Inhaltsverzeichnis

BAND I: von den Anfängen bis 1960er

1 Vorwort 9

2 Einleitung: Suchmaschine ist schuld! 13

3 Das Zentrum der Welt Der Bahnhof und das Bahnbetriebswerk Ottbergen 21

Was ist ein Bahnhof? 24
Was war Ottbergen zur Zeit der Modellbundesbahn für ein Bahnhof? 24
Die Strecke Altenbeken—Godelheim? 28
Altenbeken—Höxter 29
Altenbeken—Kreiensen eröffnet 32
Kurz nach der Eröffnung zweigleisiger Ausbau gefordert 34
Brakeler Stationsgebäude in Bonenburg 36
Bisherige Maße und Gewichte gehören der Geschichte an 38
Godelheim—Northeim? 44
Eine Frage des Charakters 46
Eröffnung am 15. Januar 1878 48
1937 ist das Jahr! 69
Der 28. Juli ist der Tag! 70
Mitte der 1960er: letzte Blütezeit vor dem Niedergang 88
Der Niedergang 95
»Schrottbergen« 95
Heute 96

4 Neuer Anfang als Lokomotivheizer in Ottbergen
Auf dem Erzzug nach Soest, die Feuerprobe bestanden 107

Wohnen in »Klein Hamburg« 107
Erste Feuerprobe beim Lokleiter bestanden! 115
Endlich auf der Lok 117
Auf dem Erzzug nach Soest 120
Die Rücktour nach Ottbergen 134

5 Bei Willi geht 's immer rund
Heimatstätte für die Loks, das Bw Ottbergen 145

Heimatstätte für die Loks das Bw Ottbergen 148
In der Drehscheibenwärterbude 151
Bei Käthe zum Essen 163
Beim Lagergießer 171
Im »alten« Lokschuppen 180
Im »mittleren« Lokschuppen 188
Im »neuen« Lokschuppen 191
Mitten im Bw 245
Auf dem Sängerfest 268

6 Von Wagen und von Zügen
Die Zugbildung auf dem Bahnhof Ottbergen 273

Der Wagenmeister in Ottbergen 273
»Oh, da zischt es! Da muss eine Dichtung ausgewechselt werden.« 274
Es gibt Ärger: Den Wagen dulde ich nicht im Zugverband! 279
Recht haben, oder nicht Recht haben. Darum geht es mir nicht. Die Sicherheit ist maßgebend! 280
Lokführer, beweg den Wagen nicht. Wir müssen Bremsklötze tauschen! 282
Aloys der Bergmeister am Auflaufberg 283

Wissenskästen

Bemerkung zu den Bahnhofszeichnungen 22
Das metrische Maß 40
Auch damals: Albtraum jedes Lokführers 41
1908: Zug der Kaiserin 58
Die Dienststelle Ottbergen 59
Vergleich BR 58 mit BR44 71
Lage des Schienennetzes am 8. Mai 1945 72
44er als Feuerwehrlöschfahrzeug 78
Ottbergen heute 98
Der Bahnhof und das Bw Ottbergen in Zahlen 100
»Klein Hamburg« 113
Planlokomotiven 114
Triebfahrzeugbestand Bw Ottbergen im Jahre 1961 115
Wasserüberreißen 118
Der Regler 119
Der zweigleisige Rehberg-Tunnel in Zahlen 125
Die Lok Aida 132
Die legendären Erzzüge 1946-1962 138
Die Organisation des Bw Ottbergen 149
Technische Details zu den Drehscheiben 154
Von Stangen, Lagern und Werkstoffen 174
Die Ottberger Achssenke 178
Von Stichmaß und Stellkeilen: Die Vorbereitung zum Stangeneinbau 191
Von der Ganzprüfung über den Prüfungsbefund zum Arbeitszettel 218
Das Bahnbetriebswerk Ottbergen in seiner vollen Ausdehnung
im Zustand von 1976 (mit Ausklapper) 221
3D Modell des Ottberger Schlackenbockkrans 256
Technische Details zur Bekohlungsanlage 262
Bremshundertstel 279

