

JANUAR 1992 DM 3,00

# Modell Eisen Bahner

ISSN 0026-7422

1/92

DM 3,00

2A 11059 E

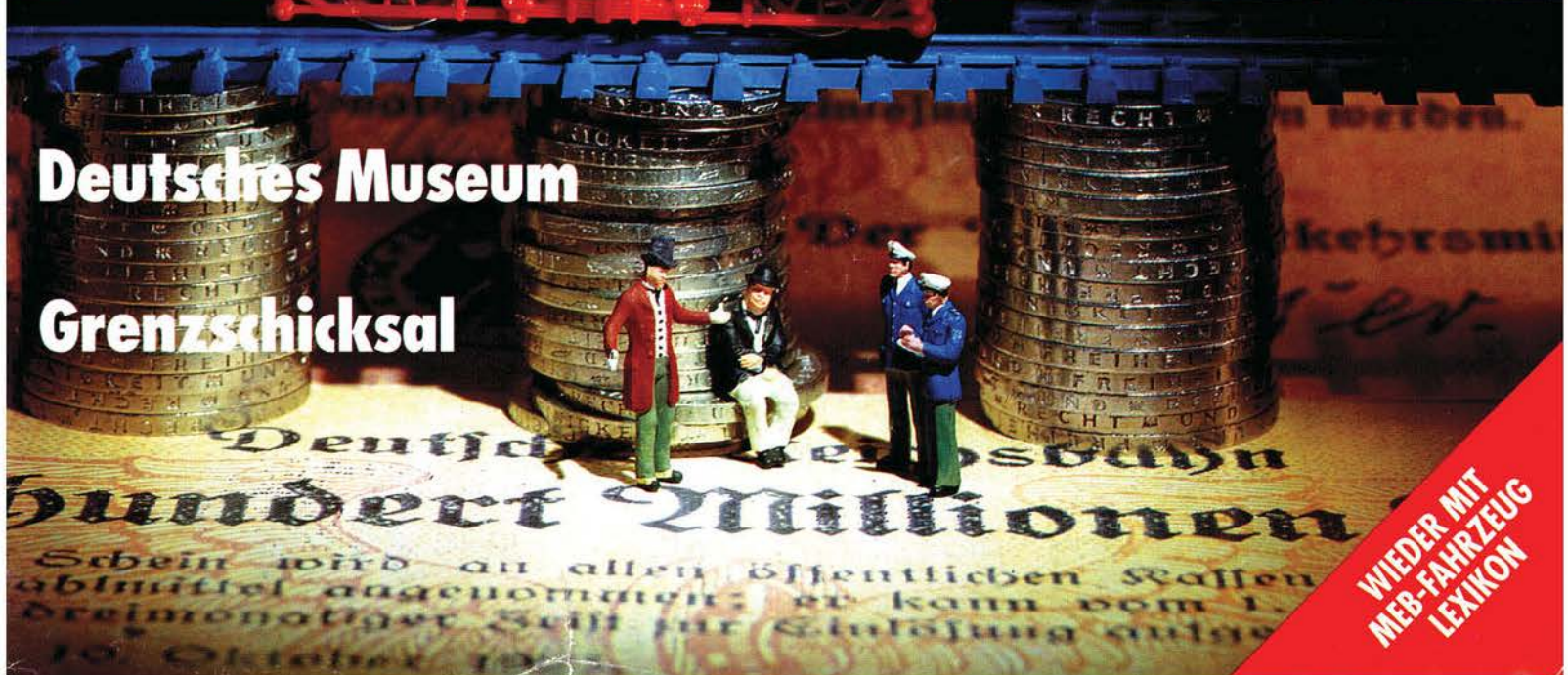
hfl 4,00 - öS 25 - SFr 300

## Bankrott-Meile

### Fernsehturm am Funkturm



### Deutsches Museum Grenzschnittsal



WIEDER MIT  
MEB-FAHRZEUG  
LEXIKON

WIKING®

# MERCEDES SL



1957-1970: 25 Mercedes-Benz 190 SL Cabriolet



1962-1969: 23c Mercedes-Benz 300 SL Cabriolet



1965-1978: 14b/142 Mercedes-Benz 230 SL / 250 SL



Neuheit 1991: 83401 Mercedes-Benz 300 SL Roadster

Von den drei bisher erschienenen offenen Mercedes SL-Modellen haben wir den MB 300 SL aus neuen Formen wiedererstehen lassen.

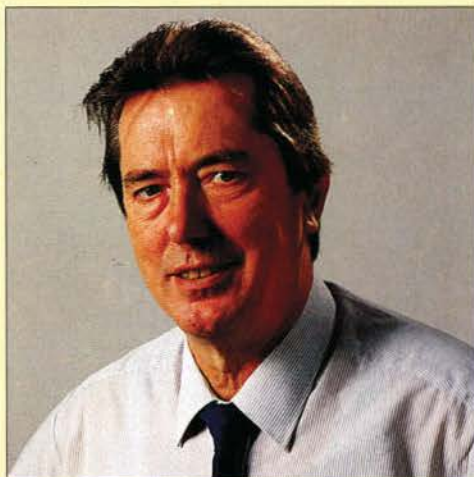
Gegenüber dem Modell aus den sechziger Jahren weist unsere Neuheit '91 viele interessante Detail-Lösungen auf; angefangen bei den verchromten

Stoßstangen bis hin zur problemlos aufklappbaren Motorhaube. Wiking-Modellbau GmbH & Co. KG Industriestraße 1-3, 1000 Berlin 42

## Liebe Leser,

das neue Jahr ist erst wenige Tage alt, guter Grund, Ihnen noch einmal beste Gesundheit und Erfolg zu wünschen. Letzteren haben wir wohl alle bitter nötig, denn vielen neuen Bundesbürgern haben die rückliegenden zwölf Monate manche Eingewöhnungsschwierigkeit in die alte Gesellschaftsordnung gebracht. Es ist halt nicht alles Gold, was glänzt. Möge Ihnen insbesondere der Arbeitsplatz erhalten bleiben oder ein neuer wieder gegeben werden.

Das Jahr 1991 endete für die Mitarbeiter der Redaktion mit einem Gefühl warmer Dankbarkeit. Es ist bewegend zu erleben, mit wieviel Solidarität Modelleisenbahner und deren Familien aus Deutschland, Österreich und der Schweiz Anteil nehmen am Schicksal der behinderten Kinder von Sumy. Aus technische Gründen mußten wir diese Ausgabe bereits Mitte Dezember drucken. So reicht unsere Bilanz nur bis zum 10. Dezember, und zu diesem Termin sind bei uns sage und schreibe 195 Pakete, 48 Briefe und über 800,- Mark als Geschenke abgegeben worden, dazu zahlreiche Kleiderspenden. Diese veranlaßten uns, auch in unserem Verlag Eltern großgewordener



Kinder zu bitten, in die Schränke zu schauen. Es war ein Erfolg.

Ich hoffe, im nächsten Heft mitteilen zu können, wie wir die Sachen in Sumy übergeben haben. Was wir nicht können, ist, eine Namensliste aller Spender zu veröffentlichen, schon deshalb nicht, weil viele Geber ungenannt bleiben möchten.

