

der modelleisenbahner

FACHZEITSCHRIFT
FÜR DAS MODELLEISENBAHNWESEN
UND ALLE FREUNDE
DER EISENBAHN

JAHRGANG 28



Organ
des Deutschen
Modelleisenbahn-
Verbandes der DDR



MÄRZ

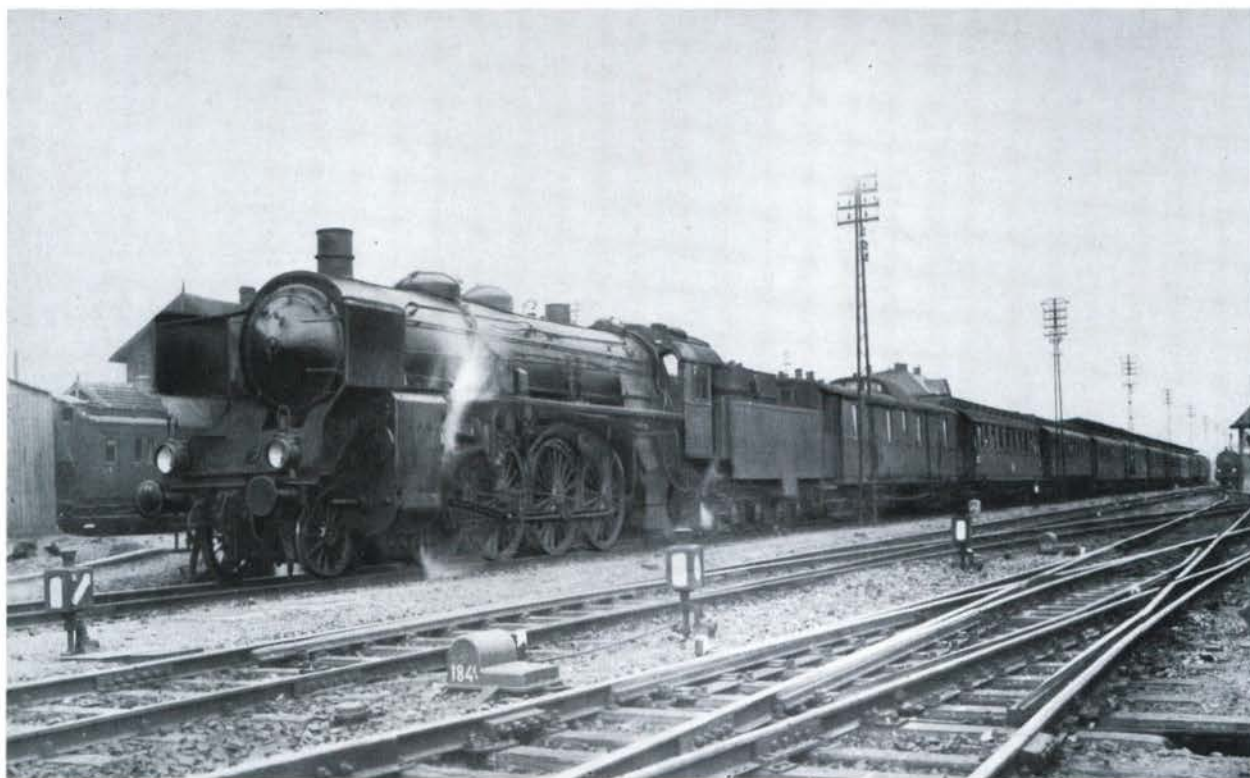
Verlagssymbol:  **TRANSRESS VEB VERLAG FÜR VERKEHRSWESEN**

Verlagspostamt Berlin Einzelheftpreis 1,— M

32 542

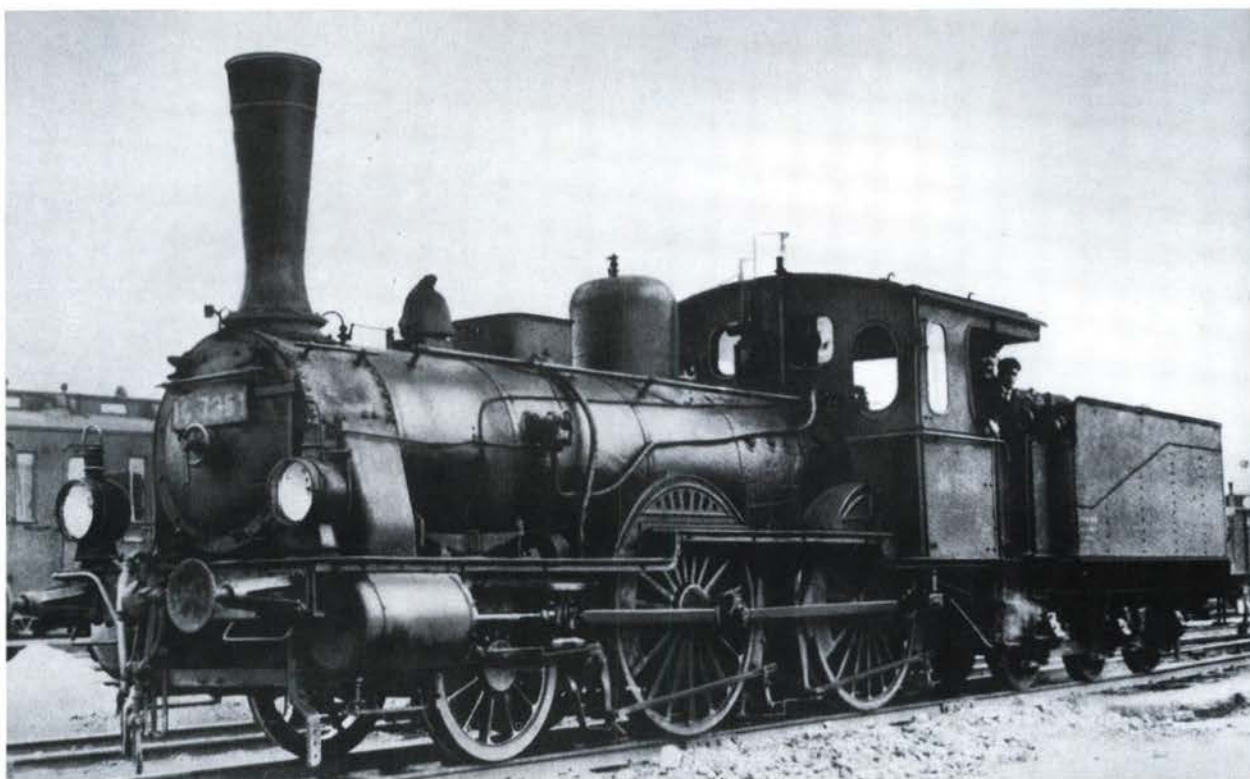
3/79

Unsere historische Foto-Ecke



Der D41 im Eisenbahnknotenpunkt Bebra (heute BRD), gefördert von der sächsischen HV 213 Ende der 20er Jahre.
Foto: Sammlung Schubert, Riesa

Lokomotive Nr. 347351 (ex pr. P3¹, FFB-Nr. 121), gebaut 1892, hier im Hauptbahnhof Rostock um das Jahr 1925
Foto: Eschenburg