Anhang: Faltbeilage 1 (zu Band I)

Vorderseite: Bahnhof Ottbergen 1958 und Bahnhof Altenbeken 1969
Rückseite: Plan der Modellbundesbahn und Panoramazeichnung Ottbergen

BAND II: 1970er bis heute

7 Lokomotivheizer in Ottbergen
Mit Hans-Dampf auf allen Schienen 299

Mit Ng 9518 nach Altenbeken 300
44er rangiert: Verkehrte Eisenbahnwelt in Brakel! 315
Im Eggedorf Altenbeken 329
Lz nach Ottbergen zurück 335
Die Nachschau im Bw 337

8 Lokomotivführer in Ottbergen 355

Der Weg zum Lokführer 357
Am Regler nach Borgholz 359
Elmar löst sein Versprechen ein! 363

9 Ein Besuch in der Bahnmeisterei Ottbergen
Wir sorgen für ihren Fahrkomfort! 377

Kontrolleur 63 377
»Die Trompeter von Ottbergen« 384

10 Das wichtigste Gebäude auf dem Bahnhof Ottbergen
Die Bahnhofsgaststätte, ein Ort der Geselligkeit 401

11 Unterwegs nach Herzberg
mit der letzten Heizergeneration 405

Mit Dg 53845 nach Herzberg 405
6 Uhr 15 Ausfahrt frei 411
Über den Solling 425
Nach Herzberg am Harz 434

12 Mit einer Schadlok zum AW nach Braunschweig 443

13 Fahrdienst auf dem Stellwerk 459

Auf Oof: Ottbergen Ost Fahrdienstleiter 459

14 DIE Lok, die 44er ! 467

Pumpentante, Nikolaus- und Schürzenlok: alles 44er! 467
Lokführer Josef erklärt den Schweizer Brüdern die 44er 471
Ganzprüfung 503
Die Wasserdruckprobe der 044 277-2 510

15 Lok-Portraits 515

Alles 44er und doch verschieden! 515
044 084-2 515
044 672-4 519
044 360-6 519

044 209-5 521
Erhalten gebliebene Ottberger 44 er 521
»Schürzenlok« 044 481-0 in Kassel 521
044 389-5 vor dem Eggemuseum in Altenbeken 522

16 Die Modellbundesbahn 533

Backsteinzähler berichten: Ein Nachbau ist keine Nachempfindung! 536
Ortsgüterverkehr in Ottbergen 545

17 Kurze Eisenbahngeschichte Ottbergens
Markantes aus 16 Jahrzehnten (1831-2010) 552

Wissenskästen:

Leistungstafeln für die Baureihe 44 292
Grenzlast 296
Vom Stellwerk zum Signal oder zur Weiche 297
Köf II 298
Triebfahrzeugbestand Bw Ottbergen am 31.12.1966 336
Die letzte Hauptrevision der Drehscheibe (Ausklapper) 354
Ein wichtiger Begriff aus dem Gleisbau 381
Eigenbau der Bahnmeisterei 392
Die Bahnwasserversorgung und die Auswasch- und Abspritzanlage (Ausklapper) 395
Die Wette 408
Die Wehrdener Weserbrücke 414
Ein Kuriosum in Lauenförde 419
Unt Bwg 26.2.1975 452
Die Güterzuglokomotive der Baureihe 44 dokumentiert auf 10 Lokomotivzeichnungen 472
Signaleinrichtungen für Dampflokomotiven: Einheitsdampfpfeife und Druckluft-Läutewerk 481
Schlepptender 501
Modellunterschiede 516
Die berühmteste ÜK Lok des Bw Ottbergen 522
Reisezüge 524
Ein Nachbau ist keine Nachempfindung 537
Steckbrief Modellbundesbahn 550

18 Literaturverzeichnis 565

19 Abkürzungen 568

20 Personen-, Orts- und Sachregister 571

Anhang: Faltbeilage 2 (zu Band II: Zeichnungen der Lok der Baureihe 44)

Vorderseite: Längsansichten der Heizer- und Lokführerseite + Ansicht der Lok von unten
Rückseite: senkrechter Längsschnitt und Horizontalschnitte (unter dem Kessel und in Kesselmitte)

1 Vorwort

»Mein Opa war bei der Bahn, mein Vater war bei der Bahn, ich war bei der Bahn.« Diese generationsübergreifende Arbeit ist heute selten geworden, war aber jahrzehntelang in »*Ottbergen – Klassiker der Dampflokzeit*« zu beobachten.

