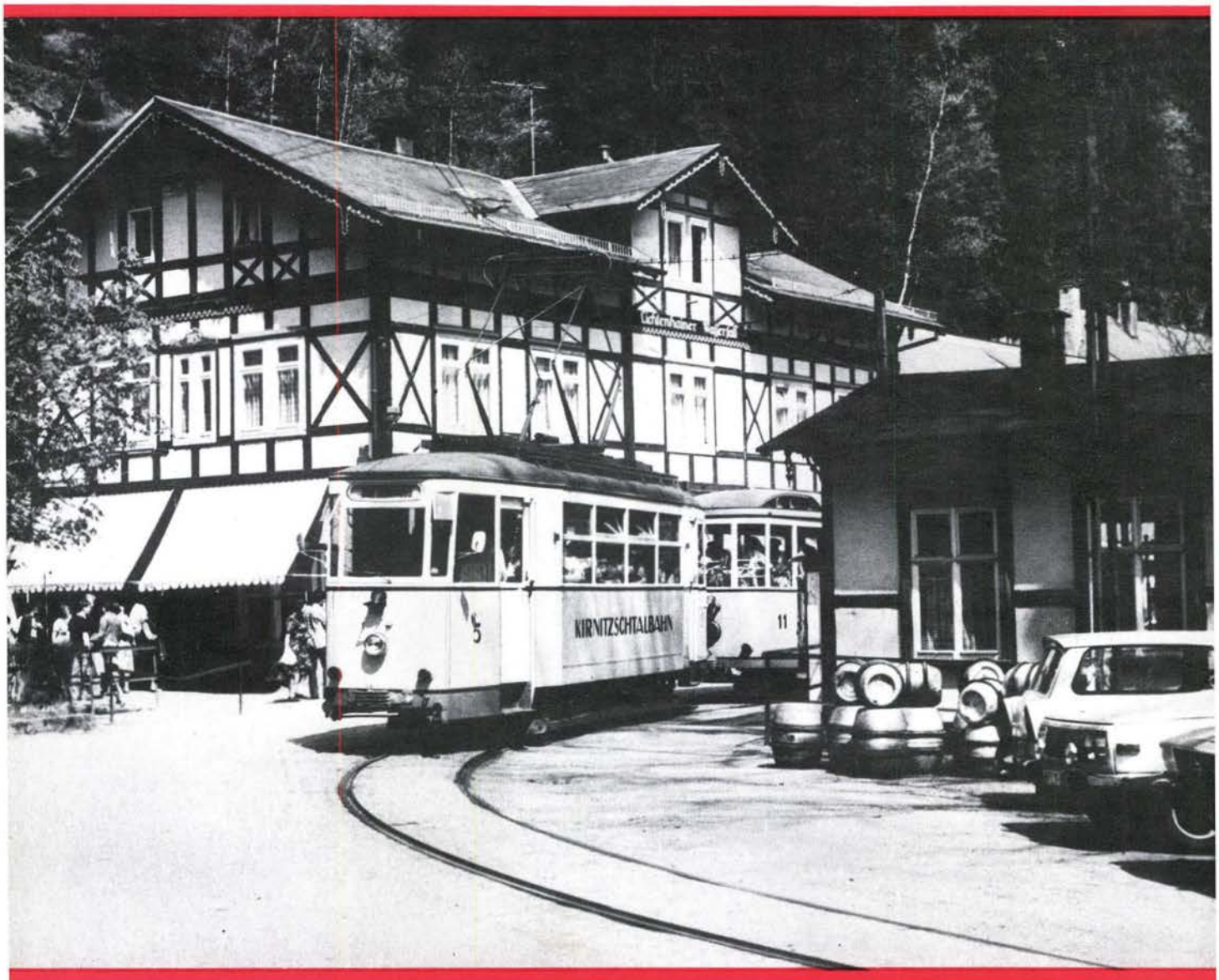
der modelleisenbahner

FACHZEITSCHRIFT
FÜR DAS MODELLEISENBAHNWESEN
UND ALLE FREUNDE
DER EISENBAHN

JAHRGANG 29

Organ
des Deutschen
Modelleisenbahn-
Verbandes der DDR



OKTOBER

10/80

TRANSPRESS VEB VERLAG FÜR VERKEHRSWESEN

Verlagspostamt Berlin Einzelheftpreis 1,— M

32542

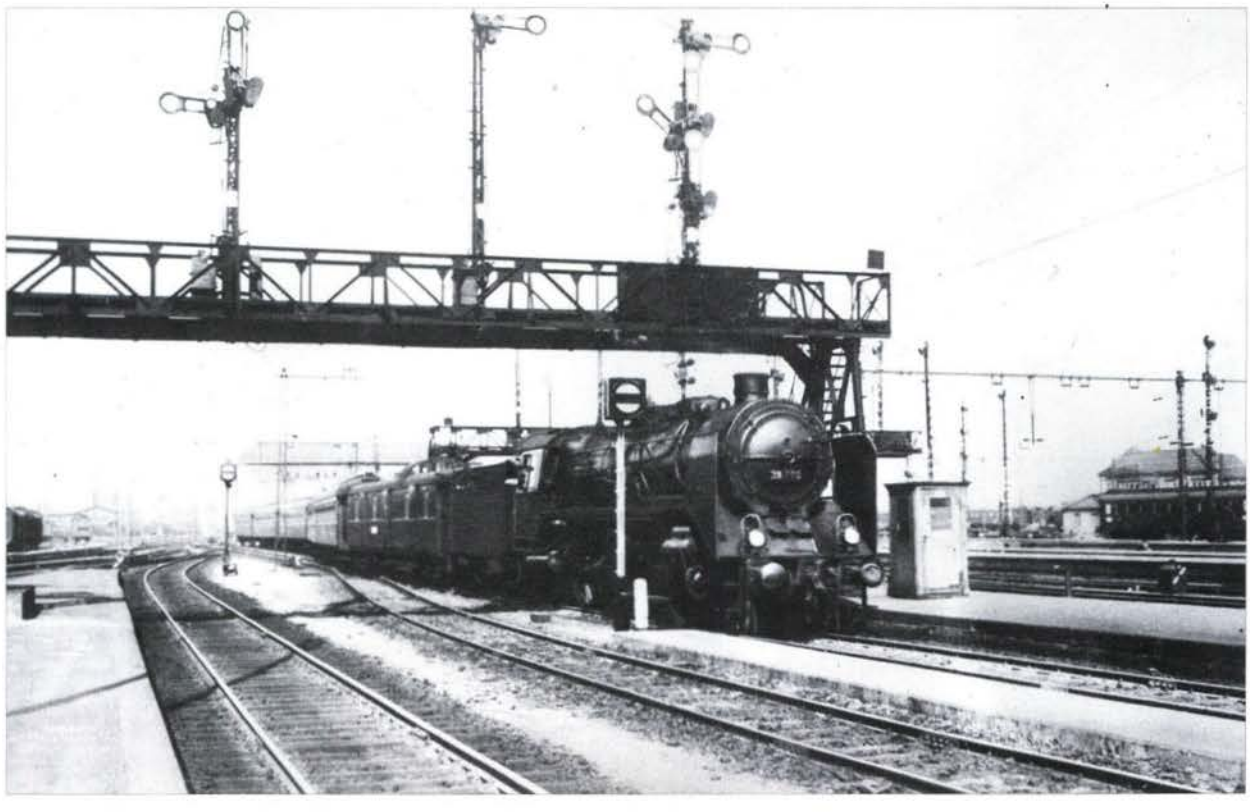
Unsere historische Fotoecke

Zu dem in Heft 4/80 veröffentlichten Beitrag „Eisenbahnschiffsbrückenbetrieb bei Maxau und Speyer" erhielten wir von unserem Leser Herrn Both aus Berlin dieses Foto. Es zeigt eine der pfälzischen T2¹-Lokomotiven vor einem Personenzug auf der Maxauer Brücke.

Reprobesch.: Both, Berlin

Ein aus Richtung Zwickau kommender Zug mit der Lok 39 110 in Leipzig — man beachte die Signalbrücke. Lokomotiven der BR 39 waren seinerzeit auch im Bw Zwickau beheimatet. Lesen Sie dazu bitte den in dieser Ausgabe veröffentlichten 1. Teil des Beitrags „Zwickau und seine Eisenbahn — ein historischer Abriß".

