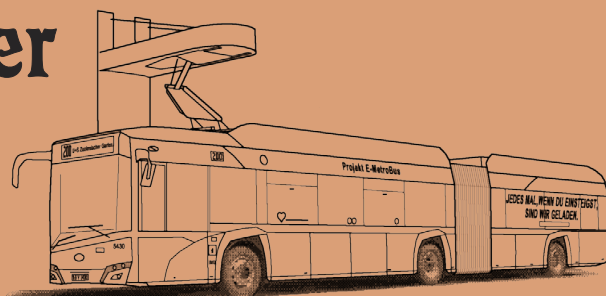


# vb

## Verkehrsgeschichtliche Blätter



ISSN 0232-9042 – 49. Jahrgang – Januar/Februar 2022 – € 2,70  
[www.verkehrsgeschichtliche-blaetter.de](http://www.verkehrsgeschichtliche-blaetter.de)

### Werkbahnhof Ziltendorf



Der im Zusammenhang mit dem Bau des Eisenhüttenkombinates Ost (EKO) im Jahre 1953 eröffnete Werkbahnhof Ziltendorf wird seit 2018 von der Arcelor Mittal Eisenhüttenstadt-Transport GmbH betrieben. Hier ein Blick auf den südlichen Teil der Bahnanlagen am 8. Dezember 2021.

(Foto Wolf-Dietger Machel)

# 1-2022

LOTHAR MEYER (†); DETLEF MALZAHN; MANFRED SWOZIL

# Der Werkbahnhof Ziltendorf des Eisenhüttenkombinates

Die Regierung der Deutschen Demokratischen Republik (DDR) beschloss 1950, nordwestlich des Ortes Fürstenberg (Oder) und westlich der Bahnstrecke Frankfurt (Oder)–Guben–Cottbus und des Oder-Spree-Kanals ein Roheisenwerk zu bauen. Aus sowjetischem Erz und polnischer Steinkohle sollte „Friedensstahl“ entstehen.

1846 wurde nach dreijähriger Bauzeit die Strecke Frankfurt (Oder)–Guben–Sorau–Kohlfurt–Bunzlau der Niederschlesisch-Märkischen Eisenbahn eröffnet. Damit war zwischen Berlin und Breslau durchgehender Zugbetrieb möglich, seit 18. Oktober 1860 ist die Strecke zweigleisig befahrbar. Die Station Ziltendorf ist erst nach 1860 eröffnet worden. Nach dem Fahrplan vom Mai 1869 fuhren hier in beiden Richtungen zwölf Reisezüge ohne Halt vorbei. Doch bis 1882 erhöhte sich die Zugzahl auf 16 Reisezug-Paare, von denen elf in Ziltendorf hielten. Seit 1853 verkehrte der erste Nacht-Schnellzug zwischen Berlin und Breslau. Bereits 1869 gab es die durchgehende Zugverbindung „Orientzug“ Berlin–Budapest.

Neben dem Reiseverkehr fand ein bescheidener Güterverkehr statt, vorwiegend versandte man landwirtschaftliche Produkte, z. B. bis 1942 Milch nach Guben. Ziltendorf war noch 1944 im Bahnstreckenverzeichnis als Bahnhof III. Klasse verzeichnet.

Im März/April 1943 begann der Bau eines sogenannten Einheitskraftwerkes bei Vogelsang unmittelbar an der Oder. Mit einem von Rüstungsminister Albert Speer initiierten Wärmekraft-Sofortprogramm sollten mehrere technisch standardisierte Kraftwerke von je 4 × 75 Megawatt Leistung den steigenden Energiebedarf für die Rüstungsindustrie decken. Dafür baute man vom Bahnhof Ziltendorf aus einen Gleisanschluss. Energieträger waren Braunkohle aus Ziltendorf und Vogelsang über die Schiene sowie Steinkohle aus Oberschlesien mit Schiffen. Noch im Januar 1945 fanden Funktionsproben der Generatoren statt, denn am 1. April 1945 sollte das Kraftwerk in Betrieb genommen werden. Am 31. Januar 1945 stellte man wegen der nahenden Front alle Arbeiten ein; das Kraftwerk ging nie in Betrieb.

