

6
88

transpress

modell eisenbahner

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

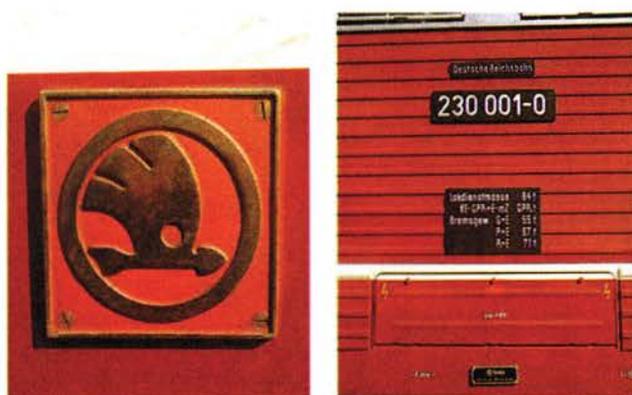
Poster





Rund um die Neue

Im Heft 1/88 berichtete „me“ ausführlich über die neue Zweisystemlokomotive der Baureihe 230. Seit Anfang März ist die erste Maschine im Bahnbetriebswerk Dresden zur Betriebserprobung beheimatet, wo auch die auf dieser Seite veröffentlichten Fotos entstanden. Diese moderne Ellok, hergestellt von Škoda in Plzeň, wird künftig im grenzüberschreitenden Verkehr zwischen Bad Schandau und Děčín anzutreffen sein.



eisenbahn-modellbahn-
zeitschrift
37. Jahrgang



transpress
VEB Verlag für Verkehrswesen
Berlin

ISSN 0026-7422

modelleisenbahner

forum	Leserinformationen	2
literatur	Rezensionen	21/35
dmv teilt mit	Verbandsinformationen/Wer hat – wer braucht?	34
anzeigen	suche/biete/tausche	35

eisenbahn

kurzmeldungen	Lokeinsätze	12
mosaik	Schmalspurige Werkbahn wurde stillgelegt 100 Jahre Nebenbahn Velgast–Barth 60 Jahre Baureihe 86 Der Privilegierte Durchgangsverkehr (2. Teil) Die Baureihe E 44/244/144 (1. Teil)	3 4 6 8 13
poster.	Traditionsbahn Radebeul Ost – Radeburg	18/19

nahverkehr

mosaik	60 Jahre elektrisch auf der Stadtbahn	17
---------------	---------------------------------------	----

modellbahn

aktuell	Während der Leipziger Frühjahrsmesse 1988 notiert	21
anlage	TT-Heimanlage „Hradce“	36
tips	H0-Straßenfahrzeuge/verschiedene Tips	20/25/26
mosaik	Zu den Ausstellungserfahrungen mit Radsätzen Das gute Beispiel Gartenbahn-Ausstellung in Radebeul	28 30 36
vorbild-modell	Schnellzuglokomotive der BR 03 ¹⁰ in H0	22

Titelbild

Auf den nichtelektrifizierten Hauptstrecken der Deutschen Reichsbahn bilden sie nach wie vor das Rückgrat des Reise- und Güterverkehrs: die Lokomotiven der Baureihe 132. Diese Aufnahme zeigt einen Personenzug während der Fahrt nach Gerstungen im Jahre 1985. Im Hintergrund das Wahrzeichen dieses Landstrichs – die Wartburg. Die 1962 eröffnete Strecke Eisenach–Gerstungen machte hier den „Privilegierten Durchgangsverkehr“ im grenznahen Bereich der beiden deutschen Staaten entbehrlich. Genaueres darüber lesen Sie bitte im zweiten Teil unserer gleichlautenden Beitragsfolge auf den Seiten 8 bis 11 dieser Ausgabe.
Foto: R. Heym, Suhl

Redaktion

Chefredakteur:
Ing. Wolf-Dietger Machel
Redakteur: Hans Drescher
Redaktionelle Mitarbeiterin:
Gisela Neumann
Gestaltung: Ing. Inge Biegholdt
Anschrift:
Redaktion „modelleisenbahner“
Französische Str. 13/14; PSF 1235,
Berlin, 1086
Telefon: 2 04 12 76
Fernschreiber: Berlin 11 22 29
Telegrammacresse: transpress
Berlin
Zuschriften für die Seite „DMV
teilt mit“ (also auch für „Wer hat –
wer braucht?“)
sind nur an das Generalsekretariat
des DMV, Simon-Dach-Str. 10, Berlin,
1035, zu senden.

Herausgeber

Deutscher Modelleisenbahn-
Verband der DDR



Redaktionsbeirat

Studiventrat Günter Barthel, Erfurt
Karlheinz Brust, Dresden
Achim Delang, Berlin
Werner Drescher, Jena
Dipl.-Ing. Günter Driesnack,
Königsbrück (Sa.)
Dipl.-Ing. Peter Eickel, Dresden
Oberingenieur Eisenbahnbau-Ing.
Günter Fromm, Erfurt
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
Klaus Lehmann, Sonneberg
Dr. oec. Joachim Mucha, Dresden
Ing. Manfred Neumann, Berlin
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
Ing. Lothar Schultz, Rostock
Hansotto Voigt, Dresden
Dipl.-Ing. oec. Hans-Joachim Wilhelm,
Berlin

**Erscheint im transpress
VEB Verlag für Verkehrswesen
Berlin**

Verlagsdirektor: Dr. Harald Böttcher
Lizenz Nr. 1151
Druck:
(140) Druckerei Neues Deutschland,
Berlin
Der „modelleisenbahner“ erscheint
monatlich.
Preis: Vierteljährlich 5,40 M.
Auslandspreise bitten wir den Zeit-
schriftenkatalogen des „Buchexport“,
Volkseigener Außenhandelsbetrieb
der DDR, PSF 160,
DDR - 7010 Leipzig, zu entnehmen.
Der Nachdruck von Beiträgen –
auch auszugsweise – ist nur
mit Zustimmung der betreffenden
Urheber gestattet. Art.-Nr. 16330

P 16/88/22 bis 5

Verlagspostamt Berlin
Redaktionsschluss: 3. 5. 1988
Geplante Auslieferung: 7. 6. 1988
Geplante Auslieferung des Heftes
7/88: 7. 7. 1988

Anzeigenverwaltung

VEB Verlag Technik Berlin
Für Bevölkerungsanzeigen alle
Anzeigenannahmestellen in der
DDR, für Wirtschaftsanzeigen der
VEB Verlag Technik, Oranienburger
Str. 13–14, PSF 201, Berlin, 1020

Bestellungen sind in der DDR zu rich-
ten an sämtliche Postämter; im Aus-
land an: den internationalen Buch-
und Zeitschriftenhandel; zusätzlich in
der BRD und in Westberlin: an den
örtlichen Buchhandel, Firma Helios
Literaturvertrieb GmbH, Eichborn-
damm 141–167, 1000 Berlin (West) 52
sowie an den Zeitungsvertrieb Ge-
brüder Petermann GmbH & Co KG,
Kurfürstenstr. 111, 1000 Berlin (West)
30.

Auslandsbezug wird auch durch den
Buchexport Volkseigener Außen-
handelsbetrieb der Deutschen
Demokratischen Republik,
PSF 160, DDR - 7010 Leipzig,
und den Verlag vermittelt.

Polnische Modelleisenbahnfreunde in Magdeburg

Auf Einladung des DMV-Bezirksvorstandes Magdeburg weilte vom 17. bis 19. Mai 1988 eine Delegation des Kraköwer Modelleisenbahn-Verbandes unter Leitung ihres Vorsitzenden, Andrysz Maj, in der Elbestadt. Während dieses Treffens wurden Grundlagen zur Aufnahme dauerhafter Beziehungen zwischen beiden Bezirksverbänden geschaffen. Beide Organisationen werden künftig eng zusammenarbeiten. Der vom Bezirksvorstand Magdeburg des DMV vorgelegte Vertragsentwurf wurde von beiden Organisationen gebilligt und wird bei einem im Oktober 1988 vorgesehenen Gegenbesuch in Kraków unterzeichnet. Der Generalsekretär des DMV, Manfred Neumann, erläuterte den polnischen Modelleisenbahnern die Organisation und Arbeitsweise des DMV. Zu einem guten Zusammenwirken mit allen organisierten Modelleisenbahnern in der Volksrepublik Polen – so der Redner – würde auch der bevorstehende Internationale Modellbahnwettbewerb in Warschau beitragen. Die Kraköwer Modelleisenbahner hatten außerdem Gelegenheit, die Arbeitsgemeinschaften 7/36 Straßenbahn Magdeburg und 7/1 Wernigerode kennenzulernen. Exkursionen führten auf einen Betriebshof der Magdeburger Verkehrsbetriebe und zum Bw Wernigerode Westerntor.

