1
84

transpress

modell eisenbahner

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

Poster
52 8056

XXX. MOROP-Kongreß in Budapest

Gastgeber des XXX. MOROP-Kongresses – er fand vom 2. bis 8. Oktober 1983 statt – war der ungarische Modellbahnverband MÁVOE. Er organisierte ein umfangreiches Programm für die Teilnehmer, das den unterschiedlichsten Interessen entsprach. Dazu gehörten u. a. Exkursionen in die Pußta und nach Eger, aber auch zur Budapester Metro und Straßenbahn bzw. Vorortbahn der ungarischen Hauptstadt.

Die rund 500 Eisenbahnfreunde und Modelleisenbahner aus 18 Ländern erhielten damit die Möglichkeit, das Verkehrswesen, die herrliche Landschaft sowie viele Sitten und Gebräuche Ungarns kennenzulernen. Die gut organisierten Veranstaltungen trugen dazu bei, daß dieser Kongreß für alle Teilnehmer zu einem unvergessenen Erlebnis wurde.

1 Eine Exkursion führte nach Eger in eines der berühmtesten Weinanbaugebiete des Landes. Von Budapest bis Füzesabony beförderte den Sonderzug die Lok V 63 004. Sieben schwere sechsachsige Thyristorlokomotiven der BR V 63 gibt es gegenwärtig. 1973 wurden die ersten beiden Probeloks, 1980 die anderen fünf gebaut. Von dieser BR sollen in den nächsten Jahren weitere beschafft werden.

2 Ein Ausflug in die Pußta gehört natürlich zu jedem Ungarnprogramm interessierter Touristen. Hier verkehrt nämlich noch eine richtige Pferdeeisenbahn. Sie befördert mehrmals am Tag Beschäftigte eines landwirtschaftlichen Betriebes zum Haltepunkt Konya, wo diese Aufnahme entstand.

3 In Eger trennte sich der Kongreß in mehrere Gruppen. Ein Teil fuhr mit einem von der Lok 375 1514 gezogenen Sonderzug nach Szilvásvárad-Szalajka-völgy.

Fotos: W. Drescher, Jena

1

2

3

modell eisenbahner

inhalt

1/84

eisenbahn-modellbahn-zeitschrift
33. Jahrgang

transpress
VEB Verlag für Verkehrswesen
Berlin

ISSN 0026-7422

modelleisenbahner

forum	In eigener Sache	3
	DMV teilt mit	26
aktuell	20 Jahre AG „Verkehrsgeschichte"	28
	30 Jahre PREFO	28

eisenbahn

aktuell	1984 wird Transportaufwand weiter gesenkt	2
historie	Feldbahnübung in Sachsen	4
kurzmeldungen	DDR und Ausland	7
	Lokeinsätze	12
mosaik	Baureihe 91	10
	Fotomotive von der Harzquerbahn	12
poster	Lok 52 8056	14/15

nahverkehr

international	Die Straßenbahn in Hanoi	8

modellbahn

anlage	Gemeinschaftsanlage der AG Zittau	16
tips	Ein $H0_m$-Triebwagen	18
	Bremsstrecken im Schattenbahnhof	25
mosaik	Güterwagen deutscher Eisenbahnen	20
international	Bildauslese vom XXX. Modellbahnwettbewerb	3. US

Titelbild
Winterliche Atmosphäre bei der Harzquerbahn im Bahnhof Eisfelder Talmühle. Die Aufnahme entstand im Februar 1983. Von hieraus besteht nun wieder eine durchgehende Verbindung zur Selketalbahn über Stiege, Straßberg und Alexisbad. Offiziell wurde die Strecke Straßberg – Stiege am 30. November 1983 mit dem Oldtimerzug, gezogen von der 995903, eröffnet. Demnächst rollen über die Neubaustrecke die ersten planmäßigen Kohlenzüge von Nordhausen bis Silberhütte.
Foto: K. Brust, Dresden

Redaktion
Verantwortlicher Redakteur:
Dipl. rer. pol. Rudi Herrmann
Telefon: 2 04 12 76
Redakteur: Ing. Wolf-Dietger Machel
Telefon: 2 04 12 04
Redaktionelle Mitarbeiterin:
Gisela Neumann
Gestaltung: Ulrich Reuter, VBK-DDR
Typografie: Ing. Inge Biegholdt
Anschrift:
Redaktion „modelleisenbahner"
DDR – 1086 Berlin,
Französische Str. 13/14,
Postfach 1235
Fernschreiber: Berlin 11 22 29
Telegrammadresse: transpress Berlin
Zuschriften für die Seite „DMV teilt mit" (also auch für „Wer hat – wer braucht?")
sind nur an das Generalsekretariat des DMV, DDR – 1035 Berlin, Simon-Dach-Str. 10, zu senden.
Herausgeber
Deutscher Modelleisenbahn-Verband der DDR

Redaktionsbeirat
Günter Barthel, Erfurt
Dipl.-Ing. oec. Gisela Baumann, Berlin
Karlheinz Brust, Dresden
Achim Delang, Berlin
Dipl.-Ing. Günter Driesnack, Königsbrück (Sa.)
Dipl.-Ing. Peter Eickel, Dresden
Eisenbahn-Bau-Ing. Günter Fromm, Erfurt
Dr. Christa Gärtner, Dresden
Ing. Walter Georgii, Zeuthen
Ing. Paul Heinz, Sonneberg
Ing. Wolfgang Hensel, Berlin
Dipl.-Ing. Hans-Joachim Hütter, Berlin
Werner Ilgner, Marienberg
Prof. em. Dr. sc. techn. Harald Kurz, Radebeul
Wolfgang Petznick, Magdeburg
Ing. Peter Pohl, Coswig
Ing. Helmut Reinert, Berlin
Gerd Sauerbrey, Erfurt
Dr. Horst Schandert, Berlin
Ing. Rolf Schindler, Dresden
Joachim Schnitzer, Kleinmachnow
Jacques Steckel, Berlin
Hansotto Voigt, Dresden

Erscheint im transpress VEB Verlag für Verkehrswesen Berlin
Verlagsdirektor: Dr. Harald Böttcher
Chefredakteur des Verlags:
Dipl.-Ing.-Ök. Journalist Max Kinze
Lizenz Nr. 1151
Druck:
(140) Druckerei Neues Deutschland, Berlin
Erscheint monatlich;
Preis: Vierteljährlich 5,40 M.
Auslandspreise bitten wir den 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 218/83
Redaktionsschluß: 14. 12. 1983
Geplante Auslieferung: 18. 1. 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.

