

7
88

transpress

modell eisenbahner

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

Dampf-Planeinsatz
beendet



**Rückblick –
Dampf in
und um Elsterwerda**

Bereits mit dem Fahrplanwechsel 1986 wurden die im Bahnbetriebswerk Elsterwerda beheimateten Dampfloks der Baureihe 52.8 zugunsten der modernen Traktion abgegeben. Zuletzt waren die Elsterwerdaer Dampfloks vorwiegend auf den Strecken nach Falkenberg, Senftenberg, Riesa und Ostrau eingesetzt.

Die Fotos sollen noch einmal an den Dampfbetrieb dieses Bahnbetriebswerkes erinnern.



1 Kohle für die 52 8111 im Bw Elsterwerda. Am 30. Dezember 1984, als diese Aufnahme entstand, war von dem bevorstehenden strengen Winter noch nichts zu ahnen.

2 Eine der letzten Leistungen mit Dampfloks war der Güterzug 56386 von Riesa, der oft auch von Ostrau verkehrte, wie hier mit der 52 8020 am 2. September 1985.

3 Ständige Gäste in Elsterwerda waren bis zum Fahrplanwechsel 1985 auch die Nossener Loks der Baureihe 50¹⁵⁻³⁷. Am 13. September 1984 stand die 50 3540 abfahrtsbereit mit dem P 9937 in Elsterwerda.

4 Immer gepflegt und mit rotem Triebwerk war sie einst „Starlok“ in Elsterwerda: die 52 8104. Hier mit dem Güterzug 58234 am 14. September 1984 an der Einfahrt vom Bahnhof Elsterwerda.

Text und Fotos: U. Miethe, Nienburg (S.)



eisenbahn-modellbahn-
zeitschrift
37. Jahrgang



transpress
VEB Verlag für Verkehrswesen
Berlin

ISSN 0026-7422

modelleisenbahner

aktuell	Ein historisches Ereignis	2
forum	Mitteilungen	3
junior	Noch einmal Ombu/H0-Heimanlage/Lexikon	22
anzeigen	suche/biete/tausche	28

eisenbahn

kurzmeldungen	100 Jahre Kiesbahn Leipzig-Lindenau Der Privilegierte Durchgangsverkehr (3. Teil)	4 7
international	Nach Sopron zur GySEV	9
fahrzeugarchiv	2. Folge: Preußischer Durchgangswagen IV. Klasse von 1894	13

nahverkehr

mosaik	75 Jahre Hochbahn in der Schönhauser Allee	10
---------------	--------------------------------------------	----

modellbahn

anlage	Ein Bw in der Nenngröße N	17
tips	Beleuchtung von Dampflokomodellen C 3 Sa 91/Gebäudemodelle	21 3. US
mosaik	Im Maßstab 1:22,5 ...	20
vorbild-modell	Das Sandgleis – ein originelles Detail	24

Titelbild

Mit Beginn des Jahresfahrplans 1988/89 wurde der Planeinsatz der Dampflokomotive auf dem regelspurigen Streckennetz der Deutschen Reichsbahn offiziell beendet. Mehr über dieses zweifellos historische Ereignis lesen Sie auf den Seiten 2 und 3 dieser Ausgabe.

Unser Foto zeigt die Lokomotive 50 3523 in der Nähe von Oelsnitz (Erzgeb.) am 2. Mai 1987, wo es noch bis vor kurzem täglich dampfte.

Foto: M. Dietsch, Könitz

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
Telegrammadresse: 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

Studienrat Günter Barthel, Erfurt
Karlheinz Brust, Dresden
Achim Delang, Berlin
Werner Drescher, Jena
Dipl.-Ing. Günter Driesnack,
Königsbrück (Sa.)
Dipl.-Ing. Peter Eickel, Dresden
Oberingenieur Eisenbahn-Bau-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 Lehm, 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

Verlagspostamt Berlin
Redaktionsschluß: 3. 6. 1988
Geplante Auslieferung: 7. 7. 1988
Geplante Auslieferung des Heftes
8/88: 8. 8. 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.

Dipl.-Ing. Hans-Joachim Krauß,
Hauptingenieur der Hauptverwaltung
Maschinenwirtschaft der DR im
Ministerium für Verkehrswesen, Berlin

Ein historisches Ereignis

Zur Beendigung des planmäßigen Einsatzes von regelspurigen Dampflokomotiven bei der Deutschen Reichsbahn

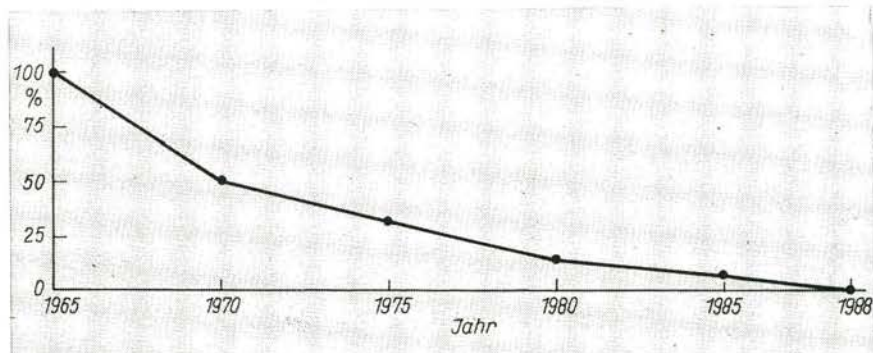
In den ersten fünf Monaten dieses Jahres zogen bei der Deutschen Reichsbahn regelspurige Dampflokomotiven nur noch in einigen wenigen Fällen planmäßig Güterzüge. Schnell verringerte sich die Anzahl der täglich unter Dampf stehenden Maschinen. Mit Beginn des Jahresfahrplans 1988/89 schied nun bei der Deutschen Reichsbahn die regelspurige Dampflokomotive bis auf wenige Ausnahmen aus dem planmäßigen Dienst aus. (So werden von der zum Bw Halberstadt gehörenden Einsatzstelle Oschersleben noch befristet vor einigen Güterzügen Lokomotiven der BR 50.3 eingesetzt.) Ungeachtet dessen werden einige Dampflokomotiven auch noch in den nächsten Jahren für Heizzwecke oder im Rahmen der Elektrifizierung vor Betonmischzügen – vor allem im Winter – anzutreffen sein. Ebenso ist es nicht auszuschließen, daß bei notwendigen Überführungsfahrten zwischen den Bahnbetriebswerken oder zum Raw die eine oder andere Fahrt für die Beförderung eines Güterzuges genutzt wird. Dennoch ändert all dies nichts an der Tatsache, daß vor wenigen Wochen die Umstellung von Dampf- auf die E- und V-Traktion offiziell beendet worden ist. Dem einen oder anderen Leser wird sicherlich schon die historische Tragweite dieses Ereignisses aufgefallen sein: Vor fast 150 Jahren fuhr auf dem Territorium unseres Landes die erste Dampfeisenbahn auf einer vollständig fertiggestellten Strecke, und zwar zwischen Berlin und Potsdam.

Es ist unumstritten: Die Dampflokomotive hatte in den zurückliegenden 150 Jahren einen entscheidenden Einfluß auf die gesellschaftliche Entwicklung gehabt und sie im bis dahin nie gekannten Maße gefördert. Grund genug also, eine kleine Rückschau zu halten, nicht aber, um die Geschichte der Dampflok wiederzugeben. Denn das wurde an dieser Stelle und in zahlreichen anderen Veröffentlichungen zur Genüge getan. Deshalb wird im folgenden vor allem an einige Aspekte der Entwicklung nach 1945 erinnert. Doch zunächst ein kurzer Blick in die Zeit davor.

