

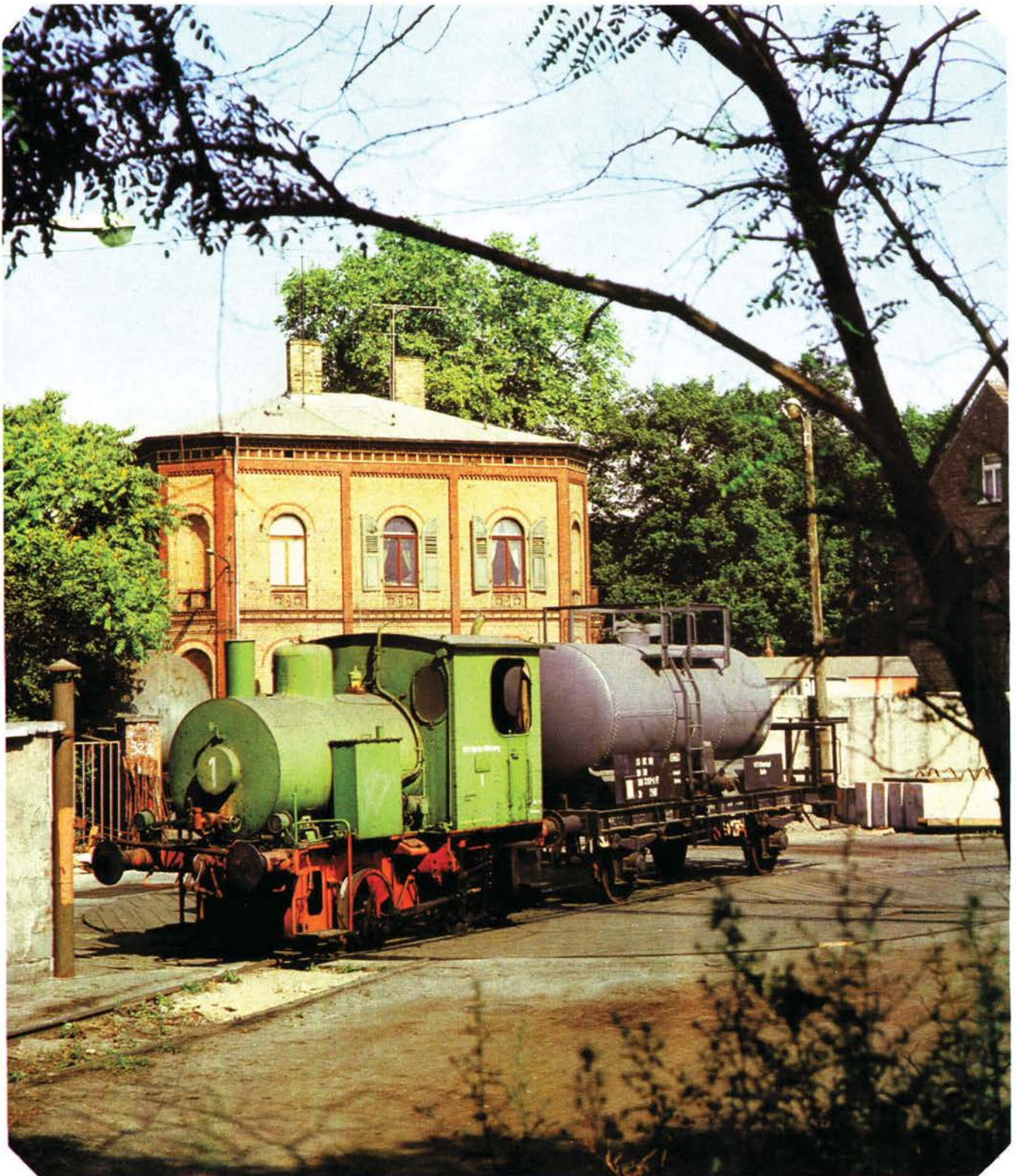
5
84

transpress

modell eisenbahner

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

Messe-
neuheiten



Dampf- speicher- lokomotiven ...

... werden seit einiger Zeit wieder zunehmend auf Werkbahnen eingesetzt. Sie sind besonders optimal, wenn Dampf als Nebenprodukt anfällt und für den Betrieb dieser Loks genutzt werden kann. Außerdem werden diese Fahrzeuge nach wie vor in feuer- und explosionsgefährdeten Betrieben benötigt. Um den erhöhten Bedarf an solchen Loks zu decken, nahm das Raw „Helmut Scholz“ in Meiningen Ende des vergangenen Jahres die Produktion von dreiachsigen Dampfspeicherlokomotiven wieder auf, nachdem der VEB Maschinenbau „Karl Marx“ Potsdam-Babelsberg den Bau der „Feuerlosen“ vor mehreren Jahren einstellte.

Am 21. Dezember 1983 wurde die erste in Meiningen gebaute Lok fertiggestellt und dem VEB Schwermaschinenbau Lauchhammer zur Erprobung übergeben. Noch in diesem Jahr sollen 40 und 1985 60 dieser Maschinen gebaut werden.

Sie erreichen eine Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h, können bei 2,06 MPa eine Energie von 3835 kWh entwickeln und verbrauchen pro tkm 0,5 kg Dampf. Die Lokomotiven verfügen über eine Wurfhebelbremse und eine selbsttätige Einkammer-Druckluftbremse der Bauart Knorr. In einigen Betrieben sind z. Z. auch noch ältere Dampfspeicherloks beheimatet, die natürlich bei den Eisenbahnfreunden besonders gefragt sind, und nachdem wir bereits in früheren Ausgaben derartige Lokomotiven vorstellten, soll dies jetzt in Farbe geschehen.

1 Werklok 2 des VEB Papier- u. Kartonfabriken Weißenborn, Werk Schlema, im Bahnhof Niederschlema am 30. April 1983.

2 Lok 1 des Weichenwerkes Brandenburg der DR, Außenstelle „Max Reimann“ Zernsdorf am 20. Oktober 1982.

3 Lok 6 vom Energiekombinat Berlin (LKM 146641/1959) am 24. Juli 1981 in Jüterbog. Dieser Loktyp wird jetzt wieder in Meiningen gebaut.



eisenbahn-modellbahn-
zeitschrift
33. Jahrgang



transpress
VEB Verlag für Verkehrswesen
Berlin

ISSN 0026-7422

modelleisenbahner

forum	Leser meinen, schreiben, antworten und fragen DMV teilt mit	2 27
	Anzeigen	28

eisenbahn

historie	125 Jahre Eisenbahn in Gera 100 Jahre Wernigerode-Ilsenburg	3 7
kurzmeldungen	Ausland und DDR Lokeinsätze	8 11
mosaik	Pioniereisenbahnen der DDR Fotomotive aus dem Elstertal	9 10
aktuell	Auf der Frühjahrsmesse notiert *	12
international	Transkaspische Bahnen	14

modellbahn

aktuell	Frühjahrsmesse '84	17
anlage	H0-Anlage „Blankenheim“	18
historie	Entwicklung großspuriger Eisenbahnen	22
tips	Beleuchtung an der BR 56 in TT verbessert H0 _e -Triebwagen H0-Loks selbst gebaut	23 24 3. US

Titelbild

Die Bedeutung von Dampfspeicherlokomotiven ist in der letzten Zeit wieder gewachsen. Wenn die Voraussetzungen für den Betrieb solcher Fahrzeuge vorhanden sind, können sie im hohem Maße zur Einsparung von flüssigen Treibstoffen beitragen. U. B. z. eine solche Lok, die allerdings schon 1909 von Borsig mit der Fabrik-Nr. 7104 gebaut wurde. Sie wird noch immer auf den Werkbahngleisen des VEB Spiritus Wittenberg eingesetzt. Die Aufnahme entstand am 10. Juli 1983. Mehr über Dampfspeicherloks erfahren Sie auf nebenstehender Seite.