Mit vielen interessanten und gleichermaßen neuen Eindrücken kehrten die Gäste nach Kraków zurück.

J. Heine, Vorsitzender
des BV Magdeburg

Auch in Potsdam gefragt

Was in anderen Großstädten unseres Landes schon lange Tradition ist, fehlte in Potsdam seit vielen Jahren gänzlich: Modelleisenbahn-Ausstellungen. Die Mitglieder der DMV-Arbeitsgemeinschaften 1/31 Dallgow, 1/32 und 1/69 Potsdam, 1/56 Teltow und 1/57 Töplitz erkannten diesen unbefriedigenden Zustand. Im vergangenen Jahr beschlossen sie, künftig nicht nur enger zusammenzuarbeiten, sondern auch gemeinsame Veranstaltungen für die Öffentlichkeit zu organisieren. Vom 31. März bis 3. April 1988 fand nun die erste öffentliche Modelleisenbahn-Ausstellung statt. Akteure waren neben den genannten Arbeitsgemeinschaften des DMV die Arbeitsgemeinschaft „Eisenbahnmilitärischer Modellbau“ des Truppenteils „Otto Schliwinski“ der NVA Potsdam. Gezeigt wurden u. a. Gemeinschafts- und

Für eine gute Sache auf dem Alex



Liebe Leser!

Bald ist es wieder soweit! Am 26. August 1988 wird der diesjährige Solidaritätsbasar der Berliner Journalisten auf dem Alexanderplatz stattfinden. Natürlich ist auch der transpress-VEB Verlag für Verkehrswesen, darunter neben unserer Redaktion, die „Fahrt frei“ und „Der DEUTSCHE STRASSENVERKEHR“, wieder dabei.

Poster, Bücher, Modelleisenbahnerzeugnisse, Eisenbahnbildserien und Souvenirs werden wir für einen guten Zweck, für Solidaritätsspenden, anbieten.

Freilich brauchen wir wiederum Ihre Hilfe. Arbeitsgemeinschaften, Bezirksvorstände und Leser bitten wir sehr herzlich, uns bei der Vorbereitung des Solibasars mit Spenden zu helfen. Einige taten das bereits, so die Bezirksvorstände Schwerin und Halle. Arbeitsgemeinschaften haben uns ihre Hilfe bereits zugesagt, unter anderem die AG 1/13 „Weinbergsweg“, die AG 1/110 Dresden und die AG 4/19 Greiz. Einsendeschluß für die Solispenden ist der 19. August 1988. Bitte unterstützen sie uns auch diesmal.

Ihre Redaktion „modelleisenbahner“

Heimanlagen in den Nenngrößen H0, H0e, TT und N. In mehreren Vitrinen konnten selbstgebaute Eisenbahn- und Straßenfahrzeuge bewundert werden. Zuspruch fanden außerdem eine Rangieranlage der Nenngröße TT, ausgestellt vom Haus der Jungen Pioniere „Erich Weibert“ Potsdam, sowie das Schnittmodell einer Industrielokomotive der AG 1/32 Potsdam. Dokumentationen zur Geschichte der ehemaligen Nebenbahn Oranienburg–Nauen–Wildpark–Beehlitz–Treuensbrietzen–Jüterbog sowie über die Entwicklung der Speichertriebwagen zeigten, daß sich die DMV-Arbeitsge-

meinschaften in und um Potsdam ebenfalls mit der Eisenbahngeschichte befassen. Rund 3 900 Besucher kamen zu dieser Ausstellung. Die Veranstalter waren sich einig: Diese Ausstellung darf keine Einmaligkeit bleiben, sondern war ein erfolgversprechender Anfang. Auch im September 1988 werden viele Freunde während einer Modelleisenbahn-Ausstellung auf der Potsdamer Freundschaftsinsel anlässlich des Jubiläums „150 Jahre Eisenbahnerwerkstätten in Potsdam“ dabei sein.

H. Marx, Vorsitzender
der AG 1/32, Potsdam

Nachruf

Wir haben Abschied genommen von einem guten Freund und engagierten Kollegen. Am 15. März 1988 verstarb viel zu früh nach schwerer Krankheit im Alter von 53 Jahren

Karl-Heinz Hofmann

Mit Karl-Heinz Hofmann haben wir einen bescheidenen, hilfsbereiten und für seine Umwelt engagierten Menschen verloren. Sein Wirken als Konstrukteur im VEB Plasticart, Werk 5 Zwickau, wird uns durch seine dort konstruierten Modellfahrzeuge unvergeßlich bleiben.

Auch in früheren Jahren widmete er sich dieser schönen Aufgabe. Erinnert sei an die von ihm für die ehemalige Firma Ehke in Dresden entwickelten Güterwagen mit durchbrochenen Fahrgestellrahmen. Mehrfach wurde Karl-Heinz Hofmann für seine Leistungen als Aktivist der sozialistischen Arbeit und mit Auszeichnungen des Deutschen Modelleisenbahn-Verbandes der DDR geehrt.

Karl-Heinz Hofmann lebte für die Modelleisenbahn. Wir ehren ihn, indem wir ihn nicht vergessen.

VEB Plasticart Annaberg-Buchholz – Werk 5 Zwickau
Technische Kommission beim Präsidium
des Deutschen Modelleisenbahn-Verbandes der DDR

Jahresberatung in Zingst

Am 26. und 27. März 1988 lud der Bezirksvorstand Greifswald des DMV seine Funktionäre zu einer Jahresberatung nach Zingst ein. Der Vorsitzende des Bezirksvorstandes, Werner Lewow, und der Sekretär, Gerd Hedderich, zogen Bilanz über die geleistete Arbeit, die sich sehen lassen kann. Beeindruckend war der Bericht des Vorsitzenden der Kommission für Wettbewerbe, Jürgen Engwicht. 2 677 VMI-Stunden, Solidaritätsspenden in Höhe von 1 000 Mark gehörten ebenso zur 87er Bilanz wie 71 Ausstellungstage und fünf Exkursionstage pro Mitglied. Die Freunde Horst Thiele, Walter Bauchspieß und Ulrich Schulz berichteten anschaulich über das Erreichte in den Bereichen Jugendarbeit, Eisenbahnfreunde und Modelleisenbahntechnik. Dazu gehörte aber auch Kritik über bestehende Unzulänglichkeiten und Möglichkeiten, sie künftig auszuschließen.

1988 stehen neue Aufgaben bevor, so die Würdigung des 100jährigen Bestehens der Strecke Velgast–Barth, wiederum Modelleisenbahn-Ausstellungen, das Spezialistenlager Junger Eisenbahner in Prerow und der Ausbau des Traditionsbetriebes auf der Strecke Putbus–Göhrne.

Der Generalsekretär des DMV, Manfred Neumann, erläuterte aktuelle Aufgaben innerhalb des Verbandes. Dazu gehörten Gedanken über die künftige Führung des Wettbewerbs, die internationale Arbeit, Sonderfahrten und die Schülerarbeit. Er sagte unter anderem: „Das Ziel unserer Bemühungen besteht innerverbandlich vor allem darin, den Aufwand an schriftlichen Arbeiten wesentlich zu reduzieren – wir brauchen mehr Zeit für die aktive Freizeitgestaltung.“

Während eines durch den Chefredakteur des „me“, Wolf-Dietger Machel, geleiteten Leserforums ging es auch darum, wie der „me“ mit konkreten Beiträgen durch die DMV-Mitglieder noch abwechslungsreicher gestaltet werden kann. Die Zeitschrift – so wurde festgestellt – habe eine sehr umfangreiche Themenpalette zu berücksichtigen, und jeder Leser möchte möglichst in jeder Ausgabe etwas für ihn Interessantes finden. Und das Ergebnis dieses Gesprächs: Verständnis für die Probleme der Redaktion und das Engagement der Autoren werden zu einer noch besseren Synthese bei der Gestaltung des „me“ führen.

