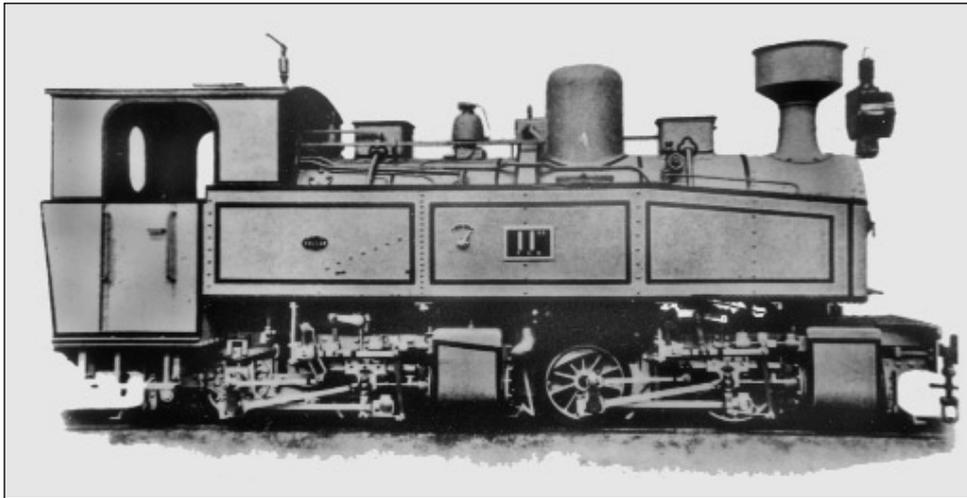


Jörg Petzold

Bezeichnungsweise der Lokomotiven bei der Ostdeutschen Eisenbahn-Ges. (OEG)

Henning Wall gebührt Dank für seine umfassende Darstellung zur Bezeichnungsweise der Lokomotiven bei Lenz-Bahnen. Die Arbeit von K. J. Harder über die Vulcan-Kleinbahnlokomotiven für die Eisenbahngesellschaft Lenz & Co. findet damit seine längst notwendige Fortschreibung und Ergänzung. Die Bezeichnungsweise der Lokomotiven bei der OEG zeigt viele Gemeinsamkeiten mit der anderer Lenz-Bahnen, aber auch einige Besonderheiten, auf die im folgenden näher eingegangen wird.



Die Ostdeutsche Eisenbahn-Gesellschaft

Am 12. 4. 1893 entschlossen sich die Berliner Handels-Gesellschaft und Lenz & Co. zur Gründung eines weiteren Unternehmens, der Ostdeutschen Kleinbahn-Aktien-Gesellschaft mit Sitz in Bromberg. Aufgabe dieser neuen Gesellschaft war es zu-

nächst, die Finanzierung sowie den Bau und Betrieb der 600-mm-spurigen Kleinbahnnetze in den Kreisen Bromberg und Wirsitz zu sichern, die im Laufe des Jahres 1895 in Betrieb gingen. Bald schon erweiterte die Ostdeutsche Kleinbahn-AG ihre Geschäftstätigkeit auf die Provinzen Westpreußen und Ostpreußen. Zu diesem Zweck eröff-

nete man im Januar 1897 eine Geschäftsstelle in Königsberg. Nur zwei Jahre später verlegt die Ostdeutsche Kleinbahn-AG ihre Direktion dorthin, während der Sitz der Gesellschaft und eine Betriebsinspektion noch in Bromberg verblieben.

Ende September 1899 beschloß die Generalversammlung die Änderung des Namens in Ostdeutsche Eisenbahn-Gesellschaft (OEG). Mit der Inbetriebnahme der großen Kleinbahnnetze von Wehlau-Friedland, Pillkallen und Insterburg, der Haffuferbahn und der Samlandbahn sowie nach der Übernahme der Betriebsführung auf den Kleinbahnen in den Kreisen Rastenburg und Sensburg verlagerte sich der Schwerpunkt der Geschäftstätigkeit endgültig nach Ostpreußen. Folgerichtig verlegte die OEG im Juni 1903 auch ihren Sitz nach Königsberg, gleichzeitig wurde die Betriebsinspektion in Bromberg aufgelöst.