Foto: J.-H. Peters, Berlin

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
Oberingenieur 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 Zeitschriftenkatalogen des „Buchexport“,
Volkseigener Außenhandelsbetrieb
der DDR, DDR – 7010 Leipzig,
Postfach 160, zu entnehmen.
Nachdruck, Übersetzung und Auszüge sind nur mit Genehmigung der
Redaktion gestattet.
Art.-Nr. 16330

Redaktionsschluß: 11. 4. 1984
Geplante Auslieferung: 17. 5. 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 ört-
liche Buchhandel, Firma Helios Lite-
raturvertrieb GmbH., Berlin (West)
52, Eichborndamm 141–167, sowie
Zeitungsvertrieb Gebrüder Peter-
mann GmbH & Co KG, Berlin (West)
30, Kurfürstenstr. 111.
Auslandsbezug wird auch durch den
Buchexport Volkseigener Außen-
handelsbetrieb der Deutschen
Demokratischen Republik,
DDR - 7010 Leipzig, Leninstraße 16,
und den Verlag vermittelt.



Leser meinen ...

BR 120 in

verschiedenen Ausführungen
Ein guter Gedanke war es, im Heft 2/84 auf der zweiten Umschlagseite die DR-BR 120 in den verschiedenen Ausführungen, wie sie bei mehreren Bahnverwaltungen sozialistischer Länder in Dienst steht, vorzustellen. Vielleicht sollte man das ab und an mit anderen Baureihen auch so machen (z. B. DR-BR 107, ČSD-T 435, SŽD-TschM 32). Die BR 120 der DR konnte ich mittlerweile in vier Ausführungen beobachten:

- Ursprungsausführung, ohne Griffstangen und mit Zierelement an den Stirnseiten,
 - mit Griffstangen, bordeauxrotem Lokkasten, weißer „Bauchbinde“ und ohne Zierelement,
 - Ausführung ähnlich wie bei der Anlieferung, aber mit Griffstangen, ohne „Bauchbinde“ und ohne Zierelement sowie neue Lackierung in Bordeauxrot, mit „Bauchbinde“, ohne Griffstangen und mit Zierelement.
- H.-J. Weise, Ilmenau

Leser schreiben ...

TT-Kupplungen bewähren sich

Ich las im „me“ 2/84 auf der Seite 29 den Tip von Modellbahnfreund Brauner und veränderte meine TT-Kupplungen. Nun gibt es selbst auf Gefällestrrecken und bei hohen Geschwindigkeiten kein Entkuppeln mehr. Bleibt nur noch zu wünschen, daß der VEB BTTB diese kleine Veränderung bei der künftigen Produktion der TT-Kupplungen berücksichtigt.
S. Müller, Burkhardtsdorf

15. Spezialistentreffen junger Eisenbahner in Magdeburg

Im 35. Jahr des Bestehens unserer Republik werden die jungen Modelleisenbahner über ihr Schaffen vom 13. bis 16. Oktober 1984 in der Bezirksstadt Magdeburg Rechenschaft ablegen, Erfahrungen austauschen und dabei erlernisreiche Stunden erleben. Eine vom Bezirksvorstand Magdeburg des Deutschen Modelleisenbahn-Verbandes der DDR berufene Arbeitsgruppe be-

reitet dieses Treffen vor.

In der Magdeburger Albert-Vater-Oberschule werden die meisten Veranstaltungen, wozu die Ausstellung und Bewertung der Exponate gehören, stattfinden. Vorsehen dafür sind der 13. und 14. Oktober. Gleichzeitig wird den Teilnehmern ein Einblick in die Aufgaben der Reichsbahndirektion Magdeburg gegeben. Außerdem ist die Besichtigung der Stadt Magdeburg vorgesehen.

Am 15. Oktober sollen die Teilnehmer des Treffens den Dienstort Eilsleben kennenlernen. Hier wird ihnen ein Einblick in den Betriebs- und Verkehrsdienst, den Maschinendienst und den Baudienst der Deutschen Reichsbahn gegeben. Außerdem sind Fahrten mit der Lok 65 1049 vorgesehen. Nach dieser Exkursion ist die mit einem Kulturprogramm umrahmte Siegerehrung im Magdeburger Klubhaus der Eisenbahner geplant. Jede Stunde des Spezialistentreffens soll sinnvoll genutzt werden. Die Arbeitsgruppe bittet alle Bezirksvorstände des DMV, die angebotenen Kapazitäten voll zu nutzen und damit zu einem erfolgreichen Spezialistentreffen beizutragen.

J. Heine, Vorsitzender
des BV Magdeburg

Leser antworten ...

April, April ...

Die meisten unserer Leser haben es gemerkt: Das Signal So 99 (siehe „me“ 4/84, S. 5) gibt es natürlich nicht!

Es handelt sich dabei um das Signal 45 der ČSD und zeigt an, daß die Geschwindigkeit lokbestimmter Züge auf den angegebenen Wert (in diesem Fall 50 km/h) erhöht werden kann, sobald die Zugspitze am Signal vorbeigefahren ist.

Die Aufnahme entstand im Juni 1983 in der Nähe von Jablonec n. Liz.

G. Paul, Hoyerswerda

Noch einmal: Dreiteilige Doppelstockeinheiten

Die im Bwv Erfurt beheimateten Fahrzeuge wurden bei dem schweren Eisenbahnunglück 1967 im Bahnhof Langenweddingen beschädigt. Danach konnten nur noch drei Wagenteile aufge-

arbeitet und als „DBd“-Einheit zusammengestellt werden. Der dreiteilige Doppelstockzug des Bwv Halle (Saale) hat dagegen das Gattungszeichen DBv behalten. Ein Mittelwagen mußte wegen größerer Schäden zeitweilig ausgesetzt werden. In der Regel werden solche Wagen zunächst abgestellt und im Rahmen einer Instandhaltungsstufe des Zuges wieder aufgearbeitet.
R. Conrad, Ludwigslust

Leser fragen ...

Fotos gesucht

Noch in diesem Jahr beabsichtigen wir, einen Beitrag der Serie „Das gute Beispiel“ dem Thema Bahnbetriebswerk zu widmen. Dazu suchen wir dringend Fotos von Bw-Anlagen. Vorhandene Aufnahmen senden Sie bitte an Peter Eickel, 8021 Dresden, Löwenhainer Straße 14/0201.
me

Wer kann helfen?