Redaktion

Verantwortlicher Redakteur:
Ing.-Ök. Journalist Helmut Kohlberger
Typografie: Pressegestalterin Gisela Dzykowski
Anschrift der Redaktion: „Der Modelleisenbahner“,
DDR — 108 Berlin, Französische Str. 13/14, Postfach
1235
Telefon: 204 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

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

Erscheint im transpress VEB Verlag für Verkehrswesen Berlin

Verlagsleiter:

Dipl.-Ing.-Ök. Paul Kaiser
Chefredakteur des Verlags:
Dipl.-Ing.-Ök. Journalist Max Kinze
Lizenz Nr. 1151¹
Druck: (140) Druckerei „Neues Deutschland“, Berlin
Erscheint monatlich;
Preis: Vierteljährlich 3,— M.
Auslandspreise bitten wir den Zeitschriftenkatalogen
des „Buchexport“, Volkseigener Außenhandelsbetrieb
der DDR, DDR — 701 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. 12. 1978
Geplante Auslieferung: 12. 3. 1979

Alleinige Anzeigenverwaltung

DEWAG Berlin, DDR — 1026 Berlin, Rosenthaler Str.
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 internatio-
nale Buch- und Zeitschriftenhandel, zusätzlich in der
BRD und in Westberlin: der örtliche Buchhandel, Firma
Hellas Literaturvertrieb GmbH, Berlin (West) 52,
Eichborndamm 141—167, sowie Zeitungsvertrieb Ge-
brüder Petermann GmbH & Co KG, Berlin (West) 30,
Kurfürstenstr. 111.

UdSSR: Bestellungen nehmen die städtischen Abtei-
lungen von Sojuspechatj bzw. Postämter und Post-
kontore entgegen. Bulgarien: Raznoiznos, 1. rue Asse,
Sofia. China: Guizi Shudian, P. O. B. 88, Peking, ČSSR:
Orbis Zeitungsvertrieb, Bratislava, Leningradská 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 Gesell-
schaft für den Export und Import von Druckzeugnis-
sen. Chulpanmul, Nam Gu Dong Heung Dong Pyonggy-
ang. Albanien: Ndermerrja Shtetnore Botimeve, Tirana.
Auslandsbezug wird auch durch den Buchexport
Volkseigener Außenhandelsbetrieb der Deutschen
Demokratischen Republik, DDR — 701 Leipzig, Lenin-
straße 16, und den Verlag vermittelt.

der modelleisenbahner

Fachzeitschrift für das Modelleisenbahnwesen
und alle Freunde der Eisenbahn

3 März 1979 · Berlin · 28. 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 Foto-Ecke	2 U.-S.
Andreas Mansch/Wolfgang Bahnert Eine 141jährige Dampflokomotive ging zu Ende	66
Die bessere Hälfte stimmte zu	70
Horst Neuer/Jürgen Schönefuß 75 Jahre Brandenburgische Städtebahn	72
Hans-Dieter Weide 12 Zentrales Spezialistentreffen „Junger Eisenbahner“ 1978 1. Teilnehmer und Ergebnis	75
Harald Kurz Neue NEM kommentiert	77
NEM 310, 311, 313 und 314	78
Harald Kurz Kehren und Wenden	80
Werner Schulz Ausschaltbare Blockstelle und Rangieren auf geblockter Strecke	81
Jürgen Engwicht Kurs „DDR-30“ — Initiativen Greifswalder Modelleisenbahner zu Ehren des 30. Jahrestages der DDR	83
Günther Feuereißner Wir verbessern das H0-Modell der BR 75 ⁵ von EBM	84
Wissen Sie schon; Text und Maßskizze zum Lokfoto des Monats	86
Lokfoto des Monats: CN2-Naßdampf-Tenderlokomotive der BR 89 ² der DDR (ex. ex. sa. VT)	87
Interessantes von den Eisenbahnen der Welt	88
Unser Schienenfahrzeugarchiv: Günther Fiebig Die Akkumulatortriebwagen Nr. 581/582 bis 615/616 der DR.83	91
Mitteilungen des DMV	91
Selbst gebaut	3 U.-S.

Titelbild

Unser Foto zeigt einen Eilzug auf der Strecke Dresden—Zittau beim Bk Hellerau, gefördert von der
Diesellokomotive 118 203. Dieses Triebfahrzeug war übrigens das als erstes an die DR ausgelieferte der
Serienlokomotiven der BR 118.2, also der C'C'-Ausführung. Es gelangte am 12. August 1966 in den
Betriebsinsatz. Seine beiden Vorläufermaschinen mit der Achsfolge C'C' waren Baumuster, von denen
die 118 201 auf der Leipziger Frühjahrsmesse 1964 ausgestellt wurde, während man die 118 202 (ex
V 180 202) als V 240 001 einreichte, da diese Lokomotive mit zwei Dieselmotoren zu je 1200 PS (etwa
890 kW) ausgerüstet worden war.
Die 118 203 bekam eine modern gestaltete Führerstandstirn- und Seitenpartie aus GFP, wie sie auch
beispielsweise die 118 059 aus der B'B'-Serie hatte.
Das Foto wurde vor genau einem Jahr aufgenommen.

Foto: Rudolf Heym, Suhl

Rücktitelbild

Dieses Bild gehört noch zum Beitrag „eine 141jährige Dampflokomotive ging zu Ende ...“ auf Seite 66ff
in diesem Heft. Michael Schrödter aus Leipzig nahm es am 21. März 1976 im Bw Leipzig West vor dem
Schuppen 2 auf. Diese herrliche Dampfschnellzuglok-Parade umfaßte damals folgende Lokomotiven:
03 2186 (Halle P), 01 2207 (Dresden), 03 2154 (Halberstadt), 03 2121/03 2155 (beide Leipzig West), 01 1511
(Bln-Ostbf) und 03 2162 (Leipzig West).

Foto: Michael Schrödter, Leipzig

Eine 141jährige Dampflokgeschichte ging zu Ende

Betrachtungen zum Abschluß des Traktionswechsels in Leipzig

Der Platz Leipzigs im Netz der Eisenbahnen im mitteleuropäischen Raum als bedeutender Eisenbahnknoten ist unbestritten. Nicht nur wegen des imposanten Bauwerks des Leipziger Hauptbahnhofes ist diese Tatsache belegt. Die Bedeutung dieser Stadt als Knotenpunkt wichtiger Fern-eisenbahnverbindungen hatte schon Friedrich List in seinen Betrachtungen zu einem deutschen Eisenbahnnetz erkannt. So war es eine logische Folge, daß bald nach der Eröffnung der ersten deutschen Fern-eisenbahnlinie Leipzig—Dresden weitere Strecken Leipzig erreichten. Mit Eröffnung des ersten Teilstücks der Leipzig—Dresdner-Eisenbahn im Jahre 1837 kamen die ersten Dampflokomotiven nach Leipzig und waren hier über 141 Jahre beheimatet. Es ist schon heute absehbar, daß in keinem anderen deutschen Ort Dampflokomotiven so lange stationiert gewesen sein werden. Der Abschluß des Traktionswechsels in Leipziger Bahnbetriebswerken im Jahre 1978 kann deshalb als ein historisches Datum in der Eisenbahngeschichte angesehen werden. Deshalb soll diesem Ereignis der folgende Beitrag gewidmet sein, obwohl es allgemein unüblich ist, ein 141jähriges Jubiläum öffentlich zu würdigen.

