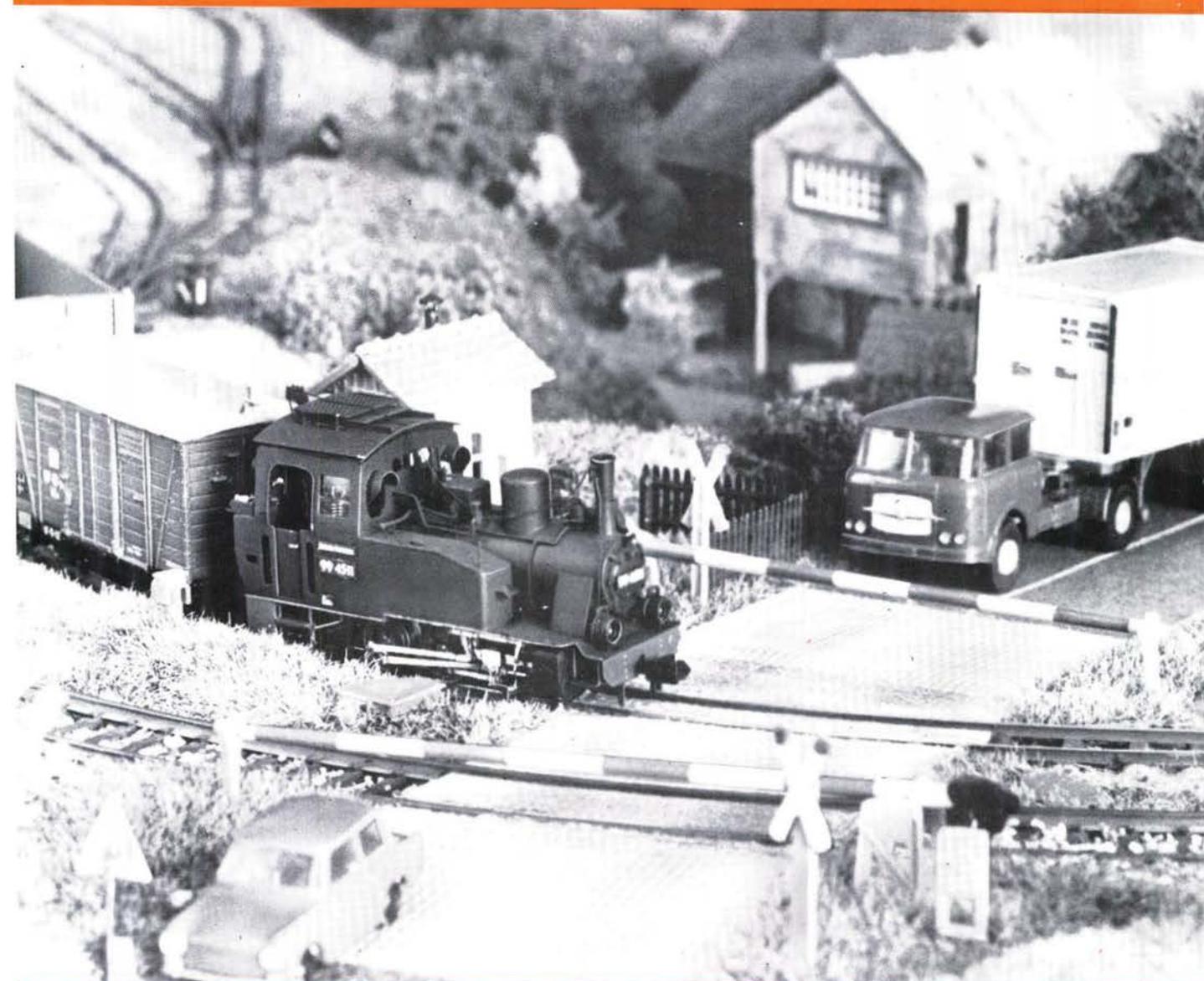
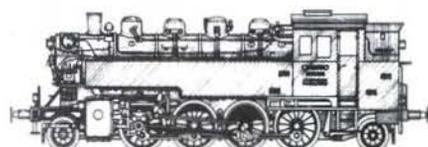


