

**special  
4/97**

# Ein Eisenbahner- Leben

**Die Bilder Georg Ottes  
1914 bis 1984**

DM 22,80  
sfr 22,80  
S 170,-  
hfl 27,40

Gerhard Grundmann  
Marco Möbius



4 398013 922805 04

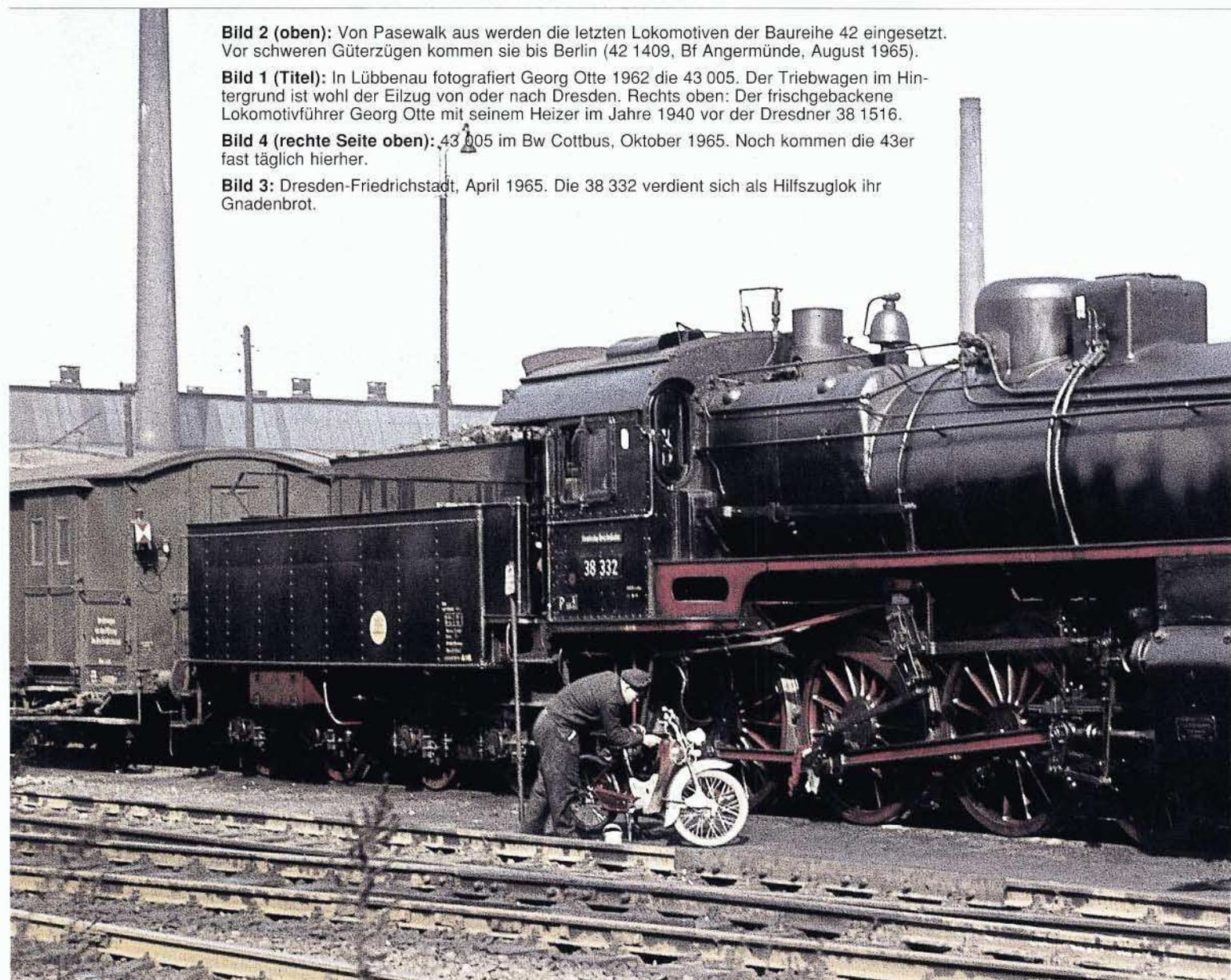


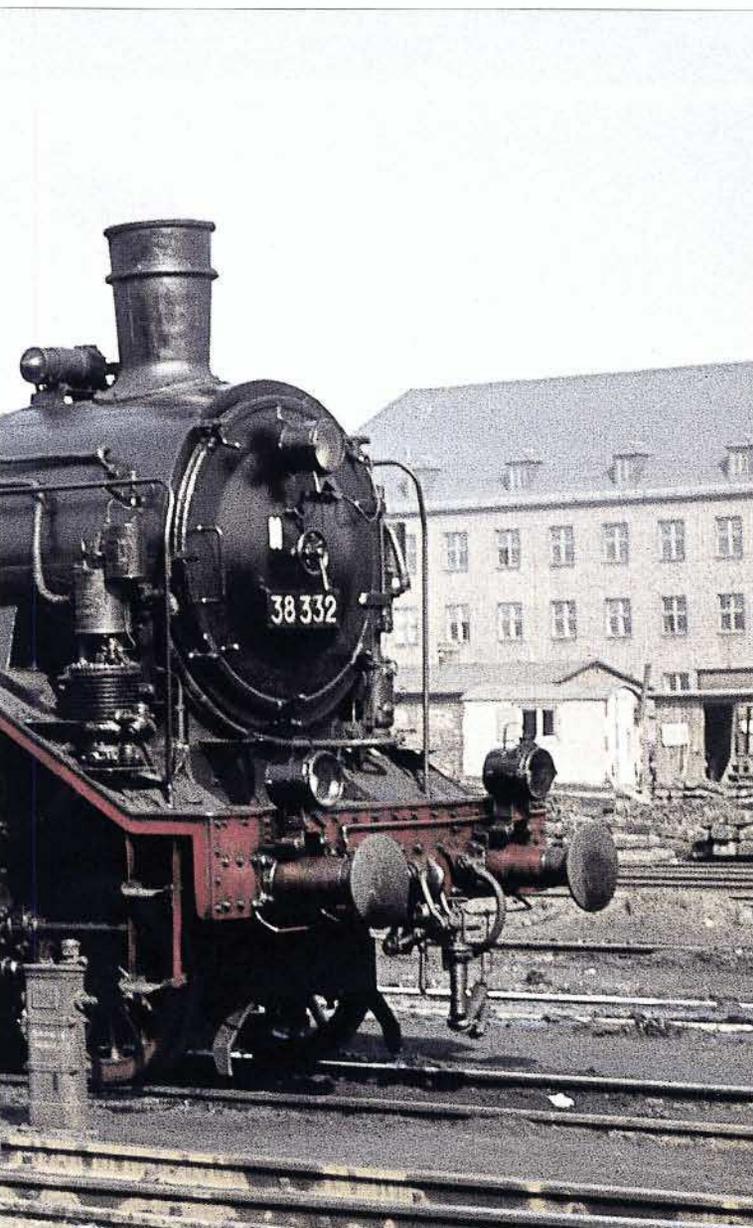
**Bild 2 (oben):** Von Pasewalk aus werden die letzten Lokomotiven der Baureihe 42 eingesetzt. Vor schweren Güterzügen kommen sie bis Berlin (42 1409, Bf Angermünde, August 1965).

**Bild 1 (Titel):** In Lübbenau fotografiert Georg Otte 1962 die 43 005. Der Triebwagen im Hintergrund ist wohl der Eilzug von oder nach Dresden. Rechts oben: Der frischgebackene Lokomotivführer Georg Otte mit seinem Heizer im Jahre 1940 vor der Dresdner 38 1516.