Transportaufwand wird weiter gesenkt

In diesem Jahr feiern wir den 35. Jahrestag der Gründung unseres Staates.
Die Arbeiterklasse, vereint mit den Genossenschaftsbauern, der Intelligenz und den anderen Bürgern dieses Landes, hat die politische Macht und gebraucht sie, um den Reichtum der Nation zu mehren, um durch die Ergebnisse dieser Arbeit den Frieden sicherer zu machen, ihn zu erhalten. 1950, unsere Republik war ein Jahr alt, betrug das produzierte Nationaleinkommen 30 Milliarden Mark. 1984 wird diese entscheidende ökonomische Größe für die Leistungsfähigkeit eines Landes und seiner Wirtschaft knapp 210 Milliarden Mark ausmachen. Erstmals soll das produzierte Nationaleinkommen schneller wachsen als die industrielle Warenproduktion. Die Senkung des Produktionsverbrauchs, eines der Hauptziele der Intensivierungsprozesse in der Wirtschaft, trägt Früchte, die uns allen zugute kommen. Die Erhöhung der ökonomischen Wirksamkeit von Wissenschaft und Technik, die Senkung des spezifischen Verbrauches an Energie, Rohstoffen und Material von 7,5 %, das Anwachsen unseres Außenhandels, die Vertiefung der Zusammenarbeit mit der Sowjetunion und den anderen RGW-Mitgliedsländern sind in diesem Zusammenhang wichtige Aufgaben, die es 1984 zu lösen gibt.
Das Verkehrswesen spielt dabei eine bedeutende Rolle. Das betrifft sein zuverlässiges Funktionieren im Binnenverkehr ebenso wie die zeitgerechte schnelle und qualitativ hochwertige Abdeckung aller Transportanforderungen zur Realisierung unserer außenwirtschaftlichen Verpflichtungen. Auch hier geht es um noch größere ökonomische Wirksamkeit, um die weitere Senkung des Produktionsverbrauches, vor allem des Verbrauches flüssiger Kraftstoffe.
Dies alles dient dem Ziel, die materiell-technische Basis unserer Industrie und Landwirtschaft zu erhalten, zu modernisieren und insgesamt leistungsfähiger zu machen. Das sind die entscheidenden Grundvoraussetzungen, um die vom X. Parteitag manifestierte Hauptaufgabe in ihrer Einheit von Wirtschafts- und Sozialpolitik erfolgreich fortzusetzen.
Das Gesetz über den Volkswirtschaftsplan 1984, das am 8. Dezember von der obersten Volksvertretung unseres Landes beschlossen wurde, trägt dem Rechnung. Die Aufgaben des Verkehrswesens sind darin eindeutig fixiert:
„Im Verkehrswesen ist 1984 der spezifische Transportaufwand im Binnentransport durch Transportoptimierung in den Zweigen und Bereichen um 3,5 % zu senken. Die volkswirtschaftlich effektive Verlagerung der Transporte von der Straße auf die Schiene und auf die Binnenschiffahrt ist verstärkt fortzusetzen. Zur Erhöhung der Leistungsfähigkeit der Deutschen Reichsbahn und der Energieökonomie beim Transport sind 1984 weitere 223 km elektrifizierte Strecken in Betrieb zu nehmen."
An der Planausarbeitung haben 86 % der Werktätigen des Verkehrswesens teilgenommen und insgesamt 53 000 Vorschläge unterbreitet. Die Senkung des Transportaufwandes, Fragen der Energie- und Materialökonomie, die Wirkung von Wissenschaft und Technik, die Neuererarbeit einschließlich der Ergebnisse der Messe der Meister von morgen standen dabei im Mittelpunkt. In den vergangenen drei Jahren war es möglich, rund 30 Millionen Tonnen Güter von der Straße auf die Schiene und die Binnenschiffahrt zu verlagern. Diese erfolgreiche Entwicklung gilt es fortzusetzen. Zunehmend wird es nun um die Optimierung der Liefer- und Transportbeziehungen im gesamtvolkswirtschaftlichen Rahmen, die sogenannte Produktion-Transport-Optimierung, gehen. Entsprechende wissenschaftliche Untersuchungen im Werkzeugmaschinenkombinat „7. Oktober" führten allein im 1. Halbjahr 1983 zu einer zehnprozentigen Einsparung an Transportleistungen. Es wird eingeschätzt, daß diese Einsparung bis zum Jahre 1985 die Größenordnung von 35 % erreichen kann.
Ohne jeden Zweifel schlummern in der Volkswirtschaft auf diesem Gebiet noch große Reserven. Anläßlich der Übergabe der Plandokumente 1984 schätzte Minister Otto Arndt ein, daß bis zum Ende dieses Fünfjahrplanzeitraumes in entsprechenden Jahresschritten eine insgesamt zehn- bis zwölfprozentige Einsparung an Transportleistungen real ist.
Neben diesen Maßnahmen bleibt die Streckenelektrifizierung der Deutschen Reichsbahn wichtigstes Rationalisierungsvorhaben. Im Dezember des vergangenen Jahres ging der Abschnitt Birkenwerder–Oranienburg–Löwenberg planmäßig ans Netz. Mit den 223 km, die in diesem Jahr dazukommen, wurden wichtige Abschnitte realisiert, um 1985 von Rostock über den Berliner Außenring bis in den südlichen Raum unserer Republik elektrisch zu fahren. Die Tatsache, daß der elektrische Zugbetrieb eine zehnprozentige Leistungssteigerung gegenüber den bisher üblichen Traktionsarten ermöglicht, verdeutlicht den beträchtlichen Effektivitätsgewinn der Leistung, erzielt mit Energie, die wir aus der heimischen Braunkohle gewinnen. Der Erhöhung der Leistungsfähigkeit der Eisenbahn dienen auch der weitere zwei- und mehrgleisige Ausbau hochbelasteter Streckenabschnitte, die Inbetriebnahme von Abschnitten mit automatischem Streckenblock, modernen Wegübergangssicherungen sowie moderner Stellwerke.
Der überwiegende Teil der Investitionen wird für die rationellere Nutzung der vorhandenen Grundfonds sowie für deren Modernisierung eingesetzt. Das ist Ausdruck des Weges der intensiv erweiterten Reproduktion, der in der gesamten Volkswirtschaft in den vergangenen Jahren mit zunehmendem Erfolg gegangen wurde und der auch 1984 Dreh- und Angelpunkt aller wirtschaftlichen Entscheidungen bildet.
Für das Verkehrswesen besteht darüber hinaus die Aufgabe, wichtige Vorhaben der Erschließung von Neubauwohngebieten konzentriert fortzusetzen. Das betrifft den S-Bahn-Verkehr nach Berlin-Hohenschönhausen ebenso wie den Bau bzw. die Erweiterung von Straßenbahnstrecken in Berlin-Marzahn, Dresden, Leipzig, Karl-Marx-Stadt, Magdeburg, Schwerin und Potsdam.
Die Gewährleistung einer höheren Stabilität des Berufs-, Schüler- und Reiseverkehrs und deren ständige Vervollkommnung vor allem im Hinblick auf Pünktlichkeit, Sauberkeit von Verkehrsmitteln und Anlagen sowie den Service für die Reisenden sind politische Aufgaben ersten Ranges, an denen das Verkehrswesen von den Bürgern unseres Landes, aber auch von dessen Gästen aus dem Ausland gemessen wird. Hohe Leistungen, verbunden mit guter Qualität im Gütertransport und im Personenverkehr, sind also zwei Seiten einer Medaille. Dabei sollte nie vergessen werden, auf den guten Ton zu achten. Diese Tugend kostet nichts und vermag doch viele wohltuende Impulse auszulösen.

