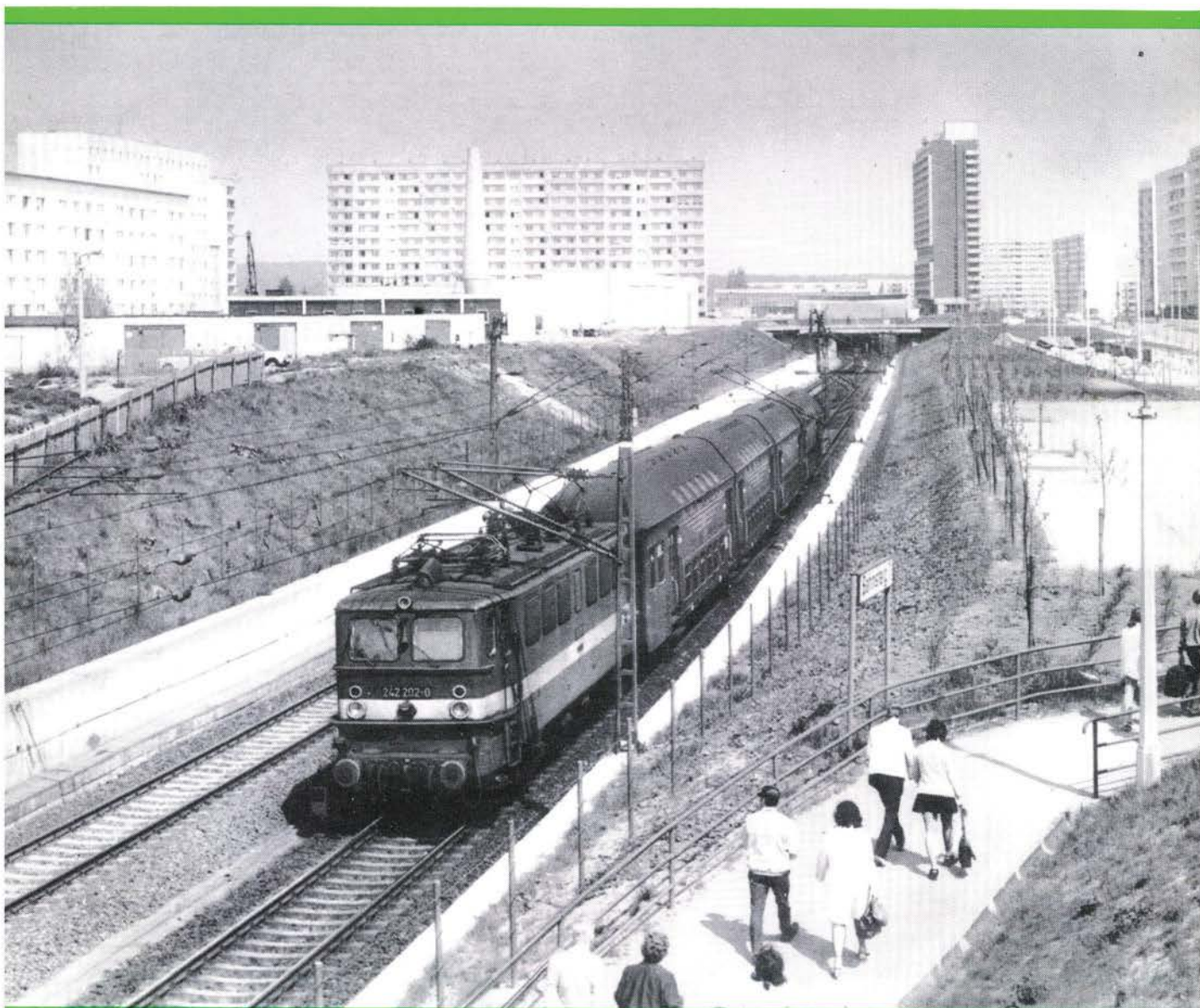
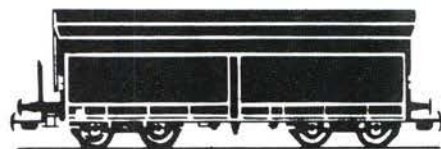


# der modelleisenbahner

FACHZEITSCHRIFT  
FÜR DEN MODELLEISENBAHNAU  
UND ALLE FREUNDE  
DER EISENBAHN

Jahrgang 24



DEZEMBER  
TRANSPRESS VEB VERLAG FÜR VERKEHRSWESEN  
Verlagspostamt Berlin Einzelheftpreis 1,— M

32542

# 12/75

# der modelleisenbahner

Fachzeitschrift für den Modelleisenbahnbau  
und alle Freunde der Eisenbahn

12 Dezember 1975 · Berlin · 24. Jahrgang

Organ des Deutschen Modelleisenbahn-Verbandes  
der DDR



## INHALT

	Seite
Gedanken zum Jahreswechsel 1975/76 .....	349
Walter Lohse/Dieter Bätzold Das Thumer Schmalspurnetz .....	350
Günther Fiebig Über die Berlin-Anhaltische Eisenbahn (B) .....	354
Das ist seine 4. Anlage .....	357
Joachim Schnitzer Noch einmal Eigenbaukupplung im H0 .....	360
Günter Schenke Kontaktsichere Stromzuführung über Weichenzungen .....	364
Jahresinhaltsverzeichnis .....	I/IV
Peter Merkel Zur Charakteristik der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft (DRG) .....	365
Dieter Müller Eine Relais-Schaltung für vollautomatischen Betrieb .....	366
Günther Fiebig Ein älterer sächsischer ABC-4ü-Wagen mit Mitteleinstieg .....	368
Wissen Sie schon .....	370
Maßskizze des Lokfotos des Monats .....	370
Lokfoto des Monats: Schnellzuglokomotive der BR 02 der DR .....	371
Lokbildarchiv: Schnellzuglokomotive der BR 02 der DR .....	372
Unser Schienenfahrzeugarchiv: Wolfgang Hanusch Kurzgekuppelte Flachwageneinheit .....	373
Streckenbegehung: Signal „So 12“ — Grenzzeichen der DR .....	375
Bernd Kuhlmann Signale der BDZ — 3 Folge .....	376
Der Kontakt .....	377
Karl-Hans Vollrath Fahrtrichtungsabhängige Beleuchtung des H0-Modells der BR 110 .....	378
Mitteilungen des DMV .....	379
Selbst gebaut .....	3 U.-S.