Ein besonderer Tag

Bahnhof Leipzig-Hauptbahnhof, Sonnabend, der 30. September 1978:

Ein neblig trüber Herbstmorgen, an dem auf diesem Großstadtbahnhof der Eisenbahnbetrieb wie an jedem anderen Tag zu verlaufen scheint. Am Bahnsteig 15 finden sich die Reisenden ein, die den D 562 erwarten, der sie 8.58 Uhr nach Berlin bringen soll. Nur dem aufmerksamen Beobachter fällt auf, daß neben den Benutzern des Zugs auch zahlreiche Eisenbahnfreunde, meist mit Fotoapparaten und Kameras „bewaffnet“, eingetroffen sind. Diese stehen außerhalb der großen Bahnhofshalle diskutierend in kleinen Gruppen zusammen, schimpfen einmütig über das schlechte Fotowetter und beobachten sorgfältig das ausgedehnte Betriebsgelände des Bahnhofs. Es ist unschwer zu erkennen, daß für diese Fans der Schnellzug Plauen—Berlin eine besondere Bedeutung hat. Des Rätsels Lösung ist in dem an diesem Tage stattfindenden Fahrplanwechsel zu suchen. Mit ihm

wird nicht nur ein Fahrplan durch einen neuen ersetzt werden, sondern auch letztmalig eine in einem Leipziger Bahnbetriebswerk beheimatete Dampflokomotive ihre Planleistung durchführen. Mit diesem Tage geht eine über 141 Jahre währende Dampflokgeschichte zu Ende. Ein Ereignis, das sich in Interessentenkreisen rechtzeitig herumgesprochen hatte und nun auf ungezählte Meter Film gebannt werden soll. Als besonderer Leckerbissen wird vom Bw Leipzig Hbf-West die Bespannung des D 562 mit zwei Lokomotiven der Baureihe 03.2 erfolgen.

Nach der Ankunft des Zugs sind das die 03 2254 als Zuglok und die 03 2058 als Vorspannlok.

Nach Erteilung des Abfahrtsignals Zp 9a an den Triebfahrzeugführer durch die Aufsicht ertönt ein kurzer Achtungspfeiff, und der Zug setzt sich mit den vierfachen Stößen beider Zwillingmaschinen in Bewegung.

Diese Szene begleiten die vielfachen Auslösergeräusche der Fotoapparate, das Surren der Kameras und die interessierten Blicke der „nur“ als Beobachter gekommenen Eisenbahnfreunde. Auf der Fahrt bis Berlin und zurück soll sich das alles noch hunderte Male wiederholen, denn auch an der Strecke hat sich das Ereignis herumgesprochen.

Wir wollen hier den Zug nicht weiter auf seiner Fahrt verfolgen, sondern das Ereignis zum Anlaß nehmen, eine Reminiszenz über diese am 30. September 1978 abgeschlossene Etappe des Traktionswandels in unserer Republik halten. Die zur Untermalung des Textes ausgewählten Fotos aus den letzten 30 Jahren sind dabei nicht zuletzt auch dokumentarische Zeugen der Entwicklung unseres sozialistischen Eisenbahnwesens.

Als es nur Dampflokomotiven gab...

Als sich am 24. April 1837 vormittags 9 Uhr der erste Zug von Leipzig aus in Bewegung setzte und damit offiziell das erste Teilstück der Leipzig—Dresdner-Eisenbahn eröffnete, gestaltete sich dieses Ereignis weitaus sensationeller als es 1978 bei der letzten Leipziger Dampflokgeschichte der Fall war. Stellte es doch seinerzeit für die Stadt Leipzig, das damalige Königreich Sachsen und auch für ganz Deutschland einen bedeutenden Markstein in der technischen Revolution dar. Heute darf die seinerzeit noch aus England eingeführte Lokomotive „Blitz“, eine Maschine der Achsfolge B, als die erste in Leipzig beheimatete Dampflokomotive gelten. Die ihr in den nächsten Jahren folgenden Lokomotiven waren in ihrer Form und den technischen Parametern auf Grund des schnellen Entwicklungstempos im Lokomotivbau recht vielgestaltig. Das brachte es mit sich, daß ihre Lebensdauer oft nur sehr kurz war und wir heute nur sehr wenig über diese Maschinen wissen.

Die Typenvielfalt wurde noch gefördert durch die zahlreichen Eisenbahngesellschaften, die in Leipzig einen Endpunkt ihrer Strecken hatten. Um die Jahrhundertwende waren es immerhin 6 verschiedene Bahnverwaltungen, von der jede über einen separaten Endbahnhof verfügte. Zu jedem gehörte natürlich auch ein eigenes „Heizhaus“, wie damals die Bahnbetriebswerke bezeichnet wurden. In diesen Heizhäusern war natürlich alles das stationiert, was nach dem damaligen Erkenntnisstand im Lokomotivbau Rang und Namen hatte. Gingen doch von Leipzig bedeutende Strecken mit überregionalem Charakter aus, die den Einsatz leistungsstarker Maschinen erforderten.

So wurden in Leipzig die sächsischen Lokomotiven VIII V2 und IIIb genauso heimisch wie die preußischen S3 und P3. Später kamen die bis in die jüngste Vergangenheit be-

Bild 1 Die noch als Werklokomotive Nr. 5 des Raw „Einheit“ in Leipzig erhalten gebliebene 80 009 bei der Fahrt zum Auswaschen zum Bw Le Süd im April 1978

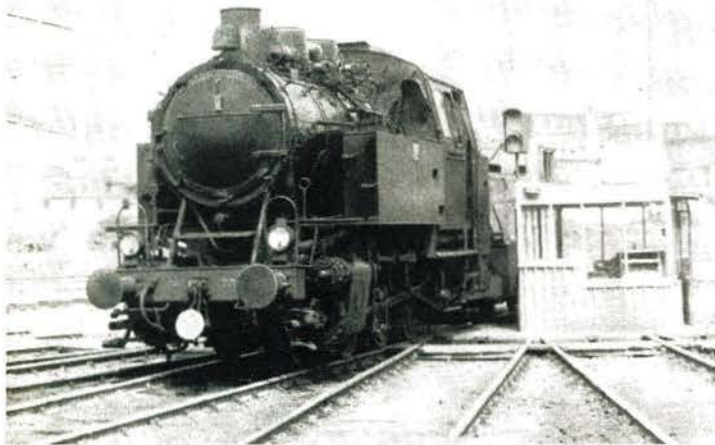




Bild 2 Die letzte pr. P8 des Bw Le Süd im Frühjahr 1970 vor dem P2526 auf dem Bf Leipzig-Bayr. Bf

kannten Baureihen wie sã XII HV (BR 17⁷), pr S10 (BR 17), pr P8 (BR 38¹⁰⁻⁴⁰) nach Leipzig. Die Vielzahl der im recht aufwendigen Rangierdienst eingesetzten Lokomotiven sei nur am Rande erwähnt.