H. M.

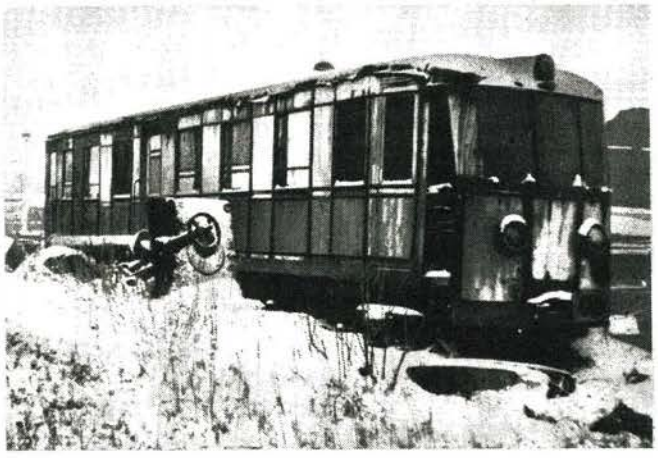
In eigener Sache

Liebe Leser!
Zum Jahresbeginn 1984 arbeiten wir bereits an der 20. Ausgabe des farbigen „modelleisenbahner". Redaktion und Beirat haben sich bemüht, die Zeitschrift interessant und vielseitig zu gestalten.
In nahezu 2000 Zuschriften, die uns im Verlaufe des vergangenen Jahres erreichten, bestätigten Sie uns, daß wir mit den ausgewählten Themen im wesentlichen das Richtige getroffen haben.
Natürlich gab es auch Hinweise, Ideen und Vorschläge, was wir noch besser machen können. Bei der thematischen Planung für dieses Jahr haben wir viele Ihrer Anregungen berücksichtigt. Der Leserpost war z. B. zu entnehmen, daß die farbigen Poster sehr beliebt sind, sich aber bei kurzen Fahrzeugen das Format A 4 besser eignet. Wir haben uns daher entschlossen, 1984 nur noch zwei Poster über jeweils zwei Seiten und die anderen einseitig zu veröffentlichen.
Der Vorbildteil wird im 35. Jahr unserer Republik ein buntes Mosaik über die Geschichte, Gegenwart und Zukunft von Eisenbahn und Straßenbahn bieten. Apropos Straßenbahn: Einige Leser sind ausgesprochene Straßenbahngegner, und andere wünschen sich noch mehr Berichte über den Nahverkehr. Die 1983 erstmals unter der Rubrik „Straßenbahnen im Gespräch" veröffentlichten Kurzmeldungen haben großen Anklang gefunden und werden – wie andere Beiträge über dieses interessante Verkehrsmittel – im bisherigen Umfang berücksichtigt.
Gedanken machen wir uns gegenwärtig auch über die Verbesserung des Modellbahnteils unserer Zeitschrift, und dazu ist jede Anregung gefragt. In erster Linie denken wir an Veröffentlichungen, die den Modelleisenbahner befähigen sollen, möglichst vorbildgerecht zu bauen. Ein Schritt auf diesem Weg ist die viel gefragte Serie „Das gute Beispiel". An Hand des Vorbildes werden hier solche Probleme behandelt, die auf den Anlagen noch immer nicht exakt nachgebaut werden. Dazu wollen wir möglichst gut gestaltete Gemeinschafts- und Heimanlagen vorstellen. In diesem Zusammenhang gleich eine Bitte: Sollten Sie die Absicht hegen, Ihre Heimanlage unseren Lesern vorzustellen, dann schicken Sie uns bitte einige Schwarzweiß-Fotos und den Gleisplan. Kritische Hinweise – die wir eventuell dazu veröffentlichen – fassen Sie bitte so auf, wie sie gemeint sind: als Ratschläge für Tausende Modelleisenbahner, es noch besser zu machen.
In den nächsten Monaten werden wir auch mit Elektronik-Spezialisten beraten, wie wir dieses Gebiet noch verständlicher darstellen können. Beiträge über „Frisuren" und Bauanleitungen, über die viel gefragte Güterwagenserie und über Modellbahnanlagen werden auch 1984 in unserer Zeitschrift regelmäßig zu finden sein.
Unterstützung und unzählige Anregungen erhalten wir auch von den Arbeitsgemeinschaften, Bezirksvorständen und Kommissionen des DMV der DDR. Wir wünschen uns sehr, daß das 1984 so bleibt, denn dadurch ist es möglich, die Arbeit des Verbandes vielfältig widerzuspiegeln. Angesichts der in diesem Jahr stattfindenden Bezirksdelegiertenkonferenzen erscheint uns das besonders wichtig. Nach wie vor erwarten wir Ihre Zuschriften. Schreiben Sie uns, was Ihnen gefällt und was Ihrer Auffassung nach noch gemacht werden sollte. Für 1984 wünschen wir uns eine gute Zusammenarbeit.

Ihre
Redaktion
„modelleinsenbahner"

125 Jahre Werrabahn
Anläßlich dieses Jubiläums veröffentlichten wir im Heft 11/83 einen Beitrag. Dazu folgende Hinweise: Beim Bau der Hauptstrecke der Werrabahn entstand eine für zwei Gleise vorgesehene Trasse. Jedoch wurde die Verbindung nur eingleisig gebaut.
Der Bahnbetrieb auf der zu Bayern gehörenden Teilstrecke Coburg–Lichtenfels übernahm die Werrabahn, die dafür eine jährliche Pacht in Höhe von 4 % der Bausumme (1,9 Mill. Mark) erhielt.
me

Lindwurm in der Altmark?
Im Heft 10/82 veröffentlichten Sie eine Information über den Verbleib des ehemaligen Schmalspurtriebwagens VT 137 600. Hier weitere interessante Angaben: Das letzte Einsatzgebiet dieses Triebwagens waren die Kleinbahnen des ehemaligen Kreises Jerichow I (Kl. I).



Da die beiden mittleren Drehgestelle häufig in den Kurven entgleisten, wurde das Fahrzeug 1966 zur Verschrottung freigegeben und zu diesem Zweck in das Bw Salzwedel überführt. Einige Monate standen die drei Segmente des Triebwagens hinter dem Lokschuppen. 1967 wurde das Fahrzeug „ortsfest" aufgestellt und als Lagerraum genutzt.