### Titelbild

Über die Hallenser S-Bahn haben wir bereits in unserer Fachzeitschrift berichtet. Unser Bild zeigt einen der gegenwärtig noch dort im Einsatz befindlichen S-Bahnzüge, die einmal von der Neubaureihe 280 der DR abgelöst werden. Im Hintergrund ein Teil des völlig neu entstandenen Stadtteils Halle-Neustadt.

### Titelvignette

Text siehe Heft 10/1975

### Rücktitelbild

Und hier noch einmal ein Ausschnitt von der auf den Seiten 357 ff. in diesem Heft vorgestellten N-Anlage des Herrn Hänsel aus Gotha

Foto: R. Hänsel, Gotha

## REDAKTIONSBEIRAT

Günter Barthel, Erfurt  
Karlheinz Brust, Dresden  
Achim Delang, Berlin  
Dipl.-Ing. Günter Driesnack, Königsbrück (Sa)  
Ing. Günter Fromm, Erfurt  
Ing. Walter Georgii, Zeuthen  
Johannes Hauschild, Leipzig  
o. Prof. Dr. sc. techn. Harald Kurz,  
Radebeul  
Wolf-Dietger Machel, Potsdam  
Joachim Schnitzer, Kleinmachnow  
Paul Sperling, Eichwalde bei Berlin  
Hansotto Voigt, Dresden

## REDAKTION

Verantwortlicher Redakteur:  
Ing.-Ök. Journalist Helmut Kohlberger  
Typografie: Pressegestalterin Gisela Dzykowski  
Redaktionsanschrift: „Der Modelleisenbahner“,  
108 Berlin, Französische Straße 13/14  
Telefon: 2 04 12 76

Sämtliche Post für die Redaktion ist grundsätzlich nur an unsere Anschrift zu richten. Nur Briefe, die die Seite „Mitteilungen des DMV“ betreffen, sind an die Anschrift des Generalsekretariats des DMV zu adressieren.

## HERAUSGEBER

Deutscher Modelleisenbahn-Verband der DDR  
Anschrift des Generalsekretariats:  
1035 Berlin, Simon-Dach-Straße 10

Erscheint im transpress VEB Verlag  
für Verkehrswesen Berlin

Verlagsleiter:  
Rb.-Direktor Dipl.-Ing.-Ök. Paul Kaiser

Chefredakteur des Verlages:  
Dipl.-Ing.-Ök. Journalist Max Kinze

Lizenz-Nr. 1151

Druck: Druckerei Neues Deutschland, Berlin

Erscheint monatlich;  
Preis: Vierteljährlich 3,— M,  
Auslandspreise sind den Zeitschriftenkatalogen des  
Außenhandelsbetriebes Buchexport zu entnehmen.  
Nachdruck, Übersetzung und Auszüge nur mit Quellen-  
angabe gestattet. Für unverlangte Manuskripte und  
Fotos keine Gewähr.

## Alleinige Anzeigenannahme

DEWAG-Werbung, 102 Berlin, Rosenthaler Str. 23—31,  
Telefon: 2 26 27 76, und alle DEWAG-Betriebe und  
-Zweigstellen in den Bezirken der DDR. Gültige Preis-  
liste Nr. 1

Bestellungen nehmen entgegen: Sämtliche Postämter,  
der örtliche Buchhandel und der Verlag — soweit  
Liefermöglichkeit. Bestellungen in der deutschen Bun-  
desrepublik sowie Westberlin nehmen die Firma  
Helios, 1 Berlin 52, Eichborndamm 141—167, der  
örtliche Buchhandel und der Verlag entgegen. UdSSR:  
Bestellungen nehmen die städtischen Abteilungen von  
Sojuszschatj bzw. Postämter und Postkontore entgegen.  
Bulgarien: Raznoiznos, 1 rue Assen, Sofia.  
China: Guizi Shudian, P. O. B. 88, Peking, ČSSR: Orbis,  
Zeitungsvertrieb, Praha XII, Orbis Zeitungsvertrieb,  
Bratislava, Leningradská ul. 14, Polen: Ruch, ul. Wilcza  
46, Warszawa 10, Rumänien: Cartimex, P. O. B.  
134/135, Bukarest, Ungarn: Kultura, P. O. B. 146,  
Budapest 62, KVDR: Koreanische Gesellschaft für den  
Export und Import von Druckerzeugnissen Chulpan-  
mul, Nam Gu Dong Heung Dong Pyonyang, Albanien:  
Ndermerrja Shtetnore Botimeve, Tirana. Übriges Aus-  
land: Örtlicher Buchhandel. Bezugsmöglichkeiten nen-  
nen der BUCHEXPORT, Volkseigener Verlag der DDR,  
701 Leipzig, Leninstraße 16, und der Verlag



## Gedanken zum Jahreswechsel 1975/76

Das Jahr 1975 neigt sich seinem Ende zu. Es war ein an bedeutungsvollen Ereignissen im Leben unserer Gesellschaft reiches Jahr — ein Zeitabschnitt voller Arbeit, aber auch voller Erfolge. Diese, unter gemeinsamer Anstrengung aller Bürger der Deutschen Demokratischen Republik errungen, werden dann besonders deutlich, wenn wir einmal auf die verflossenen 30 Jahre Rückschau halten und uns dabei erinnern, wie wir damals begannen, nachdem die ruhmreiche Sowjetarmee das deutsche Volk vom Hitlerfaschismus befreit hatte. Aus Trümmern, Not und Elend bauten wir uns, Stein für Stein, eine sozialistische deutsche Republik auf, die, weltweit anerkannt, zur Heimstatt einer Gemeinschaft von Menschen wurde, die hoffnungsvoll in die Zukunft blickt.

In unserem Staat finden auch wir Modelleisenbahner und Freunde der Eisenbahn die besten Voraussetzungen dafür, eine sinnvolle Freizeitgestaltung zu entfalten, so, wie es das Statut unseres Verbands vorsieht. Die Gründung des Deutschen Modelleisenbahn-Verbands der DDR (DMV) und seine ständige Weiterentwicklung sind daher untrennbar mit der Entwicklung unserer Republik verbunden. Daher nehmen alle unsere Mitglieder am gesellschaftlichen Leben unseres Volkes einen aktiven Anteil und orientieren sich auf die Höhepunkte in der Gesellschaft.

