

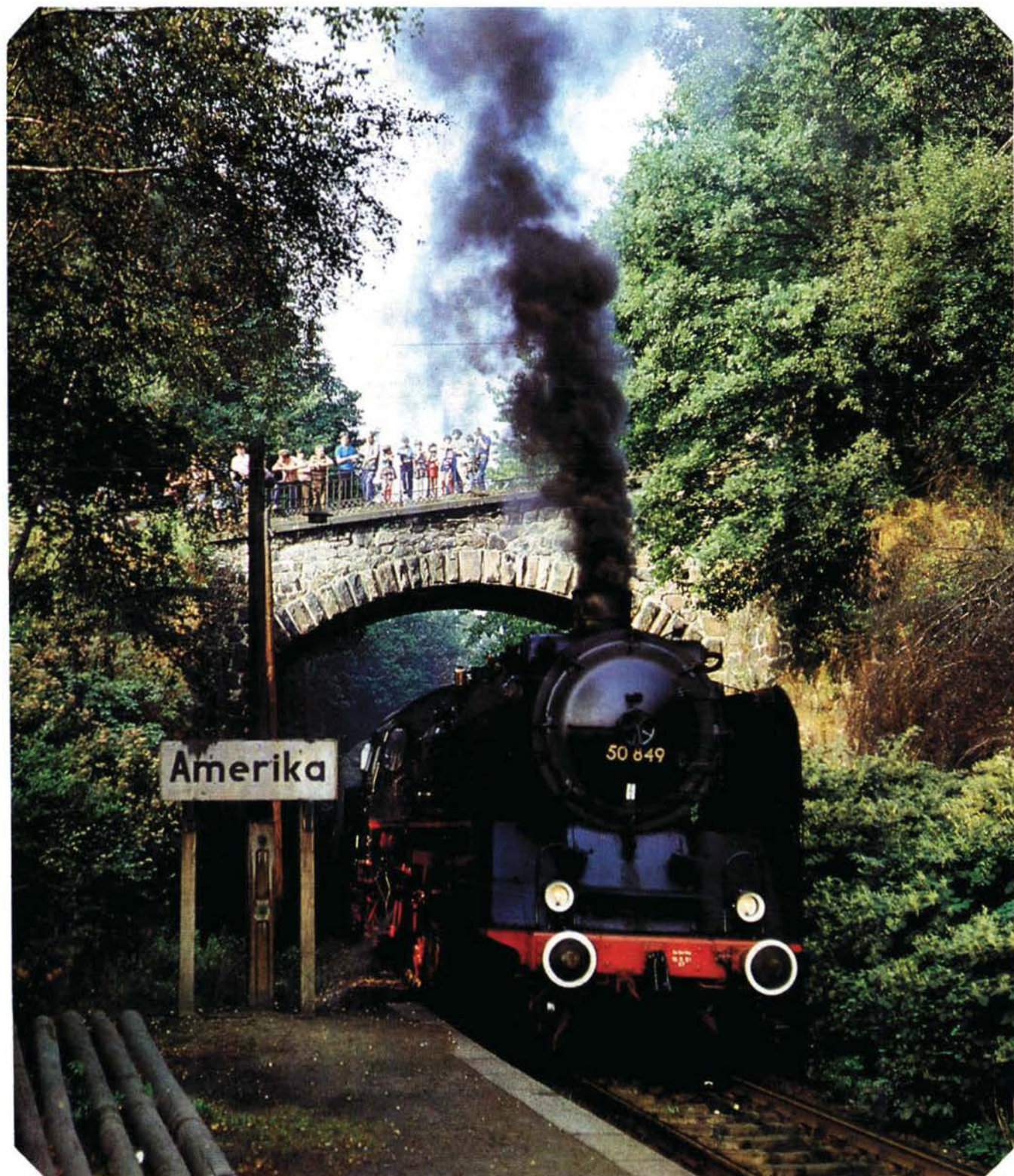
2
84

transpress

modell eisenbahner

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

Sonderfahrten
1984



Dieselloks aus Woroschilowgrad in sechs Ländern

Auf den Strecken der DR bewähren sich seit mehr als 15 Jahren die Lokomotiven der BR120 aus der Sowjetunion. Sie ver-

kehren heute vornehmlich auf noch nicht elektrifizierten Magistralen.

Aber auch die ČSD, PKP, MÁV, GySEV und die Koreanischen Eisenbahnen setzen diesen Großdieselloktyp in größerer Stückzahl ein. Die mit elektrischer Kraftübertragung ausgerüsteten Loks sind sehr zuverlässig und werden vor allem im Güterzugdienst eingesetzt. Vier Loks verschiedener Bahnverwaltungen stellen wir vor, um insbesondere die unterschiedlichen Farbgebungen zu zeigen.

1 Die 1967 gebaute Lok 120 022 (ex V 200 022) des Bw Gera vor einem Güterzug in Hermsdorf (September 1982).

Foto: W. Drescher, Jena

2 Bei den ČSD als 679.1 bezeichnet, verkehren die Loks dort bis auf zusätzlich angebrachte Zierstreifen mit dem ursprünglich vom Herstellerwerk ausgelieferten Farbton.

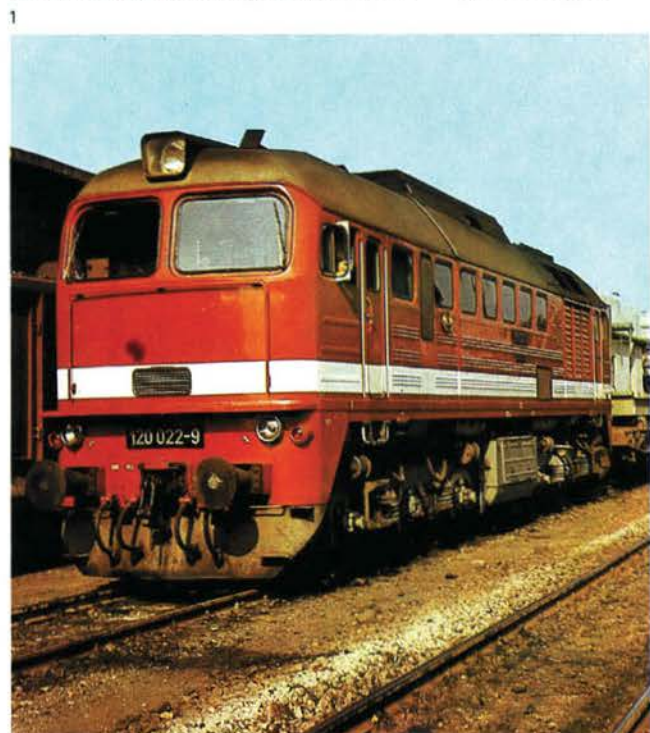
Foto: B. Jaroslav, Praha

3 MÁV-Lok M 62 022 in der Nähe von Püspökladány 1979.

Foto: H. Winkelmann, Zwickau

4 PKP-Lok St 44-214 am 12. Oktober 1975 im Torußer Hauptbahnhof.

Foto: H. Pochadt, Berlin



eisenbahn-modellbahn-
zeitschrift
33. Jahrgang



transpress
VEB Verlag für Verkehrswesen
Berlin

ISSN 0026-7422

Titelbild

Auch in diesem Jahr wird es in Zusammenar-
beit mit der Deutschen Reichsbahn und dem
Deutschen Modelleisenbahn-Verband der
DDR zahlreiche Sonderfahrten geben. Mehr
darüber erfahren sie in dieser Ausgabe auf
der Seite 11. U. B. z. die Lok 50849 vor ei-
nem Sonderzug am 25. September 1982 bei
Einfahrt in den Haltepunkt Amerika, der an
der Strecke Rochlitz – Penig (KBS432) liegt
und deshalb diese Bezeichnung erhielt, weil
angeblich hier ein damals in Amerika erfolg-
reicher Unternehmer im vorigen Jahrhun-
dert eine Fabrik und Siedlung anlegen ließ.
Foto: H. Heinrich, Steinpleis

