

Jürgen Krebs

# Eisenbahndirektion Magdeburg 1880 - 1931 und 1945 - 1990

mit Braunschweiger Eisenbahndirektion 1837 - 1886



---

Eigenverlag

## Eisenbahn- / Reichsbahndirektion Magdeburg

gegründet:	per Erlass vom 29. Dezember 1879
hervorgegangen aus:	Direktion der Magdeburg-Halberstädter Eisenbahn-Gesellschaft
Name der Direktion bei Gründung:	Königliche Eisenbahn-Direktion in Magdeburg
01.02.1880 – 31.03.1895:	Königliche Eisenbahn-Direktion in Magdeburg
01.04.1895 – 31.03.1919:	Königliche Eisenbahndirektion Magdeburg
01.04.1919 – 05.07.1922:	Eisenbahndirektion Magdeburg
06.07.1922 – 30.09.1931:	Reichsbahndirektion Magdeburg
aufgelöst:	30. September 1931 Übergang der Rest-RBD auf Reichsbahndirektion Hannover
Sitz der Direktion:	Magdeburg, Fürstenstraße 1-10
Direktionsnummer:	18 (ab 1926)

---

neu gegründet:	18. August 1945
18.08.1945 – 15.10.1990	Reichsbahndirektion Magdeburg
aufgelöst:	15. Oktober 1990 Übergang auf Reichsbahndirektion Halle
Sitz der Direktion:	(19) Magdeburg, Editharing 41
ab November 1945:	(19) Magdeburg, Fürstenstraße 1-10
ab 1948:	(19b) Magdeburg, Materlikstraße 1-10
Letzter Sitz der Direktion:	Materlikstraße 1-10, O-3010 Magdeburg
Direktionsnummer:	18 (ab 1946), 7 (ab 1955)

---

## Herzoglich Braunschweigische Staatseisenbahn und Königliche Direktion der Braunschweigischen Eisenbahn

gegründet:	01.05.1837
Name der Direktion bei Gründung:	Herzogliche Eisenbahn-Commission
01.05.1837 - ???	Herzogliche Eisenbahn-Commission
??? – 18.03.1850	Eisenbahndirection der Herzoglich Braunschweigischen Staatsbahn
19.03.1850 – 31.12.1867:	Herzoglich Braunschweig-Lüneburgische Eisenbahn- und Post-Direktion
01.01.1868 – 31.12.1870:	Herzoglich Braunschweig-Lüneburgische General-Direktion der Eisenbahnen
01.01.1871 – 31.03.1885:	Direktion der Braunschweigischen Eisenbahn-Gesellschaft
01.04.1885 – 31.03.1886:	Königliche Direktion der Braunschweigischen Eisenbahn
aufgelöst:	zum 1. April 1886 Übergang auf Königliche Eisenbahn-Direktion in Magdeburg
Sitz der Direktion:	Braunschweig, Am Bahnhof 1

# Die großen Privatbahnen kommen unter die Regie des preußischen Staates – Gründung der Königlichen Eisenbahn-Direktion in Magdeburg

## Der Übergang der Magdeburg-Halberstädter Eisenbahn-Gesellschaft auf den preußischen Staat

Die Gründung der Königlichen Eisenbahn-Direktion in Magdeburg stellt einen wesentlichen Eckpunkt beim Übergang vom Privatbahn- zum Staatsbahnsystem im Königreich Preußen dar. Diese Epoche wurde mit der Ernennung des Präsidenten des Reichseisenbahnamtes Maybach am 26. Februar 1877 zum Unterstaatssekretär im preußischen Handelsministerium und Leiter der Abteilung für die öffentlichen Arbeiten eingeleitet. Nach dem Rücktritt des Ministers Achenbach wurde Maybach am 28. März 1878 zum preußischen Minister für Handel, Gewerbe und öffentliche Arbeiten ernannt. Per Gesetz vom 7. August 1878 entstand durch Ausgründung der Abteilung für die öffentlichen Arbeiten ein eigenständiges Ministerium, dessen Minister Albert Maybach wurde. Zugleich wurde er Chef des Reichsamtes für die Verwaltung der Reichseisenbahnen in Elsass-Lothringen. Damit war zumindest rein organisatorisch der Weg für die Verstaatlichungen, die Maybach und Bismarck durchführten, frei. Gleichzeitig war es damit möglich, die Missstände, die sich inzwischen im preußischen Privatbahnsystem herauskristallisiert hatten, zu beseitigen und die Bahnanlagen, die bisher auf die wirtschaftlichen Interessen der einzelnen Privatbahnen zugeschnitten waren zu einem einheitlichen Netz zusammenzufügen.

Nebeneinander und nacheinander liegende Gleise von bisher konkurrierenden Privatbahnunternehmen konnten so durch ein zentral geleitetes Staatsbahnsystem ersetzt werden. Doppelte Bahnhöfe in den Verkehrsknotenpunkten sowie zeitraubende Lokomotivwechsel, teilweise auch Wagenwechsel konnten so vermieden werden. Die unübersichtliche Tarifvielfalt konnte beseitigt werden. Weiterhin entfielen die hohen Gehälter für die Vorstände der Gesellschaften, da wie im Falle der neu gebildeten Magdeburger Direktion sich nun mehrere Bahnen unter einem Dach wiederfanden. Weiterhin waren die staatlichen Bahnen besser für militärische Zwecke einsetzbar.

Begründungen zum Ankauf der Privateisenbahnen durch den preußischen Staat waren:

- Schaffung eines einheitlichen Tarifsystems mit einer angemessenen Begrenzung der Höhe der Eisenbahntarife
- einheitliche Konstruktion der Fahrpläne
- Zentralisation der Verwaltungsgeschäfte und Regelung der Beamtenzahl
- Regelung der Übergabebahnhöfe an der Landesgrenze
- bessere Wagendisposition und Wagenauslastung
- Vermeidung von Umwegtransporten
- Durchführung der Transporte mit den geringsten Selbstkosten
- staatlicher Schutz der bei dem Eisenbahnwesen beteiligten öffentlichen Interessen
- Schaffung eines einheitlichen Bahnpolizeireglements für alle preußischen und deutschen Eisenbahnen.

Die wirtschaftlichen Voraussetzungen dazu waren mehr als günstig. Die meisten großen privaten Bahngesellschaften waren durch die seit 1873 herrschende Große Depression in erhebliche wirtschaftliche Schwierigkeiten gekommen. So gingen bereits ab 1876 einzelne Bahnen, wie die Strecke Halle—Cassel der Magdeburg-Cöthen-Halle-Leipziger Eisenbahn-Gesellschaft in den Besitz des Staates über. Im Sommer 1879 schloss der preußische Handelsminister Maybach geheime Übernahmeverträge mit vier weiteren großen privaten Bahngesellschaften ab. Darunter fielen auch die Magdeburg-Halberstädter Eisenbahn-Gesellschaft (Vertrag vom 5. Juni 1879) und die Hannover-Altenbekener Eisenbahn-Gesellschaft (Vertrag vom 8. Juli 1879). Diese Geheimverhandlungen werfen aber auch Schatten auf den später hoch verehrten Reichsgründer Otto von Bismarck, da er von den geheimen Übernahmep länen durch private Aktiengeschäfte profitierte.

Am 29. Oktober 1879 legte die Regierung des Königreichs Preußen dem preußischen Abgeordnetenhaus den „Entwurf eines Gesetzes betreffend den Erwerb mehrerer Privateisenbahnen für den Staat“ vor. Nach und nach sollten alle wichtigen Privatbahnen in Preußen erworben werden und das reine Staatsbahnsystem eingeführt werden. In ihm sollten Eigentum und Betrieb in der Hand des preußischen Staates liegen.

Die zweite Kammer des Preußischen Landtags, das Haus der Abgeordneten beriet am 9. Dezember 1879 letztmalig über den Entwurf des Gesetzes und nahm ihn mit geringen Änderungen an. Nachdem auch das Preußische Herrenhaus zugestimmt hatte, trat das „Gesetz, betreffend den Erwerb mehrerer Privateisenbahnen für den Staat“ am 20. Dezember 1879 in Kraft.

## Gesetz-Sammlung

für die

Königlichen Preussischen Staaten.

— Nr. 46. —

(Nr. 8678.) Gesetz, betreffend den Erwerb mehrerer Privateisenbahnen für den Staat. Vom 20. Dezember 1879.