Und so sieht er heute aus: Der ehemalige VT 137 600 auf dem Gelände des Bw Salzwedel. Die Aufnahme entstand Ende vergangenen Jahres.
Foto: A. Erxlebe, Salzwedel

Das Mittelteil mit der Motorenanlage und das zweite Kopfteil wurden inzwischen verschrottet.
A. Erxlebe, Salzwedel

75515 bleibt erhalten
Vor mehreren Monaten wurde die zu den Eisenbahnmuseumsfahrzeugen gehörende und auf dem Karl-Marx-Städter Hbf aufgestellte Lok 75515 durch eine nicht rechtzeitig zum Halten gebrachte Rangierabteilung beschädigt. Die Lok wird nicht – wie von vielen Lesern vermutet – verschrottet, sondern wieder aufgearbeitet.
me

Auch heute noch gültig!

Eingesandt von L. Kühnel, Leipzig. Die Aufnahme entstand im Oktober 1980 im Bahnhof Mengersgereuth-Hämmern.

Dipl.-Ing. Wolfram Wagner (DMV), Dresden

Über eine Feldbahnübung in Sachsen

Bereits seit Inbetriebnahme der ersten Eisenbahnen waren einflußreiche Kreise stets bestrebt, sie für militärische Zwecke zu nutzen. Nach den Kriegen 1864, 1866 und 1870/71 forderte der damalige Generalstabschef von Moltke, neue und selbständige Eisenbahntruppen zu bilden. Schließlich wurde am 1. Oktober 1871 das erste Eisenbahnbataillon im damaligen Deutschland aufgestellt. Da Offiziere und Mannschaften beim Bau und Betrieb von Eisenbahnen noch wenig Erfahrung hatten, kamen die Eisenbahntruppen zunächst beim Bau ziviler Eisenbahnstrecken zum Einsatz.

Nachdem genügend Kenntnisse vorhanden waren, wurde 1874/75 die südlich von Berlin gelegene und als Königliche Militär-Eisenbahn (K. M. E.) bezeichnete Strecke Schöneberg – Schießplatz Kummersdorf durch das Eisenbahnbataillon gebaut und am 15. Oktober 1875 in Betrieb genommen (1897 bis Jüterbog verlängert). Den gesamten Betriebs- und Verkehrsdienst übernahmen Eisenbahntruppen.

In der folgenden Zeit wurden die Eisenbahntruppen ständig vergrößert; 1890 gab es schon zwei Eisenbahnregimenter.

Schmalspurbahnen im Dienste des Militärs

Neben dem Betrieb der K.M.E., dem Bau ziviler Eisenbahnstrecken und dem Sprengen komplizierter Bauwerke gehörte es auch zu den Aufgaben der Eisenbahntruppen, schmalspurige Feldbahnen herzustellen. Ab etwa 1890 fanden in verschiedenen Gegenden zahlreiche Feldbahnübungen statt. Dabei wurde der schnelle und sichere Bau von Feldbahnen trainiert, wobei mit dem Vormarsch der Truppen Schritt gehalten werden mußte. Im Militärdienst tätige Techniker arbeiteten an der ständigen Verbesserung der eingesetzten Technik (Lokomotiven, Wagen, Gleisjoche, Weichen, Telefonleitungen usw.) und des Feldbrückenbaues.

In der Regel mit einer Spurweite von 600 mm gebaut, erfolgte nach kurzer Betriebszeit wieder der Streckenabbau. Die wohl bekannteste Feldbahn führte 1896 und 1897 von Wernshausen nach Brotterode. Sie diente dem schnellen Wiederaufbau der durch eine Feuersbrunst völlig zerstörten Stadt Brotterode. Auf der Bahn wurden 17000 Personen und viele tausend Tonnen Güter transportiert.

Eine große Übung begann

Die Vorarbeiten für den im folgenden beschriebenen Feldbahnbau oblag dem 2. Königlich-Sächsischen Pionierbataillon Nr. 22. Am 31. Juli und 1. August 1909 stellten die Pioniere bei Boritz sowie zwischen Seußlitz und Niederlommatzsch je eine Pontonbrücke zu Übungszwecken über die Elbe her. Hierbei trainierte man vor allem die Schnelligkeit beim Brückenbau.

Am 4. August 1909 wurde die Feldbahnübung durch das amtliche Dekret mit der Nr. 1424 II der Königlichen Amtshauptmannschaft Meißen öffentlich bekannt gemacht. Die anliegenden Gemeinden mußten sich auf eventuelle Einquartierungen vorbereiten. Bereits einen Tag später begann die Übung. Aufgrund einer angenommenen Kriegslage mußte eine Feldbahn von Weißig nach Seelingstadt gebaut werden.

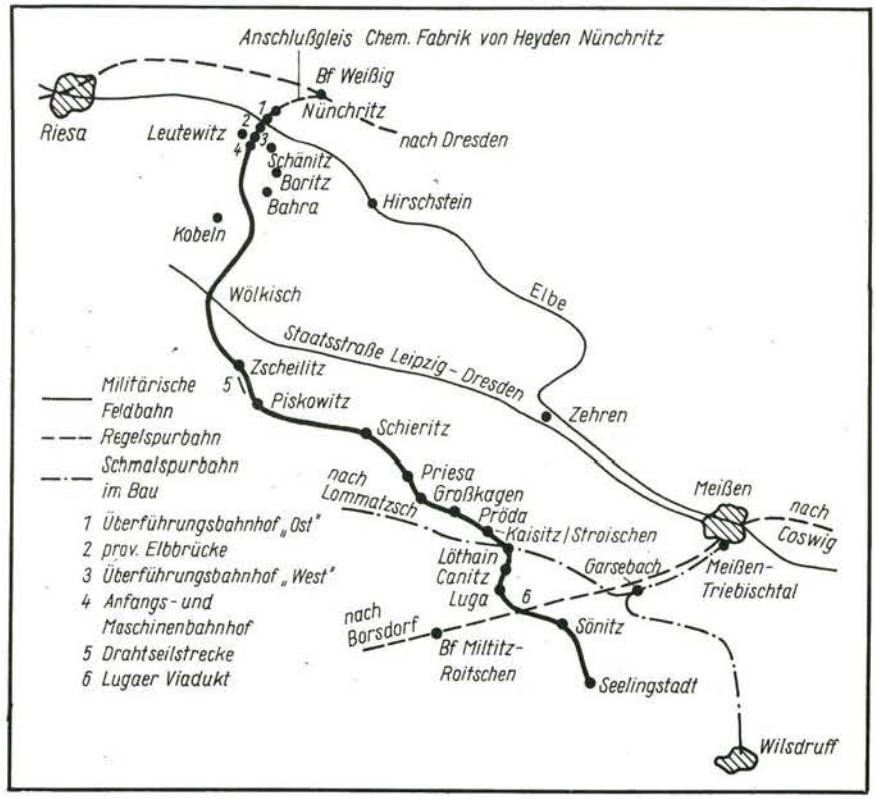
Die ersten Kompanien und ein Teil des Feldbahnmaterials trafen etwa zum gleichen Zeitpunkt in Weißig ein. Die erforderlichen Ausrüstungen wurden aus den Beständen des bei Zossen gelegenen Pionierparks Rehagen-Klausdorf beschafft und per Eisenbahn hauptsächlich nach Weißig, aber auch zum Bahnhof Miltitz-Roitschen gebracht. Der Rest gelangte auf dem Wasserweg vom Tempelhofer Hafen bis zur Entladestelle bei Schänitz.