In zahlreichen Ausstellungen legten so die Modelleisenbahner in den Städten und Gemeinden von ihrer schönen Beschäftigung Zeugnis ab. Viele erlebnisreiche Exkursionen und Besichtigungen gaben den Eisenbahnfreunden die Möglichkeit, einen engen Kontakt zum Vorbild zu finden, und spornten sie gleichzeitig an, vielfältige Aktivitäten bei der unmittelbaren Unterstützung der Deutschen Reichsbahn zu entwickeln. Nicht an letzter Stelle stand in den AG des DMV der Gedanke, im Sinne des proletarischen Internationalismus Solidarität zu üben, was in einer erfolgreichen Spendenaktion seinen konkreten Ausdruck fand.

Auch im vor uns liegenden Jahre 1976 werden die Mitglieder unseres Verbands durch ihre gesellschaftliche Arbeit nach ihren Möglichkeiten an der Vorbereitung und Gestaltung besonderer gesellschaftlicher Ereignisse mitwirken.

Der IX. Parteitag der Sozialistischen Einheitspartei Deutschlands ist dazu ein ganz herausragender Anlaß, vielfältig aktiv zu werden. Und die ersten Startzeichen wurden mit dem Aufruf der AG „Verkehrsgeschichte“, Berlin, bereits gegeben.

Im Jahre 1976 finden außerdem in der Zeit von Juni bis September die Mitgliederversammlungen in allen AG statt, bei denen über die Tätigkeit in den letzten beiden Jahren Rechenschaft gelegt wird und gleichzeitig Festlegungen getroffen werden, wie sich das Verbandsleben an der Basis weiterentwickeln soll. Auf den Bezirksdelegiertenkonferenzen werden die Delegierten über die Erfolge der Modelleisenbahner und Freunde der Eisenbahn berichten können. Die auf diesen Konferenzen gefaßten Beschlüsse werden für die Zukunft richtungweisend sein. Dabei werden auch solche Fragen stehen, wie eine weitere Einbeziehung der Schüler und Jungen Pioniere in das Leben unserer Organisation erfolgen soll, wie weitere großzügige Möglichkeiten für die Betätigung der Eisenbahnfreunde und wie solide Voraussetzungen, auch technischer Art, für die Modelleisenbahner gefunden werden können. Alle Leitungen müssen daher davon ausgehen, ihre Tätigkeit so auszurichten, daß die Möglichkeiten für unsere Mitglieder bei der Ausübung ihrer Beschäftigung weiter verbessert werden und dadurch mehr Freunde den Weg in den DMV finden. Dabei ist es auch gleichzeitig unsere Aufgabe, zu helfen, sozialistische Persönlichkeiten zu entwickeln.

Alle Voraussetzungen für diese Aufgaben und Ziele sind in unserem sozialistischen Staat bestens gegeben. Es ist daher für alle Mitglieder eine ehrenvolle Pflicht, ihren Teil bei der weiteren Stärkung und Festigung der DDR und damit für die Erhaltung des Friedens beizutragen! Die Beschlüsse von Helsinki haben uns auf dem Weg zu einer friedlichen Koexistenz in Europa ein gutes Stück weiter vorangebracht.

Die Friedenspolitik unserer Partei und Regierung in fester Gemeinschaft mit der UdSSR, basierend auf dem unlängst abgeschlossenen Freundschaftsvertrag, sowie mit allen anderen sozialistischen Staaten bietet die Gewähr, den Frieden in Europa und in der ganzen Welt zu sichern.

Dafür gilt am Jahreswechsel auch der Dank aller Mitglieder des DMV an die Partei der Arbeiterklasse und an die Regierung der DDR.

Das Präsidium unseres Verbands dankt allen Mitgliedern für ihre im Jahre 1975 geleistete Arbeit und wünscht ihnen und ihren Angehörigen ein glückliches, erfolgreiches Jahr 1976 sowie persönliche Gesundheit und Wohlergehen.

Präsidium des Deutschen Modelleisenbahn-Verbands der DDR

*WIR WÜNSCHEN ALLEN UNSEREN LESERN UND AUTOREN*

*EIN FROHES UND GESUNDES WEIHNACHTEN UND GLEICHFALLS*

*EIN ERFOLGREICHES JAHR 1976!*

*DIE REDAKTION*



## Das Thumer Schmalspurnetz

Aus der Arbeit des DMV („Freunde der Eisenbahn“ Leipzig)

### O. Vorbemerkungen

Von den ehemals etwa 532 km sächsischer Schmalspurstrecken in 750 mm Spurweite waren zu Beginn des Sommerfahrplans 1975 nur noch 123,3 km für Reise- und Güterverkehr und 21,0 km ausschließlich für Güterverkehr und Anschlußbedienung in Betrieb.

Wie aus einer Veröffentlichung der Redaktion im Heft 10/1975 bereits ersichtlich, werden davon künftig nur noch 4 Strecken erhalten bleiben. Daher ist auch in naher Zukunft mit noch weiteren Stilllegungen von Schmalspurbahnen und mit der Übernahme der Transportleistungen durch den Kraftverkehr zu rechnen, da der Aufwand für eine Rekonstruktion und ein weiterer Betrieb der Schmalspurbahnen unter den heutigen ökonomischen Bedingungen und Erfordernissen nicht mehr vertretbar sind, so wie das Schicksal von Bahnen dieser Art heute überall mehr oder weniger besiegelt ist.

In ihren 60 bis 90 Betriebsjahren wurden aber durch diese Schmalspurbahnen und von den bei ihnen tätigen Eisenbahnern beachtliche Leistungen für die wirtschaftliche Entwicklung der dortigen Verkehrsräume vollbracht. Deshalb befaßt sich die AG 6/8 des DMV seit einigen Jahren mit dem Aufbau einer Dokumentation über die sächsischen Schmalspurstrecken. Aus dieser umfangreichen Arbeit wird nachstehend über die bisherigen Ergebnisse der Erforschung der Geschichte des Thumer Schmalspurnetzes berichtet. Der Dank gilt vor allem den Eisenbahnern des Bf Thum und der dortigen Lokeinsatzstelle für ihre Unterstützung durch Auskünfte und mit historischem Material. Unsere Ausführungen erheben jedoch noch keinen Anspruch auf Vollständigkeit, daher werden jederzeit Hinweise und Ergänzungen gern entgegengenommen.

### 1. Die Entstehung des Thumer Schmalspurnetzes

Im durch die Flüsse Zschopau und Zwönitz begrenzten Gebiet im Süden von Karl-Marx-Stadt sowie in den Tälern der Wilisch, Pöhla, Mittweida u. a. m. vollzog sich in der 2. Hälfte des vorigen Jahrhunderts ein großer wirtschaftlicher Aufschwung.

