

der modelleisenbahner

FACHZEITSCHRIFT JAHRGANG 30
FÜR DAS MODELLEISENBAHNWESEN,
ALLE FREUNDE DER EISENBAHN
UND DES STÄDTISCHEN NAHVERKEHRS



Organ
des Deutschen
Modelleisenbahn-
Verbandes der DDR



TRANSRESS VEB VERLAG FÜR VERKEHRSWESEN

Verlagspostamt Berlin Einzelheftpreis 1,— M

JANUAR

1/81

32542

Werklokomotiven

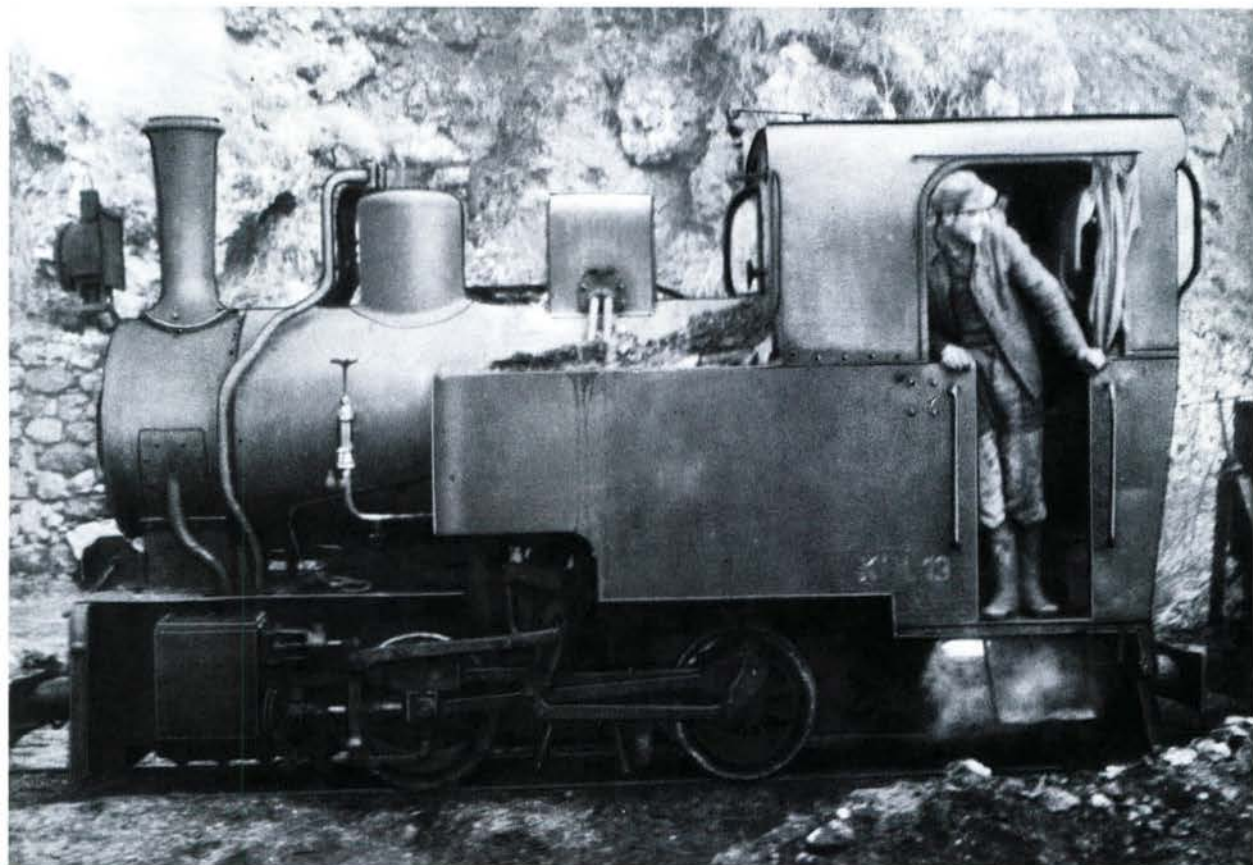
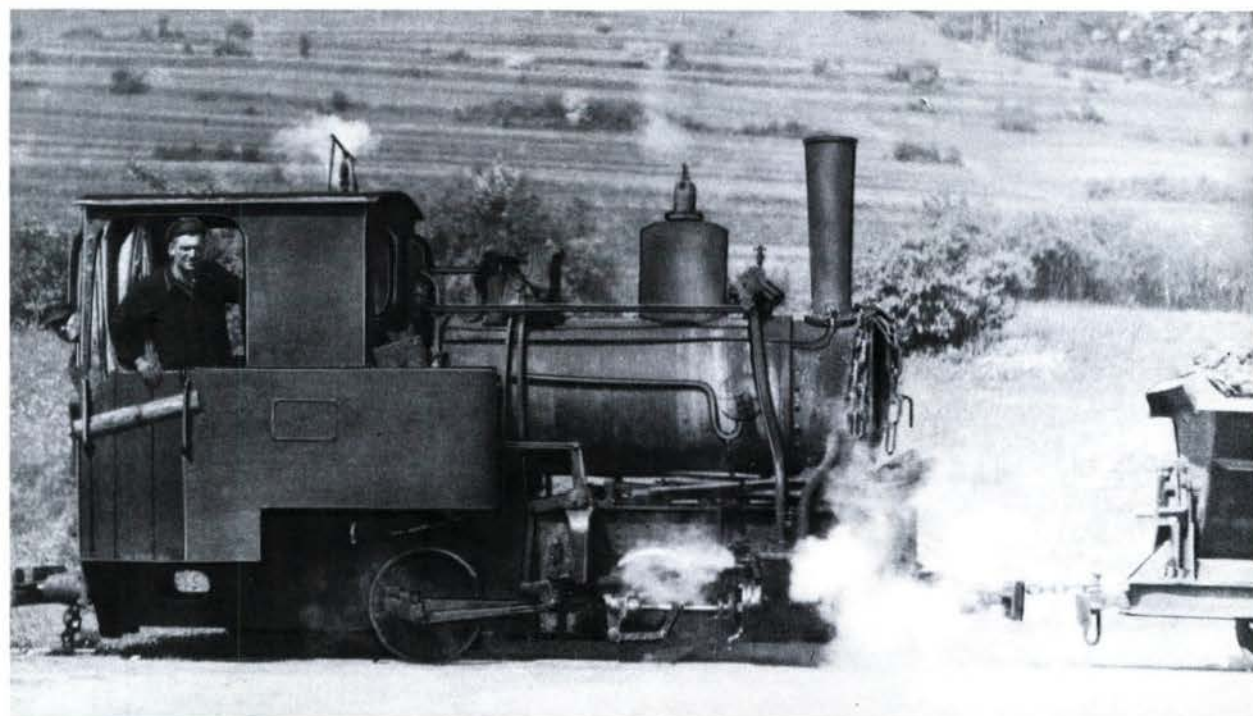


Bild 1 Auch im thüringischen Steinbach gab es einmal eine feldspurige „Bergwerksbahn“. Unser Bild zeigt eine Ba2-Lok mit der Bezeichnung „KDL 13“ (Kriegsdampflok). Die 75 PS starke Bau Lok wurde noch 1944 von Jung geliefert.