Die OEG führte in den 52 Jahren ihrer Geschäftstätigkeit den Betrieb von insgesamt 23 Bahnen, davon drei in der Provinz Posen, fünf in der Provinz Westpreußen und 15 in der Provinz Ostpreußen. Manche Kleinbahnen schieden schon bald wieder aus der Betriebsführung der OEG aus, so die Klb. Deutsch Krone – Virchow nach nur vier Jahren oder die Bromberger Kreisbahnen nach sieben Jahren. Auch die geopolitischen Veränderungen nach Ende des Ersten Weltkrieges brachten das Ausscheiden mehrerer Kleinbahnen aus der Betriebsführung der OEG mit sich. Andere Kleinbahnen blieben zeit ihres Bestehens unter der Ägide der OEG, so die Insterburger Kleinbahnen oder die Wehlau-Friedländer Kreisbahnen. Schließlich übernahm die OEG 1928 auch die Betriebsführung der Königsberg-Cranzer Eisenbahn und der Kleinbahn Groß Raum – Ellerkrug. 1939 betrug die Streckenlänge der von der OEG betriebenen Klein- und Privatbahnen etwa 1.050 km.

Von der Ostdeutschen Eisenbahn-Gesellschaft verwendete Gattungszeichen

Gattung	Bauart	Spurweite	Hersteller	Baujahr	eingesetzt bei
b	C-n2t	1435	Vulcan	1901, 05	Haffuferbahn, Klb. Culmsee-Melno
c	B-n2t	1435	Hohenz.	1898, 1900	Haffuferbahn, Klb. Culmsee-Melno
d	B-n2t	1435	Hohenz.	1898 – 00, 04	Klb. Deutsch Krone – Virchow, Fischhausener Krb., Klb. Hardenberg – Neuenburg
d	B-n2t	1435	Vulcan	1894	Klb. Tharau – Kreuzburg, 1907 von Cüstrin-Sonnenburger Eisenbahn übernommen
i	B-n2t	1000	Vulcan	1901	Insterburger Klb. (Bahnverwaltung Tilsit)
k	D-n2t	750	Union	1902	Klb. Marienwerder, Königsberger Klb.
l	C-n2t	750	O & K	1903	Wehlau-Friedländer Kreisbahnen
m	B-n2t	750	Hohenz.	1898, 99	Königsberger Kleinbahn
m	B-n2t	750	Union	1898	Wehlau-Friedländer Kreisbahnen
m	B-n2t	750	Vulcan	1898 – 1902	Klb. Marienwerder, Pillkaller Klb., Insterburger Klb. (Bahnverw. Insterburg u. Neukirch)
n	B-n2t	750	Vulcan	1895	Klb. Marienwerder, 1901 von Greifenberger Klb. übernommen
nn	B'B-n4vt	750	O & K	1904, 1907	Pillkaller Klb., Insterburger Kleinbahnen, (Bahnverwaltung Insterburg u. Neukirch)
nn	B'B-n4vt	750	Vulcan	1902, 1910	Pillkaller Klb., Insterburger Kleinbahnen, (Bahnverwaltung Insterburg u. Neukirch)
q	C-n2t	600	Vulcan	1894, 95	Bromberger und Wirsitzer Kreisbahnen
t	l'C-n2t	1000	O & K	1906	Insterburger Klb. (Bahnverwaltung Tilsit)

Linke Seite: Diese Werksaufnahme zeigt die Lok 11n der Pillkaller Kleinbahn (Vulcan 2009/1902). In die Gattung nn wurden von der OEG auch einige von Orenstein & Koppel gebaute Maschinen eingeordnet.

Oben: Das Gattungszeichen b trugen die zwei 1901 von Vulcan für die Haffuferbahn gebauten Lokomotiven 11 und 12 (Vulcan 1874/1901 bzw. 1875/1901).

Rechts: Die Lok 4k der Kleinbahn Marienwerder (Union 1254/1902), hier im Bahnhof Mareese.

Alle Fotos: Slg. Jörg Petzold

Die Verwendung und Ergänzung des Lenz-Gattungsplans

Die Ostdeutsche Kleinbahn-AG übernahm zunächst die bei Lenz & Co. gebräuchliche Bezeichnungsweise der Lokomotiven. Dafür dürften zwei Gründe ausschlaggebend gewesen sein: Zum einen wechselten mit den Herren Huperz und Lucht zwei Lenz-Mitarbeiter in die Direktion des neu gegründeten Unternehmens. Zum anderen blieb Lenz & Co. anfangs noch für die Bauausführung verantwortlich und damit auch für die Beschaffung der notwendigen Betriebsmittel, während die Ostdeutsche Kleinbahn-AG bzw. die OEG anschließend die Betriebsführung übernahm. Erst ab 1903 trat die OEG auch als Bauunternehmer auf.

Neben Lokomotiven der Stettiner Firma Vulcan sind auch Lokomotiven von Hohenzollern, Union und Orenstein & Koppel in den bestehenden Lenz-Gattungsplan eingeordnet worden. Lokomotiven mit dem Gattungszeichen m gab es allein von drei verschiedenen Herstellern (Vulcan, Hohenzollern, Union). Ob die 1899 von HANOMAG für die Samlandbahn gebauten vier Maschinen der Bauart C-n2t das Gattungszeichen b trugen, ist nicht sicher.