Die Zersplitterung des Eisenbahnbetriebs im Leipziger Raum führte am Ende des vergangenen Jahrhunderts zu immer größeren Problemen bei der Bewältigung des Reise- und Güterverkehrs, die dazu führten, daß der uns allen bekannte Leipziger Hauptbahnhof errichtet wurde.

Mit der Auflassung der meisten alten Kopfbahnhöfe wurden gleichzeitig die Bahnbetriebswerke Leipzigs neu geordnet. Mit dem Hauptbahnhof entstanden die 3 Bahnbetriebswerke Leipzig Hbf-West, -Nord und -Süd (nachfolgend Bw West, Bw Nord und Bw Süd genannt). Ihre Lage im Vorfeld des Bahnhofs bestimmte die Zuordnung der Leistungen, wobei die zweckmäßige Anordnung innerhalb der Gleisanlagen kurze und wenig betriebsbehindernde Lokfahrten von und zu den Bahnsteigen gestattete.

Das Bw West stellte mit den Triebfahrzeugen aus Schuppen II die Bespannung für Züge in Richtung Thüringen (Erfurt, Gera) und Eilenburg; aus Schuppen I in Richtung Halle und Bitterfeld. Das Bw Nord war für Züge in Richtung Süden (Zwickau, Reichenbach) verantwortlich und das Bw Süd für solche in Richtung Dresden und Chemnitz (heute Karl-Marx-Stadt). Die noch verbliebenen oder zum Teil neu errichteten Bahnbetriebswerke an der Peripherie des Eisenbahnknotens bekamen ausschließlich Aufgaben im Güterzugdienst und Nahverkehr zugewiesen.

Erste Angriffe auf das Dampflokomonopol

Die Zeit nach dem ersten Weltkrieg und nach Gründung der Deutschen Reichsbahn brachte allgemein bekannte Lokbaureihen wie die P10 (BR39), 03 und 01¹⁰ nach Leipzig. Eine speziell für den Rangierdienst auf großen Reisebahnhöfen konzipierte Lokomotive, die BR 80, ist, wie kaum eine andere, für Leipzig als typisch anzusehen.

In dieser Zeit deutete sich bereits am Horizont der geschichtlichen Entwicklung an, daß die Dampflokomotive einmal ausgedient haben wird, da sie in ihrer Entwicklung auf dem Höhepunkt angekommen war. Am 19. Dezember 1922 wurde der planmäßige elektrische Zugbetrieb von Leipzig nach Halle und Dessau mit Einphasenwechselstromlokomotiven für 16 2/3 Hz und 15 kV eröffnet, nachdem bereits 1914 der elektrische Versuchsbetrieb mit 15 Hz und 10 kV zwischen Leipzig und Dessau aufgenommen worden war, aber wegen des ersten Weltkriegs zur Einstellung gezwungen wurde. Die mit der Elektrifizierung neu nach Leipzig gekommenen Triebfahrzeuge erhielten ihre Heimat im Bw West. Ein

weiterer Höhepunkt wurde 1928 mit der Inbetriebnahme der ersten Elektrotriebwagen der DR (ET 41) erreicht. 1942 nahm diese erste Etappe des Traktionswechsels in Leipzig mit der Aufnahme des elektrischen Betriebs auf der Strecke Leipzig—Weißenfels ihren vorläufigen Abschluß. Die noch heute vorhandenen Triebfahrzeuge der Baureihen 204 und 244 sind Zeugen dieser Zeit und damals wie heute in Leipzig beheimatet.

Der zweite Weltkrieg beendete jäh diese Entwicklung. Die Zerstörungen an allen Anlagen sowie die Reparationsverpflichtungen gegenüber der Sowjetunion führten schließlich zum Rückbau der Fahrleitungsanlagen und somit wieder zum ausschließlichen Dampfbetrieb.

Elektrische und Diesellokomotiven setzen sich durch

Das Wiedereingangssetzen des Eisenbahnbetriebs war für die Eisenbahner Leipzigs ein schweres Unterfangen. Der Hauptbahnhof lag in Trümmern, ein Großteil der verbliebenen Fahrzeuge war kaum einsatzfähig. Nachdem die amerikanische Besatzungsmacht erste Versuche, die zerstörten Anlagen wieder zu errichten, zeitweise behinderte, kam mit dem berühmten Befehl Nr. 8 der SMAD der Eisenbahnbetrieb in der damaligen sowjetischen Besatzungszone und somit auch in Leipzig wieder in Gang. An Traktionsumstellung war jedoch in diesen ersten Nachkriegsjahren noch nicht zu denken. Heute mögen die Leistungen der Eisenbahner in jener Zeit bereits legendär erscheinen. Galt es mit teilweise über 40 Jahre alten Fahrzeugen, die sich in einem mangelhaften Unterhaltungszustand befanden, maximale Beförderungsleistungen zu erbringen.

Mit der Gründung der Deutschen Demokratischen Republik im Jahre 1949 konnte das von den Aktivisten der ersten Stunde begonnene Aufbauwerk planmäßig fortgesetzt werden. In der jungen DDR entstand eine eigene Lokomotivindustrie. Die von ihr entwickelten Neubau-Dampflokomotiven sollten die überalterten Fahrzeuge ablösen. Nach Leipziger Bahnbetriebswerken kamen auch diese neuen Maschinen, so z. B. ab 1957 die BR 23¹⁰ und 65¹⁰ nach den Bw West und Süd.

Bevor die neuen Traktionsarten von den Leipziger Bahnbetriebswerken Besitz ergriffen, waren in den beiden Bahnbetriebswerken West und Süd (das Bw Nord wurde nach dem zweiten Weltkrieg dem Bw Süd angegliedert) folgende Baureihen — zum Teil nur kurzzeitig — beheimatet:

Bw West: 03⁰⁻², 38¹⁰⁻⁴⁰, 41, 65¹⁰, 74⁵⁻¹², 80, 89

Bw Süd: 23¹⁰, 38¹⁰⁻⁴⁰, 52, 55, 65¹⁰, 74⁵⁻¹², 89⁷⁰, 92, 94⁵⁻¹⁶

Mit der Ablösung der Dampflokomotiven konnte 1958 mit der Wiederaufnahme des elektrischen Zugbetriebs nach Dessau und Halle erneut begonnen werden. Das Rückgrat dieser Traktion wurde aus dem Vorkriegsbestand verschiedener Baureihen gebildet, deren Heimat wieder das Bw West

Bild 3 Die 65 1013 war die letzte 65er des Bw Le Süd, stationiert in Trebsen. Für die Beförderung eines Sonderzugs der AG 6/7 wurde sie im Sommer 1976 noch einmal nach Leipzig geholt.

