

4
85

transpress

modell

eisenbahner

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

Modellbahn-
wettbewerb 1985



**Zwischen Dölau
und Trotha**

Die S-Bahn der Bezirksstadt Halle (Saale) wurde am 27. September 1984 15 Jahre alt. Zuvor gab es bereits von 1967 bis 1969 einen Schnellverkehr mit aus Leichttriebwagen zusammengestellten Zugeinheiten von Halle-Neustadt bzw. Zscherbener Straße zum Hauptbahnhof Halle (Saale). Heute beträgt die Länge der U-ähnlichen Strecke 26,8 km. Davon liegen 7,9 km auf eigenem Bahnkörper. 1983 beförderte dieses beliebte Nahverkehrsmittel 8,03 Mill. Personen; 77,65 Mill. Pkm legten die braun-beigegrauen Züge dabei zurück. Die S-Bahn verkehrt ausschließlich mit Elloks der BR 242 im Wendezugbetrieb und Doppelstockstandardwagen. Die letzten Erweiterungen waren der Anschluß der Haltepunkte Südstadt (30. Mai 1976) und Brühlstraße (30. September 1979).



1 Auf der Westseite des Hauptbahnhofs Halle (Saale) neben dem Fernbahnsteig 1 ist auf dem ehemaligen Lokfahrgleis die S-Bahn aus Halle-Dölau zur Weiterfahrt nach Halle-Trotha eingefahren (1. Juni 1984).

2 Am 24. Juni 1984 entstand dieses Foto. Es zeigt die S-Bahn im Hauptbahnhof Halle (Saale). Links das Rechenzentrum der DR.

3 Der S-Bahn-Zug 13421 hat soeben den Haltepunkt Rosengarten in Richtung Hauptbahnhof verlassen (24. Juni 1984). Hier dienen die Gleise auch dem Fernverkehr (KBS 660).

4 Das mit dem Bau der S-Bahn entstandene Befehlsstellwerk im Bahnhof Halle-Nietleben ist Leit- und Überwachungszentrale für den Betriebsablauf im westlichen S-Bahn-Bereich von Halle-Dölau bis zum Hauptbahnhof (25. Juni 1984).

5 Im großen Bogen fährt die S-Bahn vom Hp Rosengarten zum Hauptbahnhof (6. August 1984).



Text und Fotos: V. Emersleben, Halle (Saale)



eisenbahn-modellbahn-
zeitschrift
34. Jahrgang



transpress
VEB Verlag für Verkehrswesen
Berlin

ISSN 0026-7422

modelleisenbahner

aktuell	40 Jahre Befreiung des deutschen Volkes vom Faschismus – 40 Jahre Eisenbahn in Volkes Hand Kommission Wettbewerbe zog Bilanz	2 36
forum	Leser meinen, schreiben, fragen und antworten Anzeigen/DMV teilt mit	3 33/34
international	Aufruf zum XXXII. Internationalen Modellbahnwettbewerb 1985	35
eisenbahn		
kurzmeldungen	Teststrecke in der ČSSR Lokeinsätze/DDR und Ausland	13 18/19
mosaik	SVT nach wie vor im Dienst	9
historie	Erinnerungen ans „Truseböhle“ Die Eisenbahntechnische Tagung 1924 (1. Teil)	7 14
international	Die Waldeisenbahn von Nagyörzsöny	10
nahverkehr		
aktuell	Als Fahrdrähte noch verpönt waren – Über die Gasstraßenbahn in Dessau	4
modellbahn		
anlage	Eine Gartenbahn in der Nenngröße I Modellbauer in Freundesland	26 28
tips	Eine kleine Wochenendbastelei Lichtsignal mit Zugbeeinflussung und selbständiger Rücksetzung	26 32
mosaik	Güterwagen deutscher Eisenbahnen Das gute Beispiel	20 29
international	XXXI. Internationaler Modellbahnwettbewerb, Niesky 1984	3. US

Titelbild

Wie bereits im Heft 2/85 auf Seite 5 berichtet, soll der Dampflokeneinsatz des Bw Elsterwerda demnächst beendet werden. Noch aber fahren die dort beheimateten Loks der BR 52.8 täglich auf den von Elsterwerda ausgehenden Strecken, wie die 52 8113 bei Heida mit einem Sonderzug nach Elsterwerda – Biehla im Jahre 1980.

Foto: R. Kahmann, Elsterwerda

Redaktion

Verantwortlicher Redakteur:
Ing. Wolf-Dietger Machel
Redakteur:
Dipl.-Ing. oec. Hans-Joachim Wilhelm
Redaktionelle Mitarbeiterin:
Gisela Neumann
Gestaltung: Ing. Inge Biegholdt
Anschrift:
Redaktion „modelleisenbahner“
DDR – 1086 Berlin,
Französische Str. 13/14; PSF 1235
Telefon: 2 04 12 76
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
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. 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
Dr. Manfred Zimmermann, Sonneberg

Erscheint im transpress

**VEB Verlag für Verkehrswesen
Berlin**
Verlagsdirektor: Dr. Harald Böttcher
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 37/85

Redaktionsschluß: 14. 3. 1985
Geplante Auslieferung: 18. 4. 1985
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.



Günter Mai, Stellvertretender Leiter der Politischen Verwaltung der Deutschen Reichsbahn und Vizepräsident des Deutschen Modelleisenbahn-Verbandes der DDR, Berlin

40 Jahre Befreiung des deutschen Volkes vom Faschismus – 40 Jahre Eisenbahn in Volkes Hand

Gemeinsam mit allen Menschen, die für Frieden, Völkerverständigung und sozialen Fortschritt eintreten, begehen die Bürger der Deutschen Demokratischen Republik den 40. Jahrestag des Sieges der Sowjetunion über den Hitlerfaschismus und der Befreiung des deutschen Volkes von der Hitler Tyrannie als einen historischen Festtag und staatlichen Feiertag mit den Völkern der Sowjetunion und unseren sozialistischen Brüdervölkern.

Als Hauptkraft der Antihitlerkoalition er kämpfte die Sowjetunion den Sieg gegen die faschistischen Armeen an der entscheidenden Front des zweiten Weltkriegs. Mit dieser Befreiungstat öffnete sich auch unserem Volk der Weg einer Wende in der Geschichte. Diese große historische Chance wurde von den deutschen Antifaschisten, an deren Spitze die Kommunisten entschlossen kämpften, konsequent genutzt. Die unschätzbare Hilfe der Sowjetunion für das deutsche Volk kann man erst dann richtig ermessen, wenn man daran denkt, welch großes Leid und welche Zerstörung der faschistische Krieg dem Sowjetland brachte. Nie vergessen wir, welche Opfer Sieg und Befreiung gekostet haben.

20 Millionen tote Sowjetbürger stehen auf dem Schuldkonto der faschistischen Aggressoren. Allein auf dem Gebiet des Eisenbahnwesens der UdSSR wurden 65000 km Gleis, 50000 km Leitungen der Signal- und Fernmeldeanlagen, 13000 Eisenbahnbrücken, 4100 Bahnhöfe, 300 Lokomotivdepots und eine große Anzahl stationärer Anlagen für den Eisenbahnbetrieb zerstört.

Außerdem wurden von den Faschisten 15000 Lokomotiven und Triebwagen sowie 42800 Waggons vernichtet oder verschleppt. Trotzdem haben die sowjetischen Soldaten und Offiziere, die im härtesten Kampf gegen die Hitlerarmee gestanden hatten, selbstlos geholfen, das Eisenbahnwesen in unserem Land in Gang zu setzen und die Versorgung der Menschen und unserer Volkswirtschaft schrittweise zu sichern.

Der Faschismus hatte dem deutschen Volk ein furchtbares Erbe hinterlassen. Zahllose Betriebe und Wohnstätten lagen in Schutt und Asche. Inmitten dieses Trümmerfeldes befand sich das ruinierte Eisenbahnwesen.