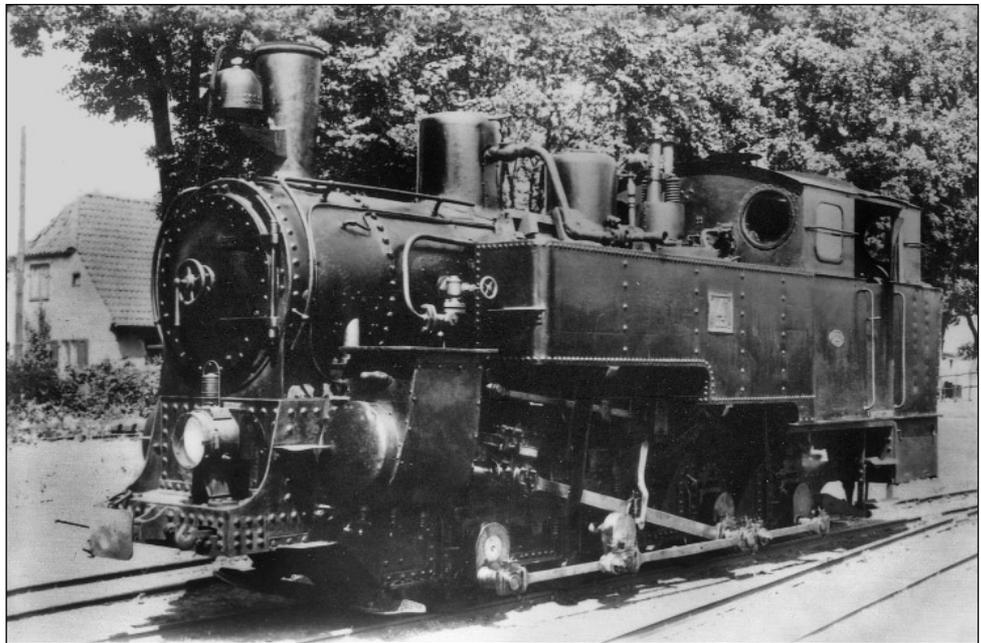
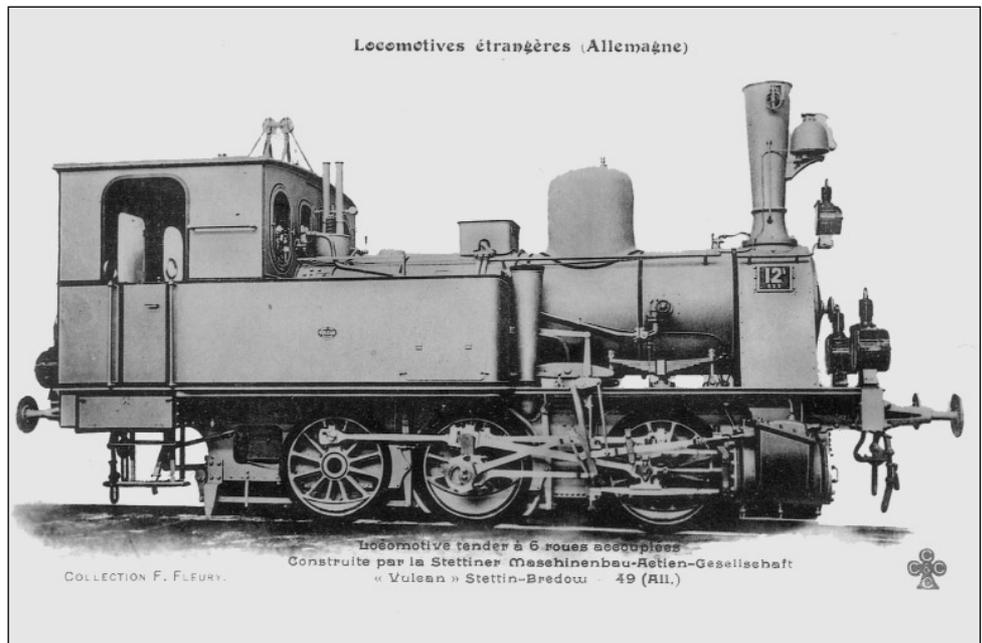
Mit der Beschaffung von Lokomotiven bisher nicht verwendeter Bauarten löste man sich einerseits bald von dem vorgegebenen Schema. Die 1899 bei Orenstein & Koppel für die Wirsitzer Kreisbahnen beschafften Maschinen der Bauart C1'-n2+t erhielten kein Gattungszeichen. Gleiches galt für die 1901 bei Union gebauten Lokomotiven der Bauart 1'C-n2t für die Samlandbahn. Als die OEG 1903 die Betriebsführung der Rastenburg-Sensburger Kleinbahnen übernahm, bekamen die dort im Einsatz befindlichen Union-Lokomotiven der Bauart 1'C-n2vt ebenfalls kein Gattungszeichen.

