

1,80 €

Modell Eisen Bahner

Nr. 12
Dezember 2006
55. Jahrgang

Deutschland 3,80 €
Österreich 4,40 €
Schweiz 7,50 sFr
Benelux 4,40 €
Frankreich 4,40 €
Italien 5,- €
Dänemark 42,- dkr



B13411

WERKSTATT

- VT95-Oldtimer aufgefrischt
- Häuslebau in N und Z

TESTS

- ECoS-Zentrale
- Tilligs 86

Magazin für Vorbild und Modell

Mit Marktübersicht

Die Enkel der Schienenbusse

105-Jährige im Einsatz

Esslinger Dampf-Oldtimer

Messe Leipzig

Standortbestimmung

Nachts im Dampf-Bw

Zwischen Tag und Traum

Mariahöh, Teil 2

Die Mischung macht's

Die wiederentdeckte Magistrale

ZEIT-REISE

A **ahn Richtung Königsberg**

Modelleisenbahn
12/06
9.044.840



In den Jahren 1994, 1995 und 1996 wurden auf der Ostbahn Plandampf-Züge mit Loks des nahen Bw Wollstein gefahren!

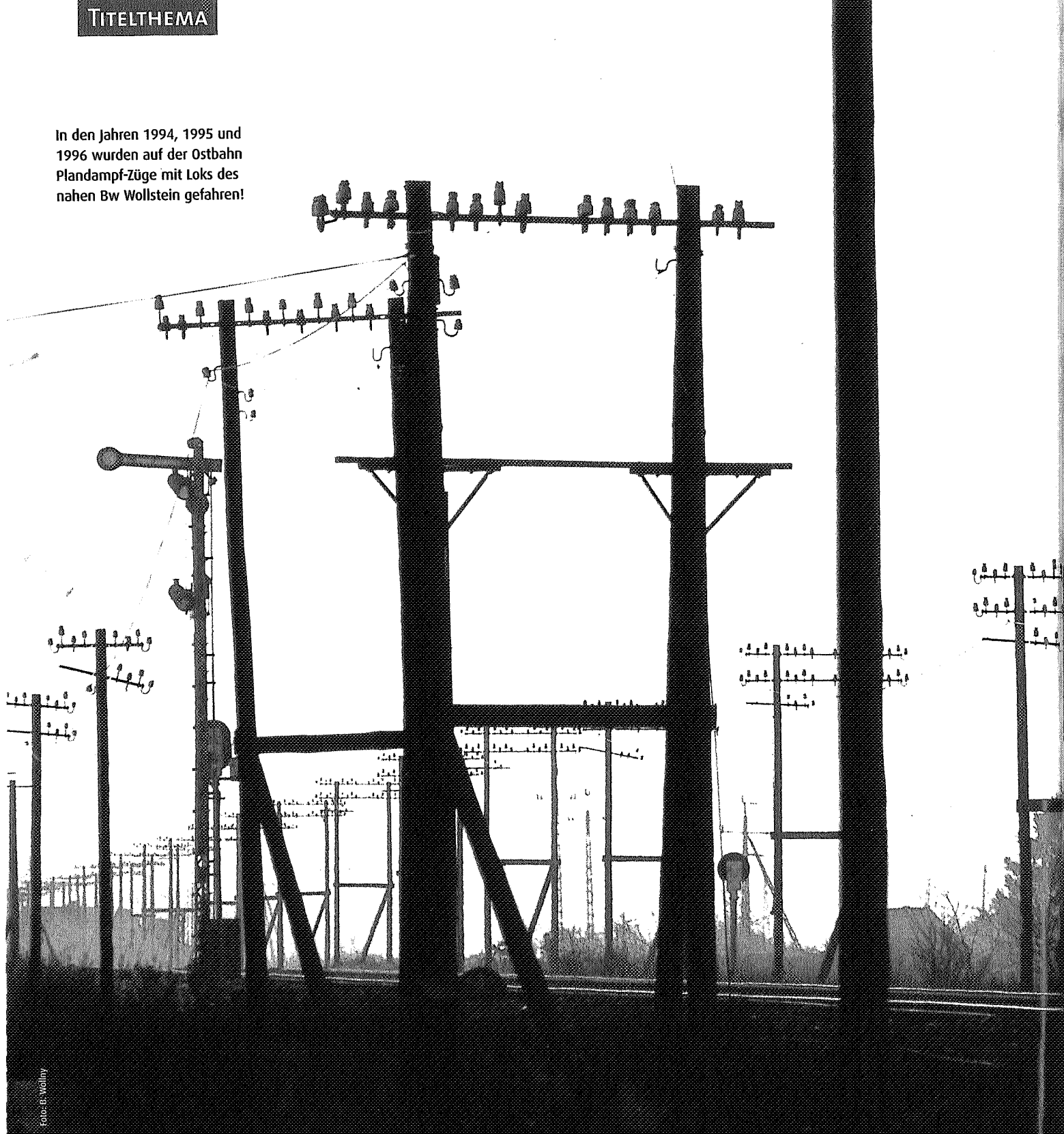


Foto: B. Wollny

GEN OSTEN



Foto: B. Wollny

Eisenbahn-Romantik auf historischer Trasse

Beinahe unendliche Weiten, ständige Begleitung durch Telegrafmasten und Relikte aus früherer Zeit: Die Ostbahn lädt heute noch zur Entdeckungsreise ein. →



EG Küstrin (Kostrzyn) im August 2006.

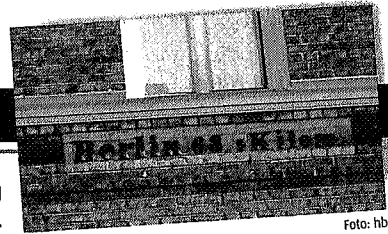


Foto: hb

Bahnhof Gusow: Die Entfernung von 1867 galt ab Ostbahnhof.

Den Sommer 2006 dürften viele Eisenbahnfreunde so schnell nicht vergessen. Was in den Informationen der DBAG als durch Bauarbeiten bedingte Umleitungen angekündigt wurde, war eine kleine Sensation: Wegen eines Brückentausches bei Frankfurt (Oder) mussten alle Fernzüge in Richtung Polen über die Strecke Berlin – Küstrin (Kostrzyn) umgelenkt werden. Die alte preußische Ostbahn, seit der Grenzfestlegung 1945 praktisch ohne Bedeutung für den Durchgangsverkehr, wurde auf dem deutschen Abschnitt wieder von Fernzügen befahren! Der Berlin-Warszawa-Express und die Schlafwagenzüge nach Russland und in die Ukraine waren seit mehr als 60 Jahren die ersten hochwertigen Reisezüge.

Die Ostbahn: Viele geraten ins Schwärmen, wenn sie an die meist schnurgerade Strecke mit den hohen Formsignalen denken, an die H-Telegrafenmasten und viele noch erhaltene Bahnbauten. Und tatsächlich, sieht man von polnischen Orts- und Stationsbezeichnungen sowie polnischen Schienenfahrzeugen ab, scheint spätestens östlich des Warthe-Zuflusses bei Küstrin die Zeit stehengeblieben zu sein.

Das hat die Strecke, so seltsam es klingen mag, dem Umstand zu verdanken, dass sie für den Fernverkehr innerhalb Polens praktisch keine Rolle spielt. Sie liegt quer zu den Reise- und Warenströmen, und bis auf einen Schnellzug im Abschnitt Küstrin – Schneidemühl

(Piła) verkehren nur Regionalzüge – auf Teilabschnitten und immer öfter als Schienenbus. Von 741 Kilometern Ostbahnstrecke (Berlin Schlesischer Bahnhof – Eydtkuhnen) liegen 432 Kilometer oder fast 60 Prozent auf heutigem polnischen Gebiet. Übrigens ist „Ostbahn“ polnischen Eisenbahnfreunden durchaus ein Begriff und wird in polnischen Texten als Eigenname gleichberechtigt neben der Übersetzung „Kolej Wschodnia“ verwendet.

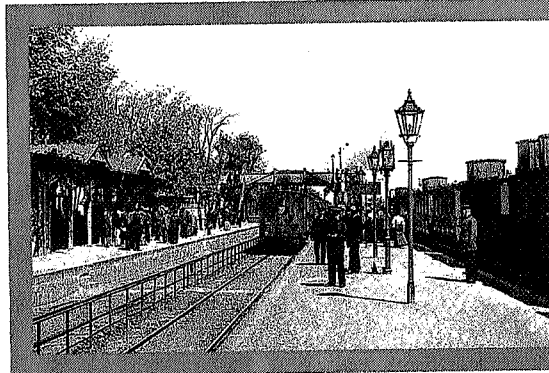
Wenn man eine Ostbahn-Reise heute im Westen startet, steigt man im Bahnhof Berlin-Lichtenberg in eine Regionalbahn nach Kostrzyn. Wir befinden uns hier an einem der spät gebauten Abschnitte der Ostbahn: Die Strecke Berlin – Cüstrin (Schreibweise bis etwa 1920) ging erst im Oktober 1867 in Betrieb. Der alte Endbahnhof der Ostbahn befand sich nördlich des Schlesi-schen Bahnhofes (etwas nördlich des Geländes, auf dem sich heute die Metro AG unübersehbar ausbreitet). In Betrieb war er jedoch nur bis 1882: Nach Fertigstellung der Berliner Stadtbahn und der Verbindungsstrecke Rummelsburg – Kaulsdorf (im Eisenbahndeutsch „VnK“ – Verbindung nach Kaulsdorf) begannen und endeten die Ostbahn-Züge in Berlin-Charlottenburg und hielten in Zoo, Friedrichstraße, Alexanderplatz und Schlesischer Bahnhof.

Einige Gebäude der Ostbahn-Hauptwerkstatt, ebenfalls bis 1867 entstanden, gibt es heute noch: Es sind Backsteingebäude auf dem Gelände des Wagenwerks Warschauer Straße, in dem heute die Talgo-Nachtzüge gewar-

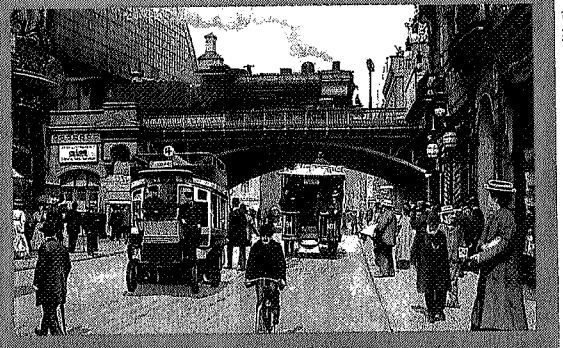


Foto: B. Wollny

Der Berlin-Warszawa-Express fuhr zwischen Berlin und Küstrin über die Ostbahn: Ein Zug verlässt Münchenberg gen Westen.