**Bild 1 Fahrplan der Strecke Berlin–Frankfurt (Oder)–Sommerfeld vom 1. Oktober 1913**  
(Repro aus Henschel's Telegraph 1913)

V. 1. Okt. 1913		286 Charlottenburg-Berlin-Frankfurt (O.)-Sommerfeld																											
km	Preuss. Staatsb.	376	211	17	211	L 11	201	8 1	0 55	221	205	0 9	0 58	225	0 5	241	205	0 19	57	227	229	0 51	0 11	0 1	0 1	0 1	0 1	0 1	0 1
0,0	Charlottenb. ab	3 28	3 39	10 08	39	7 24	8 13	9 19	10 07	11 10	12 25	12 04	2 31	4 16	4 58	5 26	7 11	7 20	7 40	8 37	10 10	11 11	11 38	11 49	12 12	12 31	12 31	12 31	12 31
2,3	Berlin Zoo. G.	3 44	3 54	10 16	46	7 20	7 31	8 27	10 14	11 17	12 33	12 11	2 38	4 24	5 04	5 33	7 11	7 20	7 47	8 44	10 10	11 11	11 38	11 49	12 12	12 31	12 31	12 31	12 31
7,3	" Fr.	3 54	4 04	10 26	57	7 32	7 43	8 39	10 26	11 29	12 47	12 25	2 50	4 36	5 16	5 45	7 11	7 20	7 47	8 44	10 10	11 11	11 38	11 49	12 12	12 31	12 31	12 31	12 31
8,1	" AL. Pl.	4 04	4 14	10 36	07	7 42	7 53	8 49	10 36	11 39	12 57	12 35	3 04	4 50	5 30	6 00	7 11	7 20	7 47	8 44	10 10	11 11	11 38	11 49	12 12	12 31	12 31	12 31	12 31
11,3	" Schl. B.	4 14	4 24	10 46	17	7 52	8 02	8 58	10 45	11 48	13 06	12 44	3 13	4 59	5 39	6 09	7 11	7 20	7 47	8 44	10 10	11 11	11 38	11 49	12 12	12 31	12 31	12 31	12 31
59,5	Fürstenwalde	4 24	4 34	10 56	28	8 00	8 10	9 06	10 53	11 56	13 14	12 52	3 22	5 08	5 48	6 18	7 11	7 20	7 47	8 44	10 10	11 11	11 38	11 49	12 12	12 31	12 31	12 31	12 31
65,8	Berkenbrück	4 34	4 44	11 06	39	8 10	8 20	9 16	11 03	12 06	13 24	13 02	3 31	5 17	5 57	6 27	7 11	7 20	7 47	8 44	10 10	11 11	11 38	11 49	12 12	12 31	12 31	12 31	12 31
73,7	Briesen	4 44	4 54	11 16	50	8 20	8 30	9 26	11 13	12 16	13 34	13 12	3 40	5 26	6 06	6 36	7 11	7 20	7 47	8 44	10 10	11 11	11 38	11 49	12 12	12 31	12 31	12 31	12 31
78,9	Jacobsdorf	4 54	5 04	11 26	61	8 30	8 40	9 36	11 23	12 26	13 44	13 22	3 49	5 35	6 15	6 45	7 11	7 20	7 47	8 44	10 10	11 11	11 38	11 49	12 12	12 31	12 31	12 31	12 31
82,1	Pillgram	5 04	5 14	11 36	72	8 40	8 50	9 46	11 33	12 36	13 54	13 32	3 58	5 44	6 24	6 54	7 11	7 20	7 47	8 44	10 10	11 11	11 38	11 49	12 12	12 31	12 31	12 31	12 31
86,3	Rosengarten	5 14	5 24	11 46	83	8 50	9 00	9 56	11 43	12 46	14 04	13 42	4 07	5 53	6 33	7 03	7 11	7 20	7 47	8 44	10 10	11 11	11 38	11 49	12 12	12 31	12 31	12 31	12 31
92,5	Frankfurt(O.)an	5 24	5 34	11 56	94	9 00	9 10	10 06	11 53	12 56	14 14	13 52	4 16	6 02	6 42	7 12	7 11	7 20	7 47	8 44	10 10	11 11	11 38	11 49	12 12	12 31	12 31	12 31	12 31

Die Sowjetarmee demontierte sämtliche Anlagen, auch das Zuführungsgleis, dessen Material man im September 1948 für den Wiederaufbau der durch Hochwasser zerstörten Strecke Reitwein-Podelzig nutzte. Bei der Demontage des zweiten Gleises 1945 auf der Hauptbahn zwischen Wiesenau und Ziltendorf explodierte eine Mine, bei der neun Eisenbahner getötet und zehn verletzt wurden. Auch 1950 war diese Strecke noch eingleisig. Der Bahnhof Ziltendorf besaß neben dem durchgehenden Hauptgleis lediglich ein Überholungsgleis und zwei Rangier- bzw. Ladegleise. Bis 1950 hielten hier zwei- bis dreimal täglich Nahgüterzüge, um einige Güterwagen abzusetzen oder aufzunehmen.