modelleisenbahner

forum	Leser meinen, schreiben, antworten und fragen DMV teilt mit; Anzeigen	2 34/35
tips	Druckreife Zeichnungen	18
literatur	Rezensionen	33
eisenbahn		
international	Hronec-Waldbahn bleibt erhalten Auf der Spur einer indischen Schmalspurbahn	3 12
historie	Die Cottbus-Schwieelochsee-Eisenbahn	4
kurzmeldungen	Lokeinsätze; DDR und Ausland	7/8
fahrzeugarchiv	Eisenbahnmuseumswagen BCi-29	8
sonderfahrt	Rückblick 1983; Terminkalender 1984	10/11
mosaik	Werklokomotiven	15
nahverkehr		
mosaik	Straßenbahn-Neuigkeiten	16
modellbahn		
tips	Verpackung von Fahrzeugen Kunstabauten in H0 Gleisbildstellpult	20 21 30
vorbild-modell	Signalveteranen	24
anlage	Straßenbahnen selbst gebaut ČSD-Schmalspurbahn in H0	26 28
international	Bildauslese vom XXX. Modellbahnwettbewerb	36

Redaktion
Verantwortlicher Redakteur:
Dipl. rer. pol. Rudi Herrmann
Telefon: 2 04 12 76
Redakteur: Ing. Wolf-Dietger Machel
Telefon: 2 04 12 04
Redaktionelle Mitarbeiterin:
Gisela Neumann
Gestaltung: Ing. Inge Biegholdt
Anschrift:
Redaktion „modelleisenbahner“
DDR – 1086 Berlin,
Französische Str. 13/14,
Postfach 1235
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
Dipl.-Ing. oec. Gisela Baumann,
Berlin
Karlheinz Brust, Dresden
Achim Delang, Berlin
Dipl.-Ing. Günter Driesnack,
Königsbrück (Sa.)
Dipl.-Ing. Peter Eickel, Dresden
Eisenbahn-Bau-Ing. Günter Fromm,
Erfurt
Dr. Christa Gärtner, Dresden
Ing. Walter Georgii, Zeuthen
Ing. Paul Heinz, Sonneberg
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
Jacques Steckel, Berlin
Hansotto Voigt, Dresden

**Erscheint im transpress
VEB Verlag für Verkehrswesen
Berlin**
Verlagsdirektor: Dr. Harald Böttcher
Chefredakteur des Verlags:
Dipl.-Ing.-Ök. Journalist Max Kinze
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

P 239/83
Redaktionsschluß: 18. 1. 1984
Geplante Auslieferung: 21. 2. 1984

Verlagspostamt Berlin

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 örtli-
che 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 ...

Modellbahnanlage Effingen

Die im Heft 10/83 des „me“ vorgestellte Modellbahnanlage „Effingen“ von Ulrich Schulz aus Neubrandenburg hat mir, von der Idee und auch Detailausführung her gesehen, sehr gut gefallen. Nur finde ich, daß zu einem vorbildgerechten Betriebsablauf mit modellgetreuen Fahrzeugen auch der Gleisplan dem Vorbild entsprechen sollte. Abgesehen von den fehlenden Ein-fahrsignalen auf dem veröffentlichten Gleisplan ist bei der Einbindung der eingleisigen Hauptbahn im Vorfeld des Bahnhofs Effingen unbedingt nach der Bau- und Betriebsvorschrift ein Schutzgleis nötig, um Flankenfahrten zu verhindern. Das Aus-fahrsignal am äußeren Bahnsteiggleis in Richtung Tunnel ist unnötig, da von dort aus ohnehin nicht das rechte Tunnelgleis erreicht werden kann, also dieser Bahnsteig nur in eine Richtung nutzbar ist. In der Ortschaft Thomasmühlen könnte man parallel zum regelspurigen Kopfgleis, vom Schmalspurbahnhof ein 750-mm-Gleis heranführen, um das Umladen der Güter zur Schmalspurbahn anzudeuten, da die meisten Schmalspurstrecken ursprünglich auch dem Güterverkehr dienten.

M. Novy, Radeburg

Mir gefiel der zum Bild 5 gehörende Text „Das gab's auch beim Vorbild!“ nicht. Es handelt sich dabei um die „versehentlich“ in die Drehscheibengrube gefahrenen 93er. Dieses zwar sehr lebendig gestaltete Foto in Verbindung mit dem Vorbild zu sehen, halte ich nicht für gut. Hier wäre es ein großer Verstoß gegen die Sicherheitsvorschriften. Was will das Personal auf der Lok und wo sind die Schutzhelme der zum Aufgleisen eingesetzten Eisenbahner?

W. Döring, Dresden

Viele Hinweise zu geben, wie vorbildgerecht gebaut werden soll und was man dabei berücksichtigen sollte, sind zwei Themen, die wir 1984 im „modelleisenbahner“ ausführlicher als je zuvor behandeln möchten. Und deshalb sei die auf der Seite 3 des letzten Heftes geäußerte Bitte noch einmal wiederholt: Schicken Sie uns ruhig einige Fotos von Ihrer Anlage. Tausenden Modelleisenbahnern können wir dann an Hand der veröf-

fentlichten Bilder zeigen, was gut gelungen ist, aber auch darauf hinweisen, was noch verbessert werden sollte.

me

Beiträge über die „Elektrische“ nach wie vor gefragt

Als langjähriger Leser Ihrer interessanten Zeitschrift erlaube ich mir, einige Gedanken zum Inhalt der Hefte darzulegen. Einmal finde ich es schön, daß Sie viel über alte Dampfloks berichten und den vielen, z. T. auch schon stillgelegten, Schmalspurbahnen ehrende Gedenkworte widmen.

Nun schrieben Sie in einem der letzten Hefte, daß es Leser gäbe, die Ihnen sagten, Sie sollten nichts oder mindestens nicht viel über Straßenbahnen berichten. Die Straßenbahn hat einen festen Platz in unserer Zeitschrift erhalten, und so soll es meines Erachtens auch bleiben. Wie interessant und schön Straßenbahnen sein können, zeigt der im

deutung gewinnende und unverwüstliche „Elektrische“.

J. Sander, Erfurt

Leser schreiben ...

