehrflü-

gelige Signale finden auf den bayerischen Staatsbahnen keine Anwendung." Erst 15 Jahre später hat man sich der Mehrheit angeschlossen und auch einen zweiten Flügel am Hauptsignal zugelassen.

Gelb für freie Fahrt

Meinungsunterschiede zwischen Nord und Süd bestanden auch in anderen Fragen des Eisenbahn-Signalwesens. Ursprünglich hatte man überall bei Dunkelheit die drei Signalfarben Rot, Grün und Weiß verwendet, und zwar in der Bedeutung Rot = Halt, Gefahr, Grün = langsam, Vorsicht, Weiß = Fahrt frei, in Ordnung.

Doch allmählich gab es gegen den Gebrauch des weißen, also farblosen Lichts als signifikantes Zeichen – insbesondere, um bei Nacht den umfassenden Begriff "Fahrt frei" am Haupt- und Vorsignal anzuzeigen – bei vielen Eisenbahnverwaltungen erhebliche Bedenken. Auch das Reichs-Eisenbahn-Amt in Berlin schien

diese Auffassung zu teilen; es ging dazu über, das weiße Licht als Fahrtbegriff stufenweise aus den Signalordnungen zu eliminieren, und zwar 1875 von den Einfahrtssignalen, 1892 von den Ausfahr- und Blocksignalen und 1910 auch von den Vorsignalen.

Einen vehementen Befürworter fanden diese Maßnahmen in der Person des Vertreters der Kgl. Preußischen Regierung, dem Geheimen Baurat Blum. Im Gegensatz dazu wollte man in Bayern an der weiteren Verwendung des weißen Signallichts festhalten, und der bayerische Generaldirektionsrat Jaeger erklärte noch am 1. Dezember 1897 während einer Sitzung des Reichs-Eisenbahn-Amtes zu diesem Thema: "Die gegen die Anwendung des weißen Lichts als Signalmittel vielfach geltend gemachten Bedenken haben sich in der Erfahrung nicht als begründet erwiesen." Die Beratungen im Reichs-Eisenbahn-Amt führten dann zur Bildung einer Kommission aus Vertretern Preußens, Bayerns und Sachsens, die die Aufgabe hatte, eine allen An-

Bild 206: Der erste Blockapparat von Siemens & Halske von 1870. Durch die Nutzung der Wechselstromtechnik war es möglich, Fernwirkung auf Blocksignale auszuüben, also die Fahrt-frei-Stellung zu sichern. **Foto: Sammlung Pottgießer**