der modelleisenbahner

FACHZEITSCHRIFT
FÜR DEN MODELLEISENBAHNBAU
UND ALLE FREUNDE
DER EISENBAHN

Jahrgang 25



TRANSPRESS VEB VERLAG FÜR VERKEHRSWESEN

Verlagspostamt Berlin Einzelheftpreis 1,— M

32542

OKTOBER

10/77

der modelleisenbahner

Fachzeitschrift für den Modelleisenbahnbau
und alle Freunde der Eisenbahn

10 Oktober 1977 · Berlin · 26. Jahrgang

Organ des Deutschen Modelleisenbahn-Verbandes der DDR



INHALT

	Seite
Joachim Brauer Historische Betrachtungen zur Weimar-Geraer Eisenbahn	285
Kurt Hauke Chronik einer Dampflokomotive	288
Reiner Preuß Museumszug, Pferdebahn und Pußta	289
Der große Tag im Februar 1951	292
Ein „Leckerbissen“ für die Nahverkehrsfreunde	294
Heidemarie Winkelmann/Klaus Winkelmann Mit dem „Tourex“ nach Varna (Teil 2 und Schluß)	295
Klaus Müller Wie warte, pflege und repariere ich Modellbahnbetriebfahrzeuge und elektromagnetisches Zubehör? (17)	297
Günter Schwertfeger Es begann im Oktober 1966	300
Heinz Lehmann Neue Bauteile für H0-Modelleisenbahnen	301
Werner Hammer Bauanleitung für das Empfangsgebäude des Hp Ostseebad Graal-Müritz Schwanenberg	304
Werner Hormann Historisches von der Strecke Greifswald—Lubmin	306
Modellbahn allgemein — interessante Kurzbeiträge	307
MOROP — aktuell	309
Wissen Sie schon und Maßskizze des Lokfotos des Monats	310
Lokfoto des Monats: Dieselhydraulische Schmalspurlok	311
Lokbildarchiv	312
Unser Schienenfahrzeugarchiv Günter Fiebig Die Eilzugwagen der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft	313
Der Kontakt	316
Bernd Kuhlmann Signale der ČSD — 3. Folge	317
Mitteilungen des DMV	318
Helmut Kohlberger Ein neues H0-Modell vom VEB Eisenbahnmodellbau Zwickau (EBM) — die Einheitstenderlokomotive der Baureihe 86 der DR	320

Titelbild

Rollbockverkehr gibt dem Betrieb auf einer Schmalspur-Modellbahnanlage einen besonderen Reiz!
Der von der 99 4511 geförderte Rollbocktransport verläßt gerade den Schmalspurbahnhof „Kyrizt“ der
H0_e-Anlage. Hinter der Lok ist noch sehr gut ein sächsischer GG-Schmalspurwagen zu erkennen.
Foto: Hans Weber, Berlin

Titelvignette

„Ein neues H0-Modell des VEB Eisenbahnmodellbau Zwickau (EBM) — die Einheitstenderlokomotive der
Baureihe 86 der DR“ — so lautet die Überschrift für die Seiten 320 und 321, unter der in diesem Heft das
Modell den Lesern vorgestellt wird.

Zeichnung: VEB EBM Zwickau

Rücktitelbild

Und so sieht Rollwagenverkehr beim Vorbild aus! Auf der Schmalspurstrecke der DR in Schönheide-West
fördert die Lok 99 1561 einen Güterzug auf Rollwagen. Diese Aufnahme entstand im Mai 1975.

Foto: Rolf Steinicke, Gotha

HERAUSGEBER

Deutscher Modelleisenbahn-Verband der DDR (DMV)
Verantwortlich für den Inhalt:
Ing. Helmut Reinert, Generalsekretär des DMV
Typografie: Pressegestalterin Gisela Dzykowski

Die Post ist zu richten an:
„Der Modelleisenbahner“,
DDR — 108 Berlin, Französische Str. 13/14
Telefon: 2 04 12 76

Nur Briefe, die die Seite „Mitteilungen des DMV“
betreffen, sind an das Generalsekretariat des DMV,
DDR — 1035 Berlin, Simon-Dach-Str. 10
zu senden.
Telefon: 5 88 43 14

REDAKTIONSBEIRAT

Günter Barthel, Erfurt
Karlheinz Brust, Dresden
Achim Delang, Berlin
Dipl.-Ing. Günter Driesnack, Königsbrück (Sa.)
Ing. Peter Eickel, Dresden
Eisenbahnbau-Ing. Günter Fromm, Erfurt
Ing. Walter Georgii, Zeuthen
Johannes Hauschild, Leipzig
Prof. em. Dr. sc. techn. Harald Kurz, Radebeul
Wolf-Dieter 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. 1151
Druck: (140) Druckerei „Neues Deutschland“, Berlin
Erscheint monatlich;
Preis: Vierteljährlich 3,— M.
Auslandspreise bitten wir den Zeitschriftenkatalogen
des „Buchexport“, Volkseigener Außenhandelsbetrieb
der DDR, DDR—701 Leipzig, Postfach 160, zu ent-
nehmen.
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

Alleinige Anzeigenannahme

DEWAG-Werbung, 1026 Berlin, Rosenthaler Str. 28/31,
Telefon: 2 26 76, und alle DEWAG-Betriebe und
Zweigstellen in den Bezirken der DDR. Gültige Preisliste
Nr. 1.

Bestellungen nehmen entgegen: Sämtliche Postämter,
der örtliche Buchhandel und der Verlag — soweit
Liefermöglichkeit. In der DDR: alle Postämter, im
Ausland: der internationale Buch- und Zeitschriften-
handel,
zusätzlich in der BRD
und in Westberlin: der örtliche Buchhandel, Firma
Helios Literaturvertrieb GmbH, 1 Berlin 52, Eichborn-
damm 141—167, sowie Zeitungsvertrieb Gebrüder
Petermann GmbH & Co KG, 1 Berlin 30, Kurfürsten-
str. 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, Leningradskul. 12.
Polen: Buch: u. Wilcza 46, Warszawa 10. Rumänien:
Cartimex, P. O. B. 134/135, Bukarest. Ungarn: Kultura,
P. O. B. 146, Budapest 62. KDVR: Koreanische Gesell-
schaft für den Export und Import von Druckzeugnis-
sen Chulpanmul, Nam Gu Dong Heung Dong Pyongy-
ang. Albanien: Ndermerria Shetnore Botimeve, Ti-
rana. Auslandsbezug wird auch durch den Buchexport
Volkseigener Außenhandelsbetrieb der Deutschen
Demokratischen Republik, DDR — 701 Leipzig, Lenin-
straße 16, und den Verlag vermittelt.