Das sich schnell ausbreitende Eisenbahnnetz, die ständig steigenden Transportanforderungen und die zunehmenden Geschwindigkeiten führten zum Bau von immer größeren und leistungsfähigeren Lokomotiven. Die Kessel wurden größer und leistungsfähiger, die Zahl der gekuppelten Achsen stieg bis auf fünf oder sogar sechs. Um die Jahrhundertwende schließlich trat der Heißdampf seinen Siegeszug an. Die Verbund- bzw. Vierzylinder-Verbundlokomotiven sorgten für eine höhere Wirtschaftlichkeit. Viele Sonderbauarten, wie Zahnradlokomotiven, Gelenklokomotiven (Mallet, Fairlie u. a.) sowie Hoch- und Mitteldrucklokomotiven, waren Meilensteine der Dampflokomotiventwicklung. Sie nahmen Einfluß auf eine bessere Kurvenläufigkeit und den thermischen Wirkungsgrad der Dampflokomotive. Den Höhepunkt in der deutschen Dampflokomotiventwicklung verkörperten die stromlinienverkleideten Schnellfahrlokomotiven der Baureihe 05 der DRG (Die Lokomotive 05 002 erreichte am 11. Mai 1936 auf der Strecke Berlin–Hamburg mit einem

hen, wurde nicht nur die Instandhaltung verbessert. Damit einher ging die sogenannte Gattungsreinigung. Wenige Baureihen konzentrierte man unter Beachtung der Zugförderungsleistungen in einem Bahnbetriebswerk. Die einzelnen Baureihen beheimatete man im Rahmen der Spezialisierung in bestimmten Reichsbahnausbesserungswerken. Dadurch konnte die Zahl der Baureihen auf ein Drittel je Rbd gesenkt werden. Gleichzeitig wurden systematisch Splitter-Baureihen ausgesondert. Außerdem verringerte sich die Anzahl der Baureihen und Gattungen innerhalb von zehn Jahren auf 50.

Nunmehr stand die Leistungssteigerung des Dampflokomotivparks im Vordergrund. Das betraf eine geringere Instandhaltungszeit ebenso wie eine ständig steigende störungsfreie Loklaufleistung. Sowjetische Neuerermethoden halfen auch in den Reichsbahnausbesserungswerken, die Qualitätsarbeit zu verbessern. Erinnert sei an die Lokpflegemethode Lunin, die in der organisierten Lokpflege der festbesetzten Lokomotiven bestand und der sich Ende



Prozentualer Anteil der Dampflokomotiven an den Zugförderungsleistungen der DR während der Traktionsumstellung von 1965 bis 1988

Schnellzug von 200 t eine Geschwindigkeit von 200,4 km/h.) sowie die Lokomotiven der Baureihen 06 und 45. Diese Maschinen ließen aber gleichzeitig die Leistungsgrenze der Dampflokomotive bei Anwendung der Wagnerschen Einheitslok-Baugrundsätze erkennen, die mit maximal 3 000 PS indizierter Kesselleistung festgeschrieben werden mußte.

Nach dem zweiten Weltkrieg war der größte Teil der Dampflokomotiven auf dem Gebiet der heutigen DDR zerstört. Mit großen Anstrengungen gelang es, die Dampflokomotiven schrittweise in stand zu setzen. Ende 1946 gehörten zum Betriebspark hier wieder 4 800 Lokomotiven. Der Bestand wuchs bis zum Ende der 50er Jahre auf rund 6 000 Lokomotiven an. In den Nachkriegsjahren setzte sich der Lokomotivpark aus etwa 160 Baureihen und Gattungen zusammen, wobei viele noch aus der Länderbahnzeit stammten. Um die Leistungsfähigkeit des Maschinendienstes zu erhö-

1952 bereits 85 % aller Lokbrigaden angeschlossen hatten. (Ein roter Blechwimpel am Führerstand außen verwies auf die erfüllten Aufgaben.) Mit Hilfe des Bataisker Verfahrens konnten die Planarbeiten an einer Lokomotive auf ein halbes Jahr aufgeteilt werden. (Kolben- und Bremsuntersuchungen waren halbjährlich durchzuführen.) Darüber hinaus führten bis 1960 das Umwälzauswaschverfahren, das feuerlose Anheizen, die innere Kesselspeisewasseraufbereitung und viele weitere kluge Vorschläge, gepaart mit aufopferungsvollen Arbeitsleistungen der Eisenbahner, zu einer Senkung des Bw-Unterhaltungsstandes auf die Hälfte gegenüber den Jahren nach dem zweiten Weltkrieg.

Es darf aber auch jene Zeit nicht vergessen werden, als durch das Ausbleiben von Steinkohle aus dem Ruhrgebiet die Lokfeuerungen auf Braunkohle umgestellt werden mußte. Trotz der hohen physischen Anstrengungen der Heizer – teilweise waren die Lokomotiven mit zwei Heizern besetzt – blieb nichts anderes übrig, als die Fahrzeiten zu verlängern und die Buchfahrplanlasten herabzusetzen.

Dresdner „Beiträge zur postgeschichtlichen Forschung“

Vom Bezirksarbeitskreis Postgeschichte des Philatelistenverbandes Dresden werden in dieser Schriftenreihe jährlich in einem Heft entsprechende Forschungsergebnisse veröffentlicht, die auch für Modelleisenbahner und Fans des Eisenbahnwesens im allgemeinen von Interesse sein dürften. Bisher sind in dieser Schriftenreihe erschienen:

Heft 1 „Zur Heimat- und Postgeschichte von Hainsberg/Sa. und Umgebung“, die Postorte Tharandt, Somsdorf, Coßmannsdorf, Rabenau und Hainsberg bzw. Hainsberg-Deuben betreffend, zum Preis von 8,- Mark. Heft 2 mit drei Beiträgen: „Dresden 8012 – ein Postamt“, „Tharandts erster Postverwalter“ und „Die Sächsischen Gitternummernstempel – ihre Inkraftsetzung und derzeitige Zuordnung zu den Bezirken der DDR“ zum Preis von 4,70 M. Beide Hefte, mit viel Illustrationen, sind z. Z. noch erhältlich (Versandkosten 0,50 M).

Im Oktober dieses Jahres erscheint Heft 3 „Die Bahnpost auf der Strecke Hainsberg–Kips-

dorf“, etwa 80 Seiten, illustriert, zum Preis von 5,- M und Versandkosten. Interessenten sind gut beraten, ihren Bedarf bereits jetzt, bevor die Auflage vergriffen ist, anzumelden. Bestellungen für alle Hefte sind zu richten an: PHILATELISTENVERBAND der DDR, BAK Postgeschichte, Ackermannstraße 3/002, Dresden, 8020.

Karnevalclub bittet um schnelle Hilfe

Der Niederauer Karnevals-Club möchte in der kommenden Karnevalssaison einer 150jährigen Eisenbahn die Reverenz erweisen. Gemeint damit ist die Leipzig-Dresdner Eisenbahn. Zur Anfertigung der Dekoration und des Programmzubehörs benötigen wir dringend Bildmaterial.

1. Alle Ansichten der Lokomotive SAXONIA
2. Abbildungen des Bahnhofs Niederau um 1900
3. Abbildungen vom Oberauer Tunnel und der ehemaligen Station Oberau.

Wenn Sie uns Eisenbahnfreunden helfen könnten, wären wir Ihnen sehr dankbar. Das Mate-

rial benötigen wir etwa fünf Wochen und werden es danach unverehrt an den Eigentümer zurücksenden.

In den Kreisen Meißen, Riesa und Großhain würden wir das Material selbst abholen und auch zurückbringen.

