

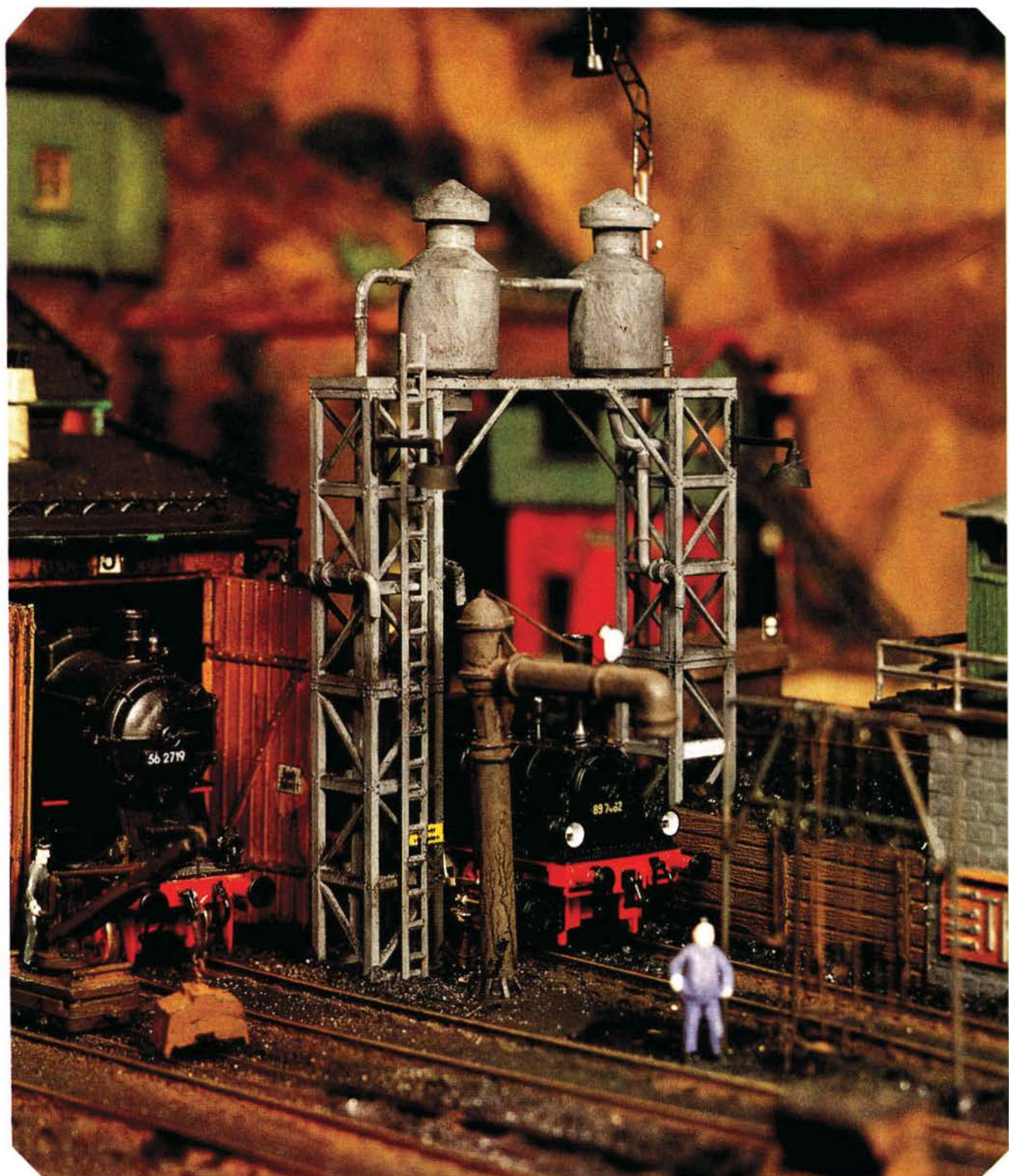
10
88

transpress

modell eisenbahner

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

BR 119 in TT





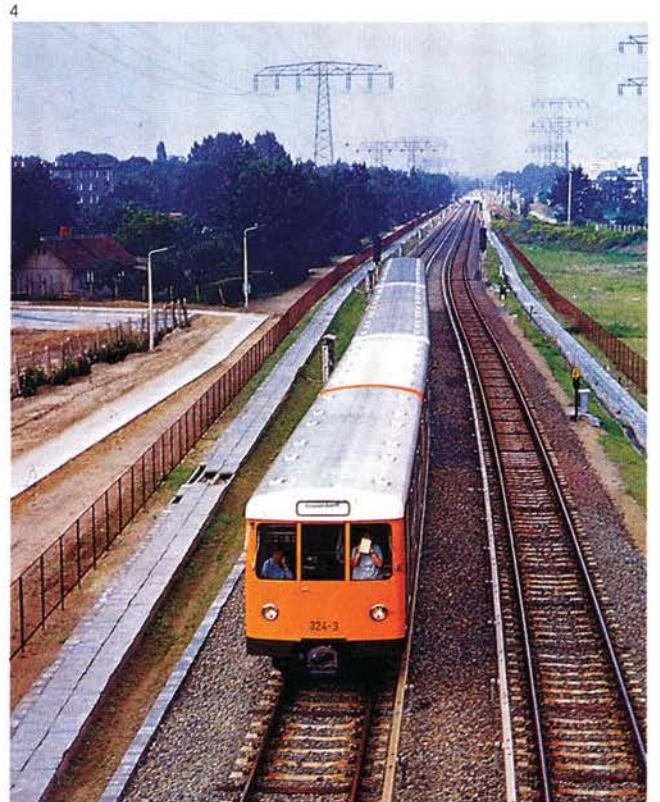
**Zum
Elsterwerdaer Platz ...**

... verkehren seit dem 1. Juli 1988 die U-Bahn-Züge der bisherigen Linie Alexanderplatz-Tierpark. Die drei Kilometer lange Strecke von Tierpark über Biesdorf Süd bis Elsterwerdaer Platz ist der erste Teilabschnitt der insgesamt etwa zehn Kilometer langen und im Bau befindlichen Strecke nach Hönow (vgl. „me“ 10/87, S. 4 und 5).

Nach Verlassen eines 550 m langen Tunnels, im Anschluß an den U-Bahnhof Tierpark, verbleibt die Neubau-strecke im „Tageslicht“. Aufgrund dieser Streckengestaltung ergeben sich interessante Schnittpunkte zwischen der U-Bahn und den Anlagen der DR. Dazu gehört auch die Tunnelausfahrt mit dem Rampenbereich in der Nähe des Tierparks. Hier überquert ein Streckengleis der DR die U-Bahn-Trasse. Begegnungen zwischen einem U-Bahn-Zug und einem D-Zug sind somit nicht ausgeschlossen. Die Fotoauswahl soll diese Situation und zugleich über den Zugbetrieb auf dem neuen Abschnitt der Berliner U-Bahn vermitteln.

- 1 Ein U-Bahn-Zug des Typs E III während der Fahrt in Richtung Alexanderplatz. Interessant ist der noch ungewohnte Anblick der U-Bahn-Sicherungsanlagen: Lichtsignale und Fahrsperrren. Im Hintergrund das erwähnte Streckengleis.
- 2 Einfahrt in den Tunnel; unmittelbar dahinter schwenkt das DR-Gleis über die U-Bahn-Strecke in die angestammte Trasse.
- 3 Gut neun Jahre sind seitdem vergangen, als die Lokomotive 03 0046-7 den D 314 „Meridian“ an dieser Stelle vorbeizog. Heute befindet sich hier die Tunneleinfahrt der U-Bahn.
- 4 Ein Motiv von der Strecke zeigt diese Aufnahme. Der im Vordergrund befindliche Zug besteht aus ehemaligen Fahrzeugen der Westberliner U-Bahn.