Reprobesch.: R. Preuß, Berlin



Redaktion
Verantwortlicher Redakteur:
Dipl. rer. pol. Rudi Herrmann
Typografie: Pressegestalterin Gisela Dzykowski
Anschrift der Redaktion: „Der Modelleisenbahner", DDR - 1080 Berlin, Französische Str. 13/14, Postfach 1235
Telefon: 2 04 12 76

Sämtliche Post für die Redaktion ist nur an unsere Anschrift zu richten.

Zuschriften, die die Seite „Mitteilungen des DMV" (also auch für „Wer hat – wer braucht?") betreffen, sind hingegen nur an das Generalsekretariat des DMV, DDR - 1035 Berlin, Simon-Dach-Str. 10, zu senden.

Herausgeber
Deutscher Modelleisenbahn-Verband der DDR

Redaktionsbeirat
Günter Barthel, Erfurt
Karlheinz Brust, Dresden
Achim Delang, Berlin
Dipl.-Ing. Günter Driesnack, Königsbrück (Sa.)
Dipl.-Ing. Peter Eickel, Dresden
Eisenbahn-Bau-Ing. Günter Fromm, Erfurt
Ing. Walter Georgii, Zeuthen
Joachim Kubig, Berlin
Prof. em. Dr. sc. techn. Harald Kurz, Radebeul
Ing. Wolf-Dietger Machel, Potsdam
Joachim Schnitzer, Kleinmachnow
Hansotto Voigt, Dresden

Erscheint im transpress VEB Verlag für Verkehrswesen Berlin

Verlagsleiter:
Dr. oec. Harald Böttcher
Chefredakteur des Verlags:
Dipl.-Ing.-Ök. Journalist Max Kinze
Lizenz Nr. 1151
Druck: (140) Druckerei Neues Deutschland, Berlin
Erscheint monatlich;
Preis: Vierteljährlich 3,– 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.
Für unverlangt eingesandte Manuskripte, Fotos usw. übernimmt die Redaktion keine Gewähr.
Art.-Nr. 16330

Redaktionsschluß: 18. 6. 1980
Geplante Auslieferung: 15. 10. 1980

Alleinige Anzeigenverwaltung

DEWAG Berlin, DDR-1026 Berlin, Rosenthaler Straße 28/31, PSF 29, Telefon: 2 36 27 76. Anzeigenannahme DEWAG Berlin, alle DEWAG-Betriebe und deren Zweigstellen in den Bezirken der DDR.

Bestellungen nehmen entgegen: in der DDR: sämtliche Postämter, der örtliche Buchhandel und der Verlag – soweit Liefermöglichkeit; 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.
UdSSR: Bestellungen nehmen die städtischen Abteilungen von Sojuspechatj bzw. Postämter und Postkontore entgegen. Bulgarien: Raznoisznos, 1. rue Asse, Sofia. China: Guizi Shudian, P. O. B. 88, Peking. ČSSR: Orbis Zeitungsvertrieb, Bratislava, Leningradska ul 12. Polen: Buch: u. Wilcza 46, Warszawa 10. Rumänien: Cartimex, P. O. B. 134/135, Bukarest. Ungarn: Kultura, P. O. B. 146, Budapest 6. KDVR: Koreanische Gesellschaft für den Export und Import von Druckerzeugnissen. Chulpanmul, Nam Gu Dong Heung Dong Pyongyang. Albanien: Ndermerrja Shetnore Botimeve, Tirana. Auslandsbezug wird auch durch den Buchexport Volkseigener Außenhandelsbetrieb der Deutschen Demokratischen Republik, DDR-7010 Leipzig, Leninstraße 16, und den Verlag vermittelt.

der modelleisenbahner

Fachzeitschrift für das Modelleisenbahnwesen und alle Freunde der Eisenbahn

10 Oktober 1980 · Berlin · 29. Jahrgang

Organ des Deutschen Modelleisenbahn-Verbandes der DDR

Die Redaktion wurde im Jahre 1977 anläßlich des 25jährigen Bestehens mit der Ehrennadel des DMV in Gold ausgezeichnet.

Inhalt

Seite

Unsere historische Fotoecke ..... 2. U.-S.

Michael Huth
Zu einigen energiewirtschaftlichen Aspekten im Transportwesen 286

Uwe Janek
Die Merseburg—Muchelner Eisenbahn 287

Peter Merkel
Zwickau und seine Eisenbahn — ein historischer Abriß (1) 290

Frank Barby
Güterzüge auf der Modellbahn 295

Guntram Köhler
Anleitung zum Bau eines Nebenbahntriebwagens in der Nenngröße N 296

Steffen Uhlig
Umbau der Bergkirche (VERO) in Nenngröße N 299

Gleisplan einer H0-Anlage 300

Beilage „Elektronik für den Modelleisenbahner" 301

Werner Kuntze
Probleme beim Aufbau einer N-Anlage 305

In eigener Sache 308

Mitteilungen des DMV 309

Wissen Sie schon; Text und Maßskizze zum Lokfoto des Monats 310

Lokfoto des Monats: Lokomotive 03 001 der DR 311

Lokbildarchiv 312

Reimar Lehmann
Die Kohlenstaublokomotive 313

Wolfgang List
„Eine N-Zimmeranlage" — Gedanken zur Planung und zum Aufbau 317

Schienenverkehr in anderen Ländern ..... 3. U.-S.

Titelbild
Immer wieder beeindrucken die gelb-weißen Züge der Kirnitzschtalbahn in ihrem gepflegten Zustand Urlauber und Nahverkehrsfreunde. Die am 28. Mai 1898 eröffnete und 8,3 km lange Strecke von Bad Schandau zum Lichtenhainer Wasserfall ist eine nicht mehr hinwegzudenkende Attraktion in der Sächsischen Schweiz.

Foto: R. Knöbel, Dresden

Rücktitel
Unserem Leser Martin Heller ist dieses Foto eines Zuges auf der Strecke Schwarzenberg—Johanngeorgenstadt zu verdanken. Die Aufnahme entstand im Mai 1975.

Foto: M. Heller, Jena

Dr. Ing. MICHAEL HUTH (DMV), Berlin

Zu einigen energiewirtschaftlichen Aspekten im Transportwesen

Wenn wir uns an dieser Stelle mit Überlegungen zu Entwicklungstendenzen des Energieeinsatzes im Verkehrswesen befassen, so geschieht das im wesentlichen aus zwei Gesichtspunkten: *Erstens* wird allen Anhängern der Modelleisenbahn und den Freunden der Eisenbahn und des städtischen Nahverkehrs bekannt sein, daß das Transportwesen mit zu den Hauptverbrauchern von Energie gehört. *Zweitens* kann gefolgert werden, daß die hinreichend publizierte Situation in der Weltenergiewirtschaft zwangsläufig auch grundlegende verkehrspolitische Fragen und Probleme aufwirft, die einer konsequenten Lösung bedürfen. Vergegenwärtigen wir uns einige wichtige Fakten. Rund 15% der gesamten Gebrauchsenergie bzw. 66% des Verbrauchs an Dieselkraftstoffen werden für die Abdeckung der Transport- und Beförderungsprozesse unserer Volkswirtschaft benötigt[1]. Der spezifische Energiebedarf für einige ausgewählte Verkehrsträger beträgt

Eisenbahn-Dampftraktion	1 260 kJ/Btkm
Eisenbahn-Dieseltraktion	276 kJ/Btkm
Eisenbahn-E-Traktion	104 kJ/Btkm
LKW-Transport	1 800 kJ/Btkm.

Im Verkehrswesen wird, bezogen auf den Zeitraum bis 1985, von der energiewirtschaftlichen Zielstellung ausgegangen, bei einer Erhöhung der Gütertransportleistung um 14% und der Personenbeförderungsleistung um 5% gegenüber 1980 eine jährliche Senkung des Energiebedarfs um 1% zu erreichen. Die Rohbraunkohle deckt zu 60% unseren Primärenergieverbrauch. Die Preise für Erdöl haben sich seit 1971 verzehnfacht, die für Steinkohle verdoppelt[2].

Eine Verminderung dieser Preisexplosion für die genannten Rohstoffe ist nicht abzusehen, und auf Grund der objektiven Bedingungen (der natürlichen Begrenzung dieser Ressourcen) auch eine Umkehrung nicht zu erwarten. Aus dieser objektiven Beurteilung der Situation waren prinzipielle Festlegungen für unsere nationale Energiepolitik zu treffen, die bekanntlich darin bestanden, die einheimische Braunkohle als den wichtigsten Rohstoff für die Deckung des Energiebedarfs einzusetzen.

