

3 | 2008

DEUTSCHES TECHNIKMUSEUM BERLIN

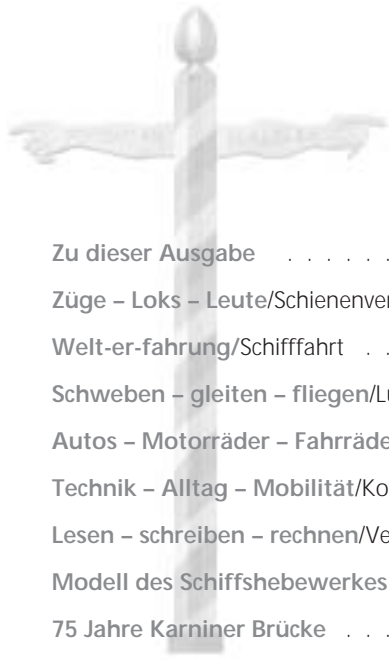


Zeitschrift der Stiftung
Deutsches Technikmuseum Berlin
und der Freunde und Förderer
des DTMB e.V. · 24. (48.) Jahrgang

Züge – Loks – Leute
Welt-er-fahrung
Autos – Motorräder – Fahrräder



Inhalt



Zu dieser Ausgabe	3
Züge – Loks – Leute/Schienenverkehr	4
Welt-er-fahrung/Schifffahrt	10
Schweben – gleiten – fliegen/Luft- und Raumfahrt	12
Autos – Motorräder – Fahrräder/Straßenverkehr	14
Technik – Alltag – Mobilität/Kommunalverkehr	16
Lesen – schreiben – rechnen/Verwaltung	18
Modell des Schiffshebewerkes Niederfinow	20
75 Jahre Karniner Brücke	21
Vom Trolleybus zum Obus	
Zur Geschichte des Obus und zum 150. Geburtstag des Berliner Verkehrspioniers Gustav Kemmann	22
Was vom Flugzeug Junkers F 13 übrig blieb	
Eine Suchexpedition in der kanadischen Wildnis	24
FDTM-Info	
20. Tagung der Arbeitsgemeinschaft Historischer Nahverkehr (AHN) in Hamburg	26
Wir begrüßen als neue Mitglieder	26
Hoher Besuch für junge Gäste!	27
DTMB-Info	
Geschenk aus Japan an das Technikmuseum: Papierflieger für's All	28
Tag der kleinen Forscher	28
Herzlichen Glückwunsch!/25 Jahre DTMB	29

Autorinnen und Autoren dieses Heftes

Ulrike Andres

Leiterin Presse- und Öffentlichkeitsarbeit

Dr. Maria Borgmann

Sonderbeauftragte der Stiftung

Markus Bretzel

Leiter Verwaltung

Reinhard Demps

Mitglied des Vorstands des FDTM

Uwe Förster

Stellvertretender Verwaltungsleiter

Svenja Gaube

Museumspädagogin Abt. Bildung

Alfred Gottwaldt

Leiter Schienenverkehr

Ulrich Kubisch

Leiter Straßenverkehr

Peter C. Lenke

Beratender Verkehrsingenieur, Hamburg

Uwe Nußbaum

Wissenschaftlicher Mitarbeiter

Schienenverkehr

Reiner Schipporeit

Leiter Kommunalverkehr

Claudia Schuster

Leiterin Schifffahrt und Geodäsie,

Zeitmessung

Wolfgang Tyroller

Wissenschaftlicher Mitarbeiter Luftfahrt

Astrid Venn

Wissenschaftliche Mitarbeiterin Luftfahrt

Uwe Voß

Mitglied des Vorstands des FDTM

Herausgeber: Die Stiftung Deutsches Technikmuseum Berlin (DTMB) und die Freunde und Förderer des Deutschen Technikmuseums Berlin e. V. (FDTM)
V.i.S.d.P.: Prof. Dr. Dirk Bönkel (Direktor des DTMB) und Wolfgang Jähnichen (Vorsitzender des FDTM)
Trebbiner Straße 9, 10963 Berlin

Erscheinungsweise: Die Zeitschrift „Deutsches Technikmuseum Berlin“ ist eine Publikation der Stiftung DTMB und des FDTM. Sie erscheint vier Mal im Jahr. Namentlich gezeichnete Beiträge stellen ausschließlich die Meinung des Autors/der Autorin dar und stehen außerhalb der Verantwortung des Herausgebers. Kürzungen, stilistische Änderungen, inhaltliche Zusammenfassung von Beiträgen und Zuschriften vorbehalten. Nachdruck, auch auszugsweise, nur unter Angabe der Quelle und Zusendung eines Belegexemplars gestattet.

