
Hansestadt



Stralsund



**Konzept für ein Eisenbahnmuseum und
Veranstaltungszentrum auf dem Gelände
des ehemaligen Bahnbetriebswerkes Stralsund**

Konzept für ein Eisenbahnmuseum und Veranstaltungszentrum auf dem Gelände des ehemaligen Bahnbetriebswerkes Stralsund

Seit der Anbindung Stralsunds an das preußische Eisenbahnnetz am 01. November 1863 durch die Berlin-Stettiner Eisenbahn entwickelte Stralsund sich zu einen wichtigen Eisenbahnknoten in Deutschland. Zum Beginn der Eisenbahn gab es erst eine kleine Betriebstätte in Stralsund. Aufgrund des stetig wachsenden Verkehrsaufkommen und weiteren Streckeneröffnungen wie der Strecke Berlin-Neubrandenburg-Stralsund, Rostock-Stralsund, der Aufnahme des Fährverkehrs nach Altefähr, der gleichzeitigen Eröffnung der Strecke Altefähr – Bergen und der Verkehrsrelation zu Schweden entwickelte sich das Bw Stralsund zu einem der bedeutsamsten Bahnbetriebswerk in Deutschland.

Das Bahnbetriebswerk Stralsund war auch zuständig für den Unterhalt und Betrieb der Einsatzstellen Saßnitz, Bergen , Putbus, Greifswald, Wolgast, Tribsees, Barth ,Grimmen und zeitweise Heringsdorf.

Beim Bombenangriff im Juli 1944 wurde auch das Bw mehrfach getroffen und erlitt dabei schwere Schäden.

Nach dem Ende des Krieges und dem Wiederaufbau wuchs die Bedeutung des Bw weiter als wichtiger Knotenpunkt der wirtschaftlichen und touristischen aufstrebenden Ostseeregion.

Große Bekanntheit erlangte das Bw Stralsund durch die Beheimatung der aller in der DDR verbliebenen Loks der Baureihe 03.10 ab 1954.

Nach dem politischen Umbruch in der DDR und der Wiedervereinigung sank das Verkehrsaufkommen massiv.

Im Jahr 2001 endete die Ära des Bahnbetriebswerk Stralsund. Das gesamte Areal wurde geschlossen und ist seitdem dem Verfall preisgegeben.

Die auf dem Gelände des Bw befindlichen Lokschuppen mit den Drehscheiben wurden von der Stadt Stralsund unter Denkmalschutz gestellt.

Das Bahnbetriebswerk Stralsund ist als technisches Denkmal ein bedeutsames Zeugnis Stralsunder Industriegeschichte und der über 150 jährigen bedeutungsvollen Geschichte des Eisenbahnknoten Stralsund. Zur Sicherung des Objekts muss das gesamte Areal von der DB AG übernommen werden und zahlreiche Akteure gewonnen und zur Zusammenarbeit überzeugt werden. Da der Erhalt des Objektes im städtischen Interesse ist, muss die Koordinierung des Zusammenwirkens der Partner und Akteure durch die Stadt erfolgen.

Das Gelände des Bahnbetriebswerkes soll zu einen modernen und attraktiven Industriemuseum und Veranstaltungszentrum im historischen Umfeld werden. Die Museumsdidaktik soll nach Aktuellen museumspädagogischen Erkenntnissen erarbeitet und konzipiert werden.

Konzept für ein Eisenbahnmuseum und Veranstaltungszentrum auf dem Gelände des ehemaligen Bahnbetriebswerkes Stralsund

Um das Gelände des Bahnbetriebswerkes in ein Museum und Veranstaltungsort mit überregionaler Bedeutung umzuwandeln sind umfangreiche Maßnahmen durchzuführen. Dieses Ziel soll in mehreren Schritten umgesetzt werden.

Schritt 1. Freiflächengestaltung

Attraktiveren der Außenanlagen im Bereich des ehemaligen Bw zum öffentlichen Freilichtmuseumsbereich
Einzäunung des gesamten Areals und Schaffung einer neuen Straßenanbindung mit Beleuchtung zur Feldstraße
Schaffung neuer Gehwege inklusive Ausweisung und Beschilderung eines Rundweges und das Aufstellen von Sitzgelegenheiten und Infotafeln
Notwendige Durchführung von Maßnahmen zum Beseitigen von Altlasten
Wiederbeschaffung und Aufbau bahnspezifischen Anlagen und Ausrüstungen
Aufstellen von Lampenmasten nach alten Vorbild
Errichtung eines Museumsbahnsteiges auf dem Gelände im Bereich des ehemaligen Ablaufberges und Neuverlegung von Gleisen für die Abwicklung von Museumsfahrten und der anfahrenenden Sonderzügen sowie dem Abstellen von Zügen
Bereitstellung von Stellplätzen für PKW und Busse
Einrichtung eines Kinderfreizeitbereiches

Schritt 2. Gebäudeinstandsetzung

Sanierung und Umgestaltung der Ringlokschuppen für die Ausstellung von historischen Großexponaten und für Veranstaltungen
Instandsetzung und Umbau der ehemaligen Bw Verwaltung zu einen temperierten Museumsbereich und Depot von Ausstellungsstücken
Rückbau nicht mehr benötigter und desolaten Anbauten sofern diese nicht dem Denkmalschutz unterstehen
Sanierung des auf dem Gelände befindlichen Stellwerk „W1“ für eine Neunutzung
Sanierung der ehemaligen Wagenhalle

Konzept für ein Eisenbahnmuseum und Veranstaltungszentrum auf dem Gelände des ehemaligen Bahnbetriebswerkes Stralsund

Schritt 3. Informationssystem

Schaffung einer Erlebnis- und erkenntnisorientierten Ausstellung zur Geschichte der Eisenbahn in der Region

Die Aufgaben und das Arbeiten im Bahnbetriebswerk auf moderne und anschauliche Weise vermitteln

Einrichtung eines Informationssystem für die Dauerausstellung

Schaffung von Räumlichkeiten für Multimediale Vorführung und Veranstaltungen

Schaffung von Modellanlagen zur Ansicht der historischen Bahnanlagen in Stralsund

-Bahnhof und das Bahnbetriebswerk

-Fähranlagen am Hafen

-Ziegelgrabenbrücke und der Rügendamm

Einrichtung eines Museumshops

Schritt 4. Großexponate

Rückführung der bis 2001 im Bw abgestellten historischen Loks aus Schwerin nach Rücksprache mit dem Verkehrsmuseum Nürnberg 03 1090 / VT 137 099 und Beiwagen

Organisation weitere Loks und Wagen durch Leihen oder Kauf

Schwerpunkt dabei sind Loks die Regional eingesetzt worden sind

Anderen Besitzern von Loks und Wagen soll die Möglichkeit gegeben werden ihre Fahrzeuge kostenlos in den Schuppen unterzustellen und so zur einer Bereicherung der Ausstellung beizutragen

Über das Aufstellen anderer Exponate in dem Lokschuppen muss gesondert entschieden werden (Straßenverkehr und Schifffahrt)

Als Unterstellung für die Triebfahrzeuge soll Lokschuppen II oder III dienen

Vorraussetzung dafür ist die Wiederbeschaffung der Drehscheiben

Als Aufstellort für die Großexponate kann auch ersatzweise die ehemalige Wagenhalle dienen.