Druckluftbremse kontra Luftdruckbremse

Beide Begriffe sind für ihre Zeit richtig (siehe „forum“ im me 10/83). Ab etwa 1920 bürgerte sich der Begriff „Druckluftbremse“ bei Eisenbahnern und Bremssachverständigen ein. Gleichzeitig wurde bis etwa 1930 der früher gebräuchliche Begriff „Luftdruckbremse“ verwendet. Gemeint waren in jedem Fall mit Druckluft (Luftdruck) gesteuerte und arbeitende Bremsen, die auch selbsttätig und durchgehend (nur von einer Stelle des Zuges aus bedienbar) wirken können.

Unabhängig von den Begriffen „Druckluftbremse“ und „Luftdruckbremse“ ist im Heft 8/83 auch der Begriff „Klotzbremse“



Heft 9/83 veröffentlichte Poster. Ich bin Jahrgang 1907, und da meine Eltern gebürtige Leipziger waren, bin ich schon als Kind viel nach Leipzig gekommen und hatte Gelegenheit, die vielen, damals sehr verschiedenen Fahrzeuge der damaligen drei Leipziger Gesellschaften zu sehen. Dieser Poster zeigt nun den Wagen in dem damaligen Farbstrich der „Großen Leipziger Straßenbahn“ und zwar genau, wie ich es von damals noch in Erinnerung habe.

Den Mitgliedern der AG 6/44 des DMV der DDR für die hervorragenden Restaurierungsarbeiten herzlichen Dank! Bitte bringen Sie auch weiterhin so interessante Beiträge über die auf der ganzen Welt wieder an Be-

erwähnt, der durch die Art der die Bremskraft übertragenden Elemente geprägt wurde. Er müßte bei Anwendung einer genauen Begriffsbestimmung heute durch den Begriff „Bremssohlenbremse“ ersetzt werden.

Dipl.-Ing. S. Schmager, Berlin

Leser antworten ...

Dreiteilige Doppelstockzugeinheiten

H.-G. Kühnbaum aus Leipzig beobachtete auf der Strecke Erfurt-Schleusingen vor einiger Zeit eine dreiteilige Doppelstockzugeinheit (siehe me 11/83, Seite 2). Sie wurde 1981 vom

Bahnbetriebswagenwerk (Bww) Magdeburg zum Bww Erfurt umgesetzt und verkehrte in den Sommermonaten mehrere Wochen auf der KBS 651 als P 16211 und P 16216

K. Meißner, Bad Sulza

Auch auf der KBS 500 wurde im Sommer 1983 eine im Bww Halle beheimatete dreiteilige Doppelstockzugeinheit zwischen Halle (Saale) Hbf und Lutherstadt Wittenberg eingesetzt.

Mir fiel auf, daß die in der Regel fortlaufende Numerierung der einzelnen Fahrzeuge durch einen fehlenden Wagen unterbrochen war. Es ist anzunehmen, daß er bereits ausgemustert wurde.

M. Imm, Gräfenhainichen

Leser fragen ...

Genauere Angaben sind nicht bekannt

Dieses Foto von einer Dampflokomotive entstand im September 1983 im Bahnhof von Hanoi. Vietnamesische Freunde haben es mir geschenkt. Wie sie sagten, sind in Vietnam noch heute zahlreiche Dampfloks dieser Baureihe im Einsatz. Nähere technische Angaben und Einzelheiten über den Hersteller und das Baujahr sind unbekannt. Vielleicht können andere Eisenbahnfreunde nähere Informationen mitteilen.

G. Lange, Berlin

Berichtigung

Der auf der dritten Umschlagseite des Heftes 1/84 veröffentlichte Bildtext zum untersten Foto muß richtig heißen: Lok sa IV (H0) von Karl-Ernst Hertam (DDR), Kategorie A 1, 3. Preis, 90 Punkte

Winterschlaf



Aufgenommen an der Blockstelle Brandenburg-Malge und eingesandt von A. Junge, Brandenburg

Klaus Kieper (DMV), Ahrensfelde

Eine Museumswaldbahn entsteht

Eine bekannte und sehr beliebte Schmalspurbahn in der ČSSR war die bis zum 31. Dezember 1982 betriebene 760-mm-spurige Hronec-Waldbahn, wobei die Strecke zwischen Hronec und Čierny Balog ein besonders reizvolles Gebiet der Niederen Tatra durchquerte.

Es handelte sich dabei um den letzten Waldbahnbetrieb der Slowakei. Vor mehr als 10 Jahren wurden hier noch mehrere Bahnen dieser Art betrieben. Lastkraftwagen übernahmen die Holztransporte. In Víglaš, dem Ausgangspunkt einer ehemaligen Waldbahn, sind die Dampflok U 175.48 und ein zweiachsiger Reisezugwagen als Denkmal aufgestellt worden.

Wer jedoch nach Čierny Balog kommt, wird zunächst feststellen, daß die Strecke von Hronec noch immer vorhanden und der Bahnhof noch voller, z. T. rekonstruierter Fahrzeuge, steht. Und das hat folgende Bewandnis: Bereits fünf Tage nach der Stilllegung dieser Bahn beschloß der Slowakische Jugendverband, ca. 14 km Strecke sowie die interessantesten Fahrzeuge zu konservieren und mit den Rekonstruktionsarbeiten zu beginnen. Das Ziel dieser Aktivitäten besteht darin, möglichst bald vom Ausgangspunkt bei Chrati-mech über Hronec nach Čierny Balog und von dort noch drei Kilometer bis in das Vydrovatal einen Museumsbetrieb einzurichten. Somit wird ein Stück slowakische Verkehrsgeschichte der Nachwelt erhalten bleiben.

Die erste Großaktion fand vom 4. Juli bis 31. August 1983 statt. Studenten aller Fakultäten vieler Städte, aber auch begeisterte Hobbyfreunde arbeiteten 7 bis 14 Tage unentgeltlich im Bahnhof und Bw Čierny Balog an den Fahrzeugen und Bahnanlagen.

Die Unterkunft erfolgte in Zelten im Vydrovatal. Insgesamt nahmen rund 400 Studenten am Sommerlager 1983 teil. Die Arbeiten fanden in angeneh-

mer, aber straff organisierter Form statt. Abendliche kulturelle Veranstaltungen am Lagerfeuer in romantischer Bergatmosphäre entstanden zwanglos aus eigener Initiative. Die Stimmung war großartig. Viele wollen auch im nächsten Jahr wieder dabei sein.



1 Eingangstafel „Lager zur Rekonstruktion der Waldeisenbahn“
2 Das Zentrum des Wiederaufbaus in Čierny Balog
Bald wird hier wieder ein Zug fahren.
3 Arbeiten an der ČKD-Lok Nr. 1 (U 35.901; 1948/2609) in Čierny Balog
4 Rekonstruktion eines Güterwagens.
Fotos: Verfasser



Dipl.-Ing. Harald Großstück (DMV),
Cottbus

**Die
Cottbus-
Schwielochsee-
Eisenbahn**

Wenn auch schon über 14 Jahre Geschichte, ist die ehemalige meterspurige Spreewaldbahn für die meisten unserer Leser ein Begriff. Ihre in den Jahren 1898 und 1899 gebauten Strecken führten von Cottbus nach Lübben, von Byhlen nach Jamlitz und von Straupitz nach Goyatz. Weniger bekannt ist jedoch, daß teilweise im Einzugsbereich dieses Kleinbahnnetzes von 1846 bis 1879 eine regelspurige Pferdebahn existierte, auf deren Geschichte nachfolgend eingegangen wird.