Alles in allem: Die Jahresberatung bildet eine gute Ausgangsbasis für die weitere Arbeit aller im Bezirksvorstand Greifswald organisierten Freunde.

me

Holger Neumann (DMV) und
Henry Burde (DMV), Halle-Neustadt

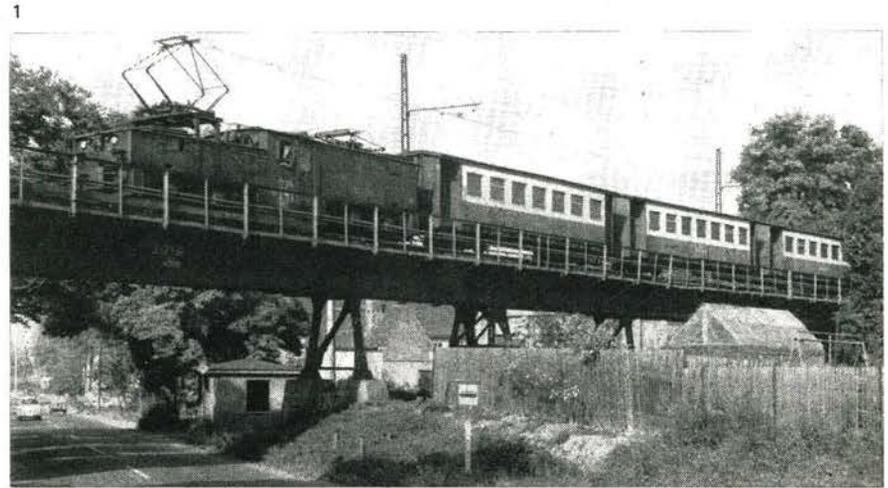
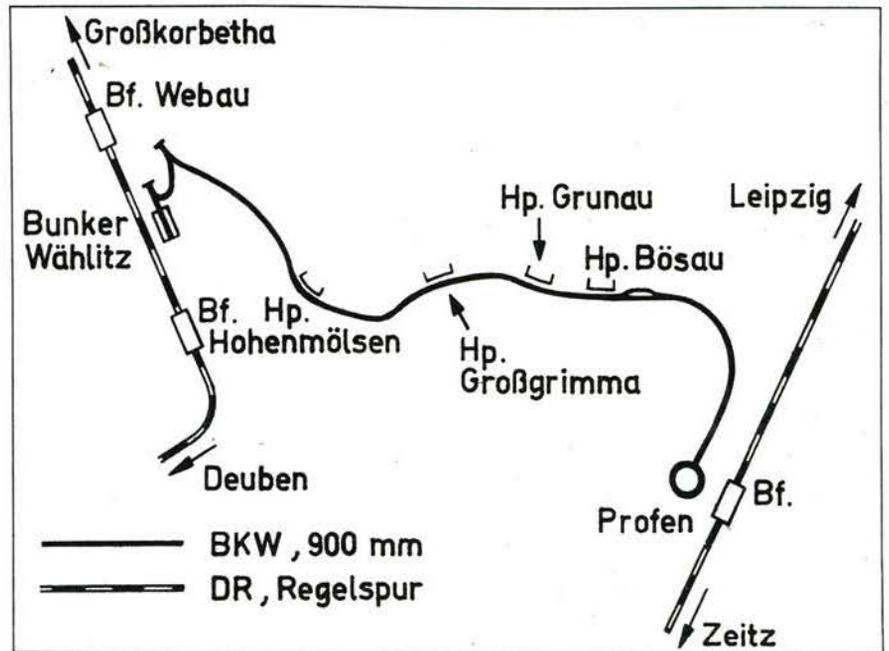
Schmalspurige Werkbahn wurde stillgelegt

Am 18. Dezember 1987 stellte das VEB Braunkohlenwerk (BKW) „Erich Weichert“ Deuben den werkeigenen Personenverkehr zwischen der Kreisstadt Hohenmölsen und dem Betriebsteil Profen ein. Dieser etwa 10 km lange Abschnitt war Bestandteil der 900-mm-spurigen und mit 1 200-V-Gleichspannung elektrifizierten Verbindung Profen-Brikettfabrik Wühlitz. Sie war die einzige Strecke, die von der Umspurung des Werkbahnnetzes auf Regelspur im Jahre 1976 verschont blieb. Der Tagebaufortschritt erforderte Ende 1987 eine Neutrassierung, die jedoch regelspurig ausgeführt wurde. Da die neue Trasse wesentlich länger ist, wird der Berufsverkehr nunmehr mit Bussen abgewickelt. Am 18. Dezember 1987 beförderte die Lok 4-627 den letzten Personenzug. Die gleiche Maschine fuhr dann in den frühen Morgenstunden des 22. Dezember 1987 auch den letzten Kohlezug zur Brikettfabrik Wühlitz. Damit wurde die Schmalspurbahn stillgelegt, und die regelspurige Werkbahn nahm den Betrieb auf. Eine geplante provisorische und vorübergehende Wiederaufnahme des Personenverkehrs im Januar 1988 kam nicht mehr zustande.

Die Personenwagen wurden 1959 vom VEB Waggonbau Altenburg gebaut. Sie waren vierachsig, elektrisch beheizbar, hatten eine Länge über Puffer von 13,5 m und eine grün-weiße Farbgebung. Ein Personenzug bestand zuletzt aus fünf derartigen Wagen. Jeweils montags bis freitags vor und nach der Frühschicht gab es je eine Fahrt von Profen nach Hohenmölsen und zurück. Auf der Strecke wurden noch die Haltepunkte Bösau, Grunau und Großgrimma bedient. Da am Haltepunkt Hohenmölsen keine Umsetzungöglichkeit bestand und ein besetzter Wagenzug nicht geschoben werden durfte, verkehrte früh die Hinfahrt und nachmittags die Rückfahrt als Leerzug.

In früheren Jahren bestand der Personenverkehr noch bis zum Rückstoß (Spitzkehre) Webau mit einem weiteren Haltepunkt in der Nähe der Ortschaft Wühlitz.

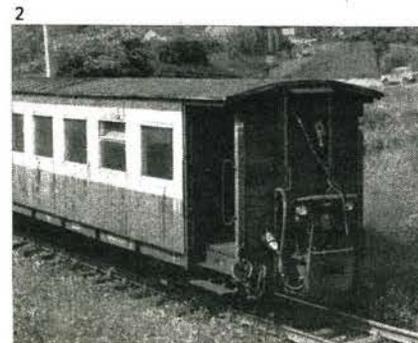
Zuletzt waren auf der Strecke vier Elloks einer aus der Bauart EL 3 (Hersteller LEW Hennigsdorf) abgeleiteten Sonderbauform im Einsatz. Für die großen Zuglasten vor der Umspurung des Grubenbahnnetzes 1976 wurden jeweils zwei Lokomotiven in Doppeltraktion verbun-



1 Nur selten konnte dieses Motiv unmittelbar hinter dem Haltepunkt Hohenmölsen auf dem Film festgehalten werden. Dieser westlich vom Haltepunkt gelegene Streckenabschnitt wurde nämlich nur von den Kohlezügen zur Brikettfabrik Wühlitz planmäßig befahren.

2 Einer der vom VEB Waggonbau Altenburg 1959 gebauten Personenwagen. An den Zugenden besaßen die Fahrzeuge stirnseitig zusätzlich Klingel- und Beleuchtungsanlagen für geschobene Zugfahrten. Diese allerdings waren mit besetzten Wagen verboten.