Konzept für ein Eisenbahnmuseum und Veranstaltungszentrum auf dem Gelände des ehemaligen Bahnbetriebswerkes Stralsund

Durchzuführende Arbeiten

Freifläche:

Beräumung und Sicherung des gesamten Geländes
Entfernung von Abfall, Wildbewuchs und Altlasten
Rückbau nicht benötigter Aufbauten (Rohrtrassen usw.)
Erdaufschüttungen und Erdrampen beseitigen
Neuverlegung von Wasser- und Abwasserleitungen
Aufstellen von Hydranten
Neuverlegung Strom- und Telekommunikationsleitungen
Beseitigung von Altschwellen und Schotter
Schwellen und Schotter sollen nach Möglichkeit wiederverwendet werden
Anlegen von Gehwegen und Parkplätzen
Aufstellen von Bänken und Schildern

Lokschuppen:

Erneuerung der Dachschalung , Dachdeckung und der Regenentwässerung
Entkernung der Lokschuppen
Entfernung von nicht notwendigen Zwischenwänden und Anbauten
Reparatur bzw. Erneuerung der Tore und Fenster
Reinigung und Sanierung der Fassaden
Fassadenbeschriftung erneuern
Rückbau nicht mehr benötigter Leitungen
Instandsetzung oder Neubau der Heizungsanlagen
Instandsetzung der Grubenentwässerung
Ausbesserung der Böden
Abdeckung der Untersuchungsgruben
Erneuerung der Elektrischen Anlage
Altlastenentsorgung
Neuanstrich des Innenraumes
Einbau einer Brandschutzanlage
Anbringen von Feuerlöschern
Installation von Lautsprechern
Anbringen von Warn- und Hinweisschildern, Flucht- und Rettungsplänen
Warnanstriche erneuern
Einbau einer Alarm- und Überwachungsanlage

Konzept für ein Eisenbahnmuseum und Veranstaltungszentrum auf dem Gelände des ehemaligen Bahnbetriebswerkes Stralsund

Durchzuführende Arbeiten

Verwaltungsgebäude:

Überprüfung des Gebäudes aufgrund von Schäden am Mauerwerk
(Risse im Mauerwerk, Wasserschäden, Senkschäden)

Wenn Sanierung möglich ist:

Sanierung des Mauerwerks
Entkernung der Gebäudes
Beseitigung von Altlasten
Reparatur der Dachdeckung und Regenentwässerung
Reinigung der Fassade
Fassadenbeschriftung erneuern
Einbau neuer Fenster und Türen
Erneuerung der Fußböden
Reparatur oder Erneuerung der Holztreppe
Renovierung des gesamten Innenbereiches
Notwendige Entfernung nichttragender Zwischenwände
Erneuerung des Elektrischen Anlage
Erneuerung der Wasser- und Abwasserleitung
Neuverlegung von Telekommunikationsleitungen
Neubau der Toilettenanlage (Behindertengerecht)
Eventuell Einrichtung eines Waschraumes mit Dusche
Installation einer neuen Heizungsanlage
Anbringen von Feuerlöschern
Anbringen von Warn- und Hinweisschildern
Installation von Brandschutzeinrichtungen
Einrichtung des Gebäudes entsprechend des neuen Verwendungszweckes

Konzept für ein Eisenbahnmuseum und Veranstaltungszentrum auf dem Gelände des ehemaligen Bahnbetriebswerkes Stralsund

Finanzierungs- und Fördermöglichkeiten

Europäische Union
Europäischer Fonds für regionale Entwicklung
Fördergelder des Landes Mecklenburg - Vorpommern
Stadtentwicklungsfond
Städtebauförderung
Deutsche Stiftung für Denkmalschutz
-Stiftung Denkmale der Verkehrsgeschichte
-Stiftung Kultur auf Schienen (Eisenbahnfahrzeuge und dazugehörige Anlagen)
Stiftung Deutsche Eisenbahn
Öffentliche Fördergeldgeber
Lotterie „Glückspirale“
Kulturfonds
Sponsoren
Spenden

Kooperationspartner für die Abwicklung des laufenden Museumsbetriebes, beim Marketing und dem entwickeln und ausführen von Projekten

Verkehrsmuseum Nürnberg
Deutsche Bahn AG
Pressnitzalbahn
Stadtwerke Stralsund
Amt für Tourismus Stralsund
Amt für Denkmalschutz Stralsund
Fernseh- und Rundfunkanstalten
Private Filmteams
Modellbaufirmen
Fachzeitschriften

Konzept für ein Eisenbahnmuseum und Veranstaltungszentrum auf dem Gelände des ehemaligen Bahnbetriebswerkes Stralsund

Zielgruppen

Kinder 5 – 10 Jahre
Jugendliche 10 – 18 Jahre
Schulklassen
Kindergartengruppen
Erwachsene :
Familien
Ambitionierte Amateure
Ehepaare
Alleinstehende
Reisegruppen, Vereine usw.
Zufällige Besucher die auf unterschiedlichster Art auf das
Museum aufmerksam wurden
Urlauber und Tagestouristen
Besucher mit Behinderung und Mobilitätseingeschränkte

Ziele

Die Sammlung an Exponaten und Objekten soll sich an speziellen
Schwerpunktthemen orientieren.

