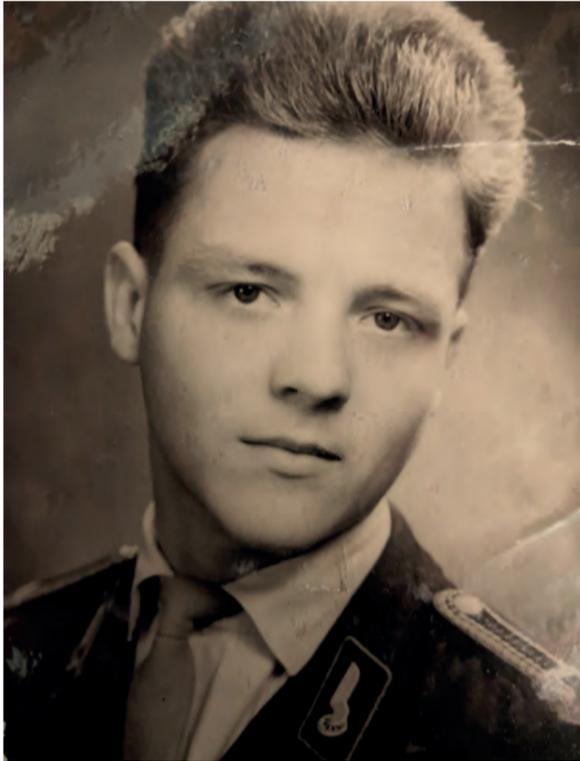


Klaus Hiltrop



Klaus Hiltrop ist am 2. Juli 1941 in Dessau geboren und begann nach Abschluss der 10. Klasse 1957 eine Lehre als Betriebsschlosser im Reichsbahnausbesserungswerk Dessau. Er arbeitete dann als Schlosser im selben Werk und absolvierte ein kombiniertes Studium der Eisenbahn-Maschinentechnik, in dem sich Direktstudien- und Fernstudienzeiten abwechselten. Er nutzte die Praxisphasen für seine Lokführerausbildung.

Er wurde nach erfolgreichem Studium noch durch die Fachschule zum Reichsbahn-Obersekretär ernannt und arbeitete von 1964 bis 1967 als Gruppenleiter „Triebfahrzeugunterhaltung“ im Bahnbetriebswerk Dessau. Danach wechselte er als Entwicklungsingenieur zur Versuchs- und Entwicklungsstelle der Maschinenwirtschaft (VES/M). Während dieser Zeit übernahm er viele zusätzliche Dienste in seinem ehemaligen Bahnbetriebswerk als Lokführer und bildete sich dort auch immer weiter. Er bekam Dankschreiben vom Dienststellenleiter für diese zusätzlichen Dienste aber auch eines vom Verwaltungsleiter. Hier hat er, eigentlich als Dienstreisender unterwegs, den liegegebliebenen Zug mit einer Ersatzlok kurzerhand selbst übernommen. 1976 wechselte er für zwei Jahre zur

Reichsbahndirektion Halle als Triebfahrzeugkontrolleur, um danach von 1977 bis 1981 als Hauptingenieur des Bahnbetriebswerkes Halle P zu arbeiten. 1981 erteilte ihn die Berufung zum Leiter des Reichsbahnkraftwerkes Muldenstein bis zur Außerdienststellung des Kraftwerkes 1994. Das Werk hat eine besondere Geschichte. In „Das war die DR“ schreibt der ehemalige Schweißingenieur des RKW, Siegfried Graßmann: „... Von Muldenstein aus wurde vom 18. Januar 1911 der elektrische Versuchsbetrieb auf der Strecke Bitterfeld-Dessau mit Einphasenwechselstrom gespeist. Der Aufbau wurde 1914 abgeschlossen. In der Zeit zwischen den beiden Weltkriegen wurde umgebaut und rekonstruiert, bis 1941 die installierte Höchstleistung von 75 MW erreicht war. Eine 110-kV-Fernleitung verband das Reichsbahnkraftwerk mit den Bahnstromerzeugern des süddeutschen Netzes und den Unterwerken der Strecke München- Nürnberg- Halle. Der Betrieb des Kraftwerkes musste auf Verlangen der sowjetischen Besatzungsmacht am 31. März 1946 eingestellt werden. Die Lokomotiven und die Ausrüstungen der auf dem Gebiet der ehemaligen Sowjetischen Besatzungszone gelegenen elektrifizierten Strecken wurden als Reparationen in die Sowjetunion verbracht, auch die Ausrüstung des Reichsbahnkraftwerkes Muldenstein. Die Demontage begann mit zeitweise bis zu 1000 Arbeitskräften am 1. April 1946 und war nach einem Jahr beendet. Die Anlagen waren dabei registriert, konserviert und sorgfältig in Kisten verpackt worden. ... Im Sommer 1952 kamen die Maschinen und Anlagen aus dem „Freundesland“ original verpackt zurück, so dass man vermuten kann, sie sind nicht verwendet worden. Die Anlagen wurden im Wesentlichen wieder so aufgebaut, wie sie vor der Demontage aufgestellt waren. ...“

Am 27. Juli 1955 fand unter Beteiligung von Erwin Kramer die offizielle Wiederinbetriebnahme des Reichsbahnkraftwerkes Muldenstein statt.

1981 übernahm Klaus Hiltrop die Werkleitung des RKW. Die 80er Jahre waren dadurch geprägt, dass die verschlissenen Anlagen mit hoher Verfügbarkeit weiter genutzt werden mussten. Materialmangel und begrenzte Kapazitäten der Industrie setzten dem Grenzen. Klaus Hiltrop legt aber Wert darauf zu erwähnen, dass trotz den Umständen eine technisch sichere Anlage ihren Dienst tat und viele Anlagenteile Ende der 80er und Anfang der 90er Jahre überarbeitet wurden. Aus wirtschaftlich-technischen Gründen (schlechter Wirkungsgrad, Überalterung der Anlagen, hohe Personalkosten) und auch aus Umweltschutzgründen war die Stilllegung des Werkes 1994 trotzdem unvermeidlich. Am 10. April 2011 wurden die drei imposanten Schornsteine des ehemaligen Reichsbahnkraftwerkes gesprengt.



← Klaus Hiltrop 1961 als junger Ingenieurschüler in Uniform der Uniformordnung ab November 1957. Er schloss sein kombiniertes (wechselnde Phasen zwischen Fern- und Direktstudium mit Praxisanteil) Eisenbahn-Maschinentechnik-Studium 1964 ab und vertiefte 1971 die Dieselfahrzeugtechnik in einem zweiten Ingenieurstudium mit Abschluss zum Ingenieur für Fahrzeugtechnik. Sein Studienabschluss wurde 1993 als Dipl.-Ing. (FH) anerkannt. 1965 erhielt er den Abschluss zum Schweißfachingenieur.

→ Klaus Hiltrop nutzte die Praxisphasen seines Studiums zum Einsatz als Heizer auf Dampflokomotiven und zur Lokführerausbildung, die er 1962 abschloss. Er ist Lokführer der Dampf-, V- und E-Traktion. Er übernahm viele Fahrdienste zusätzlich zu seinen Arbeitsaufgaben.

→ Kramer am 27. Juli 1955 im RKW Muldenstein.