Fotos: H. Neumann, Halle-Neustadt



den, wobei die einander zugekehrten Lokhälften über einen kastenförmigen Aufbau zur Unterbringung zusätzlicher Aggregate verfügten.

Auf der nach der Netzumspurung verbliebenen Strecke Profen-Wühlitz hielten vier Einzellokomotiven dieser Bauart den Betrieb aufrecht. Stammlokomotive des Personenzuges war die 4-741 (LEW/1961/Fabrik-Nr. 9024 [ausgeliefert]/9019 [zuletzt angeschrieben]). Den Kohletransport übernahmen die Elloks 4-625, 4-626 und 4-627 (LEW/1961/Fabrik-Nummern 9008 bis 9010), wobei stets in Richtung Rückstoß Webau geschoben wurde. Bei dieser Richtung befand sich außerdem das „stumpfe“ Ende der Lok am Zug. Für Rangierarbeiten und Arbeitszüge (so auch für den Streckenabbau) war noch eine dreiachsige Diesellok des Typs V 10 C vorhanden (VEB Lokomotivbau „Karl Marx“ Babelsberg/1963/Fabrik-Nr. 250328).

Allen Angehörigen der Werkbahn sei an dieser Stelle für die gute Zusammenarbeit mit verschiedenen Arbeitsgemeinschaften des DMV gedankt.

Achim Rickelt (DMV), Barth

100 Jahre Nebenbahn Velgast–Barth

Am 1. Juli 1988 begeht eine Eisenbahn ihren 100. Geburtstag. Es handelt sich dabei um die Strecke Velgast–Barth. Sie gehört zu jenen Nebenbahnen der Deutschen Reichsbahn, die nicht nur die Stadt Barth erschließt, sondern auch den Anschluß an zahlreiche Ostseebäder vermittelt. Die volkswirtschaftliche Bedeutung dieser Eisenbahn ist heute unumstritten und ihre Perspektive gesichert. Aus Anlaß des Jubiläums sind in Barth einige Veranstaltungen geplant, über die genauere Informationen den Heften 5 und 6/88 auf den Seiten 28 bzw. 34 zu entnehmen sind.

Wie kam es zum Bahnbau?

Am 1. November 1863 erhielt die alte und traditionsreiche Hafenstadt Stralsund Eisenbahnanschluß. Damit war ein Teil des damals überwiegend landwirtschaftlich genutzten Nordens mit der großen Welt verbunden.

Nachdem ab dem 1. Juli 1883 auch auf Rügen eine Eisenbahn fuhr, sollten endlich die beiden großen Hafenstädte Stralsund und Rostock durch einen direkten Schienenstrang erreichbar werden. Für die Streckenführung zwischen Stralsund und Ribnitz gab es drei Vorschläge:

Stralsund–Barth–Damgarten–Ribnitz, Stralsund–Starkow–Damgarten–Ribnitz und Stralsund–Richtenberg bzw. Franzburg–Damgarten–Ribnitz.

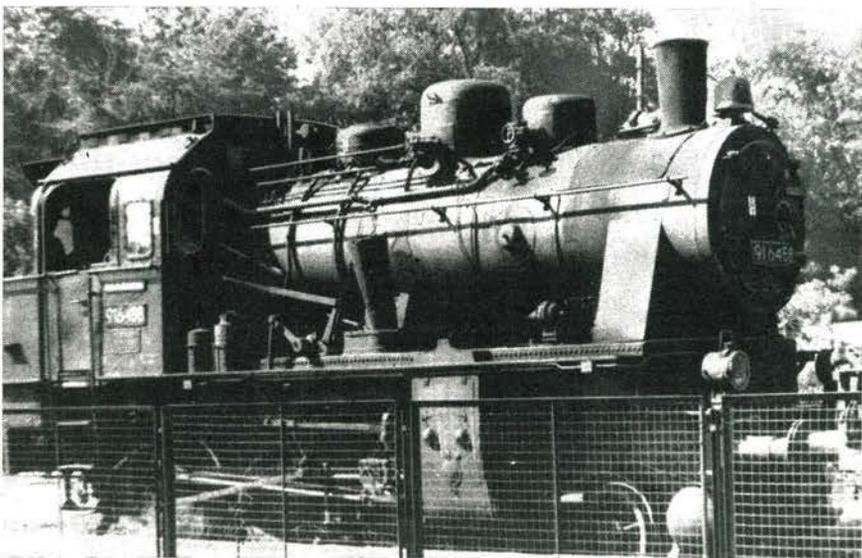
Die Würfel fielen dann zugunsten der Verbindung über Barth, obwohl die über Starkow kürzer ist. Für Barth sprach der Hafen, in dem damals noch beachtliche Leistungen vollbracht wurden. Hinzu kamen mehrere Reedereien sowie einige Schiffswerften. Und schließlich erhoffte man im landwirtschaftlich genutzten Gebiet durch den Bahnbau auch einen wirtschaftlicheren und schnellen Transport der Feldfrüchte. Als dann die Vermessungsarbeiten auf der Strecke Stralsund–Barth–Damgarten aufgenommen waren, entschloß man sich plötzlich, die künftige Eisenbahn doch über Starkow zu bauen. Barth erhielt von Velgast aus durch eine Zweigbahn Anschluß an die Verbindung Stralsund–Rostock. Die Strecken Stralsund–Velgast–Ribnitz und Velgast–Barth wurden am 1. Juli 1888 eröffnet. Am 1. Juni 1889 folgte der Abschnitt Ribnitz–Rostock. Die Gesamtstrecke Stralsund–Rostock ist 72,3 km und die von Velgast nach Barth 11,4 km lang. Die Bahn von Stralsund nach Damgarten und die Zweigstrecke Velgast–

Barth gehörten der preußischen Staatsbahn und wurden von der KPEV-Direktion Stettin (heute Szczecin/VRP) betrieben.

Streckenergänzungen

Die 1892 in Barth eröffnete Zuckerfabrik erhielt zwar zusammen mit dem Hafen ein Anschlußgleis, doch der zunehmende Transport landwirtschaftlicher Güter nach Barth bereitete immer größere Schwierigkeiten. Gefördert durch das preußische Kleinbahngesetz vom 28. Juli 1892, kam der Bau eines meterspurigen Kleinbahnnetzes zwischen Damgarten, Barth und Stralsund zustande. Die Streckenführung entsprach etwa dem ursprünglichen Projekt Stralsund–Barth–Dam-

entschied man sich für die 1909 eröffnete Trajektklinie Saßnitz–Trelleborg. Über die Fährverbindung Barth–Malmö existierten bereits detaillierte Pläne. Die Fähranlagen sollten am Barther Bodden entstehen. Zum Schutz vor Unwetter sollten die Schiffe einen Durchstich mit Schleusentore bei Zingst passieren. In diesem Zusammenhang war eine neue und in Grimmen von der Nordbahn Berlin–Neustrelitz–Neubrandenburg–Stralsund abzweigende Fernbahn geplant. Nie konnten diese Projekte verwirklicht werden. Dafür wurde aber im Jahre 1910 die Nebenbahn Velgast–Barth bis Prerow verlängert, um die Badeorte Zingst und Prerow zu erschließen. Zum Überqueren der Bodden-



garten. Die dann 1895 eröffneten Franzburger Kreisbahnen (F.K.B.) benutzten an der Ausfahrt nach Stralsund das regelspurige Anschlußgleis zum Hafen mit einer dritten Schiene. Gleiches galt auch für den Hafen und die Zuckerfabrik.

Um die Jahrhundertwende wurde eine Fährverbindung von Barth nach Malmö vorgeschlagen. Nach Diskussionen im Reichstag

mußten hier recht große Brücken gebaut werden. In den 30er Jahren entstand im Rahmen der faschistischen Aufrüstung eine Munitionsfabrik unter dem Tarnnamen „Pommersche Industriewerke“ (PIW). Sie erhielt vom Bahnhof Tannenheim ein eigenes Anschlußgleis. Von Barth aus richtete man dann einen nichtöffentlichen Werkpersonenverkehr zum Arbeitsbeginn und zum Feier-

1 Mitte der 50er Jahre rangierten in Barth auch Lokomotiven der Baureihe 89. Hier die 89 6131, die ursprünglich zum Bestand der früheren Kleinbahn Schönermark-Damme gehörte. Die Aufnahme entstand im Mai 1958. Nähere Angaben über die rechte im Bild zu sehende Lokomotive sind nicht bekannt; links der damalige Fäkalienwagen des Bw Barth.