Brücken gehörten dazu

Zunächst entluden die Eisenbahnsoldaten das eingetroffene Feldbahnmaterial. Das geschah auf einem Ausziehgleis der im Bahnhof Weißig abzweigenden Anschlußbahn, die zur dortigen Chemiefabrik führte. Am 9. August 1909 trafen die 1. Eisenbahnbaukompanie und am 11. August 1909 die ersten vier Zwillingslokomotiven in Weißig ein.

Inzwischen waren die beiden Pfahlanschlußbrücken für die Pontonbrücke am linken und rechten Elbufer fertiggestellt. Das 2. Königlich-Sächsische Pionierbataillon Nr. 22 baute die die Elbe zwischen Leutewitz und Nünchritz überquerende Pontonbrücke. Die Schwierigkeit bestand darin, daß der Schiffsverkehr auf der Elbe täglich nur sechs Stunden unterbrochen werden durfte. Am 16. August 1909 wurde die 180 m lange Pontonbrücke eingefahren. Anschließend verschwanden die sechs Mittelpontons, und der Fluß war wieder befahrbar.

1



Der Streckenbau begann

Vom rechten Elbufer führte die Feldbahn bis zur an der Chemiefabrik gelegenen Entladestelle und zum Überführungsbahnhof, der sich unterhalb des Fabrikgeländes befand. Hier waren Lager, Baracken und Geschäftszimmer vorhanden. Die ersten Materialtransporte rollten am 18. August 1909 über die pioniermäßig hergestellte Elbbrücke. Am linken Elbufer befanden sich der Überführungsbahnhof „West", der Maschinenbahnhof und der sogenannte Anfangsbahnhof (km 0).

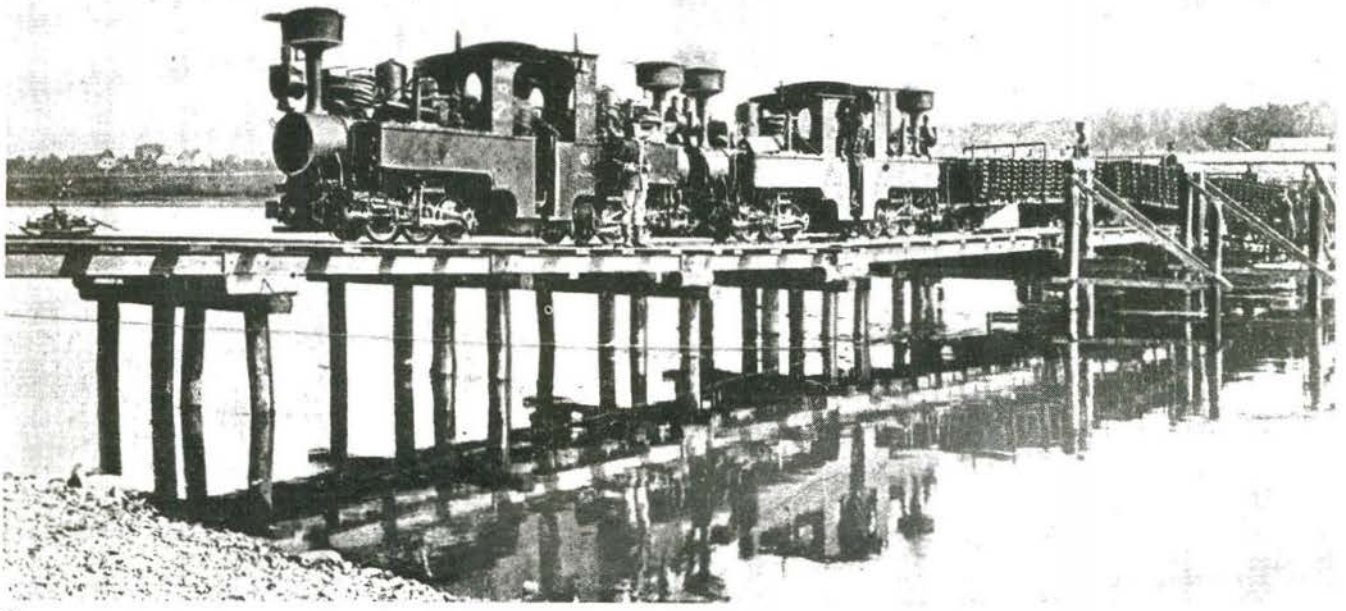
Eine zusätzliche Seilbahn bewältigte die starke Steigung bei Zscheilitz. Die 46 km lange Fernsprechleitung entlang der Strecke war bereits am 18. August 1909 betriebsfähig.

Vom 21. bis 31. August 1909 entstand der gesamte 600-mm-spurige Oberbau, wozu fünf Meter lange Gleisjoche zum Einbau gelangten. Das wohl imposanteste Bauwerk der Übung war der große auf zwei- und vierpfähligen Stützen ruhende Viadukt bei Luga. Er war 280 m lang und an seiner höchsten Stelle 23 m hoch.

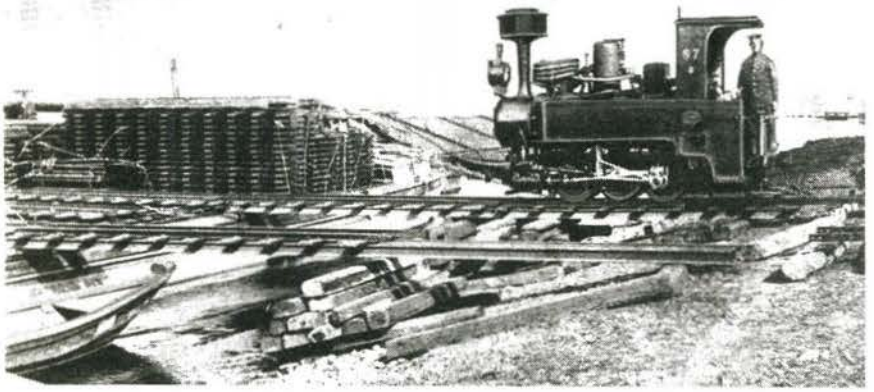
Oberdeckdampfern nach Nünchritz. Auch die Meißner Straßenbahn erlebte einen Verkehrsaufschwung, da viele Schaulustige von der Endstation Buschbad zum Bauplatz der Lugaer Brücke wanderten.

