

11
85

transpress

modell eisenbahner

eisenbahn-modellbahn-zeitschrift · ISSN 0026-7422 · Preis 1.80 M

Bw im Modell



Im Reich der Mitte

Auch in China spielt die Eisenbahn für die Volkswirtschaft eine außerordentlich wichtige Rolle. Obwohl das Schienennetz im drittgrößten Land der Erde mit seinen nunmehr fast eine Milliarde Einwohnern – verglichen mit anderen Ländern – sehr dünn ist, findet auf den rund 50 000 km regelspurigen und rund

1000 km schmalspurigen Strecken fast der gesamte Güter- und Reiseverkehr dieses Landes statt.

Bei der Zugförderung herrscht in China vielfach noch die Dampflok vor. In Datong, etwa 300 km nordwestlich von Peking gelegen, befindet sich die wohl letzte Fabrik der Welt, in der schwere Dampflokomotiven hergestellt werden. Es handelt sich hierbei fast ausschließlich um Güterzuglokomotiven der Baureihe „Qian Jin“ (Vorwärts) mit der Achsfolge 1'E 1'. Bis zu 200 dieser Maschinen verlassen jährlich das Werk. Aber auch der Diesel- und Ellokeinsatz wird ständig erweitert.

1 Dieselelektrische Baureihe DF („Dong-feng“ – Ostwind) in Canton Leistung 2942 kW

2 Meterspurige Doppelstockstraßenbahn in Hongkong

3 Eine Lokomotive der Baureihe „Vorwärts“ wartet auf Ausfahrt.

4 B'B'-Maschine der Baureihe „Beijing“ (Peking) mit einer Leistung von 2206,5 kW vor einem Schnellzug in Wuhan

5 Zwei 1'E 1'-Lokomotiven der Baureihe QJ in Guilin. Eine Lok ist 26 m lang und verfügt über eine Leistung von 2206 kW.

Text: J. Schulze, Brandenburg



eisenbahn-modellbahn-
zeitschrift
34. Jahrgang



transpress
VEB Verlag für Verkehrswesen
Berlin

ISSN 0026-7422

Titelbild

Der Städteexpresszug „Elbflorenz“ mit der Lok 243 041 in Höhe des S-Bahnhofs Ostkreuz am 28. Mai 1985. Mit Beginn des Jahresfahrplanes 1985/86 ist dieses Fotomotiv bereits wieder Legende. Alle Städteexpresszüge verkehren seitdem über die zu diesem Zeitpunkt auf elektrischen Betrieb umgestellte Strecke von Grünauer Kreuz über Eichgestell nach Berlin-Lichtenberg.
Foto: B. Sprang, Berlin

modelleisenbahner

forum	Leser meinen, schreiben, fragen und antworten DMV teilt mit/Anzeigen	2 26/27
--------------	---	------------

eisenbahn

kurzmeldungen	DDR und Ausland Lokeinsätze	3 11
mosaik	Das ehemalige Eisenbahnwerk Kirchmöser Die Fahrkarte (2. Teil)	4 12
poster	Lok 38 1182	10
international	Auf schmaler Spur durch die ČSSR	6
sonderfahrt	Dampflok-Spektakel	16

modellbahn

aktuell	Interview: Leipzigs „22.“ Modellbahn-Ausstellung im Messehaus am Markt	28 3.US
anlage	Bahnbetriebswerk Mini-Anlage in der Nenngröße TT/Ein Gegen-vorschlag	18 21
tips	Anlagenausschnitte vorgestellt und kommentiert Eine flüssige Angelegenheit Bahnpostwagen in der Nenngröße N	17 23 25
mosaik	Vorbildgetreuer Betrieb – was ist das eigentlich?	22

Redaktion

Verantwortlicher Redakteur:
Ing. Wolf-Dietger Machel
Redakteur:
Dipl.-Ing. oec. Hans-Joachim Wilhelm
Redaktionelle Mitarbeiterin:
Gisela Neumann
Gestaltung: Ing. Inge Biegholdt
Anschrift:
Redaktion „modelleisenbahner“
DDR – 1086 Berlin,
Französische Str. 13/14; PSF 1235
Telefon: 2 04 12 76
Fernschreiber: Berlin 11 22 29
Telegrammadresse: transpress
Berlin
Zuschriften für die Seite „DMV
teilt mit“ (also auch für „Wer hat –
wer braucht?“)
sind nur an das Generalsekretariat
des DMV, DDR – 1035 Berlin,
Simon-Dach-Str. 10, zu senden.
Herausgeber
Deutscher Modelleisenbahn-
Verband der DDR

Redaktionsbeirat

Günter Barthel, Erfurt
Karlheinz Brust, Dresden
Achim Delang, Berlin
Dipl.-Ing. Günter Driesnack,
Königsbrück (Sa.)
Dipl.-Ing. Peter Eickel, Dresden
Oberingenieur Eisenbahn-Bau-Ing.
Günter Fromm, Erfurt
Dr. Christa Gärtner, Dresden
Ing. Walter Georgii, Zeuthen
Ing. Wolfgang Hensel, Berlin
Dipl.-Ing. Hans-Joachim Hütter, Berlin
Werner Ilgner, Marienberg
Prof. em. Dr. sc. techn. Harald Kurz,
Radebeul
Wolfgang Petznick, Magdeburg
Ing. Peter Pohl, Coswig
Ing. Helmut Reinert, Berlin
Gerd Sauerbrey, Erfurt
Dr. Horst Schandert, Berlin
Ing. Rolf Schindler, Dresden
Joachim Schnitzer, Kleinmachnow
Hansotto Voigt, Dresden
Dr. Manfred Zimmermann, Sonne-
berg

Erscheint im transpress

**VEB Verlag für Verkehrswesen
Berlin**
Verlagsdirektor: Dr. Harald Böttcher
Lizenz Nr. 1151
Druck:
(140) Druckerei Neues Deutschland,
Berlin
Erscheint monatlich;
Preis: Vierteljährlich 5,40 M.
Auslandspreise bitten wir den Zeit-
schriftenkatalogen des „Buchexport“,
Volkseigener Außenhandelsbetrieb
der DDR, DDR – 7010 Leipzig,
Postfach 160, zu entnehmen.
Nachdruck, Übersetzung und Aus-
züge sind nur mit Genehmigung der
Redaktion gestattet.
Art.-Nr. 16330

Redaktionsschluß: 16. 10. 1985
Geplante Auslieferung: 19. 11. 1985

Verlagspostamt Berlin

Geplante Auslieferung des Heftes
12/85: 17. 12. 1985

Anzeigenverwaltung

VEB Verlag Technik Berlin
Für Bevölkerungsanzeigen alle
Anzeigenannahmestellen in der
DDR, für Wirtschaftsanzeigen der
VEB Verlag Technik, 1020 Berlin,
Oranienburger Str. 13–14, PSF 201.

Bestellungen nehmen entgegen: in
der DDR: sämtliche Postämter und
der örtliche Buchhandel; im Aus-
land: der internationale Buch- und
Zeitschriftenhandel, zusätzlich in
der BRD und in Westberlin: der ört-
liche Buchhandel, Firma Helios Lite-
raturvertrieb GmbH., Berlin (West)
52, Eichborndamm 141–167, sowie
Zeitungsvertrieb Gebrüder Peter-
mann GmbH & Co KG, Berlin (West)
30, Kurfürstenstr. 111.
Auslandsbezug wird auch durch den
Buchexport Volkseigener Außen-
handelsbetrieb der Deutschen
Demokratischen Republik,
DDR - 7010 Leipzig, Leninstraße 16,
und den Verlag vermittelt.



Leser meinen ...

Mehr Disziplin bei Sonderfahrten

Unverständlich erscheint mir das Verhalten eines Eisenbahnfreundes, der am 16. Februar 1985 bei der Sonderfahrt Zwickau-Johanngeorgenstadt auf der Signalbrücke des Bahnhofs Wiesenburg stand und somit zahlreichen Eisenbahnfreunden das Fotomotiv „verdarb“. Ich möchte hiermit im Namen vieler Eisenbahnfreunde an die Disziplin beim Fotografieren appellieren, sich der Mehrheit unterzuordnen und somit auch Rücksicht auf andere zu nehmen! Schließlich sollen die Sonderfahrten und andere Veranstaltungen für Eisenbahnfreunde im Jubiläumsjahr und der nächsten Jahre für alle unvergesslich bleiben.