Bild 2 Etwas älter ist diese 1923 ebenfalls von Jung gebaute Lokomotive. Noch 1952 verfügte die Steinbacher „Bergwerksbahn“ über 6 Dampfloks.

Fotos: G. Malsch, Steinbach



Redaktion

Verantwortlicher Redakteur:
Dipl. rer. pol. Rudi Herrmann
Redakteur:
Ing. Wolf-Dietger Machel
Typografie: Pressegestalterin Gisela Dzykowski
Anschri ft der Redaktion: „Der Modelleisenbahner“,
DDR - 1080 Berlin, Französische Str. 13/14, Postfach 1235
Telefon: 2 04 12 76

Sämtliche Post für die Redaktion ist nur an unsere
Anschri ft zu richten.

Zuschri ften, die die Seite „Mitteilungen des DMV“
(also auch für „Wer hat – wer braucht?“) betreffen,
sind hingegen 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
Eisenbahn-Bau-Ing. Günter Fromm, Erfurt
Ing. Walter Georgii, Zeuthen
Joachim Kubig, Berlin
Prof. em. Dr. sc. techn. Harald Kurz, Radebeul
Joachim Schnitzer, Kleinmachnow
Hansotto Voigt, Dresden

Erscheint im transpress VEB Verlag für Verkehrswesen
Berlin

Verlagsleiter:

Dr. Harald Böttcher
Chefredakteur des Verlags:
Dipl.-Ing.-Ok. Journalist Max Kinze
Lizenz Nr. 1151
Druck: (140) Druckerei Neues Deutschland, Berlin
Erscheint monatlich;
Preis: Vierteljährlich 3,- M.
Auslandspreise bitten wir den Zeitschriftenkatalogen
des „Buchexport“, Volkseigener Außenhandelsbetrieb
der DDR, DDR-7010 Leipzig, Postfach 160, zu ent-
nehmen.
Nachdruck, Übersetzung und Auszüge sind nur mit
Genehmigung der Redaktion gestattet.
Art.-Nr. 16330

Redaktionsschluß: 18. 11. 1980
Geplante Auslieferung: 15. 1. 1981



Alleinige Anzeigenverwaltung

DEWAG Berlin, DDR - 1026 Berlin, Rosenthaler Straße
28/31, PSF 29, Telefon: 2 36 27 76. Anzeigenannahme
DEWAG Berlin, alle DEWAG-Betriebe und deren
Zweigstellen in den Bezirken der DDR.

Bestellungen nehmen entgegen: in der DDR: sämtliche
Postämter, der örtliche Buchhandel und der Verlag –
soweit Liefermöglichkeit; im Ausland: der internatio-
nale Buch- und Zeitschriftenhandel, zusätzlich in der
BRD und in Westberlin: der örtliche Buchhandel, Firma
Helios Literaturvertrieb GmbH., Berlin (West) 52,
Eichborndamm 141–167, sowie Zeitungsvertrieb Ge-
brüder Petermann GmbH & Co KG, Berlin (West) 30,
Kurfürstenstr. 111.

UdSSR: Bestellungen nehmen die städtischen Abtei-
lungen von Sojuspechatj bzw. Postämter und Post-
kontore entgegen. Bulgarien: Raznoiznos, 1, rue Asse,
Sofia. China: Guizi Shudian, P. O. B. 88, Peking, ČSSR:
Orbis Zeitungsvertrieb, Bratislava, Leningradská ul 12.
Polen: Buch: u. Wilcza 46, Warszawa 10. Rumänien:
Cartimex, P. O. B. 134/135, Bukarest. Ungarn: Kultura,
P. O. B. 146, Budapest 6. KDVR: Koreanische Gesell-
schaft für den Export und Import von Druckerzeugnis-
sen, Chulpanmul, Nam Gu Dong Heung Dong Pyongy-
ang. Albanien: Ndermerrja Shetnore Botimeve, Tirana.
Auslandsbezug wird auch durch den Buchexport
Volkseigener Außenhandelsbetrieb der Deutschen
Demokratischen Republik, DDR - 7010 Leipzig, Lenin-
straße 16, und den Verlag vermittelt.

der modelleisenbahner

Fachzeitschrift für das Modelleisenbahnwesen
und alle Freunde der Eisenbahn

1 Januar 1981 · Berlin · 30. Jahrgang

Organ des Deutschen Modelleisenbahn-Verbandes der DDR



Die Redaktion wurde im Jahre 1977 anlässlich des
25jährigen Bestehens mit der Ehrennadel des DMV in
Gold ausgezeichnet.

Inhalt

	Seite
Werklokomotiven	2. U.-S.
Der elektrische Funke	2
Bildbericht über die Rationalisierungs-Ausstellung des Verkehrswesens in Berlin	3
In eigener Sache	4
Neue Reisezugwagen für die Schmalspurbahnen der DR	4
Eine Bildauswahl von der Lokausstellung in Liberec	5
Reiner Preuß Altenburg: Kopfbahnhof und Tunnel?	6
Neue Farben für vierachsige Reisezugwagen der DR bald im Großversuch	10
Bauanleitung für Figuren großer Nenngrößen	11
Steffen Uhlig The Skunk — California Western Railroad (CWRR) im Herzen der Redwoods	12
Beilage „Elektronik für den Modelleisenbahner“	13
Horst Winkelmann und Klaus Winkelmann Bauanleitung für die dieselhydraulische 1000-mm-Schmalspurlokomotive 199 301 der Deutschen Reichsbahn in der Nenngröße H0 _m (1. Teil)	17
Helmut Reinert Zu den Bezirksdelegiertenkonferenzen 1980	20
Mitteilungen des DMV	21
Wissen Sie schon	22
Lokfoto des Monats: Lokomotive 10 002 der Deutschen Bundesbahn	23
Werklokomotiven	24
Unser Schienenfahrzeugarchiv: Peter Glanert Dieselelektrische LEW-Lokomotiven DE I—DE III für brasilianische Eisenbahngesellschaften	25
Juliane Brodtkorb, Michael Huth 13. Spezialistentreffen „Junger Eisenbahner“ Ein Teilnehmerreport mit Schlußfolgerungen für die Arbeit der Jugendgruppen des DMV	27
Werklokomotiven	3. U.-S.