Redaktion: Ulrike Andres (DTMB), Dr. Maria Borgmann (stellv. Chefredakteurin, DTMB), Reinhard Demps (Chefredakteur, FDTM), Barbara Senst (FDTM)

Beirat:

Rainer Cornelius (FDTM), Claudia Cornelius-Kuhlmeier (FDTM), Andreas Curtius (DTMB), Alfred B. Gottwaldt (DTMB), Jan-Philipp Heinisch (FDTM), Joseph Hoppe (DTMB), Herbert Liman (FDTM), Dr. Christian Neuert, (DTMB) Achim Rheinländer (FDTM), Dr. Jürgen Rose (Förderverein der Archenhold-Sternwarte), Clemens Röttger (FDTM), Jörg Schmalfuß (DTMB), Prof. Dr. Dr. Holger Steinle (DTMB), Uwe Voß (FDTM), Roderich Wester (FDTM)

Verkaufspreis: Preis für ein Einzelheft 2,50 €, für ein Doppelheft 5,00 €. Ein Abonnement kostet einschließlich Versandkosten 12,00 € pro Jahr. Die Bestellung erfolgt beim FDTM.

Die Lieferung erfolgt nach Vorauszahlung des Betrages auf das Konto 0620005432 bei der Berliner Sparkasse BLZ 100 500 00.

Der Bezugspreis ist für Mitglieder des FDTM im Mitgliedsbeitrag enthalten.

Auflage: 2500 Exemplare

Gestaltung: R. J. Fischer, Berlin, Tel.: (030) 426 01 95
E-Mail: rfischer-grafik-berlin@t-online.de

Die Stiftung und ihre Fördervereine: Mit Wirkung vom 1. Januar 2001 wurde die Stiftung „Deutsches Technikmuseum Berlin“ errichtet. Zur Stiftung gehören zunächst das Deutsche Technikmuseum Berlin mit dem Science Center Spectrum und das Zucker-Museum. Mit Wirkung vom 1. Juli 2003 wurden die Archenhold-Sternwarte und das Zeiss-Großplanetarium in die Stiftung eingegliedert. Zum Kreise der Fördervereine der Stiftung DTMB gehören:

FDTM: Der Förderverein des DTMB (FDTM) wurde im Jahre 1960 als „Gesellschaft für die Wiedererrichtung eines Verkehrsmuseums“ von Berliner Bürgern und Vertretern der Berliner Verkehrswirtschaft gegründet. 1966 änderte er seinen Namen in „Verkehrsmuseum Berlin e.V.“. Nach Gründung des Museums im Jahre 1982 und Umbenennung des Museums änderte auch der Förderverein seinen Namen.

Besonders verdiente Mitglieder wurden zu Ehrenmitgliedern ernannt: Gerhard Weiler (Ehrenvorsitzender), Theodor Bars, Wolfgang Böttger, Eberhard Diepgen, Prof. Ernst Gerlach, Georg Goetze, Prof. Günther Gottmann, Lt. Col. Res. Gail S. Halvorsen, Dr. Dieter Jung, Herbert Liman, Kurt Pierson, Achim Rheinländer, Fritz Schadow, Herbert Scheiber, Horst Schild, Roderich Wester, Edmund Wronski.

Förderverein der Archenhold-Sternwarte und des Zeiss-Großplanetariums Berlin e. V.

Der 1990 gegründete gemeinnützige Verein mit Sitz in der Sternwarte dient der ideellen, finanziellen und materiellen Unterstützung der Archenhold-Sternwarte sowie des Zeiss-Großplanetariums. Das bundesweite Spektrum der Mitglieder erstreckt sich über alle gesellschaftlichen Schichten mit dem Ziel, die Förderrichtungen betriebene Popularisierung der Astronomie durch abgestimmte Leistungen auf den Hauptfeldern Astronomiegeschichte, astrophysikalische Experimente unter öffentlicher Beobachtung und astronomisch-künstlerische Reflexionen ehrenamtlich zu unterstützen.

Fördererkreis Zucker-Museum e. V. Das Zucker-Museum wurde 1904 zusammen mit dem Institut für Zuckerindustrie als Teil eines Wissenschaftsparks an seinem jetzigen Standort im Wedding gegründet. Es präsentiert umfangreiche Sammlungen zur Kultur- und Technikgeschichte des Zuckers und wird seit 1982 ideell und materiell vom Fördererkreis Zucker-Museum e.V. unterstützt. Nicht zuletzt dank dieser Unterstützung ist es als eigenständiges Museum unter der Zuständigkeit des Landes Berlin gestellt worden und gehört seit 1997 zum DTMB.

Zu dieser Ausgabe



Liebe Leserin, lieber Leser,

gehören auch Sie zu den ca. 12 000 Besucherinnen und Besuchern, die am 13. Juli mit uns das 25jährige Bestehen des Deutschen Technikmuseums Berlin gefeiert haben? Dann schauen Sie sich die drei Bilderseiten an, auf denen Sie sich noch einmal die Höhepunkte dieses Festes „drinnen und draußen“ vor Augen führen können. Wir freuen uns über diese große Resonanz, bestätigt sie doch auch unseren Wunsch, das Jubiläum mit Ihnen, mit unserem Publikum und den Mitgliedern des Fördervereins, zu feiern!