- Die Geschichte der Eisenbahn in der Region
- Die Reichsbahndirektion Stettin und Greifswald
- Das Bahnbetriebswerk Stralsund
- Die Triebfahrzeuge des Bw Stralsund
- Die Eisenbahnfähranlagen

Aufgaben

Organisieren und Durchführen von Veranstaltungen, Vorträgen
und spezifischen Angeboten (Lehrgänge, Kursen)
Führungen durch die Sammlung , Ausstellungen und das Gelände
Durchführen von Festen im Bw
Museumseigener Rangierbetrieb, Führerstandsmittfahrten
Service- und Dienstleistungen
Versorgung und Betreuung von Sonderzügen
Öffentlichkeits- und Museumspädagogische Arbeit
Gastronomische Betreuung der Besucher

Konzept für ein Eisenbahnmuseum und Veranstaltungszentrum auf dem Gelände des ehemaligen Bahnbetriebswerkes Stralsund

Verkehrstechnische Anbindung

Die Hauptanbindung an die Straße erfolgt derzeit von der Feldstraße und Knöchelsöhren. Eine weitere Zufahrt befindet sich an der Feldstraße vor der Köppenbergbrücke. Hier gelangt man direkt auf die ehemalige Kohlenbanse des Bw Stralsund. Die Fußgängeranbindung vom Bahnweg existiert nicht mehr, da die Fußgängerbrücke im April 2015 durch die DB zurückgebaut wurde.

Die Zufahrt über Knöchelsöhren von der Feldstraße befindet sich zur Zeit in einen desolaten Zustand. Auch das gesamte Umfeld bietet einen schlechten Anblick. Ruinen von ehemaligen Garagen und illegale Müllberge prägen hier den Blick. Eine Beleuchtung ist hier nicht vorhanden. Für eine zukünftige Nutzung des ehemaligen Bw Geländes ist es notwendig die Verkehrsanbindungen zu verbessern.

Möglichkeit 1:

Die Zufahrt von der Feldstraße über Knöchelsöhren wird komplett saniert und mit einer Beleuchtung ausgestattet.

Möglichkeit 2:

Die Zufahrt von der Feldstraße wird geradeaus komplett neu gebaut. Die neue Zufahrt endet dann direkt neben der ehemaligen Wagenhalle. Hier muss ebenfalls eine neue Beleuchtungsanlage geschaffen werden.

Möglichkeit 3:

Die Anbindung von der Feldstraße neben der Köppenbergbrücke an der ehemaligen Kohlenbanse. Diese Zufahrt ist aber verkehrstechnisch ungünstig gelegen. Aufgrund der dort verlaufenden Rohrtrasse gibt es eine Beschränkung in der Breite und Höhe der Einfahrt. Die Sicht bei der Ausfahrt vom Gelände ist aufgrund der Rohrtrasse eingeschränkt. Die Einfahrt zu Kohlenbanse sollte nicht als Haupeinfahrt dienen sondern nur für spezielle Zwecke genutzt werden wie zum Beispiel Veranstaltungen. Die Kohlenbanse kann in diesem Fall als Parkfläche genutzt werden. Die weiterführende Abfahrt zum Bw Gelände ist nur ein Provisorium und ist für eine zukünftige Nutzung nicht geeignet.

Möglichkeit 4:

Bei dem geplanten Erwerb des Geländes des ehemaligen Güterbahnhofs, durch die Stadt Stralsund, wird im Rahmen der zukünftigen Neugestaltung des Geländes ein neuer Weg oder Straße in Richtung Bw Gelände angelegt.

Bahnbetriebswerk Stralsund

Lokomotivschuppen 1

Erbaut 1879 / erweitert 1890 / Stilllegung 1994 / Schließung 2001

Der Lokschuppen 1 ist der älteste noch vorhandene Lokschuppen im Bw.

Auf dem Gleis 1 (von der Drehscheibe aus gesehen rechts beginnend) sind Büro-, Werkstatt- und Aufenthaltsräume errichtet worden.

Die Gleise 2 – 4 sind in den letzten Jahren bis zur Schließung zur Lehrausbildung genutzt worden. Zwischen Gleis 4 und 5 befindet sich eine bis zum Dach

gemauerte Trennwand. Die Gleise 5 – 14 wurden bis Stilllegung des Schuppens zum Abstellen, zur Wartung und Reparatur kleinerer Triebfahrzeuge genutzt.

Nach der Stilllegung des Schuppens wurden bis zur endgültigen Schließung des Bahnbetriebswerkes hier Schadlokomotiven abgestellt. Auch einzelne Verschrottungen von Triebfahrzeugen sind hier durchgeführt worden.

Zwischen Gleis 14 und 15 befindet sich eine weitere bis zur Torhöhe gemauerte Trennwand. Auf Gleis 15 wurde zuletzt das 2 Wege Notfallfahrzeug Typ „Unimog“ abgestellt. Das Gleis 15 ist als Durchgangsgleis gebaut worden.

In der Rückseite befindet sich ein Schuppentor. Hier konnte man direkt auf die Rückseite des Bahnbetriebswerkes gelangen.

In der Bodengrube zwischen Gleis 11 und 12 befand sich eine Grundwasserpumpe mit Ölabscheider. Direkt hinter der zugemauerten Toreinfahrt von Gleis 16 befindet ein Werkstatttraum. Auf dem Gleis 17 steht bis heute noch eine Achsdrehbank und eine Achsschenkelpolierbank mit Krananlage.

Die Gleise 18 und 19 sind mit einen Sozialtrakt bebaut worden. Hier befanden sich in dem oberen Bereich Büroräume. Im unteren Bereich waren mehrere Umkleideräume mit Waschraum, Aufenthalts- und Lagerräume und ein Heizungsverteilerraum untergebracht.

An der Rückseite des Lokschuppen befinden sich Räume in denen eine Materialausgabe untergebracht war. Daneben befand sich ein Lagerraum für Motorenöl inklusive Pumpen und Beheizung. Einzeln Stände des Schuppens wurden im hinteren Bereich zugemauert und als Lagerräume genutzt.

Der Lokschuppen 1 wurde Anfang der 90er Jahre mit einer neuen Heizung ausgestattet. Das trifft auch für die Lokschuppen 2 und 3 zu.

Vor dem Lokschuppen befindet sich ein 16 m Drehscheibe die ebenfalls unter Denkmalschutz gestellt worden ist und noch vorhanden ist.

Die von außen sichtbare Nummerierung der Gleise über den Schuppentoren entspricht nicht der Nummerierung im Text. Aufgrund der veränderten Nutzung der Gleise wurde die Nummerierung am Schuppen geändert. Sie beginnt links und geht von 1 – 15.

Bahnbetriebswerk Stralsund

Lokomotivschuppen 2

Erbaut 1895 / Erweitert 1910 / Schließung 2001

Der Lokschuppen 2 besitzt 19 Gleisstränge und wurden zuletzt wie folgt genutzt: Die Gleise 1 – 9 (von der Drehscheibe aus gesehen von rechts beginnend) dienten dem Abstellen und der Wartung von Triebfahrzeugen. Auch wurden hier die historischen Triebfahrzeuge abgestellt.