Frank Friedrich
Präsident des NKC
Weinböhlauer Str. 14
Niederau
8254

AG 7/44 Wernigerode zog Bilanz

Alle zwei Jahre führen die Freunde der AG 7/44 des DMV ihre Wahlversammlung gemäß dem Verbandsstatut durch. So auch vor wenigen Wochen. Dazu konnten sie als Gast recht herzlich den Sekretär des Bezirksvorstandes, Heinz Sperling, begrüßen. Der Vorsitzende der AG 7/44 zog in seinem umfangreichen Rechenschaftsbericht Bilanz über das Erreichte in der vergangenen Wahlperiode. Besonders hob er das hohe Engagement der Freunde in Vorbereitung und Durchführung des

100jährigen Jubiläums der Selketalbahn im vergangenen Jahr hervor. Kassierer Bernhard Krause legte den Mitgliedern einen Kassenbericht vor.

Künftig wollen die Eisenbahnfreunde vor allem die Geschichte ehemaliger Kleinbahnen in der näheren Umgebung weiter erforschen und die Ergebnisse möglichst vielen Interessenten zugänglich machen. Außerdem bemühen sich die AG-Mitglieder um den Erhalt des Schmalspurpersonenwagens 900-474. Er soll später einmal als Gesellschaftswagen auf dem Harzer Schmalspurnetz eingesetzt werden. Ein entsprechender Antrag dazu wurde von den Modelleisenbahnern bereits gestellt. Ebenfalls wollen die Freunde den ehemaligen Triebwagen der Nordhausen-Wernigeroder Eisenbahn, der als Eisenbahnmuseumsfahrzeug am Bahnhof Wernigerode Westerntor steht und ein klägliches Dasein fristet, pflegen.

Die Freunde Hans Röper (AG-Vorsitzender) und Bernhard Krause wurden erneut in ihrer Funktion bestätigt. Als stellvertretender AG-Vorsitzender fungiert nun Freund Wilfried Karge. *R. Siemß, Hecklingen*

zen. Der tägliche Aktionsradius verringerte sich bei Güterzuglokomotiven auf 150 km. Hinzu kamen zahlreiche Brände durch Feuerflug. Die Einführung des „toten Feuerbettes“ und andere technische Maßnahmen verbesserten die Situation. Trotzdem blieben die Arbeitsbedingungen für die Lokpersonale und Betriebsarbeiter sehr hart. In der zweiten Hälfte der 50er Jahre stand dann Steinkohle aus der UdSSR und der VR Polen zur Verfügung.

Auf der Grundlage der 1954 gebauten 1'Dh2-Schleppenderlokomotive 25 001 mit Mischvorwärmer und Stokerfeuerung, die ursprünglich als Universallokomotive projektiert war (ein zweites Exemplar, die Lok 25 1001, war mit Kohlenstauffeuerung ausgerüstet) wurde ein

Dampflokotiv-Neubau-Typenprogramm entwickelt. Der damalige VEB Lokbau „Karl Marx“ Babelsberg produzierte auf dessen Grundlage 360 Dampflokotiven der Baureihen 65.10, 83.10, 23.10, 50.40 und 99 (für die Spurweiten 750 und 1000 mm). Wegen des bevorstehenden Traktionswechsels wurde am 28. September 1960 mit der Lok 50 4088 der Dampflokotivbau für die Deutsche Reichsbahn beendet. Dennoch konnte auf die Dampflokotiv noch lange nicht verzichtet werden. Deshalb wurde bereits in den 50er Jahren damit begonnen; zahlreiche Lokotiv-Baureihen zu rekonstruieren oder zu modernisieren.

Bereits 1950 baute man unter Leitung des Nationalpreisträgers Hans Wendler

die ersten Lokomotiven auf Kohlenstauffeuerung um. Ihnen folgten bis 1956 etwa 130 Lokomotiven der Baureihen 17, 44, 52 und 58.

Die anlässlich des 10. Jahrestages der DDR im Oktober 1959 durch eine sozialistische Arbeitsgemeinschaft des Bw Halle G versuchsweise auf Ölhauptfeuerung umgerüstete 44 195 war die Grundlage für den Umbau von über 200 Lokomotiven der Baureihen 01.5, 03.10, 44, 50, 95 und 99 (Harzquerbahn) auf Ölhauptfeuerung.

Mehr als 600 Lokomotiven wurden bis 1967 mit dem Giesl-Ejektor ausgerüstet. Er ermöglichte, den spezifischen Kohleverbrauch auf 8 bis 10 % zu senken. Viele verschlissene Dampflokotiven waren in den 60er Jahren trotz des begonnenen Traktionswechsels unentbehrlich. Sie erhielten Generalreparaturen. Dabei mußten komplette Bauteile völlig erneuert werden. Außerdem wurden im Interesse einer höheren Leistungsfähigkeit und Zuverlässigkeit bis 1965 mehr als 660 Lokomotiven der Baureihen 01, 03, 03.10, 18, 19, 23, 39 (22), 41, 50, 52 und 58 rekonstruiert. Sie bekamen dabei neue, vollständig geschweißte Verbrennungskammer-Ersatzkessel mit höherer spezifischer Heizflächenbelastbarkeit. Dadurch veränderte sich das Aussehen dieser Maschinen teilweise erheblich. In der zweiten Hälfte der 60er Jahre begann dann die konzentrierte Ablösung der Dampflokotiv. Daß sich die Traktionsumstellung über

rund 20 Jahre hinzog, war ursprünglich nicht vorgesehen. Doch die ständig gestiegenen Zugförderungsleistungen und das Ansteigen der Kosten für flüssige Energieträger machten es notwendig, die regelspurige Dampflok bis in unsere Tage im Zugdienst zu nutzen.

Wenn auch nunmehr die Dampflokotiv aus dem planmäßigen Zugdienst auf Regelspurstrecken ausgeschieden ist, sollte dieser Tatsache keine Träne nachgeweiht werden. Die moderne Technik ist für ein leistungsfähiges Transportunternehmen wie die Deutsche Reichsbahn unumgänglich.

So wurden bisher über 1500 Rangierlokomotiven der Baureihen 101/102 und 105/106, mehr als 1000 dieselhydraulische Zugdienstlokomotiven der Baureihen 110 bis 118 aus der DDR-Produktion, nahezu 1200 dieselelektrische Lokomotiven der Baureihen 120–142 aus der Sowjetunion, 200 dieselhydraulische Lokomotiven der Baureihe 119 aus der Sozialistischen Republik Rumänien und mehr als 1000 Elloks der Baureihen 211, 242, 243, 250 und 251 aus der DDR-Produktion in Dienst gestellt.

Und dennoch: Der Eisenbahnfreund wird auch künftig auf seine Kosten kommen können. Neben den eingangs erwähnten zufälligen bzw. fallweisen Einsätzen von regelspurigen Dampflokotiv und den Schmalspurlokotiv sorgen künftig auch rund 20 betriebsfähige Museumslokomotiven für viel Dampf bei Sonderfahrten.

Uwe Köhler (DMV), Leipzig

100 Jahre Kiesbahn Leipzig-Lindenau

Die große Zeit der gemeinhin als Feldbahn bezeichneten Werk- und Grubenbahnen ist längst vorbei. Doch selbst in ihrer Blütezeit war deren Existenz meist nur von kurzer Dauer. Erreicht solch eine Bahn in unseren Tagen ihr 100. Jubiläum, ist das schon eine kleine Sensation. In diesem Jahr nun feiert die Kiesbahn Leipzig-Lindenau dieses seltene Fest. Beinahe wäre es aber spurlos an der Bahn vorübergegangen. Doch die Interessengruppe „Feldbahn“ der AG Modelleisenbahn im Pionierhaus „Paul Derfurt“ hatte im Rahmen des 16. Spezialistentreffens „Junger Eisenbahner“ damit begonnen, die Geschichte der Kiesbahn zu erforschen. Die dabei entstandene Dokumentation bildet die Grundlage für den nachfolgenden Beitrag.