Andererseits schrieb man den Lenz-Gattungsplan fort. Drei bis dahin von Lenz nicht benutzte Gattungszeichen fanden dabei Verwendung.

Gattung k: drei 1902 bei Union gebaute Vierkupppler mit Hohlachsen der Bauart Klien-Lindner. Zwei Lokomotiven kamen zur Kleinbahn Marienwerder, eine zur Königsberger Kleinbahn. Der Gattungsbuchstabe k fügte sich in die Lücke zwischen den bereits vergebenen Buchstaben i (noch Spurweite 1.000 mm) und m (Spurweite 750 mm) ein.

Gattung l: eine 1903 bei Orenstein & Koppel beschaffte Maschine der Bauart C-n2t, die bei den Wehlau-Friedländer Kreisbahnen zum Einsatz kam. Laut O&K-Lieferbuch wurde die Maschine mit den Namensschild „W.Fr.K.B. Nr. 51“ ausgerüstet. Sie blieb ein Einzelstück, weitere Maschinen der Gattung l sind nicht bekannt. Mit der Gattung l schloß sich die verbliebene Lücke zwischen den Spurweiten 1000 mm und 750 mm.

Gattung t: Das letzte der nur von der OEG vergebenen Gattungszeichen erhielten zwei 1906 bei Orenstein & Koppel für die meterspurige Kleinbahnstrecke Pogeegen – Schmallingken der Insterburger Kleinbahnen gebaute 1'C-n2t-Maschinen. Sie wurden nach dem O & K-Lieferbuch mit den Namensschildern „J.K.B. 41“ und „J.K.B. 42“ ausgerüstet. Die Verwendung des Gattungszeichens t läßt sich ebenfalls begründen, schloß es sich doch an das ebenfalls für meterspurige Lokomotiven vergebene Gattungszeichen s an.



Weitere neue Gattungszeichen hat die OEG nicht vergeben. Die Verwendung des Gattungszeichens w für die im Jahre 1900 von Hohenzollern an die Königsberger Kleinbahn gelieferte Kastenlokomotive des Typs „Königsberg“ (Bauart B-n2t) ist strittig und läßt sich nicht belegen. Von besagter Lokomotive existiert nur eine Werksaufnahme ohne Betriebsnummer. Die Angabe zur Verwendung des Buchstabens w stammt wohl von Paul Dost. Auf jeden Fall ist die von ihm gegebene Begründung unzutreffend, die Buchstaben k und w bedeuteten Königsberg und Wehlau und dienen zur Unterscheidung der Lokomotiven beider Kleinbahngesellschaften, weil die OEG die Königsberger und die Wehlau-Friedländer Kreisbahnen in einer Bahnverwaltung zusammengefaßt hatte.

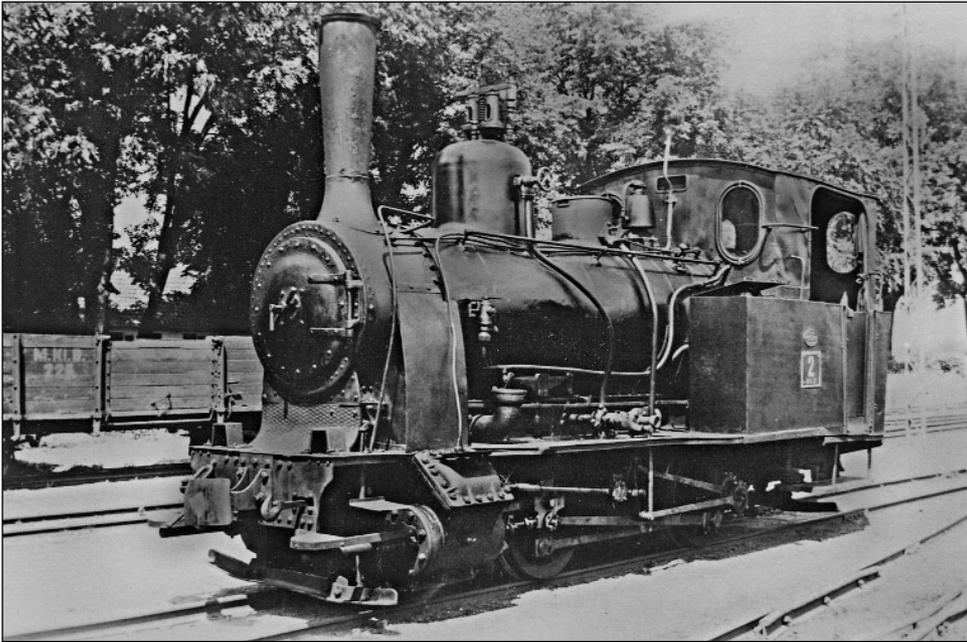
pel 1908 bzw. 1909 an die Memeler Kleinbahn gelieferten 1'C-n2t-Maschinen, die im übrigen mit den 1906 an die Insterburger Kleinbahnen gelieferten baugleich waren, erhielten keinen auf diese Gattung hinweisenden Buchstaben mehr.