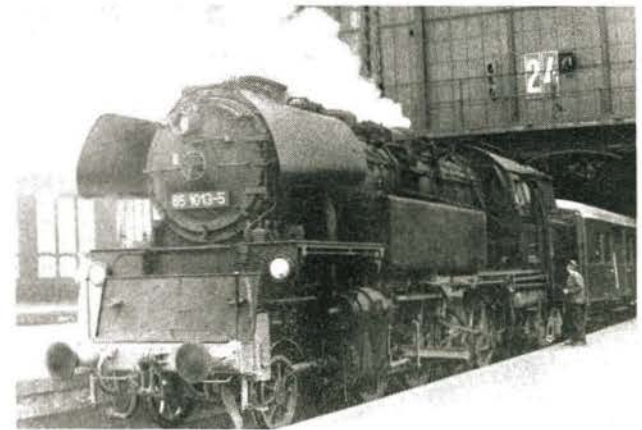




Bild 4 Die letzte Lokomotive der BR 35 im Einsatz (Le Süd). Hier war die 35 1080 vor den P 9764 gespannt und befand sich zum Aufnahmezeitpunkt gerade in Bad Lausick (März 1974).

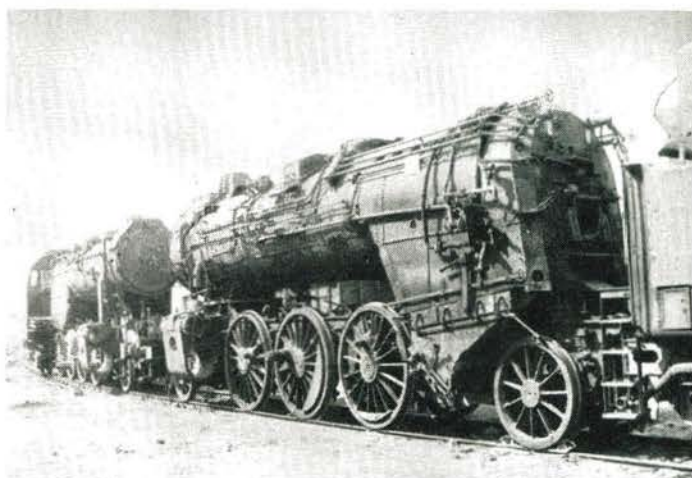


Bild 5 Das unvermeidliche Ende — die 35 1007 und im Hintergrund die 65 1037 werden im Frühjahr 1976 im Bw Le Süd zerlegt.

wurde. Zu Beginn der sechziger Jahre war der Lokomotivbau unserer Republik in der Lage, auch elektrische Triebfahrzeuge der Baureihen E 11 und E 42 der Deutschen Reichsbahn zur Verfügung stellen zu können. Diese bestimmten heute als Baureihen 211 und 242 das Bild im Bw West. Für den Rangierdienst im Leipziger Hauptbahnhof zeigte sich, daß die kleinen Dampflokomotiven der BR 80 den Anforderungen nicht mehr genügten. Da als Ersatz noch keine geeigneten anderen Maschinen zur Verfügung standen, entschloß sich die DR zum Import von 20 dieselektrischen Lokomotiven der BR V 75 (heute BR 107). Die ersten Triebfahrzeuge hiervon wurden im Dezember 1962 in Dienst gestellt. Da diese ausschließlich in Leipzig zum Einsatz kamen, können sie als typische „Leipziger“ angesehen werden. Heute sind sie bereits weitgehend von der BR 106, die ab Frühjahr 1962 zum Einsatz kam, abgelöst worden. Der Vollständigkeit halber muß erwähnt werden, daß als erste Leipziger Diesellokomotiven die V 15 1004 und V 15 1009 am 24. November 1962 vom Bw Süd übernommen wurden. Mit der Entwicklung von Diesellokomotiven aus eigener Produktion und Indienststellung der Baureihen V 180 (heute BR 118) ab 1964 und V 100 (heute BR 110) ab 1967 wurde die endgültige Ablösung der Dampflokomotiven nur noch eine Frage der Zeit. Die neuen Dieseltriebfahrzeuge kamen in großen Stückzahlen in die Leipziger Bahnbetriebswerke. Die vorläufig letzte Baureihe, die im Bw Süd in Dienst gestellt wurde, ist die sowjetische Großdiesellokomotive der Baureihe 132. Sie bekam ihre Aufgabe in erster Linie im Schnellzugdienst auf den noch nicht elektrifizierten Strecken zugewiesen.

Bild 6 Vor dem E 775 im Bf Hopfgarten/Sa. die letzte 03 des Bw Le Süd im April 1974



Die Aufgabenteilung zwischen den beiden im Bereich des Hauptbahnhofs befindlichen Bahnbetriebswerken wird heute durch die Traktionsarten bestimmt. Das Bw West betreut vorwiegend elektrische Triebfahrzeuge und das Bw Süd ausschließlich Diesellokomotiven. Die Dampflokomotivbehandlungsanlagen im Bw Süd haben seit einigen Jahren einer modernen Tankanlage Platz gemacht. Im Bw West sind sie noch am Schuppen I vorhanden und werden hier auch künftig noch nicht ganz entbehrlich sein. Denn für die Eisenbahnfreunde ist in Leipzig die Dampflokomotivzeit noch nicht ganz beendet. Planmäßig kommen noch wenige Züge mit Dampflokomotiven aus Saalfeld und Lutherstadt Wittenberg in Leipzig an.

Rückblickend können wir heute im 30. Jahr unserer Republik sagen, daß diese großartige Leistung bei der Durchsetzung des technischen Fortschritts im Rahmen des Traktionswechsels ein für jedermann sichtbares Werk des friedlichen sozialistischen Aufbaus ist. Sozialistische Rationalisierung — wir verstehen darunter Einführung neuer Technik und Technologie, ohne daß auch nur ein Werktätiger seinen Arbeitsplatz verliert, sich jedoch wesentliche Verbesserungen der Arbeitsbedingungen ergeben und die Arbeitsproduktivität erhöht wird — ist mit dieser Entwicklung wahrhaft schulmäßig demonstriert worden.

Kehren wir abschließend zurück zum 30. September 1978: Der D 567 kehrt nachmittags mit den beiden 03.2 des Bw West aus Berlin zurück. Am Bahnsteig das gleiche Schauspiel wie am Morgen. Nachdem der Zug aus Gleis 18 wieder in Richtung Reichenbach/V. ausgefahren ist, setzen sich beide Lokomotiven zum Schuppen II des Bw West in Bewegung. Es ist die endgültig letzte planmäßige Fahrt in ihr langjähriges Heimat-Bw. Das Zugpaar D 562/D 567 wird ab 1. Oktober 1978 mit Diesellokomotiven der BR 132 bespannt. In schon greifbarer Zukunft, wenn der Fahrdrabt bis Berlin reicht, werden es elektrische Triebfahrzeuge sein.

Literaturangaben

- [1] Glatte, W. / Reinhardt, L.: Diesellok-Archiv, transpress VEB Verlag für Verkehrswesen, Berlin, 1970
- [2] Bázold, D. / Fiebig, G.: Ellok' Archiv, transpress VEB Verlag für Verkehrswesen, Berlin, 1971
- [3] Weisbrod, M. / Müller, H. / Petznick, W.: Dampflokomotiv-Archiv Band 1, transpress VEB Verlag für Verkehrswesen, Berlin, 1976
- [4] Schuchardt, A. G. / Illner, G.: 50 Jahre Leipzig Hauptbahnhof, transpress VEB Verlag für Verkehrswesen, Berlin, 1965
- [5] —: Hundert Jahre deutsche Eisenbahnen, Verkehrswissenschaftliche Lehrmittelgesellschaft m. b. H., Berlin, 1935
- [6] Bázold, D.: 20 Jahre elektrischer Zugbetrieb in der DDR, Der Modelleisenbahner, Berlin, 10/75, S. 285 ff.