Auf Gleis 10 und 11 war das Heizhaus untergebracht. Von hier aus wurde das Bw mit Wärme versorgt. Zuletzt standen hier 2 Gasgefeuerte Brennkessel.

Ebenfalls im Heizhaus waren die Wasseraufbereitungsanlagen für das Bw aufgestellt. Die Heizungs- und Wasseraufbereitungsanlagen sind bis auf die Rohrleitungen zurückgebaut worden. Vor dem Lokschuppen steht auf Gleis 11 noch der Anfang der 90er Jahre aufgestellte Abgasschornstein .

Rechts von Gleis 11 befindet sich innen eine bis auf Torhöhe gemauerte Wand. Links neben Gleis 10 ist die Wand bis zur Schuppendecke gemauert.

Das Heizhaus wurde oberhalb mit Formplatten aus Stahl abgedeckt.

Der Bereich Gleis 12 – 14 wurde zuletzt als Fenster- und Türenbau genutzt. Auch hier wurden nach Schließung sämtliche Maschinen und Anlagen entfernt.

Auf den Gleisen 15 – 19 war die Technische Abteilung (TA) untergebracht.

Im Bereich des Gleis 19 befinden sich innen die Büroräume und 1 Lagerraum

Vorne befindet sich der Feuerlöschgeräte Raum. Oberhalb der Büroräume befindet sich der Aufenthaltsraum der TA. Bei der Errichtung des Raumes wurden in die Giebelwand 4 Fenster eingebaut. Zwischen Gleis 14 und 15 befindet sich eine bis zum Schuppendach gemauerte Trennwand.

Neben der Trennwand auf Gleis 15 befindet der gemauerte Abgasschornstein der Schmiede. Sämtliche Einrichtung der TA wurden nach Schließung entfernt.

An der Außenrückseite der TA befindet ein kleiner Anbau. Hier waren eine Kompressorstation und die Schweiß- und Schneidbrennerwerkstatt untergebracht.

Anfang der 80er Jahre wurde das Dach komplett erneuert und dabei wurde auch die Dachkonstruktion verändert. Der Grund dafür war, im Innenbereich des Lokschuppens sämtliche Stützbalken dauerhaft zu entfernen um so mehr Platz zu schaffen. Der Fußboden wurde ebenfalls erneuert. Im Zusammenhang mit der Dacherneuerung wurden auch die Schuppenwände höher gemauert.

Vor dem Lokschuppen befand sich eine 21 m Drehscheibe, die Anfang der 90er Jahre mit Drehscheibengrube komplett erneuert wurde. Die Drehscheibe wurde zwischenzeitlich von der DB ohne Genehmigung entfernt, obwohl sie zusammen mit dem Lokschuppen 2 unter Denkmalschutz gestellt wurde.

Bahnbetriebswerk Stralsund

Lokomotivschuppen 3

Erbaut 1917 - 1921 / Schließung 2001

Der Lokschuppen 3 besitzt 15 Gleisstränge und wurde bis zur Schließung des Bahnbetriebswerkes zur Reparatur, Wartung und Abstellen von Triebfahrzeugen genutzt. An der rechten Giebelseite befindet sich ein Anbau in dem sich im oberen Teil Umkleide-, Wasch-, Werkstatt- und Aufenthaltsräume befinden. Im unteren Teil befindet sich ein großer und mehrere kleinere Werkstatträume. Im Keller des Anbaus ist der Heizungsverteilerraum untergebracht. Im Bereich über dem Kellerraum befindet sich ein großer Aufenthaltsraum mit Küchenteil und Büroraum. Im Lichthof wurden die Gabelstapler abgestellt. Daneben befindet sich ein Anbau mit Gleis 1 - 3. Hier befand sich ein Brückenkran, eine Achssenke und ein Hebestand. Im hinteren Teil stand ein Hochregallager für Lüftermotoren und Abstellflächen für diverse Lokteile. Neben dem Anbau befinden sich die Gleisstränge 4 - 15 des Lokschuppens die bis zum Schluss komplett genutzt wurden. Zwischen Gleis 14 und 15 befindet sich eine bis zur Torhöhe gemauerte Trennwand. Das Gleis 15 wurde für die Instandsetzung von Unfalllokomotiven genutzt. Neben dieser Trennwand an Gleis 14 befanden sich Wasservorratskessel. Im hinteren Bereich des Lokschuppens befinden sich einzelne Gebäude und Anbauten in denen sich Büros, Werkstätten, Labore und Toiletten befanden. Kurz vor der Schließung wurde im Schuppen noch eine Trennwand aus Leichtbausteinen errichtet. Der Schuppen wurde nach der Schließung geräumt. Vor dem Lokschuppen befand sich eine 23 m Drehscheibe. Die Drehscheibengrube wurde in den 90er Jahren umfangreich erneuert. Die Drehscheibe wurde ebenfalls zwischenzeitlich von der DB ohne Genehmigung entfernt, obwohl sie auch mit dem Lokschuppen 3 unter Denkmalschutz gestellt wurde. Der am Schuppen 3 befindliche Portalkran ist ebenfalls abgebaut worden. Besonders auffällig an dem Lokschuppen 3 ist, dass er in reiner Klinkerbauweise errichtet wurde und in späteren Jahren großflächig außen verputzt wurde.

Bahnbetriebswerk Stralsund

Wagenhalle

Schließung 2001

Die Wagenhalle befindet sich hinter dem Lokschuppen 2 und gehörte ursprünglich zum Bahnbetriebswagenwerk (Bww). Bis 1990 wurden hier ausschließlich Güterwagenwagen instandgesetzt. Anfang der 90er Jahre wurde die Halle umfassend renoviert. Danach sind hier Reisezugwagen gewartet und instand gesetzt worden. Im Jahr 2000 wurde vor der Halle eine Gleisverlängerung durchgeführt. Diese Werkstatt gehörte zuletzt zur DB Regio. Die Wagenhalle wurde als Rechteckhalle errichtet. Die Halle hat ein Grundmaß von 61m x 15,60 m. In der Halle befinden sich 2 Gleise mit jeweils 60 m Nutzlänge. Die Gleise sind mit Untersuchungskanälen und einer Achssenke ausgestattet. Die Halle besitzt eine über die gesamte Hallenlänge fahrbaren Brückkran. Seitlich an der Wagenhalle befinden sich Anbauten in den Werkstätten, Büros, Lager- und Pausenräume untergebracht waren. Vor der Wagenhalle neben dem Stellwerk W1 befindet sich die ehemalige Druckluftverdichterstation. Sämtliche Zufahrtsgleise zur Wagenhalle wurden nach der Schließung zurückgebaut. Nur die Gleise vor, in und hinter der Halle sind noch vorhanden. Aufgrund von Vandalismus weist die Halle Schäden auf, insbesondere sind viele Scheiben zerschlagen worden.