Außerdem geht die Bitte an die Verantwortlichen der Sonderfahrten zu versuchen, noch mehr Einfluß auf die Disziplin bei Fotohalten zu nehmen, damit solches „Aus-der-Reihe-tanzen“ nicht mehr vorkommt.

An dieser Stelle möchte ich die Aktivitäten der Verantwortlichen der Sonderfahrten des BV Erfurt loben. Sie verstehen es immer wieder mittels Megaphondurchsagen, den Fotografen ihren Standpunkt zuzuweisen und Undiszipliniertheiten zu unterbinden.

T. Reichel, Plauen

Leser schreiben ...

Modellbahn-Ausstellungen einer Schüler-AG

An der POS Krauschwitz besteht bereits seit 1974 eine Schüler-AG Modelleisenbahn. Ihr gehören 15 Freunde an. Im Februar 1985 fand die VII. Ausstellung dieser AG statt, Anlaß aus der bisherigen Arbeit zu berichten.

Neben der 2,40 m × 1,20 m großen TT-AG-Anlage werden Heimanlagen vorgestellt. Wenn die Bereitschaft von Eltern und Schülern vorliegt, besichtigt die AG die Heimanlagen, schätzt sie kritisch ein, und es werden Vorschläge zur weiteren Ausgestaltung unterbreitet. Das geschieht in der Regel Ende Oktober. Wert wird nicht auf quantitative, sondern auf qualitative Arbeit gelegt. Solide ausgeführte halbfertige Anlagen sind besser als oberflächliche Provisorien. Gemeinsam mit dem Fachlehrer für Kunstszene werden Plakate gestaltet, die in unserer 3 000 Einwohner zählenden Industriegemeinde auf die Ausstellung hinweisen, außerdem wird

darüber in der Lokalpresse berichtet. Mit 15 Schülern können sechs Anlagen betrieben werden. Jede Anlage ist doppelt besetzt. Untergebracht ist die Ausstellung in zwei Klassenräumen. Heimanlagen in den Nenngrößen N, TT, H0 und 0 wurden bisher gezeigt, hinzu kamen Vitrinenmodelle, und schließlich können in die Chronik der AG und Fachliteratur auf dem Lesetisch eingesehen werden.

Die ersten drei Ferientage sind für den Aufbau der Ausstellung vorgesehen, und mittwochs folgt dann die Eröffnung. An den darauffolgenden beiden Tagen ist die Anlage vormittags und nachmittags je zwei Stunden in Betrieb. Sonntags kommen erfahrungsgemäß sehr viele Eltern. Wenn am Montag abgebaut wird, sind die Schüler zwar stolz auf das Geleistete, aber auch von den Anstrengungen erschöpft. Trotz der damit verbundenen Belastungen möchten Pädagogen wie Schüler die Ausstellungen nicht missen.

P. Ehnert, Krauschwitz

Noch einmal 98 6003

Zu den Veröffentlichungen im „me“ Heft 7/84 und Heft 11/84 über die Lok 98 6003 möchte ich noch einiges ergänzen:

Von 1933 bis 1949 wohnte ich mit meinen Eltern im Wohngebäude der Zuckerfabrik Oldisleben. Mir ist die Theag-Lok Nr. 78 noch in guter Erinnerung. Das Fabrikgelände war für uns Kinder stets ein idealer Spielplatz.

Während der Zeit der Rübenverarbeitung warteten wir fast täglich darauf, wie die Lok, die wir Kinder „Bussi“ oder „Bussel“ nannten, die Kohlen- und Rübenwagen in die Gleise drückte.

Auf dem Foto im „me“ 7/84 ist, wenn auch undeutlich, zu erkennen, daß es sich um die 98 6003 handelt. Wann die Lok abgezogen wurde, ist mir nicht bekannt. Als Nachfolgelok tat die 89 6215 Dienst. Als Reservemaschine diente auch die 89 5961. 1964 kam dann eine V 15, die 1969 von der jetzigen 102 164 abgelöst wurde. Der Personenverkehr wurde wahrscheinlich 1954 eingestellt. Im Sommer 1945 war auch eine zweiachsige Lok mit Benzinmotor als Reserve für die Nr. 78 eingesetzt.

V. Kurzeja, Oldisleben

Eine große Hilfe durch Freundschaftsvertrag

Vor zwei Jahren wurde im Zwickauer Ortsteil Planitz eine Schüler-AG Modellbahn ins Leben gerufen. Die Schule stellte uns einen Kellerraum zur Verfügung, und dann begannen wir mit dem Bau

einer kleinen Modellbahnanlage. Der Anfang war nicht einfach, da die beiden AG-Leiter keine Modelleisenbahner waren und wir Schüler keinerlei Erfahrungen besaßen. Große Unterstützung erhielten wir von der AG 3/3 „Prof. J. A. Schubert“. Mit dieser AG wurde später ein Freundschaftsvertrag abgeschlossen. Nach geraumer Zeit übernahmen wir einen ehemaligen Verkaufsstellenraum. So reifte der Gedanke einer eigenen Ausstellung heran. Genügend Heimanlagen waren bereits vorhanden. Mit Unterstützung unserer Schule und den Modellbahnfreunden Horst Winkelmann und Jürgen Scheller organisierten wir die erste eigene Ausstellung. Natürlich gilt das Augenmerk der AG nicht nur der Modellbahn. Zahlreiche Exkursionen vermitteln Kenntnisse über das Vorbild.

P. Hoy, Zwickau

Leser fragen ...

Warum keine Schwenkschiebetüren?

Beim Durchblättern des Eisenbahn-Jahrbuches 1976 stieß ich auf Seite 111 auf die Kurzvorstellung eines Reisezugwagens der Gattung ABme mit Schwenktüren. Handelt es sich dabei um einen 1975 im VEB Waggonbau Bautzen hergestellten Prototyp? Alle neuen Reisezugwagen wurden bisher mit Drehfalttüren ausgerüstet. Mich interessiert, ob künftig auch Schwenkschiebetüren eingebaut werden.

M. Lehmann, Metzels

Leser antworten ...

Schwenkschiebetür bleibt Ausnahme

Schwenkschiebetüren erleichtern dem Reisenden das Ein- und Aussteigen. Der Aufwand, diese Türen zu warten, ist aber wesentlich umfangreicher als bei den herkömmlichen Bauarten. In den Jahren 1983 und 1984 wurde in Zusammenarbeit mit dem Zentralen Forschungsinstitut des Verkehrswesens der DDR (ZFIV), Institut für Eisenbahnwesen, dem VEB Kombinat Schienenfahrzeuge und der Hauptverwaltung Wagenwirtschaft der DR im Ministerium für Eisenbahnwesen eine neu entwickelte Schwenkschiebetür in einem Bmhe-Wagen erprobt. Dieser Versuch ist positiv verlaufen. Derzeit erhalten 10 Großraumreisezugwagen, die z. Z. im Waggonbau Bautzen hergestellt werden, derartige Türen. Der er-

ste Wagen dieser Bauart wurde auf der Leipziger Frühjahrsmesse 1985 der Öffentlichkeit vorgestellt. Mit dem Einsatz der Fahrzeuge ist im Verlaufe des nächsten Jahres zu rechnen.

R. Schulz, Hauptverwaltung Wagenwirtschaft im Ministerium für Verkehrswesen, Berlin

Diese Farbgebung

D. Höhn, Wildau, („me“ 4/85, S. 3) bat um weitere Angaben über den ETA-Einsatz: Der AT 593/594 gehörte zu den AT, die von der DR-Gesellschaft zwischen 1926 und 1928 beschafft wurden (AT 581/582 bis AT 615/616). Dieser AT ist 1927 von Wegmann, Kassel, gebaut worden, die elektrische Ausrüstung lieferte Siemens-Schuckert, Berlin. Die Auslieferung erfolgte an die RBD Karlsruhe, Bw Karlsruhe. Wegmann baute insgesamt vier dieser AT, und der AT 595/596 durchlief den gleichen Dienstweg wie der AT 593/594. Dieser kam 1943 leihweise zum Bw Basel, und ab 1944 waren beide AT dort stationiert. Nach der Auflösung dieser Bw kamen beide zum Bw Madingen. Der AT 595/596 wurde dort im Mai 1960 und der AT 593/594 im Oktober 1960 ausgemustert. 1948 erfolgte die Umnummerierung in ETA 179 001 und 1952 in ETA 179 106. Übrigens ist der AT 593/594 als letzter der Baureihe ETA 179 ausgemustert worden.