Text und Fotos: H. Drescher, Berlin



eisenbahn-modellbahn-
zeitschrift
37. Jahrgang



transpress
VEB Verlag für Verkehrswesen
Berlin

ISSN 0026-7422

modelleisenbahner

aktuell	Aufruf zum 9. Fotowettbewerb	3
forum	Leser schreiben, meinen, fragen und antworten	2
literatur	Rezensionen	31
junior	Interview/Knobelfrage/Basteltips	22
dmv teilt mit	Verbandsinformationen/wer hat – wer braucht?	32
anzeigen	suche/biete/tausche	33

eisenbahn

kurzmeldungen	DDR und Ausland	8
mosaik	Die Eisenbahn im Raum Meuselwitz Eine Werkbahn im Elstertal 150 Jahre Eisenbahnwerkstätten in Potsdam (2. Teil)	4 10 16
international	IVA '88	9

nahverkehr

fahrzeugarchiv	Eine Großserie für Chemnitz (1. Teil)	12
-----------------------	---------------------------------------	----

modellbahn

anlage	Eine TT-Kleinanlage H0-Anlage „Muldenthal“	20 27
tips	Modellbahn und Farbe Eine 132er in H0 Zur Anlagenverdrahtung	20 24 26
mosaik	Details mit Tips	35
vorbild-modell	119 120-4 als TT-Modell Ommru-Wagen „Villach“	28 34

Titelbild

Immer wieder faszinieren den interessierten Betrachter Bahnbetriebswerke auf Heim- und Gemeinschaftsanlagen. Ein bemerkenswertes Motiv zeigt diese Bw-Aufnahme in der Nenngröße H0. „me“ wird auf das Modell noch ausführlich eingehen.

Foto: J. Albrecht, Oschatz

Redaktion

Chefredakteur:
Ing. Wolf-Dietger Machel
Redakteur: Hans Drescher
Redaktionelle Mitarbeiterin:
Gisela Neumann
Gestaltung: Ing. Inge Biegholdt
Anschrift:
Redaktion „modelleisenbahner“
Französische Str. 13/14; PSF 1235,
Berlin, 1086
Telefon: 2 04 12 76
Fernschreiber: Berlin 11 22 29
Telegrammadresse: transpress
Berlin
Zuschriften für die Seite „DMV
teilt mit“ (also auch für „Wer hat –
wer braucht?“)
sind nur an das Generalsekretariat
des DMV, Simon-Dach-Str. 10, Berlin,
1035, zu senden.

Herausgeber

Deutscher Modelleisenbahn-
Verband der DDR



Redaktionsbeirat

Studienrat Günter Barthel, Erfurt
Karlheinz Brust, Dresden
Achim Delang, Berlin
Werner Drescher, Jena
Dipl.-Ing. Günter Driesnack,
Königsbrück (Sa.)
Dipl.-Ing. Peter Eickel, Dresden
Oberingenieur Eisenbahn-Bau-Ing.
Günter Fromm, Erfurt
Ing. Walter Georgii, Zeuthen
Ing. Wolfgang Hensel, Berlin
Dipl.-Ing. Hans-Joachim Hütter, Berlin
Werner Ilgner, Marienberg
Prof. em. Dr. sc. techn. Harald Kurz,
Radebeul
Klaus Lehm, Sonneberg
Dr. oec. Joachim Mucha, Dresden
Ing. Manfred Neumann, Berlin
Wolfgang Petznick, Magdeburg
Ing. Peter Pohl, Coswig
Ing. Helmut Reinert, Berlin
Gerd Sauerbrey, Erfurt
Dr. Horst Schandert, Berlin
Ing. Rolf Schindler, Dresden
Joachim Schnitzer, Kleinmachnow
Ing. Lothar Schultz, Rostock
Hansotto Voigt, Dresden
Dipl.-Ing. oec. Hans-Joachim Wilhelm,
Berlin

Erscheint im transpress

**VEB Verlag für Verkehrswesen
Berlin**

Verlagsdirektor: Dr. Harald Böttcher
Lizenz Nr. 1151
Druck:
(140) Druckerei Neues Deutschland,
Berlin

Der „modelleisenbahner“ erscheint
monatlich.
Preis: Vierteljährlich 5,40 M.
Auslandspreise bitten wir den Zeit-
schriftenkatalogen des „Buchexport“,
Volkseigener Außenhandelsbetrieb
der DDR, PSF 160,
DDR - 7010 Leipzig, zu entnehmen.
Der Nachdruck von Beiträgen –
auch auszugsweise – ist nur
mit Zustimmung der betreffenden
Urheber gestattet. Art.-Nr. 16330

Verlagspostamt Berlin
Redaktionsschluss: 1. 9. 1988
Geplante Auslieferung: 5. 10. 1988
Geplante Auslieferung des Heftes
11/88: 4. 11. 1988

Anzeigenverwaltung

VEB Verlag Technik Berlin
Für Bevölkerungsanzeigen alle
Anzeigenannahmestellen in der
DDR, für Wirtschaftsanzeigen der
VEB Verlag Technik, Oranienburger
Str. 13–14, PSF 201, Berlin, 1020

Bestellungen sind in der DDR zu rich-
ten an sämtliche Postämter; im Aus-
land an: den internationalen Buch-
und Zeitschriftenhandel; zusätzlich in
der BRD und in Westberlin: an den
örtlichen Buchhandel, Firma Helios
Literaturvertrieb GmbH, Eichborn-
damm 141–167, 1000 Berlin (West) 52
sowie an den Zeitungsvertrieb Ge-
brüder Petermann GmbH & Co KG,
Kurfürstenstr. 111, 1000 Berlin (West)
30.

Auslandsbezug wird auch durch den
Buchexport Volkseigener Außen-
handelsbetrieb der Deutschen
Demokratischen Republik,
PSF 160, DDR - 7010 Leipzig,
und den Verlag vermittelt.

Leser schreiben ...

Freizeit sinnvoll genutzt

Im Stadtteil Zwickau-Planitz in der Richardstraße 17 macht die Arbeitsgemeinschaft POS „Friedrich Schiller“ ständig auf sich aufmerksam. Zwei Schaufenster künden allerdings nur annähernd davon, was sich in den vier dazugehörenden Räumen einer ehemaligen Verkaufsstelle so tut. Bernd Ficker und Jürgen Vogel, beide Elektromeister in der Zwickauer Stadtdirektion Straßenwesen, haben sich mit Herz und Verstand rund 28 Pionieren und FDJlern im Alter von 9 bis 18 Jahren verschrieben und bringen ihnen hier die Kunst des Modelleisenbahnbaus bei. Jährliche Ausstellungen in der Heimat-POS „Friedrich Schiller“ gehören bereits zur Tradition der AG. In der jüngsten Ausstellung im Februar dieses Jahres wurden fünf Anlagen der Nenngrößen 0,

Eine runde Sache

Am 26. August 1988 war es wieder soweit: Der Solidaritätsbasar auf dem Alexanderplatz, organisiert von Berliner Journalisten, zog Tausende Menschen an, aus der Hauptstadt und der ganzen Republik.

Daß auch diesmal der Stand des transpress-Verlages dicht umlagert war, versteht sich von selbst. Dazu beigetragen hatten auch zahlreiche Mitglieder des DMV. Sie unterstützten die internationale Solidarität in einer hervorragenden Weise. Wir möchten uns sehr herzlich bedanken beim Generalsekretariat, den Bezirksvorständen Halle (Saale), Greifswald und Schwerin des DMV, den DMV-Arbeitsgemeinschaften 1/11, 1/25, 2/5, 2/15, 3/5, 3/58, 3/110, 4/19, 5/14, 6/46, 6/52, 6/55, der BSG Rotation Berlin-Mitte sowie den Freunden Georg Frauenfelder (Vitte), Otto Haak (Stahnsdorf), Uwe Kalina (Kamenz), Siegfried Steine (Augsburg) und Herbert Titze (Berlin).

Mit einem Extrastand dabei war wiederum die Arbeitsgemeinschaft 1/13 „Weinbergsweg“ des DMV. Auch diesmal konnten Bücher, Kleinserienmodelle, Kalender, Zeitschriften und viele andere Souvenirs für einen guten Zweck versteigert werden. Alles in allem: Die Aktion hat sich gelohnt, war eine runde Sache – für den Besucher und den Zweck: zur Unterstützung von Journalisten in Afrika, Asien und Lateinamerika.