Ohne den Anspruch der Vollständigkeit zu erheben, sind mit diesen Fakten m. E. die notwendigen Voraussetzungen gegeben, um im folgenden einiges zu den Wechselbeziehungen zwischen energiewirtschaftlichen Erfordernissen und verkehrspolitischen Entscheidungen zu publizieren. Unter der Überschrift „Erfinder gesucht" stellt die amerikanische Zeitung „Container News" fest:[3]

„Mit einer Gallone (= 4,54 Liter) Treibstoff können auf eine Entfernung von einer Meile (1609 Meter) im Seetransport 600 t, auf der Eisenbahn 200 t, mit dem Lastkraftwagen 70 t und als Luftfracht 8 t befördert werden. Jetzt wird der Erfinder gesucht, der die Kapazitäten und Vorteile dieser Verkehrsträger vereinigt, und ein großer Teil der Energiekrise ist gelöst."

Wenn der hier aufgezeigte „Lösungsweg" auch sehr zweifelhaft erscheint, so zeigt diese Feststellung die weltweite Aktualität dieses Problems und auch die Schwierigkeiten seiner Lösung auf.

Erfindergeist ist auch bei der Durchsetzung von Grundsätzen für eine rationelle Energienutzung und den effektivsten Einsatz der Primärenergieträger erforderlich, der neben technisch-organisatorischen, technologischen und wissenschaftlich-technischen Maßnahmen wirksam werden muß.

Zu den technisch-organisatorischen Maßnahmen gehört z. B. die Begrenzung der Höchstgeschwindigkeit für die Straßenfahrzeuge. Diese gesetzliche Regelung orientiert in ihrem Grundanliegen auf eine optimale Fahrweise unter Beachtung der Kennlinien für den spezifischen Kraftstoffverbrauch in Abhängigkeit von der Fahrgeschwindigkeit. Die Rückverlagerung von eisenbahngünstigen Ferntransporten von der Straße auf die Schiene ist eine weitere derartige Maßnahme, die auch allgemein als eine Verbesserung und Durchsetzung der energieoptimalen Arbeitsteilung von Schiene und Straße bezeichnet werden kann. 68% der Gütertransportmenge werden auf der Straße transportiert, während die größere Gütertransportleistung (Tonnenkilometer) von der Eisenbahn erbracht wird. Ihr Anteil beträgt 65%. Welche energetischen Reserven durch diese Arbeitsteilung erschlossen werden können, zeigen die Verbrauchsnormative an Dieselkraftstoff (DK), die gegenwärtig bei der Eisenbahn 19 t DK/M tkm und 40,5 bis 47,8 t DK/M tkm beim Kraftverkehr betragen. Bis 1985 ist als eine der ersten veranlaßten Maßnahmen eine beträchtliche Transportmenge auf die Schiene zu verlagern. Das erfordert die Erhöhung der Leistungsfähigkeit der Eisenbahn, insbesondere der Rangierbahnhöfe, die Vergrößerung des Anteils der Ganzzugbildung, die Vermeidung von Leerfahrten und die noch bessere Ausnutzung des Ladegewichts der Güterwagen.

Gleichzeitig sind im Straßengütertransport die Initiativen zur Bildung und Stabilisierung der Werkfahrgemeinschaften stärker zu nutzen. Vor allem durch abgestimmte Tourenpläne, die Vermeidung von Leerfahrten, die maximale Auslastung des Laderaumes und eine Vergrößerung der Anhängelast sind mit wenig Aufwand erhebliche Reserven zu erschließen. Nach den vorliegenden Erfahrungen ist der spezifische Kraftstoffverbrauch in den Werkfahrgemeinschaften um etwa 5% geringer als im Werkverkehr.

Während bei den technisch-organisatorischen Maßnahmen die bessere Ausnutzung der verwendeten Energieträger im Mittelpunkt steht, sind die technologischen Maßnahmen darauf gerichtet, den Energieträgereinsatz zu ändern. Die Verwendung von Erdöl und Steinkohle zu Heizzwecken ist einzuschränken und durch Braunkohle zu ersetzen, um eine bessere stoffwirtschaftliche Nutzung, u. a. für die Deckung des Treibstoffbedarfs durch größere Aufspaltung, zu gewährleisten. Das bedeutet auch für das Verkehrswesen, den Heizöleinsatz in stationären Feuerungsanlagen durch feste Brennstoffe zu ersetzen.

Zur Einsparung von Dieselkraftstoff ist der Anteil der Elektroenergie an der Traktionsenergie zu vergrößern. Daher werden in den nächsten Jahren die Zuwachsraten bei der Elektrifizierung des Streckennetzes der DR wesentlich vergrößert, d. h. von 40 km/Jahr auf 150 km/Jahr gesteigert. Der Anteil der elektrischen Traktion an der Zugförderungsleistung soll 1985 30% betragen und damit 50% höher liegen als gegenwärtig. Dabei wird die langfristige Netzkonzeption zielstrebig verwirklicht werden, die den Anschluß Berlins an die Magistralen Berlin—Dresden und Berlin—Jüterbog—Halle/Leipzig vorsieht. Danach wird Rostock mit dem Knoten Berlin verbunden werden.

Analoge energiewirtschaftliche Überlegungen sind auch für die zukünftige Gestaltung der Nahverkehrssysteme in Städten und Ballungsgebieten anzustellen.

Für bestimmte Städte bis zu 200 000 Einwohner hat der O-Bus eindeutige energiewirtschaftliche und ökonomische Vorteile. Es besteht deshalb kein Grund zu einem Nachruf (vgl. ME Heft 2/80), vielmehr sind die mit dem O-Bus erreichbaren Effekte, die u. a. in der Energieträgersubstitution mit einer jährlichen Einsparung von 42...45 t Erdöl/Fahrzeug, den um 50...60% geringeren spezifischen Energiebedarf gegenüber dem KOM, der höheren Lebensdauer bestehen, Anlaß genug, seinen noch existierenden Einsatz zu stabilisieren und auszuweiten. Die sehr hohen volkswirtschaft-

lichen Aufwendungen für die Errichtung der ortsfesten Anlagen (Gleichrichterunterwerke, Betriebshöfe, Fahrleitungen) lassen jedoch, ähnlich wie bei der Elektrifizierung, nur eine schrittweise Realisierung dieser Maßnahme zu.
Die wissenschaftlich-technischen Maßnahmen müssen zu einer Senkung des absoluten und spezifischen Energieverbrauchs der Transport- und Verkehrsmittel führen. In diesen Komplex sind u. a. einzuordnen die Überlegungen zur Substitution von Vergasertreibstoffen in Verbrennungsmotoren oder die Entwicklung alternativer Antriebssysteme. Diese weltweit sehr intensiv und energisch betriebenen Arbeiten haben jedoch noch zu keiner technisch ausgereiften und ökonomisch vertretbaren Lösung geführt. Eine spezifische Senkung des Energieverbrauchs wird daher zunächst durch technische und betriebliche Verbesserungen der bestehenden Technologien zu erreichen sein. Dazu gehören die Anwendung von Thyristorsteuerungen, der Einsatz der Drehstromtechnik und auch der Einsatz von Bordrechnern in Trieb- und Kraftfahrzeugen. Mit dem versuchsweisen Einsatz von Bordrechnern in Triebfahrzeugen der Berliner S-Bahn konnten Einsparungen bis zu 20 % der von den Fahrstrommotoren aufgenommenen Energie erreicht werden. Ihr Wirkprinzip (auf Grund eines Vergleichs der programmierten Weg-/Zeit-Linie der Fahrstrecke mit dem Ist-Verlauf werden dem Triebfahrzeugführer die anzustrebenden Höchstgeschwindigkeiten und Abschaltinformationen signalisiert) ermöglicht auch einen Einsatz in Nah- bzw. Vorortverkehrssystemen mit Dieseltraktion.
Die aufgezählten technischen Maßnahmen erheben weder einen Anspruch auf Vollständigkeit noch sind diese Überlegungen bereits umfassend genutzt. Sie deuten aber die Entwicklungsschritte an, um die volkswirtschaftliche Zielstellung der Senkung des spezifischen Energieverbrauchs um etwa 30 % bei der Deutschen Reichsbahn und etwa 10 % im Kraftverkehr im Zeitraum von 1981—1985 zu erfüllen.
Diesen Überblick können wir nicht abschließen, ohne den Appell an jeden Leser zu richten, Energie am Arbeitsplatz und zu Hause rationell anzuwenden und nicht durch Gleichgültigkeit zu verschwenden. „Volkswirtschaftlich gesehen, kostet es uns nur halb soviel, Energie durch rationelle Verwendung einzusparen als zusätzliche Energie zu produzieren."[4]