Alle später von der OEG beschafften Lokomotiven führten nur noch eine Betriebsnummern ohne Zusatz. Eine fortlaufende Nummerierung stellte dabei den Regelfall dar. Davon abweichende Anordnungen gab es nur bei den Insterburger Kleinbahnen und bei der Pillkaller Kleinbahn. Die Insterburger Kleinbahnen bestanden aus vier räumlich getrennten Bahnverwaltungen mit Strecken in drei verschiedenen Spurweiten, die im Betriebsnummernschema Berücksichtigung fanden.

Bahnverwaltung	Spurweite	Betr.-Nr.
Insterburg und Neukirch (Niederungsbl.)	750	ab 1, ab 31 und ab 51
Tilsit	1.000	ab 21 u. ab 41
Heydekrug	1.435	ab 61
Hafenbahn Ragnit	1.435	ab 81

Die spätere Bezeichnung bei der OEG

Mit dem neuen Gattungszeichen t fand die Verwendung und Ergänzung des Lenz-Gattungsplans seinen Abschluß. Bereits die von Orenstein & Kop-

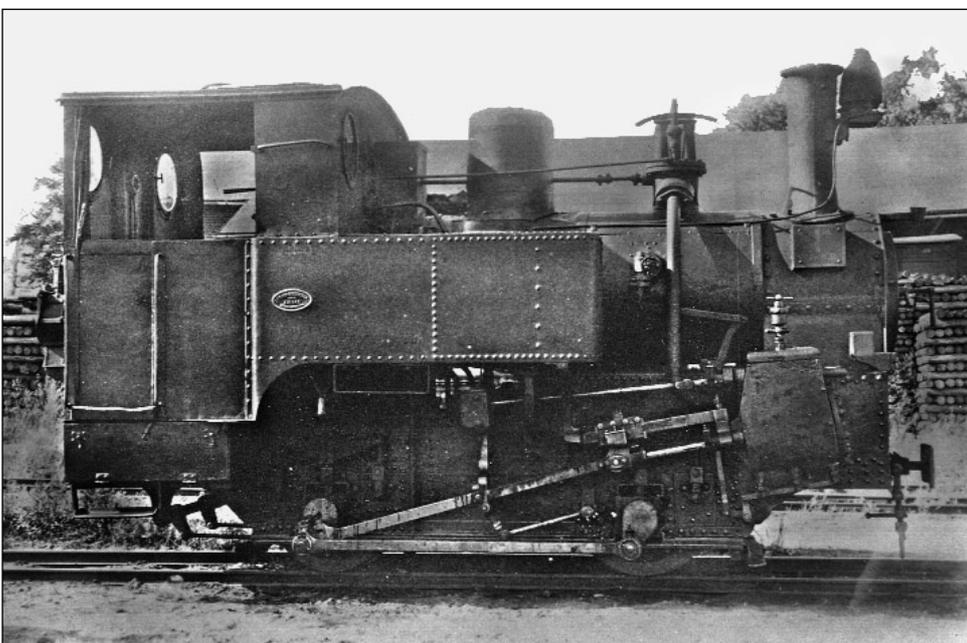
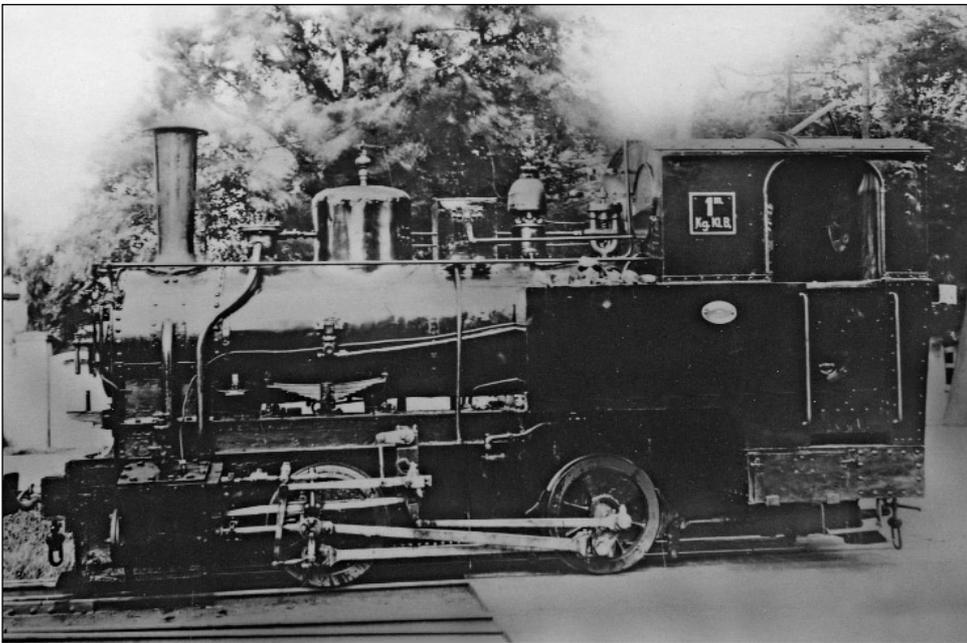