Wir Wilhelm, von Gottes Gnaden König von Preußen etc. verordnen, mit Zustimmung beider Häuser des Landtages der Monarchie, was folgt:

§. 1.

Die Staatsregierung wird ermächtigt, die Verwaltung und den Betrieb folgender Eisenbahnunternehmungen, nämlich:

- 1) der Berlin-Stettiner Eisenbahngesellschaft nach Maßgabe des beigedruckten Vertrages vom 13. Juni 1879,
- 2) der Magdeburg-Halberstädter Eisenbahngesellschaft nach Maßgabe des beigedruckten Vertrages vom 5. Juni 1879,
- 3) der Hannover-Altenbekener Eisenbahngesellschaft nach Maßgabe des beigedruckten Vertrages vom 8. Juli 1879,
- 4) der Cöln-Mindener Eisenbahngesellschaft nach Maßgabe des beigedruckten Vertrages vom <sup>27. August</sup> 10. Oktober 1879

zu übernehmen.

Damit war der Weg zur Verstaatlichung der Magdeburg-Halberstädter und der Hannover-Altenbekener Eisenbahn-Gesellschaft, die den Grundstock der Königlichen Eisenbahn-Direktion Magdeburg bildeten, frei. Weiterhin bildete das Gesetz die Basis für die Verstaatlichung der Berlin-Stettiner und der Cöln-Mündener Eisenbahn-Gesellschaft. Die genauen Modalitäten wurden schon am 5. Juni bzw. 8. Juli 1879 in Verträgen zwischen dem preußischen Staat und der Magdeburg-Halberstädter bzw. der Hannover-Altenbekener Eisenbahn-Gesellschaft getroffen.

Der preußische Staat übernahm zunächst nur die Verwaltung und den Betrieb der Eisenbahnunternehmen mit allen Aktiva und Passiva. Das Eigentum ging zunächst nicht auf den Staat über. Mit Ausnahme der bisherigen Direktionsmitglieder der Gesellschaften trat das gesamte Personal in den Staatsdienst über. Anschließend tauschte der Staat sämtliche Aktien in Staatsverschuldungen um und war damit alleiniger Aktionär und Eigentümer. Bei der Hannover-Altenbekener Eisenbahn-Gesellschaft erfolgte dies am 1. April 1881, bei der Magdeburg-Halberstädter Eisenbahn-Gesellschaft am 1. Januar 1886. Mit diesen Zeitpunkten löste der preußische Minister für öffentliche Arbeiten und der preußische Finanzminister die jeweilige Gesellschaft auf.

Zur Fertigstellung bereits begonnener Bahnbauten

stellte die preußische Regierung per Gesetz vom 9. März 1880 für alle vier Gesellschaften insgesamt über 55 Millionen Mark zur Verfügung.

Bei der Übernahme der Bahnen durch den preußischen Staat handelte es sich nicht um eine Enteignung, sondern um einen Ankauf, der auch die Interessen der Aktionäre berücksichtigte, die nun krisenfeste Staatspapiere erhielten. Außerdem hatte der Staat Zeit und einen gewissen finanziellen Spielraum gewonnen, was die Liquidation der Eisenbahn-Aktiengesellschaften wesentlich vereinfachte. [31] Eine Veräußerung der übernommenen Bahnen, z.B. auf das Reich, machte der preußische Landtag von seiner Zustimmung abhängig. Damit wollte man den Bismarck'schen Plänen einer Verreichlichung der bisherigen preußischen Privatbahnen entgegenwirken.

Grund für den Erwerb der MHE durch den preußischen Staat war die Möglichkeit nunmehr die Staatsbahnen in den östlichen Provinzen mit denen in den westlichen Provinzen auf einem weiteren Weg zu verbinden. Bis dahin gab es nur die Berlin-Wetzlarer bzw. Berlin-Coblenzer Eisenbahn – die Kanonenbahn Berlin—Metz – als staats-eigene Verbindung. Weiterhin war es dadurch möglich, die preußische Hauptstadt Berlin mit den Handels- und Hansestädten Bremen und Hamburg auf direktem Wege zu verbinden und die Verkehrsknoten Magdeburg, Leipzig

Bezeichnung der Bahn	Verstaatlichungs-gesetz vom	Länge in km	davon		Aktienkapital in Mk.	Kaufsumme in Mk
			Hauptbahnen	Nebenbahnen		
Magdeburg-Halberstädter Eisenbahn	20.12.1879	1025,59	970,56	55,03	104.400.000	344.172.300
Hannover-Altenbekener Eisenbahn	20.12.1879	268,05	239,32	28,73	32.805.300	48.634.500
Berlin-Potsdam-Magdeburger Eisenbahn	14.02.1880	260,18	247,23	12,95	60.000.000	127.935.900
Braunschweigische Eisenbahn	23.02.1885	356,62	356,62	-/- [32]	36.000.000	12.575.500 [33]

*Übernahme von Privatbahnen durch den preußischen Staat und Entwicklung der Streckenlängen, der auf die KED Magdeburg übergegangen sind*

Bahn	1840	1850	1860	1870	1879/80
Magdeburg-Cöthen-Halle-Leipziger Eisenbahn	119 km	119 km	144 km	312 km	zu MHE
Berlin-Potsdam-Magdeburger Eisenbahn	26 km	147 km	147 km	147 km	260 km
Magdeburg-Halberstädter Eisenbahn	-	58 km	58 km	390 km	1026 km (ohne HAE)
Magdeburg-Wittenberger Eisenbahn	-	103 km	108 km	zu MHE	zu MHE
Hannover-Altenbekener Eisenbahn	-	-	-	-	268 km (im Betrieb der MHE)
Braunschweigische Eisenbahn	37 km	118 km	202 km	276 km	343 km

## Umgestaltung des Knoten Magdeburg

Am 1. April 1895 wurden die Bahnhöfe der 1887 in die Stadtgemeinde Magdeburg eingemeindeten Orte Buckau, Neustadt-Magdeburg (neue und alte) und Sudenburg umbenannt in Magdeburg-Buckau, Magdeburg-Neustadt, Magdeburg-Alte=Neustadt, Magdeburg-Sudenburg.

Damit verfügte die Stadtgemeinde Magdeburg über acht Bahnhöfe mit unterschiedlichen Aufgaben. Dem gesamten Personen- und Güterverkehr dienten nur die Bahnhöfe Magdeburg Hauptbahnhof, Magdeburg-Neustadt und Magdeburg-Sudenburg. Der Bahnhof Magdeburg-Elbbahnhof diente der Annahme von Frachtstückgütern, dem Wagenladungsverkehr und steueramtlich zu behandelnden Gütern. In Magdeburg-Friedrichstadt und Magdeburg-Alte=Neustadt konnten nur Wagenladungsgüter abgefertigt werden. Magdeburg-Fischerufer diente dem Wagenladungsverkehr von und zum Packhof. Der Bahnhof Magdeburg-Buckau hatte Aufgaben im Personen-, Frachtstückgut- und Wagenladungsverkehr. Weiterhin wurden Eilgüter angenommen und mit Personen- und Eilgüterzügen eingehende Milchsendungen ausgeliefert.

Bis zum Beginn des 20. Jahrhunderts wurden die Güterzüge im Knoten Magdeburg fast ausschließlich in Buckau gebildet. Um den Anschluss des Buckauer Bahnhofs an die anderen Bahnen und Strecken zu verbessern, gingen am 1. April 1877 die 3,3 Kilometer lange Verbindungsbahn von Magdeburg-Buckau nach Magdeburg-Sudenburg und am 21. April 1897 der Anschluss des Verschiebebahnhofs an die Halberstädter Strecke zur Blockstelle 2a der späteren Abzweigstelle Wolfsfelde in Betrieb. Weiterhin wurden am 30. Juli und am 16. August 1897 die neuen Personenzuggleise bzw. die Güterzuggleise zwischen Magdeburg-Buckau und Magdeburg Südost eröffnet. Für die Erweiterung der Buckauer Anlagen bestand nach der Strukturreform von 1895 in der Basedowstraße 12 in Magdeburg-Buckau bis 1900 eine selbstständige Bauabteilung der KED Magdeburg. Eine weitere Bauabteilung gab es zwischen 1898 und 1905 in der Wilhelmstraße 8f in Magdeburg-Neustadt. Sie war für die Erweiterung der Anlagen im Raum Magdeburg-Neustadt zuständig.