Fußnoten

[1] Siehe Arndt, O.: Diskussionsbeitrag auf dem 11. Plenum des ZK der SED, in: ND vom 15./16. 12. 1979
[2] vgl. Was und Wie, Berlin, Heft 4/1980 Seite 25
[3] Übersetzung aus Inventor wanted. Container News, Atlanta 14 (1979) 9, Seite 2
[4] Siehe Honecker, E.: Referat auf dem 11. Plenum des ZK der SED, in: ND vom 14. 12. 1979

UWE JANEK (DMV), Mücheln

Die Merseburg—Müchelner Eisenbahn

Die Entstehung und Entwicklung der fast 95 Jahre alten Eisenbahn ist ein Spiegelbild der gesellschaftlichen und industriellen Entwicklung des Geiseltals. Aus diesem Grunde soll im folgenden ihre Geschichte in einem kurzen Abriß dargestellt werden.

Wirtschaftliche Bedeutung

Ende des vorigen Jahrhunderts begann die Industrialisierung auch im mitteldeutschen Raum. 1849 wurde die „Thüringische Eisenbahn" eröffnet, und somit hatte Merseburg schon recht früh Eisenbahnanschluß, doch das obere Geiseltal war verkehrstechnisch schlecht erschlossen. In Mücheln entstand zu jener Zeit eine Zuckerfabrik, aber auch die dort lagernden Braunkohlenvorkommen wurden erstmalig erschlossen.
Die um ihre Wettbewerbsfähigkeit bangenden Unternehmer der Kohlegruben forderten bereits um 1870 den Bau einer Eisenbahn nach Mücheln, um ihre Produkte kostengünstig transportieren zu können. 1882 erfolgten die Projektierungsarbeiten, und erst am 1. April 1886 konnten die Arbeiten an der Strecke aufgenommen werden. Das Baugeschehen ging zügig voran. Am 7. Dezember des gleichen Jahres wurde die Bahn landespolizeilich abgenommen, und am 15. Dezember wurde die Strecke feierlich eröffnet. Diese Einweihung fand unter begeisterter Teilnahme der Bevölkerung statt; auf jeder Station empfing man den ersten Zug mit Gesang und Musik. Die KED Erfurt, der die neue Strecke unterstand, teilte in einem an den Magistrat in Mücheln gerichteten Schreiben dazu folgendes mit: „Dem Magistrat teilen wir ergebenst mit, daß am 15. 12. dieses Jahres (1886) die Neubaustrecke Merseburg—Mücheln mit den Zwischenstationen Niederbeuna, Frankleben, Wernsdorf, Neumark—Bedra, Lützkendorf sowie der Endstation Mücheln mit Anschluß an die Station Merseburg dem Betrieb übergeben wird."
Die Kosten für den Bahnbau trugen hauptsächlich die anliegenden Gemeinden, die Kreise Merseburg und Querfurt sowie die Zuckerfabrik Stöbnitz.
Nach der Jahrhundertwende wurde die Braunkohle zum wichtigsten Transportgut. Die damals entstandenen Tagebaue erhielten ebenso Gleisanschlüsse wie die Zuckerfabriken Stöbnitz und Körbisdorf.
Mitte der 30er Jahre wurde von der „Wintershall AG" in Lützkendorf ein Treibstoffwerk errichtet, und die Bahn transportierte die erforderlichen Bau- und Rohstoffe. Das führte zum ständigen Ansteigen des Güterverkehrs. Der zweite Weltkrieg ging auch an der Bahn nicht spurlos vorüber. Anglo-amerikanische Bomber flogen mehrere Angriffe auf die Anlagen der „Wintershall AG" und zerstörten dabei auch in deren Nähe liegende Bahnanlagen sowie Wohngebiete. Beim Zusammenbruch Hitlerdeutschlands kam der Betrieb kurzzeitig zum Erliegen. In der ersten Nachkriegszeit löste die Bahn wiederum wichtige Transportaufgaben, insbesondere mußten die großen Industriebetriebe im Raum Halle-Merseburg mit Braunkohle versorgt werden. Dabei wurden von den hier Beschäftigten der Deutschen Reichsbahn unter schlechten Arbeitsbedingungen große Leistungen vollbracht. Mit dem vollständigen Wiederaufbau der chemischen Großbetriebe nahm die Bedeutung dieser Eisenbahnstrecke zu, so daß ihre Elektrifizierung in Angriff genommen und im Jahre 1958 abgeschlossen werden konnte.
Gegenwärtig hat die Bahn drei wichtige Aufgaben zu erfüllen:
1. Bewältigung eines starken Berufsverkehrs
2. Transport von Rohstoffen zum Mineralölwerk Lützkendorf
3. Transport der Braunkohle aus dem Geiseltal.

Nach dem Jahr 2000 werden die Kohletransporte entfallen, weil dann die Auskohlung abgeschlossen ist. An ihre Stelle treten andere Gutarten.

Streckenführung

Die 1886 eröffnete Strecke führte über Beuna, Frankleben, Wernsdorf, Neumark-Bedra, Lützkendorf nach Mücheln (alter Bahnhof). Die Fahrzeit betrug damals rund 50 Minuten. Diese Strecke wurde auf Teilabschnitten zwischen den Jahren 1935 und 1958 auf Grund des fortschreitenden Abbaus der Braunkohle mehrmals verlegt. Jedoch zeichnete sich Ende der 50er Jahre eine Streckenstillegung ab, da die Auskohlung immer weiter fortschritt. Auf diese Eisenbahn konnte insbesondere zur Kohlenabfuhr aber nicht verzichtet werden. Deshalb erfolgte ab 1962 die Realisierung eines großen Neubauprojekts. Die Strecke wurde zwischen Beuna und Mücheln neu trassiert und die Bahnhöfe Frankleben, Braunsbedra und Mücheln sowie der Haltepunkt Krumpa neu errichtet. Es mußten dabei 35 kleinere Brücken und Durchlässe hergestellt werden, 2 100 000 m^3 Erdmassen bewegt und 142 neue Weichen eingebaut werden. In Mücheln entstand ein 15 m hoher und 264 m langer Viadukt, der das westliche Geiseltal überbrückt und nun dem Müchelner

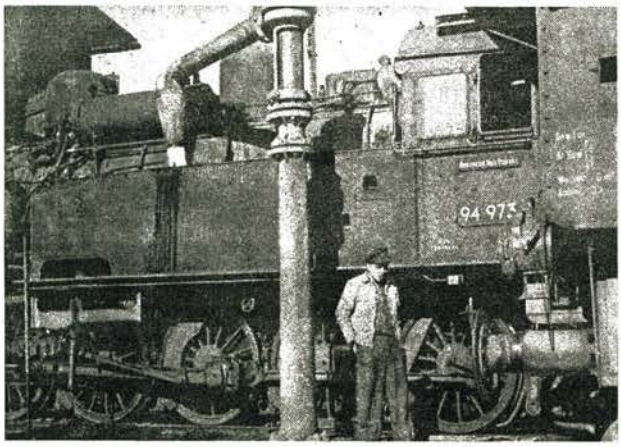


Bild 1 Die 94 973 vom Bw Röblingen im Jahre 1958 beim Wassernehmen

Stadtbild sein Gepräge gibt. Der Viadukt wird von 6 Pfeilern getragen, die lichte Weite von Pfeiler zu Pfeiler beträgt 33 m, und es wurden immerhin 3800 m^3 Beton verbaut. Am 7. Dezember 1964 eröffnete die neue 18,2 km lange Strecke der stellvertretende Minister für Verkehrswesen, Genosse Sobottka, mit einem von der damaligen E 11 036 gezogenen Sonderzug. Der Kostenaufwand für den Neubau betrug 60 Millionen Mark.
Der größte Bahnhof befindet sich in Braunsbedra. Er verfügt über 21 Gleise und 4 Stumpfgleise und dient als Übergabebahnhof für Züge aus oder in das Mineralölewerk Lützkendorf und das BKK Geiseltal.