Betriebe, besonders Textil- und Papierfabriken, entstanden und bemühten sich nun intensiv um einen Anschluß an das sich damals gleichfalls schnell entwickelnde Eisenbahnnetz.

Nachdem 1854 die Linienführung der regelspurigen Bahn von Annaberg nach Chemnitz (heute Karl-Marx-Stadt) über Geyer und Thum gegenüber der günstigeren Trassierung durch das Zschopautal zurückgestellt worden war, dauerte es noch fast 30 Jahre, bis der Sächsische Landtag auf Grund zahlreicher Eingaben der Industrie, Städte und Gemeinden dem Bau einer Schmalspurbahn von Wilischthal nach Ehrenfriedersdorf mit einem Abzweig von Oberherold nach Thum zustimmte. Die entsprechende Verordnung wurde am 24. August 1885 erlassen, und die Bauarbeiten begannen einen Monat später. Die Eröffnung des Bahnbetriebs am 15. Dezember 1886 wurde einen Tag zuvor mit einer Sonderfahrt und Festveranstaltungen in Thum und in Ehrenfriedersdorf unter starker Beteiligung der Bevölkerung festlich begangen.

Das 1883 dem Sächsischen Landtag gleichzeitig unterbreitete Projekt zum Bau einer Schmalspurbahn von Schönfeld im oberen Zschopautal nach Schwarzenberg über Schlettau und Elterlein mit einem Abzweig von Tannenberg nach Geyer war abgelehnt worden. Es lebte dann aber wieder 1885/86 auf. Und so wurde schließlich dann außer dem Bau einer regelspurigen Nebenbahn von Buchholz nach Schwarzenberg auch dem einer schmalspurigen Linie von Schönfeld durch das obere Zschopau-



Bild 1 Einwohner und Eisenbahnfreunde verabschieden am 28. September 1974 ihre „Bimmelbahn“



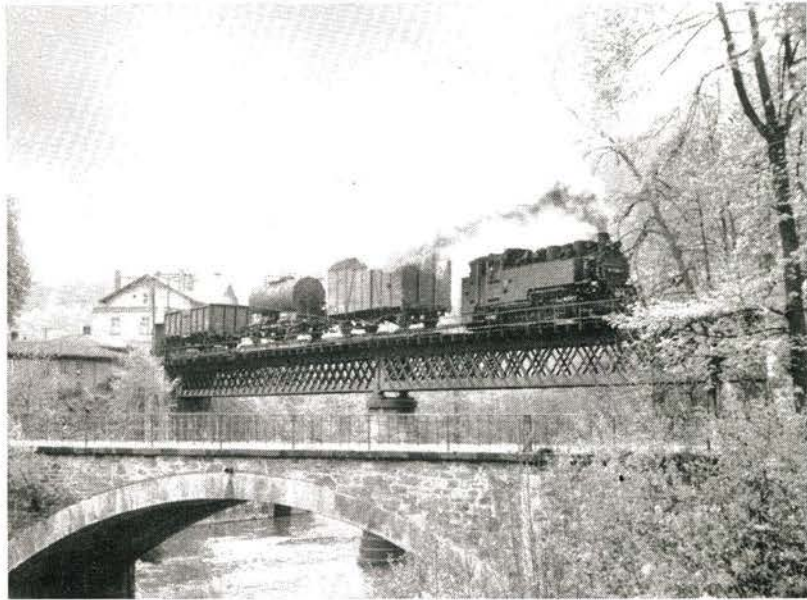


Bild 2 Die 99 1785-7 mit GmP nach Thum bei der Ausfahrt aus dem Bf Wilischthal auf der Zschopaubrücke

tal nach Geyer zugestimmt. Die Verordnung darüber kam am 7. Juli 1887 heraus. Mit den Bauarbeiten fing man unverzüglich an, und am 1. Dezember 1888 erfolgte mit gleicher Festlichkeit und begeisterter Teilnahme der Einheimischen die Eröffnung dieser Strecke. In der Folge traten dann wegen deren Zusammenführung Meinungsverschiedenheiten zwischen den Städten Geyer, Ehrenfriedersdorf und Thum auf. Anfang 1888 beantragte ein am 20. Januar 1882 in Thum gegründetes „Eisenbahnkomitee“ den Bau einer Schmalspurbahn von Thum nach Meinersdorf, im Zwönitztal verlaufend, um u. a. einen günstigeren Anschluß an das Lugau-Oelsnitzer Kohlenrevier zu erhalten. Geyer und Ehrenfriedersdorf reichten aber ein Gegenprojekt für eine Strecke über Elterlein nach Grünhain und Zwönitz ein. Nach langwierigen Disputen fand man einen Kompromiß, der vorsah, von Geyer aus eine Verbindung zur geplanten Strecke Thum — Meinersdorf bei Oberjahnsbach herzustellen. Es währte dann noch fast 10 Jahre, bis der Landtag dem ständig steigenden Verkehrsaufkommen im Raum Thum Rechnung trug und die Verlängerung der Schmalspurbahn Schönfeld — Geyer über Ehrenfriedersdorf nach Thum genehmigte. Die Verordnung dazu erließ die Regierung am 20. Mai 1898. Mit den Bauarbeiten fing man aber erst im August 1904 an, weil die Überquerung des tiefen Greifenbachtals bei Ehrenfriedersdorf umfangreiche, schwierige Vorbereitungen erforderte. Für die Bauarbeiten wurde am 1. April 1904 in Ehrenfriedersdorf ein Baubüro eingerichtet. Der Anschluß an die vorhandene Wilischthalbahn erfolgte nicht in Ehrenfriedersdorf, sondern in Thum, wo vom alten zum neuen (jetzigen) Bahnhof ein 340 m langes Verbindungsgleis gelegt wurde. Auch Ehrenfriedersdorf bekam einen neuen Bahnhof sowie einen Haltepunkt, und der Bahnhof in Geyer wurde abgebaut. Die Teilstrecke von Oberherold nach Ehrenfriedersdorf wurde am Tag vor der am 1. Mai 1906 von den Einwohnern der Gemeinden Geyer, Thum und Ehrenfriedersdorf wiederum festlich begangenen Eröffnung des Bahnbetriebs zwischen Geyer und Thum stillgelegt und dann abgebaut. Die ehemaligen Empfangsgebäude werden noch jetzt genutzt, in Thum als Wohnhaus und in Ehrenfriedersdorf als Kindergarten. Die Gemeindeverwaltung Ehrenfriedersdorf war aber mit dem Verlauf der Dinge keineswegs zufrieden. So fanden die Eröffnungsfeierlichkeiten dann auch ohne offizielle Ehrenfriedersdorfer Beteiligung statt.