Erst 1895 erhielt Fredersdorf einen eigenen Bahnhof. Hier zweigt die Bahn zu den Kalkwerken nach Rüdersdorf ab.

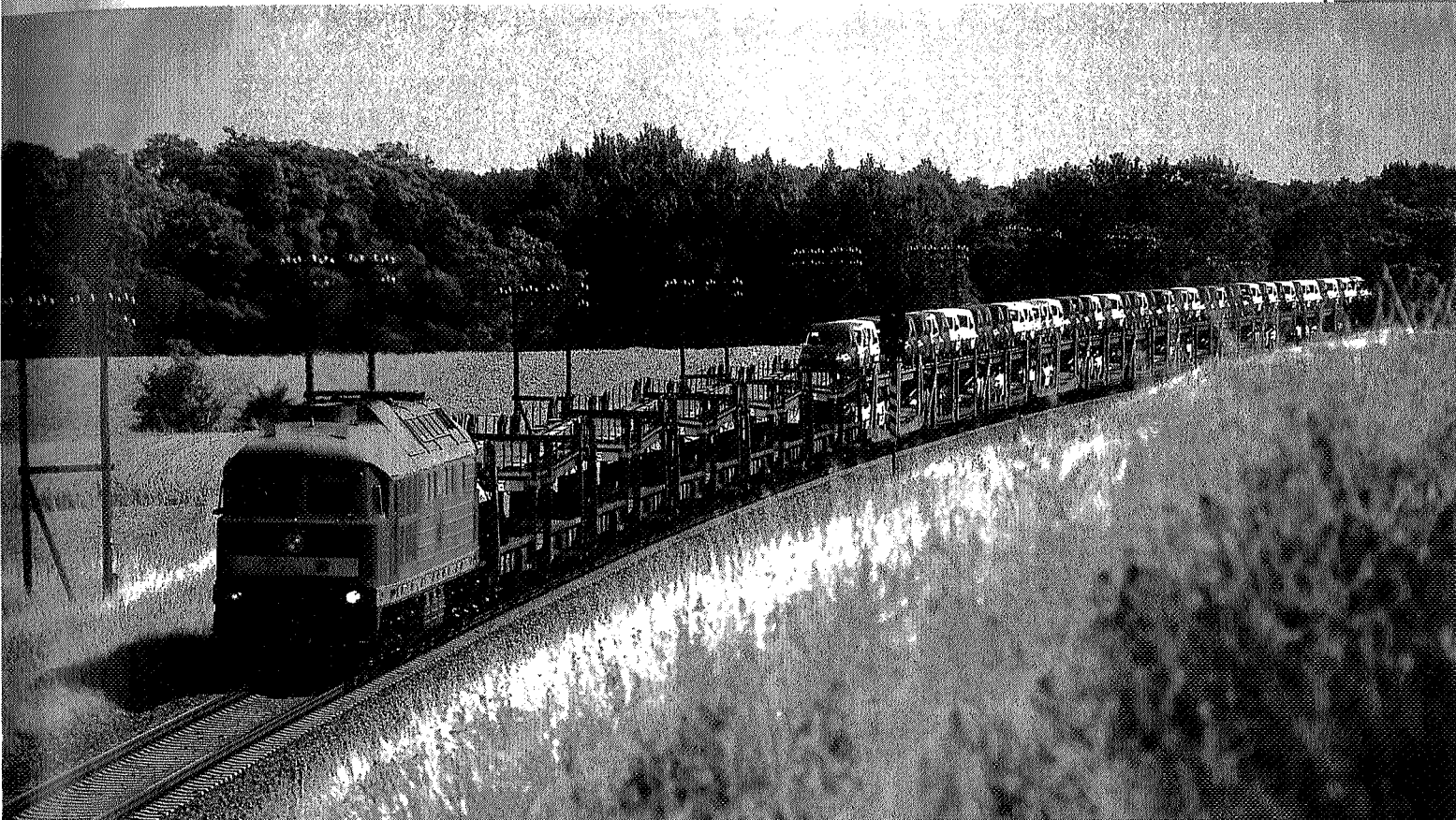


Von 1882 bis 1945 begannen die Ostbahn-Züge auf der Stadtbahn, hier Friedrichstraße mit pr. S6 um 1910.

Fotos (2): Sig. WS

Sensation nach 60 Jahren: Fernzüge auf der Ostbahn Berlin – Küstrin!

Foto: B. Wolny



Weil auch Güterzüge über die Ostbahn umgeleitet wurden, fahren nur wenige Regionalbahnen. 232461 kommt aus Richtung Polen.

tet werden und auf dem sich in der DDR ein Raw für Kühlwagen befand.

In ihren Glanzzeiten war die Ostbahn eine Paradenstrecke in Deutschland: Der FD 5 benötigte im letzten Friedensfahrplan 1939 für die Strecke Berlin Schlesischer Bahnhof – Königsberg Hauptbahnhof (589 Kilometer) 6 Stunden und 42 Minuten, sein Gegenzug FD 6 war noch vier Minuten schneller.

Zu Zeiten der DDR war der Abschnitt Berlin – Kietz (so nannte man den westlich der Oder gelegenen Teil Küstrins, heute wieder Küstrin-Kietz) lediglich von Bedeutung für Militärzüge der Sowjetarmee und Güterzüge. Der Reiseverkehr beschränkte sich auf wenige Zugpaare zwischen Strausberg und Kietz, und die von einer 64 oder später 110 ge-

zogenen Drei-Wagen-Züge ließen kaum Fernverkehrsflair spüren.

Immerhin, der schnurgerade Streckenverlauf und schon hier typische Merkmale ließen auf die einstige Bedeutung schließen. Die Formhauptsignale an der Ostbahnstrecke baute →

Foto: V. Emersleben

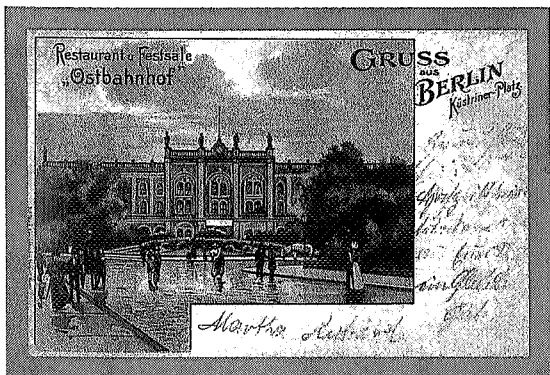


Foto: Sig. Gottwaldt

Nur von 1867 bis 1882 diente der alte Ostbahnhof dem Reiseverkehr, später war er unter anderem Varieté.

In den 1930er-Jahren erhielt der Bahnhof in Münchenberg elektromechanische Stellwerkstechnik und diese Signalbrücke, Foto 1994.



Noch ein Schnellzugpaar befährt die Ostbahn – auf Teilstrecken.

Bahnhof Küstrin – für sich eine Reise wert



Fotos (2): hb

man extra hoch, damit die Lokpersonale der schnellfahrenden Züge das Signalbild früh erkannten. Mancherorts findet man auch noch Stellwerke mit einem zusätzlichen halben Unterschoss: Erhöhung zur besseren Streckensicht. Auch manches Empfangsgebäude aus der Zeit der Entstehung ist noch erhalten, beispielsweise in Gusow.

Ansonsten bietet dieser erste Abschnitt nur wenige Aufreger: Den Bahnhof Strausberg Vorstadt etwa, der bis 1956 Endpunkt der S-Bahn von Berlin war und in dessen Nähe heute noch die Züge der Strausberger Eisenbahn (vom separaten Kleinbahnhof) in Richtung Innenstadt abfahren; den Bahnhof Müncheberg, Startpunkt der als Museumsbahn betriebenen Buckower Kleinbahn; und den Turmbahnhof Werbig, wo die Ostbahn von der Strecke Frankfurt (Oder) – Bad Freienwalde überquert wird.

In Küstrin-Kietz treffen wir auf die Strecke von Frankfurt (Oder), die zwischen 1857 und 1867 die Verbindung zwischen Berlin und der Ostbahn herstellte. Heute ruht dort der Reiseverkehr. Die Regionalbahnen von Berlin, einige Jahre übrigens mit 624 und zuletzt mit 628-Doppeln gebildet, verlassen kurz

Im Juni 2004 stand der „Chelminin“ abfahrbereit am Bahnsteig 3 von Küstrin-Neustadt. Die SU 45 zieht den Zug bis Schneidemühl.

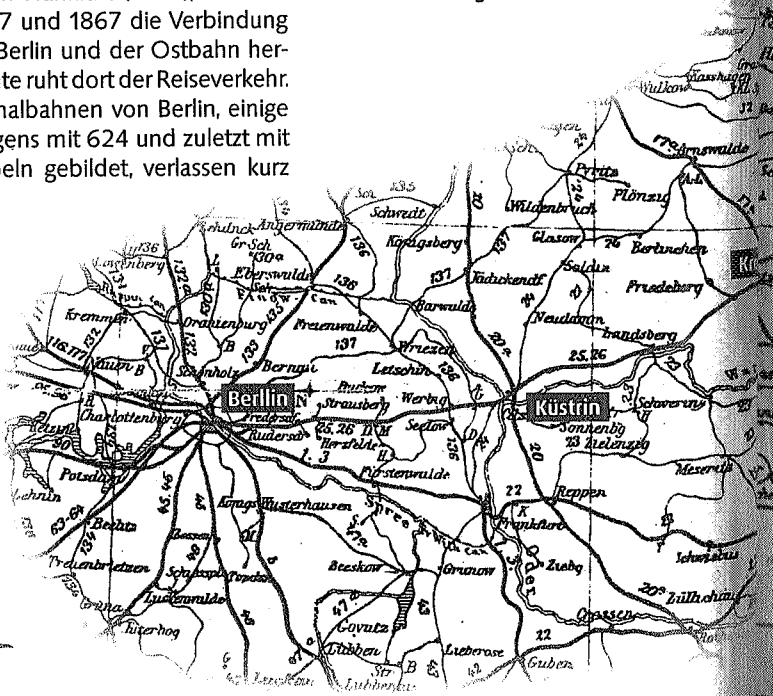




Foto: V. Emersleben

die Stammtrasse, um auf der Südseite des Empfangsgebäudes (Frankfurter Seite) zu halten und dann die Fahrt fortzusetzen.