Mit diesen Aktionen versuchte man möglichst breite Kreise der Bevölkerung für das Militär zu begeistern. Schließlich ging es darum, die Menschen auf kriegerische Auseinandersetzungen „einzustimmen", die sie zur Durchsetzung ihres imperialistischen Machtstrebens vorbereiteten.

2



3



1 Verlauf der Feldbahn, die im Rahmen einer vom 5. August bis 22. September 1909 stattgefundenen militärischen Übung im Raum Meißen/Riesa existierte.

2 Der erste Materialzug rollt mit zwei sogenannten Zwillingen über die Pontonbrücke.

3 Das Feldbahnmaterial wird von einem Transportkahn abgeladen.

Am 20. August 1909 waren schon 8 Zwillingsloks und 16 als „Illinge" bezeichnete Einzelloks im Maschinenbahnhof stationiert. Vom 8. bis 15. August 1909 erfolgten durch die 3. Eisenbahnbaukompanie Absteckarbeiten bis Seelingenstadt. Das Herstellen des Unterbaues war teilweise sehr schwierig, es mußten sogar Sprengungen vorgenommen werden. Bei den Unterbauarbeiten half eine dafür angeforderte Königlich-Bayerische Eisenbahnbaukompanie.

Sachsenkönig fehlte nicht

Zum Stab des Eisenbahnregiments Nr. 2 gehörte eine Publikationsabteilung, die die gesamte Öffentlichkeitsarbeit leitete. Großzügig wurden die Redakteure der Zeitungen mit Militärautomobilen entlang der Trasse gefahren. Für die Bevölkerung zu einem beliebten Ausflugsobjekt geworden, veranstaltete die Sächsisch-Böhmische Dampfschiffahrtsgesellschaft am 17., 19., 24. August und 11. September extra Sonderfahrten mit

Mehr noch war König Friedrich August III. von Sachsen (1904 bis 1918) am Bau und Betrieb der Feldbahn interessiert. Er und sein Gefolge besuchten am 21. und 28. August sowie am 3. September 1909 die Feldbahnanlagen.

Nachdem der König am 3. September 1909 die Seilstrecke Zscheilitz–Piskowitz benutzte und von Piskowitz mit einem Extrazug nach Seelingstadt fuhr, telegrafierte er am 28. August an den Kaiser:

„Bei erneuter Teilnahme an der in meinem Lande stattfindenden Feldbahnübung drängt es Mich, nach Überschreitung des soeben fertiggestellten 23 m hohen, 280 m langen Viaduktes bei Luga Dir meine Bewunderung über die

Leistung der Offiziere und Mannschaften dieser Truppe auszusprechen."

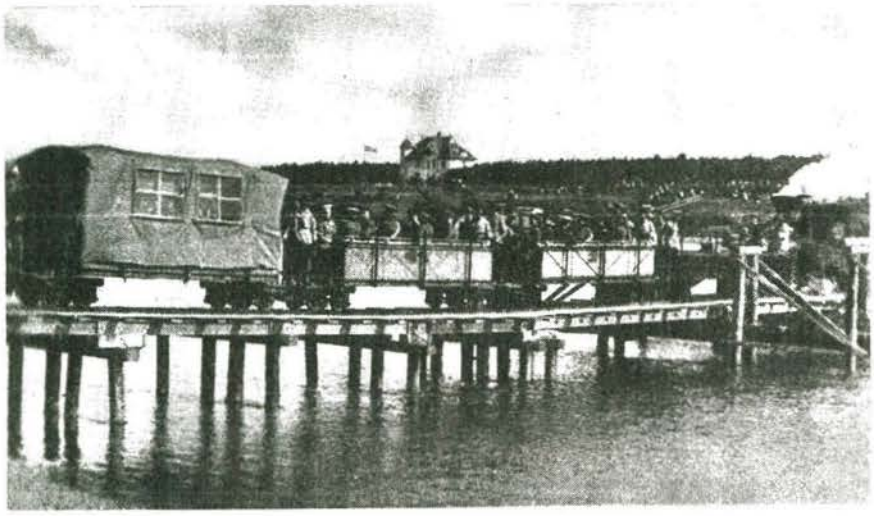
gez. Friedrich August.

Der Kaiser telegrafierte im echten „Hohenzollerndeutsch" zurück.

„Ich danke Dir sehr für die Anerkennung, die Du den Leistungen der Offiziere und Mannschaften zollst und habe mich gefreut, daß es der Truppe vergönnt war, die Übung unter Deinen Augen auszuführen." gez. Wilhelm.

4

5



4 Abladen einer vierachsigen Brigadelok – es handelt sich dabei um den Nachfolgetyp von den Zwillingen – über die Kopframpe am Anschlußgleis Chemiefabrik Weißig.

5 König Friedrich August III. von Sachsen fährt über die Elbbrücke.

Zeichnung: Verfasser
Fotos: Sammlung G. Paul, Hoyerswerda

Mit gleichem Pathos äußerte sich auch der Generalstabschef von Moltke, als er am 30. August 1909 die Feldbahn besichtigte.

Der Bahnbau war beendet

Am 25. August 1909 waren alle Bahnhöfe bei Schänitz fertiggestellt und bereits 40 (!) Loks im Einsatz. Auf dem Ausgangsbahnhof standen bereits abzutransportierende Geschütze.

Am 31. August 1909 war die 36,7 km lange Strecke betriebsfähig.

Die Strecke begann beim km 0 im Ausgangsbahnhof bei Schänitz und führte links am Ort vorbei. Nach Kreuzung der Straße Boritz–Schänitz erreichte der Schienenstrang Oberlommatzsch, wo sich die zweite Telefonstation befand. Weiter führte die Trasse parallel zur Straße Oberlommatzsch–Wölkisch. Am Gasthof Wölkisch wurde die Staatsstraße Dresden–Leipzig gekreuzt, um danach Zscheilitz zu erreichen. Auf der Zscheilitzer Höhe war die dritte Telefonstation „Kellerberg" vorhanden. Von hier fiel das Gelände auf etwa 700 m Länge stark in Richtung Piskowitz ab. Dieses starke Gefälle veranlaßte die Erbauer auf 515 m eine Drahtseilstrecke einzulegen, da die Neigung den alleinigen Lokomotivbetrieb ausschloß.

In Piskowitz – hier befand sich die vierte Telefonstation – wurde die Straße Lòmmatzsch–Zehren überquert. Anschließend verlief die Trasse im Tal weiter bis nach Schieritz. In der Nähe von Priesa existierte die fünfte Telefonstation. In einer Steigung wurde der Ort Großkagen umfahren, weiter ansteigend führte die Strecke nach Pröda hinauf und von hier aus in einem großen Bogen nach Kaisitz. In Stroischen bestand die sechste Telefonstation, der sich die siebente in Löthain anschloß. Danach wurde die noch im Bau befindliche Schmalspurbahn Meißen–Lommatzsch auf einer 28,6 m langen Brücke überquert. Über Canitz, Luga, (achte Telefonstation) den Viadukt überquerend, führte die Bahn bis Roitzschen (neunte Telefonstation). Nach Sönitz erreichten die Züge die Endstation Seelingstadt, wo sich die zehnte Telefonstation befand.