Historische Betrachtungen zur Weimar-Geraer Eisenbahn

Fahrplan der Weimar-Geraer Bahn.

Abfahrt nach Gera		Abfahrt nach Weimar			
	von	2.	4.	6.	8.
Weimar	1.	Mra.	9.40	9m.	9m.
Meiningen	6.5	5.50	9.40	2.24	7.25
Schwabhausen	7.0	6.3*	9.55*	—	7.39*
Jena	7.14	6.16	10.10	—	7.52
Göschwitz, Ankunft	7.36	6.36	10.34	3.8	8.11
Abfahrt	7.46	6.4*	10.46*	—	8.23*
Neue Schenke	7.52	7.3	11.5	—	8.38
Roda	8.8	—	—	—	—
Papiermühle	8.16*	7.19	11.24	3.46	8.55
Fermödt, Klosterlausen	8.26	7.25	11.34	2.47	9.0
Kraftsbort	8.40	7.40	11.56	4.1	9.18
Töppeln	8.48	7.58	12.21	4.18	9.39
Gera, Ankunft	9.0	8.9	12.36	—	9.54

*Auf den Haltestellen halten die mit einem * versehenen Züge nur, wenn Passagiere zu- oder abgeben.*



Weimar-Geraer Eisenbahn.

Sonntag, den 15. October d. J. tritt unser Winter-Fahrplan in Kraft.

Derselbe enthält eine Erweiterung des seitherigen Fahrplans insofern, daß außer den unverändert gelassenen vier Personenzügen in jeder Richtung behufs Herstellung einer bequemen Verbindung zwischen Weimar und Jena nach Rudolstadt und Saalfeld der Güterzug zur Personenbeförderung eingerichtet wird. In Weimar werden diese Güterzüge jedoch nicht wie die übrigen Züge im Thüringischen Bahnhofe, sondern auf unserem Güterbahnhofe nächst der Buttkäpfer Chaussee expedirt. Der Güterzug verläßt Weimar 8.55 B., Jena 10.15 B., und kommt 11.59 B. nach Rudolstadt, 12.52 B. nach Saalfeld und fährt zurück 2.27 B. ab Saalfeld, 3.23 B. ab Rudolstadt, 5.40 B. ab Jena, 6.50 B. in Weimar.

Weimar, am 11. October 1876.

Die Direction.

Am 29. Juni 1876 jährte sich zum 100. Male die Inbetriebnahme der Eisenbahnstrecke Weimar—Gera. Aus diesem Anlaß soll im folgenden ein Abriss der geschichtlichen Entwicklung dazu beitragen, die nun schon über 100 Jahre alte Bahnverbindung etwas genauer kennenzulernen.

1. Die Entstehungsgeschichte

Nach der Eröffnung der ersten deutschen Eisenbahnstrecke im Jahre 1835 von Nürnberg nach Fürth wurden in den folgenden Jahren und Jahrzehnten in zunehmendem Maße Eisenbahngesellschaften gegründet und neue Bahnverbindungen in Betrieb genommen. So betrug die Linienlänge des deutschen Eisenbahnnetzes im Jahre 1845 bereits 2143 km und 10 Jahre später 7826 km. Zu diesem Zeitpunkt waren fast alle damaligen Hauptstrecken fertiggestellt. Im ostthüringer Raum nahmen die Bestrebungen zu, eine Quer-Verbindung zwischen den Hauptlinien Halle—Erfurt—Eisenach—Kassel und Leipzig—Plauen—Hof—Nürnberg zu schaffen.

Der Bau der Weimar—Geraer Eisenbahn ist in erster Linie den Bemühungen lokaler Eisenbahnkomitees zu verdanken, die trotz der jahrelang ablehnenden Haltung der Landesregierung ständig mit ihren Eisenbahnplänen hervortraten und unermüdet für die Verwirklichung ihrer Projekte tätig waren. Besonders die Komitees in Jena bewarben sich immer wieder für einen Anschluß ihrer Stadt an das Eisenbahnnetz.

Unterstützung im Weimarer Landtag fand erstmals eine gemeinsame Vorlage der Eisenbahnkomitees von Jena, Weimar, Roda und Gera im Jahre 1855. Die darin vorgeschlagene Bahnlinie sollte die durch Sachsen-Altenburg getrennten Gebietsteile von Sachsen-Weimar verbinden, den Handel zwischen Sachsen und Thüringen sowie mit Preußen fördern und schließlich die sächsischen Kohlelager transportseitig erschließen helfen. Diese Zielstellung lag auch allen späteren Projekten zugrunde. Bei den im Jahre 1857 abgeschlossenen Vorarbeiten war eine Trassenführung von Gößnitz über Schmölln, Ronneburg, Liebschwitz (sächsische Enklave), Weida, Tautendorf, Roda, Göschwitz und Jena nach Weimar vorgesehen. Auf Grund des außerordentlich hohen finanziellen Aufwands sahen die beteiligten Regierungen jedoch von einer weiteren Verfolgung des Projekts ab.