Redaktion „modelleisenbahner“

Bausteine für die SAXONIA

Zum 150jährigen Bestehen der Leipzig-Dresdner Eisenbahn wird die erste deutsche funktionstüchtige Lokomotive „SAXONIA“ nachgebaut. Dieses Vorhaben können alle Eisenbahnerinnen und Eisenbahner sowie die Mitglieder des Deutschen Modelleisenbahnverbandes der DDR unterstützen, indem sie „Bausteine“ zu 5,- oder 10,- M erwerben (s. Abb). Die Bausteine werden bereits in Dienststellen der Deut-



schon Reichsbahn und über die Bezirksvorstände des DMV verkauft. Jeder Baustein nimmt an einer Auslosung teil. Bausteine zu 10,- M zweimal. Ausgelost wurde bereits am 23. September 1988, weitere Auslosungen erfolgen am 16. Dezember 1988 und am 24. Februar 1989.

Verlost werden bis zu 780 Gewinne, die hier nicht alle aufgezählt werden können, aber bei Eisenbahnern und Freunden der Eisenbahn hoch im Kurs stehen. Zu den Hauptgewinnen zählen sechs Auslandsreisen und sechs Ferienplätze in Reichsbahn-Erholungsheimen. Verlost werden auch Freikarten für die Teilnahme an der Fahrzeugparade am 8. April 1989 in Riesa.

Auch wenn Fortuna nicht jedem, der einen Baustein erworben hat, hold sein kann, so ist doch schon der Erwerb eines Bausteins ein wertvoller Beitrag, die Traditionspflege bei der Deutschen Reichsbahn zu fördern. Noch ein Hinweis: Bitte nur jeweils einen Abschnitt auf die Postkarte kleben.

W. Garkisch, Berlin



H0, H0_m, H0_e und N gezeigt. Anregungen für die Gestaltung der Anlagen vermitteln u. a. auch Wanderungen, Radtouren und Exkursionen. In der Chronik steht z. B., daß der Bahnhof Zittau besichtigt und eine Fahrt mit der Schmalspurbahn nach Oberwiesenthal unternommen wurden und etwas über die Teilnahme an der Freundschaftszugreise Moskau-Leningrad-Brest. Natürlich haben die Schüler und Lehrlinge gute Verbindung zu den großen Berufskollegen, besonders zum Kulturzentrum des Zwickauer Bahnhofs. Hier werden auch Ausstellungen mitgestaltet. Vier Freunde haben sich bisher für einen Eisenbahnerberuf entschieden. Ein Patenschaftsvertrag mit dem VEB Plasticart ist auch sehr von Nutzen. Text und Foto: H. Elsner, Lichtentanne

sterter Leser Ihrer Zeitschrift. Besonders die internationalen Berichte finde ich wirklich sehr gut. Ich wünsche Ihnen weiter Erfolg mit unserem „me“. M. Schandl, Hoheneich (Österreich)

Leser fragen und antworten ...

Doppelstockwagen in Rumänien
In Rumänien sah ich außer vierteiligen Doppelstockzügen und Einzelwagen unserer Produktion auch Doppelstock-Einzelwagen, die unseren fast 100%ig gleichen, jedoch das Firmenschild „Waggonbau Arad“ tragen.

R.-R. Scholze, Leipzig
Doppelstockwagen werden in großen Stückzahlen seit 36 Jahren im VEB Waggonbau Görlitz hergestellt; zwei- und vierteilige Doppelstockzüge, fünfteilige Gliederzüge, Büfettwagen und Einzelwagen. Beliefert wurden die DR, PKP, ČSD, CFR, BDŽ und SŽD. In Rumänien baut die Waggonfabrik „Arad“ ähnliche Doppelstockwagen wie Görlitz. W. Theurich, Görlitz

Herzliche Glückwünsche

Am 20. September 1988 beging unser geschätztes Beiratsmitglied Dr. Horst Schandert seinen 60. Geburtstag. In den zurückliegenden 45 Jahren übte Dr. Horst Schandert bei der Deutschen Reichsbahn zahlreiche verantwortungsvolle Tätigkeiten aus und hat sich dabei große Verdienste erworben. Seit 1981 gehört Dr. Horst Schandert dem Redaktionsbeirat unserer Zeitschrift an. In dieser ehrenamtlichen Funktion steht er der Redaktion mit seinen umfangreichen Erfahrungen stets zur Seite. Hierfür sei ihm an dieser Stelle besonders gedankt. Die Redaktion „modelleisenbahner“ gratuliert dem Jubilar auch im Namen des Herausgebers der Zeitschrift, dem DMV, sehr herzlich. Für die Zukunft wünschen wir Dr. Horst Schandert vor allem Gesundheit, weiterhin viel Erfolg bei seiner Tätigkeit im Wissenschaftlich-Technischen Zentrum der Deutschen Reichsbahn und uns eine weitere gute Zusammenarbeit im Interesse unserer Leser.

Redaktion „modelleisenbahner“

Leser meinen ...

Internationales wirklich gut
Ich bin schon seit Jahren begei-

**Aufruf
zum
9. Fotowettbewerb**

Die Kommission für Eisenbahnfreunde beim Präsidium des Deutschen Modelleisenbahn-Verbandes der DDR und die Gesellschaft für Fotografie im Kulturbund der DDR rufen alle Fotofreunde der DDR zu einem Farbdia- und Schwarzweiß-Fotowettbewerb zum Thema:

„Unsere Eisenbahn gestern und heute“
auf. Dieser Wettbewerb wird in folgenden Gruppen gewertet:

1. Die erste deutsche Fernbahn in ihrem Jubiläumsjahr
 2. Der Mensch und die Eisenbahn
 3. Die Eisenbahn in der Landschaft
 4. Das historische und moderne Detail.
- Die Kommission für Eisenbahnfreunde beim Präsidium des DMV beruft in Verbindung mit der Gesellschaft für Fotografie eine Jury. Die Jury vergibt Diplome, Anerkennungs- und Sonderpreise.

Teilnahmebedingungen

1. Dia-Wettbewerb

- Jeder Einsender kann sich mit maximal fünf Farbdias (Außenkanten der Rahmen 5 cm x 5 cm oder 7 cm x 7 cm) beteiligen. Serien sind **nicht** zugelassen.
- Alle Dias müssen unter Glas gerahmt sein (Glasdia oder Plasterahmen mit Glas) und für eine automatische Projektion geeignet sein.
- Kennzeichnung:
Name, Bildtitel, Bildnummer (laut Bildliste) und Wettbewerbsgruppe müssen fest haftend an beliebigen Stellen des Diarahmens angebracht werden. Der Rahmen des aufrechtstehenden und seitenrichtigen Dias muß in der linken unteren Ecke mit einem Farbpunkt von etwa 3 bis 5 mm Durchmesser gekennzeichnet sein.

2. Schwarzweiß-Fotowettbewerb

- Jeder Einsender kann sich mit maximal sechs Schwarzweiß-Fotos beteiligen. Bildserien zählen als ein Bild, werden nur geschlossen gewertet und müssen sich auf einer Fläche von 80 cm x 80 cm unterbringen lassen (Gestaltungsskizze beifügen).
- Als Formate der Fotos werden solche zwischen 24 cm (kleinste Kantenlänge)

und 40 cm (größte Kantenlänge) zugelassen.

- Name, Bildtitel, Wettbewerbsgruppe und Bildnummer (laut Bildliste) müssen auf der Bildrückseite vermerkt werden.

3. Allgemeines

– Jeder Bildautor muß seiner Bildkollektion eine Bildliste beifügen, die mit folgenden Angaben versehen ist:

- Name, Vorname
- vollständige Anschrift
- Wettbewerbsgruppe
- Bildtitel mit laufender Nummer
- Altersangaben bei Autoren unter 18 Jahren (Stichtag $\hat{=}$ Einsendeschluß)
- Mitgliedsnummer und Arbeitsgemeinschaft bei DMV-Mitgliedern.

– Die Sendung ist bruch- bzw. knicksicher zu verpacken; für eventuelle Verluste oder Beschädigungen auf dem Postwege wird keine Haftung übernommen.

– Die besten Fotos werden 1989 in Leipzig und 1990 in Halle im Rahmen von Ausstellungen der Öffentlichkeit vorgestellt, aber auch im „me“ veröffentlicht.