Der Vater der Bahn

Mitte des 19. Jahrhunderts wurden auch die deutschen Städte aus ihrem feudalen Dornröschenschlaf geweckt. Eine Welle der Industrialisierung breitete sich über sie aus. Vielfach kamen die Initiativen dazu von einflußreichen Persönlichkeiten des Bürgertums. Eine solche war in Leipzig Dr. Karl Heine. Mit unternehmerischem Weitblick erkannte er frühzeitig die Bedeutung eines Industriekomplexes und seine Anbindung an alle modernen Verkehrsträger. Dr. Karl Heine war es auch, der erstmals die Gleise der Eisenbahn bis in die Werkhallen legen ließ. Sein Wirken für den Bau des vom Bahnhof Leipzig-Plagwitz ausgehenden Anschlußbahnnetzes brachte einen bedeutenden Fortschritt zur Erschließung dieses Einzugsgebietes. Und noch heute gehören diese Bahnanlagen zu den bedeutendsten in Leipzig.

Weniger bekannt ist dagegen sein „Elster-Saale-Kanal-Projekt“. Wohl deshalb, weil ihm kein Erfolg beschieden war. Schon 1856 begannen erste Ausschachtungsarbeiten, und 1864 wurde auf dem ersten Teilstück die Personendampfschiffahrt eröffnet. Ende 1887 erreichte die Kanalbaustelle die Lindenau-Schönauer Flur. Der hier vorgefundene erstklassige Kies veranlaßte Heine, das Gebiet in eine große Kiesgrube zu verwandeln. Dazu mußte das Grundwasser gesenkt und deshalb der bereits fertiggestellte Kanalabschnitt tiefer gelegt werden. Während ursprünglich die Erdmassentransporte mit Schubkarren, Fuhrwerken und Lastkähnen bewältigt werden mußten, wurde für diese Zwecke nun auf dem Planum des trockengelegten Kanalgrundes eine 800-mm-spurige Feldbahn angelegt. Das war zugleich die Ge-

burtsstunde der Kiesbahn. Die in großer Anzahl beschafften hölzernen „Kippwries“ wurden zunächst von Pferden und Menschen bewegt.

Dr. Karl Heine gründete dann im Mai 1888 die „Leipziger Westend-Baugesellschaft – Bauland, Baustoffe, Fuhrgeschäft, Landwirtschaft“ (LWB) zur Fortsetzung seines Werkes. Knapp drei Monate danach verstarb er im 69. Lebensjahr.

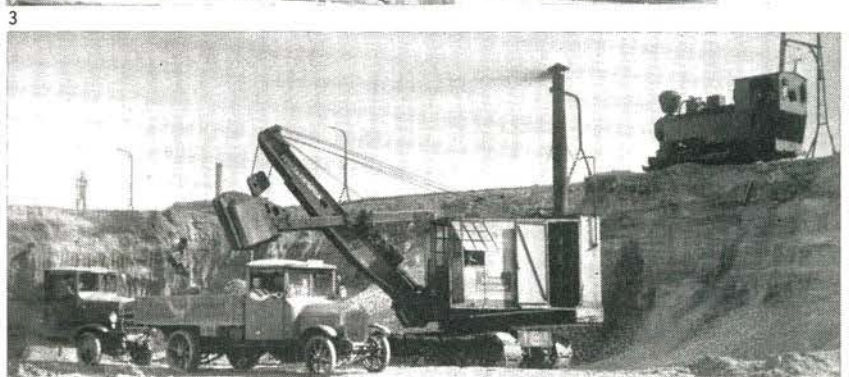
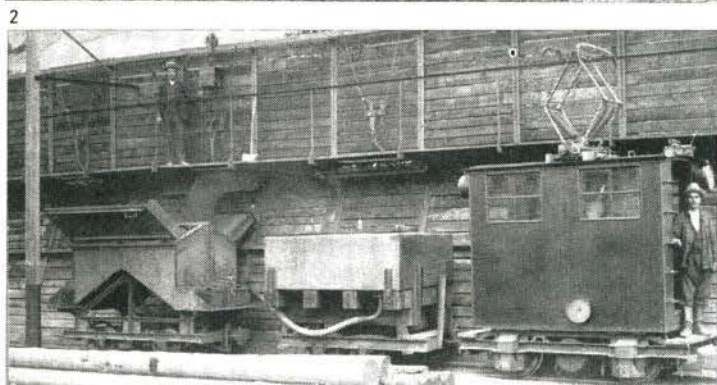
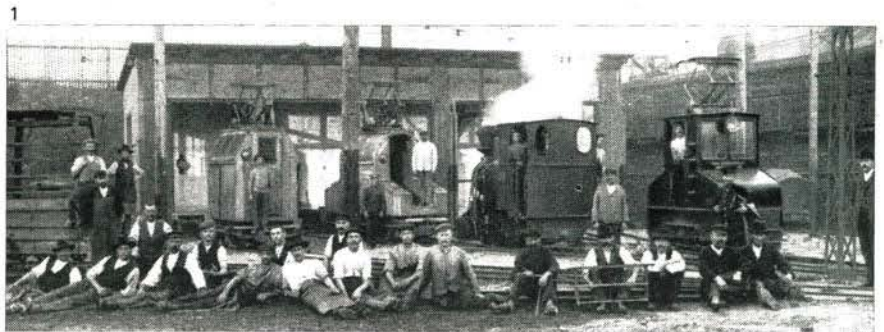
Lausbubenstreiche

Nach Abschluß der Ausschachtungsarbeiten im Frühjahr 1889 wurde die Feldbahn dem Sandgrubenbetrieb fest zugeteilt. 1891 nahm das Mörtelwerk der LWB den Betrieb auf.

1 Bereits 1906 konnte man sich vor dieser ansehnlichen Lokparade präsentieren. Der Lokschuppen wurde später noch um je einen Stand auf jeder Seite erweitert.

2 Dampfbaggenerversorgung an der Kohlenlade-stelle des Mörtelwerkes im Jahre 1914. Die Ellok ist die linke auf Abb. 1. Sie wurde 1896 gebaut, erhielt 1908 einen neuen Aufbau und verrichtete bis 1968 zuverlässig ihren Dienst. Der an der Seite befindliche „Teller“ ist die Warnglocke.

3 Ein Blick in die Ufersandgrube im Jahre 1927. Interessant ist die am Grubenrand stehende Henschellokomotive. Nachrutschende Ränder sorgten damals oft für böse Überraschungen. Bemerkenswert sind auch der Dampfkrane und die Lastkraftwagen.



Dieses damals noch direkt an der Kiesgrube liegende Werk mit seiner Anbindung an Eisenbahn-, Straßen- und Wassernetz war lange Zeit eine beispielgebende Einrichtung im Baugewerbe. Die Feldbahn übernahm nicht nur die Kiestransporte; sie diente außerdem dem innerbetrieblichen Transport. 1896 und 1897 wurde im Zuge der Lützner Straße die Luisenbrücke als letztes Bauwerk im Zusammenhang mit dem Kanal errichtet. Nach ihrer Fertigstellung mußte der Kiesgrubenbetrieb auf die andere Seite der Lützner