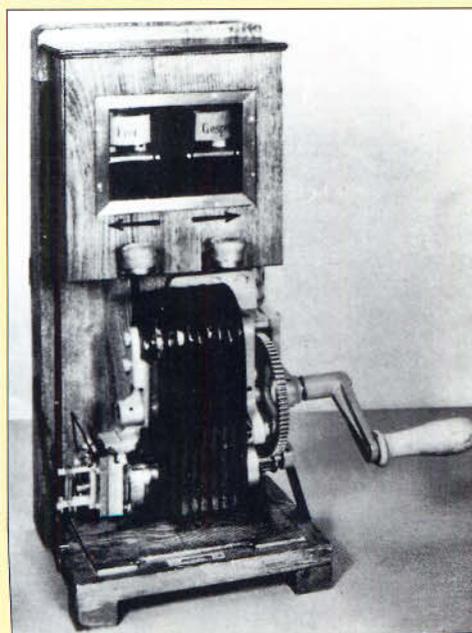
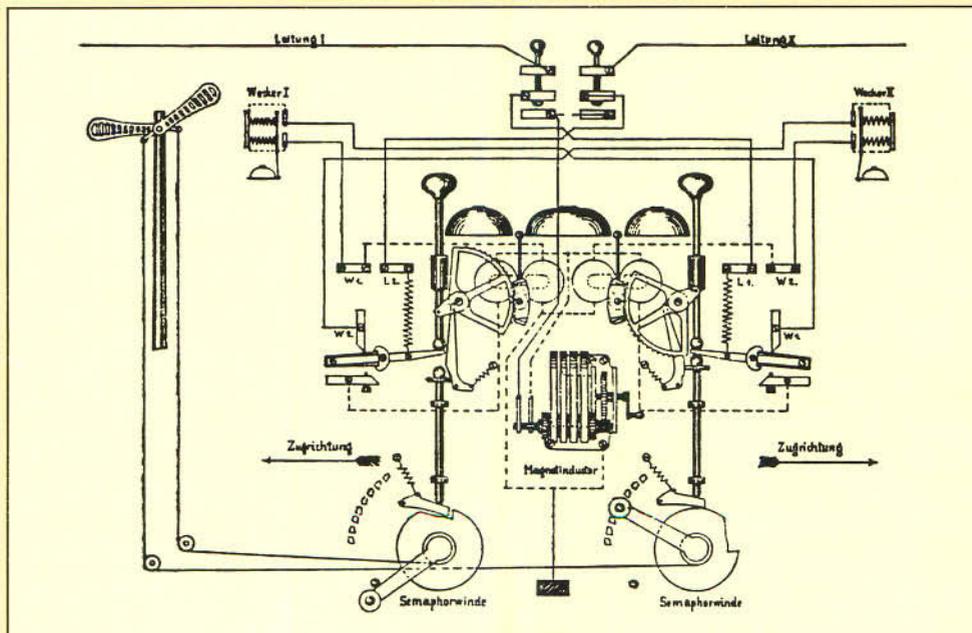
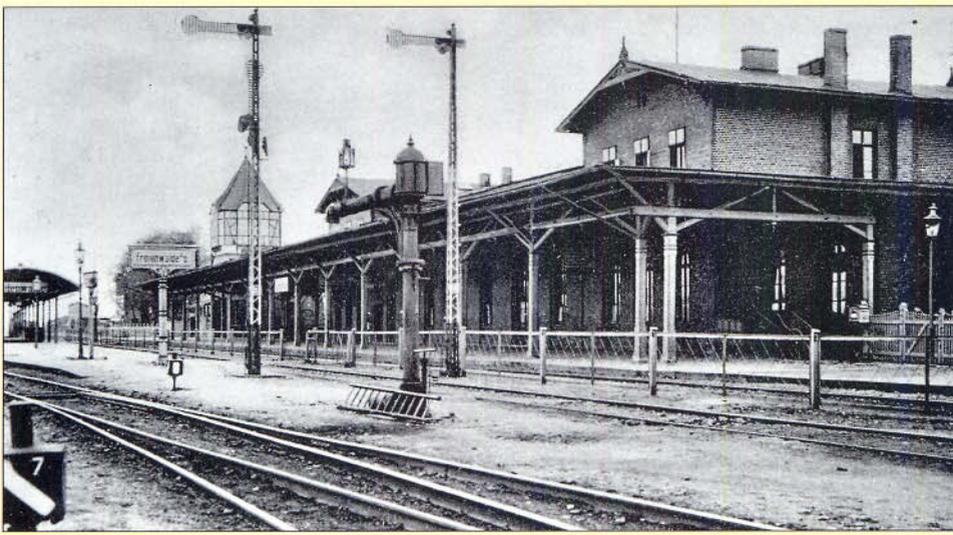


Bild 207: Eine der ersten Darstellungen des elektrischen Streckenblocks von Siemens. Bis heute hat sich das Unternehmen stets aufs neue um die Weiterentwicklung der Sicherungstechnik im Schienenverkehr verdient gemacht. **Zeichnung: Sammlung Pottgießer**





terentwicklung des Eisenbahn-Signalwesens in Deutschland gespielt. Es war für dieses Land ein besonders glücklicher Umstand, daß 1847 in Berlin die Telegraphenbauanstalt Siemens & Halske OHG entstand. Der Firmengründer Werner von Siemens (1816 bis 1892), ein genialer Wissenschaftler und Konstrukteur, erkannte frühzeitig die großen Möglichkeiten, die die Anwendung der Elektrizität für die Fernübertragung von Informationen im Eisenbahnbetrieb eröffnete.

Die von ihm und seinen hervorragenden Mitarbeitern Carl Ludwig Frischen (1830 bis 1890) und Robert Pfeil (1864 bis 1928) auf diesem Gebiet geschaffenen Konstruktionen wurden für die Eisenbahn-Signaltechnik in Preußen und später vielfach in ganz Deutschland zur Norm.

Es begann mit dem anno 1846 dem preußischen Staat gelieferten Zeigertelegraphen, der es dank seiner Qualität und Leistungsfähigkeit möglich machte, daß die Eisenbahnen in Preußen die nicht immer zuverlässige optische Telegraphiermethode verließen und vom Zeitabstand der Zugfolge auf den weit sichereren Raumabstand übergingen.

1847 folgte das elektromagnetisch gesteuerte Streckenläutewerk von Siemens, das mit seinen stark tönenden markanten Zeichen eine wesentliche Verbesserung in der Benachrichtigung und notfalls auch Alarmierung des Bahnbewachungspersonals brachte. Bis zu seiner Abschaffung hat es sich 120 Jahre lang als zuverlässige und robuste Signaleinrichtung bewährt.