**Bild 4 (rechte Seite oben):** 43 005 im Bw Cottbus, Oktober 1965. Noch kommen die 43er fast täglich hierher.

**Bild 3:** Dresden-Friedrichstadt, April 1965. Die 38 332 verdient sich als Hilfszuglok ihr Gnadenbrot.





## Inhalt

Einleitung	6
So fing es an	10
Endlich Eisenbahner	16
Dampflokführer in Krieg und Frieden	32
Lokomotivführer im Triebwagendienst	44
Die letzten Jahre	66
Epilog	78

## Impressum

ISBN 3-89610-025-4

**Verlag und Redaktion: Hermann Merker Verlag GmbH**  
 Postfach 1453 • D-82244 Fürstenfeldbruck  
 Am Fohlenhof 9a • D-82256 Fürstenfeldbruck  
 Telefon (0 81 41) 51 20 48 oder 51 20 49 • Telefax (0 81 41) 4 46 89

Herausgeber: Hermann Merker  
 Autor: Marco A. Möbius

Alle Abbildungen, sofern nicht anders vermerkt: Georg Otte, Sammlung Grundmann  
 Bildredaktion: Ingo Neidhardt, Andreas Ritz  
 Layout: Gerhard Gerstberger, Ingo Neidhardt  
 Lektorat: Manfred Grauer, Karin Schweiger  
 Satz Merker Verlag: Regina Doll, Evelyn Freimann  
 Koordination: Ingo Neidhardt  
 Anzeigenleitung: Elke Albrecht  
 Druck: Printed in Italy by Europlanning srl,  
 via Chioda 123/A, I-37136 Verona

Vertrieb: Hermann Merker Verlag GmbH  
 Vertrieb Einzelverkauf: MZV Moderner Zeitschriften Vertrieb  
 GmbH & Co KG, D-85386 Eching bei München

Alle Rechte vorbehalten. Übersetzung, Nachdruck und jede Art der Vervielfältigung setzen das schriftliche Einverständnis des Verlags voraus. Unaufgefordert eingesandte Beiträge können nur zurückgeschickt werden, wenn Rückporto beiliegt. Für unbeschriftete Fotos und Dias kann keine Haftung übernommen werden. Durch die Einsendung von Fotografien und Zeichnungen erklärt sich der Absender mit der Veröffentlichung einverstanden und stellt den Verlag von Ansprüchen Dritter frei. Beantwortung von Anfragen nur, wenn Rückporto beiliegt. Es gilt Anzeigenpreisliste Nr. 11 vom 1. Januar 1990. Eine Anzeigenablehnung behalten wir uns vor. Gerichtsstand ist Fürstenfeldbruck.

© Oktober 1997 • Hermann Merker Verlag GmbH, Fürstenfeldbruck





## Einleitung

**Bild 7 (oben):** 1971 fotografiert Georg Otte zwei ehemalige Dresdner Lokomotiven im Bahnbetriebswerk Halle P. Die 02 0201 entstand aus Teilen der 61 002. Auf der 19 015, jetzt als Rekolok 04 0015, schob Otte seine ersten Dienste. Die 02 0201 steht heute mit der Betriebsnummer 18 201 als schnellste betriebsfähig erhaltene Dampflokomotive im Museumsdienst.

**Bild 5:** Wenige Monate nachdem Otte die 83 1016-1 in Ziegenrück fotografiert hat, wird die Lokomotive abgestellt und zerlegt. Die im Jahre 1976 entstandene Aufnahme zeigt mit dem charakteristischen Güterschuppen noch typische Eisenbahnatmosphäre, wie sie Georg Otte erlebte.

**Bild 6:** Bis zur Einführung der V 180 führen die Lokomotiven der Baureihe 65<sup>10</sup> einen großen Teil der Nahverkehrszüge zwischen Dresden und Bad Schandau auf der Elbtalstrecke. Hier legt sich gerade die 65 1056 mit ihrem Doppelstockzug samt Gepäckwagen, eine typische Garnitur der damaligen Zeit, in die Kurve.

*Georg Otte oder Sammlung Otte* – so lautet die Bildquellenangabe unzähliger Eisenbahnfotografien aus diesem Jahrhundert. Diese Sammlung ist heute eine der umfangreichsten noch existierenden zum Thema Eisenbahn in Deutschland. Zusammengetragen wurde sie von einer beeindruckenden Persönlichkeit, dem Dresdner Lokomotivführer Georg Otte. Neben eigenen Fotografien und solchen, die ihm seine Freunde und Bekannten wie Werner Contius, Werner Hubert oder Carl Bellingrodt schenkten, umfaßt die Ottesche Kollektion aber auch Dokumente, Zeichnungen und einen reichhaltigen Bestand an Eisenbahnliteratur.