Das neue Jahr begann für die Redaktion nicht nur mit dem Umzug von Berlin-Mitte in die Borkumstraße 2 nach Pankow, sondern wir haben auch einen wesentlichen Schritt in Richtung Umweltentlastung getan: Der MODELL EISENBAHNER wird von dieser Ausgabe an auf chlorfreiem Papier gedruckt! Der Weißheitsgrad ist geblieben wie er war; optisch tritt für Sie, verehrte Leser, mithin keine Änderung auf, wie Sie sich überzeugen können. Auch die Kosten sind für uns nicht allzu spürbar gestiegen. Doch der Vorteil für alle liegt auf der Hand: Die Abfallbeseitigung der Hefte, die nicht gesammelt werden, ist weitaus günstiger als bei dem bisher benutzten Papier. Und der große Nutzen entsteht bei der Papierherstellung, weil kein Chlor mehr zum

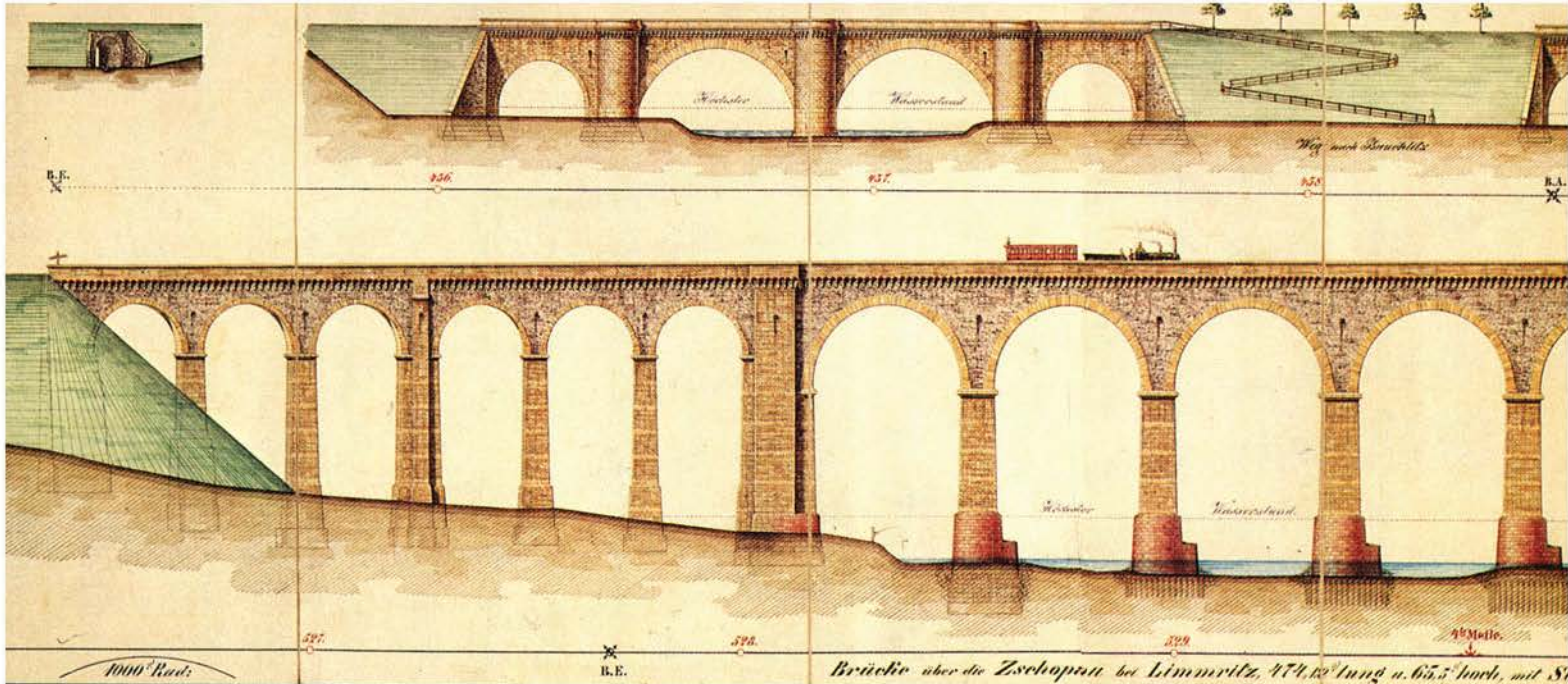
Bleichen benutzt und danach in die Flüsse abgeleitet wird. Das zählt schon, denn pro Ausgabe verbrauchen wir rund 11,5 Tonnen Papier.

Und noch eines wird Sie interessieren. Der MODELL EISENBAHNER hat sich mit der bisher in München beim GeraNova Zeitschriftenverlag erschienenen BAHN WELT zusammengetan. Dieses Blatt war mit unserem charakterlich stark verwandt. Wir werden die neue Gemeinsamkeit äußerlich für die nächsten drei Ausgaben mit einem gemeinsamen Logo zum Ausdruck bringen. Innerlich - d. h. den Inhalt betreffend - gehen wir davon aus, daß mit dem größer gewordenen Kreis namhafter Autoren Ihnen allen künftig noch mehr aus aller Welt des Vorbildes und der Modelle geboten wird.

Wir haben uns für das Jahr 1992 einiges vorgenommen.

Auf ein Neues!

Ihr



Als nach mehreren Bankrotts privater Unternehmer in Sachsen Mitte vorigen Jahrhunderts der Staat den Bahnbau in eigene Regie übernommen hatte, schufen die Beamten in ihrem Ordnungssinn u. a. für die Bauten Unterlagen, die uns heute wie kleine Kunstwerke anmuten. Die Brücke über die Zschopau bei Limmritz zeichnete I. F. Runge. Darüber (von links) ein Durchlaß, die Brücke über die Mulde bei Bauchlitz mit Flutbrücke und rechts eine Bachüberbrückung.

Titelfoto: KLAWIAN; Zeichnung: Sammlung Berger

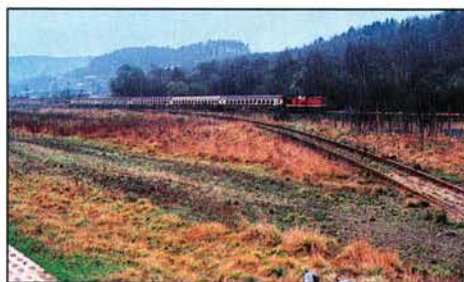
## 6 Die Bankrott-Meile

Eisenbahnbauten versprachen Riesengewinne und zogen die Unternehmer an wie Zuckerwasser die Wespen. In vielen Ländern übernahm der Staat die angefangenen Projekte. Die Geschichte einer solchen Bankrottstrecke erzählt unsere Titelgeschichte von den Anfängen bis zur Elektrifizierung in diesen Tagen.

## 11 Grenzschicksal

Am 11. August 1907 fuhr im Harz auf der regelspurigen Kleinbahn von Ellrich nach Zorge (nicht zu verwechseln mit dem schmalspurigen Zorge!) der erste Zug. Mehr Industrie- als Kleinbahn, wurde die Strecke

1945 durch die Zonengrenze unterbrochen und auf dem Gebiet der späteren DDR in eine kaum zugängliche Anschlußbahn umgewandelt, da sie im Grenzgebiet verlief. Johannes Glöckner fand sie wieder begehbar und einer Beschreibung wert.



## 14 Die zweite Krönung des Portikus

Der erste deutsche Bahnhof im Nürnberg des Jahres 1835 war eine provisorische Empore für die Hohen Herrschaften. Schon 7 Jahre später schuf in Leipzig der Architekt Pötzsch eine Anlage, die bis heute erhalten ist: den Bayerischen Bahnhof. Über das Schicksal dieses Bauwerkes bis zur Rettung des Portikus im Jahre 1991 berichten wir anhand seltener Dokumentaraufnahmen.

## 16 Viva Magistrale

Viva Magistrale - Es lebe die Magistrale! Dieses klassisch anmutende Motto hatten die Veranstalter der Aktion gegeben, die vom 19. bis 22. Oktober 1991 fünf Dampflokomotiven 46 Züge fahren ließ. Das Spektakel hatten die Eisenbahnfreunde selbst finanziert; es rief ein großes, positives Echo hervor.