2 Wesentlich länger im Einsatz waren in und um Barth ehemalige ELNA-Lokomotiven. Hier die 91 6488 (ex Pyritzer Kreisbahn) um 1967 in Barth.

3 Und so präsentiert sich die einhundertjährige Strecke Velgast-Barth heute: Moderne Diesellokomotiven und D-Züge gehören zum täglichen Bild.

Fotos: F. Voß, Born (1 und 3); Sammlung AG 5/24 des DMV, Repro Verfasser (2)

3



abend ein. Dafür bekam der Bahnhof Tanenheim einen separaten Bahnsteig. Ebenso wurde 1935 ein Militärflugplatz in Betrieb genommen. Auch er mußte mit einem Anschlußgleis an das Streckennetz angeschlossen werden. 1943 richteten die Faschisten auf dem Gelände des Flugplatzes ein Konzentrationslager ein. In den Flugzeughallen mußten Häftlinge Flugzeugteile für Heinkel-Flugzeuge herstellen. Die Bahnanlagen überlebten den Krieg im wesentlichen ohne Beschädigungen. Auf der Strecke und auf den Bahnhöfen Barth und Velgast wurden jedoch einige Züge durch Tieffliegerbeschuß beschädigt.

Das neue Zeitalter

Nach dem zweiten Weltkrieg fiel die Strecke Barth-Prerow unter die Reparationsleistungen an die Sowjetunion. In den 60er Jahren wurde der Abschnitt Barth-Bresewitz wieder aufgebaut. Er wird seitdem als Anschlußbahn im Güterverkehr genutzt.

Das Aufblühen des Ferienverkehrs führte zu Beginn der 50er Jahre dazu, daß erstmals Schnellzüge in Barth endeten und begannen. Seitdem fahren in den Sommermonaten Schnellzüge aus dem Süden der DDR nach Barth und zurück. Im Jahresfahrplan 1987/88 fuhr das Schnellzugpaar D 610/D 717 auch im Winterfahrplan. Da der Kraftverkehr damals noch nicht in der Lage war, umfangrei-

che Beförderungsaufgaben zu übernehmen, richtete man Dampferlinien von Barth nach Prerow ein. Im Interesse eines reibungslosen Anschlusses verkehrten deshalb die Schnellzüge über das Hafenansehlußgleis direkt bis zum Hafen!

Fahrzeugeinsatz

Ursprünglich fuhren auf der Strecke Velgast-Barth vermutlich Lokomotiven der preußischen Gattung T3. In den 30er Jahren kamen neubeschaffte Lokomotiven der Baureihe 64 zum Einsatz. Ebenfalls anzutreffen waren in jener Zeit Lokomotiven der Baureihe 57. Während des zweiten Weltkriegs kamen zahlreiche Lokomotivbaureihen nach

handelte es sich um eine Lokomotive der preußischen Gattung T9³, die im ersten Weltkrieg von den Westmächten erbeutet worden war und im zweiten Weltkrieg nach Deutschland zurückkehrte. Diese Maschine wurde bis zum April 1956 in den Akten des Bw Barth geführt. Um 1960 gelangten erstmals Lokomotiven der Baureihe 38¹⁰⁻⁴⁰ nach Barth. 1961 waren in Barth vier Lokomotiven der Baureihe 38, zwei der Baureihe 78, acht Lokomotiven der Baureihe 91⁶² und 91⁶⁴ (ex ELNA) sowie zwei Lokomotiven der Baureihe 93⁰⁻⁴ stationiert.

Bereits zwei Jahre später hatte man die Lokomotiven der Baureihe 93⁰⁻⁴ und 1964 die Lokomotiven der Baureihe 78 aus Barth abgezo-

gen. Die 38er und 91er standen danach noch bis 1969 bzw. 1970 im Dienst.

Im September 1967 kam als Einzelgänger die 94 579 zum Bw Barth. 1968 wurde das Bw Barth in eine Einsatzstelle des Bw Stralsund umgewandelt. Sie setzte um 1971 die ersten Lokomotiven der Baureihe 110 ein. 1971 gehörten zur Einsatzstelle Barth folgende Dampflokomotiven: 41 1070, 41 1125, 41 1128, 41 1147, 41 1157, 41 1287, 52 1609 und 52 4908. Bis Ende der 70er Jahre kamen auch Lokomotiven der Baureihe 03.0 regelmäßig nach Barth. Seitdem wird der gesamte Zugbetrieb mit Lokomotiven der Baureihe 110 und 112 bewältigt. In Barth rangiert eine Lokomotive der Baureihe 106. Die Schnellzüge werden jetzt mit der Baureihe 132 befördert. Einmal am Tag kommt heute ein LVT der Strecke Velgast-Tribsees zum Tanken nach Barth. Bis Mitte der 70er Jahre handelte es sich um Triebwagen der Baureihe 185. Nach der Einstellung des Dampfbetriebs im Bw Stralsund wurden die dort beheimateten Lokomotiven 03 0019, 03 0020, 03 0059, 03 0077 und 03 0085 in Barth abgestellt. Bis zum Frühjahr 1985 waren sie verschwunden; als letzte wurde die Lokomotive 03 0020 abgeschleppt. Seit 1985 ist im Barther Lokschuppen der vierachsige Museumseiltriebwagen 185 254 (ex VT 137 099) abgestellt.

1955 kam die 91 9394 nach Barth. Vermutlich

gen. Die 38er und 91er standen danach noch bis 1969 bzw. 1970 im Dienst.

Im September 1967 kam als Einzelgänger die 94 579 zum Bw Barth. 1968 wurde das Bw Barth in eine Einsatzstelle des Bw Stralsund umgewandelt. Sie setzte um 1971 die ersten Lokomotiven der Baureihe 110 ein. 1971 gehörten zur Einsatzstelle Barth folgende Dampflokomotiven: 41 1070, 41 1125, 41 1128, 41 1147, 41 1157, 41 1287, 52 1609 und 52 4908.

Bis Ende der 70er Jahre kamen auch Lokomotiven der Baureihe 03.0 regelmäßig nach Barth. Seitdem wird der gesamte Zugbetrieb mit Lokomotiven der Baureihe 110 und 112 bewältigt. In Barth rangiert eine Lokomotive der Baureihe 106. Die Schnellzüge werden jetzt mit der Baureihe 132 befördert. Einmal am Tag kommt heute ein LVT der Strecke Velgast-Tribsees zum Tanken nach Barth. Bis Mitte der 70er Jahre handelte es sich um Triebwagen der Baureihe 185.

Nach der Einstellung des Dampfbetriebs im Bw Stralsund wurden die dort beheimateten Lokomotiven 03 0019, 03 0020, 03 0059, 03 0077 und 03 0085 in Barth abgestellt. Bis zum Frühjahr 1985 waren sie verschwunden; als letzte wurde die Lokomotive 03 0020 abgeschleppt.

Seit 1985 ist im Barther Lokschuppen der vierachsige Museumseiltriebwagen 185 254 (ex VT 137 099) abgestellt.

Uwe Miethe (DMV), Nienburg (Saale) und Eberhard Wiedemann (DMV), Annaberg-Buchholz

60 Jahre Baureihe 86

Am 12. Juni 1988 sind genau 60 Jahre vergangen, als mit der Fabriknummer 2356 die Lokomotive 86 001 bei der Maschinenbau-Gesellschaft Karlsruhe die erste Zweizylinder-Heißdampf-Einheitslokomotive der Baureihe 86 an die Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft ausgeliefert wurde.

Grund genug, diesen Lokomotiven einige Zeilen zu widmen.