Die ehemalige Wagenhalle ist nicht wie die Lokschuppen und das Stellwerk W1 unter Denkmalschutz gestellt worden. Die Halle sollte in einer zukünftigen Neunutzung des Geländes miteinbezogen werden. Nach einer Renovierung und einen Wiederanschluss an das Gleisnetz kann die Halle Vielfältig genutzt werden. Hier können die historischen Triebfahrzeuge untergestellt werden solange ein Abstellen der Fahrzeuge in den Lokschuppen 2 und 3 aufgrund der fehlenden Drehscheiben nicht möglich ist. Darüber hinaus kann Halle für Sonderveranstaltungen genutzt werden. Ebenfalls können hier Loks und Waggons von Dritten für Wartungs- und Reparaturarbeiten genutzt werden. Dadurch würden sich zusätzliche Einnahmequellen ergeben. Die vor der Halle noch vorhandenen Ausziehgleise eignen sich hervorragend für das Abstellen von ganzen Zügen. Hier könnten zum Beispiel Waggons mit Übernachtungsmöglichkeiten für Urlauber und Touristen abgestellt werden.

Bahnbetriebswerk Stralsund

Lage, Größe und Ausrüstung

Stand: 01. Juli 1990

Das Bw Stralsund befindet sich an den Ausfahrgleisen in Richtung Saßnitz, Greifswald und Grimmen im Kilometer 238,9 und 239.8 der Hauptbahn Stralsund – Angermünde.

Gelände und Gleisanlagen

Grundfläche zirka: 65 000 m²
Gesamtlänge der Gleise: 3683 m
Anzahl Handweichen: 8
Anzahl Rückfallweichen: 3

Bebauung

3 Lokomotiv-Halbrundschuppen mit Drehscheiben
Drehscheibe 1 : 16m
Drehscheibe 2 : 21m
Drehscheibe 3 : 23m
Anbau Lokschuppen 3 mit Werkstattteil und Sozialtrakt
Zwischen Lokschuppen 2 und 1 ein Verwaltungsgebäude mit Sozialtrakt
Zwischen Lokschuppen 2 und 3 ein Werkstattgebäude mit Lehrwerkstatt, Gießerei, Tischlerei, Güterwageninstandhaltung und Sozialtrakt
Kohlenbanse mit Tankanlagen für Dieselkraftstoff und Motorenöl, Besandungsanlage und 1 Gebäude mit Büro und Sozialtrakt
Zum Bw gehörten ebenfalls eine Werkküche, eine Wohnbaracke und ein Garagenkomplex

Ausrüstung

Eisenbahndrehkran EDK 6 Kohlenbanse

Schuppen 1

1 Achsdrehbank, 1 Achsschenkelpolieranlage, 1 Krananlage, 1 Brückenkran
1 Motorölanlage

Schuppen 3

1 Portalkran, 1 Brückenkran, Achssenke über 3 Gleise, 1 Hebestand

Am 1. Juli 1990 waren 814 Arbeitskräfte im Bw Stralsund beschäftigt.

Eisenbahn und Schifffahrt in Stralsund und auf Rügen

Bereits Bahnprojekte aus dem Jahre 1844 sahen vor, den Hafen von Stralsund an die Eisenbahn anzuschließen. Stralsund war zu jener Zeit ein bedeutender preußischer Ostseehafen, Ausgangspunkt der Postschiffe nach Schweden, Festungsstadt und für die Kriegsmarine ein wichtiger Standort.

In der Zeit von 1844-1880 vergrößerte sich der Bestand an Segelschiffen Stralsunder Reedereien von 100 auf 200. Die Schiffsrouten führten zu allen Ostseehäfen sowie London, Newcastle, Cardiff, Bordeaux, Rio de Janeiro, San Francisco, Melbourne, Singapur u.a.. Das und die Ergebnisse aus dem Fischfang ergab für die Eisenbahn ein lukratives Beförderungsangebot.

Nicht ohne Grund bezeichnete man die Stralsund vorgelagerte Insel Dänholm als Wiege der preußischen Marine. 1849 verkaufte die Stadt Stralsund die Insel an den Königlichen Militärfiskus. Sie wurde zum preußischen Kriegshafen ausgebaut. Aber auch für den Stadthafen interessierte sich das Militär.

1865 nahm die Stralsunder Hafenbahn ihren Betrieb auf. Beim Bau der Hafenbahn und anderer Bahneinrichtungen waren militärische Belange zu wahren. So waren Gebäude und Brücken in Holzbauweise zu errichten um im Kriegsfall eine schnelle Zerstörung zu ermöglichen. Bis 1873 war Stralsund eine Festungsstadt. Danach konnten Gebäude und Brücken Massiv gebaut werden.

Diente die Hafenbahn nur den Güterverkehr, änderte sich dies im Jahre 1883 mit der Inbetriebnahme der Eisenbahnstrecke von Altefähr nach Bergen.

Zwischen dem Festland und der Insel Rügen wurde ein Eisenbahnfähverkehr eingerichtet. Damit waren nun auch bedeutende Leistungen im Personenverkehr zu realisieren. Die Eisenbahn errichtete entsprechende Fähranlagen. Es entstand der Bahnhof Stralsund Hafen. Da sich der Fährverkehr gut entwickelte, wurden die Anlagen im Laufe der Jahre erweitert und leistungsfähigere Fährschiffe beschafft. Die Inbetriebnahme der Strecke von Bergen nach Saßnitz 1891, die Eröffnung der Postdampferlinie Saßnitz – Trelleborg und der Anschluss des Saßnitzer Hafens an die Eisenbahn 1897 sowie die Aufnahme des Eisenbahnfähverkehrs nach Trelleborg 1909 gaben die notwendigen Impulse.

Mit dem Bau des Rügendamms und seiner Inbetriebnahme 1936 stellte die Eisenbahn den Fährverkehr über den Strelasund ein und baute die Anlagen zurück. 1986 wurde der Eisenbahnfähverkehr zwischen Mukran auf Rügen und Klaipeda in der damaligen Sowjetunion aufgenommen. Anlass dafür waren der massiv gestiegene Warenverkehr und die Umgehung Polens aufgrund der unsicheren politischen Lage dort. Es musste eine auf lange Sicht berechnete, effektivere Lösung für den Gütertransport gefunden werden. Es wurden 5 leistungsfähige Eisenbahnfähschiffe beschafft. Dadurch wuchs das Transportaufkommen der Bahn noch mal kräftig. Nach der politischen Wende in Europa brach auch hier der Verkehr massiv ein. Der Fährverkehr zwischen Saßnitz und Trelleborg wurde 1998 nach Mukran verlegt.