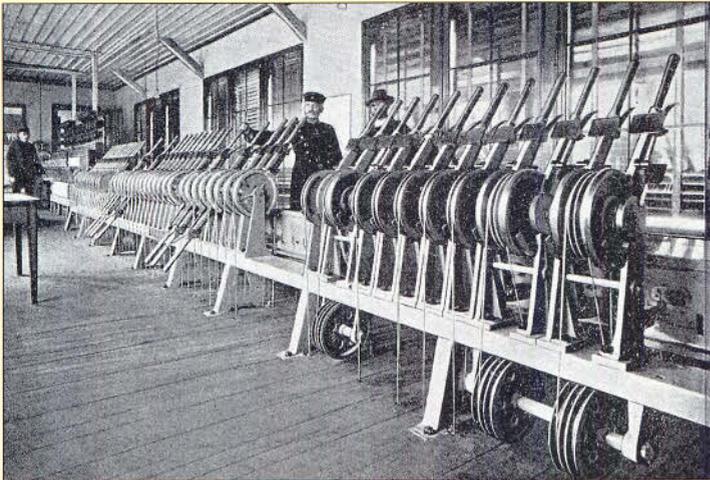


Bild 208: Bad Freienwalde (Oder) um 1900. Die Formsignale ähneln schon dem späteren Reichsbahn-Standard.
Foto: Archiv Hesselink

Bild 209 (links): An Hebelbänken (hier Düsseldorf) ließ sich erstmals eine Abhängigkeit der Signal- und Weichenstellung durch mechanische Sperren herstellen.
Foto: Sammlung Merker

forderungen entsprechende neue dritte Signalfarbe zu finden.

Diese Kommission konnte an die Versuche anknüpfen, die von den Preußischen Staatsbahnen in dieser Richtung schon unternommen worden waren. Die Überlegungen und Proben zeitigten schließlich als Ergebnis, daß am 12. März 1910 "Gelb" als neue dritte Signalfarbe bei den deutschen Eisenbahnen eingeführt wurde. Damit endete der seit 1875 andauernde Disput in dieser Frage. Für die Umstellung z.B. der

Vorsignale wurde den Eisenbahnverwaltungen eine Frist bis zum Ende des Jahres 1919 eingeräumt. In Preußen machte man sich sofort tatkräftig ans Werk und konnte mit einem Aufwand von fünf Millionen Mark alle Vorsignale innerhalb von drei Jahren anpassen.

Preußens Vorreiterrolle

Preußen hat also eine gewisse Vorreiterrolle bei der Vereinheitlichung und Wei-

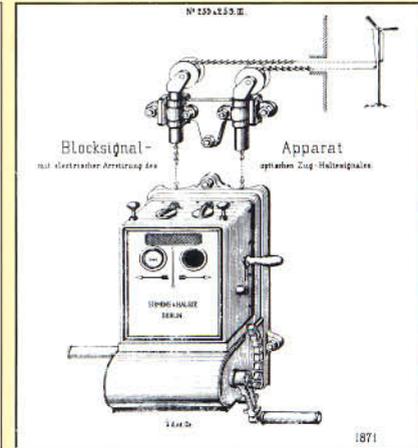
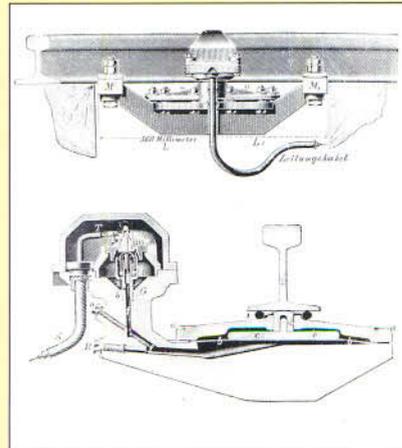
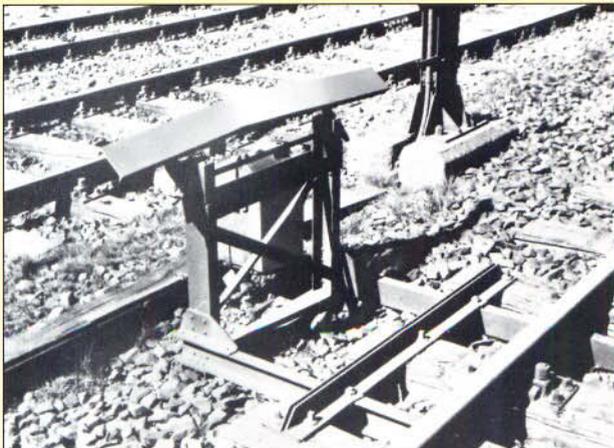
Das elektrische Blocksystem

Das "Betriebs- und Bahn-Polizei-Reglement für die Eisenbahnen Deutschlands" schrieb ab 29. Dezember 1871 verbindlich vor, daß Züge einander nur in Stationsdistanz folgen durften. Im gleichen Jahr haben die Ingenieure des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen den Mitgliedern empfohlen, "Vorkehrungen zu treffen, daß die Zugfolge nur nach Raum-Distanzen erfolgen kann".