Mit dieser Ausgabe beginnt die zweite Halbzeit unseres Jubiläumsjahres, mit der wir Ihnen die Verkehrsabteilungen als Schwerpunkt vorstellen. Geschichte und Geschichten des Schienenverkehrs im Technikmuseum erzählt Ihnen der Beitrag „Züge – Loks – Leute“ im vielfältigen Sinne. Er vermittelt einen Eindruck davon, wie die allgemeine Geschichte, die „Biografien“ der Exponate und die jeweilige politische Situation das Werden einer Sammlung beeinflussen, die noch dazu über einen besonders geschichtsträchtigen Standort verfügt.

„Welt-er-fahrung“ spiegelt die Schifffahrt im doppelten Sinne des Wortes wider. Der Beitrag resümiert nach dem großen Sonderheft, das 2005 erschien, die Geschichte der Sammlung und das Konzept der Ausstellung, in der auch immer wieder neue Exponate und kleinere, aber wesentliche Ergänzungen präsentiert werden. Das gilt gleichermaßen für die andere große Ausstellung im Neubau, die Luft- und Raumfahrt. Wir präsentieren sie hier unter dem Titel „Schweben – gleiten – fliegen“. Zur Eröffnung 2005 erschien ebenfalls ein Sonderheft.

Die günstige Ausstellungssituation wie die drei erwähnten Fachgebiete hat das Fachgebiet Straßenverkehr im DTMB leider noch nicht. Die Standorte der zahlreichen erfolgreichen Ausstellungen waren immer andere, und noch immer verfügt diese große Abteilung selbst nach 25 Jahren über keine Dauerausstellung. Eine Lösung könnte das überarbeitete Oldtimer Depot bieten, das nach der Sanierung des bisherigen Stand-

ortes in der Ladestraße in neuer Form wieder erstehen soll.

Die Geschichte der Sammlung Kommunalverkehr – eine der großen dieser Art in Europa – beleuchten wir in dem Beitrag „Technik – Alltag – Mobilität“. Leider können wir sie nur an den Tagen der Offenen Tür im Depot Monumentenhalle mit Hilfe der Freunde und Förderer des Deutschen Technikmuseums Berlin e.V. zeigen, auch in diesem Jahr, wozu wir Sie herzlich einladen.

Eine Dauerausstellung muss stetig im Sinne eines Prozesses überarbeitet und aktualisiert werden, eigentlich eine Selbstverständlichkeit. Dem stehen jedoch immer wieder personelle und finanzielle Kapazitätsgrenzen entgegen. Trotz dieser Einschränkungen eine kreative Museumsarbeit zu ermöglichen und so den „Betrieb Museum“ am Laufen zu halten, ist eine Hauptaufgabe der Verwaltung. Wie sich diese Querschnittsabteilung in den 25 Jahren des Bestehens des Technikmuseums entwickelt hat und welche Aufgaben und Probleme zu bewältigen waren, erfahren Sie in dem Beitrag „Lesen – schreiben – rechnen“. Auch Verwaltung kann spannend sein!

Außer dem Schwerpunkt 25 Jahre DTMB bieten wir Ihnen aber auch wieder interessante technikhistorische Aufsätze, die alle mit dem Thema Verkehr zu tun haben. Das ursprünglich im Verkehrs- und Baumuseum beheimatete Modell des Schiffshebewerks Niederfinow verschwand nach dem Krieg. Seit 1994 ersteht ein neues Modell in der Werkstatt des DTMB vor den Augen der Besucherinnen und Besucher, die sich von den langsamen, aber stetigen Fortschritten gern überzeugen. Unser Beitrag beschreibt Geschichte und Einzelheiten des Wiederaufbaues. Das immer noch funktionsfähige Original in Niederfinow erfreut sich zahlreicher Besucher. Anhand der Überreste der Karniner Brücke am Stettiner Haff berichten wir von der wechselvollen Geschichte dieses ebenfalls bedeutenden Denkmals der Industrie- und Verkehrsgeschichte.

Der umweltfreundliche Obus ist erfreulicherweise in manchen Städten noch im Einsatz. Über die Ursprünge und den Obus in Berlin haben wir bereits in der DTMB-Zeit-

schrift 3/2007 berichtet. In dieser Ausgabe erinnern wir an den 150. Geburtstag des Berliner Verkehrspioniers und daran, wie der in England entwickelte „Trolleybus“ nach Deutschland kam und hier die Blütezeit des Obus einleitete.

Die Luftfahrtabteilung des DTMB unternimmt immer wieder Suchexpeditionen in aller Welt. Man kann dabei auch auf die Reste einer Junkers F 13 stoßen, des ersten Ganzmetallverkehrsflugzeuges der Welt. Lesen Sie den Bericht.