Die zu Beginn des Ersten Weltkrieges weitgehend zerstörte Pillkaller Kleinbahn wurde in den Jahren 1916/17 von 750-mm- auf 1000-mm-Spurweite umgebaut. Die fünf neuen, von Jung gelieferten Meterspurlokomotiven der Bauart 1'C-n2t (darunter die heutige Lok SPREEWALD) erhielten die Betriebsnummern 21 bis 25. Die Lycker Kleinbahn verlor während der Kampfhandlungen in Ostpreußen 1914/15 alle, die Oletzkoer Kleinbahn drei ihrer vier Lokomotiven. Die als Ersatz gelieferten Lokomotiven erhielten dagegen in Zweitbesetzung die Betriebsnummern 1 bis 4 bzw. 2 bis 4.

In den Bereich der OEG gelangte nur eine ELNA-Lokomotive. Krauss lieferte 1922 eine Maschine des Typs 3 (Bauart D-hv4t) an die Haffuferbahn. Diese Lokomotive trug dort zunächst die Betriebsnummer 122, später wurde sie in 1 umbezeichnet. Die für 1925 vorgesehene Lieferung einer bei Vulcan in Auftrag gegebenen ELNA-Lok an die Samlandbahn ist dagegen nicht zustande gekommen.

Quellen (Auszug):

- [1] K. J. Harder, Die Vulcan-Kleinbahnlokomotiven für die Eisenbahngesellschaft Lenz & Co., in: LOK-MAGAZIN 23, 1967
- [2] Paul Dost: Die Privatbahnen und Kleinbahnen Ostpreußens (Böttchers Kleine Eisenbahnschriften Hefte 37 und 38), Dortmund 1969
- [3] Wilhelm Rinsche/Gerhard Moll: Die Ostdeutsche Eisenbahn-Gesellschaft und ihre Lokomotiven, Dortmund 1969
- [4] Hans M. Koenner: ELNA-Dampflokotiven, Essen 1977
- [5] Siegfried Buße: Eisenbahnen in West- und Ostpreußen, Eggelham und München 1990
- [6] Nikolaus Günzl, Vulcan-„q“, in: Modelleisenbahner 5 und 6/1987
- [7] Lieferbücher der Firma Orenstein & Koppel (im Archiv des Verkehrsmuseums Dresden)



Drei Lokomotiven von drei Herstellern, die die OEG in die Gattung m einordnete:

Oben: Die Lok 2^m der Kleinbahn Marienwerder (Vulcan 1773/1900) gehörte zu einer 14 Lokomotiven umfassenden Lieferserie für die Kleinbahn Marienwerder, die Pillkaller Kleinbahn und die Insterburger Kleinbahnen.

Mitte: Hohenzollern lieferte 1898/99 drei dieser B-Kuppler der Bauart Greifswald an die Königsberger Kleinbahn. Hier die Lok 1^m (Hohenzollern 1106/1898) im Bahnhof Devau.

Unten: Die von Union 1898 gebauten B-Kuppler unterscheiden sich durch die schräg angeordneten Zylinder und die Joy-Steuerung deutlich von den anderen in die Gattung m eingeordneten Lokomotiven. Hier die Lok 1^m der Wehlau-Friedländer Kreisbahnen (Union 943/1898), wohl im Bahnhof Tapiau aufgenommen.

Ilse der Hütte, Peine (Hrsg.)