– Der Veranstalter behält sich vor, Fotos zum Zwecke der Werbung für diese Veranstaltung honorarfrei zu veröffentlichen.

– Die von der Jury zu treffenden Entscheidungen sind endgültig und verbindlich. Mit der Einsendung erkennt der Teilnehmer die Bedingungen an und bestätigt, daß er das Urheberrecht an den Dias bzw. Fotos besitzt und die Rechte abgebildeter Personen nicht verletzt werden.

Termine

Einsendezeitraum: 1. Mai–30. September 1989

(Vor dem 1. Mai eingehende Sendungen können nicht bearbeitet werden!)

– Eingangsbestätigungen erfolgen jeweils bis vier Wochen nach Posteingang

– Jurierung: Oktober 1989

– Rücksendung der abgelehnten Vorlagen: 31. Dezember 1989

– Alle Einsender werden über das Ergebnis der Jurierung und die weitere Verwendung der Fotos bis 31. Dezember 1989 informiert.

Einsendeanschrift:

Deutscher Modelleisenbahn-Verband der DDR, Kennwort: 9. Fotowettbewerb, Georgiring 14, Leipzig, 7010
Kulturbund der DDR, Gesellschaft für Fotografie, Bezirkskommission Halle und
Deutscher Modelleisenbahn-Verband der DDR, Kommission für Eisenbahnfreunde beim Präsidium



Beide Fotos zeigen Motive im Bereich der ersten deutschen Fernbahn. Der Dresdner Hauptbahnhof bei Nacht, aufgenommen am 27. April 1987, mußte der Gruppe 1 zugeordnet werden. Vor dem Bahnhofsgebäude in Dahleu steht dieser am gleichen Tage festgehaltene Kilometerstein. Das Bild würde im Rahmen des Fotowettbewerbs der Gruppe 4 angehören. Fotos: B. Sprang, Berlin



Ulrich Kittel, Meuselwitz

Die Eisenbahn im Raum Meuselwitz

Die Strecke Altenburg–Zeititz, an der der Bahnhof Meuselwitz etwa in der Mitte liegt, ist mit 25,2 km Länge nicht die längste der Welt, obwohl sie von „A bis Z“ führt.

Der folgende Beitrag soll die wirtschaftliche Bedeutung der Strecken, die den „Knoten Meuselwitz“ einst berührten, besonders unter dem Aspekt der eingesetzten Traktionsmittel näher beleuchten.

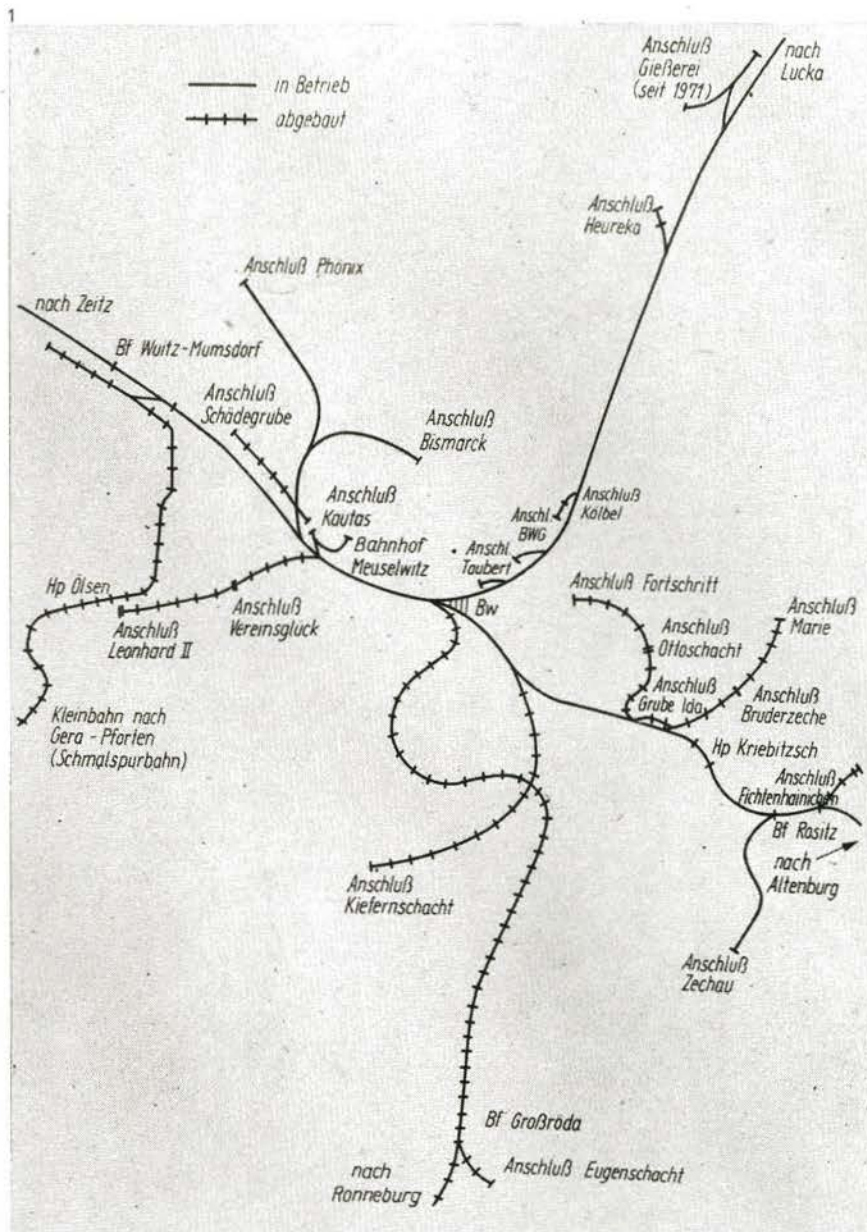
Entstehung des Streckennetzes

Eine wesentliche Triebkraft für den Bau der Bahnlinie Altenburg–Zeititz war, die ständige Aufwärtsentwicklung des Braunkohlebergbaus im Meuselwitz-Rositzer Gebiet.

Nachdem im Jahre 1838 in Meuselwitz der erste Schacht für die Förderung von Braunkohle im Tiefbauverfahren abgeteufelt worden war, begann bald im gesamten Gebiet von Meuselwitz ein lebhafter Bergbaubetrieb. Es bestanden zu dieser Zeit jedoch noch unzureichende Transportmöglichkeiten, vor allem für den Kohleabsatz. Doch dauerte es noch bis 1868, bevor es zur Projektierung einer Eisenbahnlinie kam, die von Anbeginn das Ziel verfolgen sollte, für die geförderte Kohle Absatzmärkte zu schaffen.

Am 17. März 1870 konstituierte sich schließlich eine Aktiengesellschaft, die bereits die Konzession von Preußen und Altenburg zum Bau einer Bahnlinie von Altenburg nach Zeititz erhielt. Die Bauausführung und Beschaffung der Betriebsmittel übernahm die Firma Plessner und Co. in Berlin. Der Tag der Betriebsübergabe war der 19. Juni 1872.