Die sogenannten Telefonstationen waren kleine Unterwegsbahnhöfe. Hier fanden Zugkreuzungen statt. Teilweise waren die Gleisanlagen recht umfangreich, wie z. B. in Piskowitz. Allein im dortigen Feldbahnhof befanden sich am 30. August 1909 20 Feldbahnloks.

Nur sieben Tage Bahnbetrieb

Am 1. September 1909 wurde der Betrieb aufgenommen. Tag und Nacht rollten fortab die Züge. Am Sonntag, dem 5. September 1909 ruhte der Betrieb, weil am Lugaer Viadukt ein großer Feldgottesdienst abgehalten wurde. Am 6. September 1909 erfolgte nach Mitternacht das Anheizen der Lokomotiven. Pünktlich 5 Uhr begann der volle Betrieb nach Fahrplan, der aber bereits am 8. September 1909 eingestellt wurde. Die Feldbahnübung hatte ihren Zweck zur vollsten Zufriedenheit der Militärs erfüllt. Am 9. September 1909 begann der Abbau der Feldbahn. Er wurde am 22. September 1909 beendet. Die ganze Übung verschlang übrigens 250 000 M Steuergelder. Nur ein geringer Teil davon wurde als Bodennutzungsgebühr und Entschädigung an die Bauern ausgezahlt, deren Grund und Boden man nutzte und z. T. verwüstete.

Heute, nach mehr als 70 Jahren, erinnert den Besucher der Lommatzscher Pflege nichts mehr an die umfangreiche Feldbahnübung. Es sollte jedoch nicht vergessen werden, daß auch dieses Stück Eisenbahngeschichte zugleich ein Stück Militärgeschichte im imperialistischen Deutschland ist!

Quellenangaben
(1) Verschiedene Ausgaben des „Meißner Tageblattes" aus dem Jahre 1909
(2) Verschiedene Ausgaben der „Meißner Volkszeitung" aus dem Jahre 1909
(3) Hille, Meurin: Die Geschichte der Königlichen Eisenbahntruppen, Eigenverlag, 1911

kurzmeldungen

Kasachstan: 15000t mit einem Zug

Eine elektronische Steuerung ermöglicht es neuerdings,in Kasachstan mehrere Elloks zu einer Traktionseinheit zu koppeln und von einer Maschine zu steuern. Kürzlich wurden Schwertransporte dieser Art – es handelt sich um zwei Kilometer lange Züge mit denen 15000t Güter befördert werden – planmäßig aufgenommen.
Zuvor fanden zahlreiche Versuchsfahrten statt. Bereits 1979 wurde mit dieser Steuerung ein 6000t schwerer Güterzug gefahren. Ein Jahr danach verkehrte ein aus 130 Wagen bestehender Zug mit Vorspann- sowie Schiebelok und einer Last von 10158t direkt bis nach Moskau. Für die 170km lange Strecke benötigte der Zug insgesamt drei Stunden.
Die Einführung dieser neuen und sehr effektiven Technologie erfordert umfangreiche Investitionen. Dutzende Bahnhöfe mußten verlängert und die Sicherungstechnik vervollkommnet werden.
Es ist vorgesehen, die gesammelten Erfahrungen auch in anderen Teilen der UdSSR anzuwenden und dort ähnliche Schwerlastzüge einzusetzen.
me

Die XXVI. Zentrale MMM im Rückblick

Vom 14. bis 25. November 1983 fand in Leipzig die XXVI. Zentrale Messe der Meister von morgen statt. Das Verkehrswesen stellte in der Halle 6 auf einer Fläche von 435m² 72 Exponate aus, zuzüglich 8 Leistungen in anderen Bereichen der Volkswirtschaft. Die Deutsche Reichsbahn war in der Messestadt mit 39 Exponaten vertreten. Der Gesamtnutzen dieser MMM-Leistungen beträgt 3,6 Millionen Mark. Von besonderer Bedeutung waren die im Konsultationspunkt „Komplexe sozialistische Rationalisierung" gezeigten Leistungen des Jugendobjektes „Elektrifizierung von Eisenbahnstrecken". An Hand von 9 Exponaten und des Elektrifizierungsprogrammes der DR wurde demonstriert, wie die Deutsche Reichsbahn gemeinsam mit Betrieben der Volkswirtschaft um ein schnelles Tempo bei der Elektrifizierung von Eisenbahnstrecken ringt.
Zahlreiche Veranstaltungen, wie der Tag des jungen Neuerers des Verkehrswesens und der Tag der Deutschen Reichsbahn, trugen wesentlich zum Gelingen der XXVI. Zentralen MMM im Bereich Verkehrswesen bei.
neu

Pendelzug für Flughafen

Das neue Flughafengebäude des Londoner Flughafens Gatwick ist mit dem Hauptgebäude durch einen fahrerlosen „Personentransporter" verbunden. Mit den unbemannten vollautomatischen Fahrzeugen erfolgt ein ununterbrochener Pendelverkehr zwischen den beiden 320m voneinander getrennten Gebäuden.
Die Wagen bieten 100 Personen Platz und werden elektrisch betrieben, fahren auf einer Hochbahn und erreichen Geschwindigkeiten bis zu 48km/h (Bild unten). Die Fahrt dauert 50 Sekunden.
Text und Foto: RSp.

Verkehrskuriosum in San Francisco wird erneuert

Am 1. August 1873 fand die feierliche Inbetriebnahme der zum Symbol für San Francisco gewordenen Kabelstraßenbahn („Cable Car"), statt. Sie überstand seitdem zwar Erdbeben und Großbrände, aber nicht Verschleiß- und Alterungserscheinungen.
Die erste Teilstrecke begann auf den Hügeln am Osthang des Nob Hill. Gegenwärtig sind noch drei Linien mit einer Länge von 15 Kilometern in Betrieb. 89 in Holzbauweise und mit offenen Plattformen ausgerüstete Wagen rollen stetig bergauf und bergab. Ihr Aussehen weist typische Elemente des viktorianischen Stils vor. Das konstante „Tempo" beträgt 15,2 km/h.
Die Wagen werden von einem in der Gleismitte im Straßenpflaster (Kabelschächte) befindlichen Kabel an seinen Enden durch Elektromotoren (anfangs Dampfmaschinen) in Bewegung gesetzt. Jeder Wagenführer („grip man") löst an einer Haltestelle die Wagenverankerung vom Kabel und klinkt sie zur Weiterfahrt einfach wieder ein.
Inzwischen ist nun die Cable Car ein verkehrstechnisches Denkmal geworden. Die reichlich drei Millionen Einwohner von San Francisco möchten es auf keinen Fall missen. Daher entschlossen sich die Stadtväter für eine Generalüberholung, die etwa zwei Jahre dauern soll und die ansehnliche Summe von 80 Millionen Dollar verschlingen wird. In letzter Zeit häuften sich nämlich Pannen und Havarien, da die Cable-Car-Anlage in den vergangenen Jahrzehnten kaum gewartet wurde.
Geistiger Vater des Projekts war der aus London stammende Spezialist für Drahtseiltechnik, der Ingenieur Andrew Hallidie. Er konstruierte das komplette System der Cable Car, baute dann auch noch in anderen Städten ähnliche Bahnen, wie sogar im australischen Melbourne.
Kau.