Viel Grün umgibt nun die Strecke, kurz nacheinander überquert der Zug auf drei Brücken den Oder-Vorflut-Kanal, den Oder-Hauptstrom und, bereits auf polnischem Gebiet, die Warthe (Warta). Beim Blick nach Süden sieht man Bastionen der alten Festung Küstrin. Dahinter befand sich die Altstadt, die jedoch im April 1945 zerstört wurde. →

Noch immer grüßen die beiden Türme des EG von Küstrin-Neustadt, so wie sie es schon 1913 (li.) taten oder im Juni 1991, als erstmals wieder ein Reisezug aus Deutschland ankam!

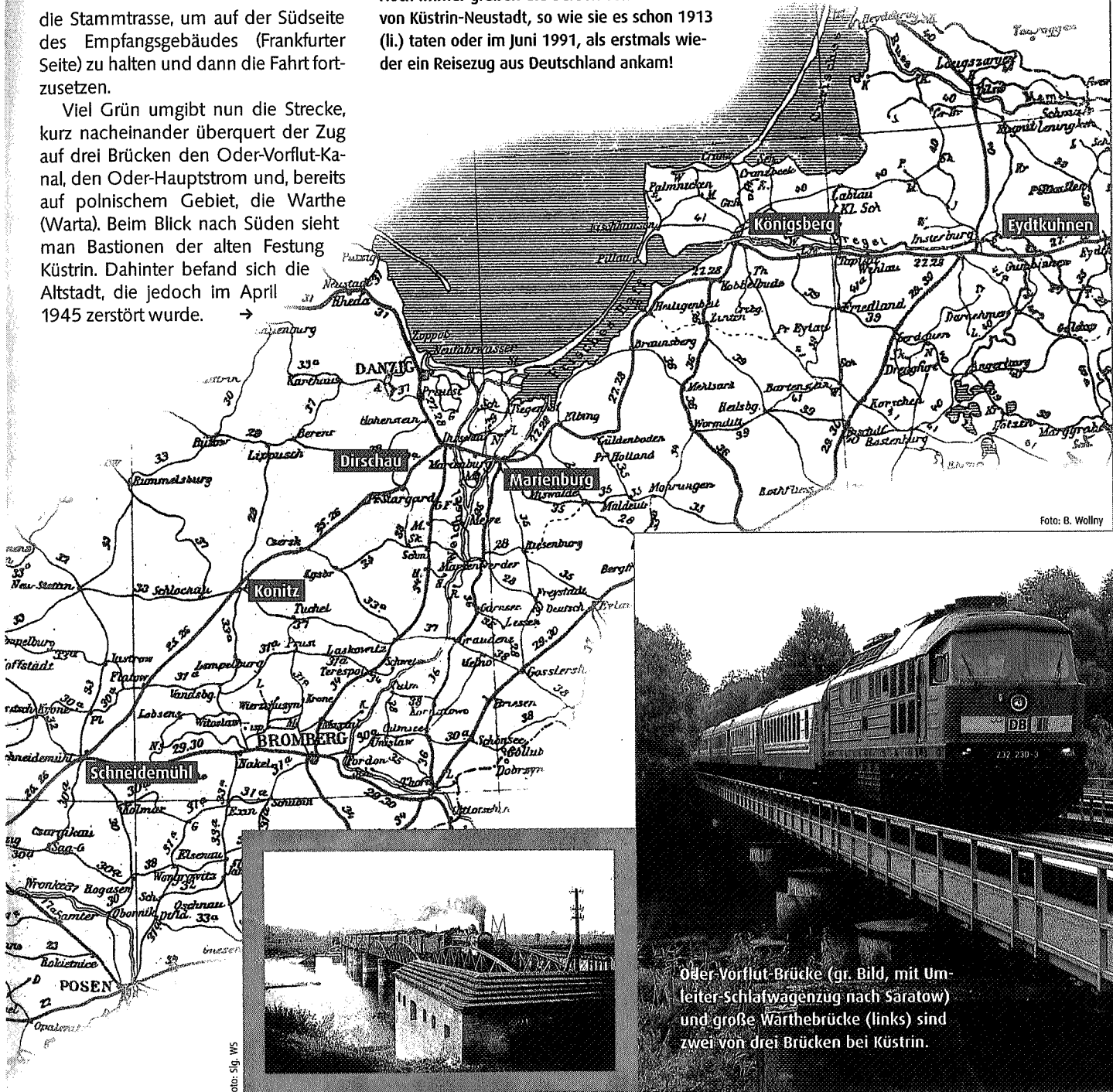
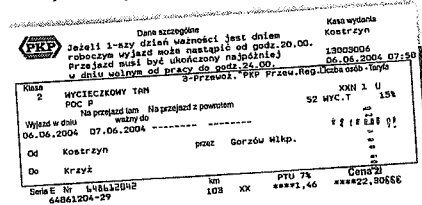


Foto: B. Wollny



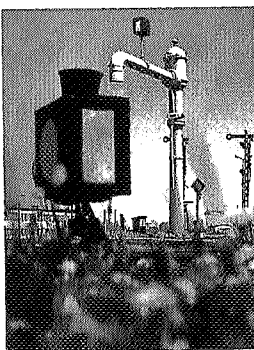
Oder-Vorflut-Brücke (gr. Bild, mit Umleiter-Schlafwagenzug nach Saratow) und große Warthebrücke (links) sind zwei von drei Brücken bei Küstrin.

Foto: hb



Fotos (2): B. Wolny

Dem Morgenrot entgegen: Auch im Plan-
dampfjahr 1996 (siehe Aufmacher) hat-
ten Regelzüge mit Diesellok ihren Reiz.



Weichenlaterne, Was-
serkran und Formsig-
nal: Auf vielen Bahn-
höfen der Ostbahn
blieb die Zeit stehen.

Zwischen Odervorflut- und Oder-
brücke befand sich der erste Bahnhof
von Cüstrin, der spätere Bahnhof Kü-
strin-Altstadt. Nach einigen Jahren der
Reaktivierung ist das Gelände heute
dem Verfall und Bewuchs überlassen.

Schließlich erreichen wir nach
knapp 80 Kilometern Fahrt den Bahn-
hof Küstrin-Neustadt Hbf, heute Kostr-
zyn. Hier enden alle Regionalzüge von

Berlin, ab Dezember 2006 werden es
die Triebwagen der Niederbarnimer Ei-
senbahn (NEB) sein.

Dieser Bahnhof ist eisenbahntech-
nisch und architektonisch hochinteres-
sant. Technologisch ist er ein Turmbahn-
hof: Oben befinden sich die Anlagen
der Ostbahn-Teilstrecke Frankfurt
(Oder) – Küstrin – Kreuz (Krzyz), errich-
tet 1872 bis 1874, unten die der 1877 er-
öffneten Strecke Breslau – Stettin. Das
Bahnhofsgebäude in seiner heute noch
erhaltenen Ausformung entstand 1875.

Die tadellos erhaltene Backstein-Ar-
chitektur macht das Empfangsgebäude
trotz erkennbarer Brandschäden vom
Ende des Zweiten Weltkrieges zu ei-
nem Geheimtipp. Dazu trägt nicht zu-
letzt der interessante Grundriss bei,
denn das Gebäude passt sich den be-
stimmenden Streckenverläufen im
stumpfen Winkel an. Ein Labyrinth von

Zu-, Ab- und Übergängen sowie die
oberen Bahnsteige mit ebenfalls erhal-
tener Oberfläche und dem Bahnsteig-
dach runden das geschichtsträchtige
Ensemble ab.

Um von Kostrzyn die Strecke weiter
gen Osten zu bereisen, empfiehlt es
sich, den noch verbliebenen Schnellzug
83106 zu nutzen. Aktuell startet er um
7 Uhr, befährt, wie erwähnt, bis Schnei-
demühl die Ostbahn-Stammstrecke.
Von dort bis Bromberg (Bydgosz) nutzt
er die zuerst gebaute Streckenführung
von 1851; die Direktverbindung Schnei-
demühl – Dirschau (Tczew) wurde erst
1873 fertiggestellt.

Langsam setzt sich der PKP-Schnell-
zug in Bewegung und schleicht von
Bahnsteig 3 durch die Gleisfelder des
Güterbahnhofes Kostrzyn, der schon
bessere Zeiten erlebt hat, denn viele
Gleise sind leer. Dann endlich nimmt

Bahnhof Kreuz: Endpunkt der ersten Etappe – Ursprung der Strecke



Foto: hb

Dasein fristet, ist die Strecke Stettin (Szczecin) – Posen (Poznan) mit den Verlängerungen bis Warschau und Breslau (Wrocław) eine der polnischen Magistralen. Das große Bahnbetriebswerk ist noch immer in Betrieb.

Wenn man den Bahnhof über eine große Fußgängerbrücke verlässt, kann man einige Häuser für Eisenbahnbedienstete in Augenschein nehmen: Preussische Zweckbauten, bis heute erhalten.

Auch das Empfangsgebäude ist erhalten, die fünfteilige Architektur des Baukörpers gut nachzuvollziehen. Mag auch die Ausstattung etwas spartanisch erscheinen: Man findet auf diesem Bahnhof alles, was man für einen längeren Aufenthalt braucht! Und wie gesagt, der aktuelle Betrieb ist auch nicht zu verachten.

Demnächst setzen wir unsere Reise fort: Bahnhof und Bw in Schneidemühl, die Brücken bei Dirschau und Marienburg und nicht zuletzt die Bahnanlagen im heutigen Russland um Königsberg (Kaliningrad) sind die Höhepunkte, die Erwartungen wecken – oder Erinnerungen. Darüber berichten wir in zwei weiteren Teilen im ersten Halbjahr 2007!

Henning Bösherz

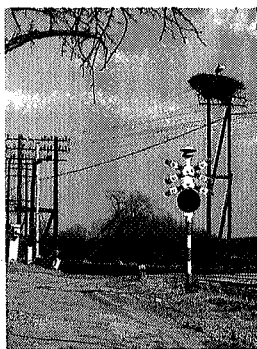


Foto: B. Wollny

Südseite Bahnhof Kreuz 2004: Ein Expresszug aus Breslau fährt nach kurzem Halt weiter nach Swinemünde.