In der sowjetischen Besatzungszone waren zwei Drittel aller Lokomotiven, rund 60% der Reisezugwagen, die es hier früher gab, vernichtet oder durch die nach dem Westen flüchtenden Faschisten weggebracht worden. Eintausend Eisenbahnbrücken waren gesprengt. Erhebliche Zerstörungen der Bahnhöfe und Betriebsanlagen brachten das Eisenbahnwesen fast völlig zum Erliegen. Viele Eisenbahner glaubten damals, daß es niemals wieder ein präzise arbeitendes Eisenbahnwesen geben werde.

Aktivisten der ersten Stunde brachten gemeinsam mit den sowjetischen Genossen trotz der schweren Zerstörungen die Eisenbahn recht bald wieder in Gang. So wurden die dringendsten Transporte zur Versorgung der Bevölkerung und der Industrie sowie der Landwirtschaft schrittweise möglich.



Das war eine sehr komplizierte Aufgabe, insbesondere auch deshalb, weil viele Menschen unter dem Eindruck der grausamen Hinterlassenschaften des Faschismus resignierten und nicht an einen neuen Anfang glaubten.

Immer mehr Eisenbahner scharten sich um die Antifaschisten und wurden selbst Aktivisten der ersten Stunde bei der Beseitigung der Trümmer, beim Reparieren der Gleisanlagen, der Lokomotiven und Wagen. Trotz der schwierigen Ausgangsbedingungen auf materiellem und ideologischem Gebiet konnte damit die Voraussetzung für die rasche Aufnahme des Eisenbahnbetriebs gesichert werden. Steigende Transportleistungen waren zur Normalisierung des Lebens dringend notwendig. Ohne die Heldentaten der Aktivisten der ersten Stunde, besonders der

Antifaschisten, an der Seite der sowjetischen Freunde und Genossen wäre das nicht möglich gewesen, waren sie es doch, die die Grundlage für den Aufbau eines leistungsfähigen Eisenbahnwesens in unserer Republik schufen.

Mitte August 1945 legte die SMAD mit ihrem historischen Befehl Nr. 8 den Eisenbahnbetrieb in der damaligen sowjetischen Besatzungszone in die Hände der deutschen Eisenbahner. Damit ging erstmalig in der Geschichte der deutschen Eisenbahnen ein Drittel der Eisenbahn Deutschlands in das Eigentum des Volkes über und dient seitdem der friedlichen und demokratischen Entwicklung sowie der Stärkung unseres sozialistischen Arbeiter- und Bauernstaates.

Das war ein großer Vertrauensbeweis, den die Sowjetunion schon damals den Eisenbahner schenkte. Diesem Vertrauen haben sich die Eisenbahner in den fast 40 Jahren, in denen sich das Eisenbahnwesen in Volkes Hand befindet, in allen Bewährungssituationen stets würdig erwiesen. Dem 40. Jahrestag der Befreiung sowie dem 40. Jahrestag der Eisenbahn in Volkes Hand werden vielfältige Initiativen und Veranstaltungen in allen Bereichen des Eisenbahnwesens gewidmet sein.

Wir ehren dabei besonders die Helden der Sowjetarmee, die Kommunisten und Antifaschisten, die aus der Illegalität, aus den Zuchthäusern und Konzentrationslagern der Nazis kamen. Als Aktivisten der ersten Stunde leisteten sie oft Übermenschliches, um die materiellen und geistigen Trümmer des Faschismus zu beseitigen und legten somit für den Weg zur Errichtung des ersten sozialistischen Staates der Arbeiter und Bauern auf deutschem Boden den Grundstein.

Das Präsidium des Deutschen Modelleisenbahn-Verbandes hat anlässlich der bevorstehenden bedeutsamen Jubiläen an der Vorbereitung zahlreicher Veranstaltungen mitgewirkt und vielfältige Aktivitäten entwickelt. Dabei leisten unsere Mitglieder und Arbeitsgemeinschaften gemäß den Möglichkeiten unseres Verbandes einen würdigen Beitrag zur Vorbereitung und Durchführung des 40. Jahrestags der Befreiung und des 40. Jahrestags der Eisenbahn in Volkes Hand. In bewährter Weise geht es darum, alle Initiativen und Aktivitäten der Eisenbahner anlässlich der bevorstehenden Jubiläen zu unterstützen.

Dabei konzentrieren wir uns besonders auf

– die Würdigung der Befreiungstat des Sowjetvolkes in unseren Arbeitsgemeinschaften und insbesondere die Vertiefung der freundschaftlichen Beziehungen mit Modellbahnklubs der sowjetischen Streitkräfte in Deutschland, das Organisieren von freundschaftlichen Zusammentreffen mit Angehörigen des sowjetischen Eisenbahntransportwesens,

Leser meinen ...

Leserforum in Radebeul
137 Mitglieder der ZAG Dresden und 37 Gäste trafen sich am 3. März 1985 im Radebeuler Kulturhaus „Völkerfreundschaft“. Anlässlich der Jahreshauptversammlung in der ZAG fand hier – und das übrigens zum zweiten Mal – ein Leserforum mit der Redaktion „modelleisenbahner“ statt. Der Grundtenor: Die Zeitschrift ist informativ, die Themen sind interessant und ausgewogen. Gewünscht werden vor allem mehr Bauanleitungen und Frisuren. Beiratsmitglied Peter Eickel verwies darauf, daß Redaktion und Beirat ständig bemüht sind, diesen Forderungen nachzukommen. Viele Modellbauer aber scheuen den Zeitaufwand, über ihre Eigen- oder Umbauten zu schreiben. Und hier ist Überzeugungsarbeit zu leisten, „denn so gut wie die Autoren Ideen umsetzen und über Vollbrachtes schreiben, so gut ist auch unsere Zeitschrift auf diesem Gebiet“ betonte Freund Bretschneider. Allgemein begrüßt wurde, daß das Thema Nahverkehr zu einem festen Bestandteil des „me“ geworden ist. Bei dem bisherigen Umfang sollte es auch künftig bleiben. Das Resümee der rund zweistündigen Diskussion: Bewährtes beibehalten, ausbauen und natürlich auch neue Ideen umsetzen. Zunehmend sind auch Beiträge gefragt, die Modellbahnbauer und geschichtsinteressierte Eisenbahnfreunde gleichermaßen ansprechen. Als Beispiel hierfür wurde die Serie „Güterwagen deutscher Eisenbahner“ genannt.
me

Leser schreiben ...

Auftakt für 1985
Es gehört inzwischen zur Tradition der AG 1/13 „Weinbergsweg“, das neue Jahr mit einer eindrucksvollen Ausstellung zu begrüßen. So begeisterten die AG-Mitglieder in der zweiten Januarwoche mehr als 20 000 Besucher des Berliner Praters mit einer Hobbyschau und stellten unter dem Motto „40 Jahre Eisenbahn in Volkes Hand – 150 Jahre deutsche Eisenbahnen“ einen Querschnitt des geistig-kulturellen Lebens im DMV der DDR dar. U. a. waren solche Themen vertreten wie „Streckenelektrifizierung bei der DR“, Fahrzeug-Sammlungen sowie 12 Heim- und Gemeinschaftsanlagen, darunter die Anlage der AG 3/42 Marienberg, das wohl bekannteste Beispiel des SMBS (vgl. „me“ 2/85). So unterschiedlich die Resonanz auch gewesen sein mag, sicher wurden hier auch neue Ideen für derartige Anlagenkonzeptionen geboren. Doch dieser „Startschuß“ für ähnliche Aktivitäten im Jubiläumsjahr hat ebenfalls gezeigt, wie die Zusammenarbeit mehrerer Arbeitsgemeinschaften bzw. mit Bereichen außerhalb des DMV das geistig-kulturelle Volksschaffen beflügelt. So wurde diese Ausstellung beispielsweise von einer philatelistischen Werbeschau zum Thema Eisenbahn, einem Sonderpostamt und mehreren Fotodokumentationen umrahmt. Und wie „aktuell“ solche Veranstaltungen sein können – darüber berichtete der Berliner Rundfunk live in der Sendung „Von 7 bis 10 in Spree-Athen“.
aw

Leser fragen ...