Zeitleiste der Eisenbahn um Stralsund

- 27.09.1863 Fertigstellung der Eisenbahnstrecke Angermünde – Stralsund
- 01.11.1863 Anschluss an das preußische Eisenbahnnetz im selben Jahr wird in der Bahnhofstrasse ein einfaches in Holzbauweise eingeschossiges Bahnhofsgebäude errichtet
In der Nähe wird ebenfalls ein zweistöndiger Lokschuppen gebaut
- 01.07.1879 Fertigstellung der Nordbahn Berlin – Neustrelitz – Stralsund
- 1879 Bau eines vierständigen Lokschuppen mit Drehscheibe
- 01.07.1883 Übergabe der Fährverbindung von Stralsund zur Insel Rügen und
Eröffnung der Strecke Altefähr – Bergen
- 1891 Eröffnung der Strecke Bergen - Saßnitz
- 01.07.1888 Fertigstellung der Eisenbahnstrecke Stralsund – Ribnitz
- 1890 Erweiterung Lokschuppen 1 um 15 Stände und Bau von
Werkstatt – und Dienstgebäude
- 1895 Bau von Lokschuppen 2
- 04.05.1897 Eröffnung der Schmalspurstrecke der Franzburger Kreisbahn
von Stralsund über Barth nach Damgarten
- 1897 Eröffnung der Postdampferlinie Saßnitz – Trelleborg
- 23.12.1900 Eröffnung der Eisenbahnstrecke Stralsund – Franzburg, weiter ab
- 01.06.1901 nach Tribsees
- 1904-1908 Zweigleisiger Ausbau der Strecke nach Angermünde
- 1905 Fertigstellung des heutigen Bahnhofsgebäudes
- 1909 Aufnahme des Eisenbahnfährverkehrs Saßnitz - Trelleborg
- um 1910 Erweiterung von Lokschuppen 2
- 1917-1921 Bau von Lokschuppen 3
- 05.10.1936 Fertigstellung des Rügendamms und Aufnahme des Zugverkehrs
Einstellung des Trajektverkehrs Stralsund – Altefähr
- Juli 1944 Beim Bombenangriff erlitt das Bw schwere Schäden
- 01.05.1945 Sprengung der Ziegelgrabenbrücke
- 03.05.1945 Sprengung der Strelasundbrücke
- 07.1945 Auflösung der Reichbahndirektion Stettin
- 10.10.1945 Greifswald wird Sitz der neuen Reichbahndirektion
- 15.10.1947 Behelfsmäßige Wiederherstellung der Brücken und Aufnahme
des Zugverkehrs zur Insel Rügen
- 1960 Bekohlung der Dampfloks über Hochbunkeranlage
- 1965 Ölbetankungsanlage am Giebel von Schuppen III
- 1980 Abriss der Hochbunkeranlage
- 1994 Stilllegung des Schuppen I
- 1995 Abriss Wasserturm bei Schuppen I und Stellwerk R2
- 2001 Schließung des Bahnbetriebwerkes
- 2015 Abriss Wasserturm nahe des Bahnhofes

Alternatives Eisenbahnmuseum für Stralsund

Sollte es trotz aller Bemühungen, es nicht gelingen das Bahnbetriebswerk Stralsund in ein Eisenbahnmuseum umzuwandeln, sollte man nicht von den Vorhaben absehen der Eisenbahngeschichte in Stralsund und Vorpommern ein würdiges Denkmal zu setzen und somit für die Region ein Bedeutsames Museum der Industriegeschichte zu Schaffen.

Als besonderes Highlight des neuen Museums soll auch hier die ehemalige Stralsunder Schnellzuglokomotive 03 1090 sein, die derzeitig noch in Schwerin untergestellt ist und über deren Rückführung mit dem Verkehrsmuseum Nürnberg verhandelt werden muss. Oberste Voraussetzung für eine zukünftige Ausstellung in Stralsund ist die Schaffung eines Überdachten Aufstellungsplatzes.

Da der Aufstellungsort ein Gleisanschluss haben muss und auch für die Besucher gut zu erreichen sein sollte, muss sich das Museum in Bahnhofsnähe befinden. Die neugebaute Ausstellungshalle sollte sich im Historischen Erscheinungsbild präsentieren. Ob für die zusätzlichen Ausstellungsräume ebenfalls neugebaut werden muss oder in der Nähe vorhandene und nicht mehr benutzte Gebäude für Ausstellungszwecke genutzt werden können muss geprüft werden. Auch hier soll das Ziel in mehreren Schritten erreicht werden.

Finanzierungs- und Fördermöglichkeiten erstellen

Erwerb von geeigneten Gelände und eventuell von Gebäuden

Neubau einer ein oder mehrspurigen Lokhalle und eventuell Ausstellungsräumen

Bei Erwerb eines nicht mehr genutzten Bahngebäudes entsprechender Umbau und Neugestaltung als Museum

Rückführung der historischen Triebfahrzeuge des Bw Stralsund

Fazit

Die Eisenbahn hat 1863 den Fortschritt nach Stralsund gebracht. Tausende Menschen hatten seitdem mit ihr beruflich zu tun. Diese Tatsache wieder ins Bewusstsein zu rücken sollte das Ziel bei der Errichtung des Museums sein.

Die Eisenbahn in Stralsund ist ein bedeutsamer Teil der Stadtgeschichte und sollte gewahrt werden. Das Zukünftige Eisenbahnmuseum soll sich einreihen zu den zahlreichen Sehenswürdigkeiten der Stadt Stralsund, die seit 2002 zum UNESCO Weltkulturerbe gehört.