Zur Farbgebung: Der Zeitpunkt 1925 ist falsch, da erst ab 1926 die DRG-Akkumulator-Triebwagen gebaut wurden. Nur der AT 581/582 wurde von der Wumag, Görlitz, mit grüner Farbgebung ausgeliefert, alle anderen mit creme-rottem Anstrich. Dach und Untergestell waren wie üblich grau bzw. schwarz. Später kam im roten Teil der cremefarbene Zierstreifen dazu. Dieser Zeitpunkt ist aber nicht bekannt.

W. Junge, Berlin

Muß verschwinden



„Verbotene Wege“ bei der Eisenbahn! Diesmal gelang Siegmund Frenzel, Harzgerode, der Schnappschuß im Bahnhof Stiege, am Rande der Landstraße zum dort befindlichen Holzplatz.

Leistungen erhöht

Der Anteil der Leistungen der Eisenbahn und Binnenschifffahrt an der gesamten Binnengüterverkehrsleistung ist auf über 80 Prozent gestiegen. Die Gütertransportleistungen des Binnenverkehrs auf der Straße konnten seit 1981 um über 35 Prozent gesenkt werden.

Durch den Einsatz der mikrorechnergesteuerten Fahrkartenverkaufstechnik auf allen großen und mittleren Bahnhöfen konnte die Abfertigung der Reisenden um etwa 50 bis 60 Prozent beschleunigt werden. Bewährt haben sich auch die Dialogautomaten bei der Verwirklichung des Selbstbedienungsprinzips im Erwerb von Fahrkarten. Die neue Technik machte es möglich, den Reservierungszeitraum für Platzkarten bis 30 Tage vor dem Verkehrstag des Zuges auszudehnen.

Auf den Streckenabschnitten Weißenfels-Erfurt-Arnstadt und Erfurt-Gotha, das sind 115 km, können sich Lokführer und Fahrdienstleiter mittels Zugfunk direkt verständigen. Im Bereich der Reichsbahndirektion Erfurt sind bisher 60 Elektro- und Diesellokomotiven mit Funkstationen ausgerüstet und 46 UKW-Sendemaste entlang den Strecken errichtet worden. Schnelle betriebliche Informationen an den Lokführer während der Fahrt erhöhen die Sicherheit, gestalten den Betriebsablauf flüssiger und wirken energiesparend.

Ohs-Bruk-Kleinbahn mit großem Zuspruch

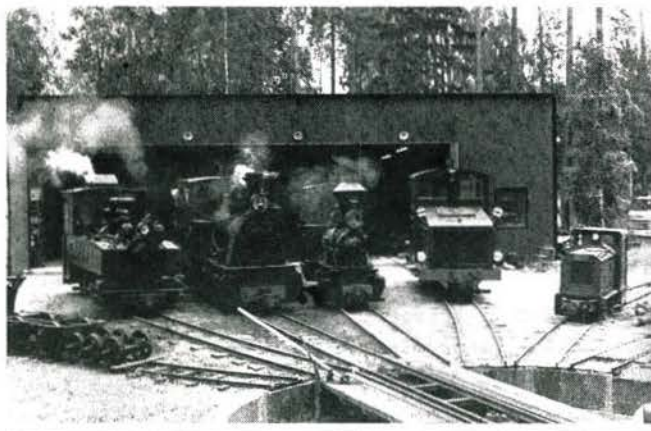
1970 wurde in Südschweden der Ohs-Bruk-Eisenbahnverein gegründet. Das Ziel dieses Klubs bestand darin, die frühere Wald- und Werkbahn von der Papiermassefabrik Ohs-Bruk bis zum Staatsbahnhof Bor, gelegen an der Strecke Göteborg-Borås-Alvesta, als Museumsbahn auszubauen.

Diese 600 mm spurige Strecke wurde von 1907 bis 1910 gebaut. Die Bahnlänge betrug 15 Kilometer, die höchste Steigung 1:25 (40 ‰) und der kleinste Kurvenradius 80 Meter. Neben dem Güterverkehr von und zur Papierfabrik Ohs-Bruk gab es hier auch einen nichtoffiziellen Reisever-

kehr. Die letzte der ehemals fünf Dampflok verschwand bereits 1952 und wurde durch eine 1936 gebaute Diesellok ersetzt. Die letzten Güterzüge fuhren im Sommer 1967, die Transportleistungen übernahmen Lastkraftwagen. Die Strecke ist jedoch nicht abgebrochen worden. Gleich nach Übernahme der Bahn durch den Verein begann die Instandsetzung. Viele Schwellen und Schienen wurden ausgetauscht. Außerdem entstanden u. a. ein neuer Lokschuppen und eine Werkstatt. Zum Bestand der Museumsbahn gehören fünf Dampflok, eine Diesellok und viele kleine Diesel- und Benzinloks. Die Strecke führt vom Bahnhof Bor (168 m ü. NN) bis Ohs-Bruk (182 m ü. NN). Die Strecke führt durch ein reizvolles Waldgebiet, entlang am Südschwedischen

Hochland. Der regelmäßige Verkehr wurde im Sommer 1972 aufgenommen. Seitdem verkehren die Züge laut Fahrplan sonntags und sonntags von Mai bis Ende August. Die Bahn wird von Eisenbahnfreunden ausschließlich in der Freizeit ehrenamtlich betrieben. Die meisten sind keine Berufseisenbahner. Unsere Mitglieder haben inzwischen alle Schmalspurstrecken in der DDR kennengelernt. Übrigens gehört zum Fahrzeugpark der Ohs-Bruk-Kleinbahn seit 1976 auch die ehemalige DR-Lok 99 3310 der früheren Waldeisenbahn Muskau. Das Foto zeigt den Lokschuppen in Ohs-Bruk mit der Brigadelok (ex DR 99 3310), der Ty 3-195 (ex PUP), Lok 6 „Ohs“ und eine Kleindiesellok (v. l. n. r.).

Text und Foto: L.-E. Gustafsson, Olofström



Sonderfahrt zum 90.

Anlässlich des 90jährigen Bestehens der Waldeisenbahn Muskau fand auf Initiative der AG 2/26 des DMV am 29. Juni 1985 eine Sonderfahrt auf der Reststrecke von der Ziegelei Weißwasser zur Tongrube bei Mühlrose statt. Der Zug wurde

von einer 1955 gebauten Diesellok gezogen. Mitglieder der Arbeitsgemeinschaft hatten die Wagen dafür hergerichtet. Höhepunkt bildete ein Fotohalt auf dem Kreuzungsbauwerk mit DR-Strecke 200, das von einem Güterzug, gefahren von der 52 8003 des Bw Görlitz, unterquert wurde. Text und Foto: F. Tischer, Weißwasser

Elektrifizierung fortgeführt

Ungarn

Bis Ende 1985 soll die 181 Kilometer lange Strecke von Budapest nach Pécs voll elektrifiziert sein. Bereits Anfang des Jahres ist der Abschnitt zwischen Sárobgárd und Dombóvár vier Wochen vor dem geplanten Termin unter Strom gesetzt worden. Bereits Ende Mai 1985 wurde auf dem 33,4 Kilometer langen Streckenabschnitt zwischen Vác im Donauknie und den nördlich von Budapest gelegenen Aszód der elektrische Betrieb aufgenommen. Dadurch können z. B. die Transitzüge in Nord-Süd-Richtung von der ČSSR nach Rumänien, die bis dahin über Budapest geleitet werden mußten, ihr Ziel auf direktem Wege erreichen.

Bulgarien

Von den 6 421 Kilometern des bulgarischen Eisenbahnnetzes ist gegenwärtig etwa ein Drittel elektrifiziert. Doch fast drei Viertel der Züge werden bereits schon von Elloks gezogen. Die Leistungsfähigkeit der Eisenbahn wird vorrangig erhöht. Vor 15 Jahren war mit der beschleunigten Elektrifizierung begonnen worden. Von 1981 bis Ende 1985 sollen 700 Kilometer elektrifiziert und 400 Kilometer zweigleisig ausgebaut werden. Auf der meistfrequentierten Linie des Landes – von Sofia nach Plowdiw – wird bis zum Ende dieses Jahres die Installation automatischer Anlagen abgeschlossen. Ab Januar 1986 soll dann die Strecke von Plowdiw bis zur südöstlichen Grenzstadt Swilengrad mit Fahrdrähten ausgestattet werden.