Am Anfang des 19. Jahrhunderts

Die Stadt Cottbus lag bereits damals an einer den Norden mit Böhmen und Ungarn verbindenden Handelsstraße. Die Güter kamen von Hamburg auf der Elbe, dem schiffbaren Teil der Spree und über den Schwielochsee bis Goyatz. Hier wurden sie entladen, mußten per Landtransport über Cottbus weiter nach Sachsen, Böhmen, Ungarn und teilweise sogar bis Österreich gebracht werden. Ein anderer Teil der in Cottbus benötigten Waren kam von Stettin (Szczecin) auf der Oder sowie dem alten Müllroser Kanal nach Goyatz. Von Hamburg, Berlin und Stettin existierte ein regelmäßiger Schiffverkehr bis Goyatz, wo immer ein bedeutender Güterverkehr vorhanden war. Die Händler brachten die für die sich entwickelnde Industrie dringend benötigten Erzeugnisse. Dazu gehörten u. a. Tran, Fisch, Kalkstein, Farbholz, Steinkohle, Wolle und Getreide. Die Cottbuser Kaufleute lieferten dafür einheimische Produkte, wozu Guß- und Tuchwaren, aber auch Holz, Heu, Stroh sowie Torf zählten. Jährlich wurden etwa 250 000 Zentner Güter auf dem Wasserwege nach Goyatz gebracht, wo meist gleichzeitig bis zu 20 Kähne entladen werden mußten.

Die Gründung

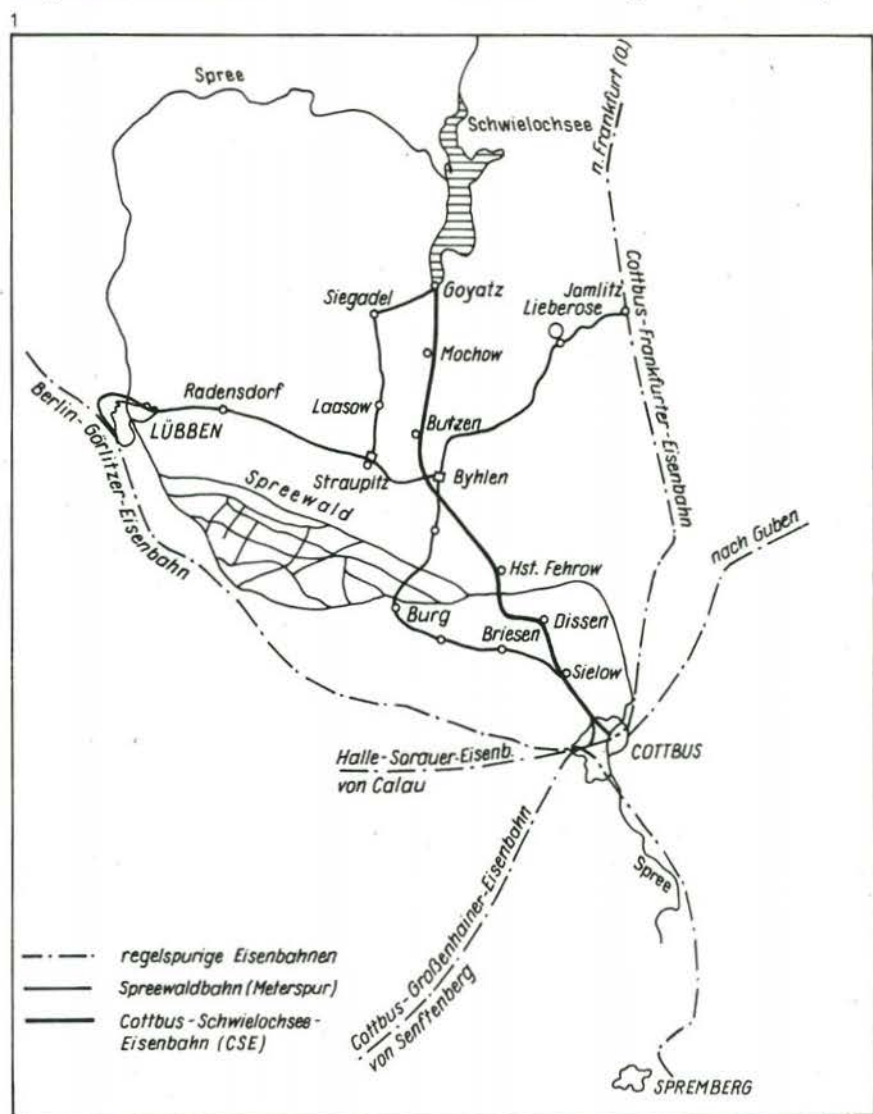
Den Warentransport von Goyatz nach Cottbus übernahmen auf einem

schlechten, sandigen und vier Meilen langen Landweg die Bewohner der anliegenden Ortschaften. Da sie als Bauern im Frühjahr bis zum Herbst auf ihren Feldern schwer arbeiten mußten, reichten die Fuhrwerke nicht immer aus. Außerdem erforderte der unbefestigte Sandweg eine große Zugkraft vor den Karren. Das führte zum Desinteresse am Fuhrgeschäft.

Durch diese großen Schwierigkeiten entstand bereits 1739 ein Projekt, die Spree bis Cottbus schiffbar zu machen. Wegen zu hoher Kosten wurde es allerdings nicht verwirklicht.

zu ermöglichen, verlangten Cottbuser Kaufleute unter Leitung von Albert Heinrich Liersch den Bau einer Eisenbahn. Doch die Mittel für eine Dampfeisenbahn waren für die Cottbuser Kaufleute nicht aufzubringen. Deshalb wurde eine Pferdeisenbahn projektiert, die später auch für den Dampftrieb genutzt werden sollte.

Bereits 1843 erhielt Baumeister Zimpel den Auftrag, Vermessungsarbeiten auszuführen. Am 13. Dezember 1843 trat das Komitee für den Bahnbau zusammen und begutachtete zunächst das inzwischen ausgearbeitete Projekt.



Die Kunde über die Inbetriebnahme der 129 Kilometer langen Pferdebahn Budweis-Linz im Jahre 1828 führte in Cottbus zu ähnlichen Gedanken. Um 1840 existierten in Deutschland bereits vier Eisenbahnen, auf denen ein kombinierter Dampf- und Pferdebetrieb bestand. Um einen leichteren und schnelleren Transport zwischen Goyatz und Cottbus

Schließlich wurde am 6. Mai 1844 die Gesellschaft mit dem Kapital von 273 000 „Thaler“ gegründet. Die Genehmigung zum Bahnbau erfolgte am 18. August 1844. Der königliche Bauinspektor Fritsch verwirklichte mit großer Umsicht und regem Eifer das Eisenbahnprojekt. Die Besitzer von Grund und Boden wa-

ren zunächst nicht bereit, das für die Bahn erforderliche Gelände abzugeben. Erst durch eine Kabinetts-Order vom 18. September 1844 wurden sie gezwungen, es unentgeltlich abzutreten. Nun gingen die Bauarbeiten zügig voran.