Bild 7 Am 20. Dezember 1958 eröffnete die E 04 03 den elektrischen Betrieb zwischen Leipzig und Halle

Bild 8 Und hier die erste Leipziger 110 (ex V 100) vom Bw Le Süd vor P 1508 auf dem Bf Großbothen (1967)

Bild 9 Das Bw Le Süd erhielt auch die ersten Diesellokomotiven der BR V 180.2, hier die V 180 297 (jetzt: 118 297) vor P 1508 im Bf Großbothen im Frühjahr 1968

Bild 10 Bf Leipzig Hbf, am 30. September 1978: Der D 567 mit dem 03 2254 und 03 2058 fährt in das Gleis 18 ein. Dieses war die letzte Zugförderungsleistung der beiden Schnellzugdampflokomotiven, die in Leipzig beheimatet waren.

Fotos: Wolfgang Bahnert (DMV), Leipzig, (6) Dieter Bázold (DMV), Leipzig (2), Bernd Stölzel, Leipzig, (2)

Eine 141jährige Dampflokgeschichte ging zu Ende

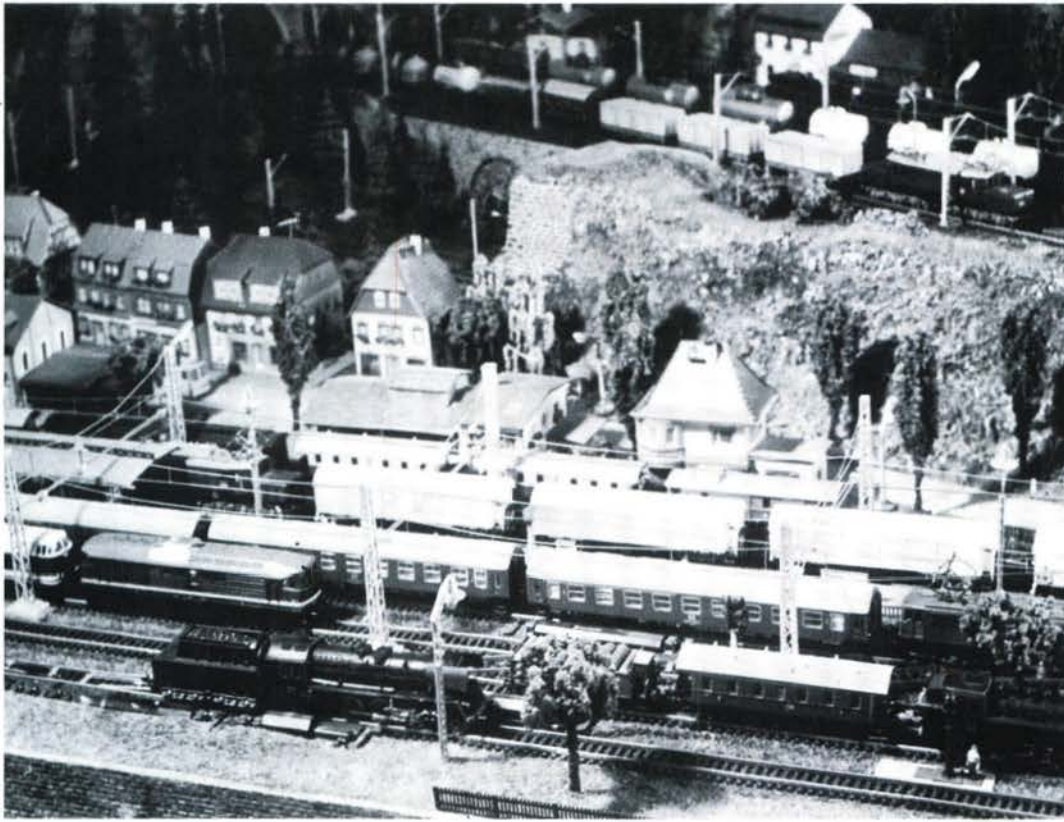


8
10



9





Die bessere Hälfte stimmte zu

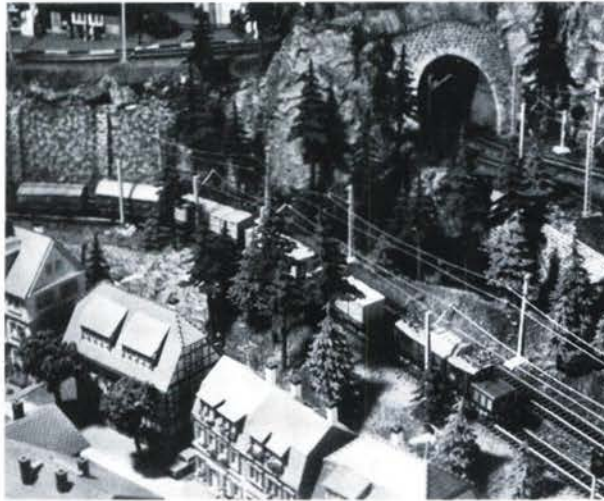
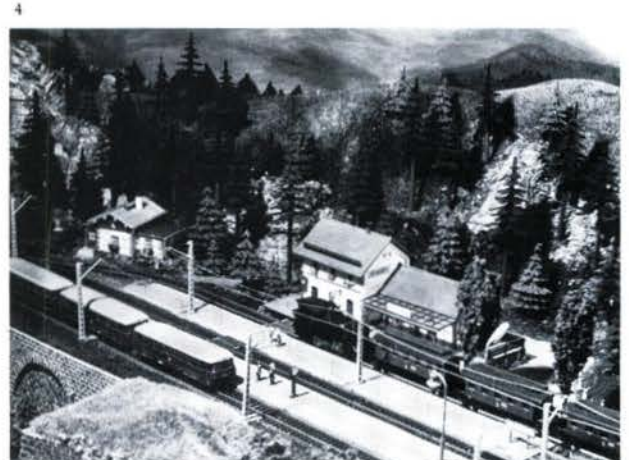