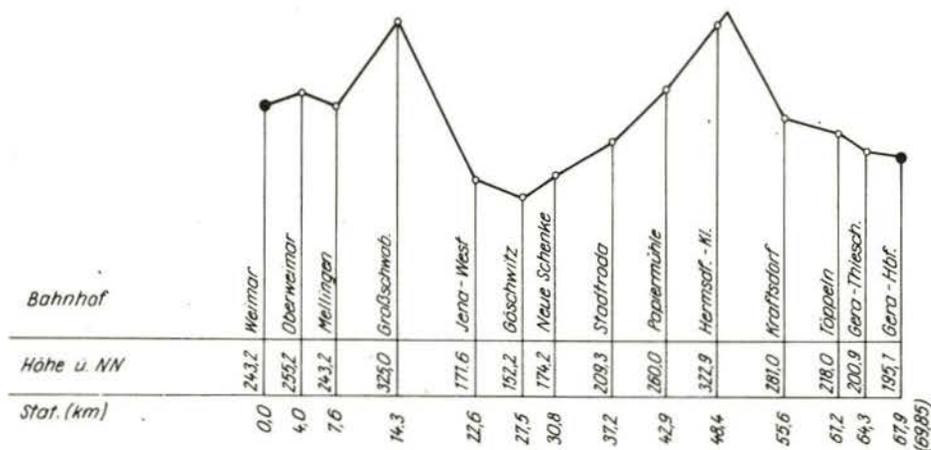
Es vergingen nun mehrere Jahre, ohne daß erneut für eine direkte Verbindung zwischen Weimar und Gera geworben wurde. Ein Grund ist in der 1859 eröffneten Bahnlinie Weißenfels—Zeitz—Gera zu suchen. Im Jahre 1863 ersuchte Freiherr Dr. v. Burian um eine Konzession für den Bau einer Eisenbahnstrecke von Weimar über Jena und Eisenberg nach Gera. Da er aber von unzutreffenden Voraussetzungen ausging, konnte auch ihm keine Genehmigung erteilt werden.

Von einem Jenaer Komitee wurde dann 1865 erneut der Versuch unternommen, den Bahnbau zu forcieren. Die Streckenführung sollte dabei von Weimar über Jena, Bürgel und Eisenberg nach Hartmannsdorf (Crossen) führen. Die Prüfung des 1869 vorgelegten Projektes ergab jedoch, daß voraussehende Schwierigkeiten und zu hohe Kosten eine Rentabilität nicht erwarten ließen. Deshalb wurde auch dieses Projekt ad acta gelegt.

Neue Vorarbeiten für eine Bahnstrecke zwischen Weimar und Gera leitete Anfang 1870 ein Finanzkonsortium unter Leitung des Bankhauses Landau in Breslau/Berlin ein. Dieses Projekt erhielt im Mai 1870 die Genehmigung des Weimarer Landtags. Die Fortführung des Unternehmens wurde jedoch im Juli 1870 durch den Beginn des deutsch-französischen Kriegs längere Zeit unterbrochen. Durch die Kriegsschädigungen, die aus diesem Krieg resultierten, wurden in Deutschland die Gründerjahre eingeleitet. Die Wirtschaft nahm großen Aufschwung, ebenso der Bahnbau. Mit einem inzwischen neu gegründeten Finanzkonsortium schlossen die betreffenden Regierungen im Februar 1872 einen Bauübernahmevertrag ab. Im März des gleichen Jahres erfolgte die Genehmigung aller zuständigen Landtage. Der Bauübernahmevertrag war die Grundlage des Staatsvertrags vom 26. März 1872 zwischen dem Großherzogtum Sachsen-Weimar, dem Herzogtum Sachsen-Altenburg und dem Fürstentum Reuß j. L.

Am 6. Mai 1872 konstituierte sich dann in Berlin die „Weimar-Geraer Eisenbahngesellschaft“ (in der Folge kurz „Bahngesellschaft“ genannt), der im Juni die Konzessionen aller betreffenden Landesregierungen zum Bau und Betrieb einer Eisenbahn von Weimar über Jena und Roda (heute Stadtroda) nach Gera erteilt wurde. Damit war nach fast 20-jährigen Bemühungen der Bau der Weimar—Geraer Bahn endlich sichergestellt.

Bild 1 Diagramm der Bahnstrecke Weimar—Gera



2. Der Bahnbau

Im Staatsvertrag vom März 1872 setzte man eine Bauzeit von 3 Jahren an, doch konnte eine angemessene Fristverlängerung von den Regierungen bewilligt werden, falls während der Bauzeit „durch politische oder kriegerische Ereignisse große Erschütterungen des öffentlichen Kredits eintreten oder sonstige außergewöhnliche Umstände sich ereignen sollten“ (Artikel 5 des Vertrags). Desweiteren legte man in den Konzessionsbedingungen die Höhe des Grundkapitals, 18 900 000 Mark, fest. Die Bauausführung wurde der „Deutschen Reichs- und Continental-Eisenbahnbau-Gesellschaft“ (im folgenden kurz „Baugesellschaft“ genannt) übertragen.

Die Eigentums- und Betriebslänge der zu bauenden Bahnlinie betrug 68,65 km, davon 29,75 km im Großherzogtum Sachsen-Weimar, 0,61 km im Herzogtum Sachsen-Meiningen, 23,25 km im Herzogtum Sachsen-Altenburg und 15,04 km im Fürstentum Reuß jüngere Linie.