Das erste Betriebsjahr

Am 24. Juni 1846 nahm die regelspurige Cottbus-Schwielochsee-Eisenbahn (CSE) den Betrieb auf.

Der CSE-Bahnhof Cottbus befand sich auf dem alten Packhof in der Berliner Straße. Er war 1,4 km² groß. Vorhanden waren ein Wohnhaus und eine zweiglei-

2



1 Streckenverlauf der CSE und der anschließend im Raum Cottbus erbauten Bahnen, einschließlich der Spreewaldbahn.

2 Das alte Lagergebäude der CSE in Cottbus. Innen ist es heute noch fast im Originalzustand mit den stabilen Holzbalken und Holzdecken erhalten.

3 Das noch heute von der Deutschen Reichsbahn genutzte und sogenannte Altstadtgleis auf der Trasse der ehemaligen Pferdebahn. Die Brücke im Vordergrund ist allerdings ohne jede Funktion, da der Bach, den sie überbrückte, bereits seit langem trockengelegt ist (Ausfahrt aus dem Cottbusser Bahnhof in Richtung Burger Chaussee).

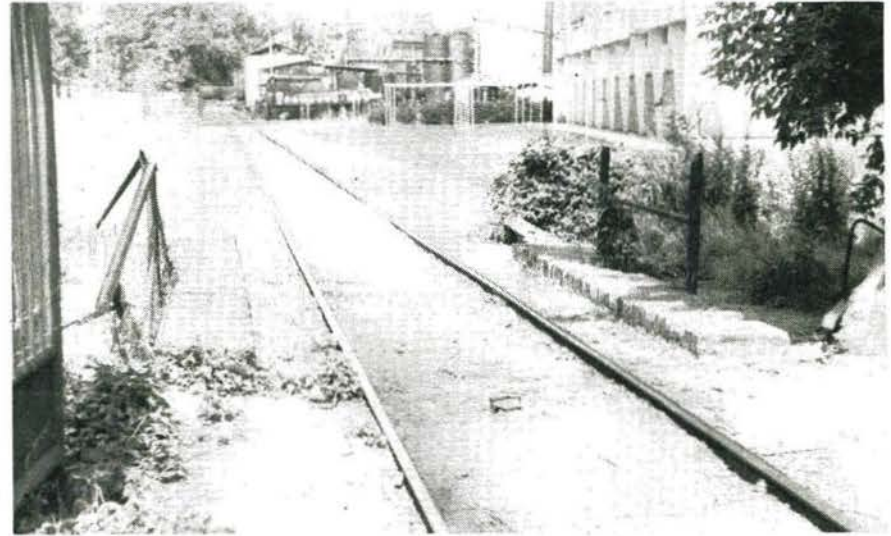
sige Bahnhalle für ankommende und abgehende Güter.

Das Gleis führte zwischen dem Brunschwieger Hof und dem Kirchhof hindurch, über die Burger Chaussee und westlich an Sielow, Dissen und Striesow vorbei zum Halteplatz Fehrow. Auf dem 692 m² großen Gelände standen ein massives Wohnhaus und zwei Stallge-

bäude. Der Halteplatz lag unmittelbar am Hammerstrom, auf dem von Peitz Güter zugeführt werden sollten.

Die Trasse verlief nun zunächst zwischen dem Byhleguhrer und dem Byhler See, dann westlich an Byhlen und östlich von Butzen vorbei. Über Mochow erreichte der Schienenstrang schließlich Goyatz. Der 2,7 km² große Bahnhof am Schwielochsee lag in einer schiefen Ebene. Hier waren ein Wohnhaus, je ein zwei- und einstöckiger Speicher, das Bollwerk am See, drei Fachwerkgebäude zum Unterbringen von Pferden und noch ein weiteres

3



Wohnhaus für den Wärter vorhanden. Der Oberbau bestand aus kiefernen Schwellen. Die unteren Querschwellen wurden zur besseren Konservierung in Lehm gelegt. Auf den darüberliegenden aufgenagelten Langschwellen befanden sich gewalzte Flachschiene von 57 mm Breite und 25 mm Dicke. Schmiedeeiserne Untersatzplatten hielten die Schienenstöße in der Spur.

Auf der fast gradlinig verlaufenden und 30,7 km langen Strecke entstanden sechs größere hölzerne, achtzehn kleine massive Brücken und Durchlässe sowie 66 Wegübergänge. Durch das flache Gelände des Spreewalds konnte ein Pferd 7,5 Tonnen Last bewegen.

Betriebsführung

Die CSE hatte einen Bestand von 50 Lastwagen (damalige Bezeichnung für Güterwagen). Davon waren acht geschlossen. Für den sehr geringen Reiseverkehr – es handelte sich lediglich um einzelne Spazierfahrten – standen acht Personenwagen zur Verfügung. Für den Bahnbetrieb wurden zwei Bahnhofsinspektoren, ein Bahnmeister, fünf Bahnwärter, ein Bahnhofs- und Kran-

wärter, zwei Schaffner, ein Kassenverwalter und ein weiterer Bürobeamter eingestellt.

Das Bespannen der Wagen oblag einem Unternehmer, der einschließlich des Ein- und Ausladens der Wagen pro Zentner und Meile von Cottbus nach Goyatz 1 1/2 Pfennige und in der Gegenrichtung 2 Pfennige erhielt.

Die CSE arbeitete im ersten Betriebsjahr 1847 mit Gewinn; er betrug 962 „Thaler“. Die CSE transportierte im gleichen Jahr 217 127 Zentner Fracht. Der Personenverkehr wurde aufgrund der Geringfügigkeit nicht erfaßt.

Wie ging's weiter?

Es gab viele Versuche, weitere Güter mit der Pferdebahn zu transportieren. So wurde im Calauer Kreisblatt Nr. 7 vom 17. Februar 1849 folgende Anzeige veröffentlicht:

„Mit Beginn der Schifffahrt wird ein regelmäßiger Gütertransport durch das eiserne Dampfschiff ‚Construction‘ zwischen Berlin und Goyatz eingerichtet werden. Die Frachttarife betragen á Zentner – frei vors Haus – von Berlin bis Cottbus 9 Silbergroschen, von Cottbus bis Berlin 7 1/2 Silbergroschen inclusive aller Speesen. Cottbus, den 12. Februar 1849. Die Direction der Cottbus-Schwielochsee-Eisenbahn.“

Außerdem führte die CSE für Baustoffe und Brennmaterialien niedrigere Tarife ein. Doch alle diese Maßnahmen erbrachten nicht den gewünschten Erfolg. Die Gewinne blieben gering. Mit zunehmender Erweiterung des Eisenbahnnetzes wurden die Einnahmen der CSE geringer. Eine zu Beginn des Betriebes vorgesehene Umstellung auf Dampfbahnbetrieb erfolgte aus Kostengründen nicht. Vielmehr sollte die vorhandene Strecke mit dem entstehenden

Dampfbahnnetz verbunden werden. So gab es Vorstellungen über eine Strecke Berlin–Wien über Fürstenwalde, Goyatz, Cottbus, Löbau und Reichenbach. Ebenso wurden weitere Projekte, wie z. B. eine Bahnverbindung zwischen Fürstenwalde–Goyatz–Cottbus oder die Bahn Berlin–Goyatz–Cottbus–Muskau–Wien nie verwirklicht, da daran auf Regierungsebene kein Interesse bestand.

