

NUN ADE DU KLEINE BIMMELBAHN

Gedanken zur Rationalisierung im Eisenbahnwesen.

Veröffentlicht in der Wochenendbeilage " Neuer Tag " 15./ 16.10.1966

Da steht sie nun unter dichtbewölktem Septemberhimmel, schmuck und herausgeputzt, unsere kleine Bimmelbahn.

Heute ist es ihre offizielle letzte Fahrt.

Die für sie zuständigen und verantwortlichen Kollegen der Deutschen Reichsbahn haben beschlossen, die Oderbruchbahn von Wriezen bis Dolgelin in den verdienten Ruhestand zu setzen.

Die letzte Fahrt

Die Zeiger der Dolgeline Bahnhofsuhr weisen auf 7.15 Uhr.

Pünktlich setzt sich der girlandengeschmückte Zug in Bewegung.

Ein letztes langgezogenes Pfeifsignal.

Gruß und Abschied zugleich.

"Schnell" entschwinden Bahnhof und Dorf unseren Blicken. Als ob es nochmals darauf ankäme zu beweisen, wie flott die nun schon 67 jährige 89er Dampflok noch ~~nicht~~ ist, geht es in "zügigem" Tempo auf die letzte Reise, der ersten Station, Sachsendorf, entgegen.

In einer großen Schleife überwindet unsere Bimmelbahn die 30 Meter hohe Steigung.

Kurz vor Sachsendorf wird westlich ein Höhenrand sichtbar.

Noch jetzt erinnern die hohen Dämme und die tiefen Durchstiche an die außerordentlichen Schwierigkeiten, die sich damals dem Bahnbau hier entgegenstellten.

Dieser Höhenrand, entstanden in der zweiten Vereisungsperiode Nordostdeutschlands, widersetzte sich mit seinen festen Massen den Erdarbeiten, so daß er an vielen Stellen nur durch Sprengungen gelockert werden konnte, während der ins Oderbruch hinabführende Damm auf dem moorigen Untergrund lange Zeit nachsackte und eine ständige Nachschüttung nötig war.

So konnte die Strecke zwischen Sachsendorf und Dolgelin als letzte Teilstrecke der Oderbruchbahn dem Verkehr erst am 10. Juni 1912 übergeben werden.

Lang<sup>!</sup> ist es her

"Seit ungefähr 15 Jahren befindet sich das Projekt einer Oderbruchbahn, d.h. eines Eisenbahnverkehrsweges, der die Hauptorte des Oderbruches in seiner Längsrichtung von Südosten nach Nordwesten verbindet, schon in der Schwebe."

So in der Frankfurter Oder-Zeitung vom 11.3.1909.

Nach zwei verunglückten "Starts" gelang es endlich.

Die Bausumme wurde auf 2,5 Millionen Mark veranschlagt.

Das Land stellten die Gemeinden unentgeltlich zur Verfügung, und Tausende durch Steuern aufgebrachte harte Taler der Landarbeiter und Bauern ließen das Projekt nach vielen Rechtsstreitigkeiten endlich Realität werden.

"Es ist wohl sicher", so steht in der gleichen Ausgabe der Oder-Zeitung, "daß der Bau, von dem man eine bedeutungsvolle Verkehrserleichterung und eine hohe Förderung der wirtschaftlichen Verhältnisse im Kreise erwarten darf, beschlossen wird."

Und die weniger an die Bevölkerung denkenden Rats- und Gemeindevertreter beschlossen im Interesse der Herren von Quilitz und der Aktionäre der Hafenspedition von Großneuendorf und Kienitz den Bau der Oderbruchbahn noch im gleichen Jahr.

Die Strecke wurde mit 56 Kilometern vermessen und 23 Bahnhöfe bzw. Haltestellen sollten gebaut werden.

Wie ein Garten liegt das Bruch vor uns mit seinen saftigen Wiesen, den frischumbrochenen fettglänzenden Schollen, den Mais- und Rübenfeldern.

Die auf den Feldern arbeitenden Genossenschaftsbauern winken dem bunten Zug, ihrer mit vielen Erlebnissen verbundenen Oderbruchbahn, zu. Längsthat es sich herumgesprochen:

Unsere Bahn wird eingestellt.

Die Älteren quittieren das mit einem weinenden und einem lachenden Auge, die Jüngeren mit:

Na, endlich verschwindet die Bummelbahn, mit der nehmen wir es allemal noch auf.

Ein kleiner Steppke meint sogar:

"Gebt sie uns doch zum Spielen!"