Straße verlegt werden. Mit diesem Bauwerk sind die wohl kuriosesten Geschehnisse in der Geschichte der Kiesbahn verbunden: Nur kurze Zeit beförderte die Bahn den für das Mörtelwerk benötigten Kies unter der Brücke hindurch. Dann plötzlich untersagten die Leipziger Stadtväter aus heute nicht mehr klärbaren Gründen dies der LWB. Nun war guter Rat teuer, denn ohne Kies lief im Mörtelwerk nichts. Da die Bahn nach wie vor mit Pferden betrieben wurde, kamen Rampen zur Lützner Straße nicht in Frage. Man kam

auf einen raffinierten, an Keckheit wohl kaum zu überbietenden Hilfsplan. Kurzerhand wurde längs durch den Brückenpfeiler eine 12 m lange Durchfahrt eingehauen, gerade so groß, daß Pferd und „Kippwries“ hindurch paßten. Danach wurde wieder fleißig Kies gefahren. Natürlich bekam das irgendwann der Rat der Stadt zu Ohren. Die LWB wurde zur Rede gestellt. Die machte den hohen Rat aber darauf aufmerksam, daß der LWB zwar der Transport des Kieses durch die Brücke, nicht aber durch deren Pfeiler verboten war. Nach einigem Hin und Her durfte die alte Streckenführung wieder benutzt werden. Der Durchgang wurde wieder gewissenhaft verfüllt, doch die zugemau-

auch kurze Teilstücke der Kiesbahn elektrisch betrieben. Die beiden ersten Elloks sollen gebraucht von einer Bochumer Zeche erworben worden sein. Diese Maschinen nahmen den Fahrstrom von einer seitlich angeordneten Fahrleitung mittels eines Schlittens ab. Im Bereich der Weichen mußte dann per Hand der Schlitten auf die andere Leitung gesetzt werden. 1905 und 1906 wurde dann die übliche Fahrleitung installiert und der Gleichstrom (250 V) mittels Scherenstromabnehmer weitergeleitet. Die erste Dampflokomotive lieferte 1905 die Firma Borsig an die LWB. Sie blieb 20 Jahre lang ein Einzelgänger. Die Holzwagen („Kippwries“) wurden nach und nach gegen Muldenkipper aus

übrigens die Königlich-Sächsische Staatseisenbahn, die von hier große Mengen des gesiebten Kieses als Gleisbettungsmaterial für ihre Strecken und Bahnhöfe bezog. Weiterhin wurden Sand und Kies auch auf Frachtkähne verladen, um die damals im Einzugsgebiet des „Karl-Heine-Kanals“ wie Pilze aus dem Boden schießenden Wohn- und Industrieplätze zu versorgen. Die Förderleistungen stiegen nach dem ersten Weltkrieg wieder rasch an. 1925 wurden neue Fahrzeuge beschafft. Um den erhöhten Bedarf an Energie decken zu können, mußte außerdem eine Hilfszentrale errichtet werden. Neue Abbaubagger erforderten den Ausbau des Werkbahnnetzes.



4 1963 entstand diese Aufnahme. Sie zeigt eine der beiden 1927 gelieferten Henschel-Lokomotiven.

5 Ein Jahr später wartete die ehemalige Lokomotive 38 auf ihre Verschrottung.

Fotos: Sammlung Zentralarchiv des Baukombinates Leipzig (1–3); M. Malke, Leipzig (4 und 5)

Tabelle 1 Dampflokotiven der LWB bzw. KML

Nr. KML	Bau-art	Hersteller	Bau-jahr	Fabrik-nummer	Spur-weite	PS	Verbleib
–	Cn2t	Borsig	1905	5635	800		vor 1925
1	Bn2t	Borsig	1925	11897	800	40	1963
2	Bn2t	Henschel	1927	20789	800	60	1965
3	Bn2t	Henschel	1927	20790	800	60	1965
	Bn2t	Henschel	1936	23020	800	60	1965, bis 1969 noch Heizlok
38	Bn2t	Henschel	1942	25211	800	70	1964
39	Bn2t	Krauss			800	50	1965
21	Bn2t	LKM	1951		800	70	1965, bis 1967 noch Heizlok
	Bn2t				700		1953
33	Bn2t	LKM	1955		600	70	1963 zur Kies-grube Leipzig-Groß-zschocher umgesetzt wie 33
34	Bn2t	LKM	1955		600	70	wie 33
42	Bn2t	LKM	1961		600	50	wie 33
	Bn2t	LKM			600	50	wie 33
	Bn2t				600		ehemalige Trümmer-bahnloks – eine dort Nr. 13, +

Tabelle 2 Diesellokomotiven der LWB bzw. KML

Nr. KML	Bau-art	Hersteller	Bau-jahr	Fabrik-nummer	Spur-weite	Typ	PS	Verbleib
	Bdm	O&K		7566	800	LD2		+ vor 1953
	Bdm	O&K		9231	800	MD2		+ vor 1953
	Bdm	O&K/Eigb.	1946	–	800	–		+ vor 1953
	Bdm	O&K/Eigb.	1946	–	800	–		+ vor 1953
26	Bdm	LKM	1954	219103	800	Ns3e	60	in Betrieb
27	Bdm	LKM	1954	219104	800	Ns3e	60	in Betrieb
40	Bdm	LKM	1956	249182	800	Ns3e	60	in Betrieb
25	Bdm	LKM	1953	48368	600	Ns2h	30	an Kiesgrube Leutzsch umgesetzt
	Bdm	LKM			600	Ns2f	30	

Es gab mindestens noch drei weitere Dieselloks auf der 600-mm-spurigen Bahn; nähere Angaben unbekannt.

erten Portale der Pfeiler erinnern noch heute an diesen Streich von damals.

Nun mit Lokomotiven

Die ständig steigenden Fördermengen, insbesondere nach dem Bau der großen Bahnversandanlagen, machten eine Umgestaltung des gesamten Betriebes notwendig. In der Elektrifizierung sah man den effektivsten Weg der Modernisierung. Nach dem Bau einer eigenen Energiezentrale 1903 wurden die Mörtelmischmaschinen und kurz darauf

Stahl ersetzt. In kurzer Zeit kamen außerdem drei SSW-Elloks hinzu. Diese Maschinen bildeten lange Zeit das Rückgrat der Bahn. Obwohl schon sehr früh auch Lastkraftwagen zum Kiestransport herangezogen wurden, konnten sie die Bahn nicht verdrängen. Zu Beginn des ersten Weltkriegs mußten alle Lastkraftwagen an die Heeresverwaltung abgegeben werden. Die Bahn blieb aufgrund ihrer besonderen Spurweite und der Traktionsart davon verschont.

Großabnehmer der LWB war bis 1915

Unter faschistischer Herrschaft

Seit 1933 war auch die LWB in die faschistische Kriegsvorbereitung einbezogen. Im Rahmen des Autobahnbaus wurde der A-baubetrieb wesentlich erweitert. Damit einher ging die Erweiterung des Gleisnetzes und des Fahrzeugbestandes der Kiesbahn. Auch der Kanal- und Hafengebäude wurde von den faschistischen Machthabern wieder aufgegriffen. Zur Errichtung des Hafenbeckens wurde 1938 das Kiesgrubengelände der LWB enteignet. Der nun erforderliche Neuauf-

schluß ließ das Streckennetz der Schmalspurbahn um einen weiteren Kilometer wachsen. Bei dieser Verlagerung entstanden auch zahlreiche Kunstbauten, da eine niveaugleiche Kreuzung mit dem Netz der Hafenbahn vermieden werden sollte. Die Faschinen mußten dann aber, bedingt durch die intensiven Kriegsvorbereitungen, den erst für propagandistische Zwecke groß aufgelegten Bau aufgeben.

In den Kriegsjahren selbst wurde der Abbaubetrieb noch wesentlich gesteigert. Die Materialien benötigte man für Luftschutzbunker und ähnlich geartete Bauwerke. Nur kurzzeitig war der Betrieb während der Kampfhandlungen zur Befreiung Leipzigs vom faschistischen Joch eingestellt.