Titelfoto

Nicht nur in den Sommermonaten bietet die Strecke Sonneberg—Eisfeld den Eisenbahnfreunden reiz-
volle Motive. Unser Leser J. Wenkel schoß dieses Bild bereits 1973 in der Nähe von Eisfeld. Die Bi-Wagen
gehören auch auf dieser Strecke schon einige Jahre der Vergangenheit an.

Foto: Dr.-Ing. J. Wenkel, Görlich

Rücktitelbild

Ein nicht alltägliches Bild bietet sich im Bahnhof Wernigerode. Zwei Transportwagen für meterspurige
Schmalspurlokomotiven auf einen Blick. Auf den Spezialwagen befinden sich die in diesem Heft als
Umbauvorschlag vorgestellte 199 301-3 und die Lok 99 5906-5 der Selketalbahn.

Foto: K. Scheidler, Berlin

Der elektrische Funke

Die Fähigkeit Karl Marx', die gesellschaftliche Entwicklung in ihren Grundstrukturen und prinzipiellen Trends wissenschaftlich vorauszusagen, ist schon oft gerühmt worden. Daß Mitte des vorigen Jahrhunderts eine Modellbahn Marx zu einer technischen Prognose anregte, wird allerdings weniger bekannt sein. Wissend um die Bedeutung des technischen Fortschritts sagte Karl Marx: „Der König Dampf, der im vorigen Jahrhundert die Welt umgewälzt hat, hat ausregiert, an seine Stelle wird ein noch größerer Revolutionär treten, der elektrische Funke“. Dieser „elektrische Funke“ beschäftigt uns heute mehr denn je. Der Nutzen menschlicher Tätigkeit in den Betrieben der Industrie und Landwirtschaft, im Handel und im Verkehrswesen wird zunehmend daran gemessen, wie viel — oder besser — wie wenig Energie wir verbrauchen, um ein Produkt herzustellen bzw. eine Leistung zu vollbringen.

Die politische Auseinandersetzung der gesellschaftlichen Systeme wird angesichts der Verknappung der Energieträger auf unserer Erde zunehmend durch wirtschaftliche Faktoren bestimmt, von denen der Energie- und Materialverbrauch immer mehr in den Mittelpunkt der Aufmerksamkeit der Gesellschaft rückt. Durch nichts wird das deutlicher, als durch die Preisentwicklung auf den internationalen Märkten. Gegenüber dem Jahr 1970 macht der Dollarpreis für Erdöl heute das 20fache aus. Die Preise für Steinkohle und Koks kletterten auf das Vierfache. In den 80er Jahren wird diese Entwicklung mit Sicherheit anhalten.

Auch die Erschließung unserer eigenen Rohbraunkohlevorkommen und deren Förderung wird zunehmend teurer. Jährlich werden etwa 250 Millionen Tonnen abgebaut. In etwa 15 bis 20 Jahren sind es schon 300 Millionen Tonnen. Das ist viel, wenn man bedenkt, daß von den Gesamtvorkommen der DDR ungefähr 21 Milliarden Tonnen gewonnen werden können. Dabei muß man berücksichtigen, daß die DDR etwa ein Drittel des Investitionsvolumens für die Erweiterung der energetischen Basis und der Sicherung der Rohstoffversorgung aufwendet.

Wissenschaftliche Expertisen besagen, daß in den nächsten zwei Jahrzehnten mit einer Verdoppelung des Energiebedarfs im Weltmaßstab gerechnet werden muß. Was also ist zu tun? Vor allem eins, mit allen Energieträgern so sparsam wie möglich umgehen. Allein im Verkehrswesen der DDR sind hier beachtliche Einsparungen möglich, denn von der gesamten Nutzenergiemenge unseres Landes werden im Verkehrswesen allein 15% und an flüssigen Brenn- und Treibstoffen etwa zwei Drittel verbraucht. Der spezifische Energieverbrauch der einzelnen Verkehrszweige ist dabei sehr unterschiedlich: Setzt man ihn beim Eisenbahntransport gleich 1, dann beträgt er beim Straßentransport mit Lastkraftwagen des öffentlichen Kraftverkehrs gleich 2,75, beim Binnenschifftransport dagegen nur 0,34. Was liegt also näher, zu untersuchen, in welchem Umfang welche Güter von der Straße auf die Eisenbahn und von der Eisenbahn auf die Binnenschiffe verlagert werden können. Man ist gegenwärtig dabei, das zu tun. Allein durch die Optimierung der Transport- und Lieferbeziehungen bei Kohle und Düngemitteln konnten 2,9% bzw. 5,1% der Transportleistungen eingespart werden, was immerhin der Leistung von 1,3 Güterzügen pro Tag entspricht. Diese wissenschaftlichen

Untersuchungen werden in diesem Jahr fortgesetzt. Gelingt es, nur 1% Leistungen bei der Eisenbahn zu sparen, sinkt der Verbrauch an Dieselmotorkraftstoff um 4500t, was einem zusätzlichen Exporterlös von mehr als 3 Mio. Mark entspricht. Hier werden jene Größenordnungen sichtbar, um die es geht.

In den nächsten Jahren wird darum die beschleunigte Elektrifizierung des Streckennetzes der Deutschen Reichsbahn auch das wichtigste Rationalisierungsvorhaben sein. Verbunden mit dem weiteren zwei- und mehrgleisigen Ausbau des Streckennetzes und der Mechanisierung der Rangierbahnhöfe der Eisenbahn, wird dieser Verkehrszweig dadurch in der Lage sein, mit zunehmend besserem volkswirtschaftlichen Effekt den Transportanforderungen gerecht zu werden. Gegenwärtig sind von den rund 14 000 km umfassenden Streckennetz der DR etwa 1500 km elektrifiziert. Im nächsten Fünfjahrplanzeitraum wird sich das Tempo der Streckenelektrifizierung verdreifachen. Das Ziel besteht darin, die von Halle, Leipzig und Dresden nach Berlin führenden Strecken schnell fertigzustellen und dann in weiteren Arbeitsschritten die Strecken Berlin—Rostock/Überseehafen und Rostock/Warnemünde sowie Magdeburg—Stendal an das elektrifizierte Netz anzuschließen.