## 23 Mit dem Fernsehturm am Funkturm

Erstmals fand eine Modellbahnausstellung am Berliner Funkturm statt, nachdem in den vergangenen Jahren Köln für die Einen und der Berliner Fernsehturm für die Anderen der vorweihnachtliche Treffpunkt war. Der MEC Weinbergsweg aus Berlin war mit dem Modell des Fernsehturms am Funkturm, allerdings auf einer S-Bahnanlage, die den ersten Preis im Wettbewerb gewann. Was es sonst noch zu sehen gab, berichten wir ausführlich auf drei Seiten.



## 26 Betriebsbesichtigung: ARNOLD

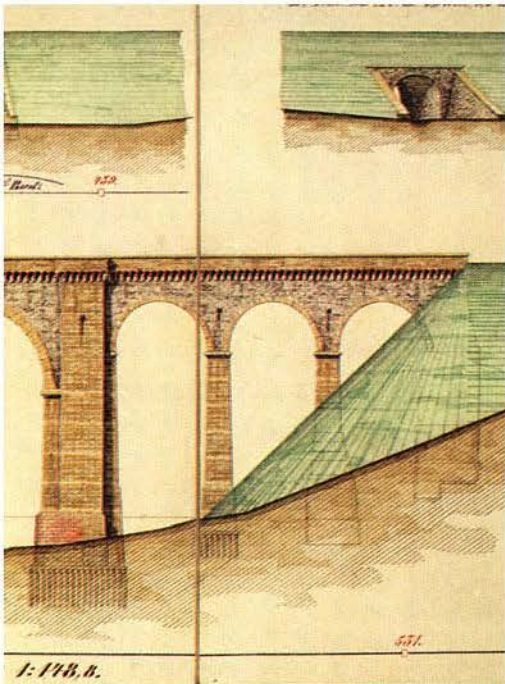
Wer »Nenngröße N« sagt, muß auch »ARNOLD« sagen. Den Bericht über einen Besuch bei dem Nürnberger Modellbahnhersteller haben wir in die Form eines Interviews mit dem Technischen Leiter gekleidet.

## 40 Das Brückenmodul (2)

Nachdem wir in Heft 12/91 das Vorbild und die Anfertigung des Modellunterteiles beschrieben haben, folgt im zweiten Teil der Brückenüberbau.

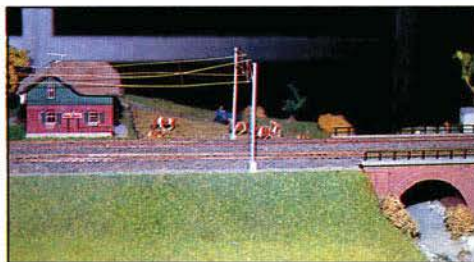
### RUBRIKEN

Fahrplan	5
Drehscheibe	18
FAHRZEUG LEXIKON	27/28
Güterschuppen	30
Modell-Drehscheibe	36
Bahnpost	48
Auskunft	51
Vorschau	52



### 43 Lkw-Umbauten

Die Lkw sollten bereits in Heft 11/91 umgebaut werden, aber wie das so ist: Höhere Gewalten funken dazwischen, und dann müssen sogenannte »Redaktionelle Gründe« herhalten, um die Verschiebung zu begründen. Nun sind sie aber da, die Lkw-Umbauten des Bernd Krause aus Berlin.



### 46 Modellbahn-Festival in Reinbek

Der Herbst ist die Saison zunehmender Modellbahntreffen. In Reinbek bei Hamburg strömten viele Modul-Anhänger der Nordregion zusammen, um eine 60 Meter lange Anlage aufzustellen.

### 47 Uhrwerk mit Pfiff

Daß Modellbahntriebfahrzeuge von heute mit elektronischer Hilfe alle gewünschten Arten von Geräuschen zu erzeugen vermögen, ist die Weisheit von gestern. Wie man aber vorgestern Modellbahnlokomotiven zum Pfeifen brachte, erläutert Autor Böhmel.

### 49 Deutsches Museum

Das Deutsche Museum in München ist jedem nur halbwegs an der Technik Interessierten ein Begriff für die Geschichte wesentlicher Erfindungen. Ein Museum im Museum bildet in der traditionsreichen Stätte die Eisenbahnabteilung. Schienenfahrzeuge und Modelle aller Epochen laden zum Verweilen ein. Jürgen Quellmalz versuchte, in einem mehrstündigen Rundgang wesentliches zu erfassen.

#### Adler-Modellspielzeugmärkte

Tausch, An- und Verkauf von Modelleisenbahnen und Zubehör, Modellautos, altes Blechspielzeug, Puppen etc.

Eintritt: Erwachsene 6,- DM, Kinder von 6 bis 14 Jahre 3,- DM, Öffnungszeiten: 11 bis 16 Uhr, Tischgebühr 25,- DM pro Meter Tischlänge.

Termine:

- 5.1. Köln-Mühlheim, Stadthalle, Jan-Wellem-Str./Wienerpl.;
  - 12.1. W-4000 Hilden, Stadthalle, Fritz-Gessard-Platz;
  - 12.1. W-5860 Iserlohn, Parkhalle, Alexanderhöhe;
  - 19.1. W-5300 Bonn, Kon.-Adenauer-Haus, F.-Ebert-Allee 73-75;
  - 26.1. W-4500 Osnabrück, Stadthalle, Schloßwall 1-9;
  - 26.1. W-5650 Solingen, Theater-u. Konzerthaus, Kon.-Adenauer-Str.;
  - 2.2. W-4020 Mettmann, Stadthalle Medamana, Gottfr.-Wetzel-Str.;
  - 2.2. W-5090 Leverkusen, Forum, Am Büchelter Hof;
  - 9.2. W-4050 Mönchengladbach, Kaiser-Friedrich-Halle, Hohenzollerstr.;
  - 9.2. W-5450 Neuwied, Heimathaus, Schloßstr./Luisenstr.;
  - 16.2. W-4040 Neuss, Stadthalle, Selikumerstr. ;
  - 16.2. W-4790 Paderborn, Schützenhalle, Löffelmannweg;
  - 23.2. W-4600 Dortmund, Westfalenhalle-Goldsaal, Rheinlanddamm 200;
- Info: M & RP. Cremer Veranstaltungen GmbH, Bismarckstr. 16, W-4010 Hilden, Tel: 02103/51133 und 0203/746327.

#### 5.1. Feldbahndampf und Glühwein

von 10 bis 17 Uhr in den Feldbahnzügen, die zwischen dem Museum und dem Parkgelände pendeln, beim Rangieren, bei einem Blick in die umfassende Ausstellung mit Originalteilen.

Eintritt/Fahrt: jeweils 2,- DM für Erwachsene, 1,- DM für Kinder.

Info: Frankfurter Feldbahnmuseum, Am Römerhof 15 a, W-6000 Frankfurt (M) 90.

#### 6.1. Modellbahn-Ausstellung

nach österreichischen Vorbildern in N. Öffnungszeiten: 10 bis 17 Uhr, Eintritt: freie Spende.

Info:

»MEC N-Spur Austria Team«, Wien 12, Meidlinger Hauptstraße 11/II/Lokal 5 (Obergeschoß), zugleich Ausstellungsraum

#### Modellbahn-Ausstellung

mit der 100 qm großen H0-Anlage »MOBALAND«, sowie einer Hobby- und Tauschbörse für Modellspielzeug aller Art: 4./5. in der Stadthalle, W-4050 Rheydt, 12.1. im Hans-Sachs-Haus, W-4650 Gelsenkirchen, 19.1. in der Stadthalle, W-4190 Kleve.

Info: MOBALAND, Modellbau und Ausstellungen, W. Giese, Fr.-Heckmanns-Str. 5, W-4150 Krefeld, Tel: 02151/303403.