## Der bescheidene Werkanschluss in Fürstenberg (Oder)

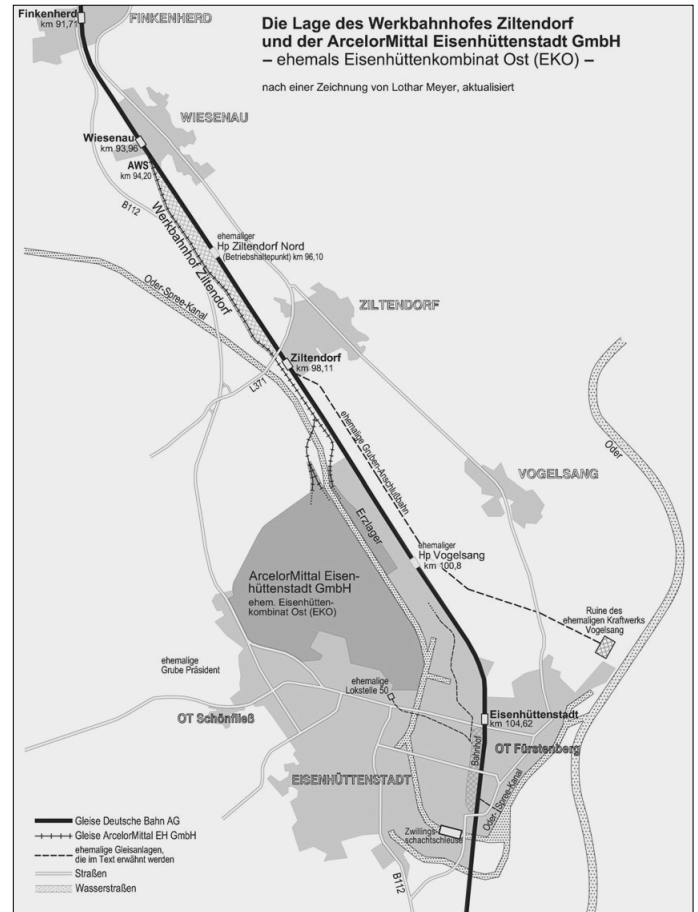
Der III. Parteitag der DDR-staatstragenden Sozialistischen Einheitspartei Deutschlands (SED) vom Juli 1950 stellte die Entwicklung und den Ausbau der Schwerindustrie in den Vordergrund. Dazu wurde westlich von



**Bild 2 Die Ruine des ehemaligen Kraftwerkes Vogelsang**  
(Foto Detlef Malzahn)

Fürstenberg (Oder) ein Hüttenwerk konzipiert. An der Bahnstrecke Frankfurt (Oder)–Guben sowie am Oder-Spree-Kanal gelegen, war dies der verkehrstechnisch günstigste Ort mehrerer Standortvarianten für den Antransport von sowjetischem Erz und polnischer Steinkohle. Zwischen 1950 und 1954 entstanden das Roheisenwerk (REW) mit sechs Hochöfen, Lager für Erz und dessen Aufbereitung mit Sinteranlage, Masselgießmaschinen, Schlackeaufbereitung und den Nebenanlagen für Roheisen und Schlacke.

Zugleich mit dem ersten symbolischen Spatenstich (Axthieb gegen die gewachsenen Kiefern) am 18. August 1950 begann der Bau der Barackenstadt auf dem Werkgelände für geplante 1000 Bauarbeiter