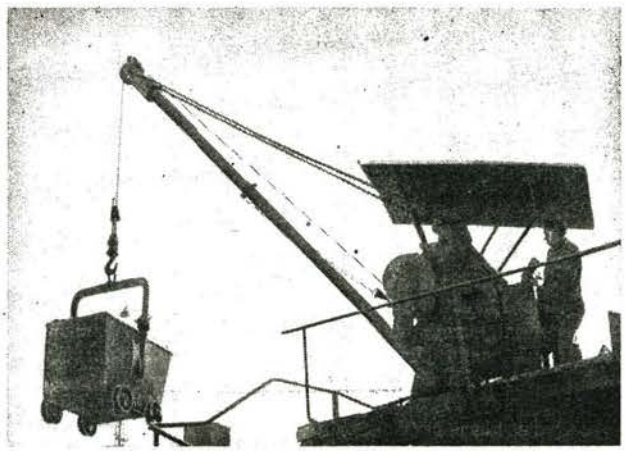
Um die für das Mineralölwerk Lützkendorf bestimmten Kesselwagen bereitzuhalten, sind mehrere Gleise vorhanden. Der Bahnhof Mücheln ist großzügig ausgebaut, weil er ursprünglich einen Teil dieser Funktionen übernehmen sollte. Lediglich in der Zeit der Zuckerrübenernte werden die vorhandenen Anlagen voll genutzt. Bis 1968 bestand für den Güterverkehr in Mücheln auch noch der alte Bahnhof, ein Übergabegleis verband ihn mit dem neuen Bahnhof. Nach seiner Sprengung wurde das Übergabegleis abgebaut; einige Überreste sind heute noch zu sehen.
Ein Personenzug benötigt z. Z. für die 18,2 km lange Strecke 30 Minuten, das sind 20 Minuten weniger als 1886. Es zeigt sich, daß durch Streckenverlegung und Elektrifizierung die Fahrzeit gesenkt werden konnte.

Bild 2 Ein Blick in den Führerstand der 94 1001 — eine langjährige und inzwischen längst verschrottete Stammlok des Bw Röblingen

Der Triebfahrzeugeinsatz

Der Betrieb stellt an die hier eingesetzten Triebfahrzeuge keine besonderen Ansprüche. Die Streckenhöchstgeschwindigkeit beträgt 60 km/h. 1886 wurde der Betrieb mit B- und C-gekuppelten Schlepptenderloks der preußischen Staatsbahn eröffnet. Den größten Anteil aller Zugförderleistungen übernahmen Maschinen der Bw Röblingen und Merseburg (nach 1970 Tfz-Eisatzstellen des Bw Halle G). Daneben fuhren gelegentlich auch Loks der Bw Halle P, Leipzig West und Sangerhausen Leistungen auf dieser Strecke.
Vor dem ersten Weltkrieg kamen hauptsächlich Maschinen der späteren BR 89 (ex pr. T 3) und 94 (ex pr. T 16) sowie 74 (ex pr. T 12) zum Einsatz. Später gesellten sich die BR 38 (ex pr. P 8) und 58 (ex. pr. G 12) hinzu. Infolge des immer größeren Güterverkehrs in den 30er Jahren wandelte sich das Bild. Das Bw Merseburg erhielt 52er, und mit der Elektrifizierung verkehrten 1958 die ersten E-Loks (heutige BR 204, 211, 242 und 244). Außerdem fuhren bis 1965 58er Kst. vom Bw Halle G hier auch Leistungen im Güterverkehr. Mit fort-

Bild 3 Bekohlungsanlage im Lokbahnhof Querfurt 1958; von hier aus wird der Triebfahrzeugeinsatz auf der Strecke Merseburg—Mücheln geregelt



schreitender Traktionsumstellung kamen die ersten Dieselloks zum Einsatz. Die T 16 des Bw Merseburg wurden durch sie abgelöst. Sämtliche Maschinen des Bw Röblingen wurden 1967/68 durch die T 14 ersetzt. Ein Jahr später verschwanden sie wieder, als Ersatz konnten Loks der BR 83 übernommen werden. Zu diesem Zeitpunkt wurden auch die letzten 58er abgezogen, und 1970 war im Bw Merseburg keine Dampflok mehr stationiert. Die BR 110 und 118 hatten den Platz der BR 38 und 52 eingenommen. Aber auch der BR 83 war kein langer Einsatz beschieden, sie wurde durch rekonstruierte 52er ersetzt, die z. T. heute noch laufen (52 8028, 8033, 8034, 8044, 8059, 8063, 8077, 8098, 8105, 52 8119). Den Güterverkehr bewältigten hauptsächlich 242er und 131er. Neuerdings sind auch Elloks der BR 250 von Halle anzutreffen. Sie verkehren aber stets nur bis Braunsbedra. Gelegentlich sieht man auch die Ölloks der BR 44 des Bw Sangerhausen.
Im Gegensatz zu den meisten anderen Strecken der DR ist hier eine große Besonderheit zu verzeichnen. Vor den Kohleganzzügen verkehren auch betriebseigene Loks des BKK Geiseltal und der Leunawerke. Die inzwischen abgelösten und betriebseigenen 7 BR 52 sowie BR 65 sind durch die V 180 bei den Leunawerken und durch die V 200 beim BKK

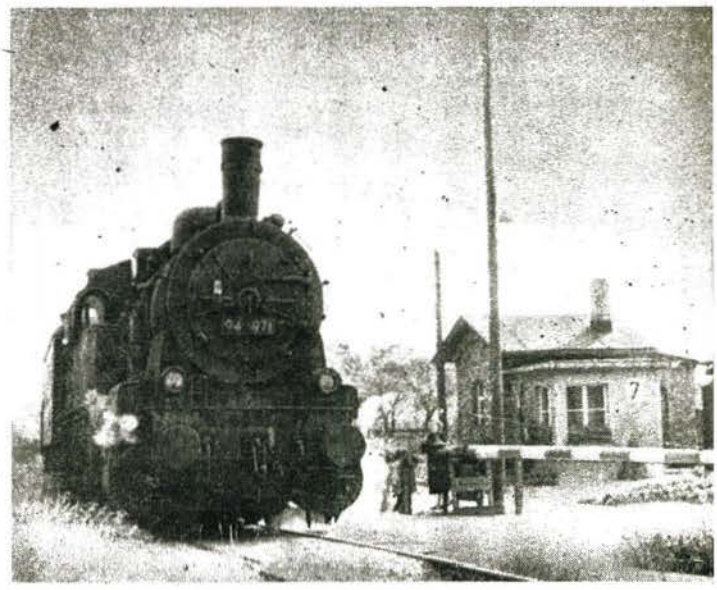


Bild 5 94 971 mit einem Personenzug zwischen Merseburg und Mücheln im Jahre 1958

Bild 4 Personenzug mit der Lok 52 8105 im Bahnhof Mücheln, 1979

Geiseltal ersetzt worden. Die Maschinen des BKK Geiseltal fahren immer noch unter der alten Typenbezeichnung V 200. Im Oktober 1976 war eine V 180 von Leuna sogar ersatzweise vor einem Reisezug zu sehen.
Bis 1973 (!) waren auch noch zwei 55er (ex G 8) als Werkloks der Brikettfabrik Beuna (Betriebsteil des BKK Geiseltal) im Einsatz.

Eingesetzte Wagen

Die Strecke war — wie bereits erwähnt — von Anfang an eine Staatsbahn. Die eingesetzten Wagen entsprachen immer dem jeweiligen Entwicklungsstand. Bis etwa 1950 sah man hauptsächlich 3achsige preußische Abteilwagen. Diese wurden von den Einheitswagen der ehemaligen DRG abgelöst. Ab 1960 fuhren bereits 2- und 3achsige Rekowagen und 4teilige Doppelstockeinheiten. Von 1945 bis 1950 war ein sogenannter SNCF-Tropenwagen, der durch die Kriegswirren hier verblieb, als Einzelgänger im Betrieb. Ältere Reisende berichten, daß dieses Fahrzeug während der Sommermonate ständig überfüllt im Zugverband lief; denn auch bei 30 °C war es darin angenehm kühl.
Fällt heute eine Doppelstockeinheit aus, so wird sie durch 4achsige Rekowagen oder ältere Schnellzugwagen ersetzt.
Dominierend bei den Güterwagen sind Großraumselbstentladewagen Fad für den Kohletransport und Kesselwagen zum Transport von Heizöl. Beim Stellwerk Frankleben steht noch ein „Oldtimer" besonderer Art — ein sogenannter Fakultativwagen, der wahlweise als Güter- oder Personenwagen zum Einsatz kam. Leider ist er dem völligen Verfall preisgegeben. In den nächsten Jahren ist auf dieser Strecke vorgesehen, neue Doppelstockgliederzüge einzusetzen, und das bedeutet dann eine Qulitätsverbesserung im Berufsverkehr.