Das Anlagenkapital war auf 1 905 000 Mark in Stammaktien und 2 205 000 Mark in Prioritäts-Stammaktien festgesetzt, wovon das Herzogtum Altenburg 600 000 Mark in Stammaktien übernahm. Nach Eröffnung dieser Strecke im Jahre 1872 wurde schon zwei Jahre später die Bahnlinie Meuselwitz–Gschwitz–Leipzig Bayr. Bahnhof in Betrieb genommen. Damit bestand nun

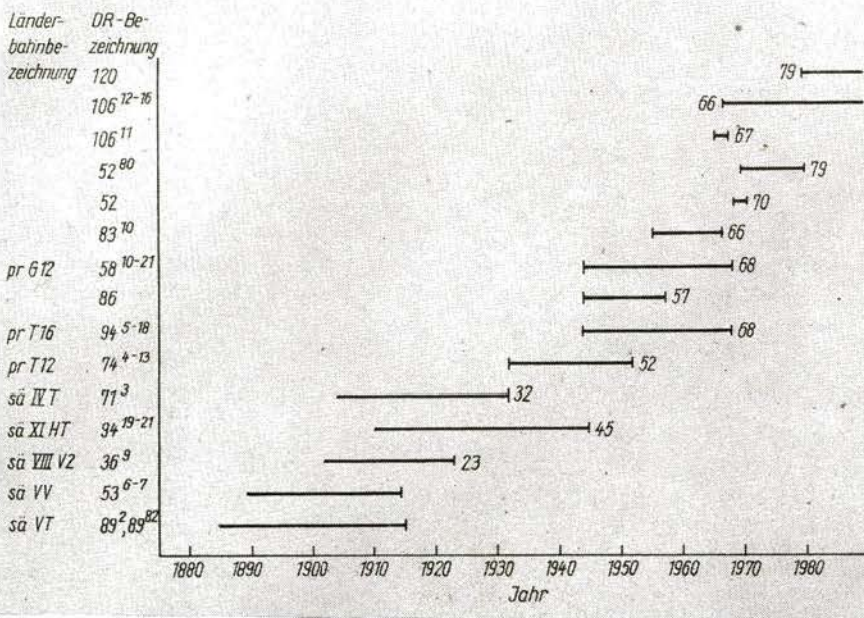


eine Ost-West-Verbindung sowie eine Strecke nach dem Norden. Ein Anschluß nach dem Süden war bis 1883 strittig, da unklar war, ob die neue Bahnlinie nach Gera oder nach Ronneburg führen sollte. Am 17. Dezember 1883 entschied die Landesregierung, die Trasse von Meuselwitz aus nach Ronneburg zu führen. Nach knapp vier Jahren Bauzeit konnte die 27 km lange Strecke, die zu 70 % in der Steigung liegt und über 4 km sogar eine maximale Steigung von 1:80 aufweist, am 16. Oktober 1887 in Betrieb genommen werden. Eine Verbindung nach Gera wurde später als Schmalspurbahn von Wuitz-Mummsdorf nach Gera-Pforten geschaffen, die durchgehend bis Mai 1969 in Betrieb war.

Um 1890 betrug die Belegschaft der Meuselwitzer Gruben, in denen die Braunkohle im Tiefbauverfahren abge-

baut wurde, schon mehr als 1 000 Kumpel.

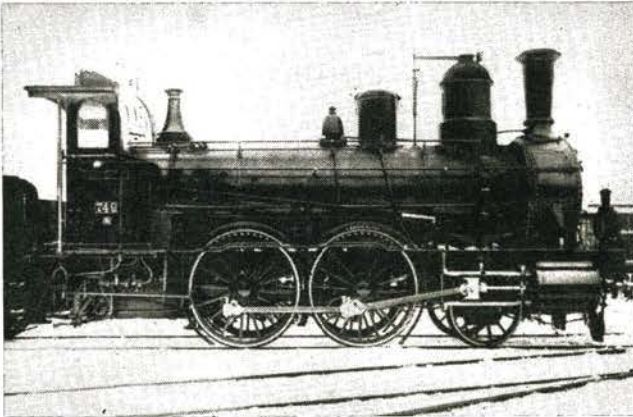
Die größeren Gruben und später auch die ersten Brikettfabriken besaßen bereits Gleisanschlüsse bis in den Bahnhof Meuselwitz oder die Strecke. Um die Jahrhundertwende entwickelte sich ein ausgedehnter Rangier- und Übergabebetrieb. Der Umfang der Bergbauanlagen stieg insbesondere mit dem Einsatz von Baggern und anderen Großgeräten, wodurch sich eine Verschiebung vom Tiefbau zum Abbauverfahren in Tagebauen abzeichnete. In diesem Zusammenhang entstand auch ein ausgedehntes Netz von Werk- und Verbindungsbahnen mit 900-mm-Spurweite. Vor Beginn des ersten Weltkriegs stieg die Förderung bzw. Produktion von Braunkohle und Briketts derart an, daß die bestehenden Bahnanlagen im Bahnhof Meuselwitz bald erweitert werden muß-



1 Übersicht der Strecken und Anschlüsse im Raum Meuselwitz

2 In Meuselwitz eingesetzte Triebfahrzeuge

3



ten. So wurde der Bahnhof um 1910 vergrößert, modernisiert und auch das Heizhaus durch den Bau eines Rundschuppens und einer 18-m-Drehscheibe den gestiegenen Zugförderungsaufgaben angepaßt. Die Strecke Altenburg-Zeitz konnte bis 1930 von Tröglitz bis Altenburg zweigleisig ausgebaut und im Bahnhof Meuselwitz für den Ablaufbetrieb eine mechanische Gleisbremse eingebaut werden. In dieser Form konnten die Transportaufgaben bis zum Ausbruch des zweiten Weltkriegs gelöst werden. Der Bahnhof Meuselwitz wurde in dieser Zeit zu einem bedeutenden Kohlebahnhof.

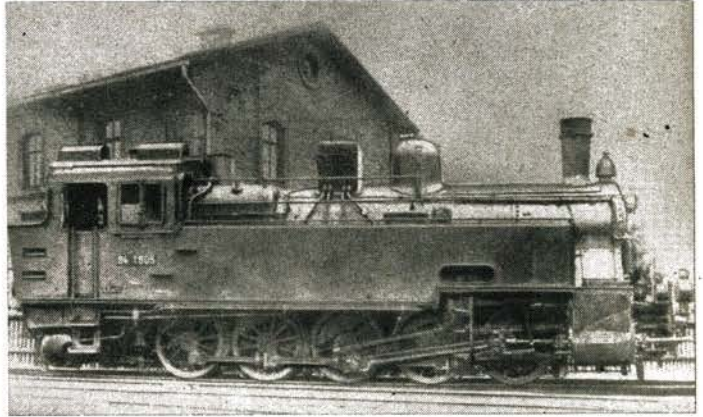
Eingesetzte Traktionsmittel

Das spätere Bahnbetriebswerk Meuselwitz gehörte bis 1935 zur RBD Dresden und beheimatete zunächst vorwiegend Lokomotiven sächsischer Bauart. Daran

3 Erste Lokgattung der Altenburg-Zeitzer Eisenbahn

4 94 1905 (sä XI HT) vor dem Lokschuppen des BW Meuselwitz um 1930

4



änderte sich auch nichts, als das BW Meuselwitz 1936 zur RBD Halle kam. Eine grundsätzliche Veränderung erfuhr der Lokbestand im und nach dem zweiten Weltkrieg. Das BW Meuselwitz bestand als eigene Dienststelle bis zum 31. Dezember 1950 und wurde danach dem BW Altenburg angeschlossen. Über die Stationierungszeiträume der Lokomotiven bis in die 30er Jahre gibt es nur unvollständige oder keine Unterlagen. Die Angaben beziehen sich vor allem auf mündliche Aussagen. Gesichert ist hingegen, daß am 31. Januar 1936 im BW Meuselwitz folgende Loks beheimatet waren:
BR 74: 628, 974 und 979
BR 94: 2017, 2020, 2030, 2038, 2039, 2043, 2050, 2055, 2067, 2069, 2102, 2111, 2113, 2114, 2134 und 2135.
Den Personenzugdienst übernahmen ab den frühen 30er Jahren auf den Streck-

ken nach Ronneburg und Leipzig Bayr. Bahnhof sä IV T-Lokomotiven, die die vorher eingesetzten sä VIII-V 2 ablösten. Die durchgehenden Personenzüge von Altenburg nach Zeitz wurden in der Regel nicht mit Meuselwitzer Maschinen bespannt, sondern meist mit der pr T12 des BW Altenburg, später dann mit Einheitsloks der Baureihe 64. Für den Güterzug- und Rangierdienst in Meuselwitz gab es für die in großer Stückzahl eingesetzten sä XI HT genügend Arbeit. So sind Leistungen von Meuselwitz nach Narsdorf und Gera bekannt, wo in „Doppeltraktion“ gefahren wurde. Erwähnt sei noch, daß auch die Vorgänger der späteren XI HT, eine Variante mit nur 15-t-Achsfahrmasse (s. Abb. 4), hier beheimatet war. Bis 1945 waren in Meuselwitz keine Schleppenderlokomotiven stationiert, diese waren aber als Wendelokomotiven (BR 38¹⁰⁻⁴⁰ von BW Leipzig Bayr. Bahnhof und BR 58¹⁰⁻²¹ vom BW Altenburg) ständige Gäste. Auch Einheitsloks der Baureihe 86 konnten die in großer Stückzahl vorhandenen sä XI HT zu-