In seiner langen Eisenbahngeschichte erlebte das Eisenbahnerdorf viele Umwälzungen und Veränderungen. Trotzdem ist wohl keinem Ottberger jemals in den Sinn gekommen, dass der große Bahnhof, das Bahnbetriebswerk und die Bahnmeisterei einmal nicht mehr sein würde.

Am 29. Mai 1976 war es jedoch so weit. Die Dampflok war einst die treibende Kraft der Eisenbahnentwicklung und ein Symbol für ein ganzes Zeitalter. Sie verschwindet mit dem Fahrplanwechsel. Damit endete unwiderruflich das Dampflokzeitalter im Weserbergland.

»Für das Dorf war die Eisenbahn einfach selbstverständlich, sie war ein Teil von uns. Ich hab einfach nicht kapiert, was dann so vor sich ging. Alles sollte plötzlich zu Ende sein? Ich dachte, mein Gott, wohin führt das denn jetzt? Was wird aus mir? Was wird denn jetzt mit Ottbergen? Auch die übrigen Dorfbewohner haben mit uns Eisenbahnern gefühlt. Verbitterung und Ohnmacht – im Jahr der Schließung. Ich bin doch mit Leib und Seele Eisenbahner gewesen. Das war, als wenn einem jemand was wegnimmt.

Wer heute den Schauplatz betritt, wird erstaunt sein, wie sehr das (Eisenbahner-)Leben erlahmte. Von der früheren Betriebsamkeit ist nichts mehr zu spüren. Die Arbeit kann zwar weggenommen werden, die Erinnerung daran nicht!«

So offen sprach mit mehr als 30 Jahren Abstand ein ehemaliger Ottberger Eisenbahner.

Deshalb freuen wir uns, dass er und viele andere Zeitzeugen ihre Erinnerungen mit uns geteilt haben. Die Erzählungen der Lokmänner, Schlosser, Wagenmeister, Streckengeher, Stellwerker, Bahnmeister und vieler weiterer Eisenbahner aus den drei damals in Ottbergen aktiven Dienststellen Bahnhof (Bf), Bahnbetriebswerk (Bw) und Bahnmeisterei (Bm) »personifizieren« das Geschehene. Geschichte wird beim Lesen für den Leser *erlebbar* – ergänzt um eine wissenschaftliche Aufbereitung historischer Fakten.

Mit »*Ottbergen – Klassiker der Dampflokzeit*« verfolgt das Autorenteam ein ehrgeiziges Ziel. Zum ersten Mal soll in einem Buch gleichzeitig das Vorbild und sein (ernsthaftes) Modell behandelt werden. Auch wenn die Autoren den Schwerpunkt klar auf das Vorbild legen, bohrt ein kleiner Zweifel in ihren Köpfen – ob dieses Vorhaben gut gehen kann? Einfacher wäre es vielleicht gewesen, die beiden Kapitel »die Modellbundesbahn« und »Lok-Portraits« über die Modelleisenbahn unter den Tisch fallen zu lassen. ABER: Der Modellbau und auch die Betriebsabläufe sind in vielerlei Hinsicht zu außergewöhnlich, als den (eher) am Vorbild interessierten Leser zu langweilen.

Ganz im Gegenteil: Die Modellaufnahmen des Meisterfotografen Markus Tiedtke wirken in diesem Buch wie echt, im Betrieb verlaufen die Zug- und Rangierbewegungen vorbildgerecht. Beispiellos sind wohl auch 10 Jahre intensiver Recherche am Vorbild, die dem Modellbau vorausgingen und hier keinen Spielraum für Zufälle ließen!