Schlußbemerkungen

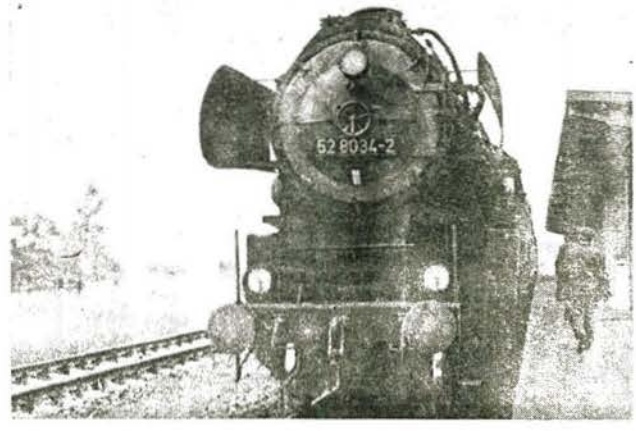
In den knapp 95 Betriebsjahren war die Bahn ein Wegbereiter für den Aufbau einer leistungsstarken Industrie in diesem Gebiet. Sie half mit, das obere Geiseltal verkehrstechnisch zu erschließen. Auch heute ist auf dieser Strecke ein großes Verkehrsaufkommen zu verzeichnen, das künftig noch weiter ansteigen wird.

Quellenverzeichnis

(1) Akten des Stadtarchivs Mücheln
(2) Wichmann, W.: Seit 1886 rollt der Geiseltalexpreß
(3) Das Merseburger Land (versch. Hefte)
(4) Der Bote für das Geiseltal vom 15. 12. 1886

Bild 6 Lok 52 8034-2 im Bahnhof Mücheln, 1979

Fotos u. Fotobeschaffung: Verfasser



PETER MERKEL (DMV), Werdau

Zwickau und seine Eisenbahn — ein historischer Abriß (1)

Betrachten wir die ersten Quellen der Eisenbahngeschichte, so ist ersichtlich, daß nicht nur in *Lists* Plänen Sachsen ein Zentrum im deutschen Eisenbahnnetz werden sollte.
Innerhalb Sachsens wurde die verkehrliche und damit wirtschaftliche Erschließung der Steinkohlenvorräte einer der wichtigsten Gesichtspunkte in den Diskussionen über zahlreiche Eisenbahnprojekte. So verwundert es nicht, wenn bereits bei den ersten Eisenbahnprojekten die Anbindung Zwickaus in irgendeiner Weise berücksichtigt worden ist. In Zwickau und Umgebung gab es unter den damals relativ günstigen geologischen Bedingungen eine Vielzahl von Steinkohlenschächten. Aber mögliche Erweiterungen kamen infolge der mangelhaften Verkehrsverhältnisse zunächst nicht zur Ausführung. Richtig wurde erkannt, daß die Erschließung von Zwickau durch die Eisenbahn für Sachsens aufstrebende Industrialisierung eine wichtige und solide Existenzgrundlage schaffen würde.

Mit Eröffnung der Strecke Werdau—Zwickau, einer Zweigstrecke der „Sächsisch—Bayrischen-Eisenbahn", begann 1845 in Zwickau die Eisenbahnepoche. Heute ist Zwickau einer der bedeutendsten Eisenbahnknotenpunkte im Süden der DDR. Tausende Zwickauer sind — wie man so schön sagt — bei der „Bahn" beschäftigt.

Der aufmerksame Beobachter findet noch jetzt auf Schritt und Tritt Zeugnisse dafür, wie Eisenbahn, Wirtschaft und Stadt in enger Wechselwirkung standen und stehen.

1. Bahnhöfe und Eisenbahnstrecken

Lists Pläne sahen für ein deutsches Eisenbahnsystem mehrere Varianten vor. In einem dieser Projekte sollte Zwickau Eckpunkt des sogenannten sächsischen Dreiecks werden. Weiterhin war hier zur Verbindung mit Bayern die Zweigbahn nach Coburg—Würzburg vorgesehen. Andere Überlegungen sahen eine von der Leipzig—Dresdner Eisenbahn abzweigende Stichbahn nach Chemnitz (heute Karl-Marx-Stadt) vor.
Baader, ein weiterer Vorkämpfer für ein deutsches Eisenbahnnetz, plädierte für eine ähnliche Lösung, wobei der Zweig nach Chemnitz die Weiterführung bis Prag vorsah. Bereits 1833 stand die Strecke Leipzig—Zwickau—Chemnitz—Prag zur Diskussion.
Konkreter waren die 1836 veröffentlichten Pläne einer Aktiengesellschaft für den Bau der „Erzgebirgischen Eisenbahn". Zwickau sollte hiernach Anschluß von Riesa über Chemnitz und Glauchau erhalten. Diese Strecke plante man über Zwickau hinaus bis an die Oberrohnsdorfer Kohlenschächte. Zwar erhielten die Interessenten eine Konzession für den Bau, doch begannen die Arbeiten erst 1845 (!) in Riesa. Der Streckenabschnitt Döbeln—Limmritz erschöpfte bereits die finanziellen Mittel der Gesellschaft. Das Bauvorhaben wurde am 15. November 1858 als Staatsbahn verwirklicht. Den ersehnten Eisenbahnanschluß erhielt Zwickau mit Fertigstellung des 3. Bahnabschnitts der „Sächsisch—Bayrischen-Eisenbahn" am 6. September 1845 durch eine Zweigbahn von Werdau nach Zwickau. Nach weiteren 9 Jahren konnte die nächste in Zwickau beginnende und als „Staatskohlenbahn" nach Bockwa/Cainsdorf verlaufende Strecke am 1. November 1854 eröffnet werden. Immerhin wirkte sich allein der Anschluß durch die Sächsisch—Bayrische Eisenbahn auf die Wirtschaft, insbesondere die Steinkohlenförderung in und um Zwickau, positiv aus. Innerhalb weniger Jahre vervierfachte sich die Steinkohlenförderung. So betrug sie 1840 13 800 t und erzielte innerhalb von 10 Jahren bis 1850 einen Umfang von 418 000 t.
Die dringende Notwendigkeit, auch Zwickau an das Eisenbahnnetz anzuschließen, ist bereits aus der Geschichte der Leipzig—Dresdner Eisenbahn zu entnehmen.
Die anfangs dominierenden englischen Lokomotiven konnten nur mit Koks gefeuert werden. Er wurde auf dem Wasserwege aus England importiert, in Riesa entladen und war darüber hinaus sehr teuer. Die im Nachhinein eingerichteten Riesaer Kokereien ermöglichten den Import billigerer englischer Steinkohle. Versuche, Koks aus Steinkohle des Plauenschen Grundes zu gewinnen, scheiterten auf Grund ihrer chemischen Zusammensetzung.
Zwickauer Steinkohlenkoks war zwar geeignet aber durch hohe Transportkosten auch sehr teuer. Diese Verhältnisse änderte der Anschluß von Zwickau an die „Sächsisch—Bayrische-Eisenbahn" grundlegend. Der Preis für Zwikkauer Koks ging danach sofort zurück:

Zwickauer Koks	12 Neugroschen (Scheffel)
Englischer Koks	23 Neugroschen (Scheffel)