Italien

Die Strecken Metaponto-Castiglione Cosentino soll elektrifiziert werden. Sie verläuft nördlich von Cosenza durch Kalabrien und ist die kürzeste Verbindung zwischen Adriaküste und der Hauptstrecke nach Reggio di Calabria. Auch in Sizilien sollen mehr Strecken für den elektrischen Betrieb eingerichtet werden: Die Nord-Süd-Verbindung zwischen Fiumetorto und Porto Empedocle (103 km) sowie die Ost-West-Magistrale Catania-Bicocca-Caltanissetta-Canicatti (152 km).

Ing. Jörg Schulze (DMV), Brandenburg

Das ehemalige Eisenbahnwerk Kirchmöser

Zum heutigen Brandenburger Ortsteil Kirchmöser gehören mehrere Produktionsstätten, die ihren Ursprung in einem 1915 entstandenen Industriekomplex haben.

Bereits am 1. Mai 1904 erhielt das ehemalige Dorf Möser (heute Kirchmöser) bei Brandenburg eine Eisenbahnstation. Sie wurde Gränert genannt, da an der Strecke Berlin-Magdeburg bereits der Bahnhof Möser (bei Burg) existierte. Für die Einrichtung der Station Möser (bei Brandenburg) verpflichtete sich die gleichnamige Gemeinde zu folgendem:

- die von der Eisenbahn-Direktion geforderten 8000 Mark Baukosten zu zahlen,
- den erforderlichen Grund und Boden, etwa 10 a, kosten-, lasten- und schuldenfrei zur Verfügung zu stellen,
- einen Zufahrtsweg herzustellen und dauernd zu unterhalten und
- auf jegliche Rückgabe der Gelder sowie des Grund und Bodens zu verzichten.

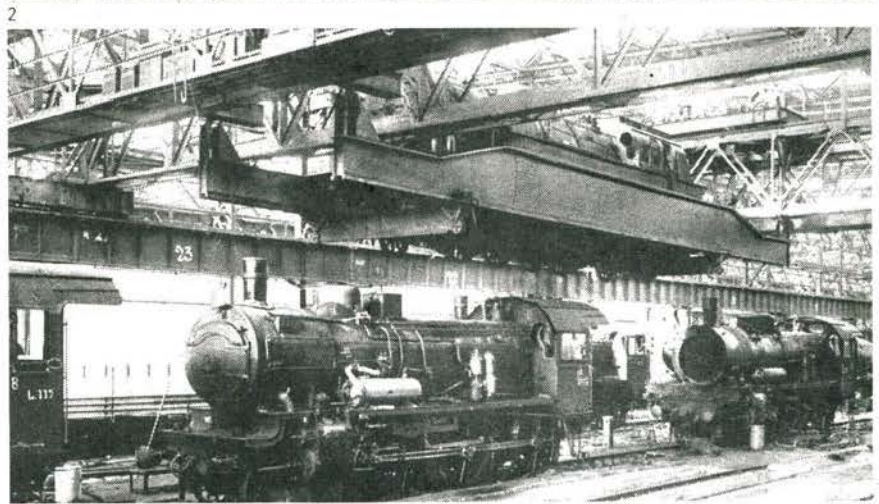
Nahezu 50 Jahre lang hatten die Einwohner mit ansehen müssen, wie die Züge der Berlin-Magdeburger Bahn unmittelbar am Dorf vorbeifuhren. Die neue Haltestelle diente zunächst nur dem Reiseverkehr. Erst 1912 bewilligte die Eisenbahn auf Antrag den beschränkten Stückgutverkehr in der Station Gränert; die Kosten dafür in Höhe von 1400 M mußte die Gemeinde Möser übernehmen. Das ehemalige Stationsgebäude von Gränert ist heute noch vorhanden.

Vorgeschichte des Werkes

Der erste Weltkrieg brachte die Großindustrie unerwartet und schnell in das stille Dörfchen Möser. Durch den erheblich gestiegenen Munitionsbedarf wurde eine dritte staatliche Pulverfabrik notwendig. Diese sollte schleunigst Pulver in Höchstmengen liefern und auch die Grundstoffe Schießwolle, Nitroglyzerin und Trinitrotoluol herstellen. Für diese Zwecke wurde das Gelände am Plauer See in der Gemarkung Möser Anfang November 1914 ausersehen. So entstanden in den darauffolgenden Jahren auf einer 560 ha großen Fläche die „Militärisch-technische Institute bei Plau“. Dazu gehörten die Pulverfabrik und das Feuerwerklaboratorium. Etwa 400 Fabrikgebäude und 172 Wohnungen wurden errichtet. Das entstandene

Großwerk stellte an den Reise- und Güterverkehr derart hohe Anforderungen, daß sich die Haltestelle Gränert als zu klein erwies. Deshalb wurde am Westausgang des Dorfes ein neuer Bahnhof erbaut, der am 1. Oktober 1916 eröffnet werden konnte. Er erhielt, um Verwechslungen mit Möser (bei Burg) auszuschließen, die Bezeichnung Kirchmöser. Seit dem führt auch die Ortschaft diesen Namen. Schnell war die Pulverfabrik errichtet worden, schneller aber noch kam ihr Ende. Nach Kriegsschluß, als noch längst nicht alle Anlagen fertiggestellt waren, mußte der Betrieb eingestellt werden. Einige Gebäude wurden

„Eisenbahnwerk Brandenburg-West“, da Fahrzeugrevisionen nur eine der zahlreichen Aufgaben war. Trotz einiger durch die Inflation hervorgerufener Schwierigkeiten wurde der Bau eines separaten Lokomotivuntersuchungswerkes beschlossen und im Herbst 1922 auf dem Gelände des ehemaligen Feuerwerklaboratoriums begonnen. In diesem Werkteil wurde ab 1924 etappenweise die Arbeit aufgenommen. Am Jahresende 1924 waren rund 1000 Menschen in diesem seinerzeit modernsten deutschen Lokomotivunterhaltungswerk tätig. Zwischen Bahnhof Kirchmöser und Eisen-



abgebrochen, hochwertige Anlagen teilweise demontiert.

Am 23. Februar 1920 wurde das Werk durch die damalige Reichseisenbahnverwaltung vom Reichsschatzministerium als Rechtsnachfolgerin der Heeresverwaltung erworben. Gemäß einer Vereinbarung mit der Militärverwaltung mußten sieben Heeresbeamte, acht Angestellte und 493 Arbeiter übernommen werden. Bis zur Übernahme hatte das Werk unter der Aufsicht der Deutschen Werke Berlin gestanden, einer durch das Reich mit der Umstellung von Heeresbetrieben beauftragten Genossenschaft. Während dieser Zeit wurden die mechanischen Werkstätten bereits für die Ausbesserung von Eisenbahnwagen und Lokomotiven vorbereitet. Ab 1921 führte das Werk abweichend von der sonst üblichen Bezeichnung „Ausbesser-

bahnwerk verkehrte mehrmals täglich ein Werkpendelzug. Im Norden führte die ehemalige Brandenburg-Plauer Straßenbahn unmittelbar bis an das Werk.

Das Eisenbahnwerk war dem Direktionsbezirk Berlin unterstellt. Es gliederte sich nunmehr in Zentralwerk und Lokomotivwerk.

Das Zentralwerk

Das Zentralwerk hatte neben den der technischen Abteilung der Ausbesserungswerke zufallenden Arbeiten die Aufgabe, die umfangreichen Neu- und Umbauten der vielen Sonderwerkstätten in maschinentechnischer Sicht vorzubereiten und zu überwachen. Dem Zentralwerk oblag ferner die Leitung des großen Kraftwerks und der Zentralschule für Dienstanfänger.

Die Fertigungsabteilung des Zentralwerkes betrieb:

- eine Instandsetzungswerkstatt, in der auch Werkzeugmaschinen aufgearbeitet wurden;
- eine Sattlerei, Lackiererei und Tischlerei für den eigenen Bereich;
- eine Waschanstalt zum Waschen von Schutzanzügen, Bettwäsche, Handtüchern und Putzlappen auf Bestellung von Dienststellen;
- eine Zangenwerkstatt zur Herstellung der Einheitsfahrkartenlochzange für den gesamten Reichsbahnbetrieb, zum Umbau der alten Fahrkartenlochzangen, der Stempelpressen und Bleisiegelzangen einer ganzen Reihe von Direktionsbezirken und zur Herstellung von Einheitsbleisiegelzangen;
- eine Heizkupplungswerkstatt für die Instandsetzung der Heizkupplungen der Direktionsbezirke Berlin, Magdeburg, Osten und Stettin;

- eine Entölungsanlage für Schmierpolster zur Rückgewinnung von Öl;
- eine Auffrischanlage für Kleineisen des Oberbaus;
- eine chemische Versuchsabteilung, eine Gießereiversuchsabteilung und eine Werkstättenversuchsabteilung.