Welche Farbgebung ...
... hatte der Akku-Triebwagen ETA 179 (AT 593/594)? Vor einiger Zeit erhielt ich Unterlagen zu dem genannten Triebwagen, jedoch sind in dem Text keinerlei Angaben über die Farbgebung enthalten. Mich interessiert besonders der Zeitraum von 1925 bis 1927. Wer kann helfen?
D. Höhn, Wildau

BR 86 auf der Windbergbahn?
Vor einiger Zeit kaufte ich mir die farbige Bildserie „Dampflokomotiven im Einsatz“ von G. Feueriß. Nun steht auf der Rückseite dieser Bildserie, daß die BR 98⁰ durch die BR 86 abgelöst wurde. In dem vom transpress-Verlag erschienenen Buch „Die Windbergbahn“ ist nichts dergleichen erwähnt worden. Meine Frage: Wurde nun die BR 98⁰ durch die BR 86 abgelöst oder nicht?
R. Kaner, Dresden

Leser antworten ...

Sie wurde nicht!
Mit dem Umbau und Ausbau der ehemaligen Hänichener Kohlenzweigbahn im Jahre 1907 und der Freigabe für den öffentlichen Personen- und Güterverkehr begann eines der bewegtesten Eisenbahnkapitel im sächsischen Raum. Den Hauptanteil daran hatte die seit 1886 auf der Kohlenbahn diensttuende 2'Bn2t-Maschine der Gattung H VII T. Bereits 1910 begann die Ablösung dieser Loks durch eine Maschine der Gattung I T V (Betr.-Nr. 1394, später 98 001).

Ihr folgten bis 1914 weitere 17 Maschinen, die ohne Unterbrechung bis zum Jahre 1931 auf der Windbergbahn verkehrten. 1930 gab es Versuchsfahrten mit einem VT und 1934/35 mit einer preuß. T 9 (BR 91³⁻¹⁸). Beide Experimente blieben erfolglos. So zogen weiterhin ausschließlich die Loks der BR 98⁰ die Züge vom Dresdner Hbf nach Possendorf bzw. und Kleinnaundorf bis zur Einstellung des Reiseverkehrs im Jahre 1957. Zu Beginn der 50er Jahre erhöhte sich der Gütertransport von Dresden bis zur Erzaufbereitungsanlage in Dresden-Gittersee. Die neun noch vorhandenen Loks der BR 98⁰ reichten nicht mehr aus, neben dem Bergdienst auf der Steilrampe auch noch den Zubringerverkehr von Dresden nach Freital-Birkigt zu übernehmen. Zur Unterstützung kamen Maschinen der BR 91³⁻¹⁸ für den Zug- oder Schiebedienst hinzu. Sonderzugzuführungen von Freital-Potschappel nach Freital-Birkigt erfolgten überwiegend von Maschinen der BR 89⁹ und der BR 94²⁰⁻²¹. Als Rangierlok war im Bahnhof Freital-Potschappel die 86 617 im Einsatz, die aber nie auf der Windbergbahn verkehrte.

In den Jahren 1965 und 1966 erprobte man für die Steilrampenstrecke Freital-Birkigt–Dresden-Gittersee die neue V 60 (BR 106). Vorerst wurden noch 98er für den Bergdienst vorgehalten, bis sich die Brauchbarkeit der V 60 erwiesen hatte. Zwischen 1966 und 1968 wurden neben der BR 98 001 sämtliche Windbergbahnmaschinen ausgemustert und verschrottet. Seither verrichten die Loks der BR 106 den Betriebsdienst.
J. Schubert, Freital

- 21 Sonderfahrten, die dem 40. Jahrestag der Befreiung und den Eisenbahnjubiläen gewidmet sind,
- örtliche Modellbahnausstellungen anlässlich des „Tages der Befreiung“,
- die ideenreiche vielfältige Darstellung und Propagierung der 40jährigen Entwicklung des Eisenbahnwesens in Volkes Hand
- eine Sternfahrt der Eisenbahnfreunde anlässlich des 40. Jahrestages der Befreiung von Dresden über Leipzig und Zwickau nach Nossen.
- Unterstützung der Eisenbahner beim Traditionsbetrieb zwischen Erfurt Hbf und Erfurt West,
- Unterstützung beim Traditionsbetrieb zwischen Berlin-Wriezener Bahn-

- hof und Tiefensee;
- Eröffnung anlässlich des „Tages des Eisenbahners“ 1985,
- Unterstützung bei der Fahrzeugausstellung anlässlich des „Tages des Eisenbahners“ auf dem Wriezener Bahnhof in Berlin vom 7. bis 16. Juni 1985.
- Unterstützung der Deutschen Reichsbahn bei einer Fahrzeugausstellung auf dem Bahnhof Erfurt West vom 6. bis 14. Juli 1985,
- Unterstützung der Deutschen Reichsbahn bei der Fahrzeugausstellung in Magdeburg anlässlich des 40. Jahrestages der Übergabe der Eisenbahn in Volkes Hand vom 24. August bis 1. September 1985 und
- die Modellbahnausstellung am Berli-

- ner Fernsehturm vom 19. Oktober bis 3. November 1985.
- Einige unserer Arbeitsgemeinschaften leisten bereits jetzt Hervorragendes bei der Herstellung von eisenbahntechnischen Souvenirs anlässlich der bevorstehenden Jubiläen.
- Alle diese Aktivitäten unserer Verbandsmitglieder zur Vorbereitung des 40. Jahrestags der Befreiung und des 40. Jahrestags der Eisenbahn in Volkes Hand werden ganz gewiß zu einem weiteren Aufschwung des gesellschaftlichen Lebens in unserem Verband führen und sind zugleich unser spezifischer Beitrag zur Vorbereitung des bedeutsamen XI. Parteitages der Sozialistischen Einheitspartei Deutschlands.

Norbert Kuschinski, Dresden

**Als Fahrdrähte
noch verpönt waren**

Über die Gasstraßenbahn in Dessau

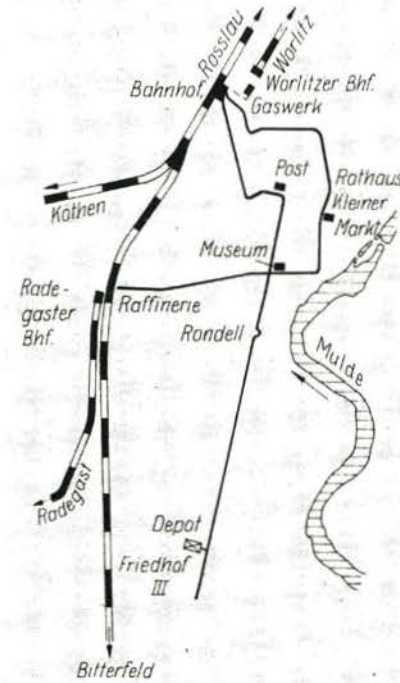
Wer würde heute die Fahrleitungen unserer Straßenbahnen verpönen, ist doch die Wirtschaftlichkeit dieser Antriebsart unumstritten. Wie in vielen anderen deutschen Städten, gab es ursprünglich auch in Dessau dazu eine grundsätzlich andere Meinung. Das Fürstentum von Anhalt-Dessau befürchtete, daß Fahrleitungen ihre Residenzstadt verunzieren würden. So entschieden sich die Stadtväter zunächst für den Bau und Betrieb einer Gasstraßenbahn. Darüber soll nachstehender Beitrag berichten.

Hatte Dessau 1876 erst 20000 Einwohner, so stieg diese Zahl in den Folgejahren durch die sich entwickelnde Industrie rapide an. Damit verbunden war die dringend notwendig gewordene Verbesserung der Verkehrsbedingungen.