Der erste Zwickauer Bahnhof entstand in unmittelbarer Nähe des jetzigen Hauptbahnhofs außerhalb des damaligen Stadtgebiets und wurde recht bescheiden eingerichtet. An Gebäuden waren vorhanden: 1 Empfangsgebäude (Holz), 1 Verwaltungsgebäude (40 m lang, Holz), 1 Wagenschuppen, 1,68 m langer Güterschuppen, 1 Maschinenhaus (damals waren in Zwickau 3 Lokomotiven stationiert), Koks- und Holzschuppen und 1 Pferdestall.
Beschäftigt waren: 22 Beamte, 3 Lokführer, 4 Weichensteller und 9 Arbeiter.
Besondere Bedeutung hatte die Kohlenladerampe, wo die Umladung der von den Schächten herbeigefahrenen Kohlen erfolgte. Schon nach wenigen Jahren waren aber die Grenzen der Leistungsfähigkeit dieser aufwendigen Technologie spürbar. 1852 wurde die Kohlenrampe gemeinsam mit den Anlagen des Bahnhofs erweitert.
An die bereits erwähnte Staatskohlenbahn nach Bockwa/Cainsdorf schloß zugleich der 1. Bauabschnitt der „Obererzgebirgischen Eisenbahn" nach Schwarzenberg an. Sie wurde in ihrer ganzen Länge am 15. Mai 1858 eröffnet. Am 15. November des gleichen Jahres erreichte die Niedererzgebirgische Bahn aus Richtung Chemnitz Zwickau, so daß in diesem Jahr der Eisenbahnverkehr einen weiteren Aufschwung erlebte. Konnte durch die Staatskohlenbahn der Kohletransport mit Pferdewagen zum Bahnhof wesentlich verkürzt werden, so war dies aber auch nur ein Provisorium, denn nach wie vor hatten die Schächte noch keine direkte Gleisverbindung. Deshalb entstanden vor allem Ende der 50er und in den 60er Jahren des vorigen Jahrhunderts eine Vielzahl von Kohlebahnen, auf deren Geschichte noch besonders eingegangen wird.
Zur Bewältigung des gewachsenen Verkehrs wurde zunächst 1858 das hölzerne Empfangsgebäude durch einen Steinbau ersetzt. 1861 folgte ein genereller Bahnhofsumbau. Danach beanspruchten die Anlagen bereits 19,84 ha bei einer Gesamtgleislänge von 32 km und 169 Weichen.
1865 wurden täglich im Durchschnitt abgefertigt:

Relation	Reisezüge	Güterzüge
Riesa/Chemnitz	14	6
Schwarzenberg	8	2
Leipzig	10	12
Hof	14	24
Kohlenbahnen	—	50
Gesamtzahl der Züge =	46 +	94

Das Bw beheimatete nun bereits 30 Loks. Davon waren 17 Güterzugloks, 7 Reisezugloks und 6 Rangierloks. Zu dieser Zeit arbeiteten 341 Beschäftigte, und Veröffentlichungen jener Zeit kritisieren die extrem schlechten Arbeitsbedingungen. Beispielsweise mußte damals ein Rangierer täglich 14 Stunden arbeiten.
Bereits 1873 bestanden folgende Bahnhofsanlagen:
3 Verwaltungsgebäude (1000 m^2), 1 Empfangsgebäude (1700 m^2), 1 Wagenschuppen (700 m^2), 3 Lokschuppen (49 Stände), 2 Drehscheiben, 2 Güterschuppen (1600 cm^2), 2 Kohleschuppen (1000 cm^2), 2 Werkstattgebäude (3319 cm^2), Ladestraßen mit insgesamt 650 m Länge, 175 Weichen und 2 DKW.
Am 29. November 1875 erhielt Zwickau eine weitere Verbindung nach Falkenstein, für die eigentlich 1872 eine Privatgesellschaft die Genehmigung erhielt. Aber auch diese Gesellschaft übernahm sich mit dem Bau der Strecke finanziell. Bereits am 15. Juli 1876 ging die Strecke in das Eigentum des Staats Sachsen über. Ihr Endpunkt war der sogenannte Falkensteiner Bahnhof, 1500 m westlich des Zwickauer Bahnhofs gelegen. Nach Übernahme der Strecke durch den Staat wurde der Falkensteiner Bahnhof zur Haltestelle Zwickau. Die Falkensteiner Züge nutzten die Obererzgebirgsbahn bis zum Hauptbahnhof. Am 1. Juli 1877 legte man den Falkensteiner Bahnhof still und führte die Strecke über eine neue Trasse von Westen her in den Zwickauer Bahnhof.
1880 wurde der Hp Schedewitz eröffnet. Am 15. Oktober 1907 erhielt der Vorort Planitz einen Eisenbahnanschluß. Diese Strecke benutzte z. T. die neue Trasse der Falkensteiner Linie.
Von unmittelbarer Bedeutung waren die in den Zwickauer Vororten anschließenden Schmalspurbahnen. So begann in Wilkau-Haßlau die erste sächsische Schmalspurbahn (Heft 5/72), deren Teilstück nach Kirchberg am 17. Oktober 1881 eröffnet worden ist. In Mosel zweigte die am 1. November 1885 in Betrieb genommene Schmalspurbahn nach Ortmannsdorf ab.
Die dem Bau dieser Bahnen vorausgegangenen Diskussionen beinhalteten jeweils auch Varianten für Regelspurbahnen. So diskutierte man 1870 den Plan einer Eisenbahnstrecke Zwickau—Lichtenstein—St. Egidien. Diese Strecke hätte für eine bedeutende Belebung des Kohleverkehrs gesorgt. Leider wurde sie nicht verwirklicht, obwohl ihr mit hoher Wahrscheinlichkeit auch unter heutigen Verkehrsverhältnissen noch eine Existenzberechtigung zukäme.

Nachdem durch den Bau des „Bogendreiecks" bei Werdau der Direktverkehr von Zwickau nach Hof möglich wurde, drängte besonders die Stadt Meerane darauf, ein zweites Bogendreieck bei Schönbörnschen einzurichten. Durch den Direktverkehr von Zwickau nach Meerane wäre ein Umweg über Glauchau vermieden und obendrein die Strecke Zwickau—Leipzig bedeutend verkürzt worden.
Auf Grund der bedeutenden Steinkohleförderung erlebte Zwickau einen gewaltigen wirtschaftlichen Aufschwung. 1871 beschäftigten die Steinkohlegruben 8526 Arbeitskräfte. Darüber hinaus existierten u. a. 2 bedeutende Eisen- und Stahlwerke, eine Vielzahl von Ziegeleien, Maschinenbaubetrieben und Textilwerke.
Auf dem Zwickauer Bahnhof mußte ein ständig wachsendes Verkehrsaufkommen bewältigt werden. 1888 wurden täglich 91 Reise- und 183 Güterzüge abgefertigt, und 8 Jahre später waren es bereits 128 Rz und 204 Gz.
Der Verschiebebahnhof behandelte täglich 5000 Wagen. In jener Zeit gehörten zum Bw bereits 62 Lokomotiven. Die Gleisanlagen des Bahnhofs erreichten inzwischen eine Länge von 2 km. Zwar hatte man ständig versucht, die Anlagen durch Erweiterungsbauten den wachsenden Anforderungen anzupassen, jedoch konnte die Grundkonzeption des Bahnhofs nicht mehr ohne weiteres geändert werden. Anschaulich zeigte sich der unbefriedigende Zustand am Beispiel der Reiseverkehrsanlagen. Für täglich 128 Reisezüge waren 4 Bahnsteige vorhanden, von denen jeweils zwei an einem Gleis hintereinander lagen.
Um die Jahrhundertwende engagierten sich die Zwickauer Stadtväter für einen Bahnhofsumbau, um der Größe und Bedeutung der Stadt entsprechende Erweiterungen vorzunehmen. Der seinerzeit forciert durchgeführte Umbau der Dresdner Bahnhofsanlagen beanspruchte den Verkehrsetat Sachsens derart, daß trotz intensiver Bemühungen nur die gröbsten Mißstände beseitigt werden konnten. Erst 30 Jahre später war ein genereller Bahnhofsumbau nicht mehr zu umgehen. Die Anlagen für den Güter- und Reiseverkehr