Bild 210 (links unten): Mechanische Fahrsperrern wie diese Konstruktion von Siemens aus der Zeit um 1910 waren erste Versuche, Zwangsmaßnahmen gegen das Nichtbeachten von Haltsignalen zu finden.

Bild 211 (unten Mitte): Schon effektiver waren diese von Siemens-Ingenieur Carl Frischen entwickelten Schienendurchbiegungskontakte. Beim Überfahren durch den Zug wurde ein Stromkreis geschlossen und somit ein Impuls zum Blockgerät gegeben.

Bild 212 (unten rechts): Aus der Frühzeit des elektromechanischen Streckenblocks stammt dieser Apparat aus dem Jahre 1871, durch den das optische Zug-Haltesignal arretiert wurde. **Abbildungen 210 bis 212: Sammlung Pottgießer**



Um sicherzustellen, daß sich innerhalb eines jeden Streckenabschnitts jeweils nur ein Zug befindet, hatte man in Großbritannien bereits ab 1843 aus den dort gebräuchlichen elektrischen Telegraphenapparaten spezielle "Blockanzeiger" entwickelt. Auch Siemens & Halske baute nach eigenen Ideen ein solches Melde- und Anzeigergerät.

Alle diese Methoden verfügten aber noch nicht über eine zwangsweise Abhängigkeit der elektrisch betriebenen Nachrichtenmittel und der mechanischen Signal-Stellvorrichtungen. Für das Bedienungspersonal waren sie mehr oder weniger nur eine Gedächtnisstütze, ließen ihm volle Handlungsfreiheit und damit die Möglichkeit einer fehlerhaften Signalfreigabe.

Es ist das große Verdienst der Berliner Firma Siemens & Halske und ihres Oberingenieurs Carl Ludwig Frischen, durch eine spezielle Konstruktion die gewünschten Fernwirkungen auf die Blocksignale ermöglichen zu haben. Das von Frischen 1870 konstruierte Wechselstromblockfeld ist als eine Art Schloß des Blocksignals anzusprechen, das vom Wärter in A nach Einfahrt des Zuges in den dort beginnenden Blockabschnitt örtlich von Hand verschlossen (= geblockt) wurde und nur durch elektrische Wechselstromimpulse aus der Ferne vom Wärter in B am Ende des Blockabschnitts wieder aufgeschlossen (= entblockt) werden konnte, wenn der Zug den Blockabschnitt geräumt hatte.

Entgegen allen Vorurteilen wurde in Preußen auf der Strecke Berlin – Potsdam – Magdeburg im Februar 1871 der neue Streckenblock von Siemens eingebaut und dort mit bestem Erfolg erstmals in der Praxis erprobt. Noch im gleichen Jahr konnten Siemens & Halske 160 solcher Blockapparate anfertigen und abliefern. Die Preussischen Staatsbahnen führten auf ihren Hauptstrecken die elektrische Streckenblockung bald allgemein ein.

Unentwegt wurde danach in Preußen an der Verbesserung der Blockeinrichtungen gearbeitet, vor allem um Bedienungsfehler auszuschließen. U.a. beseitigte man eine gefährliche Fehlerquelle dadurch, daß man die Züge selbst an der Blockbedienung mitwirken ließ, d.h. die Rückblockung und damit die Freigabe des Streckenabschnitts für einen nächsten Zug erst dann möglich



Bild 213: Signale für den Fahrgast: ein Zugabfahrtsanzeiger (auch "Hampelmann" genannt) im Bahnhof Halberstadt. Noch heute sind derartige Geräte auf manchen Stationen anzutreffen.

Foto: Archiv Hesselink

wurde, wenn tatsächlich eine Zugfahrt stattgefunden und der Zug den Abschnitt verlassen hatte.

Wieder war es Frischen, der hierfür einen Schienendurchbiegungskontakt entwarf, durch den vom Zug beim Überfahren ein elektrischer Stromkreis geschlossen und somit ein Impuls zum Blockgerät gegeben wurde, der die Rückblockung erst zuließ. Verbesserte Schienenstromschließer, die Isolierte Schiene, die Signalfügelkupplung und andere Entwicklungen der Firma Siemens & Halske waren weitere Meilensteine zur Perfektion des elektrischen Blocksystems mit den damals bekannten Mitteln der Technik.