Während sich Vorbildeisenbahner somit auf ein Sahnehäubchen in Form zweier aufschlussreicher Kapitel über die Modelleisenbahn freuen dürfen, bekommen wiederum Modelleisenbahner in 17 spannenden Kapiteln über die echte Eisenbahn vielleicht zum ersten Mal die Gelegenheit, einen typischen Bahnhof zur Dampflokzeit wirklich zu verstehen.

Die einfachste Antwort auf die Frage »was dem Modelleisenbahner denn nun neue Denkanstöße gibt?« ist schlicht: **der Bezug zum Vorbild!**

Meine französische Muttersprache kennt den bekannten Ausdruck »*comme une vache regarde passer le train*«, zu Deutsch: »*wie eine Kuh die Vorbeifahrt des Zuges anschaut.*« Das heißt, ohne Interesse. Sie macht keinen Unterschied bei der Traktionsart. Hochgeschwindigkeitszügen wie TGV oder ICE schaut sie schon gar nicht mehr hinterher, weil diese zu schnell sind.

Auf der Modellbundesbahn verhalten sich unsere Kühe genau gleich – aber **nicht** unsere Zuschauer! Menschen genießen dort Ottbergens Eisenbahnwelt stundenlang. Mit diesem Buch nehmen Sie sich davon sogar ein Stückchen mit nach Haus.

Der Dienst auf der Dampflok war Aufgabe der schwarzen Gesellen. Wie auf der Dampflok waren auch für dieses Buch zwei Personen am Werk:

Ich beginne mit Karl Fischer. Er ist am 7. Juli 1972 geboren und genau in der Mitte zwischen Ottbergen und Bad Driburg, in einem Städtchen namens Brakel mit einem schönen mittelalterlichen Stadtkern, aufgewachsen. Die Dampfeisenbahn hat er, wie er selbst sagt, »nur noch unterbewusst in Erinnerung. Kaum war ich alt genug, mich an irgendwas erinnern zu können, da war es auch schon vorbei.«

Trotzdem blieb er der Eisenbahn verbunden, auch als er schon Diplomkaufmann war, später in Düsseldorf wohnte und bei einem weltweit agierenden Unternehmen in der hauseigenen Unternehmensberatung arbeitete. Es war für ihn ein arbeitsintensiver, aber auch schöner Beruf mit guten Entwicklungsmöglichkeiten. Ebenso war diese Tätigkeit gut bezahlt – doch dies alles hat er aufgegeben! Er hat sein sicheres Leben gegen seinen Traum getauscht: Die alte Dampflokzeit im Weserbergland wieder lebendig werden zu lassen!

Auf den ersten Blick eine verrückte Idee, aber wahrscheinlich träumt doch jeder einmal in seinem Leben davon, etwas vollkommen anderes zu machen. Doch nur die wenigsten Menschen trauen sich dies. Er hat es getan! Das allein verdient meinen Respekt. Gemeinsam mit Norbert Sickmann ist er einer der beiden hauptberuflichen Modellbundesbahner. Ich wünsche Karl und Norbert aufrichtig, dass sie immer von der Bahn leben können.

Wenn Sie, verehrte Leserin und verehrter Leser, sich dieses Buch erst durchgelesen haben, werden Sie sicherlich an der Idee gefallen finden, die Modellbundesbahn zu besuchen. Ich habe es einmal getan, dann noch einmal und nun immer wieder. Sie merken es: Vorsicht Suchtgefahr!

Nun zu mir. Ich bin Jahrgang 1953 und jedes Mal wird mir am 26. Mai gratuliert, weil ich wieder ein Jahr älter bin. Ich bin in der französischen Schweiz in Genf aufgewachsen. Zusammen mit meinem um drei Jahre älteren Bruder François habe ich das »erste Buch über Ottbergen« geschrieben. Den Virus Eisenbahn trage ich seit frühester Kindheit in mir, er ist von den wirbelnden Gestängen einer H0 Dampflokomotive auf mich übergegangen. Trotz aller Begeisterung für die Eisenbahn und der Faszination, die Technik auf mich ausübt, habe ich an der ETH in Zürich Agronomie studiert und dort 1980 mein Studium als Diplom-Ingenieur abgeschlossen. Deshalb ist es nicht überraschend, dass mich auch die Natur besonders anspricht. Die Landschaft im Weserbergland bietet reichlich Flora für das Auge, nicht nur für Kenner.