Der Neubeginn

Nach der Zerschlagung des Hitlerfaschismus konnte sofort mit dem Kiesabbau und der Mörtelproduktion begonnen werden. Nicht ein Fahrzeug oder Förderbagger ist in den Kriegswirren verlorengegangen. So waren Leipzigs Stadtväter in der glücklichen Lage, diesen Betrieb beim Wiederaufbau der teilweise stark zerstörten Stadt voll zu nutzen. Durch die Bodenreform wurde das Eigentumsland der LWB am 23. Januar 1946 in Volkseigentum überführt. Der Kiesgruben- und Mörtelwerkbetrieb unterstand jetzt dem Städtischen Bauamt. Auch benachbarte Gruben der Schönauer Flur, die vorher anderen Privatunternehmern gehörten, kamen durch die Bodenreform in Volkes Hand und wurden den ehemaligen LWB-Gruben angegliedert. Dadurch war ein Abbaugbiet entstanden, das über Jahre zu den größten in der DDR zählte. Die Werkbahn verband nun vier Gruben mit den Wasch- und Sortiereinrichtungen sowie den Verladeanlagen für die Eisenbahn, Lastkraftwagen und Straßenbahn sowie dem Mörtelwerk. Ab 10. August 1947 wurde der Betrieb dem städtischen Bauhof zugeteilt. Die Transportmengen stiegen ständig. Der geförderte Kies wurde auch dringend benötigt. Leipzig lag zu 25 % in Schutt und Asche, viele Menschen brauchten wieder ein Dach über dem Kopf. Die Bahn war zur Lebensader des Neuaufbaus geworden. Zahlreiche provisorische Verladeanlagen entstanden, um den Bedarf decken zu können. 1951 wurde dann für den Abraumtransport eine 600-mm-spurige Bahn aus dem um-

diese Zeit frei gewordenen Trümmerbahnmateriale errichtet. Zuvor diente bereits eine kurze Bahn mit einer Spurweite von 700 mm diesem Zweck, die dann aber abgebaut wurde. Die Sand- und Kiestransporte stiegen auf der 800-mm-spurigen Werkbahn weiter an. Am 1. Januar 1952 wurden Grube und Mörtelwerk selbständig. Sie firmierten fortan als VEB Kies- und Mörtelwerke Leipzig (KML).

Drei Traktionsarten gleichzeitig

Die ständig steigenden Beförderungsaufgaben waren in den 50er Jahren mit den vorhandenen Fahrzeugen nicht mehr abzudecken. So wurden in dieser Zeit je fünf neue Dampf- und Diesellokomotiven sowie mehr als 100 Muldenkipper für beide Spurweiten beschafft.

Allein auf der 800-mm-Bahn waren dann bis zu 15 Triebfahrzeuge gleichzeitig im Einsatz – und das auf einer Streckenlänge von maximal 4 km! Der Eisenbahnfreund hätte damals seine helle Freude gehabt. Auf der Regelspur eine 94er des Bw Leipzig-Plagwitz beim Bedienen der Anschlüsse, und auf den Werkbahngleisen kam alle paar Minuten ein Triebfahrzeug einer anderen Traktionsart und anderen Alters. Alles war hier vertreten: von den Elloks aus dem Jahre 1896 bis zur nagelneuen Ns3-LOWA-Diesellok. Auf der 600-mm-spurigen Bahn dampften Trümmerbahndolmter neben schmucken LOWA-Neubaudampfloks. Mit etwas Glück konnte man auch eine Bremsandverladung über die Schüttrampe der Straßenbahn erleben. Der Anschluß, ohnehin nur selten genutzt, wurde Ende der 50er Jahre aufgegeben. Mehr und mehr gewannen die Lkw-Rampen für den Kiesumschlag von der Bahn an Bedeutung.

Nach der Blüte des Verwelken?

Anfang der 60er Jahre tauchte im Bauwesen ein Begriff auf, der auch an der Kiesbahn nicht spurlos vorübergehen sollte: die Plattenbauweise. Statt Ziegeleien und Mörtelwerke gab es plötzlich Plattenwerke. Die Fördermengen in den Gruben der Schönauer Flur gingen dadurch allmählich zurück. Zuerst wurde die 600-mm-Bahn abgebaut. 1965 konnte dann der Dampflokbetrieb aufgegeben werden. Einige der Dampflok dienten noch einige Zeit Heizzwecken, andere wurden an Ort und Stelle zerlegt. Auch der Ellok-Betrieb hielt sich nur drei Jahre länger.

Billige Öl- und Dieselpreise, aber auch eine höhere Reparaturanfälligkeit ließen den teils betagten Maschinen keine Chance mehr. Von nun an übernahmen die drei Ns3-Dieselloks den gesamten Verkehr.

Das Mörtelwerk stellte 1967 den Betrieb ein. Die veralteten Anlagen konnten mit dem modernen Baugeschehen nicht mehr mithalten. Dadurch waren auch die Sandtransporte zum Werk überflüssig geworden. Da aber die Lokomotiven im Werk unterhalten werden mußten, blieb das Gleis für Überführungsfahrten erhalten. Mit der Bildung sozialistischer Großbetriebe gehörte die Bahn verschiedenen Rechtsträgern. 1976 wurde das Gleis zum Mörtelwerk abgebaut. Damit erfuhr das Streckennetz erstmals eine wesentliche Reduzierung. Ein neuer Lokschuppen entstand an der Siebanlage. 1978 sollte die Bahn endgültig stillgelegt werden, da die letzte noch betriebene Kiesgrube erschöpft war.

Es geht doch weiter!

Die Stilllegungspläne der Werkbahn wurden aber mit der Übernahme des Betriebes durch den VEB Ingenieurbau Leipzig vereitelt. Ausschlaggebend war die chemische Zusammensetzung des in der Schönauer Flur geförderten Kieses. Man entschied sich für einen Neuaufschluß. Der VEB Ingenieurbau begann dann sofort mit der längst fälligen Erneuerung der Gleisanlage. So wurden erstmals Schienen und Weichen der Form S 49 und schwerer K-Oberbau eingeführt. Der Wagenpark wurde durch 30 neue Muldenkipper modernisiert. Die Dieselloks erhielten 1986 und 1987 neue luftgekühlte 4VD-Motore. Damit ist ihr Einsatz auch künftig gewährleistet. Die aus durchschnittlich elf Muldenkippern bestehenden Züge transportieren heute 430 bis 500 t Kies pro Tag. Untersuchungen haben ergeben, daß noch etwa 17 ha abbauwürdige Fläche vorhanden sind. Damit ist der Kiesbahnbetrieb etwa bis zur Jahrhundertwende gesichert. Doch schon ist der Plan zur Umgestaltung der dann ehemaligen Kiesgruben zum Naherholungsgebiet „Schönauer Lachen“ fertig. Sicher leistet die Bahn beim Aufbau dieser neuen Erholungsstätte dann ihre letzten Einsätze. Verständlicher Wunsch von uns „Kiesbahnenthusiasten“ ist es, in diesem dann größten Leipzig-Grünauer Naherholungsgebiet der Schmalspurbahn ein Denkmal zu setzen. Sie hat es schließlich verdient.

Quellenangaben

- (1) Koch, Theodor: Leipziger Westendbaugesellschaft 1888 – 1938. Zur 50. Wiederkehr ihres Gründungstages, Leipzig 1938
- (2) Zentralarchiv des VEB Baukombinat Leipzig: Akten, die Kiesbahn und LWB betreffend
- (3) Autorenkollektiv: Leipzig und seine Bauten; Kap. V Abs. 2: Die LWB und deren Mörtelwerk
- (4) Sammlung und mündliche Berichte der Herren Lorenz, Richter, Parade und Golsch, alle Leipzig

Tabelle 3 Elloks der LWB bzw. KML

Nr. KML	Bauart	Hersteller	Baujahr	Fabriknummer	Motor-typ	U/min	Gesamt-leist.	Antriebs-art	Verbleib
–	Bo	Linke	1897			860	15 kW	Vorgelege	+ vor 1922
13	Bo	Linke	1896			860	15 kW	Vorgelege	+ 5. 1. 68
14	Bo	SSW	1907	326	gD26p ^{*)}	700	31 kW	Tatzlager	+ 1968
15	Bo	SSW	1906	236	gD26p ^{*)}	700	31 kW	Tatzlager	+ 1968
16	Bo	SSW	1909	449	gD26p ^{*)}	700	31 kW	Tatzlager	+ 20. 8. 67
17	Bo	SSW	1928	2451	Df261e	600	37 kW	Tatzlager	+ 1969
18	Bo	SSW	1938	3363	DF261es	780	47 kW	Tatzlager	+ 1969

^{*)} Übersetzung: 1:8,12

Legende:

LKM – VEB Lokomotivbau „Karl Marx“ Babelsberg, KML – VEB Kies- und Mörtelwerk Leipzig, O&K – Orenstein & Koppel, SSW – Siemens-Schuckert-Werke, Eigb – Eigenbau LWB, + – abgestellt zur Verschrottung

Erich Preuß (DMV), Berlin

Der Privilegierte Durchgangsverkehr

3. und letzter Teil

Polnische Staatsbahnen

In den Jahren 1938 und 1939 benutzten PKP-Züge den Bahnhof Annaberg der DRG, um auf der Strecke Oberberg-Rybnik zu fahren. (1) Mit dem Überfall Hitlerdeutschlands am 1. September 1939 auf die Republik Polen entfiel hier der PED. Einige Gebiete der Westukraine und Westbelorußlands waren im Frieden von Riga von der polnischen Regierung 1920 dem jungen Sowjetstaat abgezwungen worden.