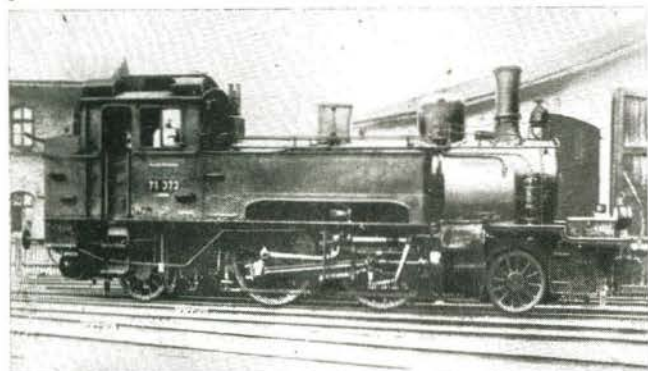
nächst nicht verdrängen. Gelegentliche Einsätze preußischer Tenderlokomotiven, z. B. T 3, T 13 und T 14, sind ebenfalls bekannt.

Der Triebfahrzeugeinsatz nach 1945

Mit der Auskohlung der Braunkohlevorkommen unmittelbar im Meuselwitzer Raum änderten sich die Bedingungen für die Kohleabfuhr. Verschiedene kleinere Brikettfabriken und Anschlüsse wurden geschlossen. Die Zahl der abzufahrenden Züge verringerte sich zwar, doch stieg deren Auslastung. Die Lokomotiven der Baureihe 52 waren nur bis 1951/52 vertreten, bevor dann die Baureihe 44, nach kurzer Beheimatung von 1947 bis 1949, ab 1954 planmäßig eingesetzt wurde. Die Lokomotiven der Baureihe 44 der Bahnbetriebswerke Reichenbach, Zeitz und Gera kamen nun ebenfalls ständig

nach Meuselwitz. Bis dahin hatte sich der Meuselwitzer Lokbestand grundlegend geändert; alle sa 94er wurden gegen die pr 94er ausgetauscht, und auch die G 12 kam nun von hier aus zum Einsatz. Diese beiden Baureihen bestritten nun den Güterzugdienst auf allen von Meuselwitz ausgehenden Strecken, wobei für die G 12 auf der Steigung Meuselwitz-Kriebitzsch 800t Zuglast, für die T 16' 650 t Zuglast als Höchstgrenze festgelegt waren. Bei höheren Zuglasten gab es von Meuselwitz bis Kriebitzsch Schub durch eine weitere Lok der Baureihe 94.

5



5 71 373 (sa IV T) vor dem Lokschuppen des BW Meuselwitz um 1930

6 120 312 mit Nahgüterzug 63652 bei Rositz im November 1983

Fotos: Sammlung Verfasser

Den Personenzugdienst übernahmen ab 1952/53 die Einheitsloks der Baureihe 86. Damit schied die Baureihe 74 endgültig in Altenburg und Zeitz aus dem Bestand aus.

Bereits 1955 kamen Neubauloks der BR 83¹⁰ vom VEB Lokomotivbau „Karl Marx“ Babelsberg nach dem Bw Altenburg und der Einsatzstelle Meuselwitz. Bis 1956 wurden alle Loks der BR 86 aus Altenburg und Meuselwitz umverfügt.

Der Triebfahrzeugeinsatz in den 60er Jahren

Inzwischen begann sich auch im Meuselwitzer Raum langsam der Traktionswechsel abzuzeichnen.

Die ersten Dieselloks waren Maschinen der Baureihe V 60. 1965 war die V 60¹¹ schon im Meuselwitzer Rangierdienst eingesetzt. Ab 1965 erhielt das Bw Altenburg fabrikneue V 60¹³, so daß die Baureihe 94 im Rangierdienst rasch verschwand.

Auch der Einsatz der Baureihe 83¹⁰ dezierte sich bereits im Jahre 1966, nachdem die Strecke Meuselwitz-Ronneburg zwischen Meuselwitz und Großröda unterbrochen worden war.

Im Frühjahr 1968 kam der erste LVT zum Bw Altenburg, und die Indienststellung weiterer Fahrzeuge machte bis 1969 auch die Baureihe 83¹⁰ auf den Strecken nach Zeitz und Narsdorf entbehrlich.

Ab 1967 verkehrten in Meuselwitz hier bisher unbekannte Loks:

– Die Einsatzstelle Zeitz besetzte schon planmäßig eine V 200 des Bw Leipzig-Wahren und fuhr Kohlezüge von Rositz bis Saalfeld (Dg 6172).

Im Sommerfahrplan 1968 bespannte das Bw Halle P den P 2382 (Leipzig Hbf–Meuselwitz) bereits mit der Bau-

6



reihe V 180. Im Sommerfahrplan 1969 wurden mit Lokomotiven der Baureihe 03 des Bw Leipzig West Personenzüge bis Meuselwitz gefahren. Es waren dies Maschinen mit 17-t-Achsfahrmasse, wie 03 067, 03 083 und 03 098; letztere sogar noch mit großen Windleitblechen und Mischvorwärmern! Schließlich waren es noch andere „neue“ Dampfloks, wie die Baureihe 52 (52⁸⁰), die die Baureihe 58 ablöste, oder die Baureihe 23¹⁰ und die Baureihe 65¹⁰, die planmäßig im Personenzugdienst fuhren.

Gegenwart und Ausblick

Nachdem die Vorkommen an Braunkohle im Meuselwitzer Raum fast völlig erschöpft sind, die großen Brikettfabriken aber noch produzieren, wird nun Rohbraunkohle aus dem Bitterfelder Raum nach Meuselwitz gefahren. Diese 2 400-t-Züge werden ab Altenburg mit der Baureihe 120 befördert, die seit fast 18 Jahren nahezu den gesamten Güterzugdienst auf der Strecke Altenburg–Zeitz übernommen hat. Diese Maschinen haben sich hier gut bewährt.

Die Strecke Meuselwitz–Gaschwitz wurde am 27. September 1976 unterbrochen, da der Aufschluß des Tagebaues Groitzscher Dreieck schon unmittelbar hinter dem Bahnhof Lucka begann. Den Personenverkehr übernahm der Kraftverkehr, während die Güterzüge nun über Pegau–Zeitz oder Neukieritzsch–

Altenburg geleitet wurden. Als restliche Verbindung besteht ein Streckenrangierbezirk von Meuselwitz nach Lucka, durch den die örtliche Industrie bedient wird.

Seit Anfang 1983 wird nun mehr und mehr Kohle aus dem Tagebau Groitzscher Dreieck in den Brikettfabriken um Meuselwitz verarbeitet, so daß die Zufuhr von Rohkohle nach Meuselwitz eingestellt wurde und der Versand von Briketts wieder typisch geworden ist.

Der Personenverkehr wird zwischen Altenburg und Zeitz hauptsächlich mit dem LVT, BR 172, nur in der Verkehrs-

spritze mit lokbespannten Zügen (BR 118) gefahren. Im Rangierdienst bewährt sich nach wie vor die BR 106. Mit dem Ausscheiden der letzten planmäßig eingesetzten Dampfloks, der 52 1538-9 (ex 52 438), war die Traktionsumstellung am 28. November 1980 im Bw Altenburg zunächst abgeschlossen, während in Meuselwitz die 52 8120 als letzte dort eingesetzte Lok bereits mit dem Ende des Sommerfahrplans 1979 ausschied. Von September 1983 bis Juni 1986 wurden einige Reise- und Güterzüge auf der Strecke Altenburg–Zeitz nochmals mit Dampfloks bespannt, die dem Bw Altenburg und der Einsatzstelle Zeitz zugeeilt waren.

Für die Kohle- und Energieversorgung im südlichen Raum des Bezirkes Leipzig wird die Strecke Altenburg–Zeitz auch künftig bedeutungsvoll bleiben. Außerdem sichern ihr die Aufgaben im Berufsverkehr sowie ihre günstige verkehrsgeographische Lage als Verbindungsbahn zwischen zwei Hauptstrecken eine gesicherte Perspektive.