Richtungsweisend für die Eisenbahntrassierung waren Verkehrswege, die schon im Mittelalter bedeutsam waren. Die Fortsetzung der alten Mainzer Heerstraße, der Oberstraße sowie auch die Fuldaer- oder Weinstraße von Erfurt nach Altenburg waren jahrhundertlang die alleinigen Verkehrswege für die umliegenden Wirtschaftsgebiete. Der im Projekt gewählte Verlauf der Bahnlinie entsprach keinesfalls dem genauen Verlauf der alten Handelsstraßen, jedoch konnte durch Beibehalten der dadurch vorgegebenen Richtung eine entsprechend den schwierigen Geländebedingungen relativ günstige Trassierung erreicht werden. Dennoch weist über ein Drittel der Gesamtstrecke Neigungen von 1:80 bis 1:50 auf. Außerdem verläuft etwa die Hälfte der

Bahnlinie in Krümmung; der kleinste Radius beträgt dabei 300 m. Ihren höchsten Punkt erreicht die Bahn mit 325,0 m ü. NN bei Großschwabhausen und mit etwa 344,0 m ü. NN bei Oberndorf (hinter Hermisdorf-Klosterlausnitz). Dazwischen liegt der tiefste Punkt der Strecke mit 152,2 m ü. NN bei Göschwitz. Der Gebirgsbahncharakter dieser Bahnlinie wurde von einem Abgeordneten in der Weimarer Landtagsverhandlung am 21. Dezember 1871 hervorgehoben. Er nannte die Teilstrecke Weimar—Jena wegen der technischen Schwierigkeiten und hohen Baukosten „ein kleines Stück Semmeringbahn“. Auf Grund der vielen Neigungen und Krümmungen wird die Bahnlinie Weimar—Gera auch heute noch kaum von schnellfahrenden Zügen befahren.

Mit den Erdarbeiten für die Weimar—Geraer Eisenbahn konnte Anfang Juni 1872 begonnen werden. Die Bahnstrecke teilte man in 4 Bauabschnitte ein, diese wiederum in einzelne Lose. Das Planum der Bahnlinie wurde größtenteils für eingleisigen Betrieb hergerichtet, nur auf einer Länge von etwa 13,5 km waren Einschnitte und Dämme für zweigleisigen Verkehr ausgeführt.

Die zu überbrückenden Flußbette von Ilm, Saale und Elster erforderten die Errichtung entsprechender Kunstbauten. Das größte davon ist der zweigleisig ausgebaute Ilmviadukt bei Weimar. In 38 m Höhe werden dabei Ilm und Mühlgraben überquert. Das Bauwerk besteht aus 2 Hauptbögen mit je 21,0 m und 4 Nebenbögen von je 16,0 m lichter Weite. Die Länge des Viadukts wurde durch ökonomische Vergleiche zwischen Damm und Bauwerk bestimmt, sie beträgt 152,0 m. Für die Stirnmauerverblendungen verwendete man Sandstein, die Gewölbe dagegen bestehen aus Klinkern. Alle anderen Baukörper errichtete man aus Kalksteinmauerwerk.

Weitere große Bauwerke waren zu errichten, so die 116 m lange Saale- und Rodabrücke bei Göschwitz und die 113 m lange Elsterbrücke bei Gera. Außerdem mußten noch über 300 kleinere Brücken, Durchlässe sowie Unter- und Überführungen gebaut werden. Leider waren beim Bahnbau auch mehrere Tote zu beklagen. Ungenügende Sicherheitsvorkehrungen waren in den meisten Fällen die eigentliche Ursache.

Während des Bahnbaus stellte sich eine Reihe von Schwierigkeiten ein. Dadurch war abzusehen, daß der 1. Juli 1875, als ursprünglich vorgesehener Fertigstellungstermin, nicht eingehalten werden konnte. So gab es anfangs Verzögerungen, weil auf Wunsch der Regierungen Änderungen des Projekts erfolgten. Weitere Stockungen ergaben sich bei den Erdarbeiten durch den Konkurs von Unternehmern, denen die Ausführung einzelner Lose übertragen worden war. Größere Nacharbeiten machten sich besonders am Ilmviadukt erforderlich, als im Frühjahr 1875 durch heftige Unwetter zahlreiche Senkungen der frisch geschütteten Dämme verursacht wurden. Zum Schluß ergaben sich noch Differenzen mit der Baugesellschaft. Sie begannen damit, daß einige Bauten bzw. Leistungen nicht ausgeführt wurden, da keine vertraglichen Verpflichtungen vorlagen.

Bild 2 Dammschüttung an der Strecke Weimar—Gera im Zeitgrund (bei Stadtfroda) um 1875





Bild 3 Bahnhof Hermsdorf-Klosterlausnitz im Jahre 1905...

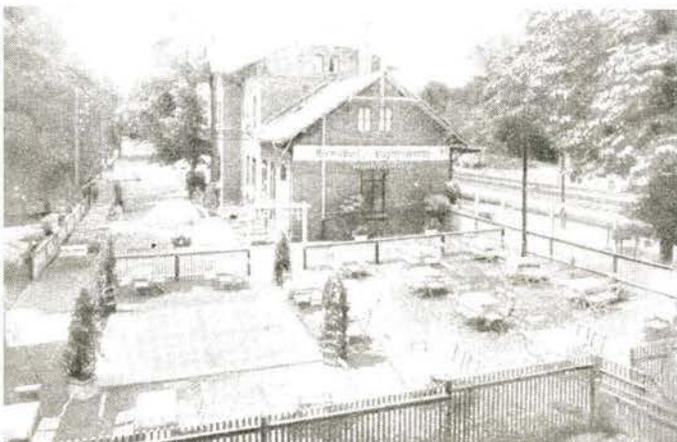
So mußte die Bahngesellschaft die letzten notwendigen Bauleistungen in eigener Regie vornehmen lassen. Der sich daraus entwickelnde Rechtsstreit wurde erst 1877 nach langem Prozessieren durch einen Generalvergleich beendet.