Stilleben mit Storchennest: Die Ostbahn als Terrain für Ornithologen.

bahn betriebene Eisenbahnstrecke in Preußen, nachdem es zuvor konzessionierte Privatbahnen gab.

Der Bahnhof Kreuz wurde übrigens auf freiem Felde errichtet und schon beim Bau der Stargard – Posener Eisenbahn (eröffnet 1848) als Kreuzungspunkt mit der Ostbahn auserkoren, vorrangig deshalb, weil er die günstigsten Geländebedingungen bot.

Bis heute beeindruckt die Weite der Bahnanlagen von Kreuz. Während der Personenverkehr auf der Ostbahn, wie schon erwähnt, ein eher kümmerliches

Und das ist die Südseite des Bahnhofs Kreuz um 1915 auf einer Feldpostkarte vom Ersten Weltkrieg mit Bestimmungs-ort Pößneck!

(Zbaszynek) über Schwerin an der Warthe (Skwierzyna) ab. Wo noch in den 1970er-Jahren Ex-P8 im Plandienst fahren, genügen heute Schienenbusse, die im Auftrag der Wojewodschaft fahren.

Nach weiterer einstündiger Fahrt und 59 Kilometern ab Landsberg ist der Bahnhof Kreuz (Krzyz) erreicht. Hier stoßen wir auf Ursprünge der Ostbahn.

Erste Planungen für eine Bahnlinie Berlin – Königsberg reichen bis 1842 zurück, ehe 1849 die „Königliche Direktion der Ostbahn“ in Bromberg eingerichtet wurde. Es dauerte wiederum bis zum Juli 1851, als der erste Abschnitt eben von Kreuz über Schneidemühl bis Bromberg in Betrieb ging. Die Ostbahn war die erste von Anfang an als Staats-



Foto: Sfg, WS

Modell Eisen Bahner

Magazin für Vorbild und Modell

Nr. 7
Juli 2007
56. Jahrgang

Deutschland 3,80 €
Österreich 4,35 €
Schweiz 7,60 sFr
Benelux 4,50 €
Frankreich/Italien/
Spanien/Portugal (cont.) 5,15 €
Norwegen 49,- NOK

07
4 191341 103805
B1341

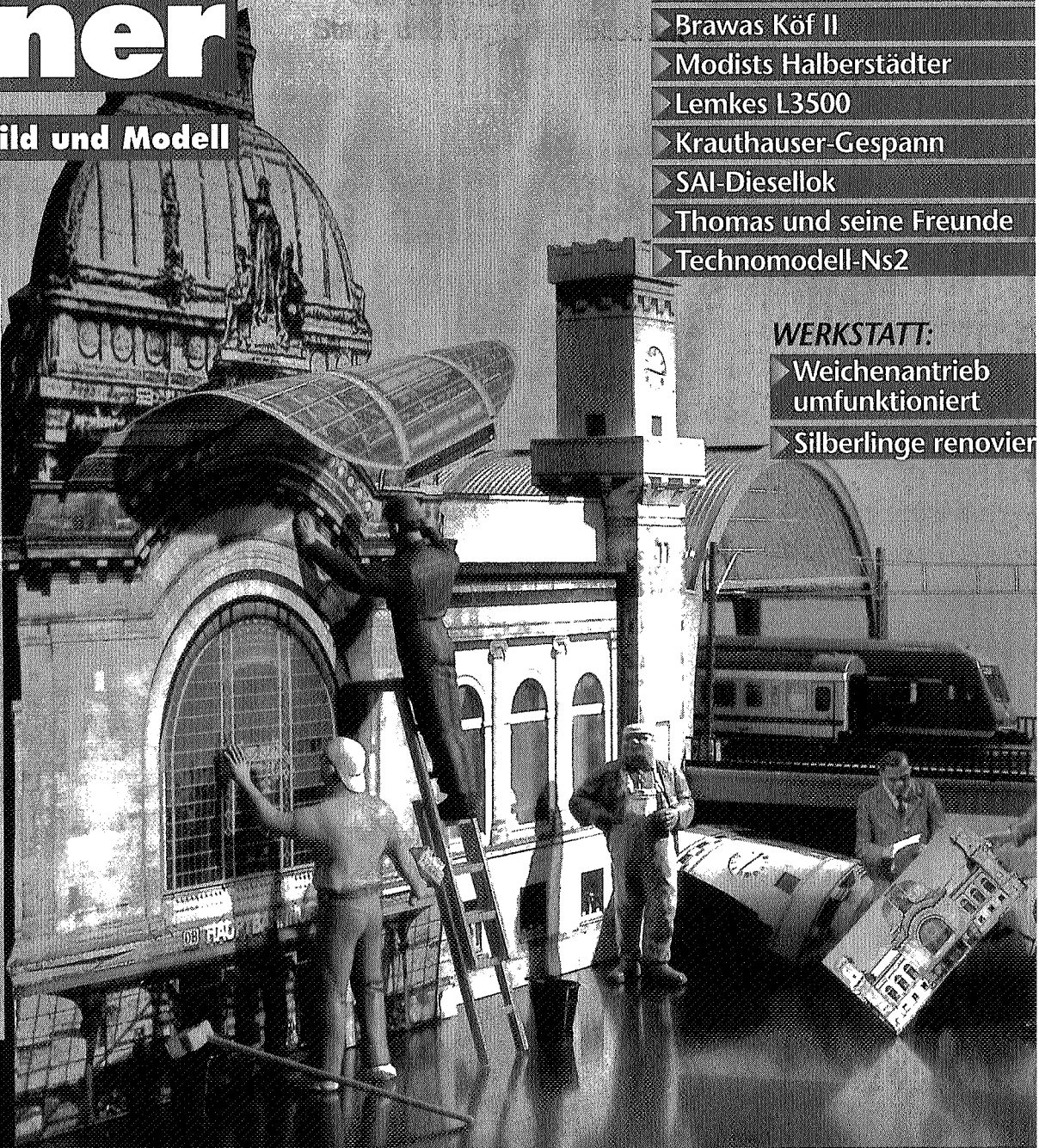
KRITISCH BETRACHTET:

- Massoth-Zentrale
- Brawas Köf II
- Modists Halberstädter
- Lemkes L3500
- Krauthauser-Gespann
- SAI-Diesellok
- Thomas und seine Freunde
- Technomodell-Ns2

WERKSTATT:

- Weichenantrieb umfunktioniert
- Silberlinge renoviert

- Treffen der
Neubau-Dampflok
- Bundesbahn-
Quintett
- 27-teilige H0-
Segment-Anlage
- Die Dreißiger
in Thüringen
- Bahn frei
für die Kids
- Hinaus ins
Grüne
- Interregio auf
Französisch
- Bunt, bequem,
beliebt



Bahn-Renaissance für

Flh Florenz

Der ... sden wird verjüngt



Ostbahn-Reise
Von Schneidemühl
nach Braunsberg



SRB
Frankfurt(Oder)
Zeits.

mit CD

Teil 2: Längs durch den Nordwesten Polens

GEN OSTEN

Unsere Bereisung der ehemals preußischen Ostbahn setzen wir fort:
Von Schneidemühl über Dirschau mit zwei kurzen Abstechern bis
zur Grenze zwischen Polen und Russland bei Braniewo.

Block Schwarzheide, von Maedel literarisch
gewürdigt (s. S. 40); SU-45 161 zieht im Juni
1999 scheinbar ungerührt daran vorbei.



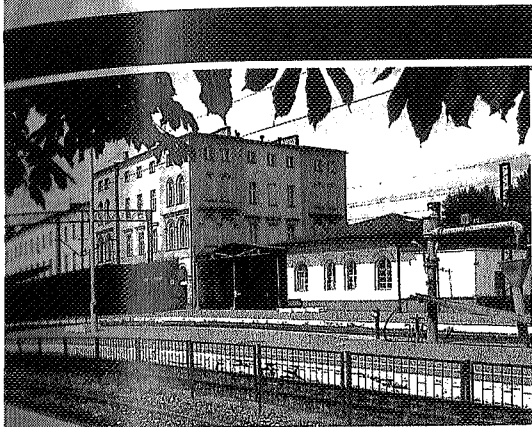
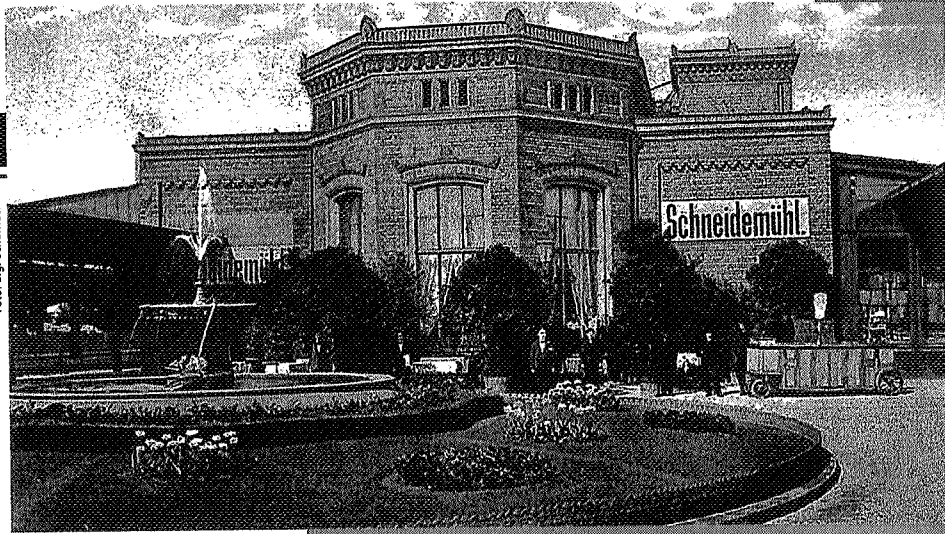


Foto: B. Wolny

Foto: Slg. Schumacher



Noch heute beeindrucken die Ausmaße des Bahnhofsgebäudes von Bromberg, errichtet 1852.

Die zweite Etappe unserer Ostbahn-Reise führt über 200 Kilometer fast schnurgerade durch Heide- und Kiefernlandschaft und unendlich erscheinende Kiefernwälder vom Ausgangspunkt Kreuz (siehe Ausgabe 12/2006) über die Weichsel bei Dirschau bis nach Braniewo (Braunsberg) an der Grenze zu Russland.