#### 19.1. Modellbahntrubel mit Börse

Videoecke, Bilderausstellung, Fahrbetrieb auf der Modellbahn veranstalten die Modelleisenbahnfreunde Hamburger Walddörfer im Güterbahnhof Hamburg-Wandsbek im Bahnpostwagen auf Gleis 37

von 10 bis 17 Uhr.

Info: Björn Jacobs, Berner Allee 36, W-2000 Hamburg 72, Tel: 040/6446870.

#### Röver-Märkte

An- und Verkauf, Bausatzmontage, usw.

Eintritt: 4,- DM, Öffnungszeiten: 11 bis 16 Uhr.

Termine:

- 19.1. Hildesheim-Himmelsthür, Hotel zu Osterberg, Linnenkamp 4;
- 16.2. Braunschweig, Schützenhaus, Hamburger Str.;
- 15.3. Hameln, Dorinthotel; 22.3. Osterode, Stadthalle (Dörgestr.)

#### 9.2. Tauschbörse

für Modellbahnen und Automodelle im Palast des Freizeit- und Erholungszentrums Wuhlheide (Kleiner Saal) von 9 bis 14 Uhr. Tischreservierungen: FEZ Wuhlheide (Palast), Postamt 1, PSF 25, O-1170 Berlin, Herr Tinius, Tel: 6307533.

#### 14.-19.2. Sonderfahrt

ab Braunschweig, Helmstedt, Magdeburg, Halle, Leipzig, Zwickau oder Chemnitz, Annaberg-Buchholz, Cranzahl von dort mit der Schmalspurbahn nach Oberwiesenthal (3 Tage Aufenthalt).

Mit VT 08 ab Oberwiesenthal, Schwarzenberg, Johanngeorgenstadt, Potycky (Breitenbach), Karlsbad, Marienbad, Pilsen nach Eisenstein. (3 Tage Aufenthalt). Rückfahrt über Plattling, Regensburg, Hof, Plauen, Werdau, Altenburg, Leipzig, Halle, Magdeburg nach Braunschweig, Information/Anmeldung:

Eisenbahnfreunde Helmstedt, Günter Krebs, Bahnhofstr. 32, W-3333 Büddenstedt 1, Tel: 05352/6471.

#### 15.-23.2. Modellbahn-Ausstellung

des Eisenbahn-Club Schoenebeck (Elbe) e. V. in der ehemaligen. Liebknecht-Schule, Welsleber Str., zwischen Bahnhof und B 246a gelegen.

Öffnungszeiten: Montag bis Freitag 16 bis 18 Uhr, Samstag und Sonntag 10 bis 12 und 14 bis 18 Uhr. Gezeigt wird die Große H0-Anlage des Clubs.

Info: Jürgen Krebs, Gethsemanestr. 2, O-3302 Barby, Tel: 09389/245.

#### 16.-20.4. (Ostern)

Osterfahrt des VBV nach Oslo mit dem VT 08 ab Braunschweig über Wittenberge - Lübeck - Puttgarden nach Kopenhagen. Schiffsanschluß nach Oslo, Stadtrundfahrt. Ganztagesfahrt mit der Bergen- und Flambahn an den Aurlandfjord.

4 Übernachtungen (2x Schiff, 2x Hotel). Info: Verein Braunschweiger Verkehrsfreunde e. V., Postfach 4724, W-3300 Braunschweig, Tel: 0531/124052, bitte Rückporto beifügen.

### Köln-Messe 1992: Bewerbungen einreichen!

Die Modellbahnausstellung am Berliner Funkturm ist zwar erst 6 Wochen vorbei, doch die nächste wirft bereits ihre Schatten voraus:

Vom 5. bis 11. November 1992 findet in Köln die 11. Internationale Ausstellung Modelleisenbahn und Zubehör statt. Der BDEF ist ideeller Träger dieser Veranstaltung. Vereine, sie sich an der Ausstellung beteiligen wollen, müssen ihre Bewerbung bis zum 31. Januar an Frank Dursbeck, Grünbäumchen 14, W-5060 Bergisch Gladbach 1, einreichen!

# Die Bankrott-Meile

Äußerst aufwendige Bauarbeiten bei der Elektrifizierung der Strecke Riesa – Chemnitz, besonders im Abschnitt Limmritz – Heiligenborn, wecken Erinnerungen an die legendäre »Bankrott-Meile« jener Bahn. Das Streckenband von 1870 (unten) veranschaulicht die schwierigen gebirgigen Geländebeziehungen der von Riesa in Richtung Chemnitz am linken Talrand der Zschopau hochsteigenden Strecke, deren kostspielige Kunstbauten und Felseinschnitte mit zum Bankrott des Unternehmens führten.

## Die 1. bis 4. Meile

Schon vor Beginn des Eisenbahnbaues in Sachsen wurde die Verbindung Riesa – Chemnitz durch Gesetze 1835 und 1837 als eine mit Förderung des Staates auszuführende Hauptlinie vorgesehen. Im Bahnsystem des Landes erhielt sie später die Nr. 36: Riesa – Chemnitz, RC-Linie. Die Initiative zum Bahnbau ging vom »Industrieverein für das Königreich Sachsen« aus, der schon 1835 nach Konzession der Leipzig-Dresdner Eisenbahn für weitere Bahnverbindungen in Richtung Erzgebirge und Bayern eintrat. Noch im gleichen Jahr wurden die »Erzgebirgische Eisenbahngesellschaft« gegründet, die Wirtschaftlichkeit und Trassierungsmöglichkeiten der RC-Linie in vier Varianten untersucht und die Vorarbeiten eingeleitet.

In den folgenden Jahren hemmten verschiedene Umstände die Planungsarbeiten, währenddessen der Kapitalbedarf durch wachsende Material- und Lohnkosten auf über 5 Millionen Taler anstieg – veranschlagt waren 3,46 Millionen! Erst am 1. Juli 1845 erhielt das »Chemnitz-Riesaer Eisenbahngesellschaft« umbenannte Unternehmen die Konzession zum Bau und Betrieb der Linie. Mit Sondergenehmigung hatte der Bahnbau bereits am 9. Mai bei Riesa und Chemnitz begonnen, und schon am 29. August 1847 konnten die 1. bis 4. Meile von Riesa bis Döbeln und am 22. September, nach Fertigstellung der Muldenbrücke bei Bauchlitz, auch die Teilstrecke Döbeln – Limmritz eröffnet werden. Außer dieser Brücke war bis zur vierten Meile als größerer Kunstbau nur der Ende Oktober fertige 159 m lange und 17 m hohe Viadukt bei Ostrau, eine Wölbbrücke auf neun Pfeilern, zu errichten.