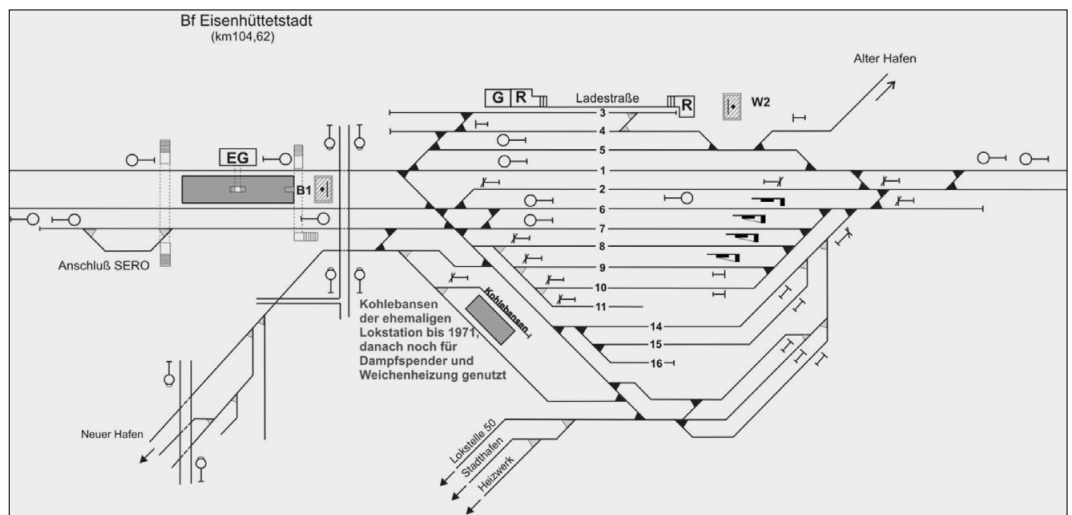


**Bild 3 Übersichtsplan zwischen Finkenheerd und Eisenhüttenstadt mit der Kraftwerksruine Vogelsang, dem Eisenhüttenkombinat sowie den zugehörigen Bahnanlagen und Wasserstraßen.**  
(Zeichnung Karl-Heinz Linke, nach Vorlagen von Lothar Meyer)

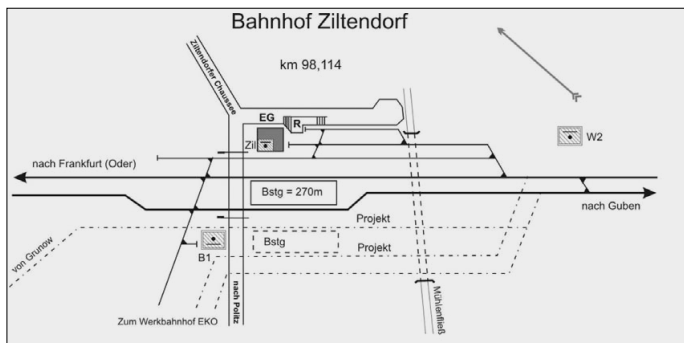
(September 1950 bis Juni 1951) mit ergänzenden Versorgungseinrichtungen bis 1954. Seit Oktober 1950 plante man den Bau der Wohnstadt, die zur ersten sozialistischen Stadt werden sollte (seit 7. Mai 1953 bis 14. November 1963 als Stalinstadt bezeichnet). Das Werk wurde als Eisenhüttenkombinat Ost (EKO) bekannt, trug von 1953 bis 1963 den Namen Eisenhüttenkombinat „J. W. Stalin“. Mit der Kombinatbildung wurde das EKO ab 1. Januar 1969 Stammbetrieb des VEB Bandstahlkombinat „Hermann Matern“ (BKE). Im November 1963 wurden Stalinstadt, Fürstenberg (Oder) und das Dorf Schönfließ zu Eisenhüttenstadt zusammengeschlossen.



**Bild 4 Bahnhof Eisenhüttenstadt mit dem Stellwerk B1 am Bahnübergang Beeskower Straße**  
(Foto Lothar Meyer)



**Bild 5 Gleisplanskizze des Bahnhofs Eisenhüttenstadt mit der ersten Anbindung an das künftige EKO**  
(Zeichnung Lothar Meyer)



**Bild 6 Gleisplanskizze des Bahnhofs Ziltendorf von 1954 mit dem ersten Anschluss zum Werkbahnhof und der ange-dachten Strecke nach Grunow (NL) (Zeichnung Lothar Meyer)**

Weil es für den Aufbau des Werkes noch keinen eigenen Werk-bahnhof gab, erbaute die DR im Bahnhof Fürstenberg (Oder) eine kleine Übergabegleisgruppe (neben dem ehemaligen Degussa-gleis) mit dem Material der abgebauten Oderbruchbahnstrecke Friedrichsaue–Genschmar sowie ein Zuführungsgleis zum künftigen Werk. Die als „Lokstelle 50“ bezeichnete Übergabegruppe nutzte man bis 1992 als zweite Übergabestelle, auch nachdem 1951 der ursprüngliche Werkbahnhof entstanden war. In Fürstenberg (Oder) waren zu dieser Zeit drei Lokomotiven für den Materialtransport zum Werk stationiert. Das erste Erz kam aus Schmalkalden und Friedrichroda, die ersten elf Güterwagen mit Eisenerz trafen am 11. Juli 1951 aus Kriwoi Rog ein.