Als es schließlich darum ging, technische Zwangsmaßnahmen gegen das Überfahren von Haltsignalen zu finden, war es wieder die preussische Regierung, die 1907 beträchtliche Geldmittel für entsprechende Versuche und geeignete Entwicklungen zur Verfügung stellte. 1910 lagen erste Ergebnisse vor, allerdings nur in Form rein mechanischer Vorrichtungen, sogenannter Fahrsperrn, die sich aber auf Fernbahnen nicht sonderlich bewährten und deshalb nur bei Stadt- und U-Bahnen in Berlin Anwendung fanden.

Man hatte jedoch auch erkannt, daß ein System gefunden werden mußte, das mit berührungsfreier Energieübertragung, also elektrischer Strahlung, arbeitete. Nach einigen Verzögerungen infolge des Zweiten Weltkriegs kam es nach 1919 zu Versuchen, aus denen sich schließlich die "Induktive Zugbeeinflussung" als beste Lösung ergab. 1927, als die Preussisch-Hessischen Staatsbahnen schon seit einigen Jahren nicht mehr existierten, weil sie in der Deutschen Reichsbahn aufgegangen waren, kam die Indusi erstmals zum praktischen Einsatz auf der Strecke von Berlin nach Hamburg.

"Es gehört zu den Sonderbarkeiten des Sinnes des großen Publikums, die Taten, die der eigentliche Geist der Zeiten tut, ohne Erstaunen, ja fast ohne Aufmerksamkeit geschehen zu sehen, als verstünde sich das alles von selbst, wie Graswachsen und Sonnenschein, bis dann und wann ein treffendes Wort oder eine ungewohnte Erscheinung den Sinn erweckt und zeigt, daß es Wunder sind, wie im Grunde genommen Graswachsen und Sonnenschein auch." (Max Maria von Weber, 1880.)

Dr.-Ing. Hans Pottgießer

Bild 214: Sicherungstechnik in ürtümlichster Form ist natürlich auch die Schranke. Sie schützt noch heute Züge einerseits und Fußgänger (wie hier in Ibbenbüren) sowie Straßenfahrzeuge andererseits vor unerwünschten "Kontakten". **Foto:** Archiv Hesselink

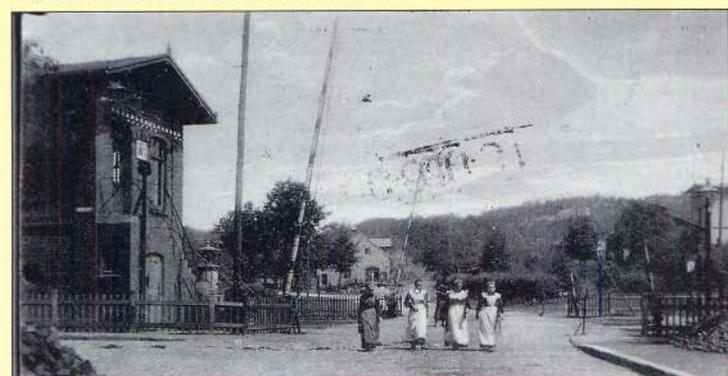


Bild 215: Osnabrück Hasetor an der Strecke Osnabrück – Rheine: Die Lage des Gegengewichts läßt erkennen, daß die 45°-Stellung offenbar die normale Position ist – schließlich mußte die Schranke noch von Hand heruntergedrückt werden. **Foto:** Archiv Hesselink





**Bild 216 (au-
Ben):** Zwei Bau-
und Betriebs-
inspektoren der
Preußischen
Staatseisenbah-
nen in beiden
Bekleidungs-
typen, daneben
ein preußischer
Regierungsbau-
führer in Gala-
Uniform. Höhere
Dienstgrade hat-
ten neben der
Dienst- auch eine
Gala-Uniform.