Ein Gasstraßenbahnbetrieb entsteht

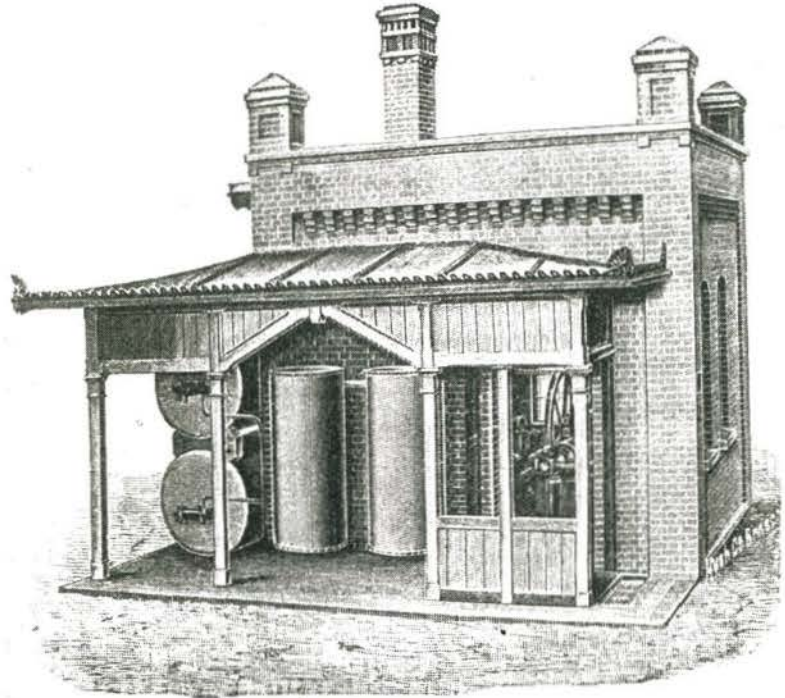
In Dessau befand sich die 1855 gegründete Deutsche Continental-Gas-Gesellschaft, die ganze Gaswerkaustrüstungen, zu denen auch Gaszähler, Gasherde, Gaslampen gehörten, besaß. Die Gesellschaft hatte 1892 die in Dresden stattgefundenen Versuche mit Gasmotorwagen (s. a. „me“ 7/84, S. 4 bis 6) interessiert verfolgt, sah sie doch darin ein wichtiges neues Anwendungsgebiet für Gas. Daher bildete das Unternehmen am 5. Januar 1893 mit der Berlin-Anhaltischen Maschinenbau-Gesellschaft (BAMAG) ein Konsortium, das um die Konzession für Bau und Betrieb einer Straßenbahn in Dessau nachsuchte. In einer Wirtschaftlichkeitsberechnung wies man nach, daß der Gasbetrieb günstiger als die zum Vergleich herangezogenen Antriebsarten mit Pferden, Druckluft und elektrischen Akkumulatoren sei. Der elektrische Oberleitungsbetrieb schied, wie bereits erwähnt, zunächst aus.

Nachdem die Stadt Dessau den Gasbetrieb genehmigt hatte, konstituierte sich am 2. März 1894 die Dessauer Straßenbahn-Gesellschaft. Die BAMAG zog sich jedoch zurück, weil die ursprünglich geplanten Güteranschlußgleise zu ihren Fabrikgebäuden vorläufig nicht gebaut werden konnten und die Motoren für die Straßenbahn aus patent-



Die feierliche Eröffnung der Straßenbahn fand am 14. November 1894 mit einer Sonderfahrt für geladene Gäste vom Depot zum Bahnhofshotel statt. Der reguläre Betrieb auf der 2,5 km langen Strecke vom Hauptpostamt zum Friedhof III (Abb. 1) wurde am 15. November 1894 aufgenommen. Diese Linie verlängerte man 1895 noch von der Post bis zum Bahnhof um 8,8 km. Die Eröffnung der zweiten Linie, die vom Bahnhof über den Markt bis zum Leopolddankstift (Museum) führte, fand am 6. Dezember 1894 statt. Sie war 1,9 km lang und wurde 1895 um 1 km vom Leopolddankstift bis zur Raffinerie verlängert. Pläne für eine spätere weitere Verlängerung dieser Linie in westliche Richtung scheiterten an einer dann notwendig gewordenen niveaugleichen Kreuzung mit der Eisenbahn. Die beiden 1895 vorgenommenen Verlängerungen waren bereits zweigleisig. Alle anderen eingleisig ausgeführten Strecken verfügten über mehrere Ausweichstellen. Erst im Laufe der Zeit wurden schrittweise auch diese Abschnitte zweigleisig ausgebaut.

2



rechtlichen Gründen von der Deutzer Gasmotorenfabrik und nicht von der BAMAG bezogen werden sollten.

Bau und Eröffnung

Mit den Bauarbeiten dieser in Regelspur entstandenen Bahn wurde Ende April 1894 begonnen. Am 17. Oktober 1894 traf nach viertägigem Eisenbahntransport der erste Motorwagen aus Köln in Dessau ein, der die Strecke vom Bahnhof zum Depot mit eigener Kraft zurücklegen konnte, da die Gasbehälter in Köln gefüllt worden waren.

Für die Betankung der Motorwagen mit Stadtgas existierten zwei Komprimierstationen: Die Station am Bahnhof befand sich auf dem Gelände des Gaswerks und war durch eine ca. 250 m lange unterirdische Leitung mit der Zapfstelle am Straßenbahngleis verbunden. Die zweite Station befand sich an der Wagenhalle im Betriebshof und diente gleichzeitig zum Antrieb der Maschinen in der Werkstatt. Die Kapazität der beiden Stationen wurde nicht voll genutzt. Anfangs waren sie nur dreimal täglich für je eine Stunde in Betrieb, um das Gas in den Vorratsbehältern zu ergän-

zen. Bei Ausfall einer der beiden Stationen wurden an der Kreuzungsstelle der beiden Straßenbahnlinien – sie befand sich am Leopolddankstift – die Anschlußstutzen zweier Motorwagen durch einen Schlauch miteinander verbunden. Das Gas verteilte sich dann so, daß jeder Wagen noch je 5 km/h fahren konnte.

1 Netzskizze der Gas-Straßenbahn Dessau

2 Gas-Straßenbahn Dessau: Ansicht einer Gas-Kraftstation.

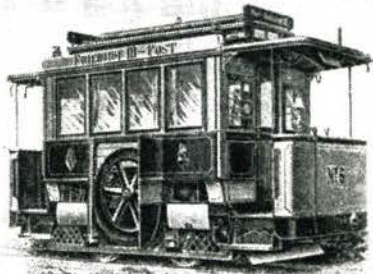
Im Innern des Gebäudes trieb ein Gasmotor eine Pumpe an, mit der Stadtgas aus der Versorgungsleitung entnommen wurde. Das verdichtete Gas wurde in den an der Außenseite des Gebäudes angebrachten Vorratsbehältern gespeichert. Aus diesen gelangte es dann durch eine unterirdische Leitung zum Anschlußventil am Straßenbahngleis.

3 Ansicht des Gasmotorwagens No. 6 von der Motorseite, mit geöffneten Wartungsklappen. Zwischen Trittbrett und Achse sind die Anschlußstutzen zu erkennen.

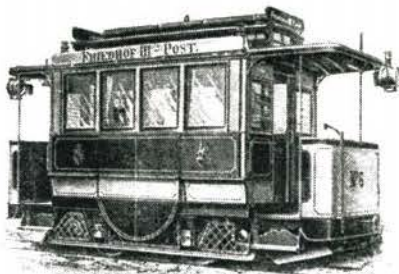
4 wie Abb. 3, aber mit geschlossenen Wartungsklappen.

5 Gasmotorwagen No. 8 auf der Fahrt zum Bahnhof am Hauptpostamt.

3



4



wurde der erste der vier Wagen des „großen Typs“ geliefert, der mit einem 10-PS-Motor und je 14 Sitz- und 14 Stehplätze ausgerüstet war.