**Der ursprüngliche Werkbahnhof entsteht**

Bis 1953 entstand der ursprüngliche Werkbahnhof Ziltendorf mit zwölf Gleisen parallel zur Hauptbahn Frankfurt (Oder)–Guben nördlich des Bahnhofs Ziltendorf der DR im Sinne einer provisorischen Übergabegruppe zum Werk, anfangs nur mit südlicher Anbindung an den Bf Ziltendorf, seit 1953 auch mit nördlicher Anbindung an die Hauptbahn mit dem ersten Stellwerk am Abzweig Wiesenau (Aws).

Im Werkbahnhof ging das Fahrdienstleiter-Stellwerk B5 in Betrieb. Weiter nach Norden schlossen sich nach dem Wärterstellwerk W2 der Jochmontage- und der Weichenmontageplatz des Gleisbau-betriebes Magdeburg als Baustelleneinrichtung an. Zudem baute man über den Oder-Spree-Kanal zu den Werksanlagen eine Brücke (September 1951), die 1940 für die ehemalige Ostbahn (in Polen) gebaut und von der Sowjetunion 1950 für den hiesigen Einsatz frei-

**Bild 8 Von der Einfahrgruppe Werk führt das Gleis in gera-der Richtung zum Erzlager, rechts biegen beide Gleise zum eigentlichen Werk ab. (Foto Lothar Meyer)**



**Bild 7 Die Brücke für die Werkbahn über den Oder-Spree-Kanal zum Werk (Foto Detlef Malzahn)**

gegeben wurde. Das Werk war von den provisorischen Übergabe-gleisen nur über diese Brücke und die späteren Rangierstellwerke R1 und R4 erreichbar.

Tabelle 1 Stellwerke der Deutschen Reichsbahn			
Stellwerk	Bauform	Inbetrieb-nahme	Bemerkung
Ziltendorf	mechanisch		bis 1953 im Vorbau des Empfangs-gebäudes
Ziltendorf B 1	GS 0	1953	1989 als elektro-mechanisches Zentralstellwerk
Ziltendorf W 2	GS 0	1953	am 12.10.1989 außer Betrieb genommen
Aws alt	GS I DR	1953	bis 1968 östlich, dann westlich der Strecke
Aws neu	GS II DR	1.10.1968	

Zudem legte man südlich vom Bahnhof Ziltendorf zwischen Hauptbahn und Oder-Spree-Kanal die Gleise zum und im Erzlager an. Damals war in Ziltendorf ständig eine Dampflokomotive der Baureihe 52 zum Rangieren stationiert. Die Zahl der Eisenbahner dieser Dienststelle stieg von 20 auf 80. Anfangs schob man die Rangierfahrten zum Erzlager; mit dem weiteren Ausbau übernahmen das Miet-Lokomotiven, später auch eigene Triebfahrzeuge des Werkbahnhofs. Der erste Hochofen ist am 19. September 1951

**Bild 9 Werklok 23 (Baureihe 55) drückt die Waggons in die Kippanlage des Erzlagers. (Foto Lothar Meyer)**





# Letzter Anschluss

... mit dem „V1“ nach Hohenschöpping und Velten



Das hier gezeigte Foto ist vor 40 Jahren entstanden, im März 1982. Es hatte sich in den Jahren ab ca. 1980 angekündigt, dass die damalige DR beabsichtigte, den elektrischen Inselbetrieb der Berliner S-Bahn zwischen Hennigsdorf und Velten aufzugeben. Dies stand in direktem Zusammenhang mit der Wechselstrom-Elektrifizierung (15 kV) des nördlichen Berliner Außenrings. Wichtiger Bestandteil dieser Maßnahme war vor allem der Bahnhof Hennigsdorf. Das war mit der mit Gleichstrom betriebenen S-Bahn nur schwer kompatibel.