Inzwischen hatte der Landtag auch der Schmalspurbahn von Thum nach Meinersdorf zugestimmt, die Verordnung darüber wurde am 14. Juni 1900 erlassen, während der Bau jedoch erst im April 1910 aufgenommen wurde. Die Streckeneröffnung konnte aber dennoch bereits am 1. Oktober 1911 unter starker Beteiligung der Bevölkerung mit der Fahrt eines Sonderzugs und den üblichen Festlichkeiten stattfinden. Nunmehr war der Bf Thum zum einzigen Schmalspurnotenpunkt im Erzgebirge geworden. Das Thumer Schmalspurnetz erreichte damit auch seine größte Ausdehnung von 43,3 km. Über die Bauarbeiten sind folgende Angaben interessant:

Tabelle 1

	Länge km	Erdmasse 10 <sup>3</sup> m <sup>3</sup>	Planum km	Arb.-Zahl 1. Bauj. 2.	Tage- lohn Mark
WE, OT	13,91	112,44	16,03	144 466	1,40—4,30
SG	9,04	67,76	9,27	108 238	1,80—4,20
GT	8,19	130,00		105 253	
TM	12,60	178,00	15,70	305 113	3,70—6,30

Legende: W = Wilischthal, E = Ehrenfriedersdorf, O = Oberherold, S = Schönfeld, G = Geyer, T = Thum, M = Meinersdorf

Im Jahre 1961 begingen die Eisenbahner des Thumer Schmalspurnetzes sowie die Bewohner des Gebiets zwischen Zschopau und Zwönitz das 75jährige Bestehen der Wilischthalbahn bzw. das 50jährige der Strecke Thum—Meinersdorf mit einer Festveranstaltung im „Volkshaus“ in Thum. An diesem Tage trugen die Lokomotiven Girlandenschmuck und eine goldene „75“ bzw. „50“ an der Rauchkammertür. Wirtschaftlichkeitsuntersuchungen führten im Mai 1967 zu dem Beschluß des Kreistags Zschopau, die Strecke Schönfeld—Wiesa—Geyer—Thum mit Wirkung vom 15. Juli 1967 stillzulegen und die Verkehrsleistungen dem Kraftverkehr zu übertragen. Mit einem aus zehn 4achsigen Wagen gebildeten Sonderzug, den man kostenlos benutzen konnte, verabschiedete sich die Schmalspurbahn am 15. August 1967 vom oberen Zschopautal und vom Greifensteingebiet. Jeden Bahnhof und Haltepunkt verließ dieser Zug mit einem langen Pfeifton, und, wie überall, empfing ihn auch in Thum eine große Menschenmenge zur Verabschiedung.





Bild 3 Personenzug nach Thum im Hp Grießbach



Bild 4 Nochmals die 99 1785-7, hier mit einem GmP nach Thum zwischen Grießbach und Gelenau

Bild 5 Die 99 1792-3 mit einem Personenzug nach Thum bei der Kreuzung mit einem Nahgüterzug nach Wilischthal im Bf Gelenau



Das Gleis zwischen dem Abzweig des Anschlusses zur Papierfabrik in Schönfeld bis in Höhe des ehemaligen Standorts des Einfahrsignals des Bf Thum wurde 1969/71 abgebaut, und der Anschluß wird seitdem über das frühere Streckennetz bedient. Der Gleisbau geschah im Zuge einer Straßenerneuerung.

Als nächste legte man am 27. Mai 1972 die Strecke durch das Wilischthal still, nachdem am 4. Mai auch hier der Rat des Kreises den Verkehrsträgerwechsel genehmigt hatte. Bereits im Herbst desselben Jahres wurde das Streckengleis in der Ortslage Thum abgebaut. Anfang 1974 war das Gleis bereits bis nach Gelenau größtenteils entfernt. Wie in Schönfeld-Wiesa mußte dann auch in Wilischthal eine Anschlußbedienung der Papierfabrik gesichert sein. Hierfür wird die 100-PS-Diesellok des Typs V 10 C eingesetzt, die zuvor dem VEB „Feinspinnerei Venusberg“ gehörte. Im Herbst 1973 erhielt sie die neue Bezeichnung 199-007-6.

Die Tage des noch verbliebenen Streckenabschnitts Thum—Meinersdorf sind auch gezählt. Die Straßen, die für den Verkehrsträgerwechsel zwischen Gornsdorf, Auerbach, Hormersdorf und Thum benötigt werden, wurden schon 1973 ausgebaut, so daß am 28. September 1974 bereits der Reiseverkehr eingestellt werden konnte. Die Verlagerung der bis Mai 1972 über Wilischthal nach Thum beförderten Wagenladungen führte zu einem Anstieg des Güterverkehrs zwischen Meinersdorf und Thum. Daher ist die Übernahme auch des Güterverkehrs zwischen diesen beiden Orten von der bereitstehenden Lkw-Transportkapazität abhängig, aber in naher Zukunft zu erwarten, so daß dann das Thumer Schmalspurnetz gänzlich der Vergangenheit angehören wird.

## 2. Der Streckenverlauf

Zum Thumer Schmalspur-Netz gehörten bzw. gehören folgende Stationen:

	km	m NN	Bemerkungen
Wilischthal	0,0	340,27	
Wilischau (bis 1914 Weißbach)	2,3		eröffnet: 1.6.1888
Grießbach	3,7		
Gelenau	6,2	394,81	
Venusberg-Spinnerei	8,4		eröffnet: 1.10.1888 bei km 7,2
Unterherold	9,5		
Mittelherold	10,8		
Herold (bis 1940: Oberherold)	11,3	458,02	
Thum	13,5	507,27	bis 1906: km 13,2
Schönfeld-Wiesa (bis 1908: Schönfeld (Zschopautal) Bf)	0,0	493,68	
Schönfeld-(Zschopautal) Hp	1,3	469,99	
Tannenbergl Ost	4,0		eröffn.: 1950
Tannenbergl	5,0	496,40	
Obertannenbergl	6,1		
Siebenhöfen	7,3		
Geyer Hp	8,2		
Geyer	9,0	608,13	
Ehrenfriedersdorf	13,8		bis 1906 km 13,9 (WE)
Ehrenfriedersdorf Hp	15,9		
(Thum)	17,2	(SM) 507,27	
Jahnsbach	19,2		
Hormersdorf	22,3	617,00	
Auerbach/Erzgeb.	24,0		
Auerbach/Erzgl. Hp	25,5		
Gornsdorf	27,1		