Da die Buckauer Anlagen nicht ausreichten und die Güterzugdurchfahrten im Magdeburger Hauptbahnhof den übrigen Zugverkehr behinderten, sollte ein neuer Rangierbahnhof im Norden der Stadt errichtet werden. Der neue Verschiebebahnhof Magdeburg-Rothensee war nun für den Ost-West-Verkehr zuständig. Dem Verschiebebahnhof Magdeburg-Buckau blieb der Nord-Süd-Verkehr.

### Skizze der Strecken im Knoten Magdeburg

Die stärker gezeichneten Strecken sind solche mit Personenverkehr. Strecken, die ausschließlich dem Güterverkehr dienen, sind mit dünnen Linien dargestellt.

Der Umbau des Bahnhofs Magdeburg-Buckau ist noch nicht vollendet. Die Güterzugstrecke von Buckau zur Zuckerfabrik Sudenburg fehlt vollständig.

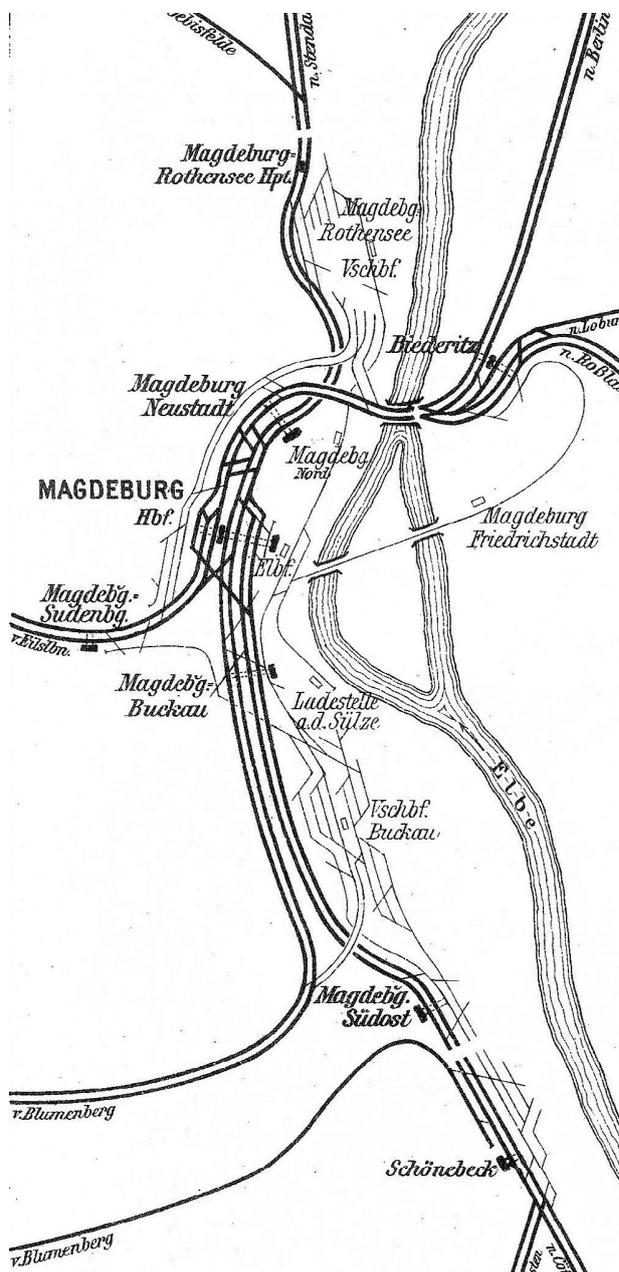
Sammlung von Übersichtsplänen wichtiger Abzweigungsbahnhöfe der Reichsbahn 1922

## Bau des Rangierbahnhofs Mg-Rothensee

Bis zum Beginn des 20. Jahrhunderts galt Magdeburg als stärkste preußische Festung, was sich nicht unerheblich auf die Gestaltung der Bahnanlagen auswirkte. Als sich nun jedoch abzeichnete, dass der Festungszwang aufgehoben wird, konnten auch die Bahnanlagen umgestaltet werden. Eine der ersten Maßnahmen war der Neubau eines Verschiebebahnhofs, wie sich die Rangierbahnhöfe seinerzeit nannten, im Norden der Stadt. In diesem Zusammenhang hat die Stadt Magdeburg im Jahr 1908 das Dorf Rothensee eingemeindet.

Zwischen 1904 und 1906 erwarb die Staatsbahnverwaltung das Baugelände von der Gemeinde Rothensee sowie ein Gelände in der Nähe des Bahnhofs Barleben, von dem der Boden für die Rampenanschüttungen entnommen werden sollte.

Zur Leitung des Neubaus richtete die KED Magdeburg die Königliche Eisenbahn-Bauabteilung Rothensee in Mag-



deburg-Neustadt, Agnetenstraße 11-12 ein. Sie unterstand dem späteren Vizepräsidenten der RBD Magdeburg und damaligen Regierungsbaumeister Wilhelm Niemann.

Nach einer kurzen Bauzeit von knapp 3 ½ Jahren konnte der Verschiebebahnhof schon am 8. August 1910 eröffnet werden. Bereits ein Jahr früher ging die ausschließlich dem Güterverkehr vorbehaltene Strecke von Magdeburg Hbf nach Magdeburg-Rothensee in Betrieb. Dadurch war es möglich, die vier Reisezuggleise von und nach Stendal sowie Berlin vom Güterverkehr zu entflechten.

Die Zeitschrift des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen schrieb dazu: „Der Verschiebeverkehr der Magdeburger Bahnhöfe war bisher auf zwei Stellen zusammengefaßt. Für die Nord-Südlinien dient der 1893 u. ff. gebaute Verschiebebahnhof Magdeburg-Buckau, während die Wagen für die Ost-Westrichtung bisher auf dem Hauptbahnhof behandelt wurden. Da der Verkehr in den letzten Jahren sich erheblich gesteigert hat, die Erweiterungsmöglichkeit des Hauptbahnhofs erschöpft ist, so wurde für die Ost-Westrichtungen, das ist: Braunschweig - Börssum, Berlin - Zerbst, Loburg, der neue Bahnhof Rothensee projektiert und vom März 1907 bis jetzt zur Ausführung gebracht. Dem neuen Bahnhof Rothensee fällt zugleich die Aufgabe zu, den alten Anschlußbahnhof „Bude IV“ zu ersetzen und den in großem Umfang von den neuen städtischen Hafenanlagen erwarteten Verkehr zu bewältigen.“

Was etwas verwundert, ist die Besonderheit des Bahnhofs. Er wurde als Kopfbahnhof gebaut. Deshalb mussten die gebildeten Güterzüge jedes Mal in die Ausfahrgruppe umgesetzt werden. Diese Art der Ausführung war wegen

der Übernahme des Ost-West-Verkehrs durchaus praktikabel, fuhren doch die meisten Güterzüge aus Richtung Magdeburg Hauptbahnhof und Biederitz von Süden her ein und verließen ihn in die gleiche Richtung wieder.

Hinzu kamen der neue Haltepunkt am Nordkopf mit einem eigenen Empfangsgebäude und eine Güterladestelle. Solange wie es das Industriegebiet östlich des Bahnhofs Magdeburg-Rothensee noch nicht gab, hatte der Haltepunkt lediglich Bedeutung für den Stadtteil Rothensee und die Eisenbahner des Verschiebebahnhofs.

Für den neuen Verschiebebahnhof Magdeburg-Rothensee waren 69,5 Kilometer Gleise verlegt worden. Weiterhin wurden in Magdeburg-Rothensee gebaut:

- 6 Stellwerke im Bahnhof
- 3 Stellwerke an den Zufahrten
- 1 Dienstgebäude
- 5 Gebäude für 22 Dienstwohnungen
- 2 Lokomotivschuppen für insgesamt 56 Lokomotiven
- 1 Übernachtungsgebäude

Die zusätzlichen langen 7,6 Kilometer Güterzuggleise zwischen Magdeburg Hbf und Magdeburg-Rothensee Vbf sind am 1. April 1909 eröffnet worden.