Streckenelektrifizierung der Eisenbahn kostet aber Geld, viel Geld sogar. Es ist klar, daß dieses Geld, das nicht sofort produktionswirksam wird, von der Volkswirtschaft vorgeschossen werden muß. Der volle wirtschaftliche Effekt tritt dann ein, wenn ein großes geschlossenes Netz von Hauptstrecken, auf denen auch große Transportmengen bewegt und beträchtliche Transportleistungen vollbracht werden, zur Verfügung steht. Das wird zur Mitte der 80er Jahre der Fall sein. Mit anderen Worten: die Früchte der Arbeit der nächsten Jahre auf diesem Gebiet ernten wir in vollem Umfang in der zweiten Hälfte der 80er Jahre. Auf die Dauer jedoch wird das aus volkswirtschaftlicher Sicht trotzdem die billigste Art der Energieverwendung sein. Sehr deutlich wird das, wenn man den Energieverbrauch einzelner Transportarten miteinander vergleicht. Bei der elektrischen Traktion der Eisenbahn sind es 71 kJ/tkm, bei der Dieseltraktion schon fast das Doppelte, nämlich 138 kJ/tkm, und der Kraftverkehr benötigt im Ferntransport sogar 753,6 kJ/tkm. Schließlich bauen wir die Lokomotiven für dieses umfassende Elektrifizierungsvorhaben auch in der DDR selbst. Die Ellok der Baureihe 250 mit einer Leistung von 5400 kW repräsentiert darüber hinaus internationales Spitzenniveau, denn es ist unseren Lokomotivbauern in Hennigsdorf gelungen, durch den Einsatz elektronischer Bauelemente ein außerordentlich günstiges Verhältnis zwischen Energieverbrauch und Leistung bei diesem Triebfahrzeug zu erreichen.

Die revolutionäre Kraft des elektrischen Funkens, von dem eingangs die Rede war, wird sinnfälliger, wenn man sich vergegenwärtigt, daß schon heute auf dem elektrifizierten Netz der Deutschen Reichsbahn 20% der Zugförderarbeit bewältigt wird, dafür aber nur 1% des gesamten Verbrauchs an Elektroenergie der DDR eingesetzt werden müssen. Jeder weitere elektrifizierte und genutzte Streckenkilometer gestaltet dieses Verhältnis günstiger. Unser Land verfügt heute über jene ökonomischen und materiellen Ressourcen, um dem Rechnung zu tragen.

H. M.

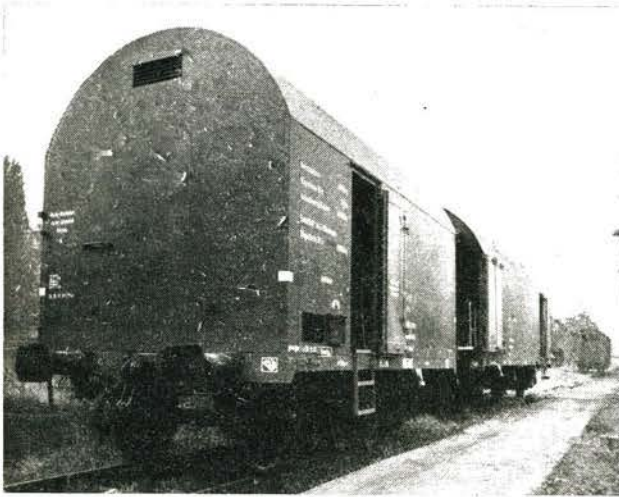
Bild 1 Die Grabenräumeinheit wird u. a. zur Neuherstellung und Beräumung von Bahngräben genutzt. Diese Fahrzeuge wurden in Zusammenarbeit zwischen DR und den ČSD entwickelt. Das vorhandene Funktionsmuster entstand im Forschungs- und Entwicklungswerk Blankenburg. In den nächsten Jahren sollen weitere Grabenräumeinheiten von der DR beschafft werden.



Bildbericht über die Rationalisierungs- Ausstellung des Verkehrswesens in Berlin

Vom 20. bis 24. Oktober 1980 fand im Berliner Raw „Roman Chwalek“ eine sehr interessante Ausstellung statt. Die hier gezeigten Exponate werden in den kommenden Jahren dazu beitragen, den Energieverbrauch auch bei der DR weiter zu senken. Unseren Lesern möchten wir mit den folgenden Bildern eine Auslese der in Berlin gezeigten Eisenbahnfahrzeuge vorstellen. Ma.

2 3



4

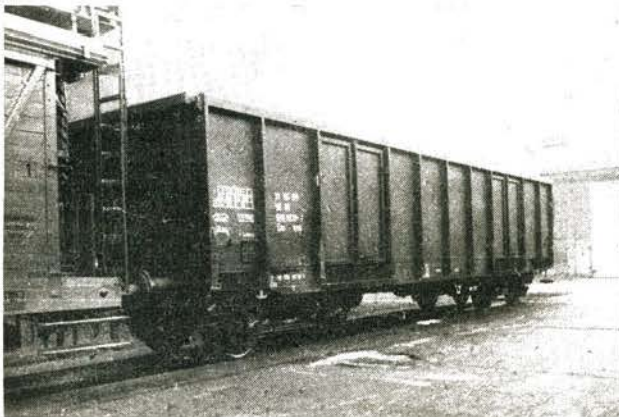


Bild 2 Die im Raw „Einheit“ Leipzig hergestellte „Eicheinheit“ dient zur Prüfung und Eichung von Gleiswaagen. Mit dem in dieses Fahrzeug eingebauten dieselelektrischen Antriebsaggregate ist es möglich, notwendige Fahrtbewegungen im Bereich von Gleiswaagen ohne Hilfe eines Triebfahrzeuges durchzuführen.

Bild 3 Der Krafttrottenwagen SKL 25 dient dem Transport von Arbeitskräften und Material bei Arbeiten an den Gleisanlagen. Das im Werk für Gleisbaumechanik Brandenburg-Kirchmöser gefertigte Fahrzeug kann 7 Personen befördern und verfügt über eine Ladefähigkeit von 4t.

Bild 4 Die im Raw hergestellten Eas-Wagen werden in den kommenden Jahren den Güterwagenpark weiter verjüngen und gleichzeitig leistungsfähiger gestalten.

Fotos: ZBDR Zimmer

Liebe Leser

Erlauben Sie bitte, daß wir uns am Jahresbeginn mit einigen Gedanken an Sie wenden. Zuerst möchten wir Ihnen ein herzliches Dankeschön für die vielseitige Mitarbeit im vergangenen Jahr sagen. Das äußerte sich in vielen Briefen an unsere Redaktion, in wertvollen Hinweisen, die in Gesprächen vermittelt wurden und nicht zuletzt in Beiträgen, die wir von Ihnen erhielten. So manche Idee hat Eingang in die 12 Hefte des Jahrgangs 1980 gefunden und die Zeitschrift, die Gestaltung der Freizeit in den Arbeitsgemeinschaften und an den Anlagen bereichert. Manches konnte jedoch auch noch nicht berücksichtigt werden. Dafür bitten wir um Verständnis. Für das vor uns liegende Jahr wünschen wir Ihnen viel Freude und Entspannung sowie schöne Erlebnisse beim beliebten Hobby. Wir hatten in den zurückliegenden Wochen Gelegenheit, uns bei Bezirksdelegiertenkonferenzen, Beratungen der Kommissionen Jugend und Freunde der Eisenbahn, beim 13. Spezialistentreffen in Forst, bei einem Besuch einer Arbeitsgemeinschaft in Son-