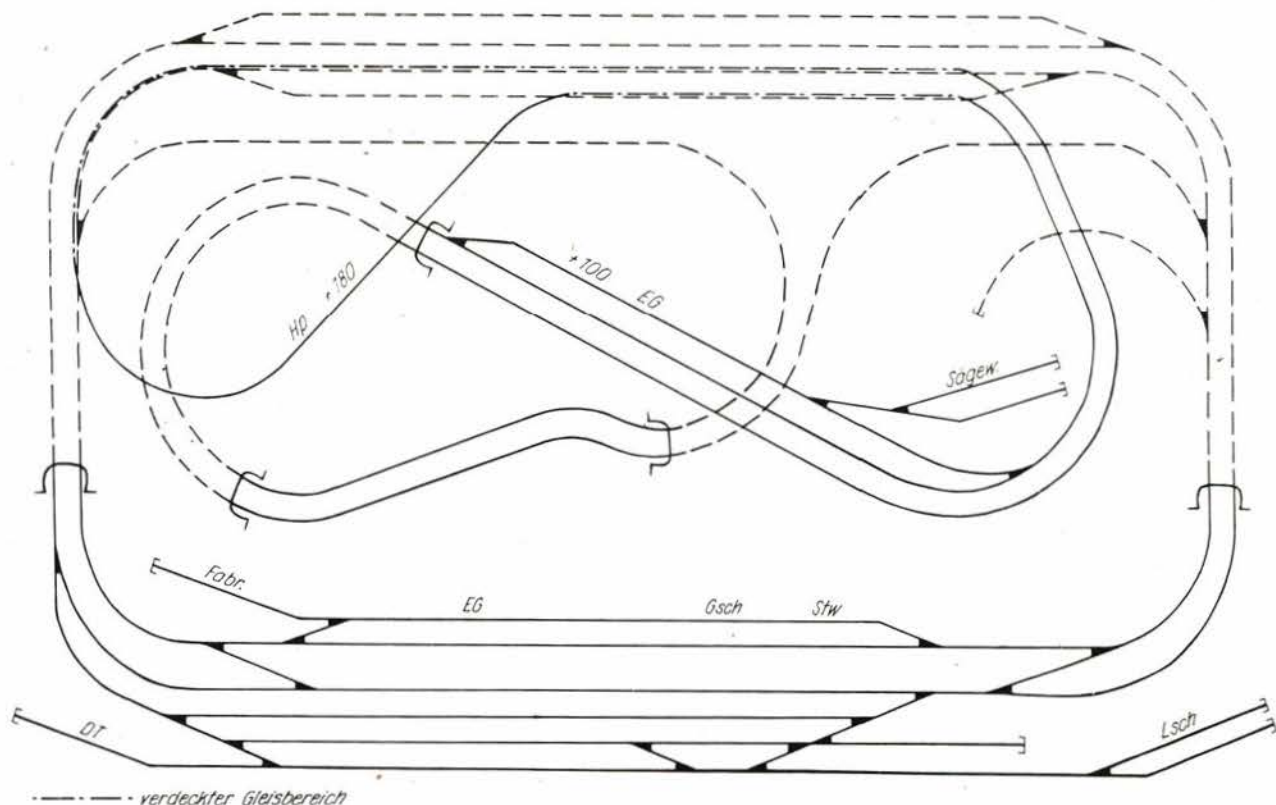
Bild 1 Ausschnitt aus dem Zwischenbahnhof „Klingenberg-Colmnitz“, der über einen regen Betrieb verfügt.

Bild 2 Die Nebenstrecke führt über eine Rampe hinauf und herunter. Eine 2gleisige Strecke wird nur vortäuscht.

Bilder 3 und 4 Blick auf Bahnhof und Ort „Neukirch“ mit Sägewerksanschluß und Wegübergang

Fotos: Ralf Kühne, Leipzig





Wenn man eine unserer modernen Neubauwohnungen bewohnt und eine Familie hat, dann ist es eine Grundvoraussetzung, daß die Familienratsvorsitzende, sprich „bessere Hälfte“, ihre Zustimmung erteilt, will man sich eine Modellbahn-Heimanlage bauen. Dieses glückliche Einverständnis hatte der 42jährige Meister der VEI-Maschinenbau, Herr Ralf Kühne aus Leipzig, bevor er daranging, eine Klappanlage in TT mit einer Grundplattengröße von 1500 mm × 2500 mm aufzubauen. Seit 5 Jahren liest er unsere Fachzeitschrift, und genau so lange befaßt er sich auch mit der Modelleisenbahn. Doch bekanntlich ist aller Anfang schwer, und so ging es auch Herrn Kühne. Er schreibt: „Modelleisenbahner wurde ich erst durch die harten Worte eines Kollegen, der selbst ein versierter Modellbahnfreund ist. Ich hatte für meinen damals 5 Jahre alten Sohn eine Anlage von 900 mm × 1300 mm gebaut, und die darauf befindliche Tunnelpartie bezeichnete eben dieser Kollege als „Mäuselöcher“! Diese harten Worte trafen mich damals sehr, und nach Besichtigung seiner Heimanlage rief mich beides zu einer Art Wettbewerb heraus. So wurde

ich dann zum Modelleisenbahner.“

An die jetzige TT-Anlage stellte ich folgende Anforderungen:

- Einfache, aber sichere Klappvorrichtung für den Ruhezustand
- Separat angeordnetes Bedienungspult
- Zugänglichkeit jederzeit zu beiden Längsseiten
- Vermeidung des für manche Anlagen typischen „Achterbahnbilds“
- einfachste Bedienbarkeit durch 1 oder 2 Personen
- teilautomatischer Betrieb und vollautomatischer bei Vorführung
- Verkehr möglichst langer Züge auf langer Fahrstrecke
- trotzdem Rangiermöglichkeiten und
- Einsatz aller drei Traktionsarten.

Letzter Punkt dieses Forderungsprogramms ordnete auch schon die Anlage in eine bestimmte Epoche, nämlich auf die Gegenwart, wo gerade noch alle drei Traktionsarten anzutreffen sind. Landschaftlich gesehen sollte die Anlage irgendwo im Mittelgebirge zu Hause sein.

Die Streckenführung der Nebenbahn geht über Rampen hinauf und herunter. Dadurch wird eine 2gleisige

Strecke vorgetäuscht und jeglicher Achterbahn-Eindruck verwischt. Die gesamte Anlage wurde mit Fahrleitung überspannt. Im verdeckten Teil entstand diese natürlich im Eigenbau. Ein 4gleisiger Schattenbahnhof erlaubt mir einen abwechslungsreichen Zugbetrieb auf Haupt- und Nebenbahn. Durch die Anordnung von 38 abschaltbaren Gleisabschnitten — vor sämtlichen Bahnhofsbereichen, im Lokschuppen, an der Dieseltankstelle, in den Anschlußbahnen einer Fabrik und eines Sägewerks und im Schattenbahnhof — können insgesamt 25 Triebfahrzeuge eingesetzt werden. An die 100 Wagen aller Art finden auf meiner Anlage Platz, ohne diese zu überladen. Bei Automatik verkehren sogar 7 Züge gleichzeitig. Zusätzlich können noch im halbautomatischen Betrieb ein Zug gefahren sowie Rangierbewegungen im Bahnhof vorgenommen werden.

17 Relais, Weichenverriegelungsschalter, Gleisbesetzmeldungen im verdeckten Bereich, 10 Lichtsignale, vom Zug gesteuerte Weichen im Schattenbahnhof, alles das bietet eine größtmögliche Betriebssicherheit, sowohl bei Automatik- als auch bei manuellem Betrieb.