Konzept für ein Eisenbahnmuseum und Veranstaltungszentrum auf dem Gelände des ehemaligen Bahnbetriebswerkes Stralsund

Erstellung / Stand September 2015

Stefan Martens
H.-Mann-Str. 44
18435 Stralsund

Tel.: 0162 6233200
E-Mail: martens.s@web.de



03 1090 - Einheitslok mit Einheitsdatum

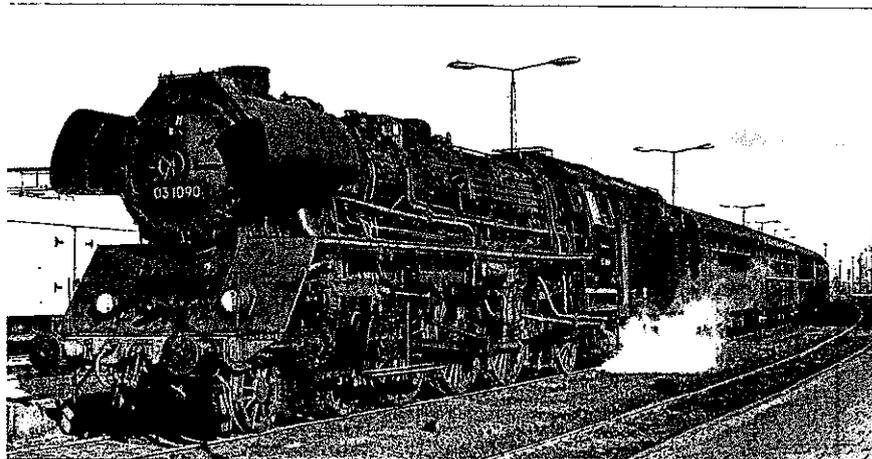
Dieter Wünschmann (2)

Am 3. Oktober kann die Bevölkerung in Deutschland auf 25 Jahre Einheit zurückblicken. Eine Lokomotive darf sich mit dem Alleinstellungsmerkmal rühmen, das Einheitsdatum als Nummer zu tragen: 03 1090. Grund genug für einen kurzen Blick auf ihr bewegtes Lokomotivleben und der Frage nachzugehen, wie es eigentlich zum Erhalt der Maschine kam.

In München bei Krauss-Maffei wurde 03 1090 mit der Fabriknummer 15842 gebaut und am 17. Oktober 1940 an die Deutsche Reichsbahn ausgeliefert. Die Endabnahme der Lok fand drei Tage später, am 20. Oktober 1940, statt. Ihre Erstzuteilung führte sie zum Bahnbetriebswerk Linz (Donau), ab 29. Juli 1942 wird die Maschine im Bw Posen geführt. In den Wirren der letzten Kriegstage verschlägt es 03 1090 in Richtung Westen. Sehr weit geht die Reise allerdings nicht, denn im Mai 1945 steht sie im Bw Neubrandenburg. Nach der Reparatur von Schäden gelangte die Maschine am 30. Juni 1947 zum Bw Leipzig Hbf West, blieb dort jedoch nur wenige Monate und wechselte in den ersten Dezembertagen des

Jahres 1947 zum Bw Halle P. In den folgenden Jahren erfolgte ein wiederholter Wechsel zwischen beiden Bahnbetriebswerken, ehe sie am 7. Juni 1957 von Leipzig zum Bw Stralsund umgesetzt wurde. Im Jahr 1953 erhielt die Lok im Raw „Wilhelm Pieck“ Chemnitz eine Generalreparatur, bei der u. a. die letzten Reste ihrer Stromlinienverkleidung abgebaut wurden. Im Rahmen der 1959 durchgeführten Rekonstruktion erhielt 03 1090 einen Neubaukessel. Der Umbau von Kohle auf Ölföhrung erfolgte im Dezember 1965. Allein im Bw Stralsund erreichte sie bis zu ihrer wegen umfangreicher Kesselschäden notwendigen Abstellung am 19. Juni 1979 eine Laufleistung von mehr als 2,1 Mio. km. In den Schadparkbestand wurde 03 1090 am 30. Juli 1980 aufgenommen. Mehr als zwei Jahre stand die Lok anschließend noch abgestellt in Stralsund.

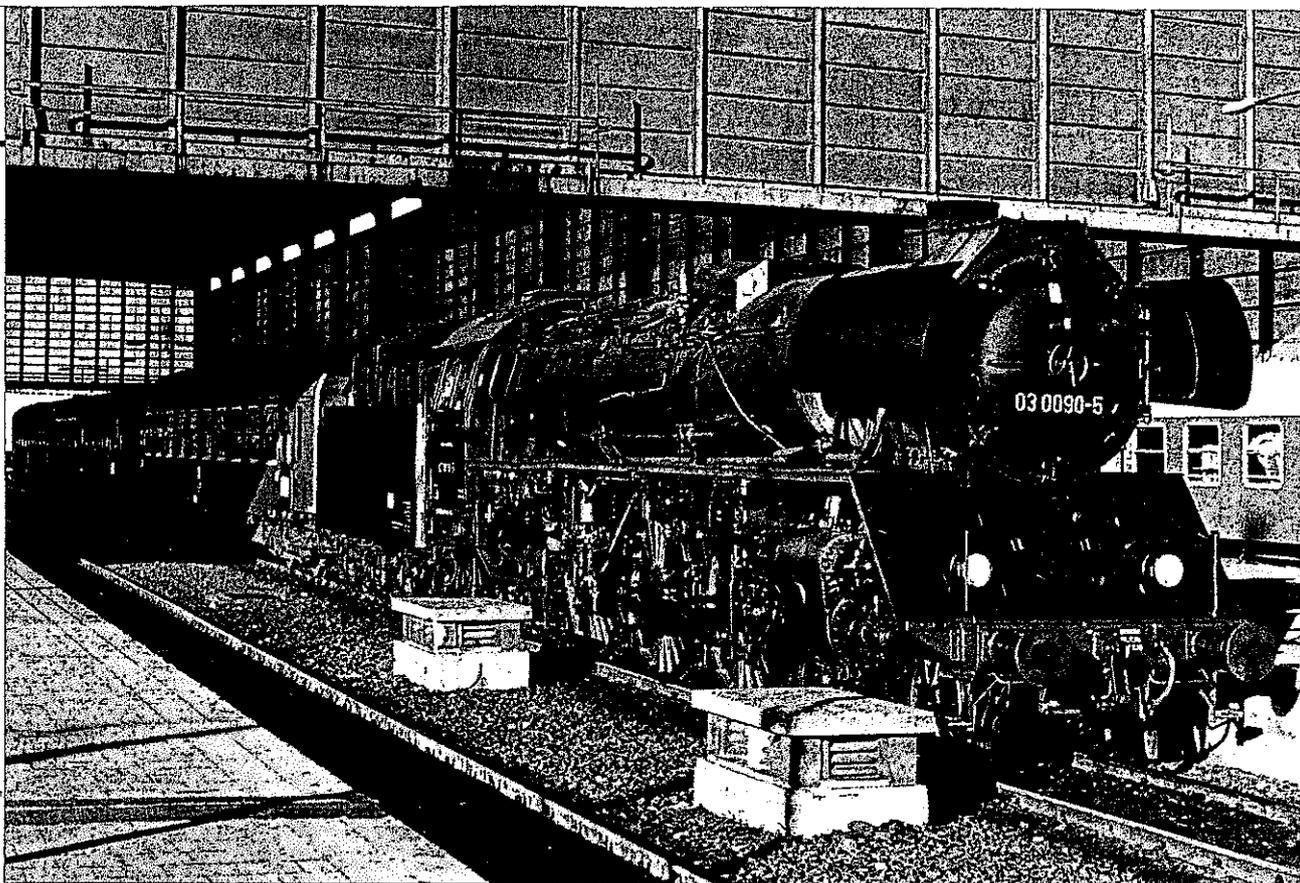
Im Ausmusterungsprotokoll vom 6. November 1982 ist vermerkt, dass aus der Lok „bauartspezifische aufarbeitungsfähige Teile zur Erhaltung der Traditionslok 03 1010, 2001 (gemeint ist 03 001, Anm. d. Red.) und Komplettierung der 03 2204“ zu gewinnen sind. In diesem Protokoll sind auch der Schrottwert der dreizylindrigen Schnellzugdampflok (23.000 Mark) sowie die Kosten für eine Wiederaufarbeitung (204.000 Mark) aufgeführt. Ihr Schicksal schien besiegt.