Der transpress VEB Verlag für Verkehrswesen beabsichtigt im Rahmen der Archiv-Buchreihe einen Band über die Güterwagen deutscher Eisenbahnen herauszugeben. Die Autoren (siehe auch die im „me“ veröffentlichte Artikelserie über Güterwagen deutscher Eisenbahnen) suchen noch gute Reprovorlagen bzw. Originalfotos von Güterwagen der deutschen Privatbahnen, der

Länderbahnen und der DRG. Honorar und Nennung des Bildautors bzw. der Bildquelle werden zugesichert. Die Vorlagen gehen garantiert nach 8 Wochen zurück an die Einsender. Zuschriften bitte direkt an die Redaktion.
wh.

Solibasar 1984

Werner Krümel aus Potsdam möchte wissen, ob auch 1984 wieder der Solidaritätsbasar der Berliner Journalisten auf dem Alexanderplatz stattfinden wird. In diesem Jahr ist der Solibasar am 31. August! Der transpress-Verlag ist selbstverständlich auch diesmal wieder dabei.

Interessante Zeitschriften, Bücher, Poster und andere Souvenirs werden angeboten.

Sollten Sie, liebe Leser, noch Literatur oder Modelle besitzen, die nicht mehr benötigt werden und einem guten Zweck dienen sollen, dann schicken Sie dieses Material bitte wieder an unsere Redaktion.
me

Modell im Garten

Sehr oft fahre ich von Halle nach Cottbus. Unmittelbar vor dem Bahnhof Falkenberg (Elster) befindet sich rechts von der Straße eine Kleingartenanlage, wo ein m. E. vorbildgerechtes Modell der Lok „ADLER“ steht. Genaues ist mir darüber jedoch nicht bekannt. Wer kann weiterhelfen?
H.-G. Brandt, Halle (S.)

Nur ganz kurz!



Fotografiert am Stellwerkgebäude des Bahnhofs Neuwiederitzsch von R. Preßler aus Leipzig im Januar 1984.

Thomas Frister (DMV), Gera

125 Jahre Eisenbahn in Gera

Bereits am 19. März 1859 erhielt Gera Anschluß an die Eisenbahn. Hier entwickelte sich im Laufe der Zeit ein bedeutender Eisenbahnknoten Ostthüringens als ehemaliger Schnittpunkt der Preußischen Staatsbahn und der Sächsischen Staatsbahn.

Gera erhielt Eisenbahnanschluß

Die erste Eisenbahnverbindung wurde durch die Thüringische Eisenbahn-Gesellschaft (Th. E. G.) mit der Strecke Weißenfels–Zeititz–Gera hergestellt. Die Inbetriebnahme der Teilstrecke Weißenfels–Zeititz fand am 9. Februar 1859 statt. Am 19. März 1859 folgte der Abschnitt Zeititz–Gera. Die ursprüngliche Absicht der Th. E. G., eine Verbindung Weißenfels–Zeititz–Gera–Hof als Hauptbahn herzustellen, scheiterte, da Bayern den Bahnbau auf seinem Territorium verweigerte. Später wurde lediglich die Nebenbahn Weida–Mehltheuer (1884 durchgängig befahrbar) gebaut, die eine direkte Verbindung von Ostthüringen nach Bayern ermöglichte.

Die Weißenfels-Geraer Eisenbahnlinie diente zunächst ausschließlich dem lokalen Verkehr. Während anfänglich nur die Unterwegsbahnhöfe Köstritz, Crossen, Zeititz und Teuchern existierten, folgten später Wetterzeube, Deuben (ab 1. September 1859) und der Haltepunkt Haynsburg (ab 1. Juli 1901). Die anderen heute vorhandenen Bahnhöfe kamen erst später hinzu. Sechs Jahre danach entstand durch die private „Eisenbahngesellschaft Gößnitz–Gera“ die am 27. Dezember 1865 – andere Quellen nennen den 11. März 1866 – eröffnete Strecke Gößnitz–Gera, die eine erste direkte Schienenverbindung Ostthüringens mit Sachsen herstellte. Den Bahnbetrieb übernahm hier die Königlich Sächsische Staatseisenbahn.

Die Th. E. G. war aber nach wie vor bemüht, eine direkte Bahn nach Bayern zu bauen. Nach jahrelangen Verhandlungen erhielt die Th. E. G. schließlich die

Genehmigung zum Bau und Betrieb der Strecke Gera–Eichicht (heute Kaulsdorf), die am 20. Dezember 1871 eröffnet wurde. Damit entstand in Gera ein Eisenbahnknoten.

Schnittpunkt von fünf Linien

Nachdem Ende 1873 die Strecke Leipzig–Zeititz eröffnet worden war, die dem Nord-Süd-Verkehr neue Möglichkeiten eröffnete, stand der Bau der Elstertalbahn als Fortsetzung der Linie Leipzig–Gera durchs Vogtland mit außerordentlich günstigen Neigungs-

Uneinigkeit zwischen den Bahnverwaltungen

Die alten Bahnanlagen entsprachen nicht mehr den wachsenden Anforderungen. Ab 1874 wurden die ersten Erweiterungen vorgenommen, die aber mit Inbetriebnahme der Weimar–Geraer Eisenbahn ihren Abschluß fanden. Am 1. April 1876 übernahm der sächsische Staat die Strecke der Sä. Th. E. G. und im Jahre 1878 die Privatbahn Gößnitz–Gera. Wenig später entstand ein neues Bahnhofgebäude, das am 13. September 1883 feierlich eröffnet wurde. Am 1. Mai 1882 übernahm die



1 Das ehemalige Empfangsgebäude des Bahnhofs Gera (Reuß) Sächs. Stb. Es war von 1893 bis 1912 in Betrieb. Das Foto entstand im Jahre 1981.

verhältnissen nach Nordböhmen zur Diskussion.

Die inzwischen gegründete Sächsisch-Thüringische Eisenbahngesellschaft (Sä. Th. E. G.) eröffnete in drei Etappen zwischen dem 17. Juli 1875 und dem 20. September 1875 die Strecke Weischlitz–Greiz–Wolfsgefährt (heute Bahnhof Gera-Röppisch an der Strecke Gera–Saalfeld). Ab 1. Dezember 1875 war in Wolfsgefährt ein direkter Übergang auf die Zweigbahn Gera–Eichicht der Th. E. G. möglich.