Quellenangaben

- (1) Chronik der Stadt Meuselwitz anlässlich des 50jährigen Stadtrechts 1924
- (2) Meuselwitzer Zeitung 1937 „Die Heimat“, Nr. 8

Ing. Jörg Lempe, Weinböhla

Der Bahnhof Niederau – ein Stück Zeitgeschichte

Am 16. September 1988 jährte sich zum 150. Mal der Tag der Eröffnung der Eisenbahnstrecke Radebeul-Weintraube-Oberau. Aus diesem Anlaß soll die Geschichte des heutigen Bahnhofs Niederau etwas näher betrachtet werden.

Die Strecke Leipzig-Dresden wurde in mehreren Etappen gebaut. Durch den Höhenrücken bei Gröbern und einen Tunnelbau bedingt, entstand an dessen Fuß der Haltepunkt Oberau. Hier endete vorerst die Strecke von Dresden. Mit der Inbetriebnahme des letzten Abschnitts Riesa-Oberau konnte die Gesamtstrecke am 7. April 1839 eröffnet werden. Der Haltepunkt Oberau lag für die Stadt Meißen geographisch sehr ungünstig. Trotzdem wurde er von den Meißner Bürgern rege genutzt. Nachdem sich die erste Euphorie gelegt hatte, wurde ihnen zunehmend das nicht eingelöste Versprechen des sächsischen Staates bewußt, Meißen direkt an eine Eisenbahn anzubinden. Deshalb forderte man nachdrücklich einen Bahnhof in der Nähe der Stadt. Der Bau des Bahnhofs Niederau und einer schnurgeraden Straße durch die Elbaue verbesserten die Situation. Bei den Planungsarbeiten zum Bahnhofsprojekt stand die Frage, auf welcher Seite der Strecke das Bahnhofsgebäude stehen solle. Da man auch schon vor 150 Jahren Wert auf Ökonomie legte, entschied man sich für eine Lage jenseits der Strecke, um die Rückseite schmucklos und somit kostengünstiger gestalten zu können.

Am 23. November 1841 begannen die Schachtarbeiten, und bereits am 15. Mai 1842 konnte das neue Betriebsgebäude eingeweiht werden. Kurz zuvor begann der Bau eines Restaurationsgebäudes, das im Oktober 1842 fertiggestellt wurde. Daneben gab es ein Wasserstationsgebäude, ein Stallgebäude, die Remise, ein Wohn- und ein Abortgebäude. Heute sind nur noch das Empfangsgebäude, der Güterboden und zwei Nebengebäude vorhanden.

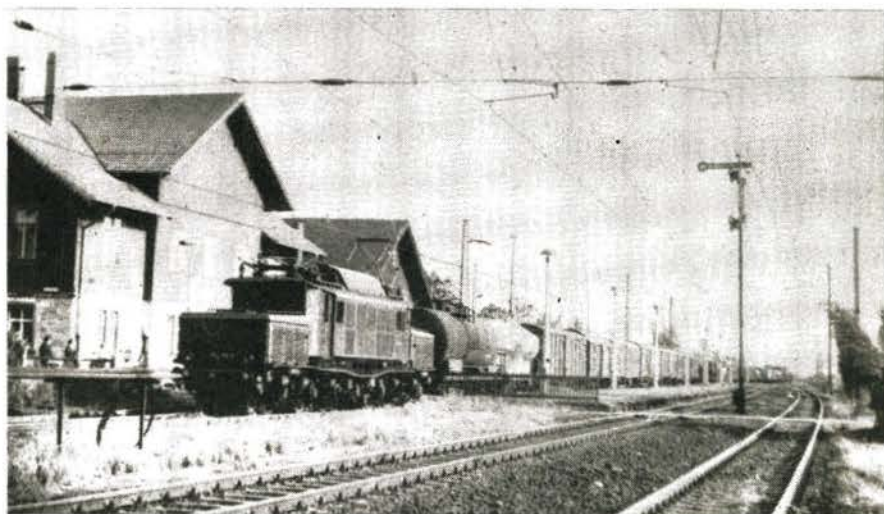
Eine Besonderheit der ersten Betriebsjahre stellte hier das Bereitstellen der Wagen dar. Über eine Drehscheibe wurde ein Personenwagen rechtwinklig zum Streckengleis an einen kleinen Bahnsteig geschoben. Schon nach einigen Jahren hat man diese für unsere Zeit ungewöhnliche Art der Wagenbereitstellung aufgegeben und das Empfangsgebäude zum Güterboden umgebaut.

Mit Inbetriebnahme der Zweigbahn Coswig-Meißen im Jahre 1860 ging die überregionale Bedeutung des Bahnhofs Niederau stark zurück. Das mittlerweile

reits 1955 stellte man die Bedienung des Bahnhofs mit Nahgüterzügen ein, weil sie durch ihre Länge das Hauptgleis blockierten. Seitdem werden für den Güterverkehr Übergabezüge von Coswig (Bez. Dresden) aus gefahren.

Nach dem zweiten Weltkrieg mußte das zweite Streckengleis abgebaut werden, so daß nur noch außer dem einen Streckengleis ein Überholungsgleis vorhanden waren.

Im Jahre 1967 begann der große Umbau der Strecke und der Bahnhöfe. Das alte Streckengleis wurde erneuert und das zweite wieder aufgebaut. Am 27. Januar



unbrauchbar gewordene Fachwerk der Gebäude wurde 1862 entfernt und dafür eine Holzverschalung mit Deckleisten angebracht. Diese ist heute in rekonstruierter Form zu sehen.

Kurz nach der Verstaatlichung der „Leipzig-Dresdner Eisenbahn-Compagnie“ im Jahre 1876 wurde der Rechtsverkehr eingeführt.

Das äußere Erscheinungsbild veränderte sich 1907 mit dem Bau eines sogenannten Verbindungshauses zwischen beiden Hauptgebäuden, das im „Schweizer Stil“ gehalten ist. In diesem Gebäude brachte man ein neues Stellwerk unter. Die Bedeutung des Bahnhofs für den Güterverkehr stieg im Laufe der Zeit ständig. Unmittelbar am Bahnhof entstand 1864 eine Fabrik für Teerprodukte, die aber erst 1883 einen eigenen Anschluß erhielt. Die Besitzer der Dachpappenfabrik „Lohse und Rothe“ mußten sogar 33 Jahre warten, bis sie den gewünschten Anschluß 1905 bekamen. Über viele Jahre wurden in Niederau große Mengen landwirtschaftlicher Produkte umgeschlagen, insbesondere Schlachtvieh, Kartoffeln und Getreide. 1964, als die Güterabfertigung schloß, übernahm diese Aufgabe der Bahnhof Coswig (Bez. Dresden). Be-

Immer seltener zu sehen sind die Altbau-Elloks der BR 254, die sämtlich im Bw Engelsdorf beheimatet sind. Außerplanmäßig brachte am 4. August 1987 die 254 115 den Dg 50310 nach Leipzig, hier vor dem Empfangsgebäude des Bahnhofs Niederau. Foto: Verfasser

1969 konnte die zweigleisige Strecke und Ende September 1969 der elektrische Betrieb eröffnet werden. Die Anzahl der verkehrenden Züge verdreifachte sich.

Eine neue Brücke für den Straßenverkehr in den oberen Ortsteil von Niederau bzw. nach Weinböhla machte eine veraltete Wegübergangssicherungsanlage entbehrlich. Anlässlich des Jubiläums fanden am 17. und 18. September 1988 im Bereich des Bahnhofs Niederau zahlreiche Veranstaltungen statt.

BR 243 mit Vielfachsteuerung

Um das Einsatzgebiet der BR 243 zu erweitern, wird sie seit einigen Wochen vom KLEW Hennigsdorf mit einer Vielfachsteuerung ausgerüstet. Letztere wurde so konzipiert, daß bei Doppeltraktion mit Hilfe der weiterentwickelten Wendezugsteuerung beide Triebfahrzeuge von einem Führerstand bedient werden können.