neberg von den Fortschritten in der Arbeit, aber auch von den gewachsenen Bedürfnissen an den Informationsgehalt unserer Zeitschrift zu überzeugen. Selbstverständlich haben auch wir uns für das neue Jahr vorgenommen, noch mehr für eine sinnvolle Freizeitgestaltung zu geben. Das soll sich vor allem in einer höheren Qualität des Modelleisenbahners zeigen. Den Schwerpunkt sehen wir dabei insbesondere darin, den Informationsgehalt weiter zu verbessern, den gewiß vielschichtigen Interessen und Bedürfnissen noch mehr gerecht zu werden, also mit überzeugenden Beiträgen und Nachrichten anregend die guten Erfahrungen und Initiativen zu verallgemeinern. In diesem Sinne wollen wir verstärkt darum bemüht sein, unsere Verbindung zu den Lesern, Arbeitsgemeinschaften

und Organen unseres Verbandes lebendig und fruchtbar für unsere Arbeit zu gestalten. Wir suchen damit, wie das gar nicht anders sein kann, die Diskussion mit Ihnen, Ihren Rat und Ihre Vorschläge. Dankbar haben wir deshalb auch den Vorschlag des Vorsitzenden des Bezirksvorstandes Erfurt des DMV, Freund Herbert Marktscheffel, in seinem Schlußwort der Bezirksdelegiertenkonferenz aufgenommen, im ersten Quartal 1981 gemeinsam ein Leserforum durchzuführen. Alles, was sich bewährte, wollen wir beibehalten. Wir sehen u. a. noch mehr Möglichkeiten und halten es für angebracht, die Informationen über das Vorbild, die Entwicklung der Leistungsfähigkeit der Deutschen Reichsbahn auszubauen. Denn die Eisenbahn, wie auch der

städtische Nahverkehr als energie günstige Verkehrszweige haben im nunmehr begonnenen neuen Fünfjahrplanzeitraum bedeutende Aufgaben im Reise- bzw. Güterverkehr zu lösen. Aus der Entwicklung dieser Verkehrszweige entstehen bestimmt auch viele Ideen zur Nachgestaltung im Modell. Das und vieles mehr erlebbar nach- und mitzugestalten, ist eine unserer schönsten gemeinsamen Aufgaben. Unausbleiblich verbindet sich mit der Forderung nach mehr Informationsgehalt die Frage, wie das bei bleibendem Umfang der Ausgaben unterzubringen ist. Das zwingt uns und sollte auch Sie veranlassen, darüber nachzudenken. Wir sehen den notwendigen Platz darin, eine größere Konzentration des Inhaltes zu erreichen. Da gehört freilich auch dazu, keine Anstrengungen zu scheuen, um in kürzeren Beiträgen insgesamt mehr zu sagen. Wir bauen auf Ihre Gedanken, Anregungen und Vorschläge und wünschen uns eine gute Zusammenarbeit.

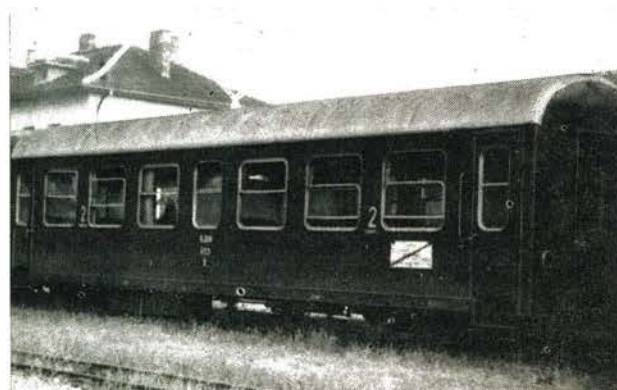
Ihr
Rudi Herrmann

Neue Reisezugwagen für die Schmalspurbahnen der DR

Die Deutsche Reichsbahn sorgt für die Erhaltung einer Anzahl von Schmalspurbahnen, die nach wie vor in erster Linie dem Berufs- und Schülerverkehr, aber auch der Naherholung sowie dem Tourismus dienen. Dafür muß ein entsprechender Park spezieller Wagen vorhanden sein. Gegenwärtig sind z. B. auf den Strecken der Harzquer- und Selketalbahn, Bad Doberan—Kühlungsborn-West, Putbus—Göhren, Zittau—Oybin/Johnsdorf, Freital-Hainsberg—Kurort Kipsdorf, Radebeul Ost—Radeburg und Cranzahl-

—Kurort Oberwiesenthal Reisezugwagen eingesetzt, die z. T. über 40 Jahre alt sind und ihre Aufgaben dank planmäßiger vorbeugender Instandhaltung noch erfüllen. Um den Einsatz von Reisezugwagen langfristig, entsprechend der Konzeption über die Erhaltung von Schmalspurbahnen zu sichern, machen sich bestimmte Veränderungen in der Zusammensetzung des Wagenparkes erforderlich. Für die Bahnen Bad Doberan—Kühlungsborn West, Putbus—Göhren und Zittau—Oybin/Johnsdorf werden die am besten erhaltenen Wagen rekonstruiert. Einige dieser überholten Fahrzeuge sind auf den genannten Strecken bereits im Einsatz. Auf den Strecken Bad Doberan—Kühlungsborn-West und Putbus—Göhren kommt eine kleine Anzahl von Traditionswagen dazu, die ihr historisches Gesicht weitgehend behalten. Die Strecken der Harzquer- und Selketalbahn sowie Radebeul Ost—Radeburg, Freital-Hainsberg—Kipsdorf und Cranzahl—Oberwiesenthal erhalten in den Jahren 1983 und 1984 Neubauwagen. In Freital-Hainsberg wird als Besonderheit ein Salonwagen und in Radebeul Ost wird ein ganzer historischer Zug für Traditions- und Sonderfahrten erhalten bleiben. Auch im Bereich der Harzquer- und der Selketalbahn verbleibt ein Traditionszug, der für Sonderfahrten genutzt wird. Mit dieser Erneuerung des Schmalspur-Reisezugwagenparks wird die Deutsche Reichsbahn auf den genannten Bahnen alle Verkehrsbedürfnisse abdecken können. Die Fahrt mit den Schmalspurbahnen der DR wird auch in Zukunft für die ständigen Benutzer und für die Touristen ein besonderes Erlebnis sein.