Es gab damals einige West-Berliner Verkehrsfreunde, die sich mit einem Visum auf die Socken machten, um den zu Ende gehenden S-Bahn-Betrieb (letzter Betriebstag 21. September 1983) mit dem Einsatz von Stadtbahnwagen zu beobachten und fotografisch festzuhalten. Der Inselbetrieb, am 13.8.1961 entstanden durch den Bau der Berliner Mauer und die Abtrennung der Kremmener Bahn

einsetzbar. Die Züge hielten zwischen den beiden Endbahnhöfen nur in Hohenschöpping (aufgelassen am 24. Mai 1998) und Hennigsdorf Nord (aufgelassen am 30. Mai 1998).

Seit langem gibt es Bestrebungen um die Wiederherstellung bzw. die Verlängerung der S-Bahn über Hennigsdorf hinaus nach Velten, evtl. bis nach Kremmen. Ob dies jemals verwirklicht wird, obwohl im Deutsch-Deutschen Einigungsvertrag festgeschrieben, steht in den Sternen. Immerhin fahren zwei Linien auf dieser Strecke, der RE6 und die RB55. Aber die meisten Fahrgäste steigen in Hennigsdorf in die von dort verkehrende S-Bahn-Linie S25 Richtung Berlin um.

Das Foto aus dem März 1982 zeigt den Triebwagen 275 425 an der Spitze des Zuges mit der Umlaufnummer V1 bei der Einfahrt in Hohenschöpping, einem Haltepunkt „mitten in der Prarie“.

(Text und Foto: Reinhard Arf)

## Verkehrsgeschichtliche Blätter

# vb

Herausgeber und Verlag: Verkehrsgeschichtliche Blätter e.V., Postfach 21 104, 10122 Berlin  
Bankverbindung: IBAN: DE85 1001 0010 0655 1311 05; BIC: PBNKDEFF

Chefredakteur: Michael Günther, Stellv. Chefredakteur: Axel Mauruszat  
Redaktion: Reinhard Arf, Wolfgang Dath, Wolf-Dietger Machel, Dr. Hans-Joachim Pohl  
Vertriebsleitung: Jürgen Rosinsky

Druck: MoritzDruck, Neue Jakobstraße 5, 10179 Berlin  
Erscheinungsweise: zweimonatlich (Febr., April, Juni, Aug., Okt., Dez.)

Jahresabonnement: € 16,00 (Ausland € 19,00) einschließlich MwSt und Versandkosten  
Einzelheft: € 2,70 (einschließlich MwSt) + Versandkosten

Das Jahresabonnement verlängert sich automatisch um ein Jahr, wenn es nicht bis zum 15. November (Poststempel) des laufenden Jahres schriftlich gekündigt wird.

Mit Namen oder Initialen der Verfasser gezeichnete Beiträge und Kurzinformationen geben nicht unbedingt die Meinung der Redaktion wieder.

Für unverlangt eingesandte Manuskripte, Zeichnungen, Fotos, Rezensionsexemplare usw. übernehmen Herausgeber und Redaktion keine Haftung. Nachdruck – auch auszugsweise – nur mit Genehmigung des Herausgebers.

Redaktionsschluss dieses Heftes:

### In diesem Heft:

Der Werkbahnhof Ziltendorf des Eisenhüttenkombinates – Nikolaus- und Weihnachtsfahrten in der Wuhlheide – S-Bahnhof Lichtenrade. Abriss im Sommer 2021 – Jahresinhaltsverzeichnis 2021 – Der Waffenstillstandswagen von Compiègne: Ein Zeugnis des Triumphes und des Untergangs – 120 Jahre Berliner U-Bahn: Einige Blicke in die ersten Jahre – Eisenbahnabrechnungsstellen gehören zur Berliner Verkehrsgeschichte – Aus „Betriebliche Mitteilungen der Reichsbahndirektion Berlin“ vom 10. April 1957 – Zur Vignette 2022 – Rezensionen – Kurzinformationen

[www.verkehrsgeschichtliche-blaetter.de](http://www.verkehrsgeschichtliche-blaetter.de)

### Demnächst:

Auf den vom Landesverkehrsamt Brandenburg verwalteten Klein- und Privatbahnen wurden auf verschiedenen Strecken ab den 1930er Jahren Triebwagen unterschiedlicher Bauarten eingesetzt.