Nach knapp 59 Kilometern erreichen wir einen der wichtigsten Betriebspunkte der Ostbahn in Schneidemühl (Pila). Der Bahnhof ging 1851 mit dem ersten Abschnitt der Ostbahn von Kreuz nach Bromberg in Betrieb. In seinen Hochzeiten umfasste das Maschinenamt Schneidemühl die vier Bw Schneidemühl Personenbahnhof (Pbf), Verschiebebahnhof (Vbf) sowie Kreuz und Arnswalde. Die 411144 der IG Werabahn zum Beispiel kam 1939 fabrikenach Schneidemühl Vbf und blieb dort bis Sommer 1944. Auch ein Reichsbahnausbesserungswerk (RAW) befand sich an diesem einst bedeutenden Bahnknoten. →

Foto: B. Wolny



Schneidemühl gleich Eisenbahn: Diese Bedeutung des Ortes an der Grenze der Provinzen Posen und Pommern zeigen auch die Motive der Postkarten von 1904 (o.) und 1910 (g.o.). Es war der größte Bahnhof zwischen Berlin und Königsberg.

Foto: B. Wolny



Vom Warthebruch zur Niederung von Weichsel und Nogat



Foto: B. Wollny



Foto: Sfg, Schumacher

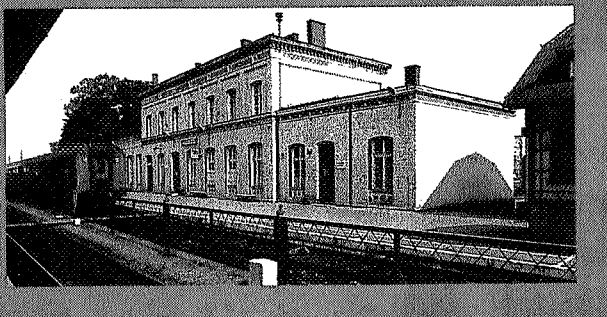
In Dirschau (o., Foto um 1900) zweigt eine Ostbahn-Stichstrecke nach Danzig ab. Den Brücken im Hintergrund widmen wir demnächst einen eigenen Beitrag. Der Stammstrecke folgend, wird hinter Marienburg Elbing (li., Foto Juli 2000) erreicht, das seit 1852 Bahnanschluss hat.

Von Schneidemühl aus führt die direkte Verbindung nach Dirschau (Tczew) über Konitz (Chojnice) und Preußisch Stargard (Stargard Pom.) erst seit 1873. Wir gestatten uns jedoch einen Abstecher an den langjährigen Sitz der Ostbahn-Gesellschaft nach Brom-

berg (Bydgosz). Das dortige beeindruckende Empfangsgebäude, das ebenfalls in seinen ursprünglichen Ausmaßen erhalten ist, und die Anlagen des Bw künden noch immer von der einstigen Bedeutung Brombergs. Doch auch im Netz der PKP stellt Bydgosz einen

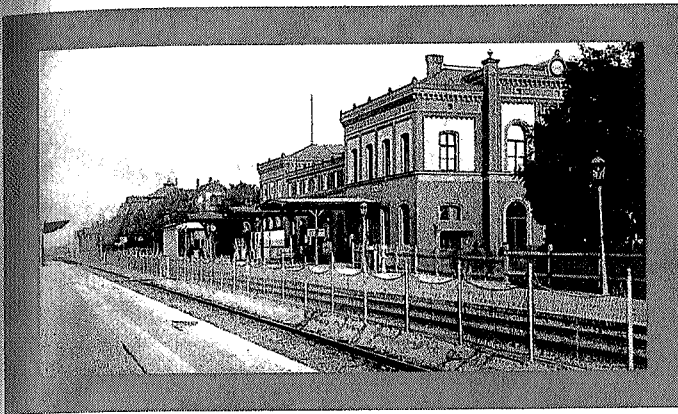
MAEDEL'S STRECKENPOSTEN

Anders als beim Eisenbahnfreund war die Ostbahn beim Lokomotivpersonal nicht beliebt: Knappe Fahrzeiten auf der einen und die als eintönig empfundene Landschaft auf der anderen Seite. Davon berichtet auch der große Eisenbahn-Literat Karl-Ernst Maedel. In seiner Erzählung „Wölfe vor Block Schwarzheide“ schildert er die aus heutiger Sicht abenteuerliche Fahrt von Lokführer Oskar Schneidereit und Heizer Josef Maslonka von Schneidemühl nach Dirschau bei klirrender Kälte im Jahre 1875: „Jetzt beginnt das schlechteste Stück: Die Tucheler Heide. Die Fahrt geht durch menschenleeres Gebiet, öde Strecken von Wald, Heide, Sand, Lichtungen... Zwischen Rittel und Chersk liegt das böseste Stück. Da gibt es nur das armselige Heidekaff Gutowitz. Und mitten dazwischen, zwischen Rittel und Gutowitz, beim Block Schwarzheide, steht das Signal auf Rot!“ Was die beiden noch nicht wissen: Nicht in Dirschau, sondern erst in Marienburg wartet die Ablösung!



Fotos (2): B. Wollny

In Preußisch Stargard (o.) dienen noch immer elektromechanische Stellwerke. In Neustettin (li.), einem Knoten von Ostbahn-Zweigstrecken, steht noch das EG von 1872.



wichtigen Bahnknoten dar, kreuzen sich hier doch die Strecken Kolberg (Kołobrzeg) – Kutno – Warschau und die Nord-Süd-Magistrale vom oberschlesischen Ballungsraum zu den Ostseehäfen Danzig (Gdańsk), Zoppot (Sopot) und Gdingen (Gdynia). Und Bydgosz selbst ist mit knapp 370000 Einwohnern die achtgrößte Stadt Polens.

Zurück auf der direkten Strecke, werden die eingangs beschriebenen Bilder von Heide und Wäldern nur selten durch größere Bahnhöfe unterbrochen. Dort, wo bis zum Ende des Zweiten Weltkrieges mit die schnellsten lokbespannten D-Züge verkehrten, sind auf der heutigen PKP-Strecke 426 nur mehr zehn Regionalzugpaare zwischen Konitz und Dirschau und gar nur fünf zwischen Konitz und Schneidemühl unterwegs; nur ein Zugpaar fährt durch, sonst heißt es Umsteigen in Konitz. Zwischen Schneidemühl und Chersk (Czersk) ist

Konitz ist einer der größeren Knoten an der Direktverbindung Schneidemühl – Dirschau. Das 1871 errichtete Ensemble (o. um 1917, re. 1999) kündigt von der einstigen Bedeutung,

die Strecke heute eingleisig, und die Züge sind oft Schienenbusse.

Immerhin lassen die Bahnhöfe von Konitz, Czersk und Preußisch Stargard noch etwas vom Flair vergangener Zeiten erahnen, was vor allem an deren großzügiger Anlage liegt.

Einer der Höhepunkte entlang der Ostbahn ist Dirschau mit seinen Weichsel-Brücken. Hierzu wird es im MODELLEISENBÄHNER demnächst einen eigenständigen Beitrag geben, weshalb

wir uns weiter begeben wollen über Marienburg nach Elbing.

In Marienburg ist die größte Burganlage Mitteleuropas zu bestaunen. Sie ist eine der Touristenattraktionen Polens. Der Bahnhof von Marienburg wurde in neogotischem Stil, der Burganlage angemessen, gestaltet und erfreut noch heute den Eisenbahnfan.

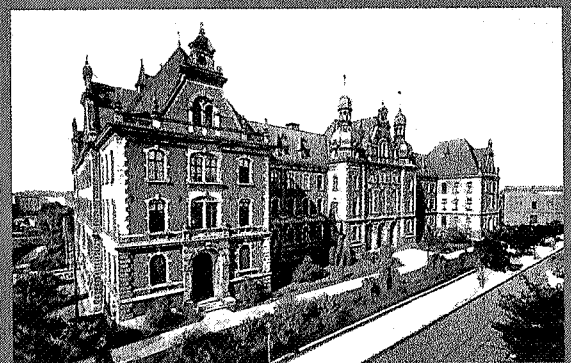
Ein ganz ähnliches Empfangsgebäude markiert den Endpunkt der Ostbahn im heutigen Polen: Braniewo, das frü- →



Foto: B. Wolny

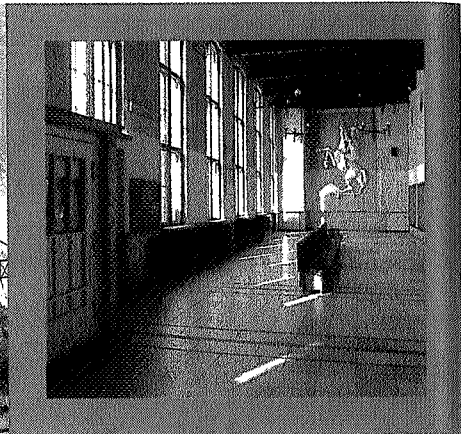
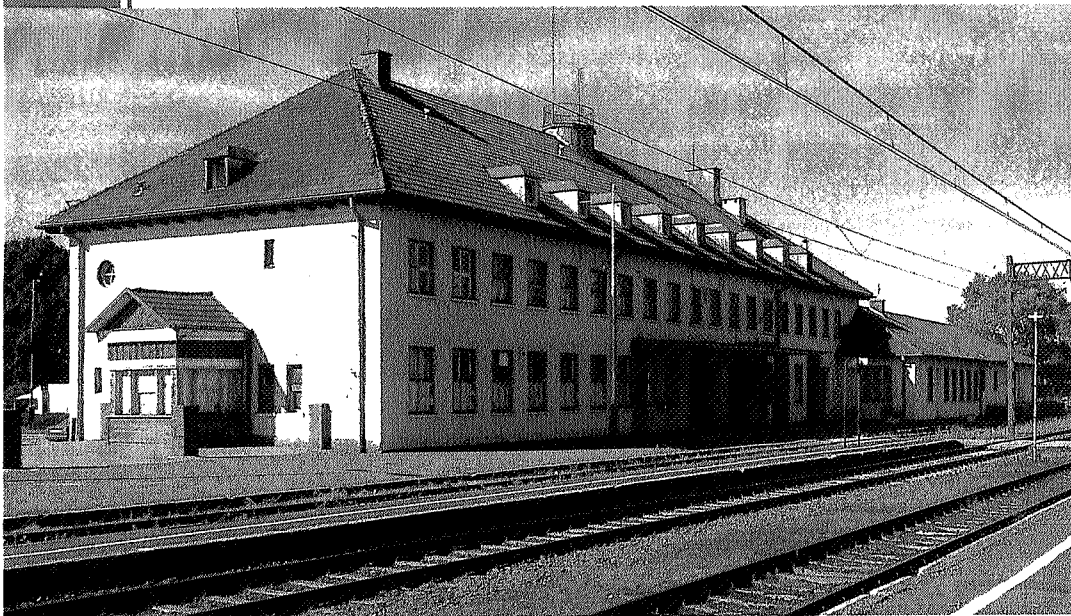
Foto: B. Wolny

Foto: Slg. F. Lammers



Bromberg war über viele Jahre Sitz der königlich-preußischen Direktion der Ostbahn, wovon das Direktionsgebäude zeugt (o.). Das Bw-Ensemble mit einer Ex-03 ist noch erhalten (li.).