Durch die neue Grenzziehung lag die polnische Strecke Przemyśl-Zagórz auf sowjetischem Territorium. Ein PED wurde nach 1945 im Abschnitt Malhowice (Ord) und Krościenko aufgenommen.

Die Strecke Görlitz-Zittau über das Territorium Polens wurde für die PKP interessant, als das Großkraftwerk Turaszow aufgebaut wurde und die Braunkohlegrube um Bogatynia zu erweitern war. Für die Kohlenzüge, den Berufsverkehr und die Materialtransporte richteten die PKP bei Hirschfelde die Abzweigstelle Trzciniac (mit Haltepunkt) und bei Hagenwerder den Bahnhof Reczyn ein. Jetzt konnten die Strecken nach Luban und nach Bogatynia an die bestehende Görlitz-Zittauer Strecke angebunden werden. PKP- und DR-Züge benutzten die Strecke gemeinsam, wobei die PKP auf 503 m DDR-Territorium benutzt.

Als das Kraftwerk Turaszow Ausrüstungsteile erhielt und die aus der Grube Bogatynia gewonnene Braunkohle ins Landesinnere transportiert wurde, stieg der Güterverkehr stark an. Die PKP brachte es fertig, in dem engen Neißetal zwischen Krzewina Zgorzelecka und Trzciniac zwei Betriebsbahnhöfe anzulegen. Deren Bezeichnung, Betriebsaufnahme und Stilllegung sind nicht bekannt.

Weiter beabsichtigten die PKP, den Berufsverkehr von Bogatynia im PED über Hirschfelde-Zittau zur vorhandenen Ausweichanschlußstelle Porajow zu führen, die zwischen dem DR-Bahnhof Zittau und dem ČSD-Bahnhof Hradec nad Nisou lag. Diese Ausweichanschlußstelle entstand im Jahre 1944 und hatte zunächst keine blockelektrische Sicherung. Vom 1. Januar 1945 an konnten Bedienungsfahrten blockelektrisch „eingeschlossen“ werden. Im Jahre 1959 wurde diese Ausweichanschlußstelle sicherungstechnisch wieder hergerichtet, eine Probefahrt (die einzige Bedienungsfahrt überhaupt!) fand am 10. Juli 1959 unter Beteiligung von Eisenbahnern der DR, den PKP und den ČSD

statt. Der Probezug bestand aus einer DR-Dampflokomotive und zwei Reisezugwagen. Der Berufsverkehr, für den im Fahrplan bereits vormittags und nachmittags je zwei Zugfahrten vorgesehen waren, wurde jedoch nie aufgenommen; die Werktätigen fuhren mit Autobussen auf einer entlang der Neiße angelegten Straße von und nach Porajow.

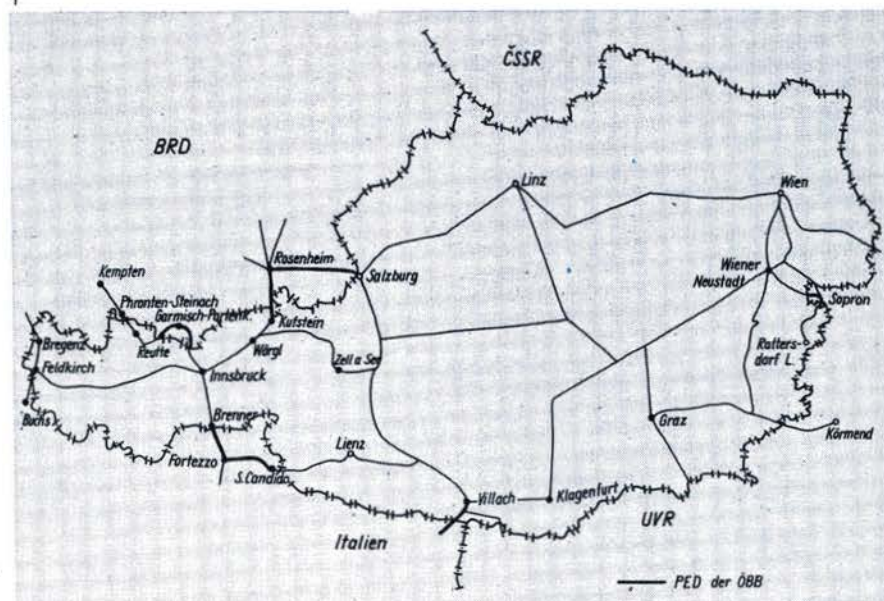
Deutsche Bundesbahn

Wie im 2. Teil bereits dargestellt, wurde auf einigen Strecken, die im Jahre 1945 über die Zonengrenze führten, der Zugverkehr nicht mehr aufgenommen. Das betraf unter anderem die Strecke von Ebersdorf (b. Coburg) nach Neustadt (b. Coburg). Der 2,5 km lange

schreitenden Eisenbahnverkehr zu ignorieren. Sie ging davon aus, daß mit solchen Verträgen zwischen der DDR und der BRD völkerrechtliche Beziehungen hergestellt würden. Da von der BRD aber das Prinzip des Alleinvertretungsanspruchs verfolgt wurde, kam es bis zum Jahre 1972 zu keiner entsprechenden Vertragsgrundlage.

Die BRD bezieht Kali von Philippsthal über Gerstungen in Richtung Bebra. Für die Benutzung der DR-Gleise und das Vorhalten von DR-Betriebspersonal, z. B. in Dankmarshausen sowie anteilig im Bahnhof Gerstungen, wurden keine Kosten erstattet. Auf die vielfältigen Mahnungen der DR bezahlte die DB nichts. Die Pressestelle des Ministeriums für Verkehrswesen der DDR teilte mit: „Die

1



1 PED in den grenznahen Bereichen BRD/Österreich, Italien/Österreich und UVR/Österreich

2 Ein Zug in der Rosenheimer Kurve, Richtung Kufstein fahrend

2



Abschnitt dieser Bahn von Fürth am Berge nach Neustadt Süd lag auf Thüringer Gebiet und gehörte somit zur damaligen sowjetischen Besatzungszone.