Die beiden Lokomotivschuppen wurden zwischen 1908 und 1910 erbaut. Ein Halbrundschuppen erhielt 29 Stände. Der zweite Schuppen mit 22 Ständen wurde nach Aussagen aus dem Jahr 1912 nur „vorläufig erbaut“. Die Anbauten enthielten Aufenthaltsräume für Lokpersonale. Die Kosten für den Bau der beiden Lokschuppen beliefen sich auf knapp 280.000 Mark. [53]

Nach der Inbetriebnahme wurden in Rothensee täglich



*Diese frühe Luftaufnahme zeigt den Verschiebebahnhof Magdeburg-Rothensee in den ersten Betriebsjahren. Der Blick geht in Richtung Norden. In der Mitte sind die beiden Lokschuppen der Bwst Rothensee zu sehen. Vorn rechts befindet sich die Einfahrgruppe, dahinter die Richtungsgruppe. Auf der linken Seite ist die Ausfahrgruppe zu sehen. Daneben verläuft die Strecke nach Stendal. Die Umladehalle befindet sich am oberen Bildrand zwischen A- und R-Gruppe.*

*Sammlung Krebs*

Magdeburger Direktionsbezirk 72 S1-Lokomotiven Magdeburger Bauart im Einsatz waren. Weil die Zugstärke bis Mitte der 1880er Jahre auf 28 Achsen im Winter und 34 Achsen im Sommer, was einer Wagenzugmasse zwischen 170 und 210 Tonnen entsprach, angestiegen war, konnte mit dem Einsatz der S1 Magdeburger Bauart auf eine Doppelbespannung verzichtet werden. Sie war bei günstigen Witterungsverhältnissen auch in der Lage Züge mit 40 Achsen und 240 Tonnen allein zu befördern. Bei schwereren Zügen musste eine zweite Lokomotive vorgespannt werden. Damit wurde die Magdeburger S1 den gewachsenen Zugmassen unter Beibehaltung der Fahrzeiten gerecht.

Da sich die Lokomotiven bewährten, bestritten sie von Ende der 1880er Jahre bis weit in die 1890er Jahre hinein den größten Anteil des Schnellzugverkehrs im Direktionsbezirk Magdeburg. Sie kamen auch auf den Strecken Berlin—Magdeburg, Magdeburg—Wittenberge, Magdeburg—Halle (Saale)—Leipzig, Magdeburg—Halberstadt, Magdeburg—Braunschweig und ab 1895 auch auf der Strecke Berlin—Güsten—Sangerhausen zum Einsatz. Da auch andere preußische Direktionen infolge des Verkehrsaufschwunges in der zweiten Hälfte der 1880er Jahre nicht umhinkamen stärkere Schnellzuglokomotiven in Dienst zu stellen, entschied das Ministerium der öffentlichen Arbeiten diesen Typ in die Normalien für die Betriebsmittel der Preußischen Staatsbahnen aufzunehmen. Daraufhin arbeitete die KED in Magdeburg 1890 das entsprechende Musterblatt mit der Bezeichnung III 2 aus.

## Der Hofzug Sr. Majestät des deutschen Kaisers, Königs von Preußen

1888/89 wurde für Kaiser Wilhelm II. der erste Hofwagen in Breslau gebaut. Stolz war aber auch die für Potsdam zuständige Königliche Eisenbahn-Direktion zu Magdeburg, war doch ihr maschinentechnisches Direktionsmitglied Theodor Büte an der Entwicklung maßgebend beteiligt und der Entwurf des Wagens in der KED Magdeburg bearbeitet worden. Mit der Wagennummer

„Magdeburg 1“ war er ab August 1889 in Potsdam stationiert.

Nachdem der erste neue Hofwagen fertiggestellt war, orderte der kaiserliche Hof einen ganzen Zug in dieser Art, denn Kaiser Wilhelm II. wollte zur Befriedigung seines vermehrten Reisebedürfnisses einen ganzen Palast auf Rädern haben. Die elf weiteren Wagen wurden auf Grund eines gemeinsamen Programms hergestellt, das die KED Magdeburg nach den Wünschen des Kaiserlichen Oberhofmarschallamts ausarbeitete.

Die Grundlage für den Hofzug von 1891 bildeten die ersten vier- und sechsachsigen Drehgestell-Personenwagen für Schnellzüge Berlin—Potsdam—Magdeburg—Köln, die in den 1890er Jahren gebaut und Potsdam zugeteilt wurden. Die Hofzugwagen verfügten über Übergangsbrücken mit ausziehbaren Lederbalgen und Druckluftbremsen sowie Saugluftbremsen der Bauart Hardy, um sie auch auf österreichischen Bahnen einsetzen zu können. Theodor Büte wollte den „höchsten Grad von Sicherheit mit Zweckmäßigkeit der Anordnung und einer soliden Eleganz“ verbinden. [69]

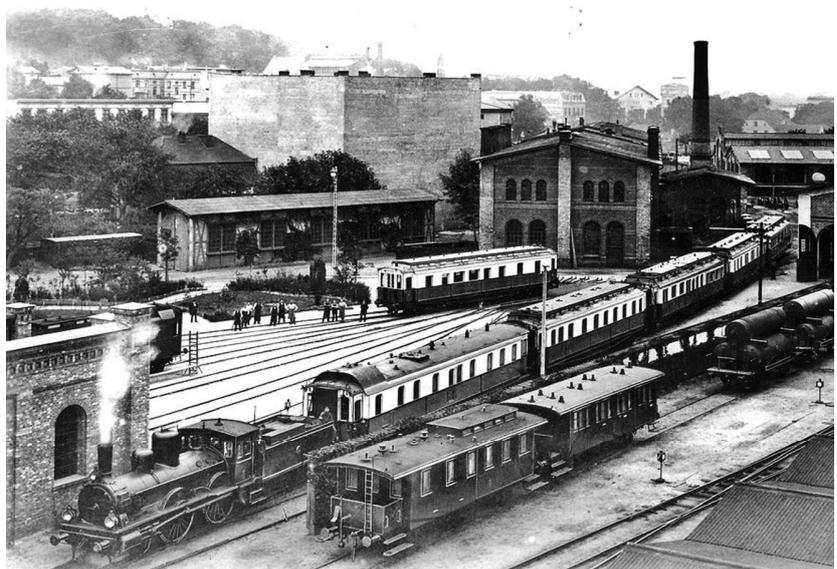
Mit der Reform der preußischen Eisenbahnverwaltung von 1895 kam die Hauptwerkstatt in Potsdam und damit der dort beheimatete Hofzug von der KED Magdeburg zur KED Berlin. Die Wagen erfuhren eine Umzeichnung von „Magdeburg“ auf „Berlin“ vor der Wagennummer. Durch das Ableben des Magdeburger Eisenbahn-Direktors Büte zeichnete sich schon 1893 ein Wechsel in der Verantwortung für den kaiserlichen Hofzug an. Nun griff das Ministerium der öffentlichen Arbeiten stärker in die weitere Entwicklung ein, ehe es diese dem 1907 gegründeten Königlichen Eisenbahn-Zentralamt überließ.

## Weichen Magdeburger Bauart

In der ersten Hälfte der 1920er Jahre hatte man die Gleise und Betriebsmittel wieder so weit instandgesetzt, dass man die Fahrgeschwindigkeit der Züge wieder heraufsetzen konnte. Daraus ergab sich auch im Magdeburger Direktionsbezirk die Notwendigkeit, die Abzweigungen vor

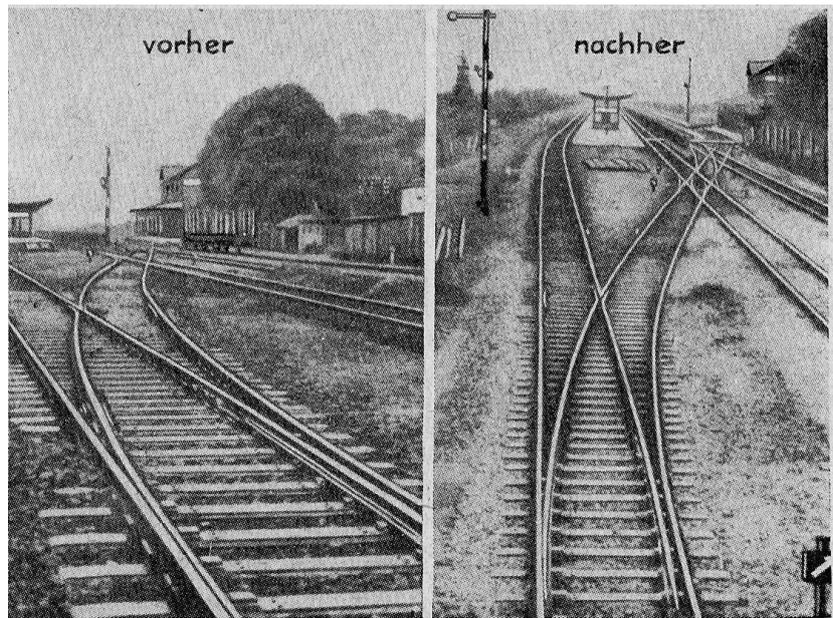
*Um 1895 entstand diese Fotografie von der Hauptwerkstatt Potsdam, der Heimat des kaiserlichen Hofzuges. Hinter einer Schnellzuglokomotive der Gattung S 1 stehen fünf Hofzugwagen. Unmittelbar hinter der Lok befindet sich der Gepäckwagen Nr. 9 oder 10, an den sich ein Gefolgewagen anschließt. An dritter Stelle steht offenbar der Salonwagen des Kaisers „Magdeburg 1“ von 1889. Der vierte Wagen ist der Begleitwagen Nr. 5 oder 6 („Magdeburg 41“ oder „42“). Auf der Drehscheibe steht ein einzelner Hofzug-Speisewagen.*