Dass das Spectrum mit Dr. Annette Schavan und Wolfgang Tiefensee binnen weniger Wochen gleich zwei Bundesminister begrüßen konnte und dass der geplante Weltraumflug eines japanischen Papierflugzeuges mit anschließender Landung auf der Erde keine Spinnerei ist – das können Sie der DTMB-INFO entnehmen. Freuen Sie sich auch auf die große Mathematikausstellung „Mathema – Ist Mathematik die Sprache der Natur?“, die im November eröffnet wird.

Sie sehen, diese Ausgabe hat es wieder in sich, liebe Leserin, lieber Leser! Unterhalten Sie sich gut und vergessen Sie nicht, an den September-Sonntagen die Monumentenhalle zu besuchen!

Im Namen der Redaktion
MARIA BORGEMANN
REINHARD DEMPS

Züge – Loks – Leute

Schienenverkehr

Die eisenbahngeschichtliche Ausstellung des Deutschen Technikmuseums in den Lokschuppen an der Trebbiner Straße wurde vor zwanzig Jahren eröffnet. In mancherlei Hinsicht hat sie stilbildend gewirkt, vor allem bezüglich der „Restaurierungsphilosophie“ und wegen der Präsentation von Objekten in zeithistorischen Bezügen. Aus diesem Grund sollen zum 25. Geburtstag des Technikmuseums einige Überlegungen zum Zustandekommen der Fahrzeugsammlung nochmals skizziert werden.

Die Lokschuppen sind ein Exponat

Die Eisenbahn ist bekanntlich eine zusammengesetzte Maschine aus Fahrzeug und Fahrweg. Dazu sind ihre Schienen und Bauten ebenso wichtig wie das Rollmaterial. So gehören auch die beiden Lokschuppen zur deutschen Eisenbahngeschichte. Sie wurden 1873 nach Weisungen Franz Schwechters von Regierungsbaumeister Paul Faulhaber (1845–1896) für den Anhalter Bahnhof in Berlin errichtet und während der folgenden Jahre schrittweise ausgebaut: Der 21 Stände umfassende erste Halbrundschuppen und der anfangs nur sieben Gleise starke zweite Lokschuppen wurden im Umfang mehrfach erweitert. Die Gleise in beiden Bauten wurden verlängert, ihre Außenwände mehrfach hinausgeschoben. Nach dem Zweiten Weltkrieg musste der Anhalter Bahnhof aus politischen Gründen stillgelegt werden. Die Stadt wurde geteilt, doch das Eisenbahnwesen war einheitlich der Deutschen Reichsbahn übertragen. Als von ihr das für den Bahnbetrieb nicht mehr benötigte Gelände an den Senat von Berlin (West) übergeben wurde, fasste dieser 1980 den Beschluss, an der Trebbiner Straße ein neues Verkehrsmuseum zu errichten. Wichtigstes Exponat der Eisenbahn-Ausstellung sollte der historische Lokschuppen werden.

Unsere erste Fahrzeugsammlung

Heute sind erheblich mehr Schienenfahrzeuge vorhanden, als in den Lokschuppen ständig gezeigt werden können: Manches kam planvoll heran, Anderes eher zufällig.

Ehe das „Museum für Verkehr und Technik“ entstand, verfügte sein Förderverein bereits über einen ansehnlichen Bestand von Fahrzeugen, vor allem die von der Deutschen Bundesbahn (DB) seit 1961 für ein schon damals geplantes „Berliner Verkehrsmuseum“ bereitgehaltenen Objekte. Ein regionaler Bezug dieser Fahrzeuge zu Berlin war nicht immer gegeben, vielmehr war an eine „deutsche“ Kollektion gedacht: Zu den Morgengaben der DB gehörte die badische Crampton-Schnellzuglokomotive „Die Pfalz“ von 1853, ein teilweiser Nachbau. Sie war in Neustadt (Weinstraße) hinterstellt und kam erst 1987 vorübergehend nach Berlin. Eine Dampflokomotive der Baureihe 01, die typische Schnellzugmaschine der dreißiger Jahre und ein Erinnerungstück an die „große Zeit der Berliner Eisenbahnen vor 1945“, war 1976 in den Bestand gekommen. Ursprünglich hatte die DB für die hiesige Sammlung sogar ihre letzte Schnellzuglok 10 001 vorgesehen, doch wollten Eisenbahnfreunde in Berlin (West) diese gern gegen ein Fahrzeug eintauschen, das der Stadt nach ihrem Gefühl etwas näher stand. Im Jahre 1979 war die Maschine 01 173 nach Berlin geschleppt und seitdem auf Gleisen der Neuköllner Industriebahn an der Lahnstraße unter freiem Himmel abgestellt worden. Heute ist sie wegen Platzmangels im Depot Monumentenhalle verborgen und wird nur an „Tagen der Offenen Tür“ gezeigt.