Die stärkere Leistung war für die Verwendung der zwei offenen und der zwei geschlossenen Beiwagen erforderlich. Außerdem standen ein Schneepflug und ein „Bahnmeisterwagen“ zum Schienereinigen bzw. Salzstreuen zur Verfügung, die von einem Motorwagen geschoben werden konnten.

Der ursprünglich geplante umfangreiche Güterverkehr mit einer Vielzahl von Anschlußgleisen ließ sich nicht verwirklichen. Lediglich das Tuchversandhaus F. A. Seiler in der Franzstraße beschaffte sich einen eigenen Anhängerwagen, mit dem täglich 8 bis 10 Pakettransporte vom Gleisanschluß der Firma zur Post erfolgten. Dieser Wagen wurde von den planmäßigen Motorwagen mitgenommen. Ende 1896 erteilte auch die Brauerei Gebrüder Schade einen Auftrag zur Herstellung eines Gleisanschlusses und zum Bau eines Biertransportwagens.

Während die ersten 13 Gasmotorwagen

5



Fahrzeugpark

Der prinzipielle Aufbau der Gasmotorwagen entsprach dem der bereits in Dresden verwendeten Wagen. Eine der Detailveränderungen betraf die Anschlußstutzen, die nun außerhalb des Wagenkastens angeordnet waren (Abb. 4).

Wurde ein Anschluß undicht, entwich das Gas ins Freie, ohne ein explosives Gas-Luft-Gemisch zu bilden.

Sämtliche Motoren lieferte die Deutzer Gasmotorenfabrik. Die ersten neun Wagen hatten einen 7-PS-Motor sowie 12 Sitz- und 14 Stehplätze. Im März 1895

komplett von der Firma van der Zypen & Charlier in Köln geliefert worden waren, bezog man ab Sommer 1895 nur noch Fahrgestelle, Motoren und andere Teile aus Köln. Die Komplettierung erfolgte in den Werkstätten der am 4. März 1895 gegründeten Deutschen Gasbahn-Gesellschaft in Dessau. Auf diese Weise erhielt die Dessauer Straßenbahn fünf weitere Gasmotorwagen, die – bevor sie endgültig übernommen wurden – teilweise noch Eigentum der Deutschen Gasbahn-Gesellschaft waren (z. B. Gasmotorwagen Nr. 19). Da die Dessauer Straßenbahn-Gesell-

schaft und die Deutsche Gasbahn-Gesellschaft Tochtergesellschaften der Deutschen Continental-Gas-Gesellschaft waren, sind die Eigentumsverhältnisse heute nicht mehr in jedem Fall genau zu klären. Es ist anzunehmen, daß noch weitere Gasmotorwagen, die für andere Städte bestimmt waren, zumindest probeweise auch in Dessau eingesetzt wurden. Später gab es Probefahrten mit Gaslokomotiven auf den Gleisen der Dessau-Wörlitzer Eisenbahn. Von zahlreichen Projekten der Deutschen Gasbahn-Gesellschaft wurde nur noch eine verwirklicht; die Gas-Straßenbahn in Hirschberg (heute Jelenia Góra, VRP).

Der Gasbahnbetrieb

Die bereits bei den in Dresden eingesetzten Gasmotorwagen festgestellten Mängel, wie das Rütteln der Wagen beim Stillstand und Anfahren, der Öl- und Gasgeruch, die Verunreinigung der Straße durch tropfendes Öl und Schmierfett, traten auch in Dessau auf. Die Reparaturkosten stiegen ständig. Ein wesentlicher Nachteil war die begrenzte Reichweite einer Gasfüllung. Dies zu verändern hätte einen höheren Druck in den Vorratsbehältern oder deren Vergrößerung erfordert. Letzteres war unter den sehr begrenzten Raumverhältnissen der Motorwagen wiederum nicht möglich. Um all diesen Nachteilen zu entgehen, entschloß man sich, bei der Dessauer Straßenbahn-Gesellschaft Gaslokomotiven einzuführen. Erste Probefahrten wurden am 27. September 1896 mit einer 15-PS-Gaslok aus Köln-Deutz unternommen.

Die Herstellung der ersten eigenen Gaslokomotive in Dessau begann Ende September 1896 durch Umbau des ehemaligen Gasmotorwagens Nr. 126 der Deutschen Straßenbahn-Gesellschaft Dresden.

Nachdem die ersten Ergebnisse positiv ausgefallen waren, begann im Mai 1897 in den Werkstätten der Deutschen Gasbahn-Gesellschaft der Umbau alter Motorwagen im größeren Umfang. Die Untergestelle und teilweise auch die Motoren fanden für die neuen Lokomotiven Verwendung, während die Wagenkästen auf neue Fahrgestelle gesetzt und somit als Beiwagen genutzt werden konnten. Auf diese Weise wurden die Gasmotorwagen Nr. 12, 15, 16, 17, 18 und 20 sowie ein fabrikneuer Motorwagen (noch ohne Nummer) umgebaut. Der geplante Umbau sämtlicher in Dessau vorhanden gewesenen Gasmotorwagen war allerdings nicht mehr möglich. Um den Bedarf an Beiwagen zu decken – jede Lokomotive zog ein bis zwei Wagen –, baute die Deutsche Gasbahn-Gesellschaft 1898 noch zwei Sommer-Beiwagen (Nr. 23 und 24).

Die Vorteile der Gaslokomotiven lagen in der größeren Anzahl der Gasbehälter und damit in der höheren Reichweite, in der einfacheren und robusteren Kon-

struktions von Motoren und Getriebe sowie den niedrigeren Instandhaltungskosten. Da sich die Fahrgäste in den Beiwagen aufhielten, wurden sie nun durch Lärm, Geruch und Vibrationen bedeutend weniger belästigt. So entschloß man sich zum verstärkten Bau von Gaslokomotiven und zur weiteren Verbesserung ihrer Konstruktion. Dies geschah auch im Hinblick auf den möglichen Einsatz bei Eisenbahnen, insbesondere auf Nebenstrecken, im Rangierdienst und bei Werkbahnen.

Auf die Dauer bewährten sich aber auch die Gaslokomotiven bei der Dessauer Straßenbahn nicht. Die fahrdynamischen Eigenschaften erwiesen sich für den immer stärker werdenden Stadtverkehr als ungeeignet, denn ein schnelles Anfahren oder Anhalten war unmöglich.

Einsicht in die Notwendigkeit

Als die Gas-Straßenbahn immer mehr ein Verlustgeschäft wurde, beschloß die Generalversammlung vom 30. April 1898 eine Erhöhung des Aktienkapitals von 500 000 auf 850 000 Mark, um durch diese Mittel eine Belebung des Verkehrs und damit eine Erhöhung der Einnahmen zu erzielen. Geplant war die Einrichtung einer dritten Straßenbahnlinie, die vom Friedhof III zur Friedrichskaserne führen sollte. Die Realisierung scheiterte an der ausbleibenden Kapitalbeteiligung der British Gas Traction Company, die sich zur Zahlung von 175 000 Mark verpflichtet hatte. Auch in Großbritannien war der Gasbahnbetrieb in wirtschaftliche Schwierigkeiten geraten.

Nachdem bereits 1897 erste Diskussionen über die Umwandlung der unrentablen Gas-Straßenbahn in eine elektrische Straßenbahn geführt worden waren, fiel am 31. Januar 1900 auf der Generalversammlung der Dessauer Straßenbahn-Gesellschaft die endgültige

Entscheidung zugunsten des elektrischen Antriebs. Ausschlaggebend waren die geplanten Erweiterungen des Straßenbahnnetzes bis nach Roßlau, die den Bau weiterer Komprimierstationen erfordert hätten.

So begann die Elektrifizierung und die Einrichtung eines eigenen Elektrizitätswerks am Betriebshof.