*Sammlung Krebs*



und in den Bahnhöfen mit größerer Geschwindigkeit zu befahren. Schlankere Weichen, die sich überall leicht einbauen ließen gab es nicht, denn die Reichbahnweichen waren noch nicht geschaffen. Wegen des Materialmangels musste man auch weitestgehend auf altbrauchbare Stoffe zurückgreifen. Angeregt durch entsprechende Arbeiten von Schwarz, Dr. Vogel und Dr. Bäseler wurden in der RBD Magdeburg eine Reihe neuartiger schlanker Weichen entwickelt, in denen das Bogenherzstück der preußischen Doppelweiche verwendet wurde. Diese Weichen, die meist aus vorhandenen Stoffen konstruiert wurden, bewährten sich gut und wurden zum Vorbild für die später vereinheitlichten Reichsbahnweichen. Das wesentliche Konstruktionsmerkmal der Weichen Magdeburger Bauart ist der durch das Herzstück durchlaufende Bogen mit einem größeren Radius unter Verwendung der bisherigen preußischen Zungenvorrichtung. Daraus wurden später die Weichen „neuer“ Bauart 8a mit durchlaufendem Bogen, so die 8a 190 1:7 [70], die 8a 300 1:9 und die 8a 500 1:12. Durch den Einbau schlanker Weichen konnten die Fahrzeitverluste in den abzweigenden Gleisen der RBD Magdeburg halbiert werden und die durch das notwendige Abbremsen und Beschleunigen erhöhten Beförderungskosten erheblich gesenkt werden. So konnten die Weichen mit 500/450 m Radius im südlichen Bahnhofskopf des Bahnhofs Schönebeck (Elbe) bei Probe- und Versuchsfahrten im Zweiggleis Richtung Güsten mit 85 und 90 km/h mit sehr guten Messergebnissen befahren werden. Im Bahnhof Eilsleben wurden ähnlich gute Ergebnisse mit überhöhten Weichen erzielt. Eine Überhöhung von 50 mm war hier möglich, da alle D-Züge und Personenzüge das Zweiggleis befuhren und D-Züge in Eilsleben planmäßig nicht hielten.

Die schlanken Weichen der Magdeburger Bauart wurden im Bezirk der RBD Magdeburg seit 1925 erfolgreich eingesetzt und 1930 durch die vereinheitlichten Reichsbahnweichen mit Radien von 300, 500 und 1200 Meter abgelöst. Diese weiterentwickelten Weichen der Deutschen Reichsbahn, die dann endgültig die Länderbauarten ablösten, verfügten auch über einen günstigeren Verlauf



*Gegenüberstellung einer Weichenverbindung mit Weichen 1:9 preußischer Bauart und Weichen 1:7 - 190 Meter Radius - Magdeburger Bauart vor und nach dem Bahnhofsumbau. Die Aufnahmen entstanden in der zweiten Hälfte der 1920er Jahre im Bahnhof Tangerhütte.*

*Niemann Dr.-Ing. h.c. Wilhelm: Merkbuch für das Entwerfen und Abstecken von Gleisen und Weichen*



*Nach 1925 erhielt auch der südliche Bahnhofskopf des Bahnhofs Schönebeck schlankere Weichen der Magdeburger Bauart. Die linke Strecke führt in Richtung Halle und Leipzig. Die beiden abzweigenden Gleise gehören zur Strecke nach Güsten, die an dieser Stelle beginnt. Zwischen beiden Strecken ist das Gebäude des Schrankenpostens E zusehen.*

*Niemann Dr.-Ing. h.c. Wilhelm: Merkbuch für das Entwerfen und Abstecken von Gleisen und Weichen*



*Auch der Nordkopf des Bahnhof Magdeburg-Buckau erhielt Weichen der Magdeburger Bauart 1:11 mit Radien von 450 und 500 Meter.*

*Niemann Dr.-Ing. h.c. Wilhelm: Merkbuch für das Entwerfen und Abstecken von Gleisen und Weichen; Magdeburg 1930*

der Fahrkanten im Zungenbereich.

Durch die Dokumentationen über die Magdeburger Weichen, an deren Entwicklung der Vizepräsident der RBD Magdeburg und spätere Direktor des Reichsbahn-Zentralamtes für Betriebs- und Bautechnik Dr.-Ing. h. c. Wilhelm Niemann maßgeblich beteiligt war, sind viele Abbildungen überliefert, die Anlagen der RBD Magdeburg Mitte der 1920er Jahre zeigen. [71]

## Stellwerke Magdeburger Bauart

Die Entwicklung der Stellwerke Magdeburger Bauart begann in der Zeit vor dem Ersten Weltkrieg und wurde in den 1920er Jahren weitergeführt. Dabei handelte es sich nicht eine besondere Stellwerkstechnik, sondern um die Gestaltung und den Aufbau des Baukörpers. Bei der Gestaltung der Stellwerksbauten stand die architektonische Ausführung weniger im Mittelpunkt. Das Gebäude musste insbesondere den Anforderungen des Eisenbahnbetriebes genügen. Beim Bau der Stellwerke war von Anfang an Rücksicht darauf zu nehmen, dass die Gebäude häufig schon nach kurzer Frist wieder beseitigt werden müssen, weil bei Bahnhofserweiterungen der Platz, auf dem sie stehen, für Gleiserweiterungen benötigt wird. Deshalb sah man einen massiven Unterbau mit Fachwerkaufbau, der auf Grund klimatischer Verhältnisse mit Holz oder Schiefer verkleidet wurde, als die ansprechendste und zweckdienlichste Lösung an.

Das Hochbaudezernat der Magdeburger Direktion machte nicht den Fehler, dass es das Stellwerk dem Geschmack des Architekten oder dem Zeitgeschmack unterwarf, da dies bei Stellwerken besonders unangebracht, ja sogar gefährlich war. Das Stellwerk wurde nicht für die Bequemlichkeit und Wohnlichkeit eines Einzelnen geschaffen, wie eine Wohnung oder ein anderer Arbeitsraum. Man

ging sogar davon aus, dass beim Stellwerk eine schlechte Einrichtung sogar direkt eine Betriebsgefahr herbeiführen kann, die für viele Menschen verhängnisvoll werden und viel Schaden an Material mit sich bringen kann.

Bei der Wahl des Gebäudestandortes und der Gestaltung des Stellwerkraumes gingen die Magdeburger Entwurfsverfasser von dem Grundsatz aus, dass der Fahrdienstleiter oder Weichenwärter eine hervorragende Übersicht über seinen Bezirk haben muss. Er musste von seinem Standort aus jede Weiche und nach Möglichkeit auch jedes Signal unmittelbar sehen können. Der Wärter musste, ohne viele Schritte zu machen, alle seine Weichenhebel bequem zur Hand haben. Deshalb sollte der Stellwerksraum eine möglichst kleine Grundfläche haben. Da jedes mechanische oder elektromechanische Hebelwerk rechteckig ist, sollte auch der Grundriss des Stellwerkgebäudes die gleiche Form haben.

Großen Wert legten die Beamten des Hochbaudezernats der Magdeburger Direktion auf die Anordnung und Gestaltung der Fenster. Um Zerrbilder durch gebogene Fenster und störende breite Pfeiler durch abgeschrägte Ecken zu vermeiden, baute man in einer rein rechteckigen Grundrissform mit besonders schmalen Eckpfosten. Hier kam den Planern die konsequente Verwendung des Stahlfachwerks entgegen.