Die auf den genannten Schmalspurbahnen zum Einsatz kommenden Reisezugwagen werden aus der VR Bulgarien importiert. Fahrzeuge dieses Typs verkehren bereits auf den BDZ-Strecken Septenwri—Dobrinische und Varavara—Pazardjik (Spurweite 760 mm). Foto: Dipl.-Ing. Dimiter Dejanov, Sofia



MfV/Prst.

Eine Bildauswahl von der Lokaussstellung in Liberec

Wie wir in den Heften 8 und 9/80 berichteten, fand vom 23. August bis 7. September 1980 anlässlich der Beendigung der Dampftraktion bei den ČSD u. a. in Liberec eine Lokaussstellung statt. Herr Lothar Barche aus Plauen hielt einige der „fotografischen Leckerbissen“ für unsere „ME-Leser“ im Bilde fest.

Bild 1 ČSD-Lok 414.404

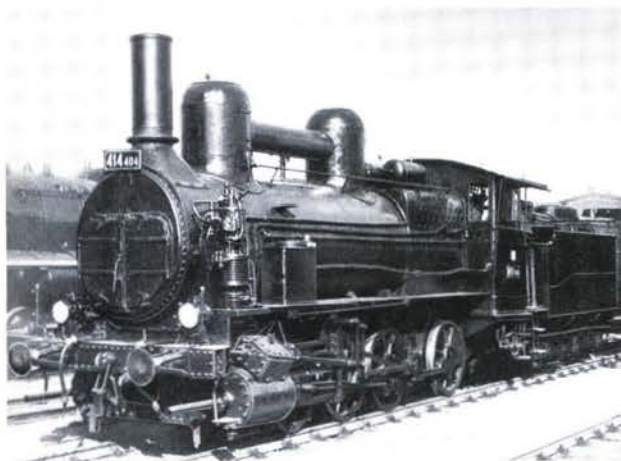


Bild 4 Lok 475.1142 aus dem Neubauprogramm der ČSD nach 1945



Bild 2 ČSD-Lok 434.1100, hergestellt in den Skoda-Werken

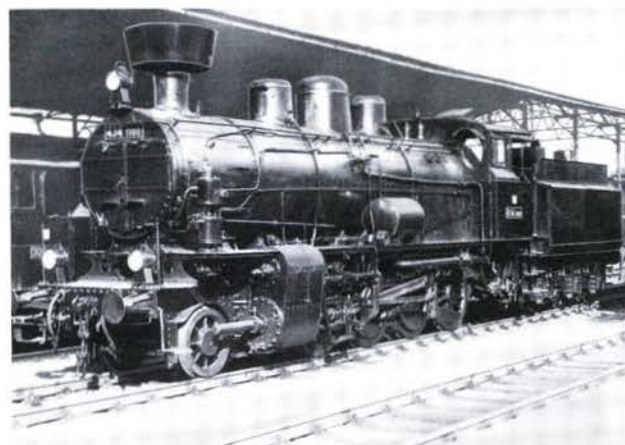


Bild 5 Lok 556.0510 — es handelt sich um die jüngste Lok der ČSD



Bild 3 Die „Mikado“ am 2. 9. 1980 in Liberec (Lok 387.043)



Bild 6 Lok 498.106

Fotos: L. Barche, Plauen





Bild 1 Empfangsgebäude des Bahnhofs Altenburg von der Straßenseite (1978)

Bild 2 Streckenprofil für den Streckenabschnitt Altenburger Bahnhof—Tunnel (1880)

Altenburg: Kopfbahnhof und Tunnel?

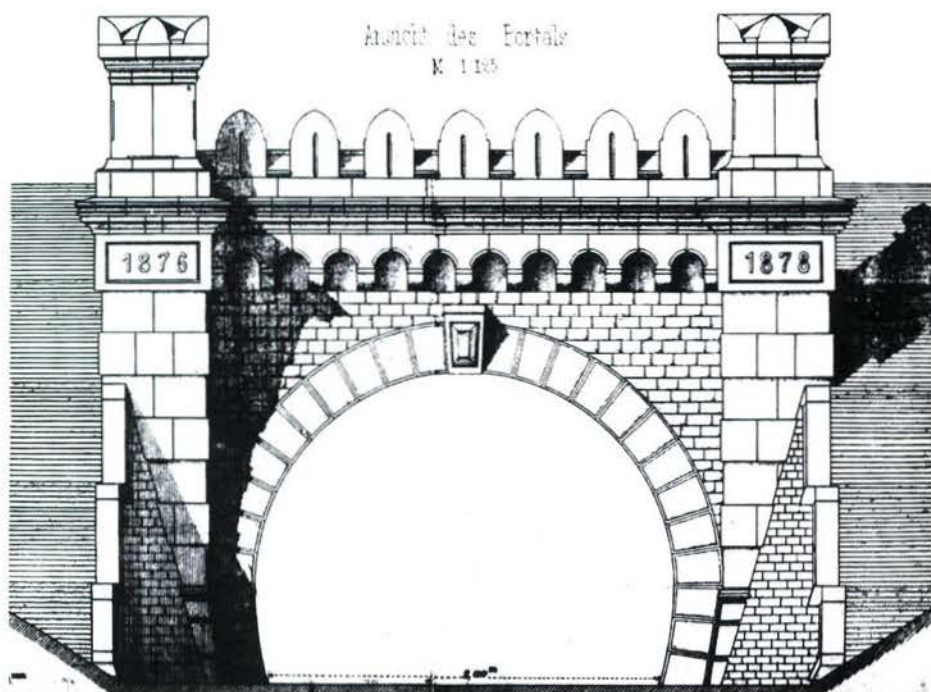
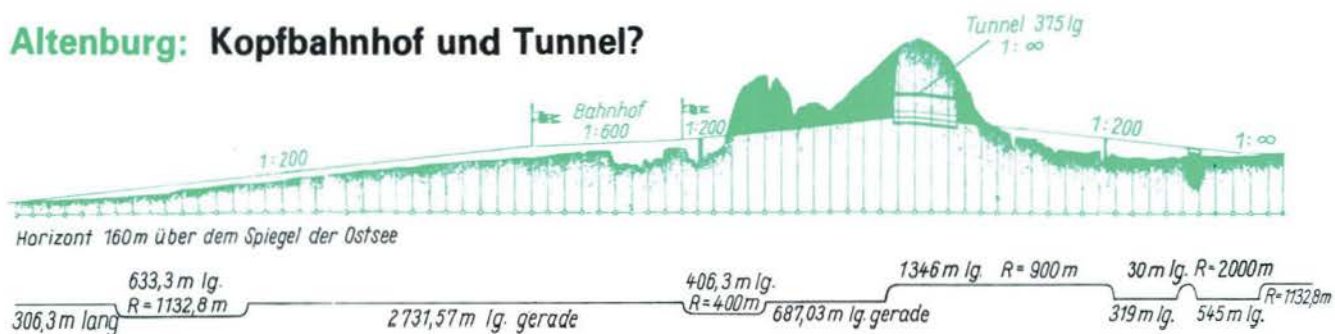


Bild 3 Tunnelportal aus einer zeitgenössischen Veröffentlichung

Altenburg: Kopfbahnhof und Tunnel?