Ein gewichtiges Ausstellungsstück sollte die schwere württembergische Zahnradlokomotive 97 504 der Bundesbahn sein. Sie stand längere Zeit in Horb und wurde erst 1988 nach Berlin gebracht. Die DB sprach dem Berliner Verkehrsmuseum den elektrischen Nahverkehrstriebwagen ET 183 05 von der Nebenbahn Meckenbeuren-Tettang aus dem Jahre 1898 zu. Ebenfalls aus Beständen der DB stammte die elektrische Güterzuglokomotive E71 28, die 1922 von der AEG in Berlin gebaut worden war. Durch weitere Aktivitäten des Fördervereins zählte die Güterzuglok Nr. 680 von der Graz-Köflacher Eisenbahn zum Bestand. Die Maschine war von einer Filmgesellschaft, die für den Streifen „Buster Keaton rides



▲ Blick über den ersten Lokschuppen vor den Bauarbeiten, 1984. Foto: Kemner

again“ in Europa werben wollte, für eine Tournee durch Westdeutschland gekauft worden. Im Frühjahr 1962 war sie bei der großen Hamburger Sturmflut versunken, geborgen und 1966 dem Museumsverein zum Geschenk gemacht worden. Sie wurde bei der DB zuletzt im Lokschuppen von Bamberg deponiert. Auch die Tenderlokomotive „Kiel“ von 1872 wurde in Hameln für das Berliner Verkehrsmuseum aufbewahrt. Direkt aus Berlin gelangte die 1901 von Schwartzkopff gebaute Rangierlokomotive T 3 des Gaswerks Mariendorf in den Bestand des Fördervereins. Sie wurde 1966 übernommen. Ob es in Zukunft gelingen wird, sie betriebsfähig herzurichten?

Nur zeitweilig waren die Maschine 99 211 auf der Nordseeinsel Wangerooge und eine Rangierlok der BR 81 für Berlin vorgesehen. An der Liste ist unschwer zu erkennen, dass ein Sammlungskonzept noch nicht existierte. Die damaligen Sprecher der Eisenbahnergruppe im Förderverein hatten bis 1980 für ein Verkehrsmuseum die Aufstellung nach Baureihennummern der Staatsbahn von 01–99 empfohlen, wie im „Deutschen Dampflok-Museum“ geschehen.

Konzepte und Angebote

Der Gründungsdirektor des Museums für Verkehr und Technik, Günther Gottmann, kam zu Beginn des Jahres 1980 aus München nach Berlin. Dort war wenige Monate zuvor beim Deutschen Museum und beim Bundesbahn-Zentralamt in München zum 100. Geburtstag der Elektrolokomotive ein Nachbau der ersten Siemens-Lok von 1879 zum Betrieb auf Gartenbahnen entstanden, wovon er spontan für „sein Haus“ ein weiteres Exemplar bestellte. Die Berliner Lottostiftung gab das Geld dazu; der Einsatz auf einer Parkeisenbahn des Museums unterblieb später. 1982 ließ Gottmann für die künftige Eisenbahnsammlung und -aus-



▲ Buster Keaton und die Graz-Köflacher Lok als „General“ in der Werbung, 1962. Foto: Sammlung Gottwaldt



▲ Dampflokomotive „Die Pfalz“ von 1853, im DTMB ausgestellt von 1987 bis 1992. Foto: C. Kirchner/DTMB

stellung des Museums ein Konzept nebst Beschreibung der erforderlichen Großobjekte erarbeiten, welche in den Lokschuppen und beiderseits der Ladestraße des Anhalter Güterbahnhofs gezeigt werden sollten. In der Museumsbibliothek kann es unter der Signatur 2/96/3229 eingesehen werden. Seine Inhalte wurden dem ab 1984 betriebenen Ausbau der Ruinen der Lokschuppen zugrunde gelegt. Es sah eine chronologische Aufstellung von ca. dreißig Eisenbahnfahrzeugen vor, deren Bedeutung teilweise aus ihren politisch-gesellschaftlichen Zusammenhängen abgeleitet war. Die vorhandenen und die bereits zugesagten Objekte waren möglichst weitgehend in die Ausstellung aufzunehmen. Nach der Eröffnung von Lokschuppen und Ladestraße wollte man ohne Depot für Bahnfahrzeuge auskommen.

Die definierten „Leitfossilien“ sollten jeweils bis zu einem gewissen Grad bestimmte historische Ideen oder Ereignisse symbolisch repräsentieren, andererseits aber als Sachzeugnisse zu technikgeschichtlichen Sachverhalten dienen. Um die Kollektion von denen in München, Nürnberg, Bochum

und anderswo unterscheidbar zu machen, erschien eine Konzentration auf preußische und norddeutsche Objekte sinnvoll, ohne ein „technisches Heimatmuseum“ anzustreben. Neben Staatsbahnmaschinen sollten auch Relikte von Privat- und Lokalbahnen erscheinen. Fahrzeuge aus anderen Ländern mussten in der Ausstellung die Ausnahme bleiben, etwa dann, wenn es – wie beim 19. Jahrhundert – an geeigneten inländischen Maschinen fehlte.