Alle Versuche, die CSE mit anderen Eisenbahnen zu verbinden, schlugen fehl. Schuld daran war allein der für den Pferdebetrieb geschaffene Bahnkörper, einschließlich der dazugehörigen Brücken. Die Instandhaltung dieser Bahnanlagen verursachten immer höhere Aus-

gaben; wobei die Einnahmen weiter sanken. Betrogen letztere 1847 noch 14 612 „Thaler“, waren es 11 Jahre später nur noch 4000 „Thaler“. Wurden am Goyatzer Bollwerk 1856 noch 313 Kähne behandelt, sank diese Zahl auf 75 im Jahre 1878.

Die Ursache für eine solche Entwicklung war – wie bereits erwähnt – der wesentlich schnellere und billigere Transport auf den dampfbetriebenen Eisenbahnstrecken.

Das Ende

Am 6. Mai 1874 beschloß die Generalversammlung der CSE, die Bahn an die Cottbuser-Großenhainer-Eisenbahn zu verkaufen. Doch die Bahngesellschaft

lehnte eine Übernahme ab. Sie erklärte sich aber bereit, einen Beitrag zum weiteren Bestehen der CSE zu leisten und finanzierte ein Verbindungsgleis vom Bahnhof der CSE zum Großenhainer Bahnhof in Cottbus. Damit erhoffte die CSE den langersehnten Anstieg des Güterverkehrs. Die Inbetriebnahme erfolgte trotz des Widerstands der Cottbuser Stadtväter am 1. Februar 1878.

Das Gleis wird übrigens noch heute von der Deutschen Reichsbahn bedient. Die über den Anschluß zugeführten Wagen durften auf der Pferdebahn nicht weiterbefördert werden, sondern das Frachtgut mußte umgeladen werden. Dadurch verbesserte sich die finanzielle Lage nicht.

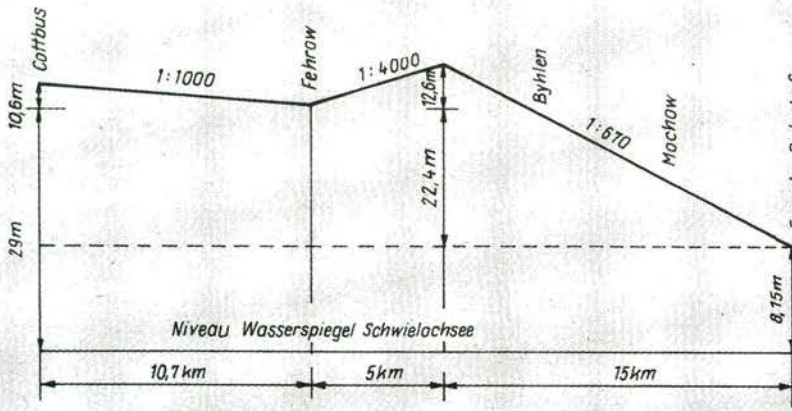
Alle zum Bestand der CSE gehörenden Pferde waren inzwischen überaltert. Der Kauf junger Pferde war finanziell nicht mehr möglich. Ein Umbau auf Dampflokbetrieb hätte 70 000 „Thaler“ erfordert. Und da die umliegenden Gemeinden keine finanzielle Unterstützung geben konnten, beschloß die Generalversammlung der CSE am 1. Mai 1878, die preußische Regierung um Staatsgelder zu bitten.

Der Minister für Handel und Gewerbe teilte der CSE am 10. September 1878 mit „...daß bei dem Mangel eines allgemeinen Interesses... die Genehmigung der beantragten Unterstützung aus Staatsmitteln nicht in Aussicht gestellt werden kann...“

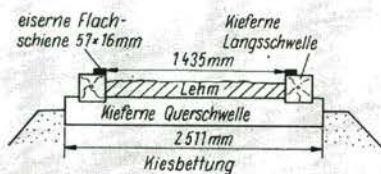
Darauffin beschloß die Generalversammlung am 21. November 1878, die CSE aufzulösen. Die Bahn wurde zum Verkauf angeboten und der Betrieb am 18. April 1879 nach über 33 Betriebsjahren eingestellt.

Teile der alten Trasse sind noch heute im Waldgebiet bei Goyatz erhalten.

4a



4b



4a und b Das Streckenprofil der CSE und der Oberbauquerschnitt der Strecke. Der Abstand zwischen den Querschwellen betrug 1256 mm.

5 Ehemaliges Empfangsgebäude der Cottbus-Schielochsee-Eisenbahn in Goyatz. Seit Stilllegung und Verkauf der CSE als Gaststätte genutzt, erinnert die Bezeichnung „Zur Eisenbahn“ noch heute an das alte Verkehrsmittel.

Zeichnungen und Fotos (Mai 1982): Verfasser

5



6

**Lok-
einsätze**

Bw Brandenburg

Folgende Änderungen sind zu dem im Heft 12/83 veröffentlichten Stand eingetreten:

Seit wenigen Wochen werden wieder verstärkt Dampflok auf der Strecke Brandenburg-Neustadt (Dosse) vor Personen- und Güterzügen eingesetzt. Jetzt verkehren auch die 503701 und 503584 (jedoch noch mit der alten Beschriftung „Bw Salzwedel“). Die Loks 52 8158 und 52 8181 sind ebenfalls wieder in Betrieb. Abgestellt wurde inzwischen die 52 8167.

Der Bestand an Dieselloks der BR 110 ist stark zurückgegangen. Dafür erhielt das Bw mehrere Loks der BR 118.

D./Sp. (Anfang Januar 1984)

Industriebahn Halle

Die im Heft 12/83 auf Seite 8 erwähnten Dieselloks erhielten inzwischen neue Nummern. So wurde die 199003' (ex Kö 6501) mit der Nr. 199991 bezeichnet, und die 199004' (ex Kö 6502) wird künftig die Nr. 199992 tragen. Jedoch ist die Ausmusterung beider Loks demnächst vorgesehen.

Die 199003' war als regelspuriges Fahrzeug zuletzt mit der Nr. 100128 im Einsatz. Inzwischen wird eine weitere Kö für die Industriebahn Halle umgebaut. Es handelt sich dabei um die 100287, die die Nr. 199 004' erhalten wird.

La. (Anfang Januar 1984)

Schlettau - Crottendorf

Nachdem die Lok 86001 letztmalig im Juni 1983 auf dieser Strecke verkehrte und am 8. Juli 1983 anlässlich des Jubiläums „75 Jahre Bw Aue“ den Personenzug 9669 von Aue nach Johanngeorgenstadt fuhr, ist die Lok bis zur nächsten Hauptuntersuchung, die demnächst erfolgen wird, abgestellt worden.