Überwiegend lokale Interessenten einer West-Ost-Verbindung zwischen Thüringen und Sachsen ermöglichten schließlich den Bau der Strecke Weimar–Gera. Die am 6. Mai 1872 gegründete Weimar-Geraer Eisenbahngesellschaft konnte erst am 29. Juni 1876 den steigungsreichen Abschnitt Weimar–Gera eröffnen. Damit war der Raum Gera zum Schnittpunkt von fünf Eisenbahnlinien, die vier verschiedenen Gesellschaften gehörten, geworden.

neugegründete KED Erfurt der Preußischen Staatsbahn die Strecken der Th. E. G., so daß sich nun in Gera zwei Staatsbahnen berührten und teilweise gemeinsam Bahnanlagen benutzten. So betrieb die Preußische Staatsbahn die Strecken Leipzig–Zeititz und Weißenfels–Gera mit der Fortführung nach Saalfeld bzw. Eichicht und die Sächsische Staatsbahn die Strecken Gößnitz–Gera und Wolfsgefährt–Weischlitz. Die Sächsische Staatsbahn hatte zu dieser Zeit in Gera keine direkte Verbindung zwischen ihren Strecken. Da zwischen beiden Bahnverwaltungen keine Einigung über die Benutzung der Strecke Wolfsgefährt–Gera erreicht wurde, gab es in den folgenden Jahren so manche Kuriosität, die heute noch landläufig als „preußisch-sächsischer Eisenbahnkrieg“ bekannt ist. Dieser Zustand veranlaßte die Sächsische Staatsbahn, ab 1889 ihre Bahnanlagen im Raum Gera völlig neu zu gestalten. Im Nordteil der Elstertalbahn entstand eine neue Strecke zwischen Wünschendorf und Gera. Sie wurde als zweigleisige Strecke über die neuen Stationen Mei-

litz (heute Wünschendorf Nord), Lieb-
schwitz (Elster) (heute Gera-Lieb-
schwitz) und Zwätzen Sächs. Stb.
(heute Gera Ost) geführt und am 1. De-
zember 1892 eröffnet.

Gleichzeitig entstand auf dem Gelände
des heutigen Bahnhofs Gera Süd der
am 1. April 1893 in Betrieb genommene
Bahnhof Gera (Reuß) Sächs. Stb. In die-
sem Bereich wurden gleichzeitig um-
fangreiche Güterverkehrsanlagen ge-
schaffen, die, als „Königlich Sächsi-
scher Güterbahnhof“ bezeichnet, ab
1. Juli 1897 zur Verfügung standen.
Außerdem konnten um diese Zeit das
Heizhaus (Bahnbetriebswerk) der Säch-
sischen Staatsbahn im Dreieck der
Strecken nach Ronneburg und Wün-
schendorf sowie die neugebaute Ver-
bindungskurve von Zwätzen Sächs.
Stb. zur Strecke nach Ronneburg dem
Betrieb übergeben werden.

Der Bahnhof Gera (Reuß) Pr. Stb. (heute
Gera Hbf) wurde von der Sächsischen
Staatsbahn mitbenutzt. Zwischenzeitlich
übernahm die Preußische Staatsbahn
am 1. Oktober 1895 die Weimar-Geraer
Eisenbahn.

Die letzte Eisenbahnstrecke in Gera
wurde am 12. November 1901 als
1000-mm-Schmalspurbahn zwischen
Gera-Pforten und Wuitz-Mumsdorf
durch die Gera-Meuselwitz-Wuitzer Ei-
senbahn (GMWE) in Betrieb genom-
men. Zwischen dem Endbahnhof Gera-
Pforten bestand über das meterspurige
Gleisnetz der Geraer Straßenbahn eine
direkte Schienenverbindung zu den
Bahnhöfen Gera (Reuß) Sächs. Stb. und
Gera (Reuß) Pr. Stb.

Weiterer Ausbau war unumgänglich

Die wirtschaftliche und politische Ent-
wicklung des Deutschen Reiches um
die Jahrhundertwende führte dazu, daß
die vorhandenen Bahnanlagen kaum
noch den Anforderungen gerecht wer-
den konnten. So betrieb die Preußische
Staatsbahn auf dem Gelände des heuti-
gen Hauptbahnhofs umfangreiche Gü-
terverkehrsanlagen, die sich aus den
ehemaligen Bahnanlagen der Th. E. G.
und dem „Gera-Weimarer-Güterbahn-
hof“ zusammensetzten. Die Personen-
verkehrsanlagen bestanden aus dem
preußisch- und dem sächsischgenutz-
ten Teil. Unmittelbar links und rechts
des preußischen Personenbahnhofs be-
fanden sich ein 6- und ein 18ständiger
Lokschuppen. Lediglich die Sächsische
Staatsbahn verfügte durch ihre erst neu
erbauten Anlagen im Süden der Stadt
über relativ gute Betriebsverhältnisse.
Nachteilig dabei war, daß die sächsi-
schen Bahnanlagen weit außerhalb des
Stadtzentrums lagen.

Nach entsprechenden Studien wurde
1906 der Umbau der preußischen und
sächsischen Bahnanlagen beschlossen
und von 1909 bis 1912 ausgeführt. Wäh-
rend dieser Zeit wurden die baulichen
Anlagen so gestaltet, wie sie der Rei-
sende im Prinzip heute noch vorfindet.
Neben dem Neubau der Bahnanlagen in
Gera (Reuß) Pr. Stb. erfolgte im Nord-
kopf des Bahnhofs die kreuzungsfreie
Einführung der Strecke Weimar-Gera
(Rampe 1:100) mit der Strecke Leipzig-

2



Gera durch ein kurzes tunnelartiges
Überführungsbauwerk. Gleichzeitig
entstanden die Güterzuggleise in Rich-
tung Zeitz und Weimar. Die beiden al-
ten Lokomotivschuppen wurden abge-
brochen. Ab 1909 entstand die Betriebs-
werkstatt Gera der KED Erfurt mit dem
heute noch vorhandenen 10ständigen
Lokschuppen für die Güterzuglokomoti-
ven und dem 28ständigen Lokschuppen
für die Güterzuglokomotiven im Nord-
kopf des Bahnhofs. Der Sächsischen
Staatsbahn wurde die Benutzung des
preußischen Bahnbetriebswerks nicht
gestattet. Aus diesem Grund befindet
sich noch heute unmittelbar an der Stra-
ßenunterführung am Hauptbahnhof
eine Drehscheibe (100 Meter vom heuti-
gen Bahnsteig 1/2 entfernt), wo die
sächsischen Lokomotiven drehten. Die
völlig umgestalteten Personenverkeh-
rsanlagen auf dem preußischen Bahnhof
erhielten zwei Gleise für die Sächsische
Staatsbahn und vier für die Preußische
Staatsbahn. Die preußischen Gleise
wurden durch die heute noch vorhan-
dene, 100 Meter lange stählerne und

1911 erbaute Bahnsteighalle über-
spannt. Zwischen den Bahnhöfen Gera
(Reuß) Pr. Stb. und Gera (Reuß) Sächs.
Stb. erfolgte der viergleisige Ausbau auf
einem Bahndamm. Diese Strecke
konnte am 4. Dezember 1911 eröffnet
werden. Alle vom heutigen Hauptbahn-
hof ausgehenden Strecken waren zwei-
gleisig. Auf dem Gelände des jetzigen
Bahnhofs Gera Süd errichtete die Preu-
ßische Staatsbahn den am 22. Novem-
ber 1909 in Betrieb genommenen preu-

2 Das unverwechselbare Wahrzeichen des Ge-
raer Hauptbahnhofs ist die immerhin vier Gleise
überspannende Bahnsteighalle. Davor ein Sonder-
zug mit der historischen Lok 03 001.

3 Blick auf den Schuppen 2 des Bw Gera im Juni
1973. Im Vordergrund die Lok 118 059.

4 Der frühere sächsische Bahnhof in Gera (heute
Gera Süd); links 01 0529 auf den ehemaligen Glei-
sen der Preußischen Staatsbahn, rechts die damali-
gen sächsischen Bahnanlagen.

ßischen Güterbahnhof Gera-Deb-
schwitz. Gleichzeitig wurde zwischen
der Sächsischen Staatsbahn und der
Preußischen Staatsbahn der Bau eines
neuen Empfangsgebäudes in Gera
(Reuß) Sächs. Stb. durch die Sächsische
Staatsbahn vereinbart, der 1911/1912
ausgeführt wurde. Auf diesem Bahnhof
(heute Gera Süd) betrieb die Preußische
Staatsbahn zwei Personenzuggleise. Die
alten sächsischen Anlagen wurden still-
gelegt.

Länderbahnen wurden aufgelöst

Nach Auflösung der Länderbahnen war
nun der Raum Gera Berührungspunkt

der neugegründeten Eisenbahndirektion Erfurt und der Eisenbahngeneraldirektion Dresden (ab 6. Juli 1922 RBD Erfurt und Dresden). Die Grenze zwischen beiden Direktionen verlief nördlich des heutigen Bahnhofs Gera-Liebschwitz und östlich des Bahnhofs Gera Süd in Richtung Ronneburg. Die ehemaligen Bahnanlagen der Sächsischen Staatsbahn verloren nun an Bedeutung. So wurde Ende der 20er Jahre das ehemalige sächsische Bahnbetriebswerk

geschlossen und die erwähnte Verbindungskurve von der Elstertalbahn zur Ronneburger Strecke nicht mehr genutzt. Die Bahnhofbezeichnungen wurden zwischen 1920 und 1931 so verändert, wie sie heute noch üblich sind. Im Bw Gera Hbf waren durchschnittlich 80 Lokomotiven beheimatet, zu denen bis November 1939 ausschließlich preußische Maschinen der früheren Gattungen P 8, G 8', G 10, G 12, T 12, T 14 gehörten. Erst danach kamen die ersten

Einheitslokomotiven der Baureihe 50 nach Gera.

In den 30er Jahren waren Langläufe mit Geraer Loks der BR 38.10-40 zwischen Kassel und Eger (heute Cheb) keine Ausnahme. Die BR 58.10-21 fuhren Eilgüterzüge zwischen Unterkotzau bzw. Hof und Leipzig.

Während des zweiten Weltkriegs blieben auch die Geraer Bahnanlagen von Zerstörungen nicht verschont. Am 7. Oktober 1944 wurde der Bahnhof



Gera Süd durch Bomben stark zerstört. Weitere anglo-amerikanische Luftangriffe folgten am 30. November 1944 und 23. Februar 1945. Am 6. April 1945 wurde der Geraer Hauptbahnhof beschädigt. Ein faschistisches Sprengkommando zerstörte noch am 14. April 1945 die Elsterbrücke am Bahnhof Gera-Zwötzen, so daß die Strecke nach Saalfeld unterbrochen war. Zu einer weiteren Katastrophe kam es am 1. Juli 1945. Gegen 17 Uhr explodierte ein Munitionszug mit Seeminen am Gaswerk im nördlichen Teil des Geraer Hauptbahnhofs. Die nachfolgende Explosion des Gaswerks riß einen 25 Meter tiefen Krater in den Boden.

Der Neubeginn war schwer

Der Neuaufbau nach 1945 fand unter denkbar schwierigen Bedingungen statt. Die Bahnanlagen waren vernachlässigt und beschädigt, der Fahrzeugpark kaum noch einsatzfähig. Als Reparationsleistungen waren alle zweiten Streckengleise abgebaut und die Verbindungskurve am Bahnhof Gera Ost

demontiert. Der ehemals viergleisige Bahndamm durch die Stadt Gera hatte nur noch ein Gleis. Am 25. Januar 1949 konnte auf diesem Streckenabschnitt der zweigleisige Betrieb wieder aufgenommen werden.

In den folgenden Jahren veränderte sich mehrfach die Grenze zwischen den Reichsbahndirektionen Erfurt und Dresden, die sich seit 1920 nördlich von Gera-Liebschwitz und östlich vom Bahnhof Gera Süd in Richtung Ronneburg befand. Zeitweilig wurde die Grenze der Rbd Erfurt bis weit in sächsisches Gebiet verlegt (zwischen 1951 und 1955

dere Würdigung, da in der Nachkriegszeit über diese Strecke die Kohleversorgung der Stadt Gera gesichert wurde. Nach Erschöpfung des Meuselwitzer Reviers und dem Bau des Heizkraftwerks Süd am Geraer Südbahnhof verlor die ehemalige GMWE völlig an Bedeutung.

Bedeutung des Knotens wächst

Heute ist Gera ein leistungsfähiger Eisenbahnknoten. Die Entwicklung nach 1945 mit der Neuordnung der Verkehrsströme hatte auch für diesen Raum bedeutsame Auswirkungen. Dominierten

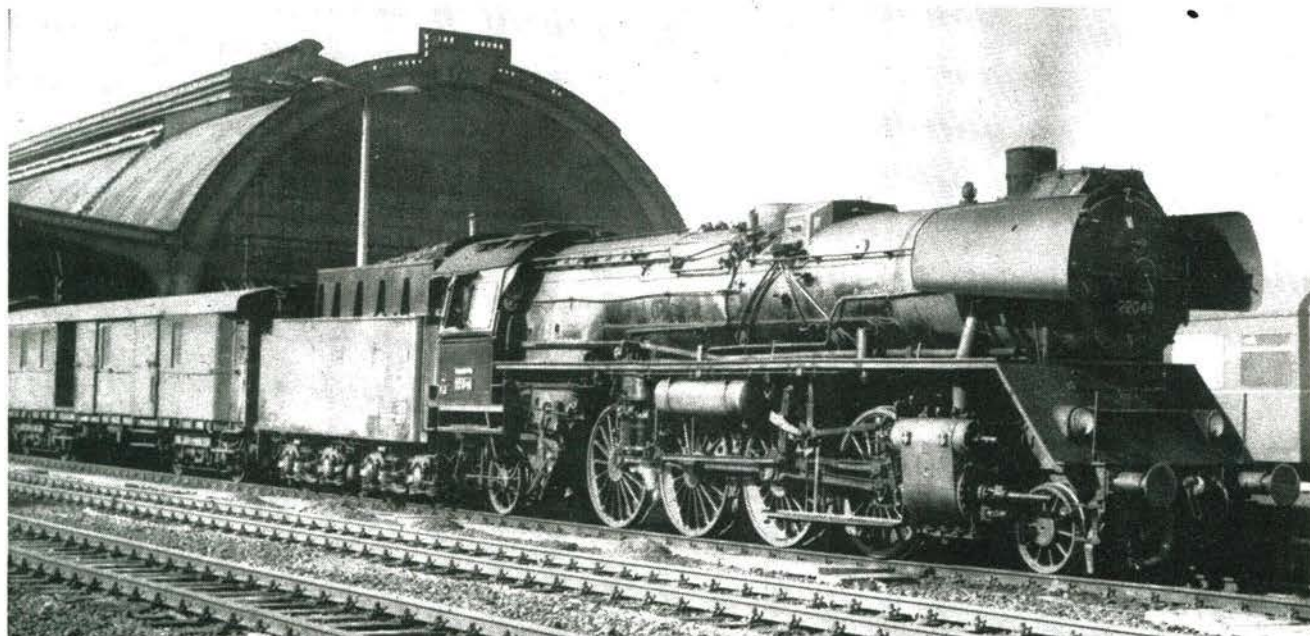
5 Bereits drei Jahrzehnte lang gibt es eine zeitgünstige Vormittagsverbindung zwischen Saalfeld (Saale), mehreren Kleinstädten Ostthüringens, der Bezirksstadt Gera und Leipzig. Heute als E 800 bezeichnet, verkehrte dieser Eilzug mit Beginn des Sommerfahrplans 1952 erstmalig. Der für diese Leistung eingesetzte Fahrzeugpark war recht vielfältig. Anfänglich mit Loks der BR 78 bespannt, war es 1956/57 die BR 65.10. Ende der 60er Jahre fuhren dann 41er, 22er, die V180 und schließlich wieder die BR 41 diesen Zug. Erst ab 1973/74 gehörten dann Loks der BR 01³ zum täglichen Bild. Am 26. September 1981 zog letztmalig eine Dampflok, die 01 0534, den Eilzug nach Leipzig. Dann übernahmen Loks der BR 119 den E 800.

U. B. z. die Lok 22 0408 im Jahre 1969 vor dem damaligen E 221 in Gera Hbf.

Fotos 1 bis 4: Verfasser

Foto 5: Dr. H.-J. Dreßler, Gera

5



bis vor Gößnitz, Mehltheuer und Endschütz). Zu dieser Zeit war das Bw Gera mit den damaligen Lokbahnhöfen Lobenstein, Triptis, Münchenbernsdorf, Zeulenroda, Wünschendorf, Eisenberg und Göschwitz sowie durchschnittlich 100 bis 110 Lokomotiven eines der größten Bahnbetriebswerke in der DDR. Ab 1. April 1955 gehörte das Territorium um Gera zur Rbd Dresden. Bis zum 31. Dezember 1975 verlief die Rbd-Grenze zwischen dem Bahnhof Töppeln und dem Haltepunkt Gera-Thieschitz auf der Strecke Weimar-Gera. Heute gehört Gera wieder zur Rbd Erfurt.

Am 4. Mai 1969 wurde die ab 1. April 1949 von der DR übernommene Schmalspurstrecke Gera-Pforten-Wuitz-Mummsdorf stillgelegt. Ein Unwetter hatte in den Bereichen der Bahnhöfe Gera-Pforten und Leumnitz erhebliche Schäden angerichtet. Eine Instandsetzung wurde wegen der ohnehin geplanten Stilllegung nicht mehr vorgenommen. Diese heute schon fast vergessene Bahn verdient aber eine beson-

vor 1945 vor allem der Nord-Süd Verkehr und die Verbindung von Westdeutschland nach Nordböhmen über die Elstertalbahn, so spielt heute der West-Ost-Verkehr aus dem Thüringer Raum zum sächsischen Industriegebiet eine wesentliche Rolle. Über Gera bzw. über die 10 km entfernt liegende Verbindung Weida-Wünschendorf läuft die südlichste Eisenbahnverbindung zwischen den Industriezentren Thüringens und Sachsens. Seit den 50er Jahren spielt in zunehmendem Maße der Transitverkehr in die ČSSR über die Elstertalbahn eine wichtige Rolle. Ein Teil des grenzüberschreitenden Verkehrs in die BRD wird über die Saalfelder Strecke geleitet, und die Verbindung von Gera über Weida-Mehltheuer zur Grenzübergangsstelle Gutenfürst gilt seit je her als wichtige Entlastungsstrecke der vogtländischen Hauptbahnen. Unzählige Güterzüge sind in den 50er und 60er Jahren über diese Strecke nach Süden gerollt. Während der Elektrifizierung der Strecke nach

Reichenbach (Vogtl.) wurde z. B. das Schnellzugpaar D 137/138 Leipzig-München von Geraer Lokomotiven der Baureihe 50 nach Hof und zurück befördert.

Eine nicht unwesentliche Rolle spielt heute der Arbeiterberufsverkehr im Raum Ronneburg, nach Hermsdorf-Klosterlausnitz und Jena.

Quellenangaben

- (1) Dietmar Franz: Die ehemalige Schmalspurbahn Gera-Pforten-Wuitz-Mummsdorf. Der Modelleisenbahner. Berlin 26 (1977), Hefte 4 und 5.
- (2) Günter Fromm: Die Entwicklungsgeschichte der Weimar-Geraer-Eisenbahn; Der Modelleisenbahner [Berlin], 20 (1971) Heft 9.
- (3) Günter Fromm: 100 Jahre Saal-Eisenbahn; Der Modelleisenbahner [Berlin], 23 (1974), Hefte 4 und 5.
- (4) Kieper/Preuß/Rehbein: Schmalspurbahn-Archiv, transpress VEB Verlag für Verkehrswesen, Berlin 1980.
- (5) Erich Preuß: Thüringer Eisenbahngeschichte; Eine Reichsbahndirektion entsteht, Fahrt Frei [Berlin], 34 (1982).
- (6) Max Zeuner: Unsere Heimat, Verlag von Wilhelm Schott, Gera (Reuß), 1914
- (7) 100 Jahre Reichsbahndirektion Erfurt - 135 Jahre Eisenbahn in Erfurt, Erfurter Blätter 3 und 4/1982
- (8) Erfurter Blätter 1/1980
- (9) Akten des Stadtarchivs Gera
- (10) Stationsverzeichnis Ausgabe 1904, Berlin 1904
- (11) Kursbücher und Fahrpläne verschiedener Jahrgänge
- (12) Sammlung des Verfassers

Hasso Mahrholz (DMV) Ilsenburg und Hans Röper (DMV) Wernigerode

100 Jahre Wernigerode-Ilsenburg

Im Jahre 1872 hatte die Magdeburg-Halberstädter Eisenbahn (MHE) die Hauptstrecke Halle-Halberstadt-Goslar-Hildesheim fertiggestellt. Diese Bahn führte in fast gerader Linie am Harz vorbei, so daß die Städte Wernigerode, Ilsenburg und Bad Harzburg weiterhin ohne Eisenbahnanschluß blieben. Da aber außerdem in Wernigerode und Ilsenburg Industriebetriebe entstanden waren, lag es nahe, diese Orte an das bestehende Eisenbahnnetz anzuschließen. So wurde am 11. Mai 1872 durch die MHE von dem an der Strecke Halberstadt-Goslar gelegenen Bahnhof Heudeber eine 9,2 km lange eingleisige Nebenbahn bis nach Wernigerode in Betrieb genommen. Sie gehörte zur sogenannten Harzgürtelbahn, die dann zwölf Jahre später bis Ilsenburg weitergebaut und am 20. Mai 1884 für den Reise- und Güterverkehr eröffnet wurde. Diese Strecke baute bereits die Königlich Preussische Eisenbahn-Verwaltung (KPEV), die 1878 die MHE übernommen hatte. Erst nach weiteren zehn Jahren wurde die 18,5 km lange Bahn von Ilsenburg bis Bad Harzburg (13 km) verlängert. Damit waren alle Kurorte des Harzrandes mit der Eisenbahn verbunden.

Die Bahn entstand zunächst der königlichen Eisenbahndirektion (KED) Magdeburg. Um den zunehmenden Verkehr zu bewältigen, entstand 1912 ein zweites Gleis zwischen Heudeber und Ilsenburg. Bis Bad Harzburg blieb die Strecke jedoch eingleisig. Nun konnten die Züge über Heudeber hinaus direkt bis Halberstadt durchgeführt werden. Ursprünglich unternehmen Loks der preussischen Gattungen P 2, P 3, G 3 und G 5 den Reise- und Güterverkehr. Ab 1914 waren die Lokgattungen T 14 und P 8 im Einsatz. Neben zahlreichen Reise- und Güterzügen fuhr auch ein Eilzugpaar von Berlin nach Hannover und zurück über diese kurven- und steigungsreiche Strecke. Nachdem die Eisenbahndirektion Magdeburg aufgelöst worden war, übernahm diese Bahn die Reichsbahndirektion (Rbd) Hannover. Heute untersteht sie wieder der Rbd Magdeburg.

Durch die Folgen des zweiten Weltkrieges und der damit verbundenen Grenz-

ziehung wurde Ilsenburg wieder Endbahnhof der Strecke. Hier entstanden nach 1945 neue Industriebetriebe, zu denen das Holzbearbeitungswerk, der VEB Radsatzfabrik, die Gießerei und das Walzwerk gehören.

Der Güter- und auch Berufsverkehr stieg sprunghaft an. Loks der BR 38, 93, 50, 55 und später 65 (teilweise in Doppeltraktion) übernahmen den Betrieb auf der inzwischen wieder eingleisigen Strecke. Für den Berufsverkehr wurden zwischen Ilsenburg und Wernigerode 1951 die Haltpunkte Wahrberg (Ilsenburg) und 1953 Wernigerode-Elmowerk eröffnet.

Ab 1964 kamen zwei- und dreiaxige

Rekowagen zum Einsatz und lösten die preussischen Abteilwagen ab.

1970 wurde die Strecke im Rahmen der Zentralen Oberbaurückbau (ZOE) völlig rekonstruiert. Im September 1971 erfolgte mit gleichzeitiger Inbetriebnahme des Haltepunktes Darlingerode die Einführung des Wendezugverkehrs zwischen Halberstadt und Ilsenburg. Dieselloks der BR 110/112 ziehen bzw. schieben seitdem eine vierteilige Doppelstockeinheit. Es verkehren täglich 15 Reisezugpaare. Außerdem fahren z. Z. täglich ein Durchgangsgüterzug sowie fünf Nahgüterzugpaare, die mit Lokomotiven der BR 132, 120 und 118 des Bw Halberstadt gefördert werden. Außer-



2

71. Heudeber-Wernigerode-Ilsenburg-Harzburg.														
Stationen.	Zug-No. Kl.	942			944			946			952			
		1-4	1-4	1-4	1-4	1-4	1-4	1-4	1-4	1-4	1-4	1-4		
ab Halberstadt				7-43		11-07		12-22	12-17		2-11	3-20	6-22	9-27
an Heudeber				8-05		11-26		12-30	12-35		2-29	3-35	6-42	9-43
Heudeb.-Dannst. 63 64 ab			7-10	8-18	9-44	11-37	12-41	12-36	2-37	3-40	6-53		9-54	
Minsleben			7-22	8-30	9-56	11-49	12-51	12-46	2-47	3-51	7-09		10-06	
Wernigerode			7-32	8-40	10-06	11-59	12-59	12-54	2-55	4-01	7-13		10-15	
Wernigerode		6-30		8-45		12-02	1-04	12-59	2-58		7-15			
Drübeck			6-42	8-57		12-14	1-14	1-09	3-08		7-22			
Ilsenburg			6-52	9-07		12-24	1-22	1-17	3-16		7-33			
Ilsenburg		6-55		9-10		1-24	1-19	3-20		7-35				
Stapelburg			7-05	9-18		1-31	1-26	3-27		7-42				
Eckertal			7-09	9-24		1-36	1-31	3-32		7-47				
Westerode			7-23	9-38				3-43		7-52				
Harzburg			7-30	9-44		1-51	1-46	3-48		8-03				

71. Harzburg-Ilsenburg-Wernigerode-Heudeber.														
Stationen.	Zug-No. Kl.	941			943			945			953			
		1-4	1-4	1-4	1-4	1-4	1-4	1-4	1-4	1-4	1-4	1-4		
Harzburg				7-40	9-58		1-5	4-10	3-51		7-09		8-42	
Westerode				7-46	10-04		2-05				7-06		8-31	
Eckertal				8-02	10-19		2-20	4-26	4-07		7-21		8-48	
Stapelburg				8-07	10-24		2-25	4-30	4-11		7-26		8-51	
Ilsenburg				8-15	10-32		2-33	4-37	4-18		7-34		8-59	
Ilsenburg				8-20	10-35	12-35	2-35	4-39	4-20		7-39		9-01	
Drübeck				8-32	10-46	12-47	2-46	4-48	4-29		7-39		9-12	
Wernigerode				8-44	10-57	12-59	2-57	4-57	4-38		8-01		9-23	
Wernigerode		6-21	7-38	8-58	11-02	1-13	3-03	5-00	4-40	6-23	8-25			
Minsleben		6-53	7-49	9-09	11-13	1-25	3-13	5-09	4-49	6-32	8-16			
Heudeb.-Dannst. 63 64 an		6-45	8-00	9-20	11-24	1-37	3-24	5-18	4-58	6-41	8-27			
ab Heudeber				7-08		1-48	3-34	5-19	4-59		8-44			
an Halberstadt				7-26		2-05	3-47	5-35	5-15		9-05			

1 Bahnhof Wernigerode um 1880. Hier befand sich auch ein dreistöckiger Lokschiuppen, der heute von der Schmalspurbahn genutzt wird. Foto: Sammlung Feudalmuseum Wernigerode.

2 Fahrplan der KED Magdeburg vom 1. Oktober 1898. Den Personenverkehr übernahmen auf dieser Strecke anfänglich meist Loks der Gattungen P 2 und P 3.

Sammlung H. Mahrholz, Ilsenburg

dem sind noch Loks der BR 50 im Einsatz.

In den letzten Jahren erhielten alle Fernstraßenübergänge moderne Halbschranken.

1982 und 1983 wurden der Haltepunkt Wahrberg modernisiert und ein neuer Übergabebahnhof errichtet.

**Zweigleisige
Tatra-Gebirgsbahn**

Die in der Hohen Tatra gelegene umweltfreundliche elektrische Bahn zwischen Poprad und Štrbské Pleso soll ein zweites Gleis erhalten. Die 23 km lange Strecke wird zunehmend die Beförderung der Urlauber übernehmen, damit der Autoverkehr in diesem Erholungsgebiet eingeschränkt werden kann. Neben der elektrisch betriebenen Gebirgsbahn sollen künftig auch Obusse die Beförderung der Erholungssuchenden übernehmen.
CS.