Wer aber war dieser Lokomotivführer Georg Otte, und wie kam er dazu, diese einmalige Sammlung anzuhäufen? Was brachte ihn dazu, in den dreißiger und vierziger Jahren einen intensiven Kontakt mit drei der berühmtesten Eisenbahnfotografen Deutschlands, Bellingrodt, Contius und Hubert, zu pflegen? Und was bewegte den Lokomotivführer Georg Otte dazu, seine Kamera als fotografisches Notizbuch ständig bei sich zu führen?

Die vorliegende Special-Ausgabe soll keine Biographie sein. Ottes Bilder sprechen für sich. Sie werden den wichtigsten Lebensabschnitten des Dresdner Lokomotivführers und Fotografen zugeordnet. Alle hier veröffentlichten Bilder stammen aus der von Georg Otte zu Lebzeiten begonnenen Sammlung, die heute als "Sammlung Grundmann" durch seine Angehörigen weitergeführt wird. Einzige Ergänzung sind die Aufnahmen seines Freundes Günther Kielstein aus Brand-Erbisdorf, mit dem er seit den fünfziger Jahren unzählige Touren zu interessanten Eisenbahnstrecken unternahm.

Wichtigster Leitfaden für die Autoren war Georg Ottes Album "Meine Eisenbahndienstzeit – Teil 1", das er 1979 nach seinem 50jährigen Dienstjubiläum anfertigte.





**Bild 8:** Sächsischer geht es nicht mehr! 18 010 (sä. XVIII H Nr. 205) vor sächsischen Abteilwagen im Vorfeld von Dresden Hbf (Juli 1962).

**Bild 9:** In Wurgwitz wartet die Reko-VI K 99 653 mit reinem Güterzug auf Weiterfahrt. Leider blieb keine der gelungenen Umbauten erhalten (Juni 1967).

**Bild 10:** Bis zur Elektrifizierung der Strecke Dresden – Freiberg – Karl-Marx-Stadt (Chemnitz) fuhren auch kohlegefeuerte 44er schwere Güterzüge (44 612, Freiberg, 1963). **Abb.:** G. Kielstein







## So fing es an

Um Georg Ottes Entwicklung zum Eisenbahner zu verstehen, versetzen wir uns in das Dresden zwischen 1910 und 1920 zurück. Die sächsische Residenzstadt ist zu

diesem Zeitpunkt ein blühendes Industrie-, Kultur- und Verwaltungszentrum. Große und bekannte Unternehmen wie Seidel & Naumann oder Villeroy & Boch tragen mit ihren Produkten den Namen der Stadt in alle Welt. Auch die Kunstmuseen Dresdens besitzen schon Weltruhm. König Friedrich August III. regiert sein Land als weltoffener

und den neuen Technologien zugewandter Landesherr.

In den vergangenen Jahren bekam die Stadt durch neue Wohnviertel und die komplette Umgestaltung der Eisenbahnanlagen ein anderes Gesicht. Fast noch vor den Toren der Stadt entsteht auf dem Gelände der alten Maschinenstation der Leipzig-

**Bild 14 (oben):** Die Mittelhalle des Dresdner Hauptbahnhofs in ihrer ganzen Weite, aufgenommen 1927. Die 17 704 und die 17 714 sind gerade angekommen. Am Hallenende steht abfahrtsbereit ein Zug der Windbergbahn.  
**Abb.: Wiehr**

**Bild 11 (ganz oben links):** Das repräsentative Empfangsgebäude von Dresden Hbf steht zwischen den seitlichen Hallenschiffen. Die Postkarte zeigt den Eröffnungszustand.

**Bild 12 (Mitte links):** Der Dresdner Hauptbahnhof vom Direktionsgebäude am Wiener Platz aus (kolorierte Postkarte, um 1910).