Diese Technik wurde mit den entsprechend ausgerüsteten Lokomotiven 243 263, 243 268 und 243 273 im Bereich der Rbd Dresden erfolgreich erprobt. Derzeit ist der Bau von 150 derartigen Maschinen geplant, die die laufenden Ordnungsnummern ab 801 erhalten.

Ja.

„Orient-Expreß“ bis Hongkong

Der legendäre Zug, der 1883 erstmals unter Dampf gesetzt wurde, ging in diesem Jahr auf seine längste Reise. Am 2. September verließ der Zug Paris zu einer 20 000 km langen Fahrt nach Hongkong. Organisiert wurde diese Schienenkreuzfahrt von dem japanischen Privatfernsender Fuji, der damit seinen 30. Geburtstag feierte. Die Rekordfahrt, die über fünf Jahre Vorbereitung erforderte,

führte über die BRD, die DDR, Polen, die UdSSR und China nach Hongkong. Am 8. September machte der Zug bei seiner Fahrt durch die DDR Halt in Potsdam und Berlin. Gezogen wurden die 15 historischen Wagen von den Lokomotiven 01 137 und 01 531. *ekm./me*

Mehr Zweisystemlokomotiven

Seit dem Fahrplanwechsel gibt es zwei weitere Übergänge zwischen den beiden Stromsystemen der elektrifizierten Strecken der ČSD: Benešov u Prahy und Tábor auf der Strecke Praha—České Budějovice.

Anfang Februar wurde der Abschnitt Leopoldov—Púchov in der Slowakei elektrifiziert. Nun steht die Hauptstrecke Bratislava—Košice voll unter Strom. Gleich bei der Einfahrt in den Bahnhof Púchov befindet sich die Trennstelle der beiden Stromsysteme. Die Höchstgeschwindigkeit konnte zwischen Bratislava und Púchov von 100 km/h auf 120 km/h erhöht werden.

Die Züge sind im Abschnitt Bratislava—Žilina mit den Zweisystemlokomotiven der BR 363 (gelegentlich auch mit den älteren der BR 350) und Žilina—Košice mit der Gleichstromvariante

BR 363 (Bezeichnung „163“) bespannt. Es sind die Lokomotiven der dritten Škoda-Generation mit Thyristorsteuerung. Die Zunahme der Übergänge zwischen 3-kV-Gleichstrom/25-kV-/50-Hz-Wechselstrom wurde durch die guten Erfahrungen mit den Zweisystemlokomotiven bewirkt, was die Vereinfachung des Übergangs (auf freier Strecke) ermöglichte.

Seit dem 1. Januar 1988 gilt bei der ČSD das neue Nummernschema der UIC. Die Elloks für den Gleichstrom haben als erste Ziffer die 1, die für den Wechselstrom die 2, die Zweisystemlokomotiven die 3. Die BR 363 hieß ursprünglich ES 499.1, die 163 E 499.3. Die 350 ist die stärkste Ellok der ČSD mit einer Höchstgeschwindigkeit von 160 km/h, als ehemalige ES 499.0 im Betrieb zwischen Praha und Bratislava bekannt.

Dse

Noch dampft es in Mladějov

Auf der 600-mm-spurigen Werkbahn Mladějov na Moravě—Hřebeč sind die beiden Stützendampfloks Nr. 1 und Nr. 5 noch im Einsatz. Werktags ist eine Lok unter Dampf, die zwei Zugpaare über die 11 km lange Strecke befördert. Dazu kommen noch bedarfsweise Leerwagenüberfüh-

rungen mit Dieselloks der Bauart BN 60 H zum Rückdrückgleis „Na Vekšli“. Die Dampfloks Nr. 3 (Reihe III.c) wurde im Juli 1986 in ein provisorisches Depot des Nationalen Technischen Museums Prag (NTM) in Čelakovice gebracht. Beide noch eingesetzten Stützendampfloks stehen bereits unter Schutz des NTM.

H. N.

Budapester Pioniereisenbahn rollt 40 Jahre

Eine der Sehenswürdigkeiten Budapests, die das Hűvösvölgy (Kühles Tal) mit dem Széchenyi-Berg verbindende Pioniereisenbahn, feiert in diesem Jahr ihren 40. Geburtstag. Die „Úttörővasút“ führt 11 km durch die reizvollen Budaer Berge, wobei sie einen Höhenunterschied von 220 m überwindet. Nach wie vor ist es für die Jungen und Mädchen eine Auszeichnung, hier unter fachkundiger Anleitung und wachsamer Kontrolle ihrer erwachsenen Kollegen arbeiten zu dürfen. Die diesjährige Verteidigung der Neulinge war durch das Jubiläum noch feierlicher als sonst. In der Halle der Station Hűvösvölgy wurde eine Ausstellung über die Geschichte der Pioniereisenbahn eröffnet. *ekm.*

Neue Straßenbahnstrecke in Karl-Marx-Stadt

Am 1. August 1988 wurde das Netz der regelspurigen Straßenbahn in Karl-Marx-Stadt um 3,4 Kilometer erweitert. An diesem Tag wurde die Neubaustrecke von der Zentralhaltestelle nach Schönau, Popowstraße, in Betrieb genommen. Sie folgt vom Fritz-Heckert-Platz bis zur Haydnstraße dem Fahrweg der ehemaligen und 1981 auf Busbetrieb umgestellten Schmalspurbahn. Jetzt aber befindet sich die Trasse auf besonderem Bahnkörper in Mittellage der auf zwei Fahrbahnen ebenfalls neu gebauten Zwickauer Straße. Die zweite Hälfte der Strecke verläuft entsprechend der bereits in den 60er Jahren getroffenen Planung abseits öffentlicher Straßen in unmittelbarer Nähe des Kappelbachs und endet in einer Wendeschleife am Schwerpunkt der Schönauer Industriebebauung. Unmittelbar angeschlossene Abstellgleise ermöglichen den Einsatz bereitgestellter Wagenzüge zu Beginn des Berufsverkehrs. Im Innenraum der

Gleisschleife wenden Omnibusse der Anschlusslinien. Das Umsteigen zwischen den Verkehrsmitteln vollzieht sich am gleichen Bahnsteig Tür an Tür. Die Gleisanlage wurde in der bewährten offenen Querschwellen-Bauweise mit vorgefertigten

Gleisjochen für die Entwurfsgeschwindigkeit 60 km/h erbaut; die Fahrleitung ist als Hochkettenwerk verlegt. Ein 3-MW-Gleichrichter-Unterwerk versorgt die Strecke mit Bahnenergie. Seit Anfang dieses Jahres wur-

den von ČKD TATRA, Prag, 28 Triebwagen (Nr. 505-532) und 12 Beiwagen (Nr. 751-762) als notwendige Erweiterung des Fahrzeugparks geliefert. Sie schlossen die 25 Jahre währende Produktion eines in vielen Ländern eingesetzten Fahrzeugtyps mit seinem markanten äußeren Erscheinungsbild ab. Auf der Strecke nach Schönau verkehren die neu eingerichteten Linien

- 1 Schönau—Carl-von-Ossietsky-Straße und
- 8 Schönau—Stollberger Str./Wladimir-Sagorski-Straße (im Berufsverkehr).

Die Länge aller sechs regelspurigen Straßenbahnlinien beläuft sich damit auf 51,4 Kilometer. Demnächst erhält die Straßenbahn-Hauptwerkstatt in Kappel einen von der Strecke abzweigenden Gleisanschluß, der in einen Teil der Werkhallen führt. Einige Werkstattbereiche behalten aber Schmalspurgleise, weshalb ein Spurwechselplatz für Hilfsdrehgestelle zum internen Wagenkastentransport berücksichtigt worden ist.

Text und Foto: H. Matthes, Karl-Marx-Stadt



Mit einem Konvoi von Sonderzügen wurden an der Haltestelle Kurt-Berthel-Straße – der Einmündung der F 95 in die Zwickauer Straße – die Neubaustrecke nach Schönau und der rekonstruierte Teil der Zwickauer Straße unter lebhafter Beteiligung der Bevölkerung dem Verkehr übergeben. Für die Benutzung der ersten Züge wurde ein Sonderfahrchein ausgegeben.