Spannende Geschichte rechts und links der Ostbahn



Der Bahnhof Hohenstein (heute Olsztynek) liegt südlich von Allenstein (Olsztyn). Das Empfangsgebäude wurde im sachlichen Stil der 1920er-Jahre errichtet und ist noch Jahrzehnte später beinahe tadellos erhalten.

Fotos (2): A. Stürj

here Braunsberg. Die Zufahrt zur Ex-UdSSR-Enklave Königsberg (Kaliningrad) war jahrzehntelang dem Militärverkehr der Sowjetarmee (später der russischen Armee) vorbehalten. Einst ab Elbing, heute zwischen Braunsberg und Königsberg sind übrigens beide Spurweiten, die russische Breitspur (1520 Millimeter) und die mitteleuropäische Normalspur, vorhanden.

Erst im Juli 1992 kam erstmals ein russischer Triebzug aus Königsberg im Bahnhof von Braunsberg an, der erste Reisezug seit 47 Jahren! Ab Juli 1993 gab es den Versuch, mit dem „Königsberg-Express“ von Berlin (über Posen, ab Dirschau auf der historischen Trasse) ein touristisch-nostalgisches Angebot zu etablieren. Allerdings blieb der Reiseverkehr mit der Bahn über den Grenz-

übergang Braunsberg – Heiligenbell (Mamonowo), gemessen an den Erwartungen, bescheiden. Heute passiert ein Kurswagen Berlin – Königsberg den Übergang. Die Reisezeiten sind indes wenig attraktiv, erst um 12.30 Uhr wird Königsberg erreicht, und die Einreisebestimmungen nach Russland scheinen sich seit Sowjetzeiten auch kaum geändert zu haben.

Auf ein Relikt ganz anderer Art stößt man, wenn man von Allenstein (Olsztyn) einen Abstecher nach Hohenstein (Ostpreußen), heute Olsztynek, unternimmt. Hohenstein verlor während der Tannenbergschlacht im Ersten Weltkrieg Ende August 1914 fast 200 Gebäude bei Straßenkämpfen. Noch im Kriege wurde mit dem Wiederaufbau begonnen. So wurde auch das Empfangsgebäude um 1920 im sachlichen Stil errichtet, der schon Elemente moderner Architektur aufgriff, sich aber auch traditioneller Zierelemente bediente. Während die Gleisseite den zweistöckigen Dienstbau erkennen lässt, ist die Stadtseite durch hohe durchgehende Fenster geprägt. Der Erhaltungszustand des Gebäudes ist bemerkenswert gut, auch wenn nur mehr wenige Räume genutzt werden.

Im dritten und letzten Teil folgen wir der Ostbahn im heutigen Russland: Von Heiligenbell (Mamonowo) über Königsberg – Insterburg (Tschernjachowsk) bis zum Endpunkt bei Eydtkuhnen (Tschernyschewskoje). *Henning Bösherz*



Foto: B. Wollny

Im Juli 1992 kam der erste Reisezug aus der russischen Enklave Kaliningrad im polnischen Grenzbahnhof Braniewo (Braunsberg) an, was gebührend gefeiert wurde.

3,90 €

Modell Eisen Bahner

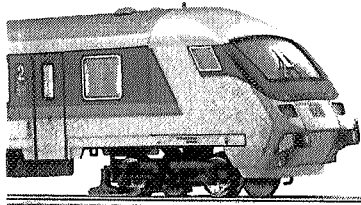
Magazin für Vorbild und Modell

Fotograf aus dem Münsterland

Ludwig Rotthowe

Ostbahn-Reise

Nächster Halt:
Insterburg

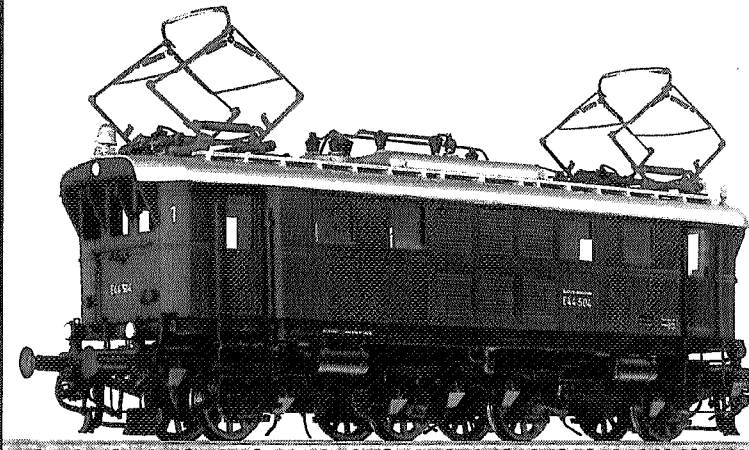
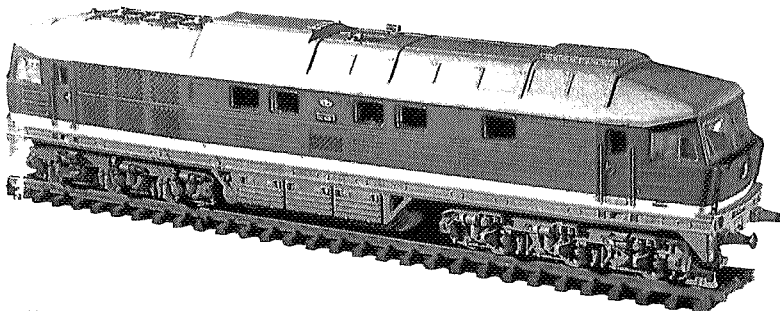


Pioniertat

Trix-Elektronik

60 Jahre TT

Restaurierter ROKAL-Charme



Nr. 3
März 2008
57. Jahrgang

Deutschland 3,90 €

Österreich 4,50 €

Schweiz 7,80 sFr

B/Lux 4,60 €

NL 5,00 €

Frankreich/Italien/
Spanien/Portugal (cont.) 5,25 €



B134

Modellbauseminar

Kopfstein,
Schotter
und Asphalt



Werkstatt:

> Karton-Trafohaus

> VT70-Verfeinerung

Unter der Lupe:

> Rocos 146.2

> Fleischmanns 70 in N

> 58.10-21 von Rivarossi

> V60 in N von Fleischmann

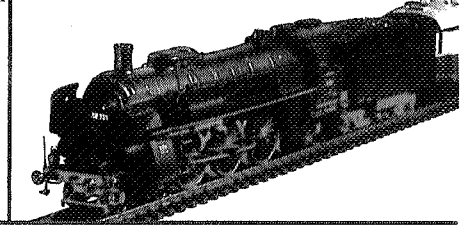
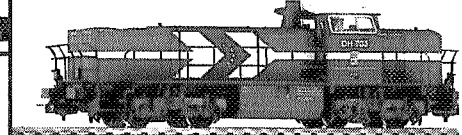
> Bachmann-Zentrale Dynamis

> Atlas-US-Startset

> Bemos MOB-Triebwagen Fze 6

> Altenberger in N der IG MET

> Händler-Test **Neu!**



Spielwarenmesse
International Toy Fair
Nürnberg
07.02.-12.02.2008

BRANDAKTUELL:

Spielwarenmesse Nürnberg



SRB
Frankfurt(Oder)

Zeits.

Die ... te auf 16 Extra-Seiten

Teil 3: Insterburg & Co. – Zwei wichtige Eisenbahnknoten in Ostpreußen

GEN OSTEN

Königsberg und Insterburg sind zwei klangvolle Namen im Netz der einstigen Ostbahn. Kaliningrad und Tschernjachowsk heißen sie heute, die Eisenbahn ist aber immer noch allgegenwärtig.

Dass die Gegend um die frühere ostpreußische Hauptstadt Königsberg 1945 nicht etwa zu Litauen (1944 bis 1990 „Sozialistische Sowjetrepublik“), sondern zu Russland kam, geht auf eine Entscheidung Stalins zurück, der den unmittelbaren Zugriff auf das strategisch wichtige Gebiet an der Ostsee wollte – und die dafür sorgte, dass sich das heutige „Oblast Kaliningrad“ als Enklave zwischen den EU-Staaten Litauen und Polen sowie der Ostsee befindet. In Zeiten des Kalten Krieges war das Kaliningrader Gebiet absolute Sperrzone, in der die Militärs das Sagen hatten.

Erst seit 1991 ist es Ausländern erlaubt, das Gebiet zu betreten, und erst seitdem kann man das östliche Ende der ehemals preußischen Ostbahn wieder in Augenschein nehmen.

Der neben Königsberg bedeutendste Bahnknoten Ostpreußens war Insterburg, von wo aus einst Bahnstrecken in sieben Richtungen abgingen, die Kleinbahnen nicht alle mitgezählt. Insterburg befand sich 88 Kilometer östlich der Provinzhauptstadt, war selbst Kreisstadt und später kreisfreie Stadt mit rund 30 000 Einwohnern. Im heutigen Tschernjachowsk wohnen etwa 42 000 Menschen.

Seit dem 6. Juni 1860 war Insterburg mit der Ostbahnstrecke Königsberg – Stallupönen an die Eisenbahn angebunden; die Verlängerung nach Eydtkuhnen zur preußisch-russischen Grenze erfolgte im August desselben Jahres. In rascher Folge kamen weitere Strecken ab Insterburg hinzu: 1865 nach Tilsit, nach Allenstein 1872 und nach Goldap 1878.

Die Bahnanlagen von Insterburg sind noch weitgehend vorhanden, vieles wurde in den vergangenen Jahren restauriert und zeigt sich in einem hervorragenden Zustand. Unverkennbar wurden aber einige Bauten „sowjetisiert“.