Übersichtskarten wie das über die nächsten fünf Seiten abgebildete Streckenband sind sorgfältig angefertigte Handarbeiten. Sie waren einst von allen sächsischen Linien vorhanden. Sammlung Berger



Ansichtskarte von 1915, Blick von Süden. Bemerkenswert die bei Brücken seltene Ausführung der Hauptöffnungen als Spitzbögen, wodurch die Horizontalkräfte der Wölbungen minimiert werden sollten. Sammlung Berger



Ansichtskarte von 1906, Blick von Südosten. Sammlung Berger

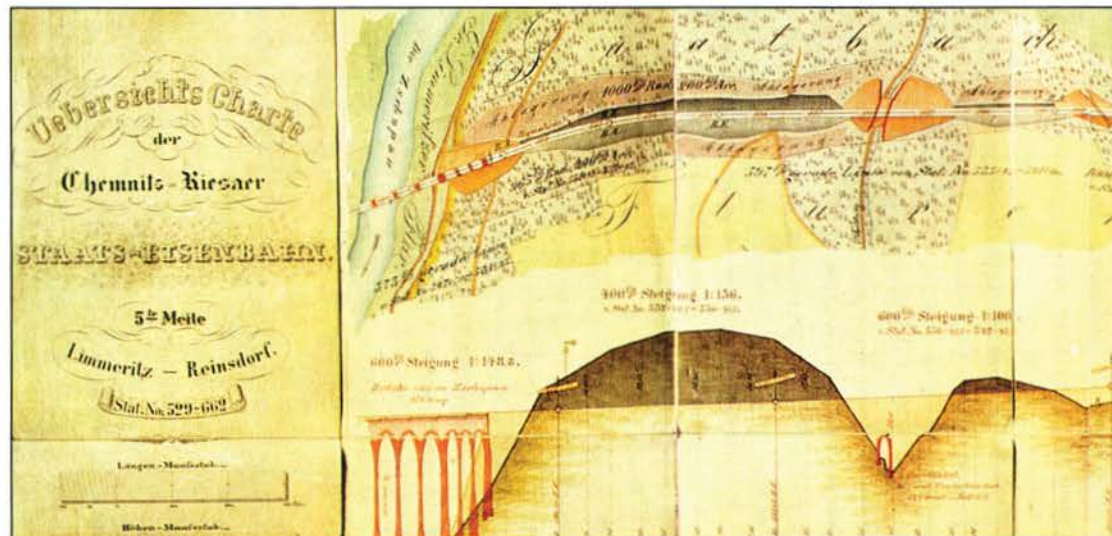
## Die fünfte Meile

Von den zwölf Brückenbauten der RC-Linie mußten die sechs größten im Abschnitt der fünften Meile ausgeführt werden. Davon galt der Viadukt Diedenmühle nach der Göltzsch- und Elstertalbrücke als dritthöchster Sachsens.

Wegen ihrer Höhe sind die Wölbkonstruktionen der Brücken bei der Diedenmühle und bei Heiligenborn, wie die von Schubert entworfenen großen Bauwerke der Sächsisch-Bayrischen Bahn, zweistöckig gegliedert und zusätzlich die Widerlager im unteren Stock bis an die Stromöffnungen geschlossen, um maximale statische Stabilität zu erreichen.

Als Baumaterial wurde vorwiegend Naturstein der Umgebung verwendet: Für die Quader der Wölbungen und Pfeiler Rochlitzer Porphyrtuff oder Sandstein, im übrigen behauene Bruchsteine; für einzelne Teile, z. B. die kleingliedrigen Wölbungen des Heiligenborner Viaduktes, auch Hartbrandziegel.

Neben den Brücken verschlangen auch die Stützmauern und die bis zu 30 m tiefen Felseinschnitte bei Limmritz und Waldheim Riesensummen. So führten die kostspieligen und zu niedrig veranschlagten Bauwerke der fünften Meile mit zum Bankrott des Unterneh-



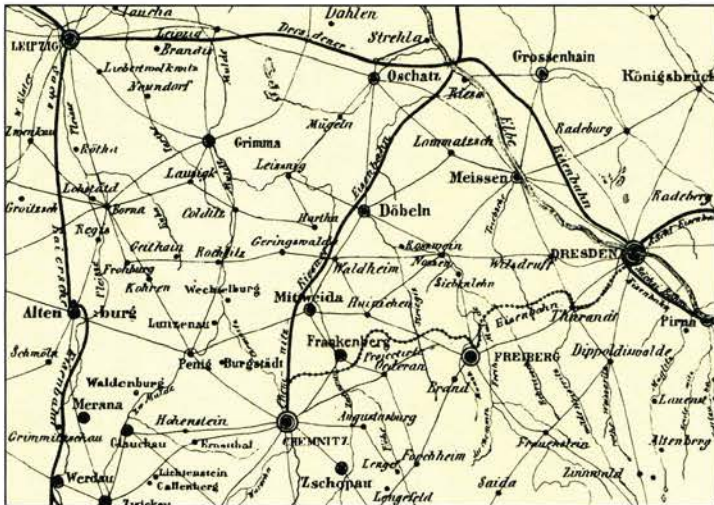
mens. Der Gesellschaft gelang es nicht, durch neue Anleihen die erforderlichen 6 Millionen Taler für den Weiterbau zu beschaffen. Auch die sich seit März 1848 über Sachsen ausbreitenden Unruhen der Revolution, die hier zu Streiks und Forderungen nach Lohnerhöhungen der 8800 Arbeiter führten, hatten ihren Anteil daran, daß der Bahnbau fast ganz zum Stillstand kam.

## Die Verstaatlichung

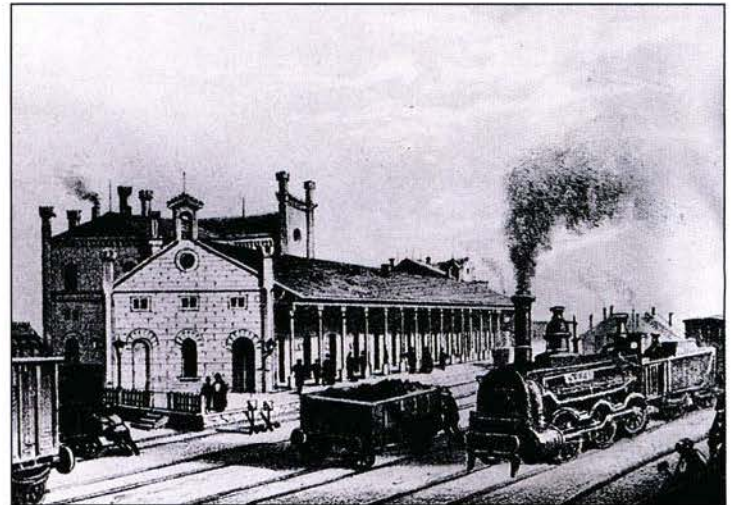
Im Herbst 1848 beschloß die Gesellschaft, die unvollendete Bahn an den Staat zu verkaufen, der sie am 31. Dezember 1850 übernahm und die »Königliche Direktion der Chemnitz-Riesauer Staatseisenbahn« bildete. Unter staatlicher Regie schritt der schon seit 17. Mai 1850 weitergeführte Bahnbau zwischen Limmritz

und Chemnitz rasch fort, so daß die ganze RC-Linie am 1. September 1852 feierlich eröffnet werden konnte. Auf allen Bahnhöfen und »Haltestellen« waren jedoch nur die betriebswichtigsten Einrichtungen fertiggestellt, während als Empfangsgebäude Provisorien dienten. Ende 1852 wurden das Empfangsgebäude in Waldheim und eine Restauration im Bahnhof Mittweida eröffnet, 1854 das erste

»Administrationsgebäude« des Bahnhofs Chemnitz vollendet. 1862 bekam die Haltestelle Erlau ein festes Empfangsgebäude mit Güterschuppen, dessen Architektur den damals typischen Baustil der Sächsischen Staatsbahnen verkörpert. Am 1. Januar 1870 wurde das Empfangsgebäude des neuen Hauptbahnhofes Döbeln eingeweiht, ein dem Bahnhof Minden



Die RC-Linie im sächsischen Eisenbahnnetz. Aus Krausch: Projection einer directen Eisenbahn Dresden – Freiberg. 1849



Empfangsgebäude Bahnhof Erlau, 1862 im typischen sächsischen Bahnstil erbaut, im Zustand 1977. Foto: Berger

