

Werkbahnhof Ziltendorf





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

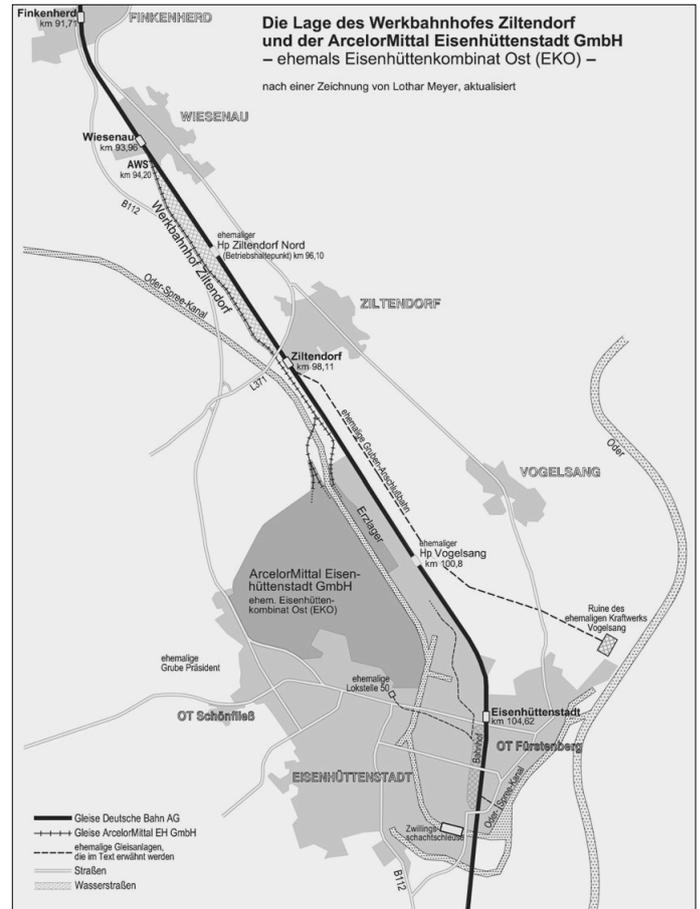


Bild 3 Übersichtsplan zwischen Finkenheerd und Eisenhüttenstadt mit der Kraftwerksruine Vogelsang, dem Eisenhüttenkombinat sowie den zugehörigen Bahnanlagen und Wasserstraßen.

(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)

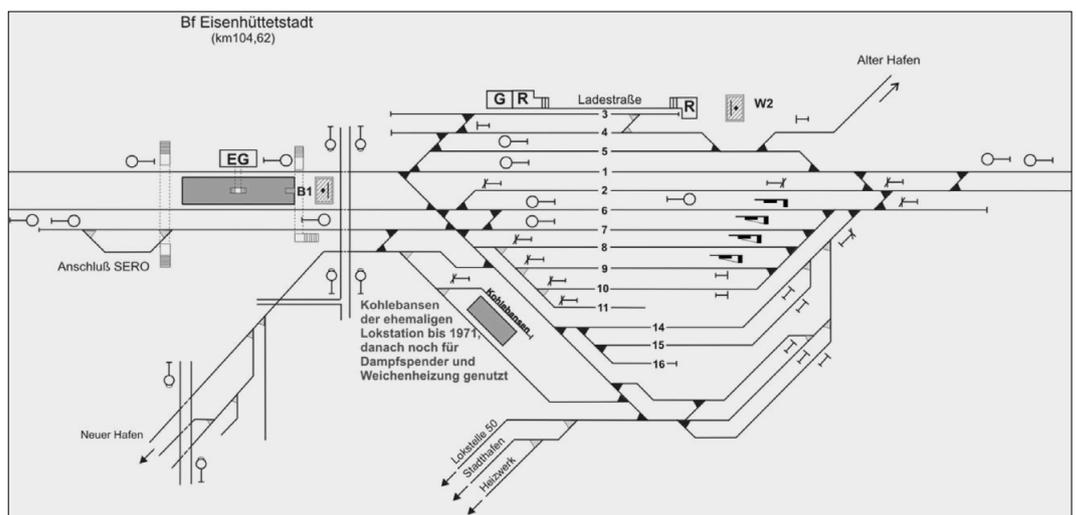


Bild 5 Gleisplanskizze des Bahnhofs Eisenhüttenstadt mit der ersten Anbindung an das künftige EKO
(Zeichnung Lothar Meyer)

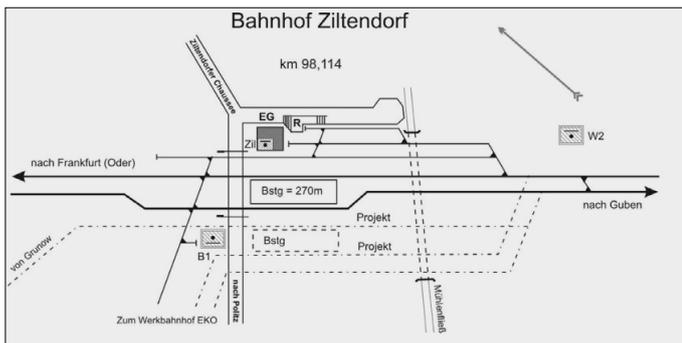


Bild 6 Gleisplanskizze des Bahnhofs Ziltendorf von 1954 mit dem ersten Anschluss zum Werkbahnhof und der ange-dachten Strecke nach Grunow (NL) (Zeichnung Lothar Meyer)

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 gerader 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 Empfangsgebäudes
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)