Auf anderen Strecken wurde der Zugverkehr über das Territorium der sowjetischen Besatzungszone bzw. der DDR betrieben. Bis zum Abschluß des „Verkehrsvertrages“ (2) versuchte die Regierung der BRD, insbesondere die Adenauer-Regierung, vertragliche Regelungen über den grenzüber-

Hauptverwaltung der westdeutschen Bundesbahn hat zwar anerkennen müssen, daß die vom Ministerium für Verkehrswesen der DDR erhobenen finanziellen Forderungen der Sache nach zu Recht bestehen. Der Bezahlung ihrer Schulden in Höhe von bisher 5 431 148,72 DM ist die westdeutsche Bundesbahn jedoch ständig ausgewichen.“ (3) Deshalb sperrte die DR mit Wirkung vom 1. Dezember 1967 den DB-Kalitzugverkehr über das Gebiet der DDR. Jetzt mußte die DB

ihre Züge von Heimboldtshausen über die Hersfelder Kreisbahn führen. Im Ergebnis von Verhandlungen zwischen dem Ministerium für Verkehrswesen der DDR und dem Bundesministerium für Verkehr der BRD konnte erreicht werden, daß ordnungsgemäße Zahlungen geleistet werden. Der Verkehr der Kalizüge über das Territorium der DDR wurde mit Fahrplanwechsel am 28. September 1969 wieder aufgenommen. (4)

Im Artikel 14 Ziffer 1. des „Verkehrsvertrages“ vom 17. Oktober 1972 ist dieser PED vereinbart. Eine Besonderheit regelt Ziffer 2 dieses Artikels. Kalitransporte aus Heringen (Werra) für die DDR oder im Transit durch die DDR werden auf direktem Wege dem Bahnhof Gerstungen zugeführt und dort abgefertigt.

Die DDR gestattete außerdem den Eisenbahnverkehr der DB nach und vom Bahnhof Obersuhl (BRD) über das Gebiet der DDR. (5) Ursprünglich fuhren die Züge leer bis Gerstungen, da in Obersuhl keine Wendemöglichkeit für Lokomotiven bestand. Inzwischen sind Gleiswechsellmöglichkeiten geschaffen worden.

PED besteht ebenfalls auf der DB-Strecke Schwebda–Heldra, da 320 m des Bahnhofs Großburschla auf dem Gebiet der DDR liegen.

Von Pressig-Rothkirchen nach Tettau wurde ebenfalls das Territorium der DDR benutzt. Der auf DDR-Gebiet befindliche Haltepunkt Heinersdorf in km 2,9 wurde nach 1945 nicht mehr in Betrieb genommen. Die Grenze schneidet die Trasse zwischen Pressig-Rothkirchen und Satzgrund zehnmal! Da Durchgangsverkehr nicht mehr gestattet werden konnte, stellte die DB den Reiseverkehr am 29. Mai 1952 ein. Mit Culemeyerfahrzeugen findet noch reger Güterverkehr statt.

Die DB benutzt auf weiteren Strecken im PED fremdes Staatsgebiet. So zwischen dem

3 Die Győr-Sopron-Ebenfurti Vasút (GySEV) unterhält ein Streckennetz, das sowohl auf ungarischem als auch auf österreichischem Territorium liegt. Über die GySEV führt der PED der ÖBB. Hier fährt eine GySEV-Lokomotive mit einem Sonderzug, dem „Rheingold“, auf der GySEV-Strecke.

Fotos: R. R. Rossberg, München (2); F. Patzer (3);
Zeichnung: Verfasser

3

Badischen Bahnhof in Basel und Lörrach, wo der Schweizer Bahnhof Riehen bedient wird. Von Basel Bad. Bf. nach Singen wird in Schaffhausen Schweizer Gebiet durchfahren.

Grundlage dieses PED sind die Verträge zwischen der Schweizer Eidgenossenschaft und dem Großherzogtum Baden vom 6. Mai 1853.

Österreichische Bundesbahnen und deren Vorgängerbahnen

Zur Zeit der österreichisch-ungarischen Monarchie entstand ein ausgedehntes und gut organisiertes Eisenbahnnetz. Das änderte sich mit dem Ende des ersten Weltkriegs.

Am 10. September 1919 wurde im Schloß von Saint-Germain der Vertrag mit Österreich unterschrieben, worin es sich verpflichten mußte, einen Teil seiner Provinzen Krain und Kärnten, das Küstenland und Südtirol an Italien abzutreten. Das Burgenland wurde teilweise von Ungarn abgetrennt und Österreich übergeben. In den Bestand der nun entstandenen Tschechoslowakei gingen Böhmen, Mähren und einige niederösterreichische Gemeinden mit Feldberg (Valtice) sowie ein Teil Schlesiens über.

Mit der Unterbrechung des Zugverkehrs an den Staatsgrenzen traten für die Bevölkerung Nachteile ein, da sich die Trassierung der Eisenbahn nicht nach Provinzgrenzen gerichtet hatte. Die Folgen konnten zum Teil durch Vereinbarungen mit den jeweiligen Regierungen überwunden werden. Dazu gehört der PED (in Österreich spricht man vornehmlich vom Korridorverkehr).

Kurios mag erscheinen, daß selbst eine Schmalspurbahn einen PED aufwies. Bei der Waldviertelbahn (Niederösterreichische Lokalbahn, seit 1. Januar 1921 BBÖ) lag der Hauptbahnhof von Gmünd im Stadtteil Böhmisch Wielands (Česke Velenice) auf dem Gebiet der ČSR, der Stadtkern aber in Österreich. Die Züge fuhren auf einer Länge von zwei Kilometern durch den tschechoslowakischen Stadtteil im PED; erst am 15. März 1927 wurde hierzu der Staatsvertrag abgeschlossen. Im Jahre 1950 verlegte man auf Wunsch und Kosten der ČSR die Strecke ausschließlich auf österreichisches Gebiet. (6)

Derzeit besteht folgender von den ÖBB genutzter PED:

– Brennero/Brenner–Fortezza (Franzenste)–San Candido/Innichen

Es verkehren drei Personenzugpaare, zum ÖBB-Lokomotivführer gesellt sich ein italienischer Lotse. Neben dem ÖBB-Zugführer befindet sich ein Zugführer der FS im Zuge.

– Loipersbach-Schattendorf–Sopron–Deutschkreutz

Erst am 4. Juni 1920 wurde im Großen Schloß von Trianon als Ergebnis des ersten Weltkriegs der Vertrag mit Ungarn unterschrieben. Nun sollte Ungarn – der Vertrag trat erst ein Jahr nach der Ratifizierung in Kraft – westungarische Gebietsteile, das Burgenland, an Österreich zurückgeben. Doch dazu kam es nicht, denn Ungarn widersetzte sich. Italien vermittelte, und so kam es am 13. Oktober 1921 zum Venediger Protokoll. Danach sollte durch eine Volksabstimmung festgestellt werden, ob Oedenburg (Sopron) und Umgebung zu Ungarn gehören sollte. Die Mehrheit der Bevölkerung entschied sich dafür. Der Verbleib des wichtigen Eisenbahnknotens Oedenburg (Sopron) in Ungarn bedeutete für Österreich Nachteile. Ein Zusatz zum Venediger Protokoll verpflichtete die ungarische Regierung, Österreich alle nötigen Erleichterungen für den Personen- und Güterverkehr jener Bahnlinien zu gewähren, die Oedenburg (Sopron) durchkreuzen. Die Einzelheiten wurden am 12. Januar 1922 in Wien geregelt. Österreichs Korridorzüge mit österreichischem Personal fuhren in der Relation Bratislava über Sopron nach Kőszeg (Güns) und von Wien Ost nach Kőszeg.

Allerdings übernahm die Győr-Sopron-Ebenfurti Vasút bei den Kőszeger Zügen von Wulkaprodersdorf bis Sopron die Traktion und stellte das Zugbegleitpersonal. Diese Verhältnisse wechselten mehrmals.

Das Schiedsgericht des Völkerbundes erkannte im Juni 1929 auf Einlösung der Sopron-Kőszeger Vizinalbahn AG und wies sie – einschließlich der beiden auf ungarischem Gebiet gelegenen Teilstrecken Rattersdorf-Liebing–Kőszeg sowie Kőszeg–Rechnitz – der Republik Österreich zu. Am 15. Mai 1931 übernahmen die BBÖ auch den Lokomotiv- und Fahrdienst auf den Strecken Sopron–Oberloisdorf–Kőszeg und Oberloisdorf–Lutzmannsburg. Der Gesamtverkehr der Strecke Oberloisdorf–Lutzmannsburg–

Fortsetzung auf Seite 12