Durch all diese Umstände wurden die Regierungen veranlaßt, Fristverlängerungen zu gewähren; zuerst bis zum 1. Dezember 1875, dann bis zum 1. Juni 1876. Aber auch dieser Termin wurde noch überschritten, so daß endlich am 29. Juni 1876 die offizielle Eröffnung der Bahnstrecke Weimar—Gera stattfinden konnte.

Hatten schon die vorangegangenen Probefahrten viel Beachtung gefunden, so gestaltete sich die Festfahrt, die bereits am 28. Juni 1876 stattfand, zu einem wahren Volksfest; Zug und Bahnhöfe waren reich mit Fahnen und Girlanden geschmückt. Ein Festbankett im Jenaer „Deutschen Haus“ beschloß die Feierlichkeiten. Schließlich war dieses Ereignis für viele Städte und Gemeinden in der Tat von großer Bedeutung. Zuvor abseits vom Hauptverkehrsnetz und damit vom „Weltgeschehen“ liegend, bekamen mit dem Anschluß an das Schienennetz auch Wirtschaft und Kultur neue Impulse.

Schon im darauffolgenden Jahr 1877 stellte sich aber heraus, daß das verwendete eiserne Schienenmaterial qualitativ unzureichend war. Die Auswechslung gegen Bessemer-Stahlschienen verursachte weitere finanzielle Aufwendungen. Zu Beginn des Jahres 1895 tätigte die sächsische Regierung Verhandlungen mit der Bahngesellschaft, trat aber dann zu Gunsten Preußens zurück. Die Übernahme der Bahn durch Preußen erfolgte am 1. Oktober 1895. Der Anlagenwert betrug zum damaligen Zeitpunkt insgesamt 20 855 095 Mark. Zum Gesamtaufpreis von 14 796 100 Mark

Bild 4 ...und hier eine Ansicht des Bahnhofs etwa aus den Jahren 1925 bis 1930
Zeichnung und Fotobeschaffig.: Verfasser



erwarb der Preußische Staat die Anlagen. Die weitere Verkehrsentwicklung auf dieser Bahnlinie verlief nach der Verstaatlichung noch günstiger. Hier noch ein kurzer Überblick zu den Beförderungsleistungen und Einnahmen im Zeitraum vor der Verstaatlichung:

Jahr	beförderte Personen	Einnahmen	
		Personen verkehr	Güter- verkehr
1877	349 072	322 335 Mark	161 701 Mark
1894	552 636	521 767 Mark	747 242 Mark.

Im Jahre 1924 erfolgte die Gründung der „Deutschen Reichsbahngesellschaft“; die Weimar—Geraer Bahn befindet sich seitdem in Rechtsträgerschaft und Verwaltung der Deutschen Reichsbahn. Damit soll der kurze historische Rückblick abgeschlossen werden. Ein Abriß der weiteren Entwicklung bleibt einer gesonderten Dokumentation vorbehalten.

3. Besonderheiten entlang der Strecke

Im Ilmtal bei Weimar befinden sich unweit der Eisenbahnlinie bekannte pleistozäne Travertinfundstätten. Besonders den Geologen und Paläontologen sind die berühmten Travertinprofile von Taubach und Ehringsdorf seit langem ein Begriff. Hier fand man menschliche Skelettreste aus der Altsteinzeit. Der Ehringsdorfer Mensch wird vielfach als Vorfahre des Palaeanthropus sapiens angesehen. Weiterhin konnten reiche Funde an Tierknochen geborgen werden, die durch Kalziumkarbonat inkrustiert und damit faktisch konserviert waren. So konnte unter anderem die Existenz von Waldnashorn, Waldelefant, Bison, Bär und Wildpferd mehrfach belegt werden. Außerdem fand man in den Kalktuffen mehr als 100 verschiedene Arten von versteinerten Schnecken. Bei den aufgefundenen Artefakten handelt es sich um Stein- und Knochenwerkzeuge, wie Bogen- und Spitzschaber, Handspitzen, Keilchen sowie Geweihteilen von Hirschen, die u. a. als Hacken Verwendung fanden. Die Ehringsdorfer Steinbrüche sind noch heute in Betrieb und auch von der Bahn aus zu sehen.

Die Travertinvorkommen sind jedoch nur auf ein relativ kleines Gebiet im Ilmtal in und bei Weimar beschränkt. Sonst ist in diesem Bereich als oberste Gesteinsschicht Keuper vorherrschend. Je weiter man aber von Weimar aus mit der Bahn in Richtung Gera fährt, desto älteres Gestein tritt an der Oberfläche zutage. Auch das kann man als eine gewisse Besonderheit werten. So schließt sich bis über das Saaletal von Jena hinaus ein Gebiet an, in dem der Muschelkalk vorherrscht. Markant heben sich zum Beispiel an der östlichen Talseite die vorwiegend aus dünnschichtigem Wellenkalk bestehenden „Kernberge“ ab. Weiter östlich ist dann an der Oberfläche Buntsandstein zu finden (Zeitgrund), bis dann vor Gera Zechstein und das Rotliegende zutage tritt. Während Travertin ein relativ „junges“ Gestein darstellt, liegt die Entstehung des Rotliegenden etwa 280 Mill. Jahre zurück!