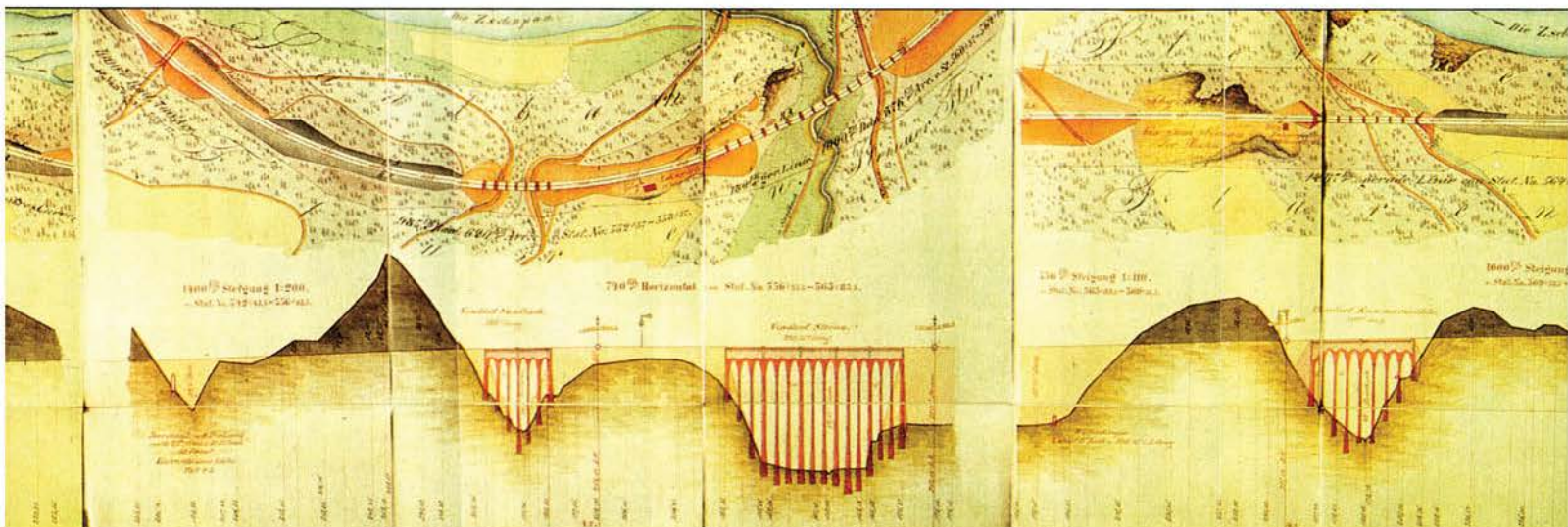
## Brücken der Riesa-Chemnitzer Eisenbahn

Bereich	Objekt	Länge (m)	Höhe (m)	Pfeiler (Anzahl)
3. Meile	Viadukt Ostrau	158,60	17,00	9
4. Meile	Muldenbrücke Bauchlitz	98,00	11,35	6
4./5. Meile	Zschopaubrücke Limmritz	291,15	38,00	15
5. Meile	Viadukt Saalbach	83,00	26,90	8
5. Meile	Viadukt Steina	225,45	36,25	16
5. Meile	Viadukt Kummermühle	103,70	29,20	8
5. Meile	Viadukt Diedenmühle	209,30	60,00	zweistöckig
5. Meile	Viadukt Heiligenborn	211,85	39,65	zweistöckig
6. Meile	Viadukt Neu-Milkau	68,85	17,85	9
6. Meile	Viadukt Crossen <sup>2)</sup>	138,50	21,55	6
7. Meile	Viadukt Altmittweida	88,95	12,75	6
8. Meile	Viadukt Ottendorf	113,30	15,30	7

<sup>2)</sup> Brücke 1989/90 durch Dammschüttung ersetzt



Empfangsgebäude Hauptbahnhof Döbeln, um 1930; Ansichtskarte. Sammlung Berger



ähnliches, romantisches Bauwerk, 1881 die RC-Linie in den Bahnhof Riesa der Leipzig-Dresdner Eisenbahn eingeführt und der alte Chemnitzer Bahnhof in Riesa geschlossen. 1899 erhielten die Bahnhöfe Limmritz, Zschaitz und Mittweida neue Empfangsgebäude. Diese zwar dauerhaften, aber stillen Backsteinbauten der Jahrhundertwende konnten mit den älteren Hoch- und Kunstbauten in keiner Weise konkurrieren, eher schon das 1920 eingeweihte neue Bahnhofsgebäude in Waldheim. Im »Coursbuch von Sachsen« 1877/78 sind für die RC-Linie fol-

gende Bahnhöfe, Haltestellen und Bedarfshaltestellen (B) verzeichnet: Riesa – Seerhausen (B) – Stauchitz – Ostrau – Zschaitz (B) – Großbauchlitz (B) – Döbeln – Limmritz (B) – Steina (B) – Waldheim – Schweikershain (B) – Erlau (B) – Mittweida – Altmittweida (B) – Oberlichtenau – Chemnitz. Dazu kam nur noch die am 15. Mai 1935 eröffnete Haltestelle »Chemnitz-Kinderwaldstätte«. Der Bahnhof Bauchlitz, später Großbauchlitz, führte seit 8. Oktober 1933 die Bezeichnung »Döbeln Nord«. Er wurde mit Stilllegung des Schmalspurbahnbetriebes 1970 geschlossen. *Manfred Berger*

rechten Winkel. Die Stelle war schon zu Zeiten, als hier noch keine fünfsachsigen Sattelaufleger fuhren, ein Nadelöhr. Jetzt überquert die Straße den Bahnkörper schräg, wodurch der Kurvenradius größer wurde. Außerdem verhindert eine Leitplanke ungewollte Begegnungen zwischen Schienen- und Straßenfahrzeugen. Der niveaugleiche Übergang an der Straße Mittweida – Rochlitz ist durch eine Straßenbrücke in Erlau beseitigt worden.

mittweida stehen nicht weniger als acht Viadukte, von denen fast alle einer Alpenbahn zur Ehre gereichen würden. Der kleinste ist der Saalbachviadukt am Bahnhof Steina. Er wird inmitten der Bäume kaum bemerkt und von der Straße Steina – Saalbach unterquert. An diesem Saalbachviadukt und auch am wesentlich längeren Steinachviadukt waren kaum Sanierungsarbeiten erforderlich. Im Wald versteckt, zwischen dem Steinaer Viadukt und der großen Stützmauer bei Meinsberg, liegt der Viadukt Kammersmühle. Die Sanierungsarbeiten an der Krone begannen 1989 und sind 1991 abgeschlossen worden. Der größte Viadukt auf dieser Strecke ist der Diedenmühlviadukt vor der Bahnhofseinfahrt Waldheim, doch die drei großen und die darüberliegenden 36 kleinen Rundbögen machen den Viadukt in Heiligenborn zum eindrucksvollsten der genannten acht. Die Wanne zur Aufnahme des Gleisbettes ist betoniert, die Pfeiler wurden saniert.

## Elektrifizierung

**Der Streckenabschnitt Döbeln – Altmittweida der RC-Linie war also zu Zeiten, als die Sachsen noch von einem König regiert wurden, das Teuerste, was das Land im Eisenbahnbau an Kosten pro Meile vorweisen konnte. Als die Deutsche Reichsbahn beschloß, die Strecke Berlin – Chemnitz wieder zweigleisig auszubauen und an das elektrische Netz anzuschließen, wußte sie vermutlich, daß ihr das kostspieligste Unternehmen bei der Elektrifizierung ihres Streckennetzes bevorstand.**

### Die Strecke

Die doppelgleisige Strecke Riesa – Chemnitz hatte nach dem Krieg das zweite Gleis als Reparationsleistung an die Sowjetunion verloren. Als die Sanierungsarbeiten für die Elektrifizierung begannen, ging es für die Trassenbauer zunächst »nur« darum, das Planum des einstigen zweiten Gleises, auf dem mittlerweile auch Bäume gewachsen waren, wiederzufinden und das Gleisbett vorzubereiten. Weil das bisher in beiden Richtungen benutzte alte Gleis weitgehend abgefahren war, ist es, nachdem das neue Gleis verlegt war, ebenfalls fast durchgängig ersetzt worden. Am Ende

entstand also auf dem alten Planum ein kompletter zweigleisiger Neubau.