Für das sächsische Eisenbahnwesen war die Strecke Leipzig—Hof immer von besonderer Bedeutung. Nicht nur, weil sie in den statistischen Berichten als „Strecke Nr. 1“ geführt worden ist, sondern auch deshalb, weil sie gleichzeitig den Anfang des Staatseisenbahnsystems in Sachsen darstellte.

Als im Jahre 1847 die Privatgesellschaft nicht mehr die Kosten für den weiteren Bauablauf aufbringen konnte, übernahm der sächsische Staat Bau und Verwaltung der Sächsisch-Bayerischen Eisenbahn und gründete die Kgl. Direktion der Sächsisch-Bayerischen Eisenbahn in Leipzig. Somit erfolgte der erste Schritt für den Staatseisenbahnbau in Sachsen. Die Sächsisch-Bayerische Eisenbahn wurde in folgenden Etappen in Betrieb genommen:

1. Januar 1842	Leipzig Bayerischer Bahnhof—Altenburg	38,51 km
15. März 1842	Altenburg—Crimmitschau	28,73 km
6. September 1845	Crimmitschau—Werdau	10,83 km
31. Mai 1846	Werdau—Reichenbach (Vogtl) ob Bf	17,13 km
20. November 1848	Plauen (Vogtl) ob Bf—Hof	48,64 km
15. Juli 1851	Reichenbach (Vogtl) ob Bf—Plauen (Vogtl) ob Bf	25,15 km

Die Strecke von der Messestadt ins Vogtland wurde aber auch durch die damals nur schwer zu bewältigenden Geländebeziehungen berühmt. Schließlich sind jedem Eisenbahnfreund Göltzschtal- und Elstertalviadukt hinreichend bekannt. Ganz im Schatten dieser kunstvollen und mächtigen Bauwerke aus der Frühzeit deutscher Eisenbahnen standen die Eisenbahnprobleme um Altenburg. Nur wenige wissen heute, daß der Bahnhof Altenburg einst Kopfstation war und in sowie um Altenburg zweimal größere Umbauten vorgenommen werden mußten.

Der Kopfbahnhof

Beim Bau im Jahre 1840 hatte die Sächsisch-Bayerische Eisenbahn die Bedingungen der Regierung des Herzogtums Sachsen-Altenburg zu beachten, den Bahnhof in unmittelbarer Nähe der Residenzstadt anzulegen. Nun mußte dazu einerseits das für die Eisenbahnlinie günstige Pleißetal verlassen werden, andererseits konnte aus Kostengründen ein 2000 m langer Höhenrücken bei Altenburg nicht mit einem Tunnel durchbrochen werden. So blieb den Bauleuten nichts anderes übrig, als die Eisenbahnlinie in einer großen Kurve aus dem Altenburger Bahnhof heraus und bei Münsa wieder im Pleißetal fortzuführen. Mit anderen Worten: Altenburg erhielt einen Kopfbahnhof.

Der Tunnel

Diese für die Betriebsabwicklung unzuweckmäßige Bahnhofsart wurde besonders bei den Kriegstransporten im

Jahre 1870 als hinderlich empfunden. Änderungen an dem Zustand scheiterten zunächst am Unwillen der herzoglichen Regierung, die Stadtnähe des Bahnhofs aufzugeben. Doch lange Verhandlungen führten am 24. Mai 1874 zum Staatsvertrag zwischen dem Königreich Sachsen und dem Herzogtum Sachsen-Altenburg. Im Frühjahr 1876 konnte mit den Umbauarbeiten begonnen werden, die eigentlich nur eine geringfügige Verschiebung des Bahnhofs bezweckten. Durchgangsbahnhof konnte er nur werden, wenn mittels Einschnitt oder Tunnel der vorgelagerte Höhenzug durchbrochen worden wäre. Für die Anlegung eines 375 m langen Tunnels und nicht eines Einschnitts sprachen folgende Erwägungen:

- Der 1800 m lange und 25 m tiefe Einschnitt hätte die Abtragung von 900 000 m³ Boden bedingt;
- Die vorhandenen Braunkohlenablagerungen ließen bei solchen Einschnittstiefen Bodenrutschungen vermuten.

Beim Tunnelbau mußten aber auch Schwierigkeiten in Kauf genommen werden, die wegen der geringen Gebirgshöhe über dem Scheitel und dem damit verbundenen Wasserfluß zutage traten. Die Baukosten lagen höher als beim Einschnitt, deshalb durfte der Tunnel nicht unnötig lang werden. Auf den Tunnel drückte eine Masse von 180 t je 1 m Länge. Das deutsche Normalprofil kam nicht in Frage, da die Generaldirektion für den Gleisabstand auf sächsischen Strecken eigene Vorstellungen hatte. Er mußte neuerlich auch im Tunnel 4 m betragen. Für Widerlager und Fundamente stand Porphyr aus den Paditzer Steinbrüchen zur Verfügung. Ansonsten verwendete man Sandstein von den Oberkirchleithaer Steinbrüchen in der Sächsischen Schweiz. Der Kalk kam aus Lehndorf bei Altenburg, der Zement aus Stettin (heute Szczecin/VR Polen).

Die Bauausführung hatte ein Unternehmer aus Frankenberg übernommen. Zum Bauplatz führte bis Ende 1877 eine 760 mm spurige Arbeitsbahn. Von den beiden Lokomotiven der schmalspurigen Baubahn ist bekannt, daß die eine einen umklappbaren Schornstein besaß, die andere lieferte Krauss in München. Ihre Hauptabmessungen betragen:

Zylinderdurchmesser	180 mm
Kolbenhub	300 mm
Heizfläche	18 m ²
Rostfläche	0,35 m ²
Dampfdruck	12 kp/cm ²
Raddurchmesser	580 mm
Achsstand	1100 mm
Wasservorrat	0,8 m ³
Kohlevorrat	0,33 m ³
Dienstgewicht	7500 kg
Leistung	40 PS _e
Höchstgeschwindigkeit	12 km/h