Im Unterschied zur Straßenbahn in Hirschberg, wo die Elektrifizierung mit einer Umstellung auf Meterspur verbunden worden war, behielt man in Dessau die Regelspur bei. Der Straßenbahnbetrieb mußte somit nicht unterbrochen werden.

Am 9. März 1901 fanden die ersten Probefahrten mit den elektrischen Triebwagen statt, und am 22. März 1901 erfolgte die polizeiliche Abnahme.

Ab 25. März 1901 wurde mit den elektrischen Triebwagen ein Probebetrieb nach Fahrplan gefahren, jedoch ohne Fahrgäste. Da hierfür das gesamte Personal benötigt wurde, stellte man den Betrieb der Gas-Straßenbahn bereits am 24. März 1901 ein. Einen Tag lang mußten die Dessauer auf die Benutzung ihrer Straßenbahn verzichten, der reguläre Verkehr wurde am 26. März 1901 eröffnet.

Die Beiwagen der Gasbahn wurden bei der elektrischen Straßenbahn weiter verwendet. Die Gaslokomotiven bot man ebenso wie die Gaskomprimierstationen zum Verkauf an, jedoch ist nicht bekannt, ob sich jemals ein Interessent gefunden hatte. Später wurden einige Gasmotore für stationären Betrieb umgebaut.

Werkstätten wurden Waggonfabrik

Die Werkstätten der Deutschen Gasbahn-Gesellschaft waren ohnehin von ihrem ursprünglich vorgesehenen Produktionsprofil abgewichen. Bereits im September 1896 übernahmen sie einen Auftrag über 20 Straßenbahn-Akkumulatorwagen für Siemens & Halske in Berlin. Die offizielle Umwandlung der Deutschen Gasbahn-Gesellschaft in die „Dessauer Waggonfabrik Gesellschaft mit beschränkter Haftung“ wurde am 27. April 1901 beschlossen. Die Erfahrungen aus Bau und Betrieb der Gasfahrzeuge kamen dem Waggonbau Des-

sau dabei zugute, insbesondere bei der Konstruktion von Verbrennungsmotoren, Getrieben, Kupplungen und anderen Teilen von Eisenbahntriebwagen und Kraftfahrzeugen.

Rückblickend schrieb 20 Jahre später der Generaldirektor der Deutschen Continental-Gas-Gesellschaft Wilhelm von Oechelhäuser in bezug auf die Dessauer Straßenbahn-Gesellschaft und die Deutsche Gasbahn-Gesellschaft: „Die Voraussetzungen, welche bei Begründung dieses Unternehmens bestanden, waren, daß es nach den damals überall in der Presse und in den Stadtvertretungen herrschenden Ansichten den elektrischen Straßenbahnen nicht gestattet sein würde, innerhalb der Städte elektrische Oberleitungen¹ anzuwenden ... Als indes die deutschen Städte immer mehr und mehr dazu übergingen, die elektrischen Oberleitungen¹ zu gestatten, stellte sich die technische und wirtschaftliche Überlegenheit der elektrischen Straßenbahnen mit Oberleitung¹ so entschieden heraus, daß wir von der Durchführung der beiden Unternehmungen in der bisherigen Weise absehen mußten.“

¹ damalige Bezeichnung, heute Fahrdrabt

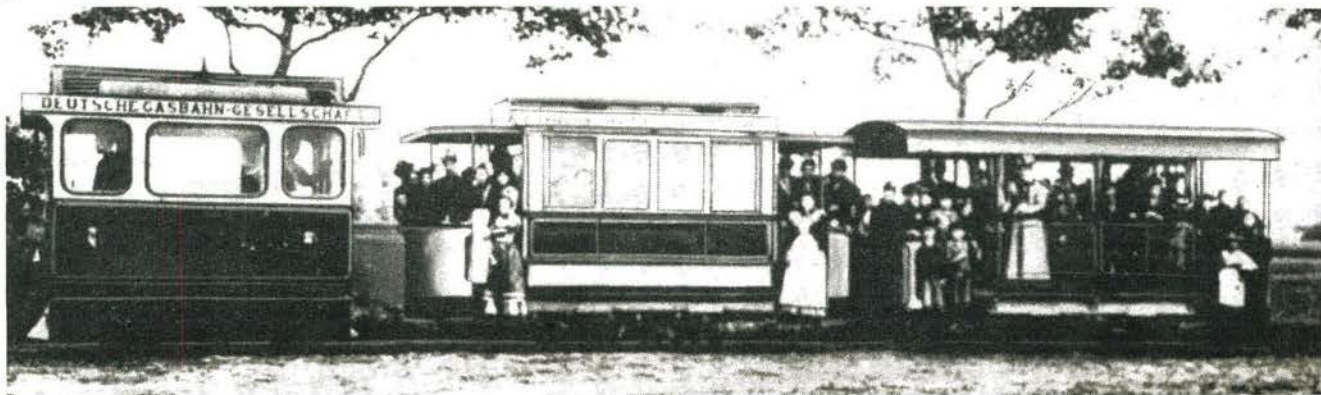
Quellenangaben

- (1) –: Der Gasbetrieb (System Lührig) für Straßenbahnen, Deutsche Gasbahn-Gesellschaft m. b. H., Dessau, 1895.
- (2) W. v. Oechelhäuser: Über die Gasbahn in Dessau, Sonderdruck aus Schilling's Journal für Gasbeleuchtung und Wasserversorgung, Dr. H. Bunte, München, 1895.
- (3) –: Die Dessauer Gasmotor-Straßenbahn, Mitteilungen des Vereins für die Förderung des Local- und Straßenbahnwesens, Wien 3 (1895) 3, S. 268–271.
- (4) R. Schöttler: Die Dessauer Gasbahn; Zeitschrift des Vereines Deutscher Ingenieure, Berlin 39 (1895) 34, S. 1009–1012.
- (5) –: Über den Straßenbahnbetrieb mittels Gasmotoren; Zeitschrift für Kleinbahnen, Berlin 3 (1896) 3, S. 195–201.
- (6) F. Bömches: Der motorische Betrieb auf Straßenbahnen, Zeitschrift für Transportwesen und Straßenbau, Berlin 13 (1896) 30, S. 521–524.
- (7) H. Nachtsheim: Über Gaslokomotiven; Zeitschrift für Transportwesen und Straßenbau, Berlin 16 (1899) 17, S. 271–273.
- (8) –: Die Dessauer Straßenbahn, Unser Anhaltland, Dessau 1 (1901) 14, S. 161–164.
- (9) W. v. Oechelhäuser: Aus deutscher Technik und Natur München, 1920.
- (10) W. Herz: Dessauer Gasbahn-Erinnerungen und Dessau heute, Straßenbahn-Magazin, Stuttgart, Nr. 22, S. 279–292.
- (11) Staatsarchiv Magdeburg: Akten „Dessauer Waggonfabrik AG“ Nr. 1, 9, 10, 46, 47, 48, 49, 153.
- (12) Kurzmeldungen: Anhaltischer Staats-Anzeiger, Dessau; Deutsche Straßen- und Kleinbahn-Zeitung, Berlin; Zeitschrift für Transportwesen und Straßenbau, Berlin

6 Gaslokomotive mit einem der aus Gasmotorwagen umgebauten geschlossenen Beiwagen und einem offenen Beiwagen.

Fotos und Zeichnung: Sammlung Verfasser

6



Rudi Herrmann (DMV), Berlin

**Erinnerungen
ans „Truseböhle“**

Fortsetzung aus „me“ 1/85, S. 8/9

Die Kohlenprämie

Eines Tages kam morgens Oberlokführer Theodor Thorwart in mein Dienstzimmer und meldete, daß nicht gefahren werden könne, der Heizer sei krank. Ehe Ersatz rangeschafft war, würden die Anschlußzüge in Wernshausen längst abgedampft sein. Und das im Berufsverkehr, der ja schon damals sehr ernst genommen wurde. „Trauen Sie denn mir zu, daß ich die paar Schippen Kohle in die Feuerbuchse bringe und die wichtigsten Dinge mache, wenn Sie mir sagen, was zu tun ist?“ – „Ja, ja“, sagte unser Oberlokführer mit fragendem Blick. Damit war eigentlich mehr der Platz auf der linken Seite gemeint. Als Vorstand als Heizer fahren – ja geht denn das? Ich nahm meine Arbeitsjacke vom Haken, und es ging. Natürlich wurde diese Besonderheit vor allem bei der Fahrt durch die Dörfer bemerkt. Nirgends stieß ich auf Anzeichen, daß mir das geschadet hätte. Im Gegenteil. Nach Wochen händigte mir Theodor schmunzelnd 0,50 Mark Kohlenprämie aus.