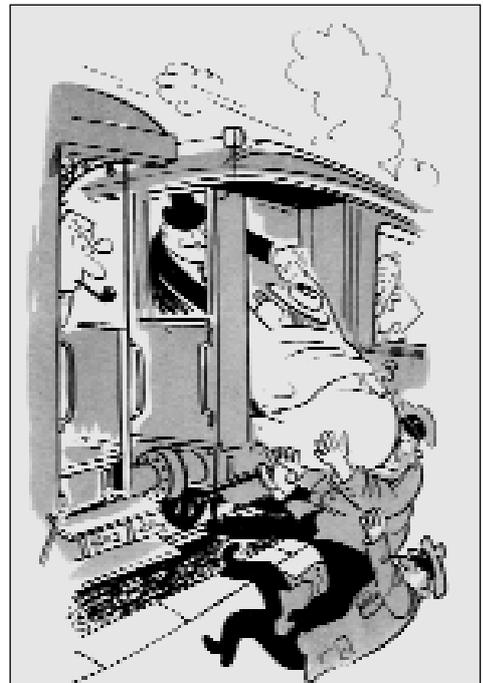
Hüttenexpress sagte „Ade“!

Wer es eilig hatte, ging zu Fuß.

Seit Juli 1957 steht das Signal für den neuen MAN-Dieseltriebwagenzug unserer Peine-Ilse der Eisenbahn auf „freie Fahrt“. Der Zug besteht aus fünf Triebfahrzeugen und einem Steuerwagen. Drei Triebwagen wurden im Juli geliefert, die letzten drei Fahrzeuge trafen im August in Peine ein. Diese Dieselleichttriebwagen sind eine Weiterentwicklung des bei der Bundesbahn eingesetzten Schienenomnibusses. Sie erreichen eine Höchstgeschwindigkeit von 90 km/h. Jedes Fahrzeug hat 66 bzw. 72 Sitzplätze, die gepolstert und mit Kunstleder überzogen sind. In drei Triebwagen ist eine Rundfunkanlage mit Tonbandübertragung und Sprechmöglichkeit eingebaut, so daß sich die Fahrzeuge auch für den Sonntagsausflugs- und Gele-

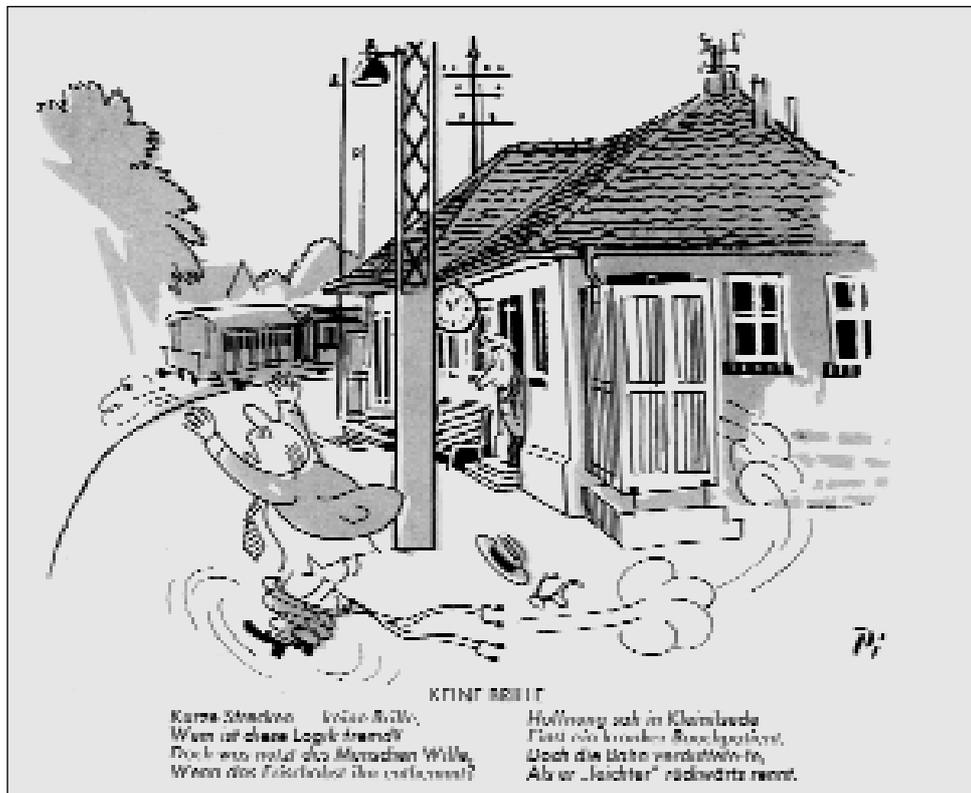
genheitsverkehr der Bundesbahn gut verwenden lassen. Die Fahrzeit zwischen Peine und Groß Ilse wurde mit diesen Wagen von 15 auf 9 Minuten verkürzt.