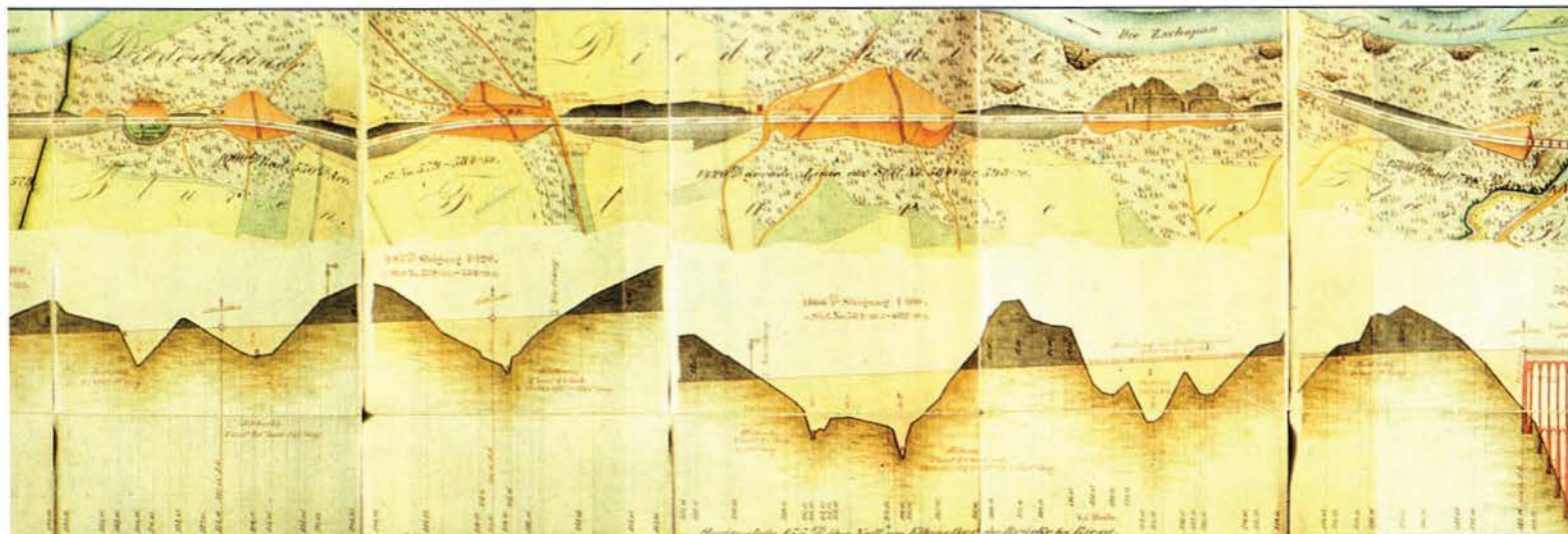
Mit der Streckensanierung gingen auch Änderungen in den Bahnhöfen einher. So entstand im Bahnhof Altmittweida ein Überführungsbauwerk für das zweite Gleis, und die im Bahnhof Waldheim bislang an einem Prellbock endende Nebenbahnstrecke von Rochlitz wurde durch eine Weichenstraße mit der durchgehenden Hauptstrecke verbunden. An niveaugleichen Kreuzungen ist bis Mittweida nur der Bahnübergang der B 175 in Döbeln-Masten übriggeblieben. Die Straße verläuft dort parallel zum Bahnkörper und überquerte am Ortseingang Masten die Bahn im

### Die Viadukte

Die Tücken des mittelsächsischen Granulitgebirges bringen es mit sich, daß auf Höhenrücken ja tief eingeschnittene Täler folgen. Die Zschopau, bedeutendster Fluß der Region, muß von der Bahn nur einmal überquert werden. Der Limmritz Viadukt ist schon 1975 eingestürzt und 1976 saniert worden, wohl noch ohne den Gedanken an eine Elektrifizierung. Auf dem 25 Kilometer langen Abschnitt zwischen Döbeln und Alt-



Unmittelbar vor den Fahrleitungsmasten befand sich der Tunnelmund des Pfaffenbergtunnels. P 6742 überquert den Viadukt in Heiligenborn. Zustand Oktober 1991.





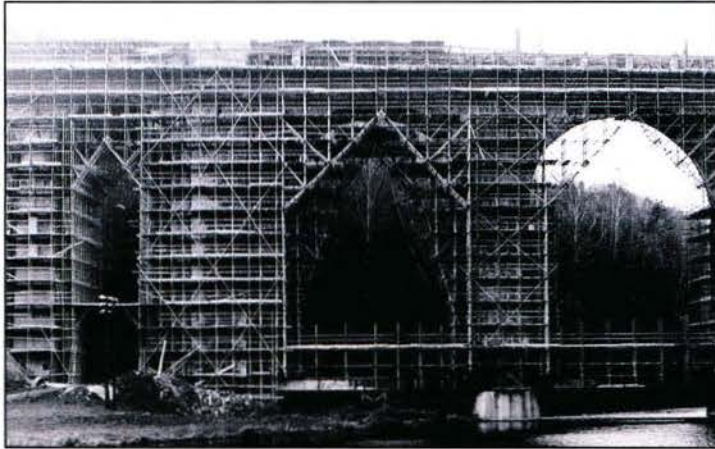
Der Viadukt in Crossen, unmittelbar vor dem Haltepunkt Erlau, ist heute kein Viadukt mehr, sondern ein Bahndamm. Der Zerfall der Gewölbe war soweit fortgeschritten, daß man sich für eine Verschüttung entschied. Die Straße führt nunmehr in einem 44,5 m langen Betontunnel durch den ehemaligen dritten Gewölbebogen. 60 000 m<sup>3</sup> Schüttgut waren für den Damm erforderlich. Unterhalb der Gewölbebogen ist das Schüttgut verpreßt worden, um die erforderliche Dichte zu erzielen. Am 30. Juni 1990

waren die Arbeiten abgeschlossen, kontrollieren muß man den Damm aber noch über viele Jahre. Nach dem gleichen Verfahren wird der aus fünf Bogen bestehende Viadukt in Altmittweida verschwinden, weil, wie die Reichsbahn behauptet, sich eine Sanierung aus Kostengründen verbiete. Die Bürger von Altmittweida wollten den Viadukt als markantes Bauwerk ihres Ortes erhalten wissen, doch Proteste halfen nichts. Der triste Betontunnel für die Straße ist fertig.

## Die Brücken

Vom Neubau der Straßenbrücke in Erlau ist berichtet worden. Verschiedene Brücken, wie die in Limmritz, mußten angehoben werden, um Platz für den Fahrdraht zu schaffen. Das komplizierteste Unterfangen, wenngleich nicht ursächlich mit der Elektrifizierung verbunden, war die Verbreiterung der Eisenbahnbrücke in Waldheim. Die mit 15% Steigung aus dem Zschopautal kommende Straße nach Hartha unter-

quert am Bahnhof Waldheim die Bahnlinie. Der Durchlaß bot Platz für zwei Pkw und wurde in Spitzenzeiten vor der Wende von 4000 Fahrzeugen passiert. Die Verbreiterung des Durchlasses mußte bei laufendem Verkehr erfolgen: Die Reichsbahn forderte ein ständig befahrbares Gleis in Richtung Chemnitz und die Möglichkeit, den Containerbahnhof und den Anschluß nach Kriebethal (Papierfabrik) zu bedienen; Polizei, Feuerwehr, Krankentransport und 15 Omnibuslinien ver-



Der eingestützte Viadukt in Limmritz, 1975.