Bild 217 (links):
Um 1850 trug ein
Königlich Preußi-
scher Eisenbahn-
direktor einen
Zweispitz, eine
damals noch
recht verbreitete
Kopfbedeckung.
Abbildung:
Sig. Merker

Preußische Eisenbahner-Uniformen

Ebenso wie für die Fahrzeuge oder die Hochbauten gilt, daß praktisch jede preußische (und deutsche) Eisenbahnverwaltung – staatlich wie privat – auch hinsichtlich der Uniformen ihre eigenen Regelungen hatte. In Preußen wurde erst nach der Eisenbahnverstaatlichung von 1879 eine einheitliche Uniformordnung eingeführt. Fortan

galt: Alle deutschen Eisenbahner-Uniformen waren blau; nur Sachsen (grün) machte da eine Ausnahme. Die Eisenbahner-Uniformen waren den Uniformen des Militärs nachempfunden. Ebenso wie militärische Uniformen hatten sie natürlich auch den Zweck, Rang- und Aufgabenunterschiede kenntlich zu machen

– von den Schulterklappen bis hin zum Degen, der also nicht nur von Offizieren und Unteroffizieren, sondern auch von Eisenbahnern der mittleren und höheren Laufbahnen getragen wurde. Eine weitere Analogie war, daß auch Eisenbahnbeamte ihre Auszeichnungen für treue Pflichterfüllung oder besondere Leistungen



**Bild 218 (au-
Ben):** Mit unter-
schiedlichen
Dienstbeklei-
dungstypen der
Königlich Preußi-
schen Staatseisen-
bahnen haben sich um 1930
diese Herren dem
Fotografen ge-
stellt. Die Uniform-
en stammen
aus der Samm-
lung des Ver-
kehrsmuseums
Nürnberg.

Bild 219 (links):
An Kaisers Ge-
burtstag und an
anderen beson-
deren Tagen trug
um 1895 ein
preußischer
Eisenbahndirek-
tionspräsident
solch eine prächt-
ige Gala-Uni-
form.



Bild 220: Der Rock eines Königlich Preußischen Zugführers. Die Farbe des Kleidungsstücks war dunkelblau. Nur in Sachsen wurden grüne Röcke getragen.



Bild 222: Nur an Details ist ein Preußischer Eisenbahnassistent für den Laien vom Stationsvorstand zu unterscheiden: etwa an den Schulterklappen und Ärmelaufschlägen.

Bild 221 (oben Mitte): Ein Königlich Preußischer Stationsvorstand I. Klasse (die Klassenbezeichnung bezieht sich auf die Bedeutung des Bahnhofs) sah um 1900 so aus.

Bild 223 (rechts): Daß die Fotografierpose auch komisch wirken konnte, zeigt diese Aufnahme eines Bahnmeisters I. Klasse der Großherzoglich Mecklenburgischen Eisenbahn in Fincken.

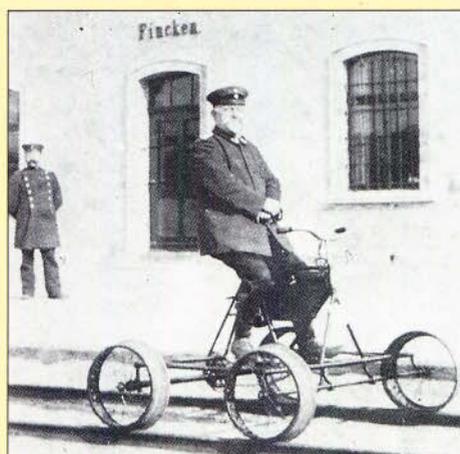


Bild 225 (unten Mitte): Um 1960 dürfte dieser Herr zu Fotografierzwecken in die Uniform eines Materialverwesers I. Klasse der Preußischen Staatseisenbahnen geschlüpft sein.

Bild 224: Der erste Vorsteher des Bahnhofs Breslau der Oberschlesischen Eisenbahn. Militärische Uniformen gab es also nicht nur bei Staats-, sondern auch bei Privatbahnen.

Bild 226: Orden bzw. Auszeichnungen schmücken die Brust des Chefs des Bahnhofs Rheine/Westfalen (Foto um 1910). Rheine war eine sehr bedeutende Station, also war der Herr ein Königlich Preußischer Stationsvorsteher I. Klasse.