Die neuen MAN-Leicht-Dieseltriebwagen lösen die alten Züge ab, die vielen Mitarbeitern der Ilse der Hütte, der Hüttenwerke und der Bevölkerung ans Herz gewachsen sind, obwohl sie oft spöttischen Bemerkungen ausgesetzt waren. Unser Zeichner Pielert hat einige interessante Begebenheiten aus ihrer Geschichte karikiert. Die Karikaturen sollen zugleich ein Nachruf in Freundschaft sein. Der HÜTTENEXPRESS mußte Lebewohl sagen, weil er den Anforderungen des modernen Verkehrs nicht mehr genügte.



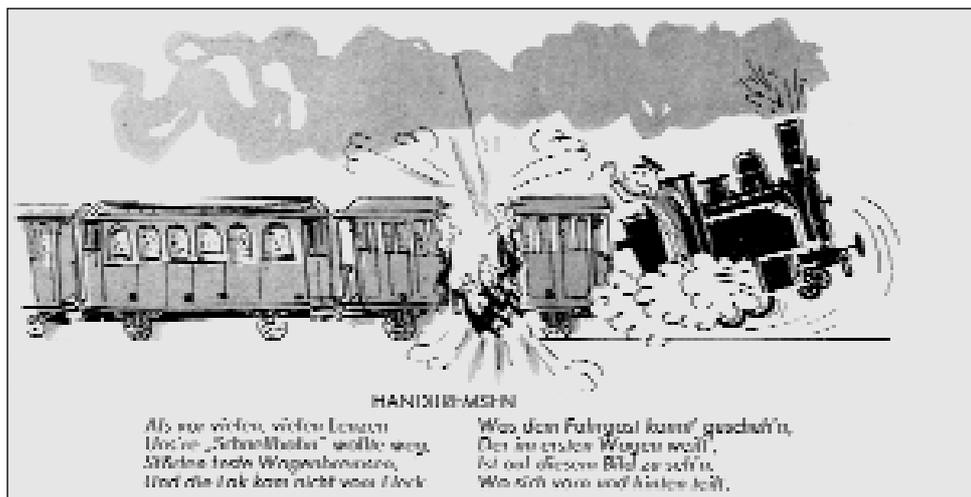
DER SPÄTLING

Pünktlichkeit bewegt man ihr Und den Schlafwahn Hofflichkeit. / Or die Schlafwahnspillen-Tür War manch' Taillennuß zu weit. Solch ein „Spätling“ weiß zu sagen, Wie man ihn an Bord gesetzt. Mit vier Fenstern in den Wagen, Schwere Tür besorgt den Rest.



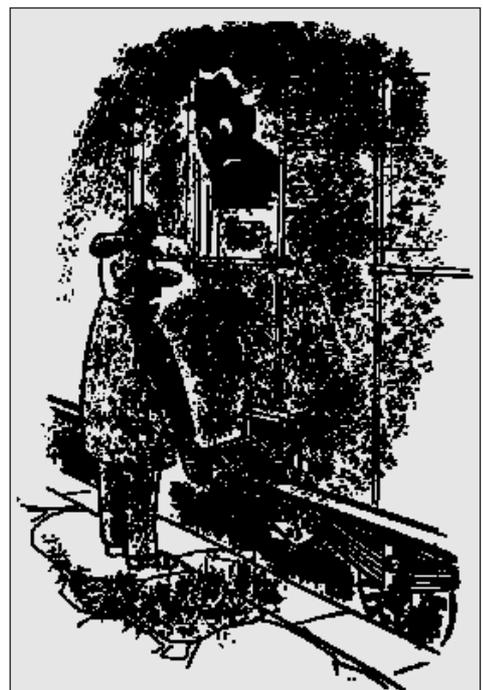
KITZIG BEI IT

Kerna-Straßen - In der Hütte, Hoffnung sah in Kleinstadt. Wenn ist diese Logistikdienst? Gibt es keinen Buschplatz? Das ist was mal die Menschen will, Doch die Bahn verdrängt sie, Wenn die Fahrplan ihr aufweist, Als er „leichter“ rückwärts rennt.



HANDELSMANN

Als nur vielen, vielen Jahren, Die die „Arbeitsblätter“ sollte sein, Stürzte jede Wagenbestände, Und die Link kam nicht von Link. Was dem Fahrgast kommt geschäftig, Der im ersten Wagen weiß, Ist auf diesem Bild geschäftig, Was sich vom und hinter sich.



WAGENHEIZUNG

Qualm und Ruß am Lagerfeuer Können sehr romantisch sein. Doch war's manchmal nicht geheuer, Heißt man diese Wagen ein. Kräftig heizen — Dienst am Kunden! Diesen Wahlspruch kennt die Bahn. Doch wie mancher Gast geschunden, Beweist der schwarze Fenstermann.