Die Fenster mussten so gestaltet sein, dass der Wärter einen guten Ausblick hatte, aber gleichzeitig vor Sonneneinstrahlung geschützt war. Dabei wurden Fenstersprossen in Augenhöhe des Wärters vermieden. Gewöhnliche Fenster, wie sie in anderen Direktionen immer wieder eingebaut wurden, galten von Anfang an als ungeeignet. Entsprechend den Proportionen eines normalen Mannes [72] wurde die Oberkante der Fenster bei 1,90 Meter über Fußboden festgelegt. Bei einem unmittelbar über den



*Das Stellwerk Sst in Schönebeck war eines der ersten Stellwerke der Magdeburger Bauart. Es ging auch als „Stellwerk mit zweckmäßiger Fensterausbildung“ in die zeitgenössische Fachliteratur ein.*

*Foto Röhl, Enzyklopädie des Eisenbahnwesens*

# Wiederaufbau der Eisenbahnen im Bereich der RBD Magdeburg in der zweiten Hälfte der 1940er Jahre

## Wiederaufbau der Strecken und Knoten

Unmittelbar nach dem Ende des Zweiten Weltkrieges waren viele Strecken insbesondere im Bereich der Knoten nicht oder nur eingeschränkt befahrbar. Neben den kriegsbedingten Zerstörungen bildete nach der Besetzung der Gebiete durch die Rote Armee der Rückbau von zweiten Streckengleisen durch die SMA bzw. auf Befehl der SMA einen weiteren Aderlass.

Der Zustand der meisten Strecken war zum Zeitpunkt der Neubildung der RBD Magdeburg infolge der fehlenden planmäßigen Durcharbeitung in den Kriegsjahren nur mittelmäßig, teilweise sogar schlecht. Für das Jahr 1946 sah die RBD Magdeburg eine gründliche Durcharbeitung der Strecken- und Bahnhofsgleise sowie der Weichen vor. Aufgrund der Gleislage betrug die Höchstgeschwindigkeit auf Hauptbahnen nur 70 km/h. Für die notwendigen Unterhaltungsarbeiten am Oberbau fehlten den Bahnmeistereien im Bezirk der RBD Magdeburg insgesamt 1.500 Bahnunter-

haltungsarbeiter. Es fehlte auch überall an Oberbaustoffen insbesondere an Kleineisen und Pappelholzzwischenlagen. Weiterhin bestand ein akuter Mangel an Oberbaugeräten und Werkzeugen, die durch das Dezernat 47 der RBD auch nicht zu beschaffen waren. Infolge der schlechten Ernährungssituation ließ die Leistungsfähigkeit der Arbeitskräfte ebenfalls zu wünschen übrig. [132] Im 1. Quartal des Jahres 1946 verschaffte sich der Fachdienst der RBD Magdeburg einen Überblick über die Sicherheit an den vorhandenen Weichen. Von den 4.814 von Kommissionen untersuchten Weichen mussten 1.479 beanstandet werden. Davon konnten 1.014 Weichen instandgesetzt werden. [133]

Hohe Anforderungen stellte der Wiederaufbau des zweiten Gleises auf den Streckenabschnitten Helmstedt—Magdeburg und Biederitz—Güterglück. Das Oberbaubüro der RBD hatte Mühe die benötigten Oberbaustoffe zu beschaffen. Für die erste Strecke waren sie teilweise vorhanden, für die zweite Strecke fehlten sie vollständig. Der Wiederaufbau der zweiten Gleise zwischen Helmstedt und

*Nach der Beseitigung der herumliegenden Trümmer konnte der Betrieb im Magdeburger Hauptbahnhof schrittweise wieder aufgenommen werden. Die Reste der drei Bahnsteighallen stehen noch. Vom mittleren Berliner Empfangsgebäude steht nur noch eine ausgebrannte Ruine. Es wurde später durch einen Teilneubau ersetzt. Auf dem Vorplatz, dem Kölner Platz, entstand eine Säule, die für die Deutsch-Sowjetische Freundschaft warb.*

Foto RBD Magdeburg



*Schwer zerstört waren auch die Anlagen des Elbbahnhofs in Magdeburg. Nachdem die Gleisanlagen teilweise wieder hergestellt waren, enttrümmerten Magdeburger Eisenbahner um 1947/48 die Gebäudeflächen. Die gewonnenen Ziegelsteine wurden gestapelt und für den Wiederaufbau der Stadt verwendet.*

Foto Hans Lange



Magdeburg sowie zwischen Biederitz und Güterglück erfolgte mit altbrauchbaren Oberbaustoffen, die teilweise von anderen abzubauenen Strecken kamen. [134] Während die Strecke Helmstedt—Magdeburg danach zweigleisig blieb kam es zwischen Biederitz und Güterglück abermals zu einem Rückbau des zweiten Gleises.

Ende 1946 war der größte Teil der Anlagen im RBD-Bezirk Magdeburg weitgehend wiederhergestellt bzw. behelfsmäßig so repariert, dass sie genutzt werden konnten. Dabei zeigte sich mit Stand vom 31. Dezember 1946 folgendes Bild:

Bezeichnung	insgesamt vorhanden	davon noch zerstört oder unbenutzbar
durchgehende Hauptgleise	1.549,02 km	- / -
sonstige Gleise	1.529,00 km	29,47 km
Weicheneinheiten	7.801	91
Geschäftsgebäude	66	6
Empfangsgebäude	230	2
Güterschuppen	223	11
Bww-Anlagen	4	- / -
Lokschuppen	31	6
Lokbekohlungsanlagen	32	2
Energieanlagen	55	2
Drehscheiben	46	3
Bahnwasserwerke	29	- / -
Stellwerke	565	6
Formsignale	1.665	- / -
Lichtsignale	849	12
Freileitungen	19.332 km	476 km
Kabel (Bahnhof und Strecken)	1.707 km	14,5 km
Zugmeldeleitungen	1.332,9 km	20,4 km
Blockleitungen	522,25 km	- / -
Bahnhöfe	205	- / -
Brücken	764	1

In dieser Übersicht sind die durch Reparationsleistungen zurückgebauten Anlagen nicht berücksichtigt.

## Wiederherstellung der Brücken über Elbe und Saale

Durch die Einwirkungen des Zweiten Weltkrieges war ein Teil der Brücken entweder durch alliierte Bombenangriffe oder durch Sprengungen durch Einheiten der Deutschen Wehrmacht zum Ende des Krieges zerstört oder schwer beschädigt worden. Darunter fielen alle Brücken über die beiden großen Flüsse Elbe und Saale. Von den

insgesamt im neuen RBD-Bezirk Magdeburg vorhandenen 764 Eisenbahnbrücken waren zum Kriegsende im Mai 1945 46 Brücken zerstört. Bis zum Ende des Jahres 1945 konnten davon 36 Brücken so wiederhergestellt werden, dass sie zumindest wieder behelfsmäßig befahrbar waren. Weitere neun Brücken folgten bis zum Jahresende 1946. Nur bei der Elbbrücke Barby dauerte die Wiederinbetriebnahme bis März 1948. Bei einigen Brücken ist der genaue Tag der Wiederaufnahme des Betriebes nicht überliefert bzw. es gibt unterschiedliche Angaben, wie bei der Hubbrücke in Magdeburg. Dabei entstanden auch einige abenteuerlich anmutende Konstruktionen, die durch die Militärischen der alliierten Mächte erbaut wurden. Sie hatten eine kurze Lebensdauer und waren meist nur im Schrittempo befahrbar.

Eine Übersicht über die zerstörten Großbrücken über Elbe und Saale sowie deren Wiederinbetriebnahme liefert die Übersicht auf der folgenden Seite.