Das Konzept war zahlreichen Veränderungen unterworfen. Noch im Jahre 1982 machte der Privateigentümer des „Deutschen Dampflokomotivmuseums“ im fränkischen Neuenmarkt-Wirsberg dem Senat das Angebot, seine umfassende Sammlung zu erwerben und nach Berlin zu bringen. Hierunter wären vor allem eine „Kriegslok“ der Baureihe 52, eine Personenzuglok der Gattung P 8, eine Tenderlok der Gattung T 18 sowie immer noch die Bundesbahn-Schnellzuglok der Baureihe 10 von Interesse gewesen. Die Landesregierung stimmte dem Plan zu, die Berliner Lottostiftung stellte das notwendige Geld zur Verfügung. Nachdem sich aber die bayerische Staats-

regierung vehement gegen den Plan der Preußen gewandt hatte, kaufte sie das Dampflokomotivmuseum selbst. Bei weitergehenden Verhandlungen gelang es wenigstens, aus Neuenmarkt die württembergische Rangierlok T 1005 nach Berlin zu holen.

Beiträge der Industrie zur Ausstellung

In die Fahrzeugsammlung des Vereins wie des staatlichen Museums wurden im Lauf der Jahre mehr Objekte als zuvor aufgenommen, die einen deutlichen lokalen Bezug aufweisen. So hat die Landespostdirektion Berlin das Museum mit einer Spende der beiden elektrischen Rangierlokomotiven von 1912, die nur vorübergehend in den Lokschuppen ausgestellt waren, und der beiden Dieselmotoren von 1967 als Betriebsloks unterstützt. Sie waren zuvor auf dem benachbarten Gelände an der Luckenwalder Straße im Einsatz gewesen. Mit Hilfe der AEG war eine 1913 für die Rhätische Bahn in der Schweiz bestimmte und zum Teil in Berlin gebaute meterspurige Mehrzweckmaschine Nr. 391 gestiftet und vorübergehend im Eisenbahnmuseum



▲ Tenderlok Nr. 1 aus der Gattung T 3 im Gaswerk Mariendorf, um 1965. Foto: C. Kirchner/DTMB



▲ Die erste Elektrolok der Welt von Siemens aus dem Jahr 1879, Nachbau von 1980. Foto: C. Kirchner/DTMB

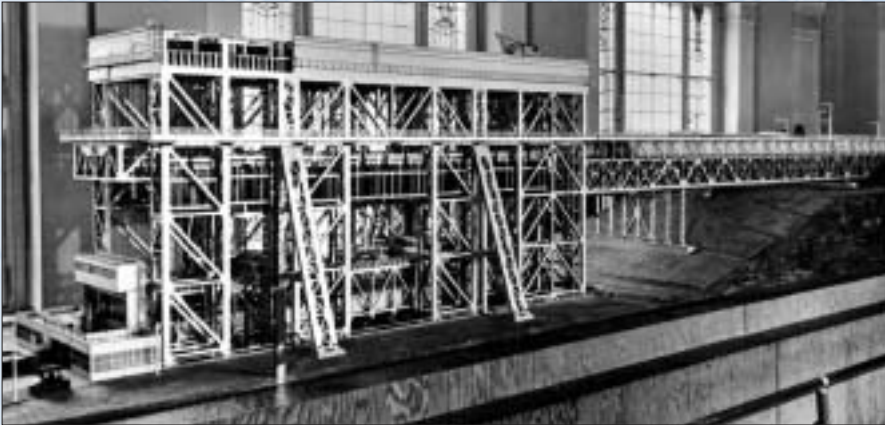


Modell des Schiffs- hebwerkes Niederfinow

gende Ketten kompensieren dabei auch das sich ändernde Gewicht der Stahlseile beim Hebevorgang. Nach 50 Jahren fast störungsfreien Betriebs wurde bei einer Generalüberholung 1984 und 1985 die ausgezeichnete Planung und Ausführung des Objektes bestätigt.

Verständlich, dass im alten Verkehrs- und Baumuseum bereits 1934 ein exaktes Mo-

Werkzeuge und Arbeitstechniken, um das Bauwerk in Nietentechnik originalgetreu nachzubilden. In relativ kurzer Zeit gelang es Herrn Rudolph, den Unterbau und die untere Haltung in seiner Hauswerkstatt vorführbereit zu erschaffen. Herr Lambrecht baute das zugehörige Betriebsgebäude. Im Oktober 1995 kam das Modell ins Museum. Der neue Arbeitsplatz war eingerichtet und