Das Ziel dieses Beitrages besteht darin, nicht zum wiederholten Male der Geschichte der Einheitslokomotiven nachzugehen, sondern einfach einige Erinnerungen an den Einsatz dieser Lokomotiven wachzuhalten.

Überall im Einsatz gewesen

Die Lokomotiven der Baureihe 86 zählten aufgrund ihrer Zuverlässigkeit, der Betriebssicherheit und ihrer Leistung zu den beliebtesten im Lokomotivpark der Deutschen Reichsbahn. Eine meist gute Dampfentwicklung und ein schnelles Beschleunigungsvermögen machten sie beim Lokpersonal ebenso beliebt wie bei den Schlossern in der Werkstatt, die sie wegen ihrer leichten Unterhaltung (Ausbau von Achsen – Kuppelstangen, leichte Zugänglichkeit der Armaturen) zu schätzen wußten.

Schwierigkeiten bereiteten nur die lauftechnisch unbefriedigenden Bisselachsen. Besonders bei der Rückwärtsfahrt auf den krümmungsreichen Strecken des Erzgebirges neigte das führende Bisselgestell zum Pendeln im Gleis.

Der überwiegende Teil der insgesamt 776 Lokomotiven der Baureihe 86 – rund 500 Stück – hatte aber das zweischsige Laufdrehgestell der Bauart Krauss-Helmholtz erhalten. Bei diesen Maschinen wurde während der Kurvenfahrten jeweils der erste und vierte Kuppelradsatz – beide waren seitlich verschiebbar gelagert und mit dem Laufdrehgestell durch eine Deichsel verbunden – mit angelenkt. Das Krauss-Helmholtz-Laufdrehgestell hat sich im Betriebseinsatz sehr gut bewährt; lauftechnische Schwierigkeiten wie mit der Bisselachse traten hier also nicht auf. Dadurch konnte die Höchstgeschwindigkeit dieser Maschinen auf 80 km/h festgelegt werden (ansonsten 70 km/h).

Vom Erzgebirge bis zur Insel Usedom, in Thüringen und Mecklenburg – überall auf den Strecken der DR konnte man der 86er begegnen, und überall bestachen sie durch ihre vielseitige Verwendbarkeit.

Außer vor Güterzügen waren sie auch im

Personenzug- und sogar im Schnellzugdienst eingesetzt. In den 70er Jahren beispielsweise zogen Lokomotiven des Bw Aue den Flügelzug des Schnellzugpaars D 2141/2142 (Bad Brambach–Berlin Ostbahnhof) auf der Relation Annaberg-Buchholz Süd–Aue–Zwickau bis Werdau. Als einmal keine 86er zur Verfügung stand, wurde das Zugpaar sogar von den damals in Aue gerade neu eingetroffenen Neubaualokomotiven der Baureihe 83 befördert. Stellvertretend für die vielen von den 86ern beförderten Personenzüge seien hier die von den „Buchholzern“ bespannten Personenzüge nach Karl-Marx-Stadt, Zwickau–Werdau genannt. Während des zweiten Weltkriegs fuhren die 86er auch auf der

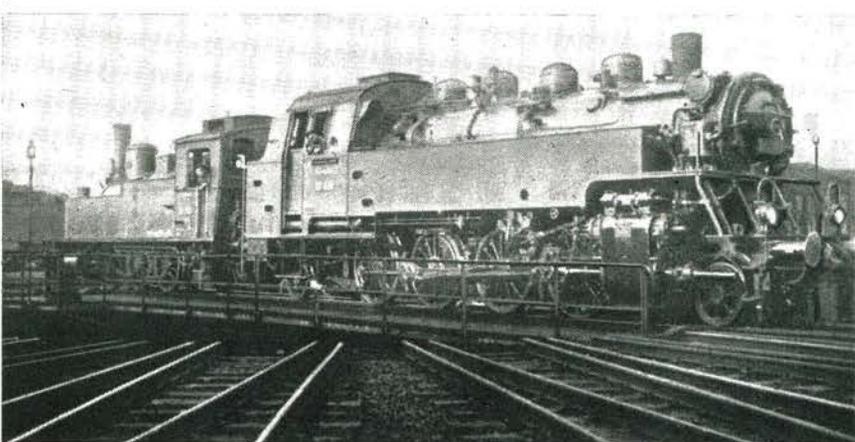
malig. Die Windleitbleche bewährten sich im Betriebseinsatz gut.

Mit dem Sommerfahrplan 1974 wurden hier die beliebten Maschinen abgestellt und durch Diesellokomotiven der Baureihe 110 ersetzt.

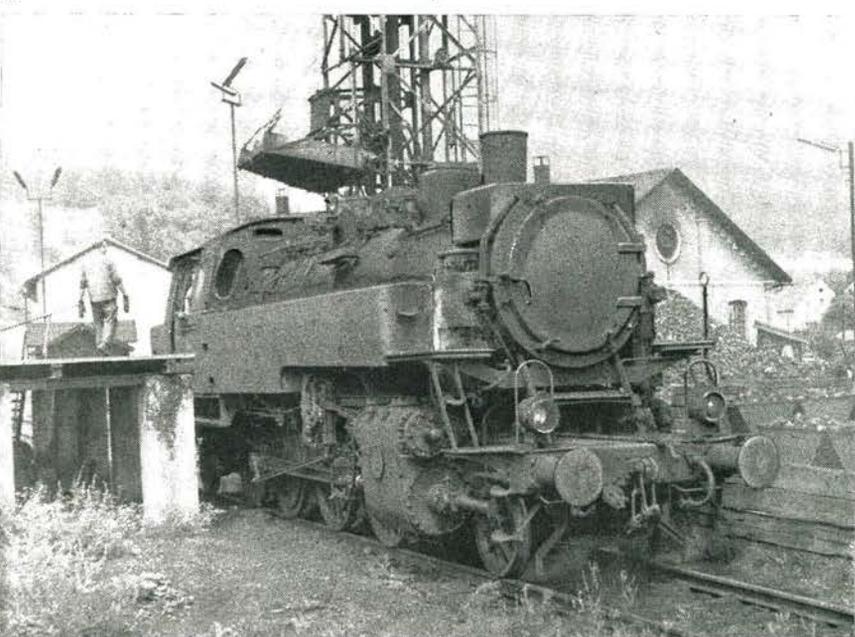
Auch Außenseiter

Nach all den Lobgesängen könnte man meinen, die 86er war die Lokomotive! Was die vielseitige Verwendbarkeit in ihrer Leistungsklasse betraf, so mag das stimmen. Aber wie bei jeder Baureihe gab es auch hier Maschinen, die bei den Personalen nicht gerade beliebt waren. Die Palette reichte von schlechten Laufeigenschaften (Bisselachse)

1



2



Strecke Buchholz–Bärenstein–Weipert (heute Vejprty/ČSSR)–Komotau (heute Chomutov/ČSSR), nach 1945 dann nur noch bis Bärenstein.

Die unter Eisenbahnfreunden wohl bekanntesten Vertreter dieser Baureihe waren die „Insel-86er“ vom Bw Heringsdorf. Grund dafür waren Witte-Windleitbleche, mit denen man diese Maschinen wegen des auf der Insel fast ständig wehenden Seitenwindes ausgerüstet hatte. Das war für diese Baureihe ein-

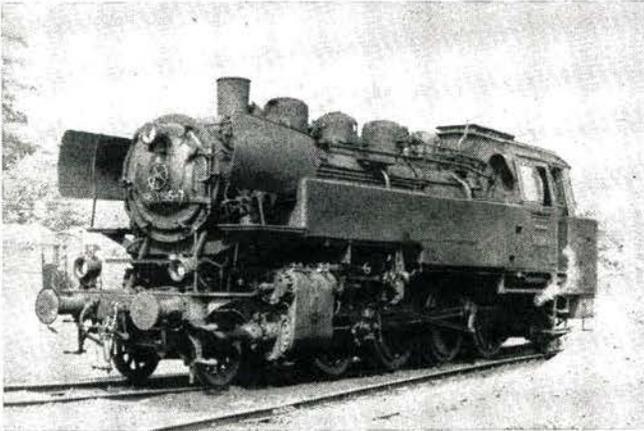
bis hin zu Maschinen, die nicht „kochten“. Ganz abgesehen von den vielen kleinen Schwierigkeiten, die beim täglichen Einsatz auftreten konnten. Um ein Beispiel zu nennen: Die Lokomotiven 86 236 und 86 324 waren keine guten „Dampfmacher“, und sie verbrauchten wesentlich mehr Wasser als andere Lokomotiven.