Zwischenzeitlich verkehrten auf der Nebenbahn Schlettau-Crottendorf wieder Dieselloks der BR 110. Ab 14. November 1983 ist jedoch die 86 1501 (ex Heizlok in Rochlitz) eingesetzt. In der Regel wird diese Lok sonntags in Anaberg-Buchholz restauriert. Das Auswaschen erfolgt fallweise im Bw Aue, wobei die notwendigen

Überführungen mit Personenzugleistungen verbunden werden.
Re. (Anfang Januar 1984)

Bw Lutherstadt Wittenberg

In diesem Bw sind die Loks 52 8120, 52 8146 und 52 8174 vorhanden. Zwei Maschinen bewältigen ständig nachstehende Güterzugleistungen:

Lok 1: Wb ab 2.30 Uhr, RI an 5.20 Uhr; RI ab 6.29 Uhr, Wb an 9.15 Uhr; 9.55 Uhr Jü an 12.58 Uhr; Jü ab 14.39 Uhr, Wb an 18.27 Uhr;

Lok 2: Wb an 23.42 Uhr, Fak an 0.30 Uhr; Fak ab 2.12 Uhr, Wb an 6.40 Uhr; Wb ab 10.04 Uhr, RI an 12.39 Uhr; RI ab 14.12 Uhr, Wb an 17.59 Uhr.



Ein Heizkessel - es handelt sich um die ehemalige DR-Lok 50 1955 - kurz vor dem Abtransport per Culemeyer

Legende: RI - Roßlau, Wb - Lutherstadt Wittenberg, Jü - Jüterbog, Fak - Falkenberg (Elster)
Fi. (Anfang Januar 1984)

Bw Nossen

Seit dem 17. Dezember 1983 ist die Lok 35 1113 vor folgenden Zügen im Einsatz:
P 3940 Nossen - Elsterwerda-Biehla, P 6483 Elsterwerda-Biehla - Elsterwerda, P 6484 Elsterwerda - Elsterwerda-Biehla, P 6485 wie P 6483, P 9937 Elsterwerda - Riesa, P 15769, P 15772, P 15773, P 15774 und P 15777 (Strecke Riesa - Nossen).
Freitags und sonntags sieht der Plan wieder die Bespannung der Eilzüge 944 sowie 947 vor.
Pie. (Ende Dezember 1983)

BR 50 von Loitz nach Demmin

In der Stärkefabrik Loitz ist ein neues Kesselhaus gebaut wor-

den, zuvor dienten drei Loks zum Heizen, die auf dem Schienenwege herangeführt wurden. Eine Lok der BR 52 konnte den Dampfbedarf nicht decken und wurde nach kurzem Einsatz auf dem Fabrikgelände zerlegt. Danach waren zwei Loks der BR 50, darunter die 50 1955 in Betrieb, die nach Fertigstellung des Kesselhauses im August 1983 auf dem Straßenwege in einen Demminer Betrieb umgesetzt wurden. Beide Städte sind nur etwa 10 km voneinander entfernt. Dazwischen verläuft die Peene, deren Brücken sich für einen solchen Transport als unüberwindliches Hindernis erwiesen. Deshalb mußte der Transport über einen weiten Umweg, um den

von Loitz nach Demmin in Loitz.
Foto: M. Ohrlich, Loitz (August 1983)

gesamten Peenelauf herum, vorgenommen werden.
Ohl.

Est Rathenow

Der im Heft 12/83 erwähnte Nahgüterzug Rathenow-Neustadt (Dosse) wird seit Mitte November 1983 von einer Lok der BR 120 gefahren. Meist handelt es sich dabei um die 120307 des Bw Stendal.
Die Dampflok 503672 wurde kürzlich von der 503682 abgelöst. Letztere befördert nun u. a. den Personenzug 19239 von Neustadt (Dosse) nach Brandenburg.
Di/Sp. (Anfang Januar 1984)

Bw Meiningen

Im Rahmen der Elektrifizierungsarbeiten kam die zum o. g. Bw gehörende 941292 u. a. vom 15. November bis 30. November 1983 mit der EDV-Nr. 941292-5

vor einem Betonmischzug zwischen Neudietendorf und Arnstadt zum Einsatz.

Die winterlichen Witterungsbedingungen erforderten ein Triebfahrzeug mit Dampfheizung um das Betonmischwasser zu erwärmen. Dadurch konnten die Fundamente planmäßig gegossen werden.

Ab 1. Dezember 1983 wurde die 941292 von der 411182 des Bw Saalfeld (Est Göschwitz) abgelöst.

Hei. (Mitte Dezember 1983)

Raw Meiningen

In letzter Zeit wurden im Raw Meiningen folgende Loks aufgearbeitet:

BR 52 (Altbau)

52 1630 (Bw Zittau), 52 1412 (Est Guben des Bw Cottbus), 52 4966 (Bw Berlin-Schöneweide), 52 5448 Bw Falkenberg (Elster)

BR 50

50 3145 (Reichenbach, 50 2740; 50 1002, 50 1298 (Bw Nossen).

BR 41

41 1125, 41 1137 und 41 1273 (Bw Saalfeld).

Im Oktober 1983 befanden sich die zuletzt in Oebisfelde beheimateten 411055 und 411148 in Meiningen. Letztere erhielt den Kessel der im Oktober 1983 zerlegten 411118. Während die Lok 411055 inzwischen dem Bw Saalfeld (Est Göschwitz) zugeordnet worden ist, erhielt die 411118 das Bw Güsten (Est Staßfurt). Die 411137 wurde dem Bw Magdeburg (!) zugewiesen.

Der Umbau der Werklok 5 des Braunkohlenkombinates (BKK) Geiseltal (ex DR 442851) auf Kohlenstaubfeuerung wurde inzwischen abgeschlossen.

Zerlegungen

500025 (April 1983), 440568 (ex Bw Eberswalde, Juli 1983), 010520, 010524 (ex Bw Saalfeld, Oktober 1983), 032143 (ex Bw Güsten, Oktober 1983), 032180 (ex Bw Halberstadt, Oktober 1983) 41 1118 (ex Bw Oebisfelde, Oktober 1983) 03 2177, 50 0015 (November 1983), 52 7749 (ex Bw Altenburg) und 52 8094 (beide Januar 1984).