▲ Modell des Hebewerkes von 1934 im Bau- und Verkehrs Museum. Foto: DTMB



▲ Hebewerk Niederfinow. Foto: Fischer

Aus dem Odertal kommend kann man es schon von Ferne sehen. Über 50 m hebt sich der gewaltige Bau des Schiffshebwerkes Niederfinow aus der Ebene. Parallel zur 1914 eröffneten Schleusentreppe von 4 m x 9 m Gefälle wurde es von 1926–1934 erbaut und 1935 eröffnet. Als Teil des Großschiffahrtsweges Berlin–Stettin erreicht hier der Havel-Oderkanal die Oder an einem Steilhang mit recht ungünstigen Baugrundverhältnissen. Bauliche Probleme an der Schleusentreppe waren vorwiegend bestimmend für die Wahl eines Hebewerkes. Hohe Kammerwände der vier Schleusen mit wechselndem Wasserdruck durch die Füllungen verursachen stark wechselnde Bodendrücke und damit ungleiches Setzen der Traggründe verbunden mit starker Beanspruchung der Schleusenwände. Gleichförmige Bodenbelastung, geringerer Wasserverbrauch und Schnelligkeit des Schleusenvorgangs unterstützten die Entscheidung, ein Hebewerk zu bauen.

Schiffe können hier in fünf Minuten um 36 m gehoben oder gesenkt werden. Mit Ein- und Ausfahrt wird eine Schleusenzeit von 20 Minuten im Hebewerk erreicht gegen zwei Stunden in der alten Schleusentreppe. Ein Trog von 85 m Länge, 14 m Breite bei 2,50 m Wassertiefe nimmt 1000 t Schiffe auf. Das Gewicht des gefüllten Troges (4300 t) tragen 256 Stahlseile (je 52 mm Durchmesser). Gegengewichte sorgen für einen vollständigen Gewichtsausgleich. Unten an Trog und Gegengewichten hän-

dell (gefertigt von der Fa. Peter Koch in Köln) dieses gewaltigen Baues aufgestellt wurde. Das Modell hatte Krieg und Zerstörung fast unbeschädigt überstanden.

Im März 1948 wurde es dann auf Anweisung der sowjetischen Administration mit unbekanntem Ziel abtransportiert. Es ist bis heute nicht wieder aufgefunden worden. Uwe Nußbaum vom DTMB hat in der Schriftenreihe des Deutschen Technikmuseums Berlin Nr. 17 „Eisenbahnmodell Schätze aus dem Verkehrs- und Baumuseum“ ausführlich über diesen Vorgang berichtet. Im Juli 1994 las unser Fördervereinsmitglied Siegfried Rudolph die Notiz: „Nach 1945 wurde das Modell vermutlich nach Leningrad verbracht.“ Damals fasste er den Plan, das verschwundene Modell des Schiffshebwerkes neu zu bauen. Er begann, den Plan mit viel Arbeitseinsatz und Begeisterung umzusetzen. Alle verantwortlichen staatlichen Stellen zeigten großes Interesse an diesem Vorhaben und sicherten ihre Unterstützung zu. Originale Bauzeichnungen waren in Eberswalde noch vorhanden. Passende Zeichnungen wurden als Kopien übergeben. Beim Studium der Unterlagen kamen Herrn Rudolph zwar Bedenken, wie eine solch umfangreiche Aufgabe zu bewältigen sei, aber gemeinsam mit Herrn Lambrecht vom DTMB waren beide sehr zuversichtlich. Die Arbeiten konnten Anfang Dezember 1994 beginnen. Die ersten Teile für das große Projekt entstanden Niete für Niete. Herr Rudolph entwickelte spezielle



▲ Modell des Hebewerkes (Herr Masella hinten, Herr Tanneberg vorn). Foto: Voß

konnte von den Besuchern beim Fortgang der Arbeiten eingesehen werden. Anfang 1998 kam dann der Umzug in den Neubau des Museums, wo der Fortgang heute auch vom Publikum betrachtet werden kann. Wenn die Fortschritte nur langsam voranzugehen scheinen, ist zu bedenken, dass das Finden von Lösungen für auftretende Probleme und die Anfertigung von speziellen Werkzeugen und Arbeitshilfen viel Zeit in Anspruch nehmen.

Seine Gesundheit zwang den inzwischen verstorbenen Herrn Rudolph 2005, sich aus seiner geliebten Arbeit zurückzuziehen. Nach mehr als 12 000 ehrenamtlich geleisteten Stunden Arbeitszeit stand inzwischen das Gerüst des Hebewerkes. Der Aufwand an Arbeit wird verständlich, wenn

man neben den akkurat verarbeiteten Messingprofilen die Unzahl von tausenden Nieten sieht. Die Ausgaben für die vom Museum beschafften Materialien hatten zu der Zeit bereits ca. 50 000 DM erreicht. Im März 2006 meldete sich als Nachfolger unser Vereinsmitglied Herr Masella, wohl wissend, dass er sich auf eine weitere Sisyphusarbeit einlässt. Auch er führt diese Aufgabe ehren-