Die Luftpumpe

Aber nicht immer lag es an den Lokomoti-

ven, wenn es nicht „lief“. Die folgende kleine Geschichte möge das belegen. Ein schöner Sommerabend im Jahre 1957. Langsam rollt die 86 126 des Bw Annaberg-Buchholz an ihren Zug. Klirrend fällt die Kupplung in den Haken, ein scharfes Zischen beim Durchblasen der Luftschläuche – mit geübten Griffen werden sie vom Heizer verbunden. Die Luftpumpe beginnt ihr eintöniges Stampfen. Bremsprobe. Dunkle Rauchschwaden aus dem Schornstein künden von der nahen Abfahrt. Das Signal „Bremsen in Ordnung“ vom Wagenmeister, der Bremszettel vom Zugfertigsteller und Meldung an den Fahrdienstleiter „N 9193 nach Schwarzenberg fertig!“

3



1 Eine der ersten Lokomotiven der Baureihe 86, die das damalige Bw Chemnitz-Hilbersdorf erhielt, war die 86 038 (Schichau 1931/3215). Die um 1931/32 entstandene Aufnahme zeigt sie zusammen mit der 89 235 (Hartmann 1899/2353) auf der Drehscheibe des Bw Chemnitz-Hilbersdorf.

2 Die Lok 86.789 (Floridsdorf 1942/9509) verschlug es zu den ÖBB, wo man sie als einzige dieser Baureihe mit einem Heißluftheizer ausrüstete. Hier wird sie im Bw Hieflau von ihrem Personal auf den nächsten Einsatz vorbereitet (Juli 1967).

3 Im Bw Heringsdorf gönnt sich 86 1185 (Henschel 1934/22451) im Mai 1973 eine kurze Ruhepause. Gut zu erkennen sind die nachträglich angebrachten Witte-Windleitbleche.

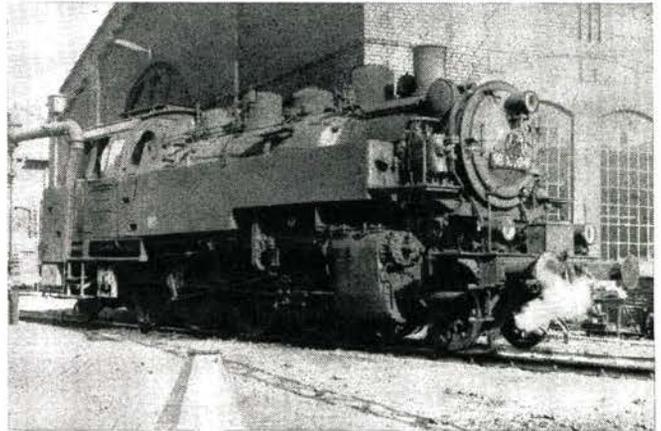
4 Die Lübeck-Büchener Eisenbahn (LBE) erhielt 1938 von Schwartzkopff (10797) eine Lokomotive der Baureihe 86. Sie war hier mit der Betriebsnummer 15 im Einsatz. Nachdem die LBE ab dem 1. Januar 1938 zur DR gehörte, bekam die Maschine 1942 die Nummer 86 1000. Ab 1945 gehörte die Lok zum Bestand der DR, diese verfügte somit über jene Lokomotiven dieser Baureihe mit der niedrigsten (86 001) und der höchsten Betriebsnummer (86 1000). Das Foto zeigt die 86 1000 im September 1972 im Bw Karl-Marx-Stadt-Hilbersdorf.

Fotos: E. Schuffenhauer, Karl-Marx-Stadt (1); Sammlung H. Böhme (2 und 4); H. Böhme, Niederwiesa (3).

Der läßt nicht lange auf sich warten, und schon nach wenigen Minuten dampft die Maschine mit 12 Achsen und 127-t-Masse am Zughaken an ihrem Bw vorbei in Richtung Schwarzenberg.

Scheibenberg ist schnell erreicht. Hier wird erst einmal „gehobelt“. Drei Wagen mit 63 t bleiben am Ladegleis stehen, unser Nahgüterzug wegen einer Kreuzung und aus anderen betrieblichen Gründen auch. Der milde Sommerabend mit seiner Ruhe, die warme Luft. Nur das Stampfen der Luftpumpe ist zu hören. Ein Griff zum Handrad und der Störenfried verstummt. Erst nach einer Ewigkeit – es beginnt schon leicht zu dämmern – setzt sich die Fuhre wieder in Bewegung und

4



gewinnt schnell an Fahrt, denn die Strecke von Scheibenberg nach Markersbach weist eine Neigung von 1:40 auf. Wegen einiger Wegübergänge stellt der Lokführer das Läutwerk an. „Bing – bing – bing.“ Der Abstand zwischen den Schlägen ist ziemlich lang. Als sich die rote Nadel des Tachometers zu weit nach rechts wagt, leitet der Meister die erste Bremsstufe ein. Nichts – keine Bremswirkung! Ein erschrockener Blick zum Manometer, der Druck in der Hauptluftleitung war sehr weit abgesunken – der Lokführer hatte vergessen, die Luftpumpe wieder anzustellen!

Ihm schoß nur ein Gedanke durch den Kopf: „Wenn du die Fuhre noch zum Stehen bringen willst, dann hilf nur ‚Riggenbach machen!‘“¹⁾

Sandstreuer auf und Gegendampf geben, waren eins. Die Lok ächzt und stöhnt in allen Fugen, aber sie bringt ihren Zug zum Stehen!

Sekundenlang Stille, nur die schnell wieder angestellte Luftpumpe poltert, als ob nichts gewesen sei. Die Männer auf dem Führerstand wischen sich den Schweiß aus dem Gesicht, das war ja wohl noch mal gut gegangen!

Mit 5-kg/cm²-Druck (damalige Bezeichnung) in der Hauptluftleitung verlief die weitere Fahrt bis Schwarzenberg reibungslos – die beiden Kollegen von der 86 126 haben sie allerdings bis heute nicht vergessen!

Traditionspflege

Vergessen wird man auch die Lokomotiven der Baureihe 86 nicht. Dafür sorgen einige Maschinen, die teilweise sogar in betriebsfähiger

Zustand für die Nachwelt aufgehoben werden.

Als betriebsfähiges Eisenbahnmuseumsfahrzeug bleibt in der DDR die 86 001 erhalten und kommt zur Freude der Eisenbahnfreunde aus nah und fern bei zahlreichen Sonderfahrten zum Einsatz. Von den Maschinen der Deutschen Bundesbahn hat die 86 283 im „Deutschen Dampflokmuseum Neuenmarkt-Wirsberg“ eine neue Heimat erhalten. Die 1972 von den Ulmer Eisenbahnfreunden erworbene 86 346 verkehrt seit 1979 regelmäßig vor Sonderzügen auf der Albtalbahn, während ihre Schwester 86 348 in Tamm (Württemberg) als Denkmal vor einem Einkaufszentrum steht. Den Reigen be-

schließt 86 457, die viele Jahre als Denkmal vor dem Ausbesserungswerk Trier stand, wieder aufgearbeitet wurde und unter anderem zum 150jährigen Eisenbahnjubiläum vor Sonderzügen im Raum Nürnberg zu neuen Ehren kam.

Aber auch österreichische Eisenbahnfreunde waren weitsichtig und erhielten das letzte Exemplar dieser Baureihe für die Nachwelt. Die Österreichische Gesellschaft für Eisenbahngeschichte kaufte die 86 476 zur „dauerhaften Erhaltung“.