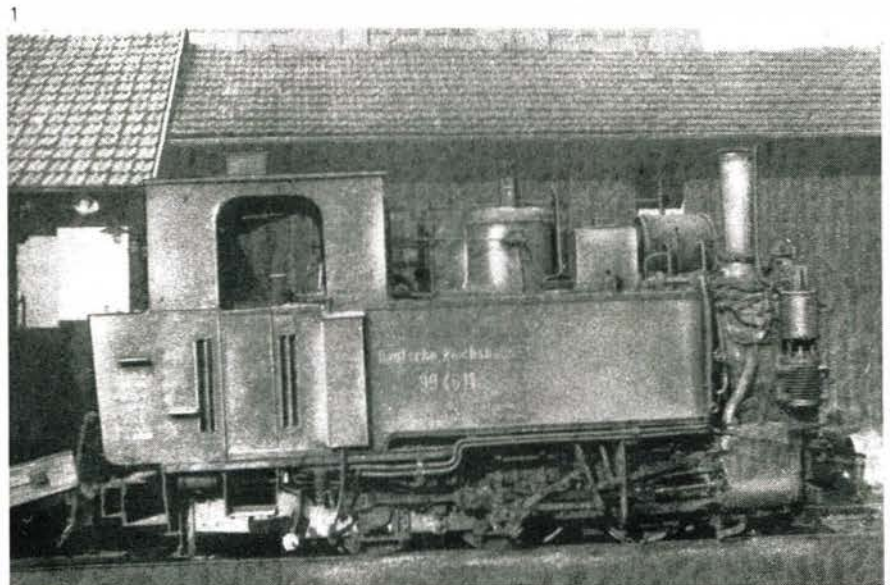
Den Platz auf der linken Lokseite mied Lokführer Albin Brenn wie der Teufel das Weihwasser. Er war Jahrzehnte als Heizer gefahren, hatte sich das Lokführerpatent im wahrsten Sinne des Wortes erarbeitet, war ein großer Praktiker, kannte die Maschinen aus dem Effeff. Wenn Albin diese und jene Schraube anfaßte, wußte er, wann das Wasser kocht. Also auf der Maschine konnte ihm keiner was vormachen. Zum Lokführer gehört aber die Prüfung. Und der Prüfungstag kam unerbittlich. Für den lieben Albin wurde das zum Herzdrücker. An guten Worten zur Beruhigung, an Ratschlägen hat es freilich nicht gefehlt. Albin meisterte die Hürde und war, wer will es ihm verdenken, auf den Lokführer mächtig stolz. Beim Prüfungsgespräch kam er an einer Stelle nicht gleich auf den richtigen Begriff. Da hat er in seiner Not dem Betriebsingenieur gesagt: „Fragen Sie nicht so dumm, ich will's Ihnen zeigen“. Und er zeigte, wie es richtig funktioniert.

Die Schreiberei liebte Albin nicht so. Natürlich gehörte zur Ausstattung eines Lokführers auch ein Scheckbuch der Reichsbahn-Sparkasse. Er bat mich immer, den schriftlichen Kram zu erledigen. Damit kam ich mal in Verlegenheit. In der Eile hatte ich mein Scheckbuch mit seinem verwechselt, und prompt wurde fast eine Untersuchung wegen Kontoüberziehung und Scheckbetrug draus.

Die Kontrolleure kamen und gingen

Es war angeordnet worden, daß ab

vom Amtsvorstand Heinz Gruner. Geschäftsprüfung! Ich war ehrlich, und der Vorgesetzte sah ein, daß es dazu zu früh war. Später kam der Stellvertreter, Herr Fleischhauer, ein „Maschinen-Mensch“. Der interessierte sich nicht vordergründig für den Papierkram, sondern bei einem Rundgang hatten es ihm ein paar zünftige Eichenstämme angefallen, die auf der Ladestraße lagen. Sie waren weder als überzähliges Gut vermerkt, noch gab eine Rechnung über ihr Schicksal Auskunft. Keiner wußte woher sie kamen und was mit ihnen



1 Zu den ältesten Dampfloks der DR gehörte die 99 4611. Im Volksmund als „Hirsch“ bezeichnet, wurde sie bereits 1891 von A. Jung in Jungenthal für die Bröhltalbahn mit der Spurweite von 785 mm gebaut. 1936 erhielt sie in Dresden einen neuen Kessel, wurde auf 750-mm-Spur umgebaut und von der Trusebahn AG anstelle einer vorgesehenen Eh2t-Lok mit Luttermöller-Endachsen gekauft. Besonderes Kennzeichen dieser Lok war der Hilfs-sandkasten zur rechten Hand des Führers, der bei der Rückwärtsfahrt das rechte Hinterrad sandete. Das Fahrverhalten der Maschine war schlecht, sie pendelte auf der Mittelachse, schlingerte im Gleis und landete manchmal im Straßengraben. Die Aufnahme stammt von 1950.

1. Januar 1950 sämtliche Unterlagen wie bei der DR geführt werden, auch Versand-, Abgangs- und Empfangsbücher. Im Hauptbuch meines Vorgängers „trieben die einzelnen Spalten ein närrisches Spiel“. Am Ende aber stimmen Soll und Haben! Um alles in Reih und Glied zu bringen, mußte ich von vorn anfangen. Nun sollten aber auch schon im ersten Monat meiner Amtszeit die Kontrollvermerke verschiedener Ressorts des Amtes die Dienstbücher und Nachweise im Betriebs- und Verkehrsdienst zieren. Kaum hatte ich mich an die Luft im Trusegrund gewöhnt, hielt unangekündigt der Dienstwagen

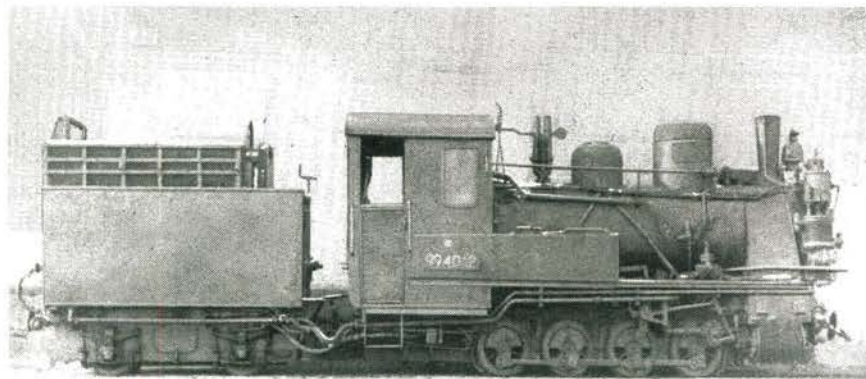
werden sollte. Sie lagen schon lange. Der Entschluß des stellvertretenden Amtsvorstands muß schon auf der Ladestraße gefaßt worden sein. Wenige Tage später „verabschiedeten“ sich die Eichenstämme und verwandelten sich in Unterlegklötzer für die Technik der Hilfszüge. Vom Bahnmeister, der sich später als „Eigentümer“ der Eichen ausgab, habe ich viel Schelte bekommen. Mit unerbittlicher Hartnäckigkeit zogen die Verkehrskontrolleure ihre Kreise. Ihr Braunstift war (damals die festgelegte Farbe für Kontrollvermerke der Verkehrskontrolleure) gefürchtet, viele Beispiele wurden erzählt. Mir selbst hatten sich seine Spuren im Hauptbuch meines Ausbildungsbahnhofs tief ins Gedächtnis gegraben. Nachdem der Vkr (Verkehrskontrolleur) wieder abgegangen war, sah jedenfalls der sonst so allgewaltige Bahnhofsvorsteher in Wernshausen nicht mehr durch. Jedenfalls war er so verwirrt, daß er noch die „Rote Mütze“ auf hatte, als er ins Dorf zum Friseur ging. Wir Stifte haben natürlich heimlich gefeixt. Jedenfalls wollten Vkr 1 und Vkr 2 helfen, den Reichsbahn-Tarif auf dem Trusebähnchen gründlich einzuführen.