Neben den Großbrücken waren auch viele kleinere Brücken bzw. Eisenbahnüberführungen zerstört oder beschädigt. Im Bereich der beiden Magdeburger Betriebsämter waren davon u. a. betroffen:

Strecke	Streckenabschnitt / Bahnhof	km	
Berlin—Schöningen	Abzw Brücke—Magdeburg-Neustadt	138,669	Rothenseer Str
	Magdeburg-Neustadt—Magdeburg Hbf	140,380	Lorenzweg
	Magdeburg-Neustadt—Magdeburg Hbf	140,755	Landsbergstraße
	Magdeburg Hbf	141,70	Kölner Straße
Magdeburg—Leipzig	Magdeburg-Buckau	2,57	Warschauer Straße
	Magdeburg-Buckau—Magdeburg-Südost	3,99	Schanzenweg
	Bf Schönebeck (Elbe)	15,216	Salzer Straße
Magdeburg—Halberstadt	Beyendorf—Dodendorf	8,567	Grabenbrücke bei Beyendorf

Weitere historische Details zum Wiederaufbau einzelner Brücken befinden sich im Abschnitt Großbrücken über Elbe und Saale in der Reichsbahndirektion Magdeburg.

Wegen seiner zentralen Lage im Netz der Deutschen Reichsbahn war die Rbd Magdeburg eine Durchfuhrdirektion. Die am stärksten belastete Strecke des Bezirkes war die Strecke von Halle über Magdeburg, Stendal und Wittenberge nach Schwerin, Wismar und Rostock. Obwohl diese seit 1987 durchgehend elektrifizierte Strecke auch ein hohes Eigenaufkommen an Frachten hatte, diente sie vor allem dem Durchgangsverkehr, insbesondere der An- und Abfuhr von und zu den Seehäfen in Rostock und Wismar, aber auch in Hamburg. Eine ähnliche Bedeutung hatten die Strecken Berlin—Brandenburg—Magdeburg—Marienborn—Helmstedt, Berlin—Stendal—Oebisfelde und Berlin—Wiesenburg (Mark)—Güterglück—Magdeburg. Sie dienten besonders dem Transitverkehr zwischen Westeuropa einerseits und den osteuropäischen Staaten, Skandinavien sowie West-Berlin [162] andererseits, hatten aber auch für den Berufs-, Schüler- und Reiseverkehr eine große Bedeutung.

Diese Magistralen wurden durch parallel- bzw. zulaufende Strecken ergänzt, deren Aufgaben durch besondere Güter- oder Personenverkehrsströme gekennzeichnet wurden. So diente die elektrifizierte Strecke Falkenberg (Elster)—Roßlau (Elbe)—Magdeburg einem starken Kohleverkehr. Die Kalktransporte aus dem Oberharz für die chemische Industrie belasteten insbesondere die Strecke Halberstadt—Aschersleben—Köthen. Die Strecke Berlin—Seddin—Wiesenburg (Mark)—Güsten—Blankenheim Trennungsbahnhof stellte sich als wichtigste Umleitungs- und Ausweichstrecke im Netz der Deutschen Reichsbahn dar.

Eine enge Verknüpfung des Reichsbahndirektionsbezirkes Magdeburg gab es auch mit der Binnenschifffahrt. Mit einer jährlichen Umschlagleistung von weit über drei Millionen Tonnen war Magdeburg der größte Binnenhafen in der DDR. Wichtigstes Bindeglied zwischen der DR und den Häfen war die Hafeneisenbahn des VEB Binnenhäfen „Mittelbe“ mit einer Gleislänge von rund 100 Kilometer. Die Aufgabe der Hafeneisenbahn lag im Bedienen der Umschlag-

plätze, und der 68 Nebenanschlößer sowie zahlreicher Mitbenutzer und Ladestellen zur Versorgung der Industriebetriebe.

Im Weiteren bestanden 1988 im Rbd-Bezirk 690 Anschlussbahnen.

Die wirtschaftliche Struktur des Rbd-Bezirkes spiegelt sich auch in der Zusammensetzung des Güterversandes wieder. Es überwogen Baumaterialien einschließlich Zement, vor Metallen, Schrott, Erzeugnissen der Land- und Forstwirtschaft sowie der Nahrungsmittelindustrie und sonstigen Gütern.

Im Rbd-Bezirk Magdeburg verkehrten 1988 täglich 2.487 Güterzüge.

Durch ihre zentrale Lage im Netz der DR und zur damaligen Grenze mit der Bundesrepublik Deutschland hatte der Rbd-Bezirk sowohl im DR-Binnenverkehr als auch im Wechselverkehr mit der DB insbesondere auf den Hauptmagistralen beachtliche Aufgaben zu erfüllen. Schwerpunkte waren der Verkehr über die beiden Grenzbahnhöfe Oebisfelde und Marienborn sowie der Verkehr auf den Nord-Süd-Strecken durch den Rbd-Bezirk.

Im Binnenreiseverkehr war es vor allem das Harzgebiet, das mit seinen Ferieneinrichtungen und Ausflugsorten den allgemeinen Reiseverkehr anzog, der sich besonders an den Wochenenden durch den Ausflugsverkehr erheblich erhöhte.

Der weit größere Teil der Reisezugleistungen entstand jedoch im Berufs- und Schülerverkehr. Er konzentrierte sich neben dem Großraum Magdeburg insbesondere auf die Relation Berlin—Brandenburg mit dem sogenannten Sputnikverkehr sowie die Einzugsgebiete um Premnitz / Rathenow, Halberstadt / Ilsenburg (Harz) / Blankenburg (Harz), Stendal / Niedergörne und Schönebeck (Elbe) / Staßfurt / Bernburg. Am stärksten belastet war immer Magdeburg als Kreuzungspunkt, wo täglich über 70.000 Reisende den Hauptbahnhof passierten.

1988 verkehrten im Rbd-Bezirk Magdeburg werktäglich 1.318 Reisezüge, darunter 123 Schnell- und Eilzüge.



*Reise- und Güterzüge prägen gleichermaßen das Bild auf den Strecken der Rbd Magdeburg.*

*Während 211 059 einen Schnellzug nach Leipzig am Haken hat, fährt 250 076 südlich von Magdeburg Südost auf der Güterzugstrecke in Richtung Schönebeck (Elbe).*

*Diese Fotomontage war auch der Titel der Einladung zur zentralen Festveranstaltung der Rbd Magdeburg zum Tag des Eisenbahners 1986.*

*Fotos und Montage  
Jürgen Krebs*



*Zwischen dem nördlichsten und dem südlichsten Bahnhof des Reichsbahndirektionsbezirkes Magdeburg lagen xxx Kilometer Luftlinie. Der nördlichste Bahnhof (Bild oben) war Geestgottberg in der Nähe von Wittenberge. Im September 1981 fuhr 50 3677 dort mit einem Nahgüterzug aus. Der Schmalspurbahnhof Nordhausen Nord (Bild unten) war der südlichste Bahnhof des Bezirkes. Er wurde einst von der Nordhausen-Wernigeroder Eisenbahn erbaut. Der unmittelbar benachbarte Normalspurbahnhof Nordhausen lag bereits im Bezirk der Reichsbahndirektion Erfurt.*

*Fotos Jürgen Krebs*



# Verwaltungsgebäude der Magdeburger Direktion

DIREKTIONSGEBAUDE MAGDEBURG - FÜRSTENSTR. 1-10.

M. 1:100



Die Skizze des Hochbaudezernats (Dez. 49) der neugebildeten RBD Magdeburg aus dem Jahr 1945 zeigt den vorgesehenen Zustand nach dem Wiederaufbau des Hauptgebäudes der RBD Magdeburg.

BundesarchivDM 1/1965

## Direktionsgebäude in Magdeburg

Bis zur Auflösung der Direktion im Jahr 1931 standen ihr in Magdeburg Büroräume an den fünf Standorten Fürstenstraße 1-10, Fürstenwallstraße 6, Fürstenwall 3a, Knochenhauerufer 1-2 und am Editharing zur Verfügung. Dabei fungierte das Gebäude Fürstenstraße 1-10 immer als Hauptgebäude und Direktionssitz. Auch nach der Neugründung der RBD Magdeburg im Jahr 1945 waren die Büroräume immer auf mehrere Standorte verteilt. Das Gebäude an der Elbe blieb aber immer das Hauptgebäude.