Neben den bekannten Schnellzugleistungen der Stralsunder 03¹⁰ nach Berlin, kamen die Maschinen auch vor Personenzügen zum Einsatz. Die Aufnahme vom 30. September 1969 zeigt 03 1090 bei einer solchen Leistung beim Zwischenhalt in Pasewalk.

Bild links – Zu besonderen Anlässen wird 03 1090 auch im Außenbereich des Mecklenburgischen Eisenbahnmuseums präsentiert, wie hier im Jahr 2007. Erst im Freien zeigt sich die ganze Schönheit dieser Lokomotive.

Lutz Hornung



Und so stand 03 1090 bereits am Folgetag gemeinsam mit einer zweiten 03¹⁰, 03 1080 (03 0080-6), in einem Lokzug bereit zum Abtransport zur Ersatzteilgewinnung und Zerlegung nach Meiningen. Aus fahrplantechnischen Gründen verschob sich die Abfahrt jedoch um 24 Stunden auf den 8. November 1982, was den damaligen Gruppenleiter des Bw Stralsund (Werner Fietzek) sowie den Lokführer des Lokzuges (Gerd Bünger) – zufällig einer der „alten“ Stralsunder 03¹⁰-Männer – zu der spontanen Entscheidung verführte, dass eine der beiden 03¹⁰ in Stralsund bleiben sollte. Dass es letztendlich die 1090 traf, war allein dem Umstand geschuldet, dass sie in der Reihung vor der 1080 stand und aus diesem Grund schneller ausrangiert werden konnte.

Die Lok wurde im Gelände des Bw Stralsund versteckt – und ihr Fehlen in Meiningen nicht hinterfragt. Engagierte Eisenbahner kümmerten sich fortan um 03 1090, die zu besonderen Anlässen auch in der Öffentlichkeit präsentiert wurde. Selbst als ein Vertreter der Hauptverwaltung der Maschinenwirtschaft die Lok im Oktober 1983 anlässlich einer offiziellen Sonderfahrt des DMV der DDR in Putbus sah, stellte man keine Fragen hinsichtlich ihrer Herkunft.

Dem mehrjährigen Glück, von der Greifswalder Direktionsleitung unbe-

heilig agieren zu können, wohl doch etwas skeptisch gegenüberstehend, wandte man sich 1985 an den damaligen Leiter der Abteilung Triebfahrzeugunterhaltung bei der Hauptverwaltung, Heinz Schnabel. Er beruhigte die couragierten Eisenbahner am Strelasund und ließ die 1090 offiziell als Ersatzteilsender deklarieren. Wenig später zeichnete der Chef der Hauptverwaltung das Ausmusterungsprotokoll der 03 1090 ab, was die Zerlegung der Maschine unmittelbar zur Folge gehabt hätte. Doch die Lok konnte als halboffizielle Traditionslok des Bw Stralsund von diesem Schicksal zurückgestellt werden.

Im Frühjahr 1986 drohte der Verkauf nach Österreich, zeitgleich kamen mehrere Kaufanfragen aus der Bundesrepublik. Um die 1090 in dieser Situation aus der öffentlichen Beobachtung zu nehmen, sah man sich gezwungen, die Lok aus dem Bw Stralsund zu entfernen und anderswo zu verstecken. So gelangte sie über Barth nach Tribsees, wo eine Lok dieser Baureihe aufgrund ihrer Achslast und der Größe des dortigen Schuppens gar nicht sein dürfte ...

Auch Anfang der neunziger Jahre, als allgemein ein Ausverkauf von Dampflokomotiven der Reichsbahn stattfand, gab es ständig Anfragen nach der 03 1090, u. a. von der ÖGEG und Eurovapor. Gleichzeitig began-

nen die Bemühungen der Stralsunder Eisenbahnfreunde, die Lok auf die Denkmalschutzliste des Landes Mecklenburg-Vorpommern setzen zu lassen, um sie vor einem Verkauf zu schützen. Dies gelang, auch wenn sie erst im Jahr 2000 auf die Liste der erhaltungswürdigen Kulturgüter in Meck-Pomm genommen wurde. Der Erhalt der 03 1090 rief zwischenzeitlich sogar die heutige Bundeskanzlerin und damalige Bundesministerin für Frauen und Jugend, Frau Dr. Angela Merkel mit auf den Plan – sie hat in Stralsund ihren Wahlkreis. Doch sämtliche Bemühungen die Lok auch wieder betriebsfähig aufarbeiten zu lassen, schlugen trotz durchdachter Einsatzkonzepte fehl. Dies ist umso mehr zu bedauern wenn man bedenkt, dass die 1090 in ihrem äußeren Erscheinungsbild die Reko-03¹⁰ der DR weitaus mehr repräsentiert als ihre betriebsfähige Schwesterlok 03 1010.

Nach der Schließung des Bw Stralsund fand 03 1090 im Juli 2001 eine neue Heimat bei den Mecklenburgischen Eisenbahnfreunden in Schwerin. Im dortigen Museum, im ehemaligen Bw Schwerin, kann die bestens gepflegte Maschine heute besichtigt werden. Und manchmal kommt es bei einem Besuch der 03 1010 zum großen 03¹⁰-Treffen der einstigen Stralsunder Edelrenner.

SW

Als ölgefeuerte Dampflokomotive trug die 1090 ab 1970 die EDV-Nummer 03 0090-5. Entsprechend korrekt beschildert steht sie am frühen Morgen des 25. Juni 1975 mit dem Zubringer zum Ex 316 „Berlinern“ im Bahnhof Berlin-Zoo.