Ihre braunen Stifte waren gespitzt und die Ärmelschoner zurecht gelegt. Ich wurde von der Güterabfertigung in Wernshausen vorgewarnt, als einer der Herren ins Zügle stieg. Ich hatte just bei einigen Firmen zu tun, um Verständnis für eine zügige Sonntags-Be- und Entladung zu finden. Natürlich war das Informationssystem der Eisenbahner den Kontrolleuren nicht entgangen. Beim nächsten Versuch wurde eine andere Variante gewählt. Von Pappenheim war Brotterode benachrichtigt worden, daß

wir hatten noch gar keins. Aber wer wollte das schon zugeben?

2 Lok 99 4052 am 4. Januar 1958 in Wernshausen. Diese Maschine wurde 1934 in der sowjetischen Maschinenfabrik Krasingo gebaut, gelangte während des zweiten Weltkriegs auf das heutige Gebiet der DDR und war auf verschiedenen Strecken im Dienst. Das Foto entstand kurz vor Abgabe der Maschine an die Schmalspurbahn Nauen – Senzke – Kriele bei Berlin.

Fotos: G. Malsch (1), Archiv (2)



ein Vkr im Zuge sei. Aber in Brotterode kam keiner an. Der Vorsteher rief mich an und sagte, „der kann nur in Auwalenburg ausgestiegen sein und ist auf dem Wege zu dir“. So war's.

Eine andere Episode: Wir hatten wahrlich schon alle Hände voll zu tun, da standen obendrein Erfordernisse der wirtschaftlichen Rechnungsführung ins Haus. Der damalige Wirtschaftsdirektor bei der Generaldirektion der DR hatte für den Betriebs- und Verkehrsdienst die Mutterbahnhöfe als bilanzierende und abrechnende Einheit „erfunden“. Unsere zuständige „Mutter“ war der Bahnhof Schmalkalden. Der frischgebackene Vorsteher Karl-Heinz Dittfort (†), zuletzt Vizepräsident der Rbd Dresden, ging mit dem ihm eigenen Elan daran, seine „Kinder“ an die Brust zu nehmen. Ich erinnere mich noch gut an folgenden Dialog: „Bis dann und dann benötige ich ihr Bahnhofsbuch!“ „Ja“ sagte ich, überlegte noch und antwortete schließlich, „das brauchen wir selbst, wir haben bloß ein Exemplar. Das Bahnhofsbuch ist ja so etwas wie eine Bibel für den Bahnhof, ich lege großen Wert darauf, daß gerade momentan richtig damit gearbeitet wird, nicht jeder kann das abfordern, und die Durchschrift hat ja das Amt“. Es gab noch ein kleines Wortgefecht, aber nach Schmalkalden wurde nichts geschickt, konnten wir auch nicht, denn

Die Knallkapseln

Beim Sichten und Aufräumen fand ich einige Knallkapseln. Die mußten natürlich mal geprüft werden. Albin hatte mit seiner Lok Wagen im Anschluß Mommel bereitgestellt und kam leer zurück. Das paßt, drei Kapseln ausgelegt, dann kam Albin friedlich angefahren. Drei – für unsere Begriffe – mächtige Schläge, Albin flüchtete von der Lok. Das hat er mir lange übel genommen.

Unser erstes Gespräch

Wir hatten schon so einiges hinter uns gebracht. Die Arbeit am Fahrkartenschalter machte Spaß, keine gebrochene Abfertigung mehr für Wagenladungen und Stückgüter, die Wagnumlaufzeit wurde groß geschrieben (z. B. wurden in hervorragender Zusammenarbeit mit der Firma Luck in einer halben Stunde 15 t gesackter Schwerspat verladen), die Abfuhr des Manganerzes klappte, Möbel gingen zum Termin auf Reisen, Feuerwehrschräume der Mechanischen Weberei lagen nicht lange auf dem Güterboden, sowie Gruben- und Schleifholz wurden rechtzeitig verladen. Die Schlittschuhfabrik hatte keine transportbedingten Ausfälle. Die Erfahrungen, die ich in der Wagensammel- bzw. Wagenunterverteilungsstelle Wernshausen gemacht hatte, zahlten sich aus. Kurz: Es lief. Man beobachtete das Geschehen am Bahnhof nicht mehr

so sehr aus Neugierde, man genoß es mehr. Der Friede, daß die ehemalige Privatbahn nun zur Deutschen Reichsbahn gehörte, war geschlossen. Oft zeigte sich auch Herr Fuchs, eine respekteinflößende Erscheinung, Hut, Gehstock, mit dem gestikuliert wurde, gehörten dazu. Es war der ehemalige Betriebsleiter der Trusebahn bis zu seinem verdienten Ruhestand. Immer hatte ich aufmerksam und freundlich begrüßt, aber zu einem Gespräch war es bisher nicht gekommen. Dann war es soweit „Herr Vorstand, wie macht sich denn mein Sohn“, wandte sich der über 70jährige Betriebsleiter i. R. eines Tages an den 20jährigen Vorsteher. Junior Fuchs, ein hochqualifizierter Werkzeugschlosser, über 40 Jahre alt, war Heizer auf der Trusebahn. Der Vater hatte nicht eher Ruhe gegeben, bis der Sohn seine Werkbank mit der Kohlenschippe vertauschte. Ich konnte nur Gutes sagen. Der Betriebsleiter zwirbelte zufrieden an seinem Bart, lud mich zu einem Abendessen ein und erkundigte sich beiläufig nach einem Bismarck-Bild, das mal in seinem Dienstraum hing. Das Hausgeschlachtete schmeckte, und der selbstgemachte Wein mundete. Der Betriebsleiter i. R. hatte viel Interessantes zu erzählen, z. B. mit welchem Elan die Bahn nach 1945 von der Bevölkerung wieder aufgebaut wurde, wie für diese Aktion extra Zigarren gemacht wurden. So richtig in Fahrt bemerkte er, daß mein Glas leer war. „Merkt ihr denn nicht, daß der Herr Vorstand nichts mehr im Glas hat“, herrschte er Frau und Tochter an und holte zur nächsten Begebenheit aus, erkundigte sich nach dem Enkelsohn, der einen Teil seiner Berufsausbildung auf unserem Bahnhof absolvierte. Es war ein sehr schöner Abend.

Während eines Kadergesprächs Anfang der 70er Jahre erkundigte man sich, was ich denn schon so alles bei der Bahn gemacht habe. Auf die praktischen Erfahrungen eingehend, sagte ich, daß die Zeit bei der Trusebahn eine gute Schule war, die ich nie und nimmer missen möchte. Vielleicht ist deshalb auch so manches lebendig geblieben, an das man sich gern erinnert. Seit mehr als 25 Jahren sind die vertrauten Geräusche und Gerüche im Truseground Vergangenheit. Der lästige Lärm und die „Düfte“ der Zwei- und Viertakter beherrschen die Szenerie. Doch die Erinnerung an die Geschichten vom Böhle bleibt – sicher noch lange.

Ende der Beitragsfolge