Das Lokomotivwerk

Zum Lokomotivwerk gehörten die lokomotivtechnische Abteilung, die Lokomotivbetriebsabteilung 1 und die Lokomotivbetriebsabteilung 2.

Noch mitten im eigentlichen Bau, am 1. Dezember 1923, nahm das Lokomotivwerk behelfsmäßig mit 300 Beschäftig-

RAW Brandenburg-West

Nach dem zweiten Weltkrieg wurde das Produktionsprofil des Werkes abermals geändert. Obwohl die Anlagen auf dem Territorium des Eisenbahnwerkes nicht zerstört worden waren, gab es zunächst ein wahres Durcheinander an Loks, Wagen und anderen Fahrzeugen sowie Teilen verschiedenster Art. Trotzdem konnten in den Werkstätten noch 1945 zugewagen aufgearbeitet werden. Anfang 1946 begann die Instandsetzung von Güterwagen. Gleichzeitig wurde das ehemalige Eisenbahnwerk im RAW Brandenburg-West umbenannt. Hier wurden dann später auch 25 Kohlen-



- 1 Das ehemalige Stationsgebäude „Gränert“ gibt es noch, wie dieses im vergangenen Jahr aufgenommene Foto beweist.
 - 2 Ein Blick in die großzügig angelegte Werkhalle für die Lokomotivinstanzsetzung des Eisenbahnwerkes Kirchmöser. In der sogenannten Fließreihe steht eine „P 8“ und in der Krantraverse (oben) „hängt“ eine T 14.
 - 3 Während an der Werkhalle noch gebaut wird, werden bereits Lokomotiven instanz gesetzt. Diese Aufnahme zeigt zwei Loks der preußischen Gattung T 9 vor der Werkhalle.
 - 4 Das ehemalige Eisenbahnwerk, spätere RAW Brandenburg-West und heute Werk für Gleisbaumechanik, unterhält alle Gleisbaufahrzeuge der DR. Dieses Foto zeigt eine Schotterbetteinrichtungsmaschine vom Typ RM 74-U, hergestellt von der österreichischen Firma Plasser & Theurer.
- Fotos: Verfasser (1 und 4), Sammlung Verfasser (2 und 3)

ten den Betrieb auf. Es beanspruchte aufgrund seiner geschlossenen Bauweise gegenüber dem Zentralwerk nur eine verhältnismäßig geringe Bodenfläche. Der Bau wurde im Frühjahr 1924 bis auf wenige Ausnahmen beendet. Das Lokomotivwerk bestand aus einer 310 m langen und 120 m breiten Halle, die in fünf Schiffen unterteilt war, und einer Kleinausbesserungswerkstatt in Form eines achtstündigen Ringschuppens. Bei einer Beschäftigtenzahl von 1475 Eisenbahnern wurden beispielsweise im Jahre 1926 täglich rund 1,5 Lokomotiven einer Hauptausbesserung unterzogen. Dabei erfolgte die Lokaufarbeitung nicht mehr in einem Arbeitsstand, sondern im Fließverfahren, bei dem die Lok über Zerlegungs-, Rahmen- und Zusammenbaustände gelangte. Auch die Bearbeitung der Einzelteile unterschied sich von bisherigen Verfahren und wurde in fertigungsweise getrennten Unterwerkstätten vorgenommen. Ein besonderes Fristenverfahren gewährleistete den planmäßigen Durchlauf der Lokomotiven und ihrer Einzelteile. Im Jahre 1942 wurde das Lokomotivwerk demontiert, um in den besetzten Ostgebieten wieder aufgebaut zu werden. Das konnte jedoch durch den Verlauf des Krieges und durch Fehlleitungen der Maschinen- und Ausrüstungstransporte nicht mehr verwirklicht werden. Von 1939 bis 1942 war die die erste Rangierlok und einige Reise-gesamte Produktion für Kriegszwecke umgestellt worden. In dieser Zeit wurden hier verschiedene Fahrzeuge für den Kriegseinsatz hergerichtet und Panzerteile gebaut.

staubtender der Bauart Wendler hergestellt. Das RAW konzentrierte sich nun auf

- den Umbau von Güterwagen nichtdeutscher Bauart,
 - die Instandsetzung aller schienengebundenen Krane der DR (zuerst leichte Handkrane und Dampfkranne) und
 - die zentrale Aufarbeitung von Oberflächenwärmern, Tragfedern, Heizkupplungen usw.
- 1958 erfolgte die Ausbesserung der ersten Oberbaumaschine.

Werk für Gleisbaumechanik

Im Jahre 1965 wurde das Raw der Reichsbahndirektion unterstellt und erhielt den Namen „Werk für Gleisbaumechanik“. Neben diesem Werk gibt es heute noch das Weichenwerk Brandenburg und einige kleinere Betriebe auf dem Gelände des ehemaligen Eisenbahnwerkes. Im Werk für Gleisbaumechanik werden fast alle Gleisbaumaschinen und sämtliche Eisenbahndrehkrane der DR sowie einiger volkseigner Betriebe instanz gesetzt. Es handelt sich hierbei um Produkte aus der DDR, der BRD, der UdSSR, der VR Polen der CSSR und Österreichs. Die Palette reicht von Duomatic-Stopfmaschinen, über Schneeräumeinheiten bis zu Mehrzweckfahrzeugen des Typs MZ 102. Außerdem werden hier Wohn- und 1969 auch zwei Gleisbauzüge aus Me-Werkstattwagen verschiedener Ausführungen gebaut. Seit 1982 gehört die ehemalige Lokwerkstatt Ketzin der früheren Osthaveländischen Kreisbahnen als Außenstelle zum Werk für Gleisbaumechanik.

Erich Preuß (DMV), Berlin und
Wolfram Wagner (DMV), Dresden

Auf schmaler Spur durch die ČSSR

Über Vergangenheit und Gegenwart der ČSD-Schmalspurbahnen

Daß ein Land wie die Tschechoslowakei nur wenige Schmalspurbahnen aufwies, mag zunächst verwundern. Die stark gegliederte Landschaft, die ausgedehnte Industrie und die land- und forstwirtschaftlichen Betriebe (Zuckerfabriken, Sägewerke) hätten – vergleicht man ähnliche Verhältnisse in anderen Ländern – ohne weiteres den Bau und Betrieb öffentlicher Schmalspurbahnen gefördert. Zumal die übrigen Länder der ehemaligen österreich-ungarischen Monarchie eine Vielzahl Schmalspurbahnen besaß.

Sieht man von den Schmalspurbahnen der Slowakei ab (die Slowakei bildete erst 1918 mit Böhmen und Mähren die ČSR), so hat es in Böhmen und Mähren nur die in der Tabelle genannten öffentlichen Schmalspurbahnen gegeben. Nichtöffentliche Bahnen – wie in Mladějov, Kladno und Kolin – waren ebenfalls ziemlich rar.

Drei Ursachen sind für die geringe Anzahl schmalspuriger Bahnen zu nennen: – Böhmen und Mähren waren vergleichsweise zu den anderen Kronländern der Monarchie Österreich-Ungarn reich; bei der verkehrlichen Erschließung brauchte der billige Ausweg auf die schmale Spur nicht beschränkt zu werden.

– Wirklich gebirgige Gegenden (wie Bosnien oder die Alpen) gibt es nicht. So erforderte der regelspurige Ausbau kaum höhere Kosten.

– 1893 beschloß der böhmisch-mährische Landtag für den Bau von Lokalbahnen Darlehen zu gewähren, die mit nur vier Prozent zu verzinsen waren. Das war aber nur möglich, wenn die Bahn in Regelspur angelegt wurde. So entstand die Vielzahl regelspuriger Bahnen von geringer Bedeutung, in der Trassierung sehr einfach gehalten, also ohne aufwendige Kunstbauten.