Bild 1 Empfangsgebäude Hbf Zwickau um 1900

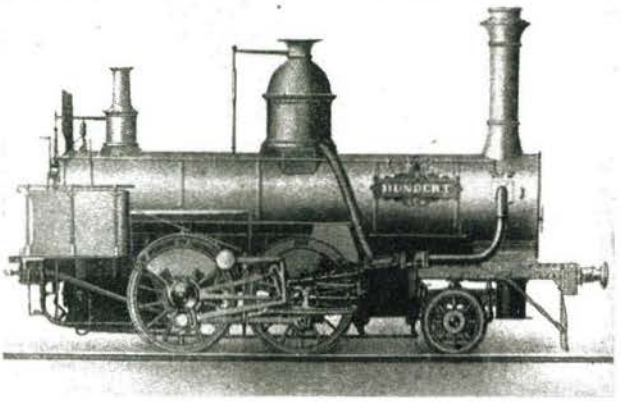


Bild 2 Güterzuglok „Hundert", genannt „Der goldene Richard", 1858 von Hartmann für die Obererzgebirgsbahn gebaut

wurden voneinander getrennt und dadurch eine zügige Betriebsführung ermöglicht. Der Rangierbahnhof ist als langgestreckter Gefällebahnhof angelegt worden. Der Personenbahnhof erhielt 8 Bahnsteige, und die Bahnhofsanlagen dehnten sich auf 4,5 km aus. Nachdem 1934 die Erweiterung des neuen Bahnbetriebswerkes erfolgte, wurde ein Jahr später das neue Empfangsgebäude übergeben.
Die Kriegsvorbereitungen des faschistischen Deutschland und der zweite Weltkrieg verhinderten jedoch die Verwirklichung der restlichen Umbauprojekte.
Erst in den 60er Jahren konnten diese Arbeiten abgeschlossen werden. Heute sind täglich je 100 abgehende und ankommende Reisezüge auf dem Zwickauer Hauptbahnhof zu behandeln.
Natürlich haben sich im Laufe der Zeit die Verkehrsströme verändert. Der einst dominierende Kohleverkehr hat inzwischen keine Bedeutung mehr. Seit Jahren verkehren jedoch Auto-Ganzzüge. Von besonderer Bedeutung ist in Zwickaus Eisenbahngeschichte das heutige Raw „7. Oktober". 1878 wurde der erste „Werkstättenbahnhof" auf dem Gelände des damaligen Lengenfelder Bahnhofs eingerichtet, und Nebenwerkstätten entstanden in Werdau. Der Lengenfelder Bahnhof lag in unmittelbarer Nähe von Schächten und Senkungsgebiet. Durch ständige Geländebewegungen waren größere Gebäudeschäden zu verzeichnen. Um die Jahrhundertwende stand daher eine Neuanlage an anderem Standort zur Debatte. Die Erweiterung der Werdauer Nebenwerkstatt wurde verworfen, und man entschied sich für einen Standort nördlich der Strecke Zwickau—Werdau. 1908 konnte der neue Werkstattbahnhof in Betrieb genommen werden. Das Erhaltungsprogramm umfaßte neben Güterwagen auch Lokomotiven. Nach 1945 waren hier alle Lokomotiven der BR 58, 56^1 und 86 beheimatet. Darüber hinaus wurde hier ein Teil der 41er und 58er rekonstruiert. Außerdem sind die bekannten Umbauten an den Loks 07 1001, 08 1001 und 18 314 (Reko) vollzogen worden. 1963 erhielt die 18 005 hier ihre „letzte Ölung", wobei zu dieser Zeit die bei der DR noch vorhandenen 43er repariert wurden. Ende der 60er Jahre folgten die letzten Dampflokomotiven der BR 42. Ein Spezialgebiet war die Anfertigung von Spurwechselradsätzen. Heute werden neben der Reparatur und dem Neubau von Güterwagen insbesondere Container hergestellt. Übrigens rangierte im Raw Zwickau die letzte 56^1 der DR; es handelte sich um die Lok 56 106.

2. Lokomotiven

Wie bereits angedeutet, entwickelten sich in Zwickau ein Bahnknotenpunkt mit den dazugehörigen Lokbehandlungsanlagen. In den Chroniken finden wir eine Vielzahl damals üblicher Loknamen. So gab es den „Büffel", der wegen des hohen Wasserverbrauches von den Eisenbahnern so genannt wurde. Weiterhin ist der Einsatz von Lokomotiven namens Hundert, Tausend, Salamander, Cassel, Pleiße, Hengist, Horsa, Hohentwiel, Rolle, Adhäsion und Schönbörnchen bekannt. Die Hundert und Tausend waren Jubiläumsloks der Chemnitzer Maschinenfabrik Richard Hartmann. Die Bezeichnungen stimmten mit den Fabriknummern überein. Die Dampfdome der Lok Hundert waren vergoldet. Bei den Eisenbahnern hieß daher selbige „Der vergoldete Richard".
Die Maschinen verkehrten auf der Obererzgebirgsbahn nach Schwarzenberg. Im Krieg 1886 wurden Zwickauer Loks gemeinsam mit Dresdner Maschinen auf der Flucht vor den Preußen nach Ungarn evakuiert.
Berühmt wurden einige Loks durch ihre Entgleisungsfreudigkeit. So sprang die Rolle, sie bediente die Kohlenbahnen, innerhalb von 8 Tagen 3× aus den Schienen. Die Pleiße wurde nach einem Unfall 1866 in Lichtentanne als Rangierlok im Dresdner Raum eingesetzt. 1888 versank die Hohentwiel bei Oberrothenbach in den Fluten der hochwasserführenden Mulde.
Nach und nach wurden diese Maschinen durch Baureihen der sächsischen Staatsbahn ersetzt. Hier sind insbesondere die Gattungen IVT, V, VT, VIII 2, IX, XI, XIHT und XIIH2 hervorzuheben. Einige, so die XIIIH (G12, $G12^1$), erschienen erst zu Beginn der 20er Jahre. Allerdings hatten es letztere schwer, in Zwickau Fuß zu fassen. Lediglich die bald durch die 44er abgelöste Baureihe 43 und BR 86 erhielten feste Aufgabengebiete. Bis Ende der 50er Jahre bestand der Lokpark hauptsächlich aus folgenden Baureihen:

Baureihe	Leistungen
38^{2-3}	P-Züge nach Leipzig, Falkenstein, Aue
39 (nach Rekonstruktion BR 22)	D- u. P-Züge nach Plauen, Dresden, Leipzig und Aue
44	schwere Güterzüge nach K.-M.-Stadt, Leipzig, Plauen, teilweise Aue
58 (G12)	Güterzüge nach Aue, K.-M.-Stadt, Falkenstein, Reichenbach, Altenburg, Gera; auf gleichen Relationen ggf. vor Personenzügen. D-Züge nach Gera; Bedienung der Kohlebahn
86	Personenzüge nach Altenburg, Aue, Falkenstein; leichte Güterzüge auf gleichen Relationen
89^2	leichter Verschiebedienst; Kohlebahn
94^{20-21}	schwerer Verschiebedienst; Kohle- und Industriebahnen; Güterzüge nach Mosel, Wilkau-Haßlau, Lengenfeld; Personenzüge nach Planitz

Die letzten 22er verschwanden mit Aufnahme der E-Traktion nach Karl-Marx-Stadt. Diese Baureihe konnte ihre Leistungsfähigkeit nochmals nachweisen, als sie aushilfsweise von bzw. nach Leipzig in den Plänen der E 11 fuhr. Auch das Schicksal der 44er wurde mit der Elektrifizierung besiegelt.
Übrigens erhielt das Bw Zwickau mit Zuführung der E 11 003-009 1963 die ersten „echten" Schnellzugloks. Lediglich das Nachbar-Bw Reichenbach verfügte über die bekannte 19^0 in größerer Zahl.
Die E 11 wurde bald nach Erfurt abgegeben und durch die E 42 ersetzt. Für schwere Güterzüge werden seit 1963 einige E 94 (jetzt BR 254) eingesetzt, die gelegentlich auch vor Schnellzügen nach Dresden aushelfen.
Mitte der 60er Jahre schied die 38er aus, und erst Anfang der 70er Jahre verschwanden die BR 89^2 und 94. U. a. rangierten die 89 285, 286, 291, 193, die rein äußerlich an eine kleiner geratene 94er erinnerten.
Zwar sah man auch die 75^5, sie kamen aber aus Glauchau und Falkenstein. Allerdings fristete die 75 515 ihre letzten Tage beim planmäßigen Einsatz in Plänen der 89^2 des Bw Zwickau. Sonderlinge waren auch einige 64er, die zu Beginn der 70er Jahre ersatzweise für die Loks der BR 86 einsprangen. Mit der Zuordnung des Bw Werdau 1968 kamen wieder einige 38^{2-3} in den Bestand, und weiterhin gehörten nun auch Loks der BR 50 und 52 dazu. Nach kurzer Zeit wurde das Bw Zwickau trotz seiner Größe gemeinsam mit der Einsatzstelle Werdau dem Bw Reichenbach zugeordnet. Die BR 58, 86, 89, 94, 52, 64 wurden in der ersten Hälfte der 70er Jahre restlos ausgemustert. (Fortsetzung folgt)