Gornsdorf Hp 28,4  
 Meinersdorf 29,8 417,62

Von den insgesamt 43,3 km Streckenlänge des Thumer Schmalspur-Netzes lagen 81 % = 35 km in einer Steigung oder Neigung. Die einzelnen Teile besitzen bzw. besaßen folgende Neigungsverhältnisse:

Tabelle 2

Rampe (%)	WT (km)	ST (km)	TM (km)
5,0	0,45	1,01	0,86
5,0–10,0	2,37	1,18	0,46
10,0–25,0	7,85	5,99	1,53
25,0–33,3	—	4,94	8,34

Den größten Anteil hat mit 11,21 km = 89% der Abschnitt Thum—Meinersdorf. Auch in bezug auf die im Gleisbogen verlaufenden Abschnitte weist diese Teilstrecke mit 46,3% = 5,81 km einen über dem Durchschnitt des Gesamtnetzes (43,3% = 18,67 km) liegenden Wert auf. Davon lagen sogar 14,39 km = 77,1% in Gleisbögen unter 300 m. Der Mindestradius betrug auf der freien Strecke bei den einzelnen Teilstrecken:

Tabelle 3

R <sub>min</sub> m	WT	SG	GT	TM
	50	60	80	90

Die insgesamt verlegte Gleislänge umfaßte bei 43,3 km Strecke 57,78 km.

Fortsetzung folgt

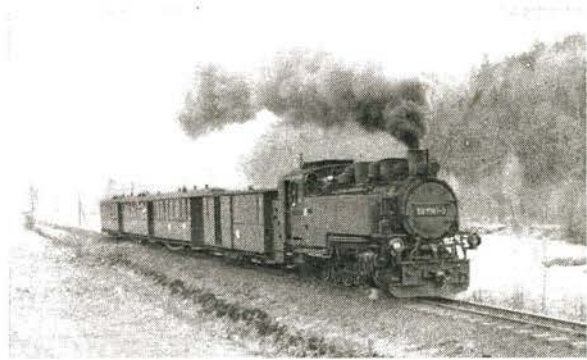


Bild 6 Und hier fördert dieselbe Lokomotive einen Personenzug nach Thum und befindet sich auf der Strecke zwischen Gelenau und Venusberg-Spinnerei



Bild 7 Die 99 1785-7 vor GmP nach Thum bei der Einfahrt in den Hp Unterherold

Bild 8 Wiederum die 99 1785-7 vor GmP nach Thum, aber im Hp Venusberg-Spinnerei



Fotos: Verfasser; Aufnahmezeitpunkt der Bilder 2–8: Mai 1972



## Über die Berlin-Anhaltische Eisenbahn (8)

### Die Lokomotiven der BAE (II)

#### Die Innenzylinder-Lokomotiven von Stephenson

Die ersten Lokomotiven der BAE mit der Achsanordnung 1A1 (Betriebs-Nr. 1 bis 5 und 11 bis 16) entsprachen den älteren Stephenson'schen Patentlokomotiven mit Innenzylindern, bei denen der Außenrahmen als Tragrahmen und der Innenrahmen für die Aufnahme der Triebwerkskräfte ausgeführt waren. Der Stehkessel hatte als Decke eine Vierseitkuppel, die bei den Lokomotiven 1 bis 5 abnehmbar und bei den Lokomotiven 11 bis 16 fest angeordnet war. Bei den abnehmbaren Kuppeln hatte der Hersteller sogar auf eine besondere Versteifung verzichtet. Der Treibraddurchmesser betrug 1829 mm. Die B1-Lokomotiven (Betriebsnummern 6 bis 9) hatten einen Treib- und Kuppelraddurchmesser von nur 1372 mm, glichen aber sonst den Maschinen-Nummern 1 bis 5 mit einer überhöhten Stehkesseldecke. Sie besaßen jedoch tiefliegende, nach vorn geneigte Zylinder. Die Steuerung arbeitete noch ohne Expansion. Die 1A1-Lokomotiven dieser Lieferung wurden erst im Jahre 1866 ausgemustert, die letzte davon sogar erst 1877. Es ist anzunehmen, daß diese Lokomotiven vorher noch geschlossene Führerhäuser erhielten. Wie aus den Skizzen ersichtlich, hatte die BAE die Lokomotive Nr. 2 im Jahre 1848 noch völlig umgebaut.

#### Die ersten Borsig-Lokomotiven

Mit der Betriebsnummer 1 wurde dann 1841 die erste Borsig-Lokomotive in Dienst gestellt. Ein Jahr später folgten die Nummern 17 und 18, ebenfalls von Borsig geliefert (Fabrik-Nr. 2 und 4) sowie 4 Tender, da mit den 15 englischen Lokomotiven nur 11 Tender geliefert worden waren. Über die beiden Lokomotiven 17 und 18 ist nur wenig bekannt. Es waren 1A1-Lokomotiven. Ansonsten dürften sie der Borsig-Lokomotive (Fabr.-Nr. 1) ähnlich gewesen sein, nur daß das führende

Drehgestell durch eine Laufachse ersetzt worden war. Borsig hat dann 1843 drei weitere Lokomotiven (Fabrik-Nr. 14, 16 und 15) mit den BAE-Betriebs-Nr. 19, 20 und 21 ausgeliefert, die bereits als Vorläufer der späteren „Beuth“-Klasse anzusehen sind.

#### Die letzte ausländische Lokomotive (Nr. 22)

Ein Einzelstück blieb die 1844 von der Société du Renard in Brüssel bezogene 1A1-Lokomotive, die ohne Tender für 26 400 Mark gekauft worden war. Sie hatte einen Innenrahmen und eine nur wenig überhöhte Stehkesseldecke. Diese Lokomotive erhielt den Namen „Brüssel“ und wurde im Jahre 1867 ausgemustert.