### Fürstenstraße 1-10 / Materlikstraße 1-10

Im Gegensatz zu den meisten anderen Königlichen Eisenbahn-Direktionen leistete sich die KED Magdeburg keinen aufwendigen und teuren Neubau eines Direktionsgebäudes. Im Zusammenhang mit dem Bau der ersten Eisenbahn in Magdeburg wurde 1839 das Elbufer östlich des Fürstenwalls zur Anlage der Bahnanlagen verbreitert und aufgeschüttet. Dabei entstanden das Fürstenufer und die u.a. auch im Bereich des Fürstenwalls durch neue Festungs-Eisenbahntore gesicherten Bahnanlagen. In der Fürstenstraße entstand das erste größere und repräsentative Empfangsgebäude der Magdeburg-Cöthen-Halle-Leipziger Eisenbahn-Gesellschaft, in das auch das Eisenbahndirektorat Magdeburg-Halle-Leipzig einzog. Mit der Übernahme der Magdeburg-Cöthen-Halle-Leipziger Eisenbahn-Gesellschaft durch die Magdeburg-Halberstädter Eisenbahn-Gesellschaft ging auch dieses Gebäude auf die MHE über. Da der Betrieb der Hannover-Altenbekener Eisenbahn-Gesellschaft seit dem 1. Januar 1873 vertragsgemäß von der Magdeburg-Halberstädter Eisenbahn-Gesellschaft geführt wurde, hatte auch deren Verwaltungsrat dort seinen Sitz. Nach der Übernahme der Magdeburg-Halberstädter Eisenbahn-Gesellschaft durch den preußischen Staat wurde

es Sitz der Königlichen Eisenbahn-Direktion Magdeburg und wurde nach 1873 mehrfach erweitert und aufgestockt. Der Südflügel entstand um 1900. Bis zur Auflösung der Direktion im Jahr 1931 blieb es deren Hauptgebäude. 1930 waren im Hauptgebäude 220 Beamte, darunter alle Dezernenten der RBD tätig. Das Gebäude selbst bot Platz für 266 Bürobeamte.

Nach der Auflösung der RBD Magdeburg zogen die Verkehrskontrollen II in das vormalige Direktionsgebäude. Dazu musste es umgebaut und modernisiert werden. Anstelle der baupolizeilich unzulässigen alten Nebentreppe erhielt es zwei neue Treppen. Zwischen einzelnen Zimmern entfielen Trennwände und so entstanden für den Kontrolldienst geeignete Räume. Alle Büros erhielten fließendes Wasser. Das ganze Gebäude erhielt eine Zentralheizung, wodurch die vorhandene Ofenheizung ersetzt werden konnte.

Durch die Kriegseinwirkung wurde das Gebäude schwer beschädigt und in einigen Teilen zerstört. Der Nordflügel fehlte durch Bombenvolltreffer fast vollständig. Selbst das Kellermauerwerk war teilweise beschädigt. Im Verhältnis dazu hatten Teile des Mitteltraktes und des Südflügels den Krieg relativ gut überstanden. In diesen Teilen waren u.a. Wand- und Deckenschäden zu beseitigen, Türen und Fenster instanzzusetzen und zu verglasen. Nachdem die Suche nach geeigneten Gebäuden für die 1945 wieder gegründete Reichsbahndirektion erfolglos war, begann am 26. August 1945 der Wiederaufbau des Gebäudes. Ab November 1945 konnte es wieder als Dienstsitz und Hauptgebäude der Reichsbahndirektion genutzt werden.

Als Zwischenlösung mietete die RBD Magdeburg auch das Gebäude Breiter Weg 210 von der Stadt Magdeburg an. Es musste aber 1947 wegen einer Beschlagnahme durch die SMA wieder geräumt werden, so dass die dort untergebrachten Büros zum großen Teil in der Fürstenstraße 1-10 mit aufgenommen werden mussten. Den dadurch eingetretenen Raummangel behob man durch den Ausbau

## Anlage 2 - Eröffnungsdaten öffentlicher Eisenbahnen die zeitweise einer Magdeburger bzw. Braunschweiger Direktion oder deren Aufsicht unterstanden (1838 - 1993)

Jahr	Strecke	Datum	km	Erbauer
1838	Zehlendorf [Berlin-Zehlendorf]—Potsdam [Potsdam Hbf]	22. September	14,2	BPE
	Berlin [Berlin Potsdamer Bf]—Zehlendorf [Berlin-Zehlendorf]	29. Oktober	12,2	BPE
	Braunschweig—Wolfenbüttel	1. Dezember	11,9	BStE
1839	Magdeburg (Bastion Cleve)—Schönebeck	29. Juni	13,8	MCHLE
	Schönebeck—an der Saale [Calbe (Saale) Ost]	9. September	12,5	MCHLE
1840	an der Saale [Calbe (Saale) Ost]—Cöthen [Köthen]	19. Juni	22,6	MCHLE
	Cöthen [Köthen]—Halle (Saale)	23. Juli	35,4	MCHLE
	Magdeburg Fürstenwall—Magdeburg (Bastion Cleve)	3. August	0,9	MCHLE
	Vienenburg—Harzburg (Pferdebetrieb)	10. August	8,3	BStE
	Halle (Saale)—Leipzig Magdeburger Bahnhof	18. August	33,2	MCHLE
	Wolfenbüttel—Börßum—Schladen	22. August	16,6	BStE
	Dessau—Cöthen [Köthen]	1. September	21,3	BAE
	1841	Coswig (Anh.)—Roßlau—Dessau	18. August	22,2
	Coswig (Anh.)—Wittenberg	28. August	14,5	BAE
	Schladeu—Vienenburg	31. Oktober	8,5	BStE
1843	Wolfenbüttel—Jerxheim—Oschersleben	10. Juli	54,6	BStE
	Magdeburg Fürstenwall—Oschersleben—Halberstadt (alter Bahnhof)	15. Juli (Pv) Januar 1844 (Gv)	58,4	MHE
	Vienenburg—Harzburg (Lokomotivbetrieb)	8. November	8,3	BStE
1844	Braunschweig—Groß Gleidingen—Grenze bei Vechelde gegen Peine	19. Mai	18,6	BStE
1846	Potsdam Interimsbahnhof auf dem Kiewitt—Brandenburg—Burg—Hohenwarthe—Biederitz (alter Bahnhof)—Magdeburg-Friedrichsstadt [Magdeburg-Brückfeld]	7. August (Pv) Mitte Oktober (Gv)	115,9	BPME
	Cöthen [Köthen]—Bernburg	1. September	20,2	ACBE
	Potsdam—Potsdam Interimsbahnhof auf dem Kiewitt	12. September (Pv) Mitte Oktober (Gv)	1,5	BPME
	Biendorf—Gerlebogk	23. Dezember (öffentlicher Verkehr erst ab 2. April 1857)	7,1	ACBE
1848	Magdeburg-Friedrichsstadt—Bbf Unterwelt [Magdeburg Elbbahnhof]—Magdeburg Fürstenwall	19. August	3,5	BPME
1849	Magdeburg Interimsbahnhof Alte Neustadt [Magdeburg Nord]—Stendal MWE—Seehausen	7. Juli	92,4	MWE
	Seehausen—Interimsbahnhof linkes Elbufer bei Wittenberge	5. August	10,9	MWE
1851	Magdeburg Fischerufer—Magdeburg Alte Neustadt [Magdeburg Nord]	15. Juni	1,4	MWE
	Magdeburg Fürstenwall—Magdeburg Fischerufer (Verbindungsbahn mit Pferdebetrieb)	Juni / Juli (Gv)	0,9	MCHLE / MWE
	Interimsbahnhof linkes Elbufer bei Wittenberge—hölzerne Elbbrücke—Wittenberge	25. Oktober	3,0	MWE
1853	Magdeburg Fürstenwall—Magdeburg Fischerufer (Verbindungsbahn mit Lokomotivbetrieb)	genaues Datum unbekannt (Gv)	0,9	MCHLE / MWE
1856	Börßum—Ringelheim—Neuekrug—Seesen—Gandersheim—Kreiensen	5. August	60,7	BStE
1857	Schönebeck—Staßfurt	12. Mai	22,3	MCHLE
	Staßfurt—Löderburg (Güterzugstrecke)	12. Mai (Gv)	4,2	MCHLE
	Schönebeck—Salinenhafen / Saline / Siedehaus Heinitz (Güterzugstrecke)	12. Mai (Gv)	1,8	MCHLE
	Staßfurt—Salzschacht Staßfurt (Zweigbahn in Staßfurt)	12. Mai (Gv)	1,0	MCHLE
	Dessau—Bitterfeld	17. August	25,5	BAE
1858	Jerxheim—Schöningen—Helmstedt	20. Juli	23,2	BStE
1862	Halberstadt—Thale	2. Juli	29,7	MHE
	Abzweigung nach Güterbahnhof Thale	2. Juli (Gv)	0,5	MHE