Ende Februar 1877 begannen die Tunnelarbeiten, am

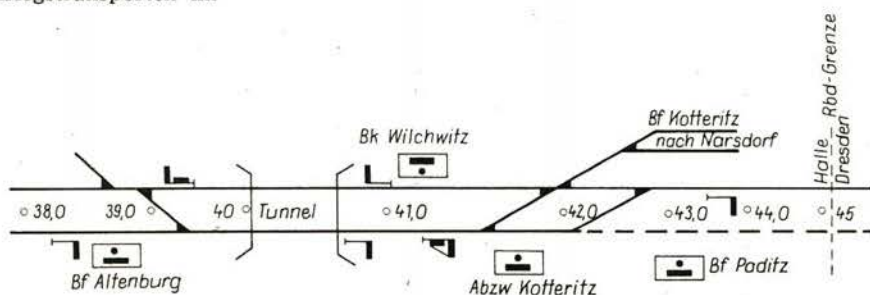
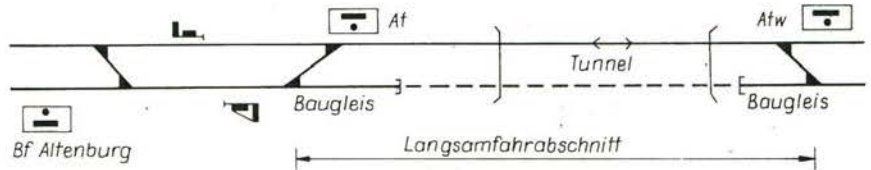


Bild 4 Streckenskizze über Zustand vor den Baumaßnahmen von 1958 (ohne Maßstab)



Bild 5 Tunneleinfahrt noch mit zweigleisiger Strecke (1958)

Bild 6 Streckenskizze zum Bauzustand (1958) (ohne Maßstab, Signale unvollständig)



17. August 1878 wurde der sogenannte Gewölbeschlussstein gelegt.

Bahnhofsumbau

Aber auch an der Eisenbahnstrecke waren inzwischen einige Umbauten dringend erforderlich. Der neue Bahnhof Altenburg wurde etwa 2 m höher und in einer Steigung von 1:600 angelegt. Die südliche neue Strecke lag sogar 4 m über dem alten Planum. Die Betriebsüberleitung ging nun folgendermaßen vor sich: Am 25. September 1878 — es gab keinen Regen, und nach Mitternacht beleuchteten brennende Holzstöße die Arbeitsplätze — wurde nach Passieren des letzten Zuges um 3.10 Uhr das alte Gleis auf 40 m aufgerissen, um 4.35 Uhr die Schüttung vollzogen und danach das neue Gleis genagelt, gestopft und justiert. Um 5.45 Uhr fuhr der erste Zug in den neuen Bahnhof ein. Am gleichen Tage wurden auch das zweite Gleis angeschlossen und die übrigen Gleise fertiggestellt. Währenddessen gingen die Züge nach Zeitz noch vom alten Bahnhof ab. Später wurde über eine Aufschüttung und einer Weiche die Verbindung von der Zeitzer Strecke in den neuen Bahnhof als Übergangslösung geschaffen. Die endgültige Einbindung dieser Strecke erfolgte mit einem Kopfgleis am nördlichen Giebel des neuen Empfangsgebäudes im Jahre 1879. Durch die neue Linienführung wurde nicht nur der Kopfbahnhof beseitigt, auch konnte eine Linienverkürzung von 4586 m erreicht werden. Die Generaldirektion gab allerdings in den statistischen Übersichten nur 4,39 km an. Neu mußten 7600 m Gleis verlegt werden, wobei aber 4370 m nahezu mit

der alten Strecke zusammenfielen, da hierbei nur das Gleis hochzuheben oder zu verschieben war.

Aufschlitzung des Tunnels

Ab 15. Juni 1901 zweigte beim Bahnhof Kottwitz eine Strecke nach Langenleuba-Oberhain ab. Kopfzerbrechen bereitete der Altenburger Tunnel, da inzwischen Wasser in das Tunnelgewölbe einsickerte, so daß bei Frost im Winter das Eis von der Tunneldecke gesprengt werden mußte. Das Tunnelgewölbe verwitterte, wobei die Rauchgase der Dampflokomotive den Zerstörungsprozeß noch förderten. Die Tunnelstrecke wurde zur Langsamfahrstrecke mit anfänglich 10 km/h, später mit 30 km/h erklärt. Weiterhin durften zeitweise Doppelstockzüge wegen herabfallender Gesteinsbrocken den Tunnel nicht befahren. Am 24. August 1955 entschied die Hauptverwaltung Bahnanlagen, den Tunnel zu sperren. Wie sollte aber die wichtige Nord-Süd-Strecke weiter befahren werden?

Mehrere Varianten standen zur Diskussion:

1. Umfahren des Tunnels in einem zweigleisigen Einschnitt (Vorbild: Maulbronner Tunnel an der Strecke Stuttgart—Bruchsal)
2. Auskleidung des Tunnels mit Beton
3. Umfahrung des Tunnels mit eingleisiger Strecke im Innenbogen des Tunnels
4. Sprengung des Tunnels bei vollständiger Betriebsruhe
5. Aufschlitzen des Tunnels unter Beibehaltung des Zugverkehrs (Vorbild: Königsdorfer Tunnel an der Strecke Aachen—Köln)

Vorschlag 1 mußte verworfen werden, weil der Abtransport von 875 000 m³ Erdmassen eine erhebliche Belastung der Strecke und hohe Kosten bedeutet hätte. Beim zweiten Vorschlag hätte die Auskleidung nur noch den eingleisigen Betrieb ermöglicht; eine zweite Tunnelröhre wäre notwendig geworden, wie von 1949 bis 1951 beim Semmeringtunnel praktiziert. Aber das kam beim Altenburger Tunnel aus Kostengründen nicht in Frage. Auch der dritte Vorschlag konnte nicht in Betracht gezogen werden, da nicht nur ein Teil des Deckgebirges, Erdreich und das Tunnelgewölbe abzutragen gewesen wäre, außerdem rechnete man mit erheblichen Steigungen — Lastrichtung Altenburg—Kottwitz sogar 1:40 (!) —, die dann nur im Schiebetrieb bewältigt worden wären. Der vierte Vorschlag mußte abgelehnt werden, da ermittelt wurde, daß für die Bäumung der Trümmer 8 bis 12 Wochen vergehen würden, solange konnte die Strecke für den Zugverkehr nicht gesperrt bleiben, zumal Ausweichstrecken nicht zur Verfügung standen.

So blieb als Lösung nur der 5. Vorschlag. Vorübergehend ließ diese Variante nur eingleisigen Zugbetrieb mit Geschwindigkeitsbeschränkungen zu, letztere wäre aber auch bei Verwirklichung des 3. Vorschlages notwendig gewesen. Bei der Vorzugsvariante entfiel die besondere Steigungsstrecke.

Um die Durchlaßfähigkeit der Strecke, die damals durch den eingleisigen Streckenabschnitt in dem Rbd-Bezirk Dresden ohnehin beschränkt war, nicht noch weiter zu belasten, mußten beim Bauablauf folgende Forderungen berücksichtigt werden: