11
84

transpress

modell eisenbahner

Straßenbahn Halle – Merseburg

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

85 Jahre schmalspurig nach Göhren

1

1 Der Zug aus Göhren nach Putbus hat den Bahnhof Binz Ost erreicht.

2 Kurz vor dem Bahnhof Sellin zwingt das Dampfroß die Straßenbenutzer zu einer kurzen Unterbrechung ihrer Fahrt.

3 Ein Bäderzug nach Putbus hält in Phillipshagen. Zuglok ist die inzwischen hier heimische 99 1784.

4 Idyllische Strecke in der Nähe des Schmachter Sees

5 Zug nach Göhren vor dem Haltepunkt Graftitz

Fotos: 1, 2 und 4 L. Nickel, Berlin; 3 und 5 H.-J. Hütter, Berlin

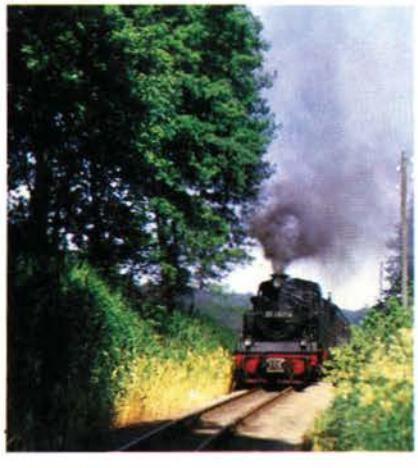
Als am 21. Juli 1895 Binz erstmals von Putbus aus mit der Schmalspurbahn erreicht worden war, wollten die übrigen Gemeinden der rügenschen Ostküste nicht nachstehen und sich ebenfalls ihren Anteil am einträglichen Fremdenverkehrsgeschäft sichern. So erreichte der Schienenstrang am 23. Mai 1896 Sellin und am 16. September 1897 Baabe. Am 13. Oktober 1984 jährte sich nun zum 85. Male der Tag, an dem das heute so beliebte und bekannte Ostseebad Göhren des Inselparadieses Rügen mit dem ebenso bekannten und beliebten „Rasenden Roland" erreicht werden konnte. Allerdings gab es am 13. Oktober 1899 diesen Spitznamen noch nicht. Er soll erst viel später, nach dem zweiten Weltkrieg, von sächsischen Urlaubern geprägt worden sein.

Die ab 1913 beschafften vierachsigen Maschinen prägten viele Jahrzehnte lang das Bild der Bäderbahn. Sie erlebten auch den grundlegenden „Publikumswechsel" nach 1945 auf der Insel. Im Geburtsjahr unserer Republik wurde die ehemalige Kleinbahn Bestandteil der DR. Die Anforderungen an die Bahn stiegen ständig. IV-K-Loks aus Sachsen kamen zur Unterstützung, die dann von den beiden Burger Maschinen (99^{48}) abgelöst wurden. 1983 schließlich folgte die erste 1'E1'-Einheitslok, eine weitere kam inzwischen hinzu. Beide Loks werden dazu beitragen, daß die unter Denkmalschutz stehende Bahn weiterhin zur Freude der Urlauber dampft.

2

3

4



5

modell eisenbahner

inhalt

11/84

eisenbahn-modellbahn-
zeitschrift
33. Jahrgang

transpress
VEB Verlag für Verkehrswesen
Berlin

ISSN 0026-7422

modelleisenbahner

forum	Leser meinen, schreiben und antworten	2
	DMV teilt mit	24
	Anzeigen	25
kurzmeldungen	75 Jahre Eisenbahnfähre	
	Straßenbahnjubiläum	11

eisenbahn

mosaik	100 Jahre Nebenbahn Neubrandenburg–Friedland	6
	Das Bw Röblingen	12
kurzmeldungen	Lokeinsätze	8
fahrzeugarchiv	Flachwagen der Verbandsbauart fürs Museum	8

nahverkehr

mosaik	Überlandstraßenbahn im Raum Halle–Merseburg (Teil 1)	3
	Vor und nach der Umstellung	10

modellbahn

international	Ein sowjetischer Modelleisenbahner	16
	Modellbahnausstellungen in der UdSSR	17
tips	Wie funktioniert ein Thyristor?	18
	Entgleisungen auf verdeckten Anlagenabschnitten	26
	Ein Maximum-Vierachser in $H0_m$	26
mosaik	H0-Modelle von PreFo	19
	Das gute Beispiel	22
	Anregungen vom Vorbild	23
	Zweiachsige $H0_m$-Straßenbahn	3. US
anlage	Gemeinschaftsanlage des Raw Delitzsch	20

Titelbild
Ein beliebtes Fotomotiv bei Sonderfahrten durch die Altmark ist die Holzbrücke bei Badel. U. B. z. den von Modellbahnfreund H.-J. Ewald nachempfundenen Ausschnitt der Holzbrücke mit der Kleinbahn-T 3 von der Altmark-Anlage der AG 1/50 Berlin. Auf dem Internationalen Modellbahnwettbewerb 1982 erhielt der Erbauer für dieses Anlagenstück einen 2. Platz. Die abgebildete T 3 ist kein Eigenbau, sondern ein vom AG-Mitglied Ulf Steckel gut gealtertes Industriemodell.
Foto: J. Steckel, Berlin

Redaktion
Ing. Wolf-Dietger Machel
(mit der Leitung der Redaktion beauftragt)
Telefon: 2 04 12 76
Redaktionelle Mitarbeiterin:
Gisela Neumann
Gestaltung: Ing. Inge Biegholdt
Anschrift:
Redaktion „modelleisenbahner"
DDR – 1086 Berlin,
Französische Str. 13/14; PSF 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
P 124/84, P 212/84

Redaktionsschluß: 18. 10. 1984
Geplante Auslieferung: 20. 11. 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 Ausland: der internationale 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 Gebrüder Petermann GmbH & Co KG, Berlin (West) 30, Kurfürstenstr. 111.
Auslandsbezug wird auch durch den Buchexport Volkseigener Außenhandelsbetrieb der Deutschen Demokratischen Republik, DDR - 7010 Leipzig, Leninstraße 16, und den Verlag vermittelt.

Leser meinen ...

Irren ist menschlich

Im „me" 7/84 fiel mir auf Seite 3, Rubrik „Leser antworten ...", ein Fehler auf. Da heißt es u. a.: „Eine Lok dieses Typs, die Theag Nr. 78, tat als 89 6003 Dienst ..." Dabei handelt es sich jedoch um die 98 6003 (Gattung L 22). Diese Lok kam, nach Übernahme der Privatbahnen durch die DR, zum Bw Sangerhausen. Als dann die ersten V 15 in Dienst gestellt wurden, erhielt die „Oldislebener" gleich eine der ersten V 15. Die 98 6003 tat dann noch einige Zeit im Bw Sangerhausen Dienst. Am 28. Dezember 1954 fuhr ich als Heizer vom damaligen RAW Blankenburg (Harz) zum BW Sangerhausen auf dieser Lok.

A. Hoffmann, Roßleben

Leser schreiben ...

Schließlich wird nicht jede(r) Hundert ...

... sagten sich Eisenbahner und aktive Freunde der Eisenbahn, als sie zum 100jährigen Jubiläum der Schmalspurbahn Radebeul – Radeburg rüsteten. Im Ergebnis fast zweijähriger Vorbereitungsarbeiten präsentierte sich die 16,5 km lange Strecke weitgehend in einem attraktiven Zustand. Vom 18. bis 26. August 1984 fanden sich als Gratulanten 14 Dampfloks der Regelspur, vier Schmalspurloks aus Kühlungsborn, Putbus, Zittau und Mügeln gemeinsam mit modernen Triebfahrzeugen und vielen anderen Sachzeugen der Verkehrsgeschichte in Radebeul Ost ein. Sie lockten bei bestem Wetter 50 501 Besucher an, von denen 8 395 auch die Vorführungsfahrten der 62 015 auf deren Führerstand erlebten.

Ungezählte ließen sich in der Ausstellung von den unermüdlich tätig gewesenen Betreuern die Maschinen erläutern. Erstmals waren auch Feldbahn-Fahrzeuge der AG 3/7 zu sehen. Die Modellbahn-Ausstellung der AG 3/12 in der Radebeuler Schiller-Oberschule wurde von 23 718 Interessenten besucht. Zum Treffen des „Lößnitzdackels" mit historischen Zügen der 85jährigen Lößnitz-Straßenbahn am Haltepunkt Weißes Roß kamen zahlreiche Fotofreunde aus nah und fern. An den eigentlichen Jubiläumstagen, dem 15. und 16. September 1984, hatte die erste Traditionsbahn unserer Republik wieder Tausende Besucher. Besonders gefragt waren hier der aus zweiachsigen Wagen bestehende Fotosonderzug, eine Kraftfahrzeug-Veteranen-Rallye und die Bahnpostbeförderung mit der Schmalspurbahn. An beiden Tagen fand in Radeburg das Volksfest „Einsteigen bitte" statt. Während einer Festveranstaltung der Rbd Dresden wurden Eisenbahner und engagierte Eisenbahnfreunde ausgezeichnet. Inzwischen konnte am 6. Oktober 1984 der 50 000. Fahrgast in 10 Jahren erfolgreichen Traditionsbetriebs begrüßt werden.

All diese Aktivitäten sind nicht nur Ausdruck für die enge Verbindung breiter Bevölkerungskreise mit der Eisenbahn. Sie verweisen auch auf die großen Leistungen aller Beteiligten, die zum Zustandekommen der Veranstaltungen, einer guten Versorgung und Betreuung der Besucher oder zu deren Sicherheit beitrugen. Ihnen allen möchten wir auf diesem Wege noch einmal herzlich danken.

C. Burghardt, Dresden

5. Lager der Erholung und Arbeit

Die Kommission für Jugendarbeit beim Präsidium des DMV der DDR führte gemeinsam mit der Reichsbahndirektion Halle und der Signal- und Fernmeldemeisterei Leipzig vom 9. bis 20. Juli 1984 das 5. Lager der Erholung und Arbeit durch. Auf den Baustellen Taucha und zwischen Leipzig Hbf und Leipzig-Mockau leisteten 30 Schüler und Jugendliche aus den AG 3/72 Annaberg-Buchholz, 6/34 Lutherstadt Wittenberg, 6/39 Halle-Neustadt, 6/52 Leipzig, 8/19 Saßnitz, 8/20 Gnoien und Pioniereisenbahner aus Berlin, Gera und Leipzig sozialistische Hilfe beim Ausschachten und Verfüllen von insgesamt 600 m Kabelgräben. In der Freizeit standen die Besichtigung von Stellwerksanlagen, die Teilnahme an Lichtbildervorträgen, der Besuch einer Disko-Veranstaltung und eine Exkursion zu den schmalspurigen Harzbahnen im Vordergrund. Von der erfolgreichen Arbeit konnten sich die Mitglieder der Kommission, der Vorsitzende des BV Magdeburg, Freund Jochen Heine sowie der Redakteur des „me", Freund Machel, am 13. Juli 1984 an Ort und Stelle überzeugen.

Die Vorbereitung des 6. Lagers der Erholung und Arbeit im nächsten Jahr läuft bereits auf vollen Touren. Erste Teilnahmeerklärungen gibt es bereits aus Berlin, Leipzig und Gnoien.

H.-D. Weide, Leipzig

Leser antworten ...

Noch einmal: Sächsische Semmeringbahn

Die Streckenbezeichnung „Sächsische Semmeringbahn" (s. a. „me" 4/84, S. 2) für die 1856 eingeweihte Windbergkohlenbahn von Niedergittersee nach Hänichen ist genau zwei Jahre jünger als ihre österreichische Schwesterbahn. Der Namensschöpfer war der Finanz- und Baurat R. Wilke, der am 21. Oktober 1856 nach abgeschlossener technischer Abnahme der Gebirgsbahn voller Hochachtung die technische Perfektion, Genialität und Meisterschaft dieser ersten deutschen Bergbahn bescheinigte. Sie wurde mit Steigungen von 1:40 (25 Promille) für reinen Adhäsionsbetrieb trassiert. Ihre Anlagen und die äußerst günstig gewählte Abschnittlinie am Berg verglich Wilke mit der österreichischen Semmeringbahn, deren Inbetriebnahme 1854 berechtigtes Aufsehen in der Eisenbahnfachwelt erregt hatte. Als am 15. April 1857 der Sachsenkönig die Strecke besichtigte und sie mit „besonders hergerichteten" Wagen der Zweigbahn befuhr, griff er die inzwischen schon verbreitete Bahnbezeichnung auf. Nach Abschluß seiner Eisenbahnbegutachtung lobte er die ihn begleitenden hohen Aktionäre der Albertsbahn AG und bemerkte: „Nun stehen wir den Österreichern in Nichts mehr nach, wir haben unsere eigene ‚Semmeringbahn'!" Diese Namensgebung, die wirklich treffend die serpentinreiche Windbergbahn bezeichnet, hat sich von da an beständig über viele Jahrzehnte bis in unsere heutige Zeit erhalten. Selbst in der Fachliteratur wird von der kleinen Semmeringbahn nach Possendorf geschrieben.

Eine Siedlung in Freital-Burgk trägt den Namen „An der Semmeringbahn", was in vergangenen Zeiten zu Unstimmigkeiten bei der Post geführt hatte, da Sendungen fälschlicherweise nach Österreich überstellt worden waren.

Die technische Assoziation zur österreichischen Semmeringbahn dokumentierte in den Sächsischen Heimatblättern, Heft 4/78, Prof. Dr. H. U. Sandig wie folgt: „... die vermessungstechnischen Leistungen sind etwa gleichzeitig in Österreich und in Sachsen erbracht worden. Bei gleicher maximaler Neigung verhalten sich Längen und Hohendifferenzen wie 1:2, die Bogenradien wie 2:1. Freilich fehlen die Tunnel und andere größere Kunstbauten auf der Windbergbahn ..."

Die enge Beziehung beider Bahnen wird aber beim Betrachten der Streckenläufe klar. Der Konstrukteur und Bauführer der österreichischen Semmeringbahn, Carl v. Ghega, erkannte beim Studium des widrigen Berglandes, in das er die Bergtrasse schlagen sollte: „Der Baumeister von heute darf sein Werk nicht einer Gegend aufzwingen, daß die Natur wie in Fesseln gelegt erscheint, er muß besagte Gegend so lieben wie eine Frau, der er einen prächtigen Schmuck zu erdenken hat. Eine Bahnlinie, die ihre Landschaft nicht schmücket, mag wohl als praktisch gelten können, aber Vollendung wird ihr der Betrachter nicht zugestehen." *(„Die Bahn über den Berg", 1928)*

Möge die Bezeichnung „Sächsische Semmeringbahn" für die reizvolle Windbergbahn auch weiterhin der unverwechselbare Beiname für die Heimatstrecke der „Possendorfer Heddel" bleiben.

J. Schubert, Freital

Und nun?

Aufgenommen im Bahnhof Malter von R. Heinrich, Steinpleis

Egbert Kluge (DMV), Halle

Die Überlandstraßenbahn im Raum Halle – Merseburg

1. Teil

Die VE Verkehrsbetriebe Halle betreiben mit der Linie 5 gegenwärtig die längste Straßenbahnlinie der DDR mit 30,7 km Länge und auch eine der bedeutendsten Überlandstraßenbahnen in der DDR. Den größten Anteil am Berufsverkehr haben hier der VEB Leuna-Werke „Walter Ulbricht" und die BUNA-Werke in Schkopau. Neben der Stadt Halle, die auf 10,97 km in Nord-Süd-Richtung von der Linie durchquert wird, werden außerdem Schkopau, Merseburg, Leuna und Bad Dürrenberg erschlossen. Zeitweilig bestanden in diesem Einzugsbereich zwei selbständige Überlandbahnbetriebe nebeneinander. Über die wechselvolle Geschichte dieser Verkehrsmittel soll im folgenden Beitrag berichtet werden.

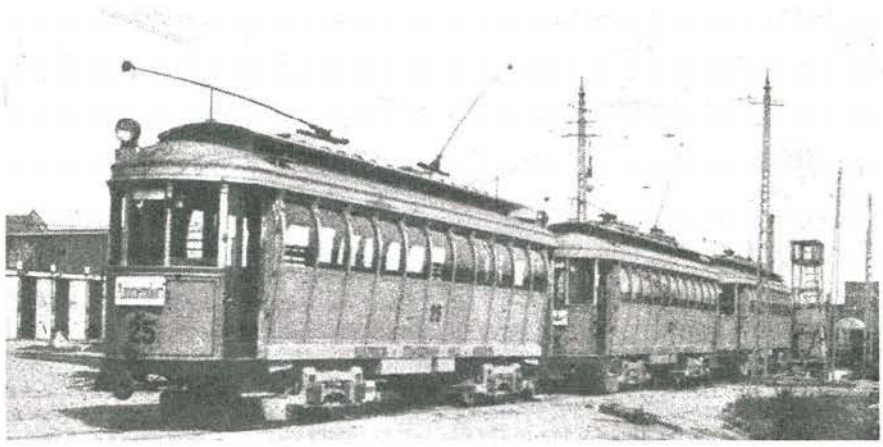
Als elektrische Kleinbahn eröffnet

Am 5. Oktober 1899 erhielt die AEG die Bau- und Betriebsgenehmigung für eine elektrische Kleinbahn von Halle nach Merseburg. Das als „Elektrische Straßenbahn Halle – Merseburg" (El. Str. H.-M.) konzessionierte Unternehmen sollte in Halle an die ebenfalls von der AEG betriebene „Stadtbahn Halle" anschließen. Merseburg war damals das Verwaltungszentrum der preußischen Provinz Sachsen. Aber auch der industriereiche Ort Ammendorf war an einer günstigen Verbindung mit der Stadt Halle interessiert. Die Bauarbeiten begannen im Jahre 1900. Der Endpunkt befand sich in Halle am Riebeckplatz (heute Thälmannplatz). Die Strecke verlief in südlicher Richtung durch die Merseburger Straße (heute Leninallee), wo sie bis Bergmannstrost (heute Poliklinik Süd) die Gleise der AEG-Stadtbahn mitbenutzte. Die Strecke führte dann auf der Chaussee in Richtung Merseburg bis Ammendorf über Rosengarten weiter, wo die Staatsbahn nach Kassel niveaugleich gekreuzt wurde. In Ammendorf befand sich der Betriebsbahnhof mit dem 1918 stillgelegten Kraftwerk, das gleichzeitig die Gemeinde Ammendorf mit Strom versorgte. Hinter Ammendorf durchquerte die Bahn, vorwiegend in Randlage der Chaussee, über mehrere Brückenbauwerke die Elster- und Saaleaue und erreichte dann das Dorf Schkopau. 2,5 km vor Merseburg, in der Hohendorfer Mark, verließ die Strecke die Straße und schwenkte in östlicher Richtung ab, um über eine Brücke die Staatsbahnstrecke Halle – Erfurt zu überqueren. Danach ging es in südlicher Richtung vorbei am Stadtpark und Krankenhaus bis zur Endstelle Merseburg Bahnhofstraße. Die Streckenlänge betrug 14,5 km. Am 15. März 1902 erfolgte die landespolizeiliche Abnahme des Teilstückes Halle (Riebeckplatz) – Ammendorf. Mit 12 Maximum-Triebwagen wurde dann der planmäßige Verkehr aufgenommen. Nachdem ab 14. April 1902 der Betrieb bis Schkopau ausgedehnt worden war, erfolgte am 10. Mai 1902 die Übergabe des letzten Teilstücks bis Merseburg.

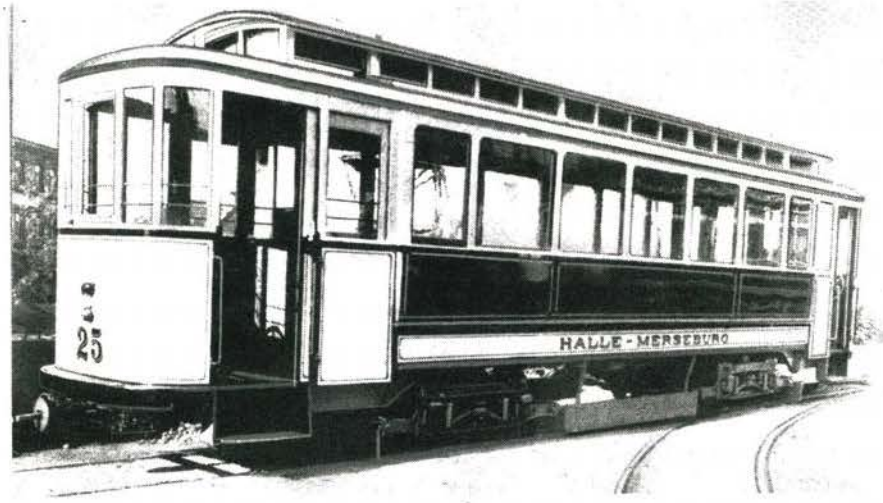
Im Volksmund als Fernbahn bezeichnet

Die eingleisige Gesamtstrecke wurde im Tagesverkehr in beiden Richtungen alle 15 Minuten bedient. Die Gesamtfahrzeit betrug 45 Minuten. Im Volksmund erhielt diese Bahn aufgrund ihres Charakters den Namen Fernbahn. Die Endhaltestelle in Halle befand sich anfänglich als Kuppelendstelle auf der südlichen Fahrbahn des Riebeckplatzes. Sie ersetzte man später durch eine großräumige Schleifenfahrt über die Landwehrstraße (heute Philipp-Müller-Straße) und Königstraße (heute Rudolf-Breitscheid-Straße). Die Endstelle in Merseburg wurde 1904 zur sogenannten Hölle am Damm zurückverlegt. Da die niveaugleiche Kreuzung mit der Eisenbahn am Rosengarten zu Betriebsbehinderungen führte und eine Unfallquelle darstellte, wurde 1914 die Merseburger Straße am Rosengarten abge-

1



2



1 Der Triebwagen 25 der El. Str. H.-M. 1901 wurde in den USA gebaut und gehörte ursprünglich der Überlandbahn Braunschweig – Wolfenbüttel.

2 Auch dieser Beiwagen war amerikanischen Ursprungs. 1918 erhielt er in der Waggonfabrik Lindner, Ammendorf, einen neuen Wagenkasten.

senkt und eine Unterführung geschaffen. Ab 10. April 1930 fuhren die Bahnen in Halle von der Merseburger Straße über die Königstraße und Landwehrstraße zum Riebeckplatz. Diese Gleisanlage blieb bis zur Umgestaltung des Thälmannplatzes in den 60er Jahren bestehen.

Die Entwicklung des Wagenparks ist den Tabellen zu entnehmen. *(Sie werden im Heft 12/84 veröffentlicht. Die Red.)* Eine Besonderheit bildeten die 1906 von der Überlandbahn Braunschweig – Wolfenbüttel übernommenen drei Triebwagen (Nr. 23 bis 25). Diese Wagen, in den USA gebaut, fielen besonders durch ihre gewölbten Seitenwände auf. Als Fahrpreis wurde ständig ein Teilstreckentarif erhoben. Die Merseburger Überlandbahnen AG (MÜBAG) übernahm 1919 pachtweise den Betrieb der El. Str. H.-M. Am 1. Juli 1932 erfolgte dann die endgültige Vereinigung beider Betriebe.

Mücheln erhielt Straßenbahnanschluß

Am Geiseltal zwischen Merseburg und Mücheln entwickelte sich um die Jahrhundertwende der Braunkohlenbergbau. Der damit verbundene wirtschaftliche Aufschwung in diesem Gebiet führte auch zu einem Anwachsen des Personenverkehrs. Die bestehende eingleisige Eisenbahnverbindung war durch umfangreiche Gütertransporte voll ausgelastet. Daraufhin beantragte die AEG die Verlängerung der El. Str. H.-M. Doch die zahlreichen Einsprüche und Forderungen verschiedener Interessenvertreter des Territoriums verhinderten die Realisierung eines solchen Plans. Die AEG erhielt 1910 vorerst eine Projektierungsgenehmigung. Die Verhandlungen mit den 17 Gemeinden und drei Gutsbezirken erwiesen sich als sehr kompliziert. Da die Stadtverwaltung von Merseburg gegen eine direkte Verbindung vom Geiseltal über Merseburg nach Halle war, wurde am 11. April 1913 die MÜBAG als vierte Straßenbahngesellschaft im Raum Halle gegründet. Die MÜBAG und die El. Str. H.-M. bildeten nur formell zwei Gesellschaften. Beide Betriebe hatten einen Direktor, und die Verwaltung für beide Betriebe befand sich in Ammendorf. Hier wurden auch sämtliche Reparaturen für den Fahrzeugpark vorgenommen. Am 2. April 1913 erhielt wiederum die AEG die Genehmigung zum Bau der meterspurigen Straßenbahn. Noch im Sommer gleichen Jahres begannen die Bauarbeiten. Bis August 1914 waren ein Großteil der Gleisanlagen und die Brückenbauten fertiggestellt. Der Ausbruch des ersten Weltkriegs verzögerte die Bauarbeiten erheblich. Bis Ende 1914 konnten noch die Wagenhalle und Umformstation in Frankleben fertiggestellt werden. Am 5. Februar 1918 wurde dann endlich der Betrieb mit acht Trieb- und sechs Beiwagen, die die Waggonfabrik Wismar bereits 1916 lieferte, aufgenommen. Die eingleisige, 17,5 km lange Strecke führte von Merseburg über Zscherben, Kötzschen, Ober- u. Niederbeuna, Reipisch, Frankleben, Naundorf, Körbisdorf, Benndorf Neumark, Geißelröhlitz, Kämmeritz, Lützkendorf sowie Möckerling nach Mücheln. Die mit mehreren Ausweichstellen versehene Strecke lag zu zwei Dritteln auf eigenem Bahnkörper. Die Fahrzeit betrug im Eröffnungsjahr 55 Minuten. Die Endstelle in Merseburg befand sich in der Weißenfelser Straße (heute Leninstraße). Bis Ende 1918, und erneut ab Oktober 1921, bestand für Überführungsfahrten zwischen der MÜBAG und der El. Str. H.-M. eine provisorische Gleisverbindung durch das Gelände der Hölle am Damm (heute Salvador-Allende-Platz).

Kayna blieb ohne Straßenbahn

Die genehmigte Zweigstrecke nach Kayna kam jedoch nicht mehr zustande. Anfangs verhinderten der erste Weltkrieg und später die Auswirkungen der Inflation den Bau. Während des ersten Weltkriegs begann in der Nähe von Rössen, einem südlich von Merseburg gelegenen Dorf, der Bau der Leuna-Werke. In diesem Zusammenhang entstand auch die heutige Stadt Leuna. Ab 23. Februar 1919 wurde die Strecke Merseburg – Rössen betrieben, die man im Juli 1920 über Daspig und Spergau bis Fährendorf verlängerte. Nach dem Bau der Saalebrücke fuhren die Straßenbahnen bis zum Bahnhof Bad Dürrenberg; die Gesamtstreckenlänge betrug insgesamt 10,5 km. Gleichzeitig mit der neuen Strecke erfolgte auch die Inbetriebnahme des Betriebsbahnhofs Merseburg. Da es in den ersten Jahren keine Linienkennzeichnung gab, wurde das Fahrtziel auf Blechtafeln an der Stirnseite angezeigt. Erst mit Inbetriebnahme der neuen Strecke erfolgte eine Linienkennzeichnung, die ab 1. April 1929 erweitert, dann jedoch immer seltener angewendet wurde.

So gab es folgende Linien:

M Merseburg – Mücheln (später: Mü).
F Merseburg – Frankleben,
R Merseburg – Rössen,
M Halle – Merseburg (ab 1929),
D Merseburg – Bad Dürrenberg,
B Merseburg bzw. Rössen – Beuna und
R Halle – Rössen (ab 1929).

Um einen besseren Übergang zwischen den Linien der MÜBAG und der El. Str. H.-M. zu ermöglichen, wurde 1924 in der Hölle nach Abbruch mehrerer Scheunen ein Gemeinschaftsbahnhof errichtet. Ebenfalls in den 20er Jahren kam es zum zweigleisigen Ausbau des Streckenabschnitts in Merseburg. Zur gleichen Zeit bestanden eine Reihe von Projekten zur Erweiterung der MÜBAG. So war geplant, die Strecken Ammendorf – Schkeuditz, Ammendorf – Schafstädt, Bad Dürrenberg – Lützen und Beuna – Kayna – Roßbach – Weißenfels zu bauen. Diese Projekte konnten aber nicht verwirklicht werden. Nur auf der Strecke Ammendorf – Schkeuditz begann man 1927 mit den Bauarbeiten, die allerdings durch die einsetzende Wirtschaftskrise nicht weitergeführt werden konnten. Zwischen 1929 und 1934 betrieben die MÜBAG auch einen Kraftomnibus-Betrieb. Neben der parallel zur Straßenbahn verkehrenden Schnellinie Halle – Rössen gab es die Kraftomnibus-Linien Ammendorf – Beesen und Ammendorf – Osendorf.

El. Str. H.-M. und MÜBAG vereinigt

Am 1. Juli 1932 erfolgte die endgültige Vereinigung mit der El. Str. H.-M. Damit war eine einheitliche Numerierung des Wagenparks verbunden. Die Streckenlänge betrug rund 43 km. Infolge des fortschreitenden Braunkohlenabbaus im Geiseltal mußte 1924 und 1942/43 die Müchelner Strecke auf Teilabschnitten neu verlegt werden.

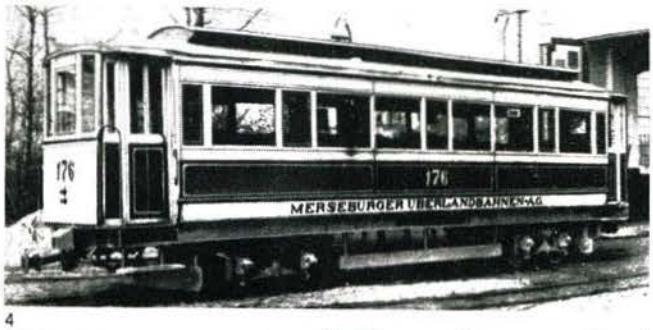
Ab 27. März 1929 fuhr jede zweite von Halle kommende Straßenbahn bis Leuna durch. Das war nun möglich, weil die Provinzialregierung in Merseburg eine Anordnung in den Konzessionsbestimmungen, die dies bisher verhinderte, annulierte. Zwischen 1931 und 1936 wurde schrittweise ein eigener Bahnkörper zwischen Ammendorf und Kollenbeyer Weg östlich der Chaussee angelegt.

Im Dienst des faschistischen Krieges

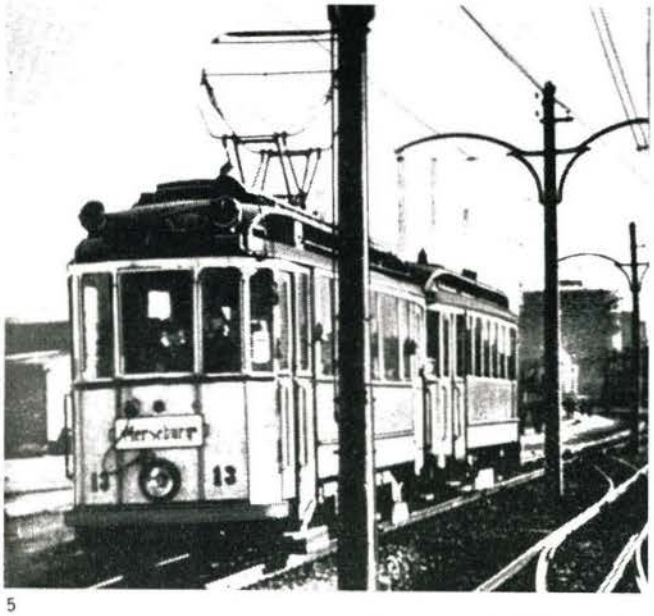
Mit dem Bau der Buna-Werke GmbH im Jahre 1936 in der Nähe von Schkopau, gewann die Strecke Halle – Merseburg für den Berufsverkehr zunehmend an Bedeutung. Da der Bau dieses Werkes im Rahmen der Kriegsvorbereitung unter strenger Geheimhaltung erfolgte, war der sprunghafte Anstieg des Beförderungsaufkommens im Winter 1936/37 für die MÜBAG überraschend eingetroffen. Es mußten im Berufsverkehr pro Stunde 3000 bis 3500 Fahrgäste mehr befördert werden. So wurden ab 1938 Fahrzeuge der Halleschen Straßenbahn gemietet. Auch im Industriegebiet Ammendorf wurde nach dem

3 1890 wurde der Bw 176 gebaut und 1929 bei der MÜBAG ausgemustert. Man beachte die Glocke auf der Mitte des Wagendachs.
4 Wesentlich moderner wirkt bereits dieser 1920 in Ammendorf hergestellte Triebwagen für die MÜBAG, hier mit einem Beiwagen auf der Fahrt nach Merseburg.
5 Neuerer Bauart war der Triebwagen 31.
Zeichnung: Verfasser; Fotos: 1 und 4 Sammlung Verfasser; 2, 3 und 5 Sammlung D. Moritz, Merseburg

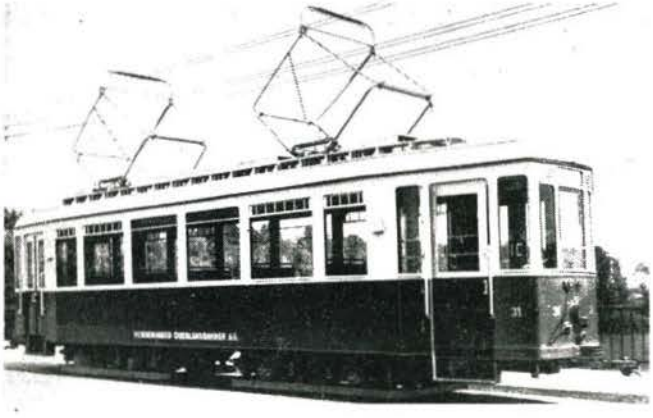
3

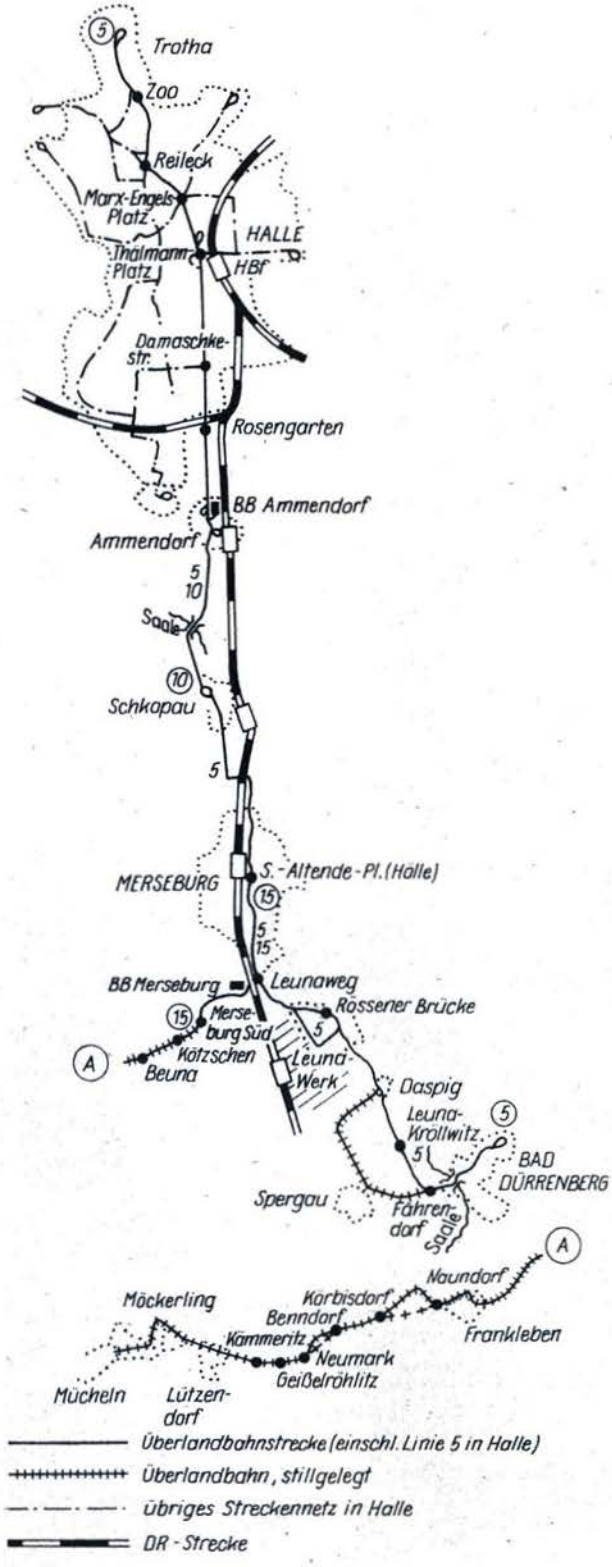


4



5





Neubau der Gleisschleife in der Friedensstraße (heute K.-Wüsteneck-Str.) die Hallesche Straßenbahn mit den Linien 1 und 4 bis dorthin verlängert. Während des zweiten Weltkriegs erhielt die MÜBAG nochmals je acht vierachsige in Ganzstahlbauweise ausgeführte Trieb- und Beiwagen von der Waggonfabrik Lindner. Die Triebwagen besaßen ursprünglich zwei Scherenstromabnehmer. Bei diesen formschönen Wagen wurden eine Reihe von Grundsätzen des geplanten Einheitsstraßenbahnwagens berücksichtigt. Ein Beiwagen dieses Typs bleibt für Traditionszwecke erhalten. Im Mai 1943 wurde durch Bombenangriffe ein Teil der Gleisanlagen beschädigt. Der am 6. Dezember 1944 erfolgte Großangriff traf im erheblichen Maße auch die MÜBAG. Die Wagenhalle in Merseburg wurde dabei total zerstört und über die Hälfte des Fahrzeugparks beschädigt. Am 10. April 1945 mußte der Betrieb durch die fortschreitenden Kampfhandlungen dann endgültig eingestellt werden.

Fortsetzung folgt

Wolf-Dietger Machel (DMV), Potsdam

Eine hundertjährige Nebenbahn

Friedland (Mecklenburg): Wird von Eisenbahnfreunden dieser Ort erwähnt, fällt meist ein Wort über die bekannte ehemalige Mecklenburg-Pommersche Schmalspurbahn (M. P. S. B.) Viel weniger steht dagegen die frühere Neubrandenburg-Friedländer Eisenbahn im Mittelpunkt. Sie wurde als regelspurige Sekundärbahn vor genau 100 Jahren eröffnet und brachte der mecklenburgischen Kleinstadt Friedland Anschluß an die große Welt der Eisenbahn.

Bahnbau und Eröffnung

Rein lokale Interessen waren dafür maßgebend, daß sich schon Anfang der 80er Jahre des vorigen Jahrhunderts mehrere Aktionäre für den Bau einer Eisenbahn im östlich gelegenen Teil des damaligen Großherzogtums Mecklenburg-Strelitz einsetzten. Dieses Projekt fand durch das Großherzogtum finanzielle Unterstützung, da ein späterer Weiterbau der Bahn von Friedland bis Ducherow – gelegen an der preußischen Staatsbahnstrecke Angermünde–Stralsund – vorgesehen war. Damit wäre eine durchgehende Ost-West-Verbindung Ducherow–Friedland–Neubrandenburg–Parchim–Ludwigslust – Hagenow – Hamburg – Bremen zustande gekommen, deren militärische und wirtschaftliche Bedeutung für den gesamten norddeutschen Raum außer Zweifel stand.

Zunächst erhielt am 29. April 1884 die Neubrandenburg–Friedländer Eisenbahn-Aktiengesellschaft (N. F. E.) die Konzession zum Bau und Betrieb der Stichbahn nach Friedland. Beides übernahm die Centralverwaltung für Sekundärbahnen Herrmann Bachstein in Berlin, die bereits in jenen Jahren als Betriebsführer zahlreicher Nebenbahnen im Thüringer Raum bekannt geworden war.

Die Bauarbeiten schritten sehr schnell voran, so daß die N. F. E. bereits am 5. November 1884 eröffnet werden konnte. Zunächst endete die Strecke auf einem provisorisch angelegten Bahnhof in Neubrandenburg. Nach Fertigstellung der Brückenbauwerke über die Nordbahn Berlin–Neubrandenburg–Stralsund und Mecklenburgische Friedrich-Franz Eisenbahn endete die 25,63 km lange N. F. E. ab 20. Oktober 1885 im Bahnhof Neubrandenburg der Mecklenburgischen Südbahn Neubrandenburg–Parchim. Diese am 28. Januar 1885 eröffnete Sekundärbahn wurde ursprünglich ebenfalls von Bachstein betrieben. Bereits Ende der 80er Jahre des vorigen Jahrhunderts sollte die Südbahn verstaatlicht werden. Die maßlos hohen finanziellen Forderungen Bachsteins zögerten dieses Vorhaben hinaus. Erst am 26. September 1893 gelang der Großherzoglichen Mecklenburgischen Regierung in Schwerin die Übernahme der Südbahn.

Indes blieb die N. F. E. eine Privatbahn. Sie gehörte zu jenen wenigen mecklenburgischen Nebenbahnen, die nicht von der wahrscheinlich aus ökonomischen Gründen entfachten großherzoglichen Verstaatlichungswelle um 1890 betroffen wurden, wie auch die Mecklenburgische Friedrich-Wilhelm Eisenbahn-Gesellschaft (M. F. W. E.) oder die Boizenburger Stadt- und Hafenbahn.

Verkehrsaufkommen und Betriebsführung

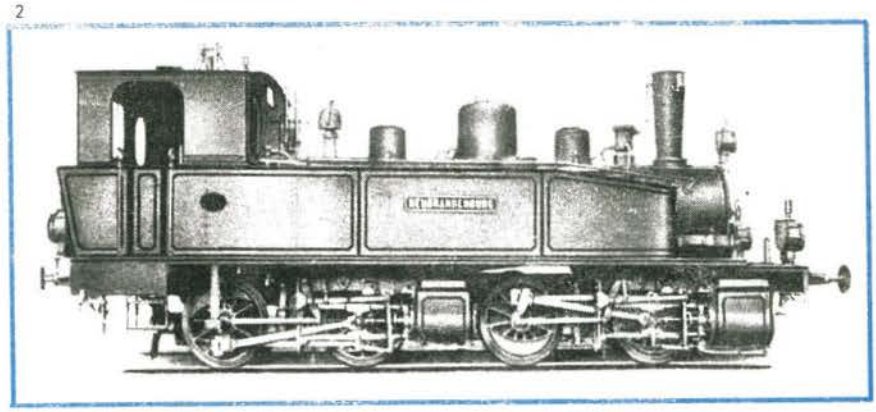
Während das Verkehrsaufkommen der ersten Betriebsjahre weder die Aktionäre der N. F. E. noch Bachstein befriedigte, gab es ab 1890 einen Aufschwung. Die kapitalistische Industrialisierung machte auch vor den Stadttoren Friedlands keinen Halt. 1890 entstand hier die Zuckerfabrik, 1892 wurde die M. P. S. B. eröffnet und brachte der N. F. E. zusätzlichen Güterverkehr. 1896 kam eine Kartoffelstärkefabrik hinzu. Die Beförderungsleistungen stiegen von Jahr zu Jahr.

Noch vor Beginn des ersten Weltkrieges wurde das Projekt, die N. F. E. bis Ducherow zu verlängern, erneut aufgegriffen. Hinzu sollte eine Stichbahn Friedland–Woldegk kommen. Es gab zwei Gründe, weshalb diese Streckenbauten nie verwirklicht werden konnten: Einmal wäre damit der Einzugsbereich der M. P. S. B. an mehreren Stellen durchschnitten worden, und zum anderen bestand die Forderung der M. F. W. E., die die Strecke Neustrelitz–Woldegk–Strasburg betrieb, die N. F. E. zu kaufen, da man sonst mit konkurrenzmäßigen Benachteiligungen gerechnet hätte. So wurden diese Gedanken nicht weiter verfolgt, zumal Bachstein keinerlei Interesse an der Abgabe der N. F. E. hatte, war sie doch wesentlich wirtschaftlicher, als die von ihm betriebenen Nebenbahnen in Thüringen.

Erster Weltkrieg, Inflation und Wirtschaftskrise gingen auch an der N. F. E.

1

2



1 15 Jahre N. F. E. 1899, als diese Aufnahme im Bahnhof Friedland (Meckl.) entstand, waren noch die beiden Henschel-Loks FRIEDLAND und WERDER im Dienst. Wie lange ihr Einsatz auf der N. F. E. währte, konnte bisher nicht ermittelt werden.

2 Diese Mallet-Lok gehörte auch einmal zum Fahrzeugpark der N. F. E. Es ist nicht ausgeschlossen, daß hier zeitweilig aus Thüringen auch andere B'B'n4vt-Maschinen beheimatet waren. Die Generalverwaltung für Sekundärbahnen Herrmann Bachstein verfügte in Weimar über eine eigene Zentralwerkstatt. Hier wurden auch die Hauptuntersuchungen an den N. F. E.-Fahrzeugen vorgenommen.

Fotos: 1 Sammlung H. Neumann, Friedland; 2 Sammlung L. Nickel, Berlin

Lokliste der Neubrandenburg-Friedländer Eisenbahn

Bezeichnung	Bauart	Hersteller	Baujahr	Fabrik-Nr.	Bemerkungen
FRIEDLAND	Cn2t	Henschel	1884	1826	Verbleib unbekannt
WERDER	Cn2t	Henschel	1884	1827	Verbleib unbekannt
NEUBRANDENBURG	B'Bn4vt	Jung	1904	1)	Genaueres unbekannt
36	Cn2t	Hohenzollern	1891	602	ex pr. T 7, ex KED Erf 1867, ex KED Erf 6818, 1922 von DRG übernommen, sp. Werklok der Zuckerfabrik Demmin[2]
37	Cn2t	Union	1890	544	ex KED Berlin, 1921 gekauft, Verbleib unbekannt
41	1'Ch2t	Henschel	1927	20919	Loks gelangten mit „Flüchtlingszug" im April 1945 nach Hornburg bei Börßum (beide ELNA 5)
42	1'Ch2t	Henschel	1934	22258	
1142[5] 91 6282	1'Ch2t	Hohenzollern	1929	4679	ex Greifswald-Grimmener Eisenb.[3], ELNA 2, +?
142[5] 91 6283	1'Ch2t	Hohenzollern	1929	4680	ex Stralsund-Tribsees[3], ELNA 2, +?
72[6] 92 6485	Dh2t	Hanomag	1930	10724	ex Greifenhagener Kreisb., Nr. 51[D], ELNA 6, + 21. 11. 1967[3][4]
74[6] 92 6486	Dh2t	Hanomag	1930	10725	ex Pyritzer Kreisb. Nr. 51[D], ELNA 6, + 1967[3][4]

1) Entweder FN 755 oder 764
2) Kessel: Graff 4354/92
3) bei NFE von DR übernommen!
4) Rückführlock
5) Nr. vor DR-Übernahme (Lenz-Bez.-System)
6) Nr. vor DR-Übernahme (PLB-Nr.)

nicht spurlos vorüber. In den 30er und 40er Jahren war das Verkehrsaufkommen wiederum beachtlich, hervorgerufen durch die faschistische Aufrüstung und kriegsbedingte Transporte.

Nach der Zerschlagung des Deutschen Reiches und der Bildung der sowjetischen Besatzungszone im Jahre 1945 gehörte auf diesem Territorium der „Eisenbahnkönig" Bachstein der Vergangenheit an. N.F.E. und M.P.S.B. wurden von da ab dem Land Mecklenburg-Vorpommern unterstellt. In Friedland wurde für beide Bahnen eine örtliche Betriebsverwaltung geschaffen. Mit dem 1. Januar 1947 entstand eine Hauptverwaltung des Landes für alle Eisenbahnen mit dem Sitz in Demmin, der die Direktionen Friedland und Demmin angehörten. Am 1. April 1949 wurde die N. F. E. von der Deutschen Reichsbahn übernommen. Die Betriebsführung oblag einem dem Reichsbahnamt Neustrelitz unterstellten Nebenamt, was aber bereits am 29. September 1949 aufgelöst wurde.

In den zurückliegenden 40 Jahren wurden auf der Strecke Neubrandenburg–Friedland beachtliche Transportaufgaben vollbracht. Die Erweiterung und der Bau neuer großer Industriebetriebe in Friedland haben dazu beigetragen. Maßgeblich am Güterverkehr sind heute das Fließenwerk, das Argro-chemische Zentrum und das erst kürzlich fertiggestellte Heizkraftwerk beteiligt. In den 60er Jahren gab es auch hier Bestrebungen, den Reise- und Güterverkehr auf die Straße zu verlegen. Zunächst wurde aber mit Bildung von Wagenladungsknoten der Güterverkehr auf den Unterwegsbahnhöfen mit Ausnahme in Staven eingestellt und somit rationalisiert. Nochmalige Untersuchungen ergaben, daß die Eisenbahn die Transportaufgaben am besten lösen kann. Von 1960 bis heute hat sich das Transportaufkommen im Güterverkehr verdreifacht und unterstreicht somit die Bedeutung dieser Nebenbahn. Der Reiseverkehr ist dagegen nicht sehr groß. Er besteht vor allem aus dem Berufs- und Einkaufsverkehr, so daß nach wie vor drei Zugpaare ausreichen, um dieses Aufkommen zu bewältigen.

Über den Fahrzeugpark

Die bis 1979 eingesetzten Lokomotiven sind aus der Lokliste ersichtlich. Der Verbleib einiger Loks ist bisher nicht bekannt. Der kurzzeitige Einsatz weiterer Bachstein-Loks aus dem thüringischen Raum erfolgte dann, wenn eine N. F. E.-Lok nach Weimar in die Zentralwerkstatt des Bachstein-Konzern überführt wurde und einige Monate nicht zur Verfügung stand. Nach 1945 gehörte zum Bestand der N. F. E. auch eine zweiachsige Diesellok, über die allerdings keine Angaben vorhanden sind. Vermutlich handelte es sich um eine Kö. Die von der DR übernommenen Maschinen waren auf Nebenbahnen eingesetzt, die 1945 demontiert wurden oder gelangten vor dem Ende des zweiten Weltkrieges als sogenannte Rückführloks auf das Territorium der 1949 gegründeten DDR. In den 50er und 60er Jahren wurden ausschließlich Loks der BR 93 eingesetzt, die 1966 von der BR 52 (alt) abgelöst wurden. Seit 1974 fahren auf dieser Strecke nur noch Loks der BR 110. Für die Rangierfahrten stehen in Friedland eine Kö und eine Lok der BR 101 zur Verfügung. Die Triebfahrzeuge und die Lokeinsatzstelle Friedland gehören zum Bw Neubrandenburg.

Bis Mitte der 70er Jahre verkehrten verschiedene Reisezugwagen älterer Bauart. Ein Teil dieser Fahrzeuge waren 1949 von der DR übernommene ehemalige Privatbahnwagen und Wagen der Länderbauart. Ab 1972 dominierten Reisezugwagen der Einheitsbauart, die 1975 durch zwei- und dreiachsige Rekowagen ersetzt wurden.

Das 100jährige Bestehen dieser Bahn ist für das kleine Eisenbahnerkollektiv, das stets zuverlässig und gewissenhaft seinen Dienst versehen hat, ein besonderer Höhepunkt. In den nächsten Jahren werden die Transportaufgaben auf dieser Strecke weiter wachsen. Sie in hoher Qualität zu bewältigen, ist für die Friedländer Frauen und Männer vom Flügelrad selbstverständlich.

Quellenangaben

(1) Conzessions-Bedingungen für die N. F. E., Reichs-Gesetzblatt Nr. 13 von 1884
(2) Artur von Mayer: Geschichte und Geographie der Deutschen Eisenbahnen, Wilhelm Baensch Verlagshandlung, Berlin 1891, S. 1194 bis 1198 und 1206 bis 1209 [Reprint, Lizenzausgabe des transpress VEB Verlag für Verkehrswesen, Berlin vom Steiger Verlag Moers (BRD), 1984]
(3) Jahresbericht der Mecklenburgischen Südbahn für das Betriebsjahr 1893
(4) Neubrandenburg-Friedländer Eisenbahn 1885–1925, Staatsarchiv Schwerin, Signatur: M.d.I., Unterabt. f. Tiefbauten Nr. 6694
(5) Lexow, Werner: Die Eisenbahnstrecken im Bezirk Neubrandenburg, Neubrandenburger Mosaik 1981, herausgegeben vom Historischen Bezirksmuseum, S. 48–61
(6) Archiv: R. Dobbert, Saßnitz

Lok-einsätze

Bw Wismar
Lokbestand:
Derzeit sind die Loks 50 3599 und 50 3640 vom Bw Wittenberge in Betrieb. Die 50 3665 mußte wegen eines Laufachsenschadens abgestellt werden. Die Lok 50 3640 wird voraussichtlich in Wismar bleiben.
Umläufe:
1. P 15137 (KBS 780)
Ws ab 23.45 Uhr (65810), Rst Gbf an 3.08 Uhr; Rst Gbf ab 5.28 Uhr (65809), Ws an 10.21 Uhr; Ws ab 12.21 Uhr (65804), Rst Gbf an 18.08 Uhr;
2. Ws ab 7.33 Uhr (65812), Rst Gbf an 11.08 Uhr; Rst Gbf ab 13.56 Uhr (65807), Ws an 16.48 Uhr.
Legende: Ws – Wismar, Rst Gbf – Rostock Güterbahnhof
Mei/Li (Ende Oktober 1984)

Bw Güsten, Est Staßfurt
Zum Bestand gehören u. a. 41 1033, 41 1132, 41 1148, 41 1159, 41 1132 und 50 3695. Für Heizzwecke sind vorhanden: 01 024 (Dsp), 44 1569 und 44 2663.
Umläufe (Auszüge):
Stf ab 9.04 Uhr (52749), an Sb 9.49 Uhr, Sb ab 11.25 Uhr (76752), an Bv 11.45 Uhr; Bv ab 12.38 Uhr (61755), an Stf 15.03 Uhr; Stf ab 16.21 Uhr (65708), an Egeln 16.41 Uhr; ab Egeln 18.22 Uhr (65709), an Stf 18.51 Uhr; Bv ab 5.37 Uhr (61751), an Stf 9.38 Uhr; Stf ab 9.58 Uhr (Lzz) nach Al; Al ab 10.58 Uhr (52763), an Kn 12.12 Uhr; Kn ab 15.07 Uhr (59732), an Na 17.19 Uhr; Na ab 17.37 Uhr (Lzz), an Al 17.58 Uhr. Stf ab 5.12 Uhr (61750), an Bv 8.28 Uhr; Bv ab 10.11 Uhr (54753), zurück nach Bv; Bv ab 12.40 Uhr (Lzz), an Stf 12.46 Uhr; Stf ab 19.10 Uhr (52751).
Mre. (Mitte September 1984)

Bw Halberstadt
Lokbestand:
Dampfsp. Nr. 16 (ex 22 075), 44 1488, 44 2504, 50 3501, 50 3512 (Hzl), 50 3535, 50 3552, 50 3553, 50 3556, 50 3557, 50 3559, 50 3562, 50 3579, 50 3606, 50 3618, 50 3631, 50 3632, 50 3653, 50 3662, 50 3700, 50 3705, 50 3708, 50 3663 und 50 3684.
Umläufe:
Täglich sind 9 Maschinen im Einsatz, die vor allem Güterzüge auf den Strecken nach Aschersleben, Blankenburg, Ilsenburg, Magdeburg, Thale und Dedeleben fahren. Folgende Reisezüge werden von Loks der BR 50.3 des Bw Halberstadt befördert:
KBS 670: 5422, 5434, 5436, 3489;
KBS 675: 16470, 16471, 16473;
KBS 700: 8443 (Schlußlok bis Nienhagen);
KBS 715: 15433, 15434;
KBS 716: 19408, 8452 (nur Sa, So), 19413, 8439.
Jw. (Ende August 1984)

Est Köthen
Vorhanden sind die Loks: 50 3564, 50 3580, 50 3639 und als Reserve-Heizlok die 44 2569 und 50 3701.
Umläufe:
Calbe (S) ab 7.57 Uhr, an Bbg 10.16 Uhr; Bbg ab 13.30 Uhr, an Kn 13.54 Uhr; Lzz nach Bbg; Bbg ab 17.25 Uhr, an Biendorf 17.46 Uhr; Biendorf ab 18.36 Uhr, an Edderitz 18.46 Uhr; ab Edderitz 19.20 Uhr, Biendorf an 20.23 Uhr; ab Biendorf 20.46 Uhr nach Kn.
Mre. (Anfang Oktober 1984)

Est Aschersleben
In der Est wurde von den Loks 50 3575 (ex Bw Halberstadt) und 50 3703 (ex Bw Blankenburg) jeweils die fünfte Kuppelachse ausgebaut. Anfang Juli erhielt dann die Zuckerfabrik Aschersleben beide Maschinen, wo sie als Heizloks dienen.
Z. Z. ist in der Est die 41 1148 beheimatet, die folgende Leistungen übernimmt:
Magdeburg Hbf ab 6.16 Uhr (Gex), Halberstadt an 9.10 Uhr; Halberstadt ab 13.37 Uhr, Aschersleben an 16.42 Uhr; Aschersleben ab 18.05 Uhr, Güsten an 18.21 Uhr.
Jw/Le (Mitte August 1984)

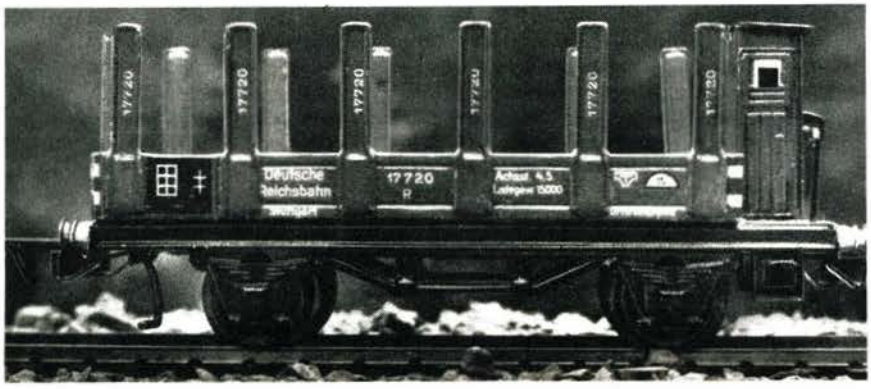
Legende: Bv – Magdeburg-Buckau, Gt – Güsten, Stf – Staßfurt, Sb – Schönebeck, Al – Aschersleben, Bbg – Bernburg, Kn – Köthen, Hlb – Halberstadt, Mg – Magdeburg Hbf, Lzz – Leerfahrt zum Zug.

Bahnhof Borckenfriede
Hier sind vorhanden: 50 0058 (Bw Pw), 50 0020, 50 0029, 50 0032, 50 0035, 50 0043, 50 0033, 50 0038 (alle Bw Agm), 50 0049, 50 0051, 50 0004, 50 0062, 50 0061, 50 0068 (alle Bw Pw), 50 0013, 50 0039, 50 0035 (alle Bw Agm).
Legende: Pw – ex Bw Pasewalk, Agm – ex Bw Angermünde.
Achtung: Eisenbahnfreunde sollten beachten, daß sich in unmittelbarer Nähe des Abstellgleises, auf dem diese Loks stehen, die Hauptbahn Berlin – Stralsund befindet, die mit 120 km/h befahren wird!
Das Betreten der Betriebsanlagen ist verboten!
Be. (Ende September 1984).

Ing. Wolfgang Hensel, Berlin

Flachwagen der Verbandsbauart fürs Museum

Am 4. Mai 1984 wurde dem Verkehrsmuseum Dresden vom Reichsbahnausbesserungswerk „Franz Stenzer" Berlin ein vollständig aufgearbeiteter Rungenwagen der Verbandsbauart (Zeichnung A 4, vgl. „me" 1/84, S. 21 und 23) übergeben. Der Wagen mit der Gattungsbezeichnung Rm wurde in guter Qualität nach den Originalunterlagen aufgebaut. Der Wagentyp wurde ab 1913 für alle deutschen Länderbahnen bis zur Ablösung durch Flachwagen der Austauschbauart etwa Mitte der 20er Jahre in dieser Form gebaut (ab 1920 auch ohne Bremserhaus).
Der Museumswagen verfügt über eine betriebsfähige Kunze-Knorr-Güterzugbremse (Kkg-Bremse) und entsprechend dem Anlieferungszustand über Stangenpuffer, Preßblechachshalter sowie Scheibenräder. Anstrich und Anschriften wurden gemäß denen der Preußischen Staatseisenbahn mit dem Stand von 1914 ausgeführt. Zum Zeitpunkt der Fertigstellung des Wagens fehlten noch die an den Seitenwänden links anzubringenden heraldischen Adler der KPEV, die gemeinsam mit dem Namen der Heimat-KED (KED: Königliche Eisenbahn-Direktion) das Eigentumsmerkmal bildeten. Die Stelle für die Anbringung dieses Zeichens wurde vorerst nur durch weiße Linien angedeutet. Der Wagen wird mit der unter den Langträgern verdeckt angebrachten Nummer 40 50 943 4196-4 T als Begleitwagen für Museumsfahrzeuge betriebsfähig erhalten. Gut sichtbar ist die fiktive Nummer „Berlin 48 907", die ein solcher Wagen um 1914 getragen haben könnte.



1 Wenn auch nicht exakt, doch immerhin vorhanden, waren die Beschriftungen an diesem in den 30er Jahren hergestellten Wagen der Nenngröße 0 von Märklin.

2 bis 5 Verschiedene Ansichten vom Rm-Museumswagen der Verbandsbauart. Diese Fotos entstanden nach Fertigstellung des Fahrzeugs im Raw „Franz Stenzer" Berlin

Fotos: 1 J. Steckel, Berlin; 2 bis 5 W. Hein, Berlin