Zwischen den Bahnstationen Stadtroda und Papiermühle windet sich die Eisenbahnstrecke durch steil aufragende Felswände hindurch. Einst erhob sich dort die „Große Rabsburg“. Durch den Bahnbau wurde der zentrale Teil der Burg abgetragen. Dabei fand man auch alte Gefäße und Geräte. Von der im Jahre 1310 erstmals urkundlich erwähnten mittelalterlichen Befestigungsanlage sind heute nur noch Reste der Vorburg aufzufinden.

Literatur

- Walther Keller: „Die Saal- und Weimar—Geraer Eisenbahn in historisch-statistischer Darstellung“ (Jena 1914)
- von Scholtz: „Überbrückung des Ilmtals bei Weimar“, (1881) Zeitschrift des Architekten- u. Ingenieurvereins
- Hans Weber: „Einführung in die Geologie Thüringens“, (Berlin 1955)
- Behm-Blancke: „Altsteinzeitliche Rastplätze im Travertingebiet von Taubach, Weimar, Ehringsdorf“ (Weimar 1960)
- Lins: „Die thüringischen Eisenbahnverhältnisse“, (Jena 1910)

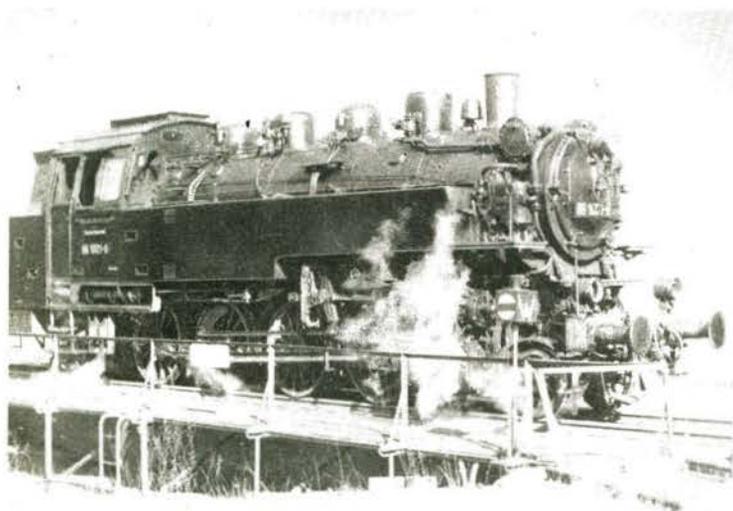


Foto: Gert Schütze, Halle

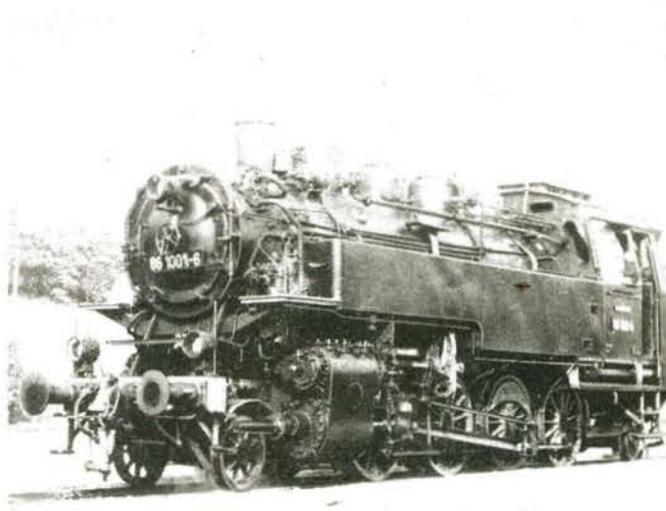


Foto: Günter Meyer, Aue

Im Jahre 1928 wurde im Rahmen der Vereinheitlichung der Dampflokomotiven der damaligen Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft die erste Lokomotive der Baureihe 86, und zwar die Lok 86 001 von der „Maschinenbaugesellschaft Karlsruhe“ geliefert.

Ihr folgten in den nächsten Jahren dann noch 773 weitere Maschinen dieser Bauart nach, die sich bei der DRG, DR und bei der DB sowie auch bei einigen ausländischen Bahnverwaltungen im Betrieb gut bewährten.

In den letzten Jahren ging die Anzahl der 86er stark zurück, und vielen Eisenbahnfreunden dürfte nicht bekannt sein, daß sich unter den letzten betriebsfähigen Maschinen auch noch die 86 001 mit ihrer jetzigen Betriebs-Nummer 86 1001-6 befindet.

Sie wurde am 12. Juni 1928 unter der Betriebs-Nummer 2356 ausgeliefert. Am 5. Juli 1928 wurden ihre Endabnahme und ihre Probefahrt von Durlach bis Pforzheim und Rastatt vorgenommen.

Anschließend wurde sie dem damaligen Lokversuchsamt Grunewald zur Betriebserprobung zugewiesen, von dem sie vom 13. Juli 1928 bis zum 30. Mai 1929 eingesetzt wurde.