Foto: Wehly



Bahnsteigszenen in Insterburg (Tschernjachowsk) Hbf im August 2007 und vor dem Ersten Weltkrieg: Markant die preußische Bahnsteigüberdachung, die alle Zeitwirren überstanden hat. Heute herrscht dort allerdings vergleichsweise gähnende Leere.

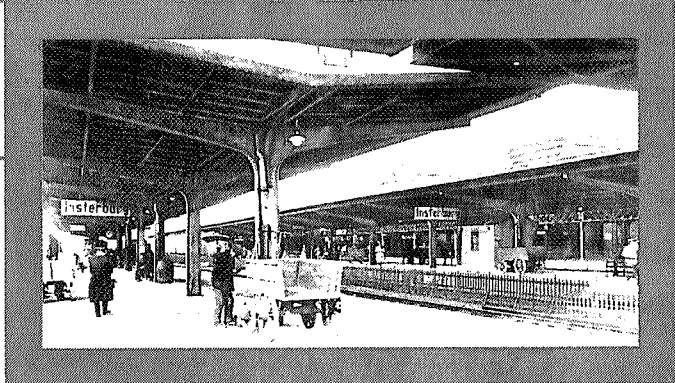


Foto: Slg. Schumacher

Touristen wird in Insterburg übrigens neben der reformierten und der katholischen Kirche sowie einigen Bürgerhäusern in der früheren Wilhelmstraße die Besichtigung des Bahnhofes und der angrenzenden ehemaligen Bw-Anlagen mit Rundschuppen und Wasserturm ausdrücklich empfohlen! →

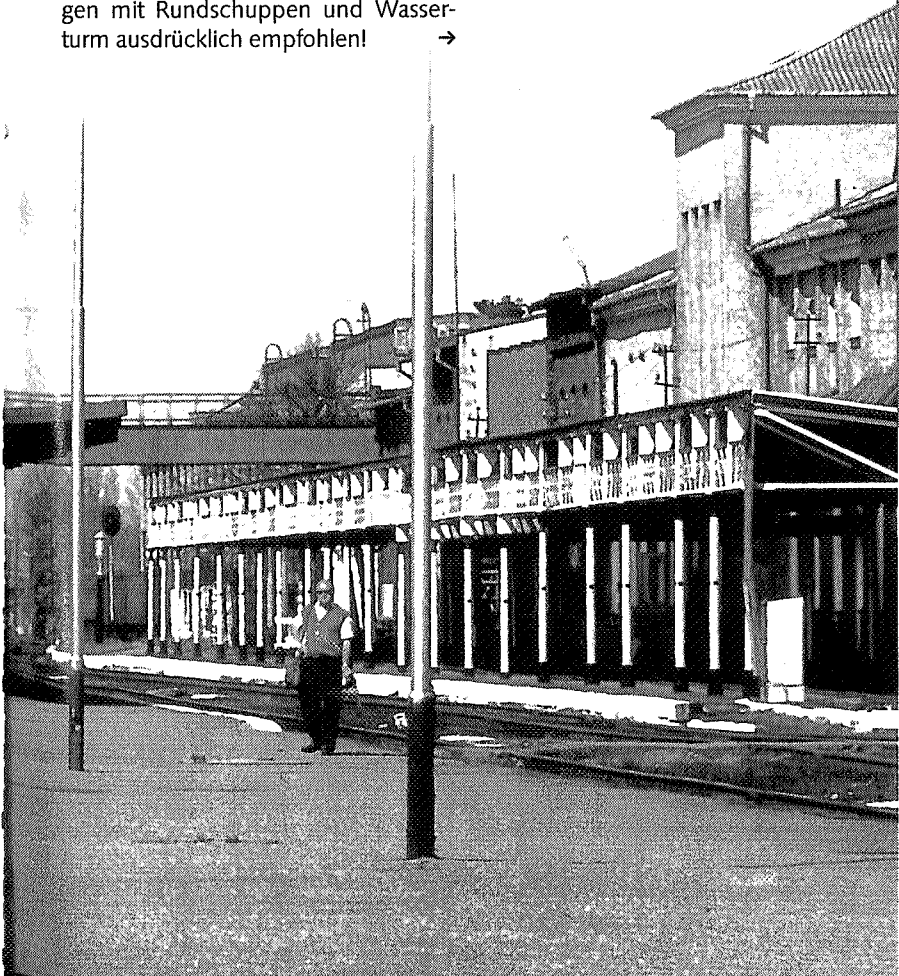
Foto: Schumacher



Foto: Slg. Schumacher

Vom alten preußischen Bahnhofesgebäude ist kaum etwas übrig geblieben. Nach massiven Kriegszerstörungen wurde es im Stil vieler sowjetischer Bahnhöfe wieder aufgebaut. Auf dem Bahnhofsvorplatz entstand ein kleiner Park.

Insterburg (Tschernjachowsk) Hbf 1997. Der Schnellzug nach Moskau wird von einer 2M62-Taigatrommel bespannt.



Es gibt viel zu entdecken für Eisenbahn-Archäologen!

Foto: Wolny



Der Insterburer Ringlokschuppen, der einst eine innen liegende Drehscheibe besaß, dient heute als Parkhaus (Bild links). 1997 besaß er noch einen Schienenanschluss. Das kleine Bild zeigt eine Doppel-Taigatrommel vor der Kulisse dieses markanten Gebäudes.



Foto: Schumacher

INSTERBURG KLEINBAHNHOF

Rund einen Kilometer westlich des Reichsbahnhofs lagen die Anlagen der schmalspurigen Insterburger Kleinbahn, die ab 1902 mit einem 221 Kilometer langen Streckennetz das dünn besiedelte Umland in 750 mm Spurweite erschloss. Der Kleinbahnhof besaß ein stattliches Bahnhofsgebäude und zahlreiche Betriebsanlagen. Da alle Schmalspurbahnen im nördlichen Ostpreußen gleich nach Kriegsende demontiert wurden, grenzt es an ein Wunder, dass der Insterburger Kleinbahnhof fast unverändert erhalten blieb. Gleise gibt es

natürlich keine mehr, aber das Kleinod wird von den Bewohnern gehegt und gepflegt. Ein Stockwerk wird seit 1956 von einer heute 86-jährigen ehemaligen Eisenbahnerin bewohnt. In einen Neubaublock wollte sie nie umziehen. Sie schätzt die gute Bausubstanz und „dass es im Winter immer schön warm ist“. Das auf der alten Postkarte rechts sichtbare Elektrizitätswerk ist ebenfalls erhalten geblieben und erfüllt noch heute dieselbe Funktion wie vor 100 Jahren. Ebenso noch zu entdecken: Ein Teil des ehemaligen Kleinbahn-Lokschuppens.

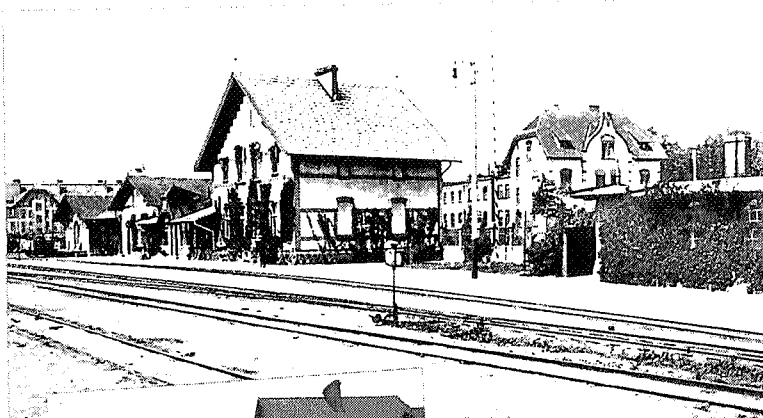


Foto: Sig. Schumacher



Foto: Schumacher

Insterburg Kleinbahnhof um 1910 und heute. Wo einst die Kleinbahngleise lagen, pflanzt Babuschka Olga heute Gemüse. Das Toilettenhäuschen wurde durch einen kleinen Stall ersetzt.

Vom alten Königsberg ist dagegen kaum etwas übrig geblieben. Um so glücklicher können sich Eisenbahnfreunde schätzen, dass während der schlimmen Kampfhandlungen von Anfang 1945 der Hauptbahnhof so gut wie unbeschädigt geblieben ist. Auch er wurde 2004/2005 gründlich restauriert und ist als „Jushnij“ oder „Passahirskij Woksal“ der wichtigste Personenbahnhof im heutigen Kaliningrad. Um die Benennung der Stadt gab und gibt es Diskussionen, doch sprechen die russischen Bewohner immer häufiger auch von „Königsberg“ oder kurz „Kenig“.

Die Eisenbahnanlagen von Königsberg wurden in den 1920er-Jahren grundlegend umgestaltet. Nicht weniger als vier Kopfbahnhöfe, dazu weitere Güter- und Kleinbahnhöfe, machten das Bahnnetz schon am Ende des 19. Jahrhunderts unübersichtlich und betrieblich umständlich. Spätestens 1903 wurden die Planungen konkret. Doch erst 1910 gestatteten die Militärs endgültig die Schleifung des alten Festungsgürtels, so dass 1912 mit den Umbauten begonnen wurde. Unterbrochen vom Ersten Weltkrieg, dauerten die Arbeiten schließlich bis 1929.