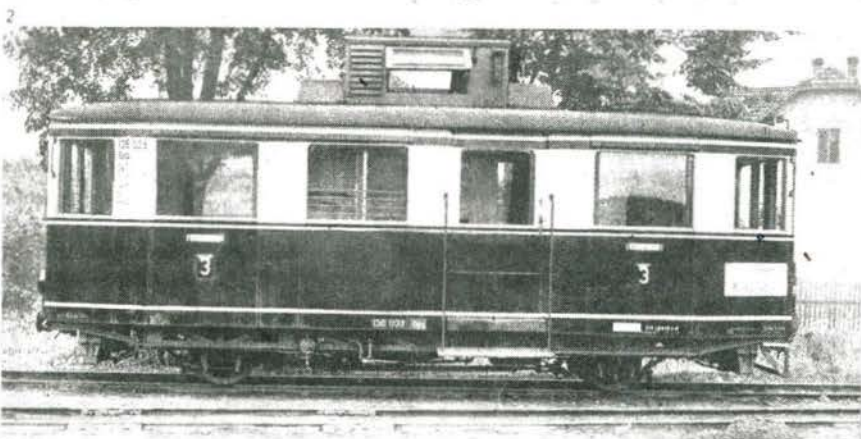
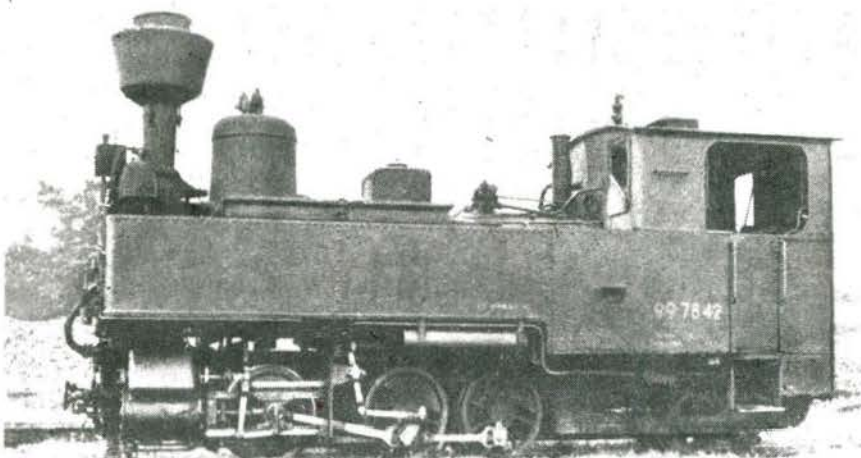
Sicherlich gab es Fälle, bei denen die Staatseisenbahn-Gesellschaft oder andere Bahngesellschaften von der eisenbahnseitigen Erschließung wirtschaft-

lich nicht so bedeutender Gebiete auf einen Verkehrszuwachs ihrer Regelspurstrecken hofften. In diesen wenigen Fällen wandte man sich von der Regelspur ab oder strebte die Verbindung mit einer benachbarten Schmalspurbahn an. Die Friedländer Bezirksbahn hatte bereits einen solchen Anschluß in Hefmanice (Hermsdorf) zur sächsischen Strecke Zittau–Hermsdorf (vereinbart im Staatsvertrag Sachsen/Österreich-Ungarn am 27. November 1898) erhalten. Sie wies als einzige Schmalspurbahn in Österreich-Ungarn die Spurweite der angrenzenden sächsischen Strecke von 750 mm auf!

Třemešna ve Slezsku – Osobloha

Als öffentliche Schmalspurbahnen werden jetzt nur, abgesehen von den bekannten elektrischen Meterspurstrecken in der Hohen Tatra, der elektrischen Strecke von Trenčianska Tepla und der Pioniereisenbahn bei Košice, die Strecken Třemešna ve Slezsku – Osobloha sowie Jindřichuv Hradec – Obrataň und Jindřichuv Hradec – Nova Bystřice betrieben.

Die 21 km lange Strecke Třemešna ve Slezsku – Osobloha (Röwersdorf – Hotzenplotz) wurde am 24. Dezember 1898 eröffnet, sie führt durch ausschließlich landwirtschaftlich genutztes Gebiet. So



1 C1'2nt-Lokomotive 99 7842 (entspricht der österreichischen U-Reihe) in Hotzenplotz (nach 1945 Osoblahaj) im Jahre 1942

2 Turmtriebwagen der ČSD, Reihe M 11, als DRG VT 136 003, in Hotzenplotz 1943

3 Hier mündet die Strecke von Obrataň in das schmalspurige Gleis von Nova Bystřice und in das Regelspurgleis von Jihlava (1982).

Fotos: Sammlung W. Umlauf, Erfurt (1 und 2). W. Wagner, Dresden (3)

Tabelle 1 Schmalspurbahnen der ČSD

Strecke	Spurweite (mm)	Fahrplan im ČSD-Kursbuch	Eröffnung	Bemerkungen (einschl. Stilllegungsdaten)
Jindřichov Hradec – Obrataň	760	20 g	24. 12. 1906	in Betrieb
Jindřichov Hradec – Nova Bystřice	760	20 h	1. 11. 1897	in Betrieb
Trešná ve Slezsku – Osobloha	760	29 g	14. 12. 1898	in Betrieb
Trešňanská Tepla – Trešňanské Teplice	760	38 c	29. 7. 1909	in Betrieb
Frydlant Čechach – Heřmanice	750	—	25. 8. 1900	13. 1. 1976 ⁹⁾
Ružomberok – Korytnica kupele	760	—	5. 6. 1908	28. 9. 1974
Poprad Tatry – Starý Smokovec ²⁾	1000	42	17. 12. 1908	in Betrieb
Starý Smokovec – Štrbské Pleso	1000	42	13. 9. 1912	in Betrieb
Starý Smokovec – Tatranská Lomnica	1000	42 a	16. 12. 1911	in Betrieb
Štrba – Štrbské Pleso	1000	42 e	31. 7. 1896 12. 2. 1970 neuer Trasse ³⁾	14. 8. 1932 auf teilweise
Ondrašov – Dvorce na Moravě	760	—	31. 12. 1898	14. 9. 1933
Hronská Dubrava – Banská Štiavnica	1000	—	10. 8. 1873	28. 10. 1947
Smolník – Geinica	1000	—	27. 12. 1884	30. 4. 1965 ⁴⁾
Pionierisenbahn Čermel – Pionier	1000	40 k	21. 8. 1955	in Betrieb ⁵⁾
Slany – Kačice ⁶⁾	700	—	29. 11. 1908	31. 3. 1932

Fußnoten:

- 1) Rückbau gesetzlich noch nicht genehmigt
- 2) Als Ersatz für die erste und 1906 eröffnete Obuslinie Poprad – Starý Smokovec auf dem Territorium der heutigen ČSSR
- 3) Probebetrieb seit 23. Januar 1970
- 4) vom 20. Juni 1935 an Schienenersatzverkehr, vom 2. Juni 1936 an wieder Güterverkehr und seit 1943 wieder Reiseverkehr, 27. Mai 1961 Reiseverkehr eingestellt, 30. April 1965 Güterverkehr eingestellt
- 5) 1973 bis 1974 außer Betrieb
- 6) Eigentum der Zuckerfabrik Nestomice, ČSD-Betrieb auf Rechnung des Eigentümers

Tabelle 2 Fahrzeugeinsatz

Lokomotiven			
kkStB Nr.	Hersteller/Baujahr	weitere Bezeichnungen	Verbleib
Trešná – Osobloha			
U 14	KrLi 3816/1898	U 37.004 1939: DR 99 7843	1)
U 15	KrLi 3817/1898	U 37.10	2)
U 16	KrLi 3818/1898	U 37.011	3)
U 12	KrLi 3814/1898	U 37.002 1939 DR 99 7841	4)
U 13	KrLi 3815/1898	U 37.003 1939 DR 99 7842	+ 1961
U 32	KrLi 5048/1903	U 38.001 1938 DR 99 7816	5)
—	SLM 2207/1911	U 48.001	6)
Jindřichov Hradec – Nova Bystřice/Obrataň			
—	KrLi 3638/1897	U 37.001 (ab 1924)	7)
—	KrLi 3639/1897	—	8)
—	KrLi 3640/1897	—	9)
U 33	BMMF 174/1906	—	10)
U 34	BMMF 175/1906	U 35.005	11)
U 41	BMMF 285/1908	U 37.006	12)
—	He 7930/1907	U 47.001	13)
—	Hoh 2788/1911	U 47.002	14)
—	Hoh 2793/1911	U 47.003	15)
—	He 7931/1907	U 47.004	16)
—	KrLi 4785/1902	—	17)
—	KrLi 4786/1902	—	18)
U 32	KrLi 5048/1903	U 38.001	19)