**Bild 13 (links):** Der Droschkenstand auf dem Wiener Platz mußte dem Busbahnhof weichen. Die 93er stellt gerade einen Vorortzug bereit (Postkarte, 1935).

**Bild 15 (rechts):** Östlich des Hauptbahnhofs flankierten die Gebäude der Generaldirektion die Bahnanlagen. Blick auf das nördliche Gebäude (Postkarte).





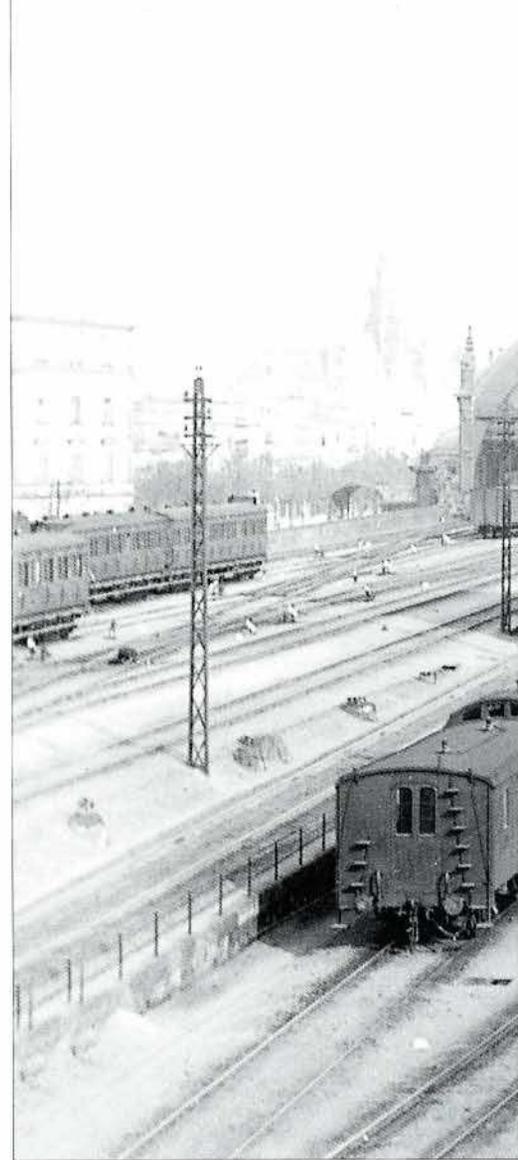
Dresdner Eisenbahn das spätere BW Dresden-Pieschen. Die neue Eisenbahntrasse, auf 6 m über das Straßenniveau gelegt, spannt sich jetzt in einem großen Bogen vom Bischofsweg bis an den östlichen Stadtrand nach Niedersedlitz. An der Stelle, wo der Schlesische Bahnhof stand, befindet sich nun der 1905 eröffnete Bahnhof Dres-

den-Neustadt. Obwohl er der kleinere der beiden Fernbahnhöfe ist, macht er mit seinen reich verzierten Empfangshallen einen sehr repräsentativen Eindruck. In seiner Nähe entstehen zur selben Zeit zahlreiche Einkaufsstraßen mit herrlichen Gründerzeit- oder Jugendstilhäusern, so die Königsbrücker Straße. Auch der Elb-

übergang für die Eisenbahn entstand neu. Neben der alten Marienbrücke, auf der sich Straßenverkehr und Eisenbahn die schmale Fahrbahn teilen mußten, spannt sich jetzt die neue Eisenbahn-Marienbrücke mit vier Gleisen über den Fluß. Direkt dahinter befindet sich ein Haltepunkt für die Vorortzüge, die Haltestelle Wettiner Straße. Hier



*Blick von der Falkenbrücke in Dresden.*



**Bild 19 (oben):** Der Blick von der Hohen Brücke in Richtung Osten erfaßte das gesamte westliche Vorfeld der riesigen Hallenkonstruktion des Dresdner Hauptbahnhofs. 1904 herrschte noch typisches Staatsbahn-Ambiente.