#### Die „Beuth“-Klasse von Borsig (Nr. 23 bis 25)

Von der Firma Borsig kamen dann 1844 drei 1A1-Lokomotiven mit den Fabrik-Nr. 26, 25 und 24, die wesentlich stärker gebaut waren. Mit dem auch höheren Dampfdruck von 5,85 kp/cm<sup>2</sup> und mit der Doppelschieber-Steuerung waren sie außerdem wesentlich sparsamer. Die Fabrik-Nr. 24 erhielt bei der BAE den Namen ihres Konstrukteurs Beuth. Sie wurde auf der im selben Jahr stattfindenden „Allgemeinen Ausstellung deutscher Gewerbeserzeugnisse“ im Berliner Zeughaus ausgestellt. Die „Beuth“-Lokomotiven trugen ebenfalls noch schräg angeordnete, an der Rauchkammer befestigte Zylinder. Ihr Rahmen war über der Treibachse nach oben gekröpft. Der Stehkessel trug eine Rundkuppel. Die geschichtliche Bedeutung dieser Lokomotiven liegt darin, daß mit ihnen eine Bauform geschaffen worden war, die den damaligen Betriebsanforderungen genügte und Weiterentwicklungen ermöglichte. Die „Beuth“ wurde 1864 ausgemustert. Im Jahre 1912 baute man sie im Maßstab 1:1 nach und übergab dieses Stück später dem Deutschen Museum in München.

Bild 1 Modell der Lokomotive Nr. 1 („Ascania“) im „Stadtgeschichtlichen Museum“ der Lutherstadt Wittenberg

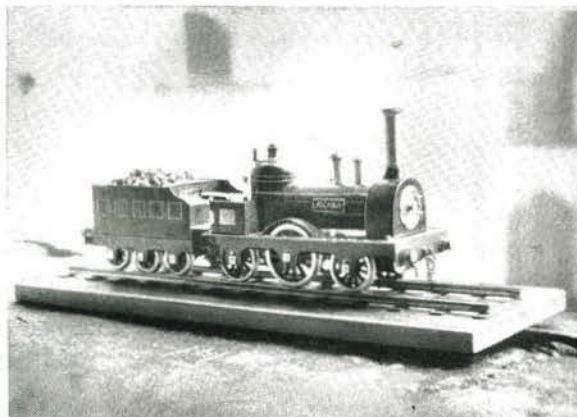


Bild 2 Nachbau der Lokomotive „Beuth“ im Deutschen Museum München

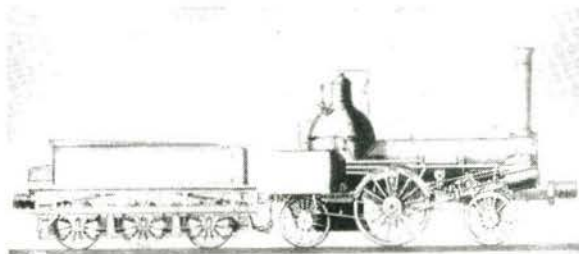
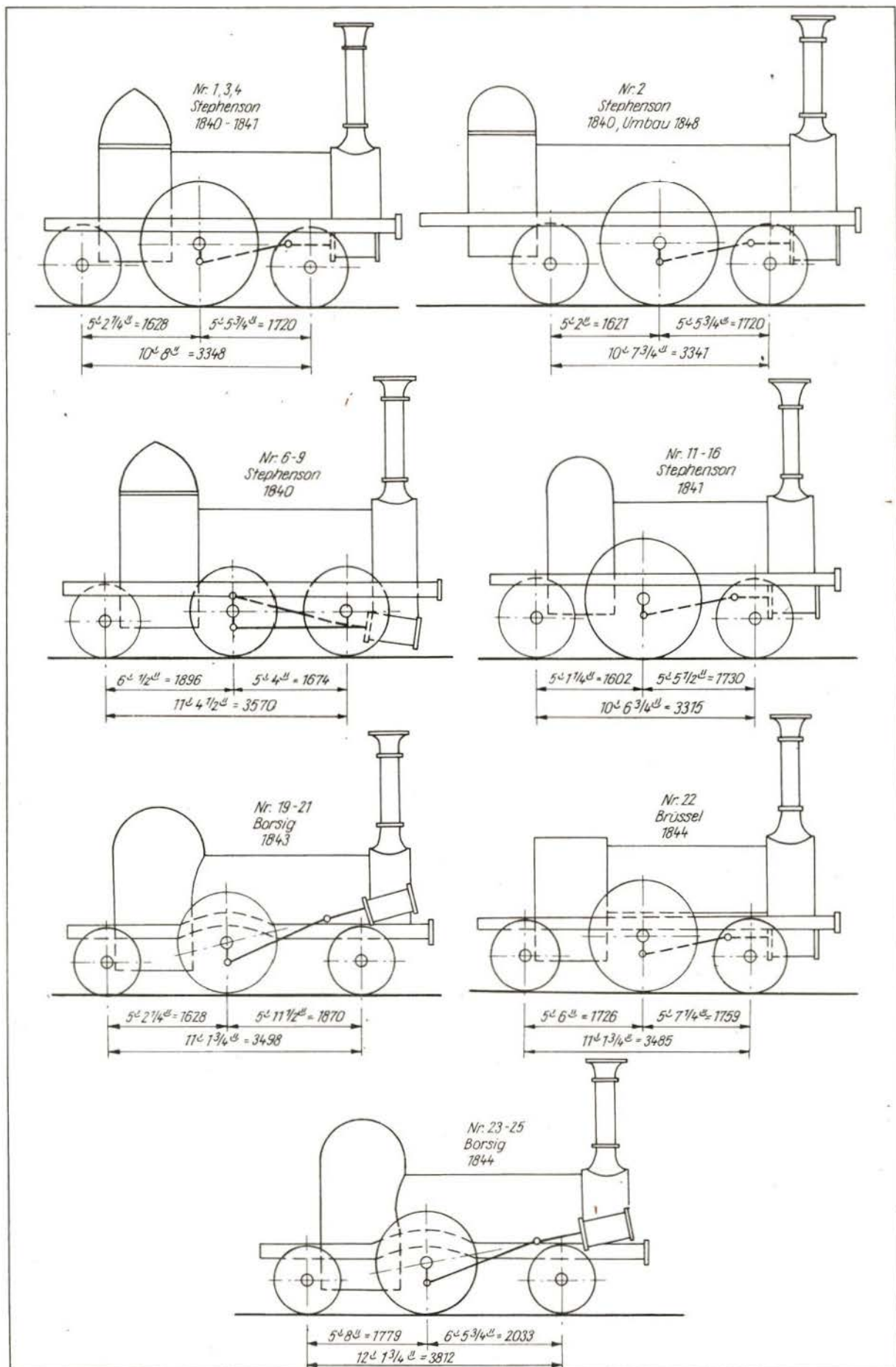