Fußnoten:

- 1) 1940–1942 Jindřichov Hradec – Obrataň als Ersatz für M 11.006, 1944 nach Garsten (Steyrtalbahnhof)
- 2) 1918 zur PKP, 1928 zurückgekauft, als 37.010 Užhorod – Antalovce, 1939 MÁV 395.103 Verbleib 1945 unbekannt
- 3) Ondrašov – Dvorce, 1918 an PKP, 1929 zurückgekauft für Ružomberok – Korytnica, 1959 +
- 4) urspr. Ondrašov – Dvorce, 1933 nach Trešná, 1938–1949 nach Ružomberok, 1958 + 1961
- 5) von Waldviertelbahn 1942 nach Jindřichov Hradec, 1945 ČSD-Nummer und an Trešná überg., 1958 +
- 6) 1931 von Cs.-Armee gekauft für Jindřichov Hradec, umgebaut in Česká Třebová in 1'D1 und 1931/32 nach Trešná, später Jindřichov Hradec, 1939 Übergabe nach Grmünd als DR 99 1301
- 7) urspr. Betriebsnummer U 1 der MDJHNB, 1929 nach Užhorod, 1939 an MÁV als 395.101

- 8) urspr. Betriebsnummer U 2 der MDJHNB, 1918 an Steinbeisbahn
- 9) urspr. Betriebsnummer U3 der MDJHNB, 1918 an Steinbeisbahn
- 10) urspr. nur Jindřichov Hradec – Obrataň, 1918 nach Trieste – Parenzo
- 11) urspr. nur Jindřichov Hradec – Obrataň, 1930 nach Užhorod, 1939 MÁV 395.102
- 12) urspr. nur Jindřichov Hradec – Obrataň, 1930 Ružomberok, 1941 an MÁV 395.104, 1944 Ružomberok, 1959 +, Lokdenkmal in Ružomberok
- 13) urspr. kkHB 391, 1920 von Cs.-Armee gekauft, 1959 Reserve abgestellt, 1964 +, 1966 an NTM Praha
- 14) urspr. kkHB 394, 1920 von Cs. Armee gekauft, 1959 abgestellt, 1961 Pionierisenbahn Prešov, 1966 +, 1970 Lokdenkmal Prešov
- 15) urspr. kkHB 399, 1921 von Cs.-Armee gekauft, 1950 nach Trešná, 1959 +
- 16) urspr. kkHB 392, 1929 von Cs.-Armee gekauft, 1944 Verbleib unbekannt
- 17) 1945 als DR 99 801 von Waldviertelbahn übernommen, 1950 an ÖBB zurückgegeben
- 18) 1940–1942 in Jindřichov Hradec, als DR 99 802 von Waldviertelbahn, danach wieder Waldviertelbahn
- 19) siehe Trešná – Osobloha

Triebwagen (M) und Motorloks (T)

Hersteller/Baujahr	ČSD-Nummer	Bemerkungen
Kopřivnice 1928	M 11.001	urspr. Trešná – Osobloha (1938 DR DivT 136.001), 1945 in Trešná abgebrannt nach Trešná – Osobloha geliefert (1938 DR CivT 136.002), 1945 in Trešná zerst. für Jindřichov Hradec (1938 DR CivT 136.003), 1938 nach Trešná – Osobloha, 1945 vollständig zerstört für Jindřichov Hradec geliefert, fast nur nach Obrataň eingesetzt, 1948 nach Trešná – Osobloha, 1948/49 +
Kopřivnice 1928	M 11.002	für Jindřichov Hradec geliefert, fast nur nach Obrataň eingesetzt, 1946 nach Trešná – Osobloha, 1949 +
Kopřivnice 1929	M 11.005	1939 nach Jindřichov Hradec geliefert, von 1940 an in Betrieb nach Obrataň, 1961 abgestellt, 1965 Pionierisenbahn Prešov, 1969 abgestellt, 1974 +
Kopřivnice	M 11.007	Ablieferung und Einsatz wie M 21.003 für Jindřichov Hradec, etwa 1962 Umbau zum Beiwagen Ba/u 622, 1978 +
Kopřivnice 1932	M 11.008	von 1948 in Trešná – Osobloha, 1959 Revision und Tausch des Nummernschildes in M 21.007, 1967 Umbau zum Beiwagen Ba/u 619, 1977 abgestellt für Museum
Kopřivnice 1938	M 21.003	1948 in Trešná – Osobloha, bei Revision 1959 Tausch des Nummernschildes in M 21.006, 1961 Umbau zum Beiwagen Ba/u 619, 1961 zur Waldeisenbahn Liptovský Hradok, zur Zeit Museum Liptovský Hradok (betriebsf.) Jindřichov Hradec, 1960 +
Kopřivnice 1938	M 21.004 M 21.005	bis 1959 Jindřichov Hradec, danach Beiwagen der Waldeisenbahn Liptovský Hradok als M 21.003 (!!), von 1972 an als Ba/u 3, jetzt Museum Liptovský Hradok
Kopřivnice 63 725/1947	M 21.006	zweiachsrig; für Dienstfahrten in Trešňanská Tepla
Kopřivnice 63 725/1947	M 21.007	1945 aufgefunden, nach Jindřichov Hradec geschickt, ohne Einsatz, 1948 nach Nordböhmen verschickt
Kopřivnice 63 727/1948	M 21.008	1966 nach Jindřichov Hradec, weiter zur Pionierisenbahn Pížeň, Verbleib unbekannt
Kopřivnice 63 728/1948	M 21.009	Jindřichov Hradec, 1979 +
Škoda	—	Jindřichov Hradec, 1979 +
Deutz	T 25.001 und T 25.002	Jindřichov Hradec, 1979 +
ČKD ?/1959	T 29.004	Jindřichov Hradec, 1979 +
ČKD 2944/1954	TU 47.001	Jindřichov Hradec, in Betrieb
ČKD 2945/1954	TU 47.002	Jindřichov Hradec, in Betrieb
ČKD 2946/1954	TU 47.003	Jindřichov Hradec, in Betrieb
ČKD 2947/1954	TU 47.004	Jindřichov Hradec, in Betrieb
ČKD 2948/1954	TU 47.005	Jindřichov Hradec, in Betrieb
ČKD 2949/1954	TU 47.006	Jindřichov Hradec, in Betrieb
ČKD 4087/1958	TU 47.007	Jindřichov Hradec, 1965 Ružomberok, 1975 Jindřichov Hradec, in Betrieb
ČKD 4088/1958	TU 47.008	Frydlant – Heřmanice, Motor von M 262.017 und M 262.026, 1981 Jindřichov Hradec, umgespurt, in Betrieb
ČKD 4089/1958	TU 47.009	Jindřichov Hradec, in Betrieb
ČKD 4091/1958	TU 47.011	Jindřichov Hradec, in Betrieb
ČKD 4092/1958	TU 47.012	Jindřichov Hradec, 1983 Revision
ČKD 4093/1958	TU 47.013	Trešná, in Betrieb
ČKD 4094/1958	TU 47.014	Trešná, in Betrieb
ČKD 4095/1958	TU 47.015	Jindřichov Hradec, in Betrieb
ČKD 4096/1958	TU 47.016	Trešná, in Betrieb
ČKD 4145/1958	TU 47.017	Trešná, in Betrieb
ČKD 4146/1958	TU 47.018	Ružomberok, 1974 Jindřichov Hradec, in Betrieb
ČKD 4147/1958	TU 47.019	wie TU 47.018
ČKD 4148/1958	TU 47.020	Ružomberok, 1974 Frydlant, 1981 Jindřichov Hradec, in Betrieb
ČKD 4149/1958	TU 47.021	Ružomberok, 1974 Jindřichov Hradec, in Betrieb

Legende

- kkStB k. u. k. österreichisch-ungarische Staatseisenbahn
- KrLi Krauss & Co, Linz
- DRG Deutsche Reichsbahn vor 1945
- PKP Polnische Staatseisenbahnen
- MÁV Ungarische Staatseisenbahnen
- SLM Schweizer Lokomotiv- und Maschinenfabrik Winterthur
- BMMF Erste Böhmisch-Mährische Maschinenfabrik Prag
- He Henschel Sohn Kassel
- kkHB k. und k. österreichisch-ungarische Heeresfeldbahn
- NTM Technisches Nationalmuseum Prag
- ČKD Českomoravská-Kolben-Danek
- Hoh Hohenzollern, A.-G. für Lokomotivbau Düsseldorf ausgemustert
- + ausgemustert

transportierte diese Bahn vor allem Erntegüter, Dünger und Baumaterial. Heute hat sie allenfalls für den Schüler- und Berufsverkehr Bedeutung. Es verkehren von Třemešna ve Slezsku nach Osobloha acht Reisezüge, in der Gegenrichtung sieben. Nachts fährt noch ein Güterzugpaar.