Der Hauptbahnhof wurde nach modernsten Grundsätzen jener Zeit erbaut. So erhielt er unter anderem separate Gepäcktunnel, das Gleisplanum wurde zwecks Kreuzungsfreiheit mit dem Straßenverkehr höher gelegt, und vor dem Empfangsgebäude befand sich eine viergleisige Wendeschleife der Königsberger Straßenbahn. Der Hauptbahnhof war ein würdiges Zentrum des Reiseverkehrs für ganz Ostpreußen. →

Foto: Hft. Sammlung DB AG

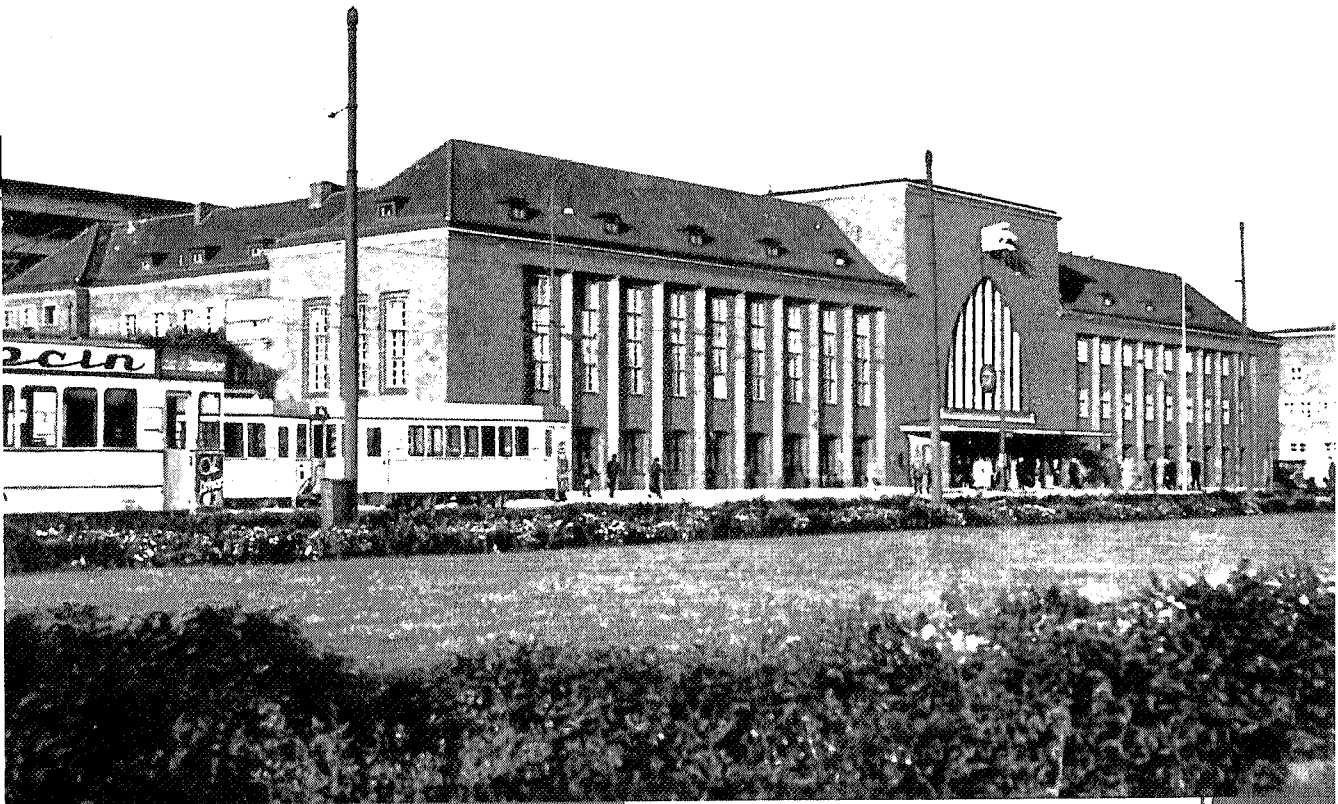
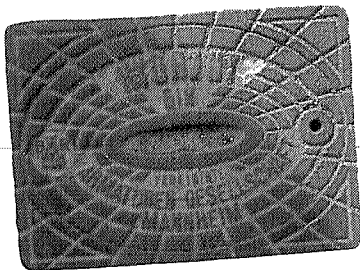


Foto: Sig. Schumacher



Der Hauptbahnhof Königsberg (oben, Foto um 1930) wurde als Durchgangsbahnhof angelegt und führte den Reiseverkehr der ehemals vier Kopfbahnhöfe zusammen. Bild links: Ganz links der vormalige Südbahnhof und daneben der alte Ostbahnhof, um 1905.

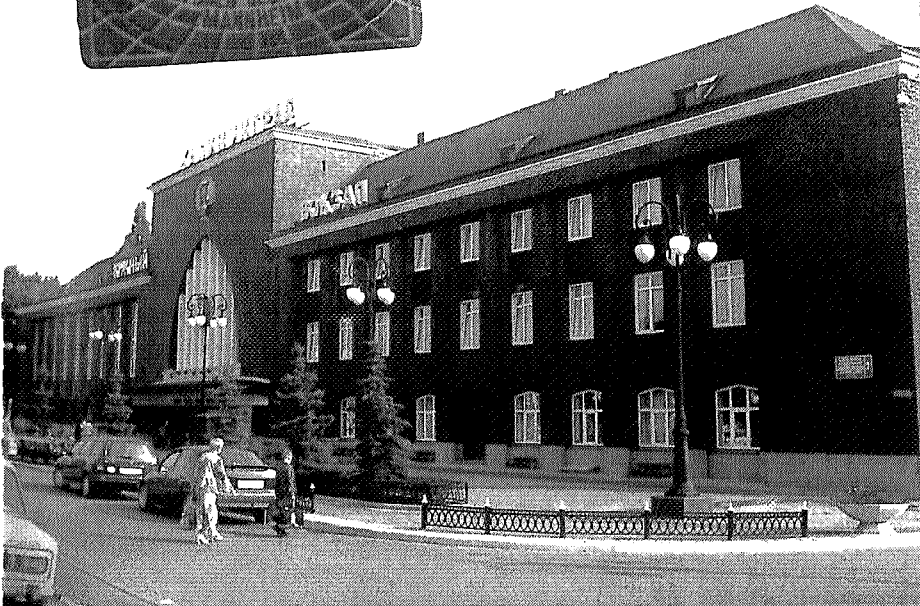


Eines von vielen Relikten aus deutscher Zeit: Ein Mannheimer Hydrantdeckel auf dem Vorplatz des alten Hauptbahnhofs.

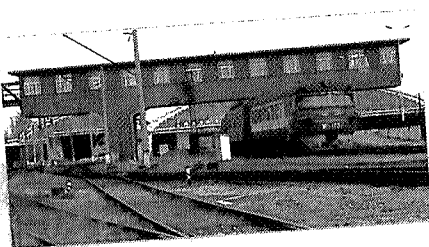
Fotos (3): Schumacher



Mustergültig renoviert präsentiert sich heute der Königsberger Hauptbahnhof von 1929. Nicht nur die Außenfassade blieb im alten Zustand erhalten. Auch die große Haupthalle spiegelt die typische Architektur der 1920er-Jahre nach wie vor wieder.



Vom Eisenbahn-Königsberg hat vieles die Zeiten überdauert



Eines von zwei Reiterstellwerken ist noch vorhanden, das an der Nordwest-Ausfahrt, 1997.



Großzügig und weitläufig zeigten sich die Gleisanlagen im Königsberger Hauptbahnhof (oben, um 1930). Nach der Umspurung 1945 ist der immer noch imposante Bau mit seiner dreischiffigen Halle als Kaliningrad Jushnij (Südbahnhof) ein wichtiger Knotenpunkt (links, 1997).

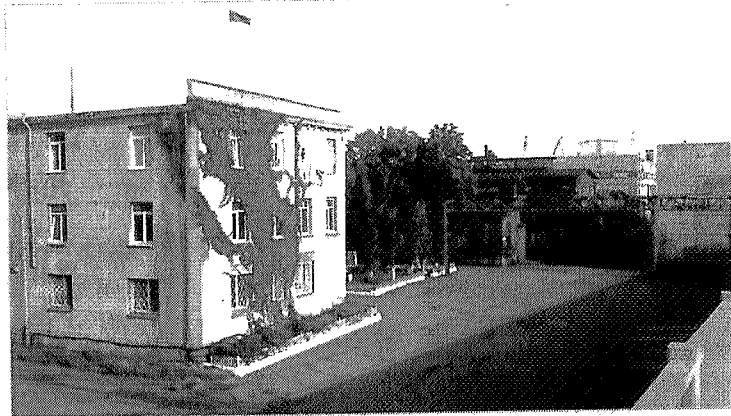


Fotos (2): Wollny

WAGGONFABRIK STEINFURT

Als im Jahre 1830 Leopold Steinfurt in Königsberg eine Fabrik für landwirtschaftliche Geräte eröffnete, ahnte er nicht, dass das die Geburtsstunde einer der erfolgreichsten Waggonbauanstalten Deutschlands war. Ab 1867 fertigte man Eisenbahnwaggons, 1899 beschäftigte Steinfurt bereits 1000 Mitarbeiter und ab 1903 produzierte man auf einem 90000 Quadratmeter großen Gelände im Stadtteil Ratshof. Dort erfand Karl Scharfen-

berg seine berühmte automatische Kupplung. 1922 wurde die florierende Firma eine Aktiengesellschaft, die nicht nur für die Reichsbahn arbeitete. Diese Erfolgsgeschichte endete 1945. Die Sowjets nahmen schon 1946 den Waggonbau in den alten Hallen wieder auf. Diese stehen zum großen Teil heute noch und werden von der inzwischen privaten AG „Waggonbauer“ genutzt – die Steinfurt-Tradition hat alle Zeitstürme überdauert.



Das Steinfurt-Gelände heute mit Originalgebäuden aus dem Jahre 1903.

Foto: Schumacher

Heute gehen von Kaliningrad Jushnij die breitspurigen Züge nach Litauen und weiter in Richtung Weißrussland und Russland sowie Lettland ab. DRA1-Dieseltriebzüge, mit TEP 60 und TEP 70 bespannte Schnell- oder mit 2M62 bespannte Güterzüge fahren dort, wo einst G 10, P 8, S 10.1 und 03 unterwegs waren. Eine Verbindungsbahn führt vom Hauptbahnhof zum Nordbahnhof (Sewernij), diese wird jedoch nur wenige Male am Tag befahren. Im Nordbahnhof starten die meisten Züge in die heutigen Badeorte Zelenogradsk, Pionerskij und Svetlogorsk, die früher Seebad Cranz, Neukuhren und Seebad Rauschen hießen.

Vom polnischen Braniewo (Braunsberg, siehe MODELLEISENBÄHNER 7/2007) aus führte auch nach 1945 ein normalspuriges Gleis bis zu einem Königsberger Güterbahnhof. Dieses wurde bis Mai 1993 in den Hauptbahnhof hinein verlängert, und am 23. Mai 1993 startete der touristische „Königsberg-Express“ im Berliner Ostbahnhof, der erste durchgehende zivile Reisezug seit 1945! Heute erreichen Kurswagen die frühere Metropole Ostpreußens.

Im vierten und letzten Teil unserer Ostbahn-Reise suchen wir Spuren zwischen Pillau und Eydtkuhnen.

Henning Bösherz

Foto: Hist. Sammlung DB AG