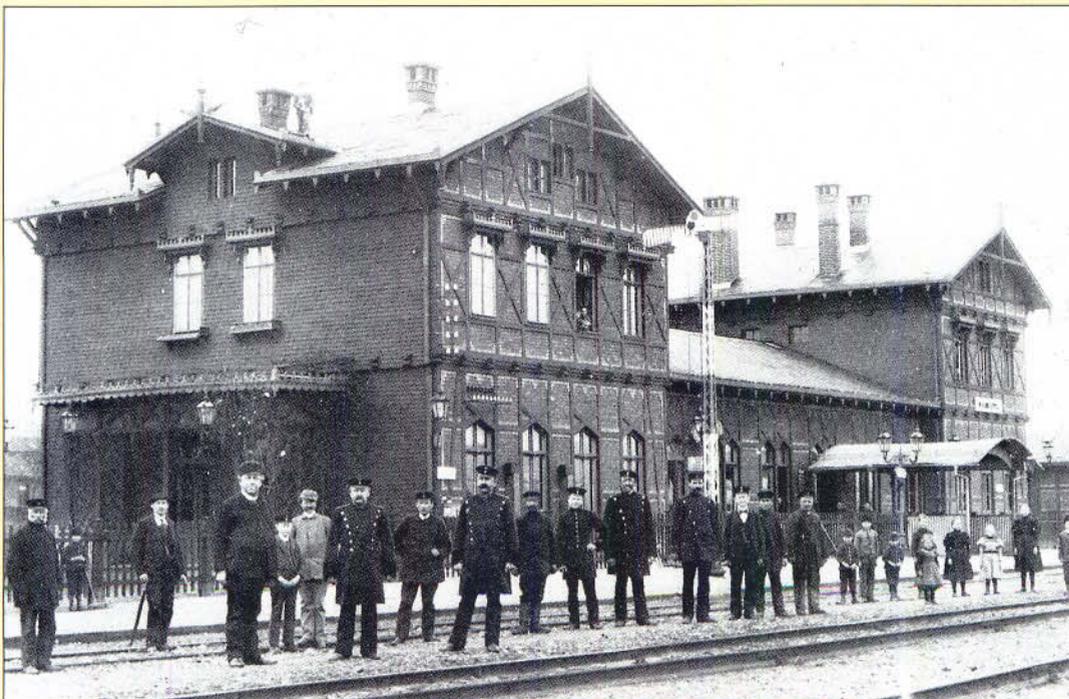


Bild 227: Den preußischen sehr ähnlich waren die Uniformen der Reichseisenbahnen Elsaß-Lothringen. Die Symbole und Farben Preußens bzw. dessen Königs an Knöpfen oder Kokarden wurden durch die des Deutschen Reichs bzw. des Kaisers ersetzt.

wie Orden an ihrem Rock trugen. Daß bei den Preußischen Staatseisenbahnen Strenge und Ordnung herrschten, mußte natürlich ebenfalls mit den Uniformen dokumentiert werden. Die Fahrgäste auf den Stationen und in den Zügen oder die Kunden an der Güterschuppenkasse sollten schließlich Respekt vor den Vertretern der Obrigkeit wahren...

Keine Regel ohne Ausnahme: Für höhere Eisenbahnbeamte gab es auch prächtige Gala-Uniformen, die zu wechselnden oder regelmäßigen besonderen Anlässen wie Kaisers Geburtstag getragen wurden. Wenn Sommerzeit befohlen war, durften sämtliche zum Tragen der Dienstkleidung verpflichteten Beamten (ausgenommen diejenigen Stationsbeamten, die mit der

Abfertigung von Reisezügen betraut waren) eine leichtere Garderobe wählen: statt der blauen Tuchmütze eine seidene Mütze, statt des Oberrocks eine zweireihige Joppe (Dienst- und Rangabzeichen waren dann am Kragen zu tragen, Achselstücke und Degen nicht anzulegen), statt der dunkelblauen Tuchhose leichte Beinkleider aus weißem (Beamte) bzw. grauem (Unter-