Im „Notfall“ kann die 220-V-Stromversorgung blitzschnell unterbrochen werden. Das Bedienungspult ist durch neun je 24polige Kabel mit der Anlage verbunden. Es birgt 5 Fahrtrafos, 4 Geräte- sowie alle Bedienungselemente, Relais usw. in sich. Das Kernstück des Pults ist ein Rundfunkstanzsatz des „Paganini-Rundfunkgeräts“, das die verschiedensten Variationen an Zuordnungen der Trafos an die in vier Fahrstrombereiche unterteilte Anlage zuläßt. Da natürlich die elektrischen Triebfahrzeuge echt aus der Fahrleitung gespeist werden, ergeben sich weitere interessante Möglichkeiten. Ich bedaure es nur, daß zur Zeit des Baues meiner TT-Heimanlage noch nicht die neuen Weichen (Bogenweichen, neue Antriebe) im Handel waren. Darunter leiden natürlich etliche Weichenstraßen. Gewiß werde ich aber eines Tags wieder einmal eine neue Anlage aufbauen, und da hoffe ich, daß bis zu dieser Zeit auch die Hersteller noch manchen Wunsch der Modellbahnfreunde erhört haben werden, um die Anlagen immer schöner und vollkommener gestalten zu können.

75 Jahre Brandenburgische Städtebahn

0. Allgemeines

Vor genau 75 Jahren, am 25. März 1904, nahm die Brandenburgische Städtebahn (nachstehend als BS bezeichnet) ihren Betrieb von Treuenbrietzen über Belzig—Brandenburg—Rathenow nach Neustadt (Dosse) auf. Dieses Jubiläum sei uns Anlaß, einmal etwas über die Geschichte, die Entwicklung und über die Bedeutung dieser Bahn zu berichten.

1. Lage der Bahn

Beim Betrachten einer Kursbuchkarte der DR stellt man fest, daß die vom Berliner Ring strahlenförmig ausgehenden Hauptstrecken nach Dessau, Magdeburg, Stendal und nach Wittenberge durch eine Nebenbahn von Belzig nach Neustadt (Dosse) verbunden sind (Kursbuch-Nr. 681 und 704). Während diese Hauptstrecken der ehemaligen Königlich Preußischen Staatsbahn (K.P.E.V.) bereits vor über 100 Jahren eröffnet wurden (z. B. die Magdeburger Strecke am 7. August 1846), hatten zwischen ihnen liegende Orte noch um die Jahrhundertwende keine Eisenbahnverbindung. Der westliche Teil der Mark Brandenburg war also eisenbahnmäßig nur wenig erschlossen. So konnten sich auch die Einwohner der an den genannten Hauptbahnen liegenden Städte untereinander nur über lange Umwege erreichen. Das macht ein Beispiel schon klar: Entfernung zwischen Brandenburg und Rathenow: per Eisenbahn über Berlin = 132 km, über Landstraße 32 km.

2. Von der Idee zur Wirklichkeit

Die fehlenden Verkehrswege hemmten die wirtschaftliche Entwicklung sehr, und so bestand natürlich ein großes Interesse an einer eisenbahnmäßigen Erschließung des Gebiets. Die Entstehungsgeschichte der BS ist lang, 25 Jahre verfloßen von der Idee bis zum Bau. Am 25. Juni 1879 stellte ein Spezialkomitee den Antrag zur Genehmigung allgemeiner Vorarbeiten für eine Strecke von Rathenow nach Jüterbog über Belzig, der am 20. August 1879 vom Ministerium für öffentliche Arbeiten genehmigt wurde. Damit

begann dann aber erst ein leidenschaftlicher Kampf des Bahnbaukomitees gegen die Bürokratie des preußischen Staats. Bis 1887 hatte es noch den Anschein, als werde ein privater Bau nicht zugelassen, und die K.P.E.V. hatte die Möglichkeiten ihrerseits noch nicht überprüft. Erst am 4. Mai 1897 wurde der private Bau genehmigt, allerdings mit der Klausel, daß der Staat nach fünf Betriebsjahren das Recht zum Ankauf haben sollte.

Am 23. November 1898 wurde von Vertretern der beteiligten Kreise Zauch-Belzig, Brandenburg, Westhavelland und Ruppin sowie der Vereinigten Eisenbahnbau- und -betriebsgesellschaft Berlin ein Bauvertrag abgeschlossen, der „...die Vereinigung ...zur Errichtung einer AG zwecks Baues und Betriebes einer Bahn von Treuenbrietzen über Niemeßk—Belzig—Brandenburg—Rathenow nach Neustadt (Dosse) als eine normalspurige Nebenbahn... zum Gegenstand hatte“.

Am 2. März 1901 schließlich wurde die „Brandenburgische Städtebahn AG“ gegründet.

3. Bau und Streckenführung

Schon bald nach der Unterzeichnung der Verträge begann der Bau, um die vorgesehene Frist von drei Jahren einzuhalten. Im märkischen Sand zwischen Treuenbrietzen und Belzig und von dort weiter nach Brandenburg ließ sich die Strecke verhältnismäßig leicht bauen, Schwierigkeiten bereitete jedoch der Raum um Brandenburg. Das Moor des Breiten Bruchs war mit einer Dammschüttung zu überqueren, ferner waren zwischen den beiden Brandenburger Bahnhöfen eine Brücke über die Havel sowie bei Fohrde eine 33 m lange Brücke über den Pritzerber See zu errichten.

Die Baulänge der Strecke betrug insgesamt 125,58 km, wovon 93,97 km auf die Gerade und 31,61 km auf Gleisbögen entfielen. 58,51 km verlaufen in der Waagerechten, die stärkste Neigung beträgt 10 ‰. Auf den fünf Übergangsbahnhöfen sowie in Niemeßk, Golzow, Brandenburg-Altstadt, Pritzerbe, Premnitz und in Rhinow wurden Kreuzungsgleise angelegt.

Die Linienführung der BS war anfangs umstritten. Für den nördlich von Brandenburg gelegenen Raum war man sich einig, während es für den südlichen Verlauf unterschiedliche Vorstellungen gab. Außer der heutigen Streckenführung diskutierte man noch über folgende zwei: Brandenburg—Lehlin—Brück—Treuenbrietzen und Brandenburg—Golzow—Brück—Treuenbrietzen. Die BS sollte in Treuenbrietzen, in den Kreuzungspunkten mit den bestehenden Hauptstrecken sowie in Neustadt (Dosse) Gemeinschaftsbahnhöfe mit der Staatsbahn bekommen. Man sah aber aus ökonomischen Gründen davon dann ab, da der Umbau der Staatsbahnhöfe zu teuer geworden wäre. Deshalb legte man die Bahnhöfe der BS in unmittelbare Nähe dieser Bahnhöfe der Staatsbahn, so, wie wir sie noch heute vorfinden. Zur Unterscheidung erhielten sie die Zusatzbezeichnung „BS“, und in Brandenburg wurde der Bahnhof der BS als Bahnhof „Brandenburg-Neustadt“ bezeichnet.

Als eine Besonderheit sei noch erwähnt, daß die Bahnhöfe Brandenburg-Altstadt und Neustadt (Dosse) Gemeinschaftsbahnhöfe mit den Westhavelländischen Kreisbahnen sowie mit der Ruppiner Eisenbahn waren, wobei die BS die Betriebsführung innehatte.

4. Inbetriebnahme

Anfang des Jahres 1904 waren die Gleisanlagen und Dienstgebäude fertiggestellt. Nach der landespolizeilichen Abnahme der Betriebsmittel und -anlagen war es dann am

Bild 1 Der Bahnhof Brandenburg-Altstadt im Jahre 1926