Mir fällt besonders auf, dass die Umgebung von Ottbergen, Brakel und Bad Driburg von ihren Bäumen lebt. Eine unglaubliche Zahl wunderschöner Bäume ziert Städte, Dörfer und Landstriche. Selbst auf Bahnanlagen, wie dem Inselbahnsteig in Ottbergen, ist ein großer Bergahorn (Acer pseudo platanus) zu finden. Das ist auch dem Baumbauer der Modellbundesbahn nicht entgangen. Jos Geurts spricht ebenfalls von »den vielen schönen Bäumen.«

Im Gegensatz zu mir hat er sogar eine Methode entwickelt, diese in der ihm eigenen und wohl unnachahmlichen Art in eine Miniaturausgabe zu verwandeln. Im Kleinen ist das, was ich beschrieben habe, bei der Modellbundesbahn zu beobachten.

Nicht anders bei der Bundesbahn, die Lokmänner konnten ihre Fracht nicht allein ins Ziel bringen. Zahlreiche Eisenbahner wie Stellwerker, Lokleiter und die Schrankenposten unterstützten sie entlang der Strecke dabei. So wurden wir auch begleitet und es bleibt uns in diesem Vorwort noch den Menschen zu danken, die uns geholfen haben, dieses Buch zu verwirklichen. Es ist nicht möglich, sie alle beim Namen zu nennen. Eine Ausnahme machen wir trotzdem. Das Schicksal hat leider jemanden aus unserem Team schwer getroffen. Am unverwechselbaren Klang seiner Stimme und den Zugansagen im Driburger Bahnhof werden Sie, verehrte Besucher der Modellbundesbahn, viel Freude haben. Wir hoffen alle, lieber Uli, dass es dir bald besser gehen möge. Auch für dich haben wir dieses Buch geschrieben und unser Bestes gegeben.

Dieses Stück geschriebene Eisenbahngeschichte ist übrigens nicht von heute auf morgen entstanden. Es ist das Resultat von langjährigen Forschungen und unzähligen Stunden Arbeit. Es ist eine Gemeinschaftsarbeit von uns beiden, Karl Fischer und Bernard Huguenin. Genau wie damals mit meinem Bruder François haben wir uns gegenseitig auf die Sprünge geholfen. Einen gemeinsamen Nenner hat das Ganze: die Liebe zur Sache!

Zur zweiten überarbeiteten und ergänzten Auflage

Die erste Auflage ließ uns eine bohrende Frage zurück: wann genau hat Ottbergen einen Bahnhof bekommen? Im Winter 2011-2012 suchte Karl Fischer mit unermüdlicher Akribie in den Archiven von Detmold, Höxter und Paderborn nach Gewissheit. Als ich ihn im März 2012 wieder einmal besuchte, führte er mich zum noch fehlenden Beweis. Zu beeindruckend war die Gesamtbilanz dieser Recherchen, als »mal schnell« das Kapitel 3 an die neuen Erkenntnisse anpassen zu können. Hätten Sie vermutet, dass die Güterschuppen entlang der Bahnlinie Altenbeken—Höxter Priorität hatten? Zur Streckeneröffnung mussten sich Reisende daher zunächst mit provisorischen Empfangsgebäuden begnügen. 16 neue Seiten im Band I geben auch allen Kennern neues Wissen. Ab heute gilt die Eisenbahngeschichte Ottbergens als geschrieben!

Genf und Brakel im Juli 2012

Bernard Huguenin und Karl Fischer

Foto rechts: *In der Nähe von Hembsen. An einem frühen Morgen im Mai 1976. Foto: M. Gendre*