**Liliputbahn
im
Wiener Prater**

Die bei Besuchern beliebte Liliputbahn im Wiener Prater kehrt mit Dieseltriebfahrzeugen und zwei Dampflokomotiven. Bereits im Jahre 1928 entstanden für diese Wiener Attraktion in der Münchener Lokomotivfabrik von Krauss & Co. drei 2'C'1'-Schleppenderlokomotiven. Zwei von ihnen sind noch heute im Einsatz, die dritte wurde verschrottet und ihr Untergestell für den Aufbau einer Diesellok verwendet.
CS.

**Bau von Eisen-
bahnstrecken in
Indien und China**

Die Indischen Eisenbahnen planen den Bau einer 1676-mm-spurigen Strecke zwischen Koraput und Rayagada in Orissa. Diese 80 km lange Verbindung soll vorrangig für den Holz- und Erztransport genutzt werden. In der VR China begannen bereits im vergangenen Jahr die Arbeiten an der Neubaustrecke, die Nanning, die Hauptstadt der autonomen Region Guangxi, mit dem Hafen Fangcheng nahe der vietnamesischen Grenze verbinden soll. Diese neue Eisenbahnstrecke – sie soll 1986 in Betrieb genommen werden – ist vornehmlich für den Abtransport von Kohle und Phosphaten aus den Provinzen Yunnan und Guizhou vorgesehen.
CS.

**Reisezugwagen
aus Bautzen
bei den ČSD**

Am 17. Januar 1984 wurde im VEB Waggonbau Bautzen der 3500. für die ČSD gebaute Reisezugwagen übergeben. Er gehört zu einer Großserie von 165 Fahrzeugen für unser Nachbarland, die z. Z. in Bautzen produziert werden. Die ČSSR ist übrigens der größte Abnehmer dieses Betriebes. Bereits 1957 erhielt die ČSSR die ersten 40 vom Waggonbau Bautzen hergestellten Schienenfahrzeuge. Die in Bautzen gebauten Wagen erhalten Brems- und Beleuchtungsanlagen aus der ČSSR.
me

**Durchbruch
eines BAM-Tunnels**

Am 15. Januar 1984 wurde der vierte und letzte, aber gleichzeitig längste Vorgebirgstunnel zwischen Sewerobajkalsk und Nishneangarsk durchbrochen. Das insgesamt 5,2 Kilometer lange Bauwerk wird im Herbst dieses Jahres befahrbar sein,



wenn auf der Strecke Sewerobajkalsk – Nishneangarsk der Zugverkehr aufgenommen wird.
me

**Eisenbahn fährt
durch ein Rohr**

In Form eines großen Rohres, das als Lawinschutz für die zweigleisige Gotthardbahn gedacht ist, wird eine neue Brücke über das Schweizer Rohrbachtal angelegt. Das Brückenbauwerk entsteht aus 11m langen Betonsegmenten und sollte bereits zum Winter 1983/84 genutzt werden. Im vergangenen Jahr

wurden die letzten beiden Stahl-Bogenbrücken, die 1882 bzw. 1893 entstanden, durch tunnel-förmige Überbauten ersetzt, dessen untenliegende Fahrbahnplatte mit Decke und Seitenwänden einen tragenden Betonhohlkörper bildet. Die Masse der Betonröhre beträgt bei einem Querschnitt von 24,85m² insgesamt 8 200 t. Die einzelnen Segmente werden vor Ort gegossen. Im Endzustand wird diese Brückenkonstruktion mit 88,5m Spannweite ohne Stützpfiler den Rohrbach überbrücken.
CS.

**Schneepflug
wird restauriert**

Eine Erinnerung an die im Januar 1970 stillgelegte Spreewaldbahn ist der viele Jahre im früheren Bw Straupitz beheimatete und später auf dem Gelände des Cottbuser Spreewaldbahnhofs abgestellte Schneepflug. Dieses Fahrzeug entstand aus dem Rahmenteil einer zweiachsigen Tenderlok der Lenz-Gattung „i“, die von der Stettiner Maschinenbau-Actien-Gesellschaft Vulcan ge-

baut wurde. Zwei dieser Lokomotiven gelangten während des zweiten Weltkriegs zur Spreewaldbahn. Sie wurden aber bereits 1948 zerlegt. Die Mitglieder der Arbeitsgemeinschaft 2/34 des DMV der DDR haben sich vorgenommen, dieses Sonderfahrzeug zu restaurieren und so als Denkmal der Geschichte der Eisenbahn, insbesondere der Spreewaldbahn, zu erhalten. 3,4Tonnen Schrott mußte von der Arbeitsgemeinschaft gesammelt werden, um den Schneepflug zu erhalten. Mehr als die Hälfte dieser Schrottmenge ist bereits übergeben worden.
Text und Foto:
W. Juckel, Cottbus

**Elektrisch
von Bratislava
bis Púchov**

Sämtliche Züge auf der ČSD-Strecke Nr. 38 sollen im nächsten Planjahrfünft von Elloks gefördert werden. Zuvor wird bereits der Abschnitt Bratislava – Leopoldov mit einem Fahrdrat überspannt werden. Da die Wechselstromtraktion 25kV 50Hz verwendet wird und an der mit = 3kV elektrifizierten Magistrale Košice – Hranice na Moravě (–Praha) liegende Bahnhof Púchov nicht zum Systemwechselbahnhof umgestaltet werden kann, muß die Systemtrennstelle auf der freien Strecke vor Púchov angelegt werden. Die gegenwärtig noch in der Erprobung befindliche ES499.1 wird dann die Züge zwischen Bratislava und Púchov fördern.
Sch.

**Ägyptische Staats-
bahn gewinnt
an Bedeutung**

Auf das 5000 Kilometer lange Streckennetz der ägyptischen Eisenbahnen entfallen derzeit 70Prozent des gesamten Reise- und 40Prozent des Güterverkehrs. Im vor einigen Monaten abgelaufenen Rechnungsjahr 1982/83 fuhren immerhin 506 Millionen Personen mit der Bahn. Das sind 12Prozent mehr als in der vorangegangenen Vergleichsperiode. Dabei spielt der Berufsverkehr eine besondere Rolle. Er konzentriert sich u. a. zwischen der Landesmetropole Kairo und dem Industriezentrum Heluan, wo die Beförderungsleistungen gegenüber 1981/82 um das Dreifache gestiegen sind. Gegenwärtig ist die Eisenbahn bemüht, den Gütertransport auf der Schiene zu erhöhen. Seit 1982 wurden 120 neue Lokomotiven und rund 400 Wagen in Dienst gestellt. In Ägypten haben sich seit mehr als einem Jahrzehnt die Eisenbahnkräne aus dem VEB Schwermaschinenbau „S. M. Kirow“ Leipzig bewährt. Weitere sechs dieser in vielen Teilen der Welt gefragten Spezialfahrzeuge gab die Ägyptische Staatsbahn kürzlich in Auftrag.
me