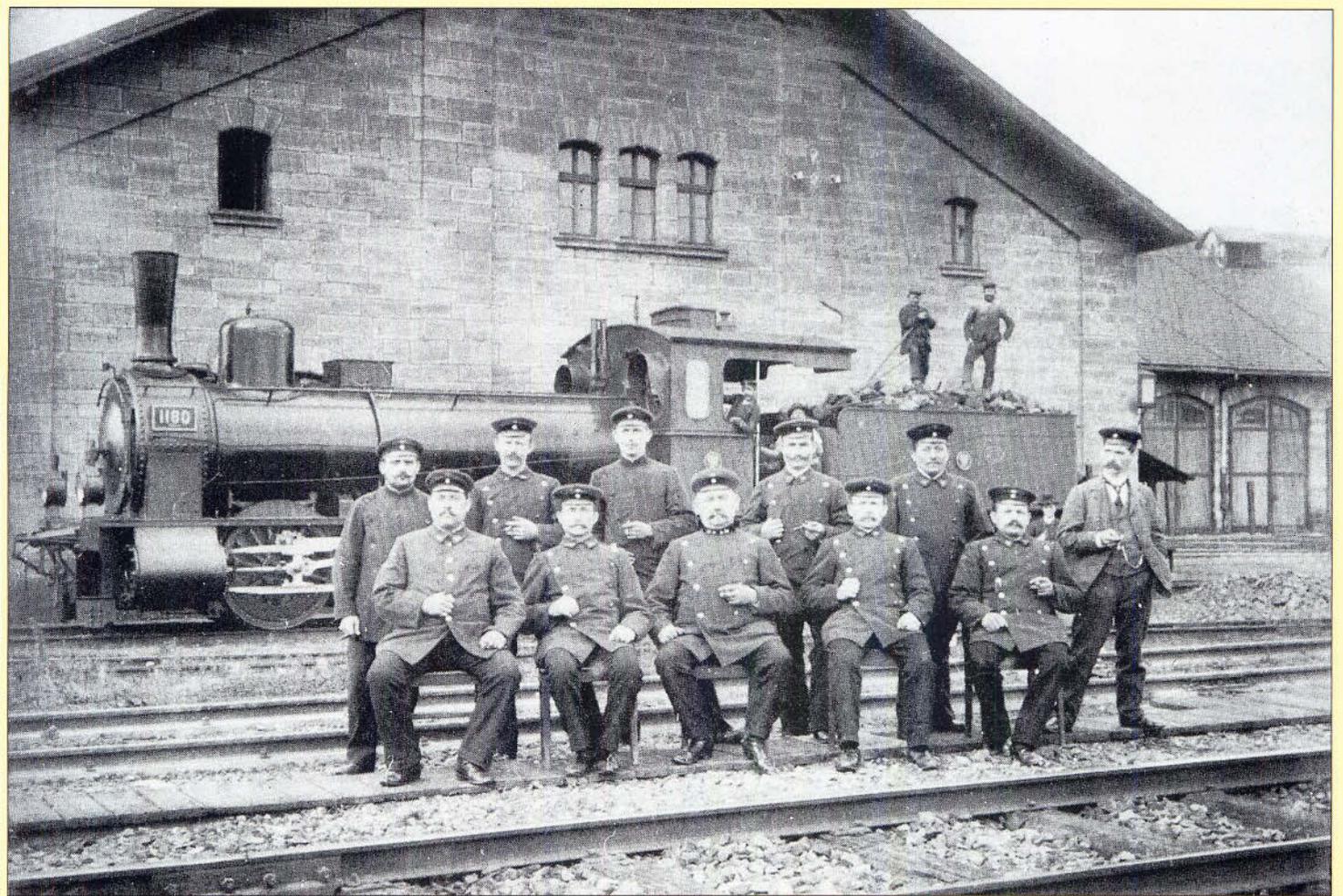


Bild 230: Vor einem der beiden Lokschuppen des Bahnhofs Niederhone haben sich Lokführer und Heizer in Dienstkleidung zum Fototermin versammelt. Das Personal im Hintergrund dient lediglich als Kulisse.

beamte) "Waschzeug" (Baumwollstoff). Zu jeder Jahreszeit eine Besonderheit boten folgende Funktionsträger: Die mit der äußeren Betriebsleitung betrauten Stationsbeamten trugen während der Zugabfertigung eine orangefarbene Dienstmütze, Zugführer der Personenzüge eine rote Tasche mit der Aufschrift "Zugführer", Schaffner an der Mütze eine Dienstnummer. Por-

tiers im Stationsdienst hatten ein Brustschild mit der Bezeichnung "Portier" und Gepäckträger am Tuchstreifen der Mütze ein Schild mit der Aufschrift "Gepäckträger No...". Die Kosten für ihre Arbeitskleidung (dunkles Tuch) mußten diese gewiß nicht verwöhnten Zeitgenossen übrigens selbst tragen. Das Schild an der Mütze spendierte die Bahnverwaltung...

Weitgehend identisch mit der preußischen Dienstkleidung war die der Reichseisenbahner in Elsaß-Lothringen. (Praktisch identisch waren auch die Dienstgrade.) Wo in Preußen König und preußischen Farben gehuldigt wurde, zierten in Elsaß-Lothringen Kaiseradler und Reichsflagge die Knöpfe, Kokarden und Portepees.

Bild 228 (linke Seite außen): Wie unterschiedlich im tagtäglichen Dienst die Eisenbahner ausschauten, demonstriert hier das Personal des Bahnhofs Waldkappel an der Strecke von Niederhone (heute Eschwege West) nach Kassel bzw. Treysa um 1914.

Bild 229 (linke Seite innen): Einen Königlich Preußischen Bahnmeisterdiätar, also einen Hilfsarbeiter, zeigt dieses um 1915 entstandene Foto.



Bild 231 (rechts): Auch das hat es gegeben, allerdings nur in außergewöhnlichen Zeiten: uniformierte Eisenbahnerinnen diverser unterer Dienstgrade während des Ersten Weltkriegs in Hannover.

Abbildungen 216 und 218 bis 231: Archiv Henneking