Elektrifizierung bei den MÁV

Die Ungarische Staatsbahn (MÁV) hat unlängst den elektrischen Betrieb auf dem 76 Kilometer langen Streckenabschnitt zwischen Budapest und dem Hüttenzentrum Dunaujvaros aufgenommen.
me

Eisenbahn-Viadukt bei Invancice

Von 1868 bis 1870 entstand nahe von Invancice auf der Strecke der damaligen Österreichisch-Ungarischen Staatseisenbahngesellschaft Wien–Stadlau–Brünn der erste und heute auf dem Territorium der ČSSR befindliche Eisenbahn-Eisen-Viadukt in Mitteleuropa. Mit 374 m Länge und 42 m Höhe überspannt er das Tal der Jihlava (Bild links).
Da das Bauwerk den Belastungen nicht länger gewachsen war, wurde unmittelbar neben ihm ein neuer Viadukt errichtet, der im Oktober 1978 erstmals befahren werden konnte. Der alte, am 9. November 1978 zum letzten Mal genutzte Viadukt steht nun als technisches Denkmal unter der Obhut des Technischen Museums Brno.
Text und Foto: NKu

Rolf-Roland Schweinitz (DMV),
Leipzig

Impressionen über die Straßenbahn in Hanoi

Von den drei Großstädten Vietnams (Ho-Chi-Minh-Stadt 3,5 Mill. Einwohner (EW), Hanoi 1,5 Mill. EW und Haiphong 1,2 Mill. EW) hat nur die Hauptstadt Hanoi einen Straßenbahnbetrieb.

Die Straßenbahnen verkehren auf vier Linien (siehe Netzplan), wobei der Verkehrsrhythmus auf den einzelnen Strekken zwischen 15 und 30 Minuten schwankt. Zum Einsatz gelangen meist aus einem zweiachsigen Triebwagen und zwei vierachsigen Beiwagen bestehende Züge. Liniennummer und Fahrtziel sind an den Wagen nicht angebracht.

Die Bahnen fahren nur bis gegen 20.30 Uhr, bei Dunkelheit wird lediglich der Triebwagen innen beleuchtet. Teilweise wurden abends Solo-Wagen beobachtet. Regelmäßig halten die Straßenbahnen im Bereich der Ausweichstellen und an den mit dem Schild „BEM XE DIEN" (braun mit weißer Schrift) gekennzeichneten Haltestellen. Ansonsten wird überall auf- und abgesprungen. Die niedrige Geschwindigkeit läßt dies durchaus zu. Den Fahrpreis von 5 Hao (etwa 15 Pf) kassiert ein von Wagen zu Wagen gehender Schaffner. Außerdem nimmt auch der Triebwagenführer das Fahrgeld entgegen. „Schwarzfahrer" und Kinder benutzen gern die Trittbretter oder die hintere Rammbohle des Beiwagens (Bild 2).

Technische Einrichtungen und Fahrbetrieb

Die meterspurigen Gleise liegen fast ausschließlich in der Straßenmitte. Eine Ausnahme bildet die in Seitenlage der Straße Nr. 6 auf eigenem Bahnkörper trassierte Strecke nach Hà Dông. Zum Einbau gelangten sowohl Rillen- als auch Vignolschienen. Das gesamte Netz ist eingleisig mit Ausweichen angelegt, wobei ohne erkennbares Signalsystem gefahren wird. Der Fahrplan ist so abgestimmt, daß in regelmäßigen Abständen Kreuzungen an den Ausweichstellen stattfinden. Sollten doch mal längere Wartezeiten auftreten, so stört das keinen. Die europäische Hektik ist hier unbekannt.

Die vorhandene Doppelfahrleitung schützt an Weichen vor dem Entgleisen des Rollenstromabnehmers.

Im Gleisnetz existieren mehrere schienengleiche Kreuzungen mit der Eisenbahn, die alle mit be- oder unbeschrankten Wegübergangssicherungsanlagen ausgerüstet sind. Die in letzter Zeit stillgelegten Strecken wurden nicht abgebaut. Gleis und Fahrleitung sind zum größten Teil erhalten, um die Strecken bei Bedarf wieder zu eröffnen.

1 Übersicht vom Straßenbahnnetz in Hanoi (links Zustand von 1970, rechts von 1981).

2 Die Marktstraße ist die Hauptgeschäftsstraße Hanois.

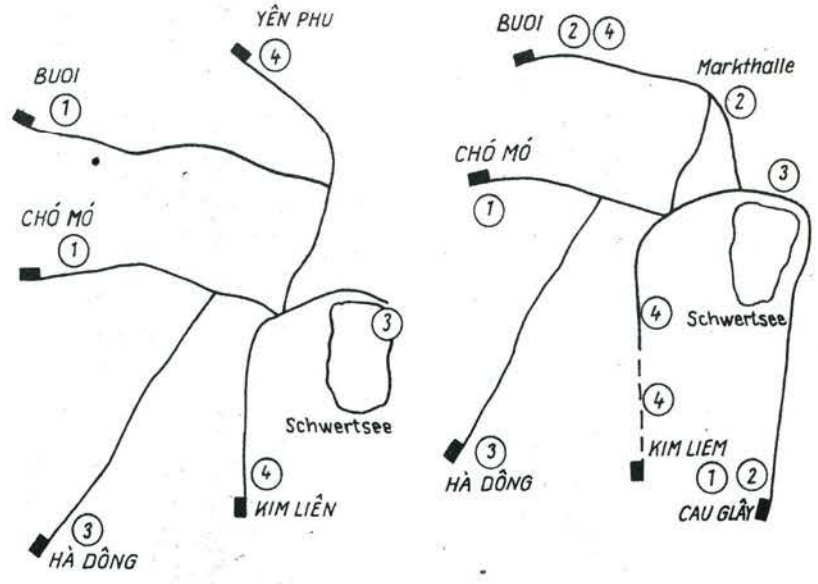
3 An der Endstation Markthalle (Cho Mo) ist ein kleiner Junge eifrig mit dem Umlegen der Stange beschäftigt.

4 Blick auf die Zentralhaltestelle. Im Vordergrund mit Beiwagen 108 – ein seltener Zweierzug.

5 Wagen 19 ist ein Triebwagen in Tonnendachversion

Fotos und Zeichnungen: Verfasser

1



2