Anfangs wurden Dampflokomotiven der Reihe U 14 eingesetzt. Bekannt wurde der schon 1932 in Kopřivnice gebaute Turmtriebwagen der Reihe M 11; ihn löste nach 1945 ein vierachsiger Triebwagen der Reihe M 21.09 ab. 1958 kamen die ersten dieselelektrischen Lokomotiven der Reihe TU 47 auf dieser Strecke zum Einsatz.

Die Reisezugwagen sind stets innerhalb der ČSD-Strecken ausgetauscht und mitunter an slowakische Waldeisenbahnen abgegeben worden. Bis in die 70er Jahre gab es noch Wagen sächsischer Baumuster; jetzt sind ausschließlich Neubauwagen der Gattung Balm/u in Betrieb. Für den Güterverkehr stehen Rollwagen bereit.

Die Anreise zu dieser Bahn ist etwas aufwendig. Bequemer erreicht man die beiden von Jindřichuv Hradec ausgehenden Strecken in Südböhmen.

Jindřichuv Hradec – Nova Bystřice

Für sie beantragte 1894 der Landesauschuß zur Ausgestaltung und Förderung des Lokalbahnwesens in Böhmen beim Landtag 115 000 Gulden, ohne zu erwähnen, daß diese schmalspurig ausgeführt werden sollen. Der Landtag erteilte im Jahre 1895 die Konzession Nummer 17. Die Staatseisenbahn-Gesellschaft ließ sie dann in 760-mm-Spur, und zwar die 33 km lange Strecke nach Nova Bystřice nach sächsischen, die nach Obrataň nach österreichischen Baunormen anlegen.

Da man von Jindřichuv Hradec ausgehend zunächst die Talsohle des Zirovnice nutzte und dort bereits die Regelspurstrecke (Jihlava–)Horní Cerekev–Veselí nad Lužnicí lag, kam es zu einer technisch interessanten Lösung. Das Schmalspurgleis wurde in das Regelspurgleis verlegt, die Züge nach Obrataň verlassen in km 2,0 das Gleispaar über eine Kombination von schmalspuriger Weiche und Kreuzung. Nach Nova Bystřice wird das Regelspurgleis in km 3,0 der Abzweigstelle Handov über eine Gleiskreuzung verlassen. Diese Abzweigstellen sind signalmäßig (auch mit Vorsignal) gesichert. Eine solche Gleiskreuzung befindet sich gleichfalls in Jindřichuv Hradec, wo die Gleise vom Schmalspurteil (Lokomotivschuppen, Rollbockgrube, Abstell-

gleise, Schmalspurbahnsteig) in die Regelspurstrecke münden.

Die am 1. November 1897 eröffnete Strecke nach Nova Bystřice verläuft in der südböhmischen Teichlandschaft meist durch den Wald. Es verkehren nur zwei gemischte Zugpaare sowie ein Zugpaar Jindřichuv Hradec–Kunžak während der Sommersaison. Der eine Reisezugwagen wird am Zugschluß eingestellt. Oft kommen bis zu zehn Güterwagen auf Rollböcken und die Bremswagen hinzu, da die Rollböcke nicht gebremst werden können. Auf Unterwegsbahnhöfen wird häufig rangiert. Die Nähe des Endpunktes Nova Bystřice (Holzlagerplatz!) zum Endpunkt Litschau der am 4. Juli 1900 eröffneten niederösterreichischen Waldviertelbahn unterstreicht den Verbindungsgedanken beim Bahnbau. In Litschau waren damals die Gleisanlagen für diese Verlängerung hergerichtet worden.

Jindřichuv Hradec – Obrataň

Wesentlich schrofferen Charakter weist die 1904 konzessionierte und am 24. Dezember 1906 eröffnete 46 km lange Strecke nach Obrataň auf. Die Bahn bleibt bis Kamenice nad Lipou im Tal der Kamenice, windet sich jedoch bei Neigung bis 22 Promille (auf 2,9 km Länge!) zum höchsten Punkt der Strecke bei Křeč (670 m über NN).

Weitgestreckte, aber ebenso enge Gleisbögen, zum Teil in offener Landschaft, sind begehrte Fotomotive für Eisenbahnfreunde.

Es verkehren sechs Züge zwischen Jindřichuv Hradec und Obrataň, fünf in der Gegenrichtung. Hinzu kommen zwei Zugpaare von Obrataň nach Kamenice bzw. ein Zugpaar Jindřichuv Hradec–Kamenice sowie ein Werktagzugpaar Kamenice–Černovice, außerdem ein Gmp-Paar Kamenice–Černovice.

Im Reiseverkehr fahren nur die Lokomotive und ein, allenfalls zwei Balm/u-Wagen. Der Güterverkehr auf Teilstrecken ist beachtlich; transportiert werden Ton, Kies, Stückgut, Holz und Kohle. Kamenice ist mit ausgedehnten Gleisanlagen der betriebliche Mittelpunkt dieser Strecke. Im Lokomotivschuppen ist eine TU 47 stationiert.

In Obrataň endet die Bahn neben der Regelspurstrecke, auch hier befindet sich eine Rollbockgrube.

Die Obrataňer Strecke läßt sich mit der Harzquerbahn vergleichen, wenn es auch hier seit 1961 nicht mehr dampft. Diesellokomotiven der Reihe TU 47 haben seitdem den Reise- und Güterverkehr übernommen. Bis in die 50er Jahre fuhren vierachsige Dieseldieseltriebwagen

der Reihe M 21.09. Sie wurden an die slowakische Waldeisenbahn Liptovský Hradok abgegeben.

Die Reisezugwagen lieferten sächsische Waggonbauanstalten. Zuerst waren es Zweiachser, in den 30er Jahren dann Vierachser. Letztere wurden bis in die 70er Jahre verwendet. Die Wagen kamen außerdem von österreichischen und böhmischen Waggonbauanstalten (insbesondere Ringhoffer), nach 1945 vierachsige Personenwagen aus Kopřivnice. Ein Teil dieser Wagen stand bis in die 70er Jahre abgestellt in Jindřichuv Hradec und in Obrataň.

Nach 1938 (Münchener Diktat zur Abtretung des „Sudetenlandes“, 1939 Protektorat Böhmen und Mähren) unterstanden beide Strecken der RBD Wien, und es setzte ein reger, heute nicht mehr nachvollziehbarer Fahrzeugtausch ein. So verschlug es die DR-99 801 (ex NÖLB Uv 1) und DR-99 7816 (ex U 38 001, ex 48 001) hierher; die 99 801 wurde am 28. Dezember 1950 an die ÖBB (298.205) zurückgegeben. 1945 stand die B+B-Malletlokomotive (Henschel 7930/1906) ČSD 47 001 in Jindřichuv Hradec. Einst war sie an die Serbische Staatseisenbahn geliefert worden, wurde vom Militär erbeutet, als CES 391 eingereiht, bekam bei der SDT die Nummer 13001, bei der JDŽ die Nummer 90-001 und gelangte 1945 in drei gleichartige Maschinen in der CSR und wurde in das ČSD-Schema als U 47-001 (-004) aufgenommen. Heute steht sie auf dem Hof des Technischen Museums in Prag.

Wer die genannten Strecken bereist, sollte sich beim Fotografieren einige Bahnhofsgebäude einschließlich der Nebenanlagen in altösterreichischer Manier nicht entgehen lassen, wie in Nova Bystřice, Lovětín, Obrataň, Černovice, Chvalkov, Kamenice, Nova Včelnice, Včelnicka, Kunžak oder Blažejov.

4 Kreuzung im Bahnhof Ružomberok-Jazierce der Strecke Ružomberok – Korytnica Kupele am 5. Mai 1973

5 Personenzug fährt in Obrataň ein (September 1970)

6 Zug nach Nova Bystřice beim Betanken in Jindřichuv Hradec (September 1970)

7 Bahnhof Kamenice nad Lipou an der Strecke Jindřichuv Hradec – Obrataň