Und seine Klasse die zur Begrüßung an die Strecke gekommen ~~ein~~ ist, stimmt mit lautem Hurra ein.

Rechts und links bleibt das landschaftliche Bild gleich, im steten Wechsel grüne Wiesen und abgeerntete Felder, dazwischen verstreut prächtige Baumgruppen, die bald näher, bald ferner den suchenden Blick einengen, bald in die Weite schweifen lassen.

Nächste Station ist Alt-Tucheband.

Auch hier wieder festlicher Empfang durch Pioniere.

Blumen und Lieder zum Gruß und Abschied.

Weiter geht's.

Wir passieren Golzow, einstmals wichtigster Knotenpunkt der Oderbruchbahn.

Bei der nächsten Haltestelle, Friedrichsaue, schließt ein von Genschmar kommender Schienenstrang sich dem Hauptgleis an. Die Zechiner, Wolluper und Rehfelder Kinder erwarten schon ungeduldig unseren Festzug.

Um so größer ist das Hallo, als unsere Bimmelbahn einfährt. Jedesmal herzliches Winken mit Fähnchen und Blumen. Blumen über Blumen.

Kurz vor Kienitz schwenkt die Bahn aus dem Süden kommend ein und bleibt in der Nähe des Oderstromes.

Kienitz und Großneuendorf, die nächste größere Station, haben für die Wirtschaft des Oderbruches von je her mit ihren Häfen eine große Bedeutung.

Hier werden die Güter des Oderbruches auf die Schiffe verladen, um den Weg stromab oder stromauf zu nehmen.

"Ein gesonderter Schienenstrang führt hier um das Dorf herum durch den Oderdamm bis hart an die steile Uferböschung des neuangelegten Hafens, in dem die Schiffe ihrer Befrachtung harren.

Ein reges Leben hat sich an diesem Punkt entwickelt.

Getreide, Rüben und auch Zucker sind die wichtigsten Güter, die umgeladen werden",

schreibt ein Zeitgenosse im Kalenderblatt 1913.

"Schon im ersten Vierteljahr nach Fertigstellung verließen 107 Oderkähne und ein Dampfer mit voller Fracht die Häfen von Großneuendorf und Kienitz", schreibt er weiter.

Wegen eben dieser auch heute noch bestehenden Bedeutung, bleibt diese Teilstrecke der alten Oderbruchbahn für den Güterumschlagverkehr erhalten.

Es ist sogar geplant, den Hafen Großneuendorf weiter auszubauen und die Umschlagkapazität zu erhöhen.

Unsere alte 89er Lok, übrigens die in Deutschland einzige Schlepp-Tender-Lok der Baureihe 89, stößt aus ihrem langen Schornstein gewaltige Dampfwolken aus und schnauft fröhlich dahin, trotz ihrer nun schon gefahrenen 1,2 Millionen Kilometer.

Bei Neubarnim überfährt die Bahn die Kreisgrenze.

"Wer es nicht weiß, merkt nichts davon", berichtet der Zeitgenosse.

"Da war es freilich auf der alten Landstraße (an die sich die Bahn ein ganzes Stück hält) anders.

Da war an der Dammühle bei Quilitz eine Zollstätte errichtet, an der niemand ungefragt und ungeschoren vorüber kam, vierhundert Jahre lang, und manch hartes Wort mag da gefallen sein, zwischen den Zöllnern der Herren von Quilitz, aber heut ist das Zollhaus verschwunden, und der Verkehr geht über den Schienenweg."

In Neulewin wieder viele Kinder. Aus der dortigen Oberschule sind die ABC-Schützen gekommen.

Die Einladung, die letzten Kilometer mit uns gemeinsam zu fahren und als erste Fahrgäste des Kraftverkehrs wieder heimwärts gebracht zu werden, nehmen sie mit lauter Zustimmung an.

Allzeit gute Fahrt!

In Wriezen wird der Festzug mit einem Pfeifkonzert der unter Dampf stehenden Lokomotiven begrüßt, und auch viele Eisenbahner verhalten kurz in ihrer Arbeit, um zum Abschied der alten Oderbruchbahn zu winken.

Der Wriezener Bahnhof ist Endstation für uns, draußen warten vier funkelneue IKARUS-Busse des VEB Kraftverkehr Eberswalde, Betriebsteil Freienwalde.

Von nun an wird vom Kraftverkehr diese eben mit der Bahn letztmalig zurückgelegte Strecke befahren. Die ersten Fahrgäste sind hier die ABC-Schützen aus Neulewin.