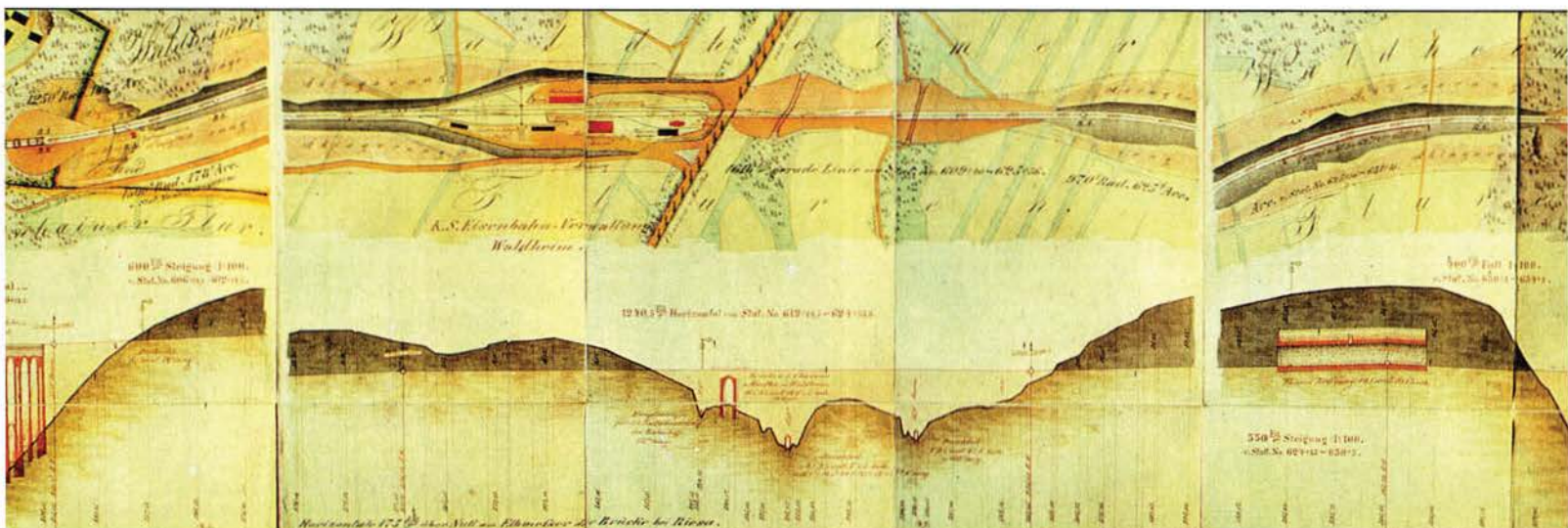
Der mit Fahrleitungen ausgerüstete Viadukt über die Zschopau in Limmritz.



Viadukt Heiligenborn mit D 576 Chemnitz – Berlin.



Kummersmühlviadukt an der Bahnhofseinfahrt Waldheim.



langten ebenfalls jederzeit gehinderte Durchfahrt unter der Brücke. Ideenreichtum und Improvisationskunst waren von den Brückenbauern gefordert, die das komplizierte Bauwerk nach drei Jahren vollendeten.

Leider animiert die saubere Betonplattenverkleidung der Brücke rechts- und linksextreme Narrenhände, Parolen, die niemanden interessieren, mit Farbspraydosen anzubringen. Unterstützen könnte man nur die Forderung nach Freiheit für Egon Olsen.

## Die Tunnel

Ursprünglich hatte die RC-Linie keine Tunnel, wohl aber zwei bis zu 30 m tiefe Felseinschnitte bei Limmritz und Waldheim. Die aus Kostengründen sehr steil gehaltenen Böschungen führten bald zu Steinschlägen, Felsstürzen, zu starken Verwehungen, so daß nach der Verstaatlichung beide Einschnitte überwölbt und zugeschüttet wurden. Da weder im so entstandenen und knapp gehaltenen Saalbachttunnel bei Limmritz noch im Pfaffenbergtunnel bei Waldheim die Fahrleitung unterzubringen war, mußten die Röhren aufgeschlitzt

und die wieder entstehenden Böschungen der Einschnitte so weit abgeflacht werden, damit nicht die alte Situation wie vor 150 Jahren auftrat.

Am 26. Mai 1987 war der letzte Rest der Tunnelröhre am Saalbachttunnel gesprengt, doch ein weiteres Jahr war erforderlich, um die Felswände abzuflachen und zu sichern. Anschließend begann die Abtragung des Pfaffenbergtunnels. Dafür wurde das Planum des ehemals zweiten Gleises über den Heiligenborner Viadukt zur provisorischen Straße ausgebaut,

um per Lkw die 125 000 m<sup>3</sup> Gestein abzufahren. Im April 1990 war der Pfaffenbergtunnel verschwunden. Der Tunnelabriß verschlang 46 Millionen (Ost)Mark, mithin 10% der für die Elektrifizierung von Riesa nach Chemnitz veranschlagten Summe.

## Bauzustand Oktober 1991

Bereits Ende 1990 war die Strecke Riesa – Döbeln zweigleisig befahrbar und unter Fahrdraht. Der elek-

trische Zugbetrieb zwischen Döbeln und Riesa läuft seit dem Planwechsel 1991. Für die Chemnitzer 132er, die die Schnellzüge einst bis Berlin-Schöneeweide bespannten, ist das jetzt Vorortverkehr: in Döbeln wird abgehängt. Der Hauptbahnhof Döbeln bekam ein neues Stellwerk und verschiedene Modernisierungsmaßnahmen für Gleise, Bahnsteige und Empfangsgebäude. Die Fahrleitungsmasten hat der Hubschrauber der Interflug gesetzt. Das war angesichts des schwierigen Geländes und der Geschwindigkeit, mit der das erfolgte, fraglos die preiswerteste Methode. Wegen der Baumaßnahmen im Bahnhof Waldheim ist der Fahrdraht dort erst im Oktober 1991 gezogen worden.

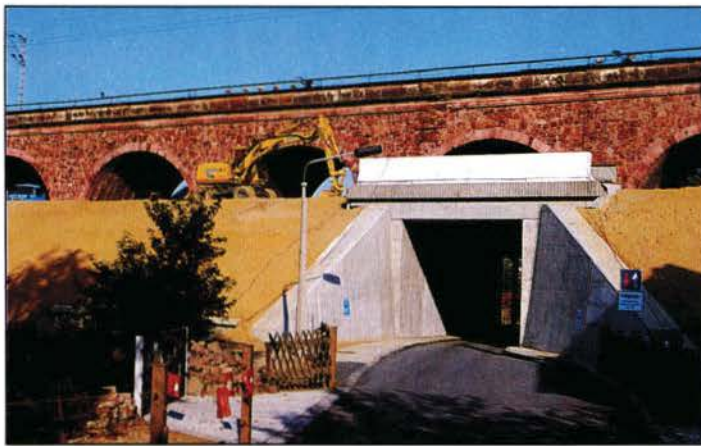
Wenn, wie vorgesehen, ab 1992 zwischen Chemnitz und Riesa (bis Berlin) elektrisch gefahren wird, sollen täglich 150 Züge die Bankrotmeile passieren. Bleibt zu hoffen, daß die endlos langen Fahrzeiten dann auch drastisch reduziert werden. Die derzeitige Reisegeschwindigkeit der Schnellzüge beträgt etwa 60 km/h, es sind also kaum mehr als zügige Rangierfahrten.

Manfred Weisbrod



Der Rest des Saalbachttunnels im März 1987.

Alle Fotos: Weisbrod



Verschüttung in Altmittweida, Anfang Oktober 1991.



Der bereits verschüttete Viadukt in Crossen.