Am 29. August 1968 wurde die Lok dem BW Aue zugewiesen. Sie war seitdem in der Lokeinsatzstelle

KURT HAUKE, Schwarzenberg

CHRONIK einer Dampflokomotive

Die Einsatzorte dieser Lokomotive waren folgende:

Vom 3. Juni	1929 bis zum 4. Juni	1931 Bw Wittenberge
vom 15. Juli	1931 bis zum 2. Dezember	1931 Bw Kiel
vom 3. Dezember	1931 bis zum 27. Oktober	1933 Bw Rendsburg
vom November	1933 bis zum Oktober	1938 Bw Buchholz (Krs. Harburg)
vom Oktober	1938 bis zum Dezember	1938 Bw Aussig
vom Dezember	1938 bis zum Januar	1939 Bw Dresden-Friedrichstadt
vom Januar	1939 bis zum Mai	1939 Bw Buchholz (Sachsen)
vom Mai	1939 bis zum Juni	1946 Bw Rochlitz
vom Juni	1946 bis zum September	1948 Bw Pockau-Lengefeld
vom September	1948 bis zum Oktober	1951 Bw Chemnitz-Hilbersdorf
vom Dezember	1951 bis zum August	1954 Bw Pockau-Lengefeld
vom Oktober	1954 bis zum November	1956 Bw K.-M.-Stadt Hbf
vom November	1956 bis zum Januar	1957 Bw Annaberg-Buchholz
vom Januar	1957 bis zum September	1966 Bw Pockau-Lengefeld
vom Oktober	1966 bis zum August	1968 BW K.-M.-Stadt Aue/Sachs.
vom August	1968 bis dato	

Schwarzenberg im Dienst und erbrachte Leistungen im Reisezug- und Güterzugdienst im Raum Schwarzenberg und Annaberg-Buchholz.

Der Kessel der Lokomotive war allerdings nicht mehr der Originalkessel, er wurde vielmehr im Jahre 1933 von der Fa. Schichau für die Lokomotive 86 108 gebaut und kam nacheinander in folgenden Maschinen zum Einbau:

86 121, 86 589, 86 123, 86 725, 86 756, 86 458 und 86 444. Am 12. Juli 1972 wurde er auf die 86 001 aufgesetzt. Nach Angaben des Betriebsbuchs der Lokomotive wurde die ursprünglich vorhandene *Riggenbach*-Gegendruckbremse sowie eine zentrale Achslagerschmierung bereits am 14. Juli 1931 ausgebaut. Die Kupferfeuertüchse wurde im Oktober 1955 gegen eine solche aus Stahl ausgetauscht. Der jetzige Kessel mit der Betriebs-Nummer 3227 war auf der Lok 86 108 bis zum Jahre 1941 mit einem *Friedmann*-Abdampfprojektor ausgerüstet. Erst dann wurde dieser Kessel mit Kolbenpeisepumpe und Abdampfvorwärmer ausgerüstet.

Die Tage dieser schönen Dampflokomotive sind aber gezählt, und damit auch die der 86 1001-6.

Am 2. Januar 1976 war die Kesselfrist abgelaufen, es wäre der letzte Betriebstag dieser Lokomotive.

Ing. RAINER PREUSS (DMV), Berlin

MUSEUMSZUG, PFERDEBAHN und PUSSTA

Im Oktober 1976 gingen wieder einmal Mitglieder der ZAG 2/13 Cottbus und Gäste aus anderen AG auf Auslandsexkursion. Diese 2. Fahrt in die Volksrepublik Ungarn war als Fortführung zur 1. Exkursion in dieses Land gedacht (siehe „Der Modelleisenbahner“ 2/1975, Seite 52 bis 53). Außer interessanten Eisenbahnobjekten sollten auch touristische Sehenswürdigkeiten besucht werden. Die vorgesehenen acht Tage versprochen also interessant zu werden.

Bild 1 Zuckerfabrik in Ács: Drei Lokomotiven rangieren...

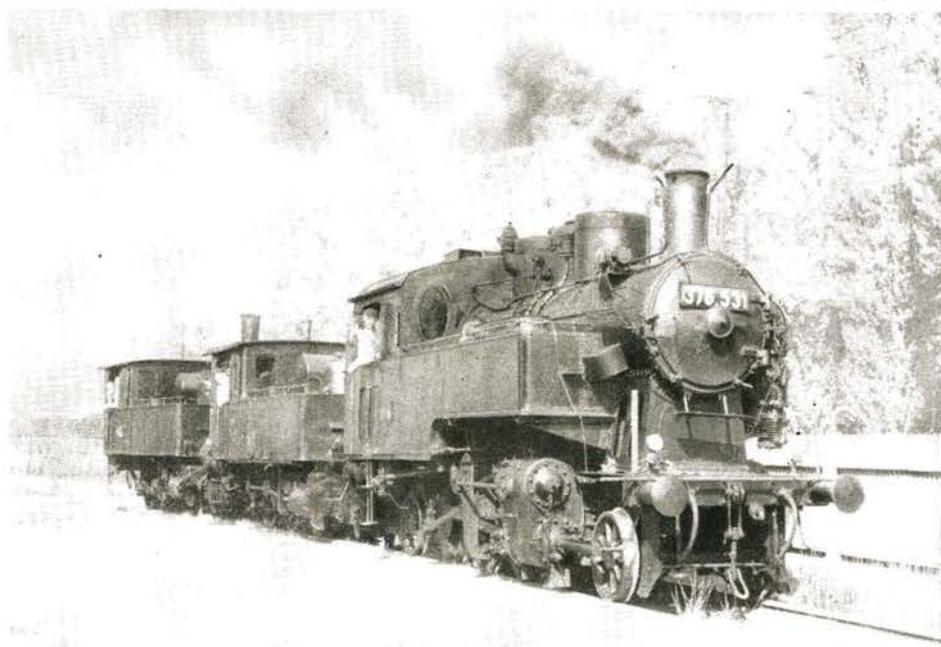