Die Lok 032243 wurde im Oktober 1983 in einen Dampfspender umgebaut. Auftraggeber war die Maxhütte in Unterwellenborn. Aus der ehemaligen DR-Lok 032002 wurde ebenfalls ein Dampfspender und an das BKK Bitterfeld verkauft. Die Museumslok 38205 befindet sich seit dem 7. Dezember 1983 im Raw zur Aufarbeitung.
Sch. (Anfang Januar 1984)

**BAM bewältigt
hohes Verkehrsaufkommen**

Die Transportbilanz der BAM in den zurückliegenden 10 Jahren ist beachtlich. Nachdem im Herbst 1973 der erste Arbeitszug die Teilnutzung dieser Magistrale einleitete, wurden bereits auf den freigegebenen Streckenabschnitten u. a. in mehr als 25 000 Waggonen südjakutische Kohle und 34 000 Wagenladungen mit Holz transportiert. Rund 10 Millionen Fahrgäste haben bisher die BAM benutzt. Inzwischen rollen auf einer 1200 km langen Strecke die Reise- und Güterzüge. Etwa ebensoviel Kilometer Gleis wird gegenwärtig provisorisch von Bauzügen befahren. Für den 9. Mai 1984 ist die vorfristige Aufnahme des Zugverkehrs auf dem großen fernöstlichen Ring über Abschnitte der großen und der kleinen BAM, der alten Transsib und die Strecke Urgal-Iswestkoy vorgesehen.
me

14 Tr u. a. in Weimar und Potsdam

Im November 1983 erhielten die Verkehrsbetriebe in Weimar und Potsdam die ersten neuen elektronisch gesteuerten Obusse aus der ČSSR (siehe auch „me“ 1/83 S. 3 u. 10). Bis Anfang Februar

1984 trafen in Weimar 8, Potsdam 5 und Eberswalde 3 dieser von den Škoda-Werken gelieferten Fahrzeuge ein. Weitere Obusse dieses Typs werden folgen. Wir werden darüber noch ausführlich berichten.
me

**Touristenbahn
in
Großbritannien**

Von Porthmadog, der Hafenstadt an der Cardigan-Bai, führt eine 597-mm-spurige Bahn zum 22 km entfernten Ffestiniog. Dabei ist ein Höhenunterschied von 216 m zu überwinden. Eröffnet wurde die Bahn bereits 1836; in der Hauptsache diente sie dem Transport von Baumaterial aus den Steinbrüchen in den Bergen zum Hafen. Die leeren Wagen zogen ursprünglich Pferde bergwärts. Talwärts rollten die Wa-

gen alleine. 1863 wurden die ersten Dampfloks beschafft. Ab 1865 verkehrten auch Personenzüge, die aus zweiachsigen Wagen bestanden. Im zweiten Weltkrieg, und danach diente die Bahn ausschließlich militärischen Zwecken. 1954 zur Touristenbahn ausgebaut, wurde mit ihr der Snowdonia-Nationalpark erschlossen. Heute verkehren neun Dampfloks, darunter befinden sich zwei Fairlie-Maschinen. Zum Fahrzeugpark gehören außerdem drei nicht betriebsfähige historische Loks, 13 Dieselloks und zahlreiche Wagen.
Re.

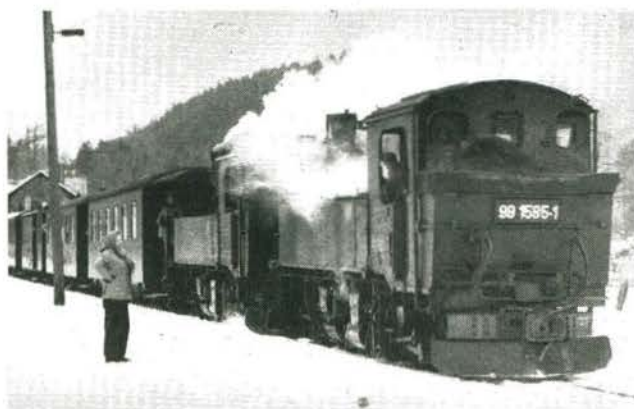
**Stationsschild
wurde verkauft**

Vor mehr als zehn Jahren wurde der Bahnhof mit dem längsten Ortsnamen Llanfairpwllgwyngyl-

logerychwyndrobwllantysiliogogoch (was soviel bedeutet wie St.-Marien-Kirche am Teich der weißen Haselnußbäume, in der Nähe des schnellen Strudels, an der roten Grotte der Kirche des Heiligen Tysilio) in Großbritannien stillgelegt. Ein Eisenbahnfreund kaufte kürzlich das elf Meter lange Stationschild und noch vorhandene 25 cm lange Fahrkarten.
me

Schienenersatzverkehr

Seit dem 14. Januar 1984 wird der Reiseverkehr zwischen Niederschmiedeberg und Jöhstadt (KBS 422) durch Schienenersatzverkehr mit Kraftomnibussen bewältigt. Der Streckenabschnitt Wolkenstein-Niederschmiedeberg ist nach wie vor für den Reise- und Güterverkehr in Betrieb. Hier ist jetzt folgender Fahrplan in Kraft: ab Wolkenstein 4.28 Uhr (Mo-Sa), 9.50 Uhr (GmP), 16.45 Uhr (tgl. außer Sa); ab Niederschmiedeberg 5.15 Uhr (Mo-Sa); 7.45 Uhr (Sa), 12.47 Uhr (GmP, Sa und So), 14.54 Uhr (GmP, Mo-Fr), 17.28 Uhr (tgl. außer Sa). Nebenstehendes Foto entstand am 13. Januar 1983. An diesem Tage wurde der Zug 14292 mit den Loks 99 1585 und 99 1561 gefahren. Z. Z. ist die Lok 99 1585 im Einsatz.
Re. (Stand Anfang Februar 1984)



Ing. Wolfgang Hensel, Berlin

**BCi-29 –
ein Eisenbahnmuseumsfahrzeug**

Vom Reichsbahnausbesserungswerk „Erwin Kramer“ in Potsdam wurde am 19. August 1983 der erste vollständig instandgesetzte Einheits-Durchgangswagen des zweiachsigen Traditionszuges der Deutschen Reichsbahn dem Betrieb übergeben. Der Wagen konnte fast bis

ins kleinste Detail dem Originalzustand angeglichen und in gediegener Qualität hergerichtet werden. Das Fahrzeug entstand 1928 in der Waggonfabrik Uerdingen nach dem Musterblatt BCi-29, Zeichnungs-Nr. 01.000, als Einheitswagen der DRG in Austauschbauweise. Der Wagenkasten ist genietet. Das Untergestell entspricht wie bei allen Einheitswagen für den Nebenbahndienst einer Entwicklung der Wumag Görlitz und verfügt über den dafür üblichen Achsstand von 8500 mm. Die Inneneinrichtung wurde mit den ursprünglichen Sitzgestühlen in der 2. und 3. Klasse, den Lampen, den Gepäcknetzen und der Abortanlage ausgerüstet. Durch den zusätzlichen Einbau von Handwaschbecken und Wasserkannenhaltern wird den hygienischen For-

derungen bei längeren Traditionsfahrten Rechnung getragen. Von 1958 bis 1967 trug der Wagen die Nummer 341-224. Ab 1967 verkehrte er mit der EDV-Nummer 50 50 24-26 009-1. Da die ursprüngliche Wagennummer nicht mehr zu ermitteln war, erhielt der Oldtimer eine fiktive Wagennummer, wie er sie vor 1930 getragen haben könnte. Sämtliche ursprünglich vorhandenen Anschriften und Schilder sind wieder vorhanden. Am Langträger befinden sich die für den heutigen Betriebseinsatz notwendigen zusätzlichen Anschriften.

Dieser Einheitsreisezugwagen wird den zweiachsigen Traditionszug der Deutschen Reichsbahn vervollständigen. Die Aufnahmen entstanden am 19. August 1983 im Bahnhof Nauen. Fotos: W.-D. Machel, Potsdam