▲ Antrieb des Troges. Foto: Voß

amtlich durch. Auf ihn wartete die schwierige Aufgabe, Trog und die beweglichen Teile des Modells zu erschaffen. Besonders das Problem des Gleichlaufes der Seile musste durch umfangreiche Berechnungen und Konstruktionen gelöst werden. Gelöst wurde die Frage des Hoch- und Abwärtsfahrens durch eine mechanische Ringleitung. Statt im Original vier Einzelmotoren mit genauester Regelung wird im Modell ein Elektromotor verwendet. Die vier Eckantriebe sind durch Wellen und Winkelgetriebe verbunden. Die Fahrbewegung erfolgt durch vier Kettenräder über Zahnstockleitern (Prinzip des Originals). Probefahrten mit dem Trog verliefen ohne Probleme und bewiesen die Richtigkeit von Herrn Masellas Studien. Seit September 2007 unterstützt Herr Tanneberg (auch Vereinsmitglied) Herrn Masella mit Fertigung der Gegengewichte und deren Rahmen. Er wird sich später den Treppen und dem Maschinenhaus (Abdeckung des Antriebsmotors) widmen. Seit einiger Zeit beteiligt sich der Verein auch an der Finanzierung der Sachausgaben, dabei wird ein Teil der großzügigen Spende eines Vereinsmitgliedes aus dem Jahre 2004 eingesetzt.

Da alle Arbeiten ehrenamtlich geleistet werden, können bis zur Fertigstellung des Modells wohl noch einige Jahre vergehen. Das Ergebnis wird sich aber sehen lassen können.

UWE VOSS

75 Jahre Karniner Hubbrücke



▲ Drehbrücke Karnin, 1876. Foto: Nußbaum

Die Karniner Brücke war seit 1876 Teil der Hauptbahn Berlin Stettiner Bahnhof–Ducherow–Swinemünde (200 km). Sie wurde am 29. April 1945 beim Vormarsch der Roten Armee von deutschen Truppen durch große, an den Pfeilern befestigte Seeminen gesprengt. Betroffen waren nur die Überbauten der Nebenöffnungen; da die Hubbrücke die Wasserstraße nicht blockieren sollte, wurden beide Hubteile in angehobener Stellung verriegelt. Erst nach dem Beräumen der Stelle von den ins Wasser gestürzten und zum Teil zerborstenen Brückenüberbauten konnte der Schifffahrtsweg von der Hubbrücke verlegt werden; heute ist ein Durchfahren des Hubportals verboten. Mindestens einer der damals abgeräumten Überbauten findet sich noch heute (verkürzt) in der Eisenbahnbrücke über die Oder bei Küstrin.

Die Hubbrücke war aber viel jünger als die übrigen Überbauten. Sie löste die Drehbrücke von 1874/1876 ab. Der Umbau der beweglichen Brücke begann im Frühjahr 1932. Im September 1933 wurde das nordwestliche und bis Dezember 1933 das südöstliche Hubteil dem Betrieb übergeben. Zweistufig deshalb, weil die alte Drehbrücke zunächst noch in Betrieb gehalten werden musste. Um die Hubteile und damit auch das Hubgerüst leichter bauen zu können, beließ man den Drehpfeiler, der die Hauptöffnung in zwei Fahrwege unterteilte. Die vorgespannten Hubteile senkten sich aber nur bei Belastung soweit, dass sie auf

dem Drehpfeiler lagerten und diesen belasteten. Durch diese insgesamt leichtere Konstruktion konnten auch die äußeren alten Pfeiler weiterverwendet werden. Die Firma Beuchelt in Grünberg (Schlesien) fertigte das Hubgerüst, während die MAN Mainz-Gustavsburg – ebenfalls ein Brückenbaubetrieb – für die Mechanik und den Antrieb zuständig zeichnete. Das Gerüst arbei-



▲ Hubbrücke Karnin, 1934. Foto: Nußbaum

tete nach dem Prinzip des Seilscheibenantriebs mit Gewichtsausgleich. Sie galt damals als die modernste Hubbrücke Europas.

Durch die Grenzziehung nach Kriegsende wurde Swinemünde als polnische Stadt Swinoujście vom Rest der Insel getrennt, der Betrieb zwischen Ducherow und Seebad Ahlbeck um 1947 gänzlich eingestellt und das Gleis als Reparationsgut demonitiert. Mehrfach scheiterten Initiativen zu DDR-Zeiten, die Hauptbahn (unter Umgehung polnischen Territoriums) wieder aufzubauen. Seit 1990 gab es neue Bestrebungen, initiiert unter anderem vom Brückenbauingenieur Hans Nadler (1922–2007) in Leipzig. Ihm ist es zu verdanken, dass das Hubgerüst (wie auch das nahe liegende Empfangsgebäude Karnin) im Mai 1990 unter Denkmalschutz gestellt wurde. Die Reichsbahn hatte das Abrissunternehmen bereits beauftragt. Von 1999 bis 2005 unterhielten die Usedomer Eisenbahnfreunde e.V. im sanierten Empfangsgebäude Karnin ein Infocenter samt Ausstellung und Café. Teile dieser Ausstellung hat die Usedomer Bäderbahn GmbH mittlerweile in Heringsdorf aufgebaut.

(Besichtigung nach Anfrage)

UWE NUSSBAUM