Nicht auszuschließen ist, daß auch die PKP noch eine ihrer seit 1975 abgestellten Tkt 3 ins MUZEUM KOLEJNICTWA nach Warschau holt, um der bewährten Maschine damit ebenfalls in diesem Lande ein Denkmal zu setzen.

60 Jahre Baureihe 86 – ihr sechzigstes wird zugleich ihr letztes Jahr sein, in dem sie, von kurzzeitigen Bedarfsersätzen einmal abgesehen, bei der DR vor Planzügen zum Einsatz kommen wird.

Fußnote

¹⁾ „Riggenbach machen“: Bezeichnung für das Geben von Gegendampf in Gefahrenfällen. Das Verfahren beruht auf dem Prinzip der Riggenbach-Gegendruckbremse, ist aber nicht mit dieser identisch!

Quellenangaben

- (1) Betriebsbuch 86 001
- (2) Autorenkollektiv: Dampflokmuseum, transpress VEB Verlag für Verkehrswesen, Berlin 1982
- (3) Knipping: Die Baureihe 86, Eisenbahn-Kurier-Verlag, Freiburg 1987
- (4) Autorenkollektiv: Die Dampflokomotive, transpress VEB Verlag für Verkehrswesen, Berlin 1983, Reprint
- (5) E. Preuß/R. Preuß: Lexikon Erfinder und Erfindungen Eisenbahn, transpress VEB Verlag für Verkehrswesen, Berlin 1986

Erich Preuß (DMV), Berlin

Der Privilegierte Durchgangsverkehr

2. Teil

Nach dem zweiten Weltkrieg auf dem Gebiet der DDR

Die Wiederaufnahme des Zugverkehrs nach der Befreiung vom Faschismus am 8. Mai 1945 läßt sich heute nicht mehr in allen Einzelheiten rekapitulieren. Erst recht nicht jener Eisenbahnbetrieb, der über das Territorium von Nachbarstaaten geführt werden mußte.

Der PED von Großschönau über Warnsdorf (heute Varnsdorf/ČSSR) nach Seifhennersdorf wurde zunächst nicht wieder aufgenommen. Die Reisenden von Zittau nach Seifhennersdorf mußten über Oberoderwitz und mit Umsteigen in Eibau einen Umweg von 4,9 km in Kauf nehmen, von Großschönau nach Seifhennersdorf gar 19,7 km. Das wog um so schwerer, als damals an einen Busverkehr nicht zu denken war.

Die DDR und die ČSR schlossen am 30. Dezember 1950 ein Abkommen zur Regelung des Privilegierten Durchgangsverkehrs (PED) Seifhennersdorf–Großschönau (Sachs.) über Varnsdorf und von Liberec nach Varnsdorf über Zittau ab. Danach verkehren die Züge über das Territorium der ČSR/ČSSR, ohne daß in Varnsdorf zu- oder ausgestiegen werden darf. Die DR-Züge werden mit eigenem Personal gefahren.

Ein weiterer PED besteht über das Territorium der ČSSR/ČSR zwischen Neusalza-Spremberg und Taubenheim (Spree), ohne eine ČSD-Betriebsstelle zu berühren. Der sogenannte „Fugauer Zipfel“ wird seit jeher benutzt. 1945 kam es hier nicht einmal zur Unterbrechung des Zugverkehrs. Das entsprechende Regierungsabkommen hierzu wurde am 25. April 1956 abgeschlossen. Der im ersten Teil dieses Beitrages bereits erwähnte Zugverkehr von Olbernhau nach Deutschneudorf fuhr – nach Darstellung im Fahrplan – keine Unterbrechung. Es verkehrten zwei Zugpaare täglich und eines an Werktagen. Auf der Station Brandau in km 17,7 fuhren die Züge nach 1945 durch. (1) Die Strecke wurde am 28. September 1969 stillgelegt, zuvor war am 22. Mai 1966 der Reiseverkehr eingestellt worden.

Bei der Fahrt von Adorf (Vogtl.) nach Bad Brambach wird das Staatsgebiet der ČSR/ČSSR zwischen dem Haltepunkt Raun und dem Bahnhof Bad Brambach berührt. Auf den Karten vor 1918 ist zwischen diesen Betriebsstellen eine weitere Durchfahrt dargestellt. Offenbar begründete man nach 1918 diese Grenze.

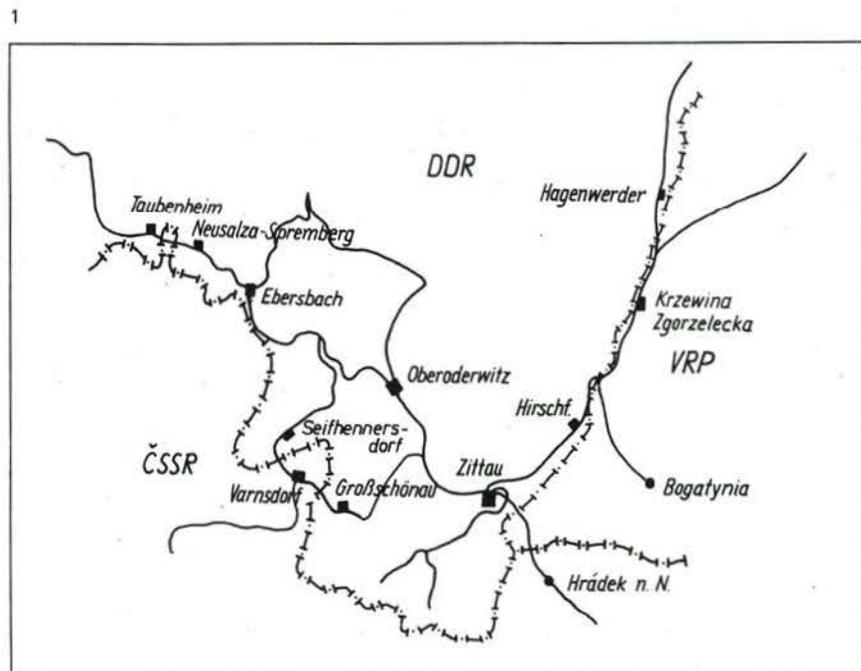
Durch die Festlegung der Oder-Neiße-Grenze im Abkommen von Jalta berührt die Strecke Hagenwerder–Hirschfelde polnisches Territorium. Das Bahnhofsgelände der Stadt Ostritz befindet sich seitdem gleichfalls auf polnischem Gebiet. Als nach dem zweiten Weltkrieg auf dieser Strecke der Zugverkehr wieder aufgenommen wurde, gab es für die Züge zwischen Hagenwerder und Hirschfelde keinen Verkehrshalt. (2) Ein am 31. Dezember 1959 in Kraft getretenes Abkommen zwischen der DDR und der Volksrepublik Polen regelt den beiderseitigen PED auf den Streckenabschnitten Hagenwerder–Krzewina Zgorzelecka-Hirschfelde–Zittau–Porajow. Damit ist es möglich,

den Bahnhof Krzewina Zgorzelecka als Verbindung zur Stadt Ostritz zum Ein- und Aussteigen der Reisenden und zum Ein- und Ausladen von Reisegepäck, Expreßgut und Postsendungen zu benutzen.

Verkehrsvertrag zwischen DDR und BRD

Für die Strecke Eisenach–Gerstungen besteht nach Artikel 16 des Gesetzes über den Vertrag zwischen der Deutschen Demokratischen Republik und der Bundesrepublik Deutschland über Fragen des Verkehrs vom 16. Mai 1972 – „Verkehrsvertrag“ – folgende Vereinbarung:

„Die Bundesrepublik Deutschland gestattet die Durchführung des Eisenbahnverkehrs



2



1 Streckenführung im Raum Ebersbach, Varnsdorf, Groß Schönau, Zittau Mitte der 50er Jahre

2 Eisenbahner vom Bahnhof Alt Varnsdorf (heute

Starý Varnsdorf/ČSSR) im Jahre 1920. Dieses Territorium liegt an der Strecke Großschönau–Seifhennersdorf auf dem Gebiet der ČSSR, einst österreichisches Gebiet. Dort leisteten bis 1920 Eisen-