Kraftfahrer Willi Borkenhagen eröffnet mit seiner munteren "Fracht" die Tour. Nun, dann allzeit gute Fahrt!

Wie kam es eigentlich zur Schließung dieser Teilstrecke der Oderbruchbahn Wriezen - Dolgelin?

Rationalisierung heißt auch das Zauberwort bei der Deutschen Reichsbahn, dem größten Verkehrsbetrieb unserer Republik.

Mit jedem Groschen rechnen heißt, die Frage nach der Rentabilität einer Strecke zu stellen.

Und rentabel war diese Nebenstrecke der Reichsbahn schon lange nicht mehr.

Aber die verkehrsmäßige Versorgung des Oderbruches war zu garantieren. Nach vielen Absprachen mit den Gemeinden, schließlich nach ihrer Zustimmung, wurden die Fragen mit dem Rat des Bezirkes und dem VEB Kraftverkehr beraten.

Überall ließ man sich von der Erkenntnis leiten, daß im Interesse der Volkswirtschaft verhandelt und gehandelt werden muß.

Nur so kann höchster Nutzen erzielt werden.

Tatsachen überzeugen  
.....

Man bedenke: Mit der Schließung dieser Strecke spart die Reichsbahn alleine an Beförderungskosten über 2,2 Millionen MDN ein.

Die beim Kraftverkehr anfallenden Mehrkosten betragen runde 87 000 MDN.

Bei der Reichsbahn werden durch diese Rationalisierungsmaßnahmen 33 Arbeitskräfte für andere Arbeiten frei.

Der Kraftverkehr mußte seinen Stellenplan lediglich um 5 Arbeitskräfte erhöhen.

So bleibt eine effektive Einsparung von 28 Arbeitskräften. Desweiteren brauchen für die ständige Unterhaltung der Anlagen und Gebäude sowie für die laufenden Reparaturen 1,1 Millionen MDN nicht mehr ausgegeben zu werden.

Für den Bau neuer Straßen bzw. notwendiger Instandsetzungen wurden 1,5 Millionen MDN investiert.

Auf der anderen Seite braucht die Reichsbahn die für die Erneuerung der Gleisanlage auf dieser Nebenstrecke notwendigen Investitionen von nahezu 9 Millionen MDN nicht mehr vom Staat in Anspruch zu nehmen. Dazu kommt, daß sich der Reisekomfort mit den neuen und modernen Bussen wesentlich erhöht, die Reisedauer sich von 6 auf 2 Stunden erheblich verkürzt und heute 24 statt früher 21 Ortschaften sowie 29 statt vordem 23 Haltestellen angefahren werden.

Bei all diesen Annehmlichkeiten und den großen volkswirtschaftlichen Einsparungen kommen wir letztlich auf den Vorsteher der Bahnmeisterei Wriezen, den Genossen Karl Rittwag, zurück.

Er hatte erkannt, daß hier das Geld zum Fenster hinausgeworfen wurde und überlegte hin und her, wie sich das Problem lösen ließe.

Das Ergebnis war ein fundierter Verbesserungsvorschlag, der als Rationalisierungsmaßnahme der Deutschen Reichsbahn nun seine Verwirklichung fand.

Froh über die Einstellung dieser Strecke sind auch die Schlosser und das Lokpersonal vom Bahnbetriebswerk Wriezen.

Sie hatten mit der alten Technik viel Ärger, Ausfall und persönliche Unannehmlichkeiten.

Alle zwei Monate wechselte das Lokpersonal der Hauptstrecken auf die Nebenstrecke über.

Und wer erst mal auf einem großen "Bock" gefahren ist, möchte so schnell nicht mehr runter, schon gar nicht auf die kleine 89er Lok, sagten uns Helmut Krüger und Adolf Seifert, die beide glückstrahlend die offiziell letzte Fahrt mit der Bimmelbahn auf dem Lokführerstand erlebten.

"Keiner ist froher als wir.

Kostete uns doch dieses Zuckeltempo eine Menge Nerven", meinten beide. "Alle Achtung vor den Schlossern, die es irgendwie immer wieder verstanden, die alten Loks fahrtüchtig zu machen."

Liebe kleine Bimmelbahn, du wirst also jetzt ins Museum wandern. Glaub' uns, da bist du besser aufgehoben.

Nur hier noch wird man dich bewundern, wie einst in deinen Glanztagen.

Text: Horst Trenkner

Gestaltung: Klaus Mummert und Hans-Joachim Leonhardt