Bild 3 Maßskizzen der Lokomotiven Nr. 1 bis 4, 6 bis 9, 11 bis 16, 19 bis 21, 22 und 23 bis 25







Die Lokomotiven der älteren Zeit — Hauptabmessungen nach den „Statistischen Nachrichten“ — Alte Maße

Bahn-Nr.	Erbauer	Baujahr	Bauart	Zyl.-Dmr.	Kolbenhub-Zahl	Kessel-Dmr.	Länge der Kessel-Fußpreuß.	Zahl der Heizrohre	Feuerbüchse	Heizfläche Heizrohre Quadratfuß preuß.	Dampfdruck-Zoll	Steuerung	Rad-Dmr. Fuß engl.	Reibungsräder	Radstand Fuß preuß.	Gewicht leer Zoll-Zentner	Dienst im Dienst	größte Zugkraft Zoll-Ztr.	Vorteilhafte Geschw. Meilen je Std.	Größte Leistung PS	Preis ohne Tender Tauscher	
																						Reibungsräder
1	Stephenson	1840	IA1	12	18	3,32	8,21	—	—	371	72	ohne	6,00	—	162	10,67	244	323	22,9	3,22	103	—
3	Stephenson	1840	IA1	12	18	3,32	8,21	—	—	415	72	ohne	6,00	—	162	10,67	244	323	22,9	3,59	115	—
4	Stephenson	1841	IA1	12,5	18	3,32	8,13	—	—	408	55	ohne	6,00	—	162	10,67	244	232	18,9	4,00	106	—
2	Stephenson	1840	IA1	14	18	3,32	12,25	—	—	631	70	mit	6,00	—	217	10,97	356	30,3	30,3	4,11	174	—
6-9	Stephenson	1840	B1	14	17,75	3,40	8,74	—	—	570	60	mit	4,50	—	323	11,37	296	389	34,1	3,16	151	—
11-16	Stephenson	1841	IA1	12	18	3,24	8,23	—	—	473	60	3 ohne	6,00	—	162	10,56	244	323	19,1	4,74	127	—
19-21	Borsig	1843	IA1	12	19,75	2,91	8,72	—	—	408	70	mit	5,00	—	160	11,14	244	319	26,7	2,95	110	10,000
22	Brüssel	1844	IA1	12	18	3,16	8,25	—	—	427	60	mit	5,33	—	157	11,10	234	312	21,4	2,77	113	10,938
23-25	Borsig	1844	IA1	13	22	2,91	9,67	—	—	447	80	mit	5,00	—	162	12,14	288	363	30,3	2,65	112	9,666
26-28	Borsig	1847	IB	15	34	3,23	12,75	—	—	728	72	mit	4,50	—	382	10,28	398	490	63,5	2,28	203	11,800
29-31, 34	Borsig	1848	IA1	14	20	3,50	11,12	—	—	730	80	mit	5,50	—	219	12,92	357	433	36,5	4,05	207	10,800
32-33	Borsig	1849	IB	15	22	3,42	13,06	—	—	818	80	mit	5,00	—	372	10,68	394	488	56,2	2,87	234	12,500
35-37	Borsig	1850	IB	16	24	3,66	13,36	—	—	1042	100	mit	5,00	—	470	10,68	478	572	76,3	2,80	307	12,600
38-40	Borsig	1853	IA1	14	20	3,50	10,90	—	—	691	100	mit	6,00	—	259	13,17	436	512	43,2	3,38	204	12,100

Umrechnung auf metrisches Maß

Bahn-Nr.	Erbauer	Baujahr	Bauart	Zyl.-Dmr.	Kolbenhub	Kessel-Dmr.	Länge der Kessel-Fußpreuß.	Zahl der Heizrohre	Feuerbüchse	Heizfläche Heizrohre	Dampfdruck	Steuerung	Rad-Dmr.	Reibungsräder	Radstand	Gewicht leer	Dienst im Dienst	größte Zugkraft	Vorteilhafte Geschwindigkeit	Größte Leistung PS	Preis ohne Tender M.	
																						Reibungsräder
1	Stephenson	1840	IA1	305	457	1042	2577	—	—	36,52	5,26	ohne	1829	—	8100	3348	12200	16150	1145	24,2	103	—
3	Stephenson	1840	IA1	305	457	1042	2577	—	—	40,88	5,26	ohne	1829	—	8100	3348	12200	16150	1145	27	115	—
4	Stephenson	1841	IA1	317	457	1042	2552	—	—	39,19	4,02	ohne	1829	—	8100	3348	12200	16150	945	30	106	—
2	Stephenson	1840	IA1	356	457	1042	3845	—	—	62,16	5,12	mit	1829	—	10850	3348	17800	21750	1515	31	174	—
6-9	Stephenson	1840	B1	356	451	1067	2749	—	—	56,15	4,39	mit	1372	—	16150	3570	14000	19450	1705	23,75	151	—
11-16	Stephenson	1841	IA1	305	457	1017	2583	—	—	47,09	4,39	3 mit	1829	—	8100	3315	12200	16150	950	35,6	127	—
19-21	Borsig	1843	IA1	305	502	942	2737	—	—	39,19	5,12	mit	1524	—	8000	3498	12200	15950	1335	22,2	110	30,000
22	Brüssel	1844	IA1	305	457	992	2589	—	—	42,06	4,39	mit	1626	—	7850	3485	11750	15600	1070	20,8	113	32,814
23-25	Borsig	1844	IA1	330	559	942	3035	—	—	44,03	5,65	mit	1524	—	9100	3812	24400	18150	1515	20	112	28,998
26-28	Borsig	1847	IB	381	610	1014	4002	—	—	71,71	5,26	mit	1372	—	19100	3227	19900	24500	3175	17	203	36,400
29-31, 34	Borsig	1848	IA1	356	508	1098	3490	—	—	71,91	5,65	mit	1676	—	10950	4054	17650	21650	1825	30,5	207	32,400
32-33	Borsig	1849	IB	381	559	1073	4069	—	—	80,58	5,65	mit	1524	—	18600	3554	19700	24400	2910	21,5	234	37,500
35-37	Borsig	1850	IB	496	610	1149	4183	—	—	102,64	7,31	mit	1524	—	23500	3354	23900	28600	3915	21	307	37,800
38-40	Borsig	1853	IA1	356	598	1098	3421	—	—	68,07	7,31	mit	1829	—	12950	4132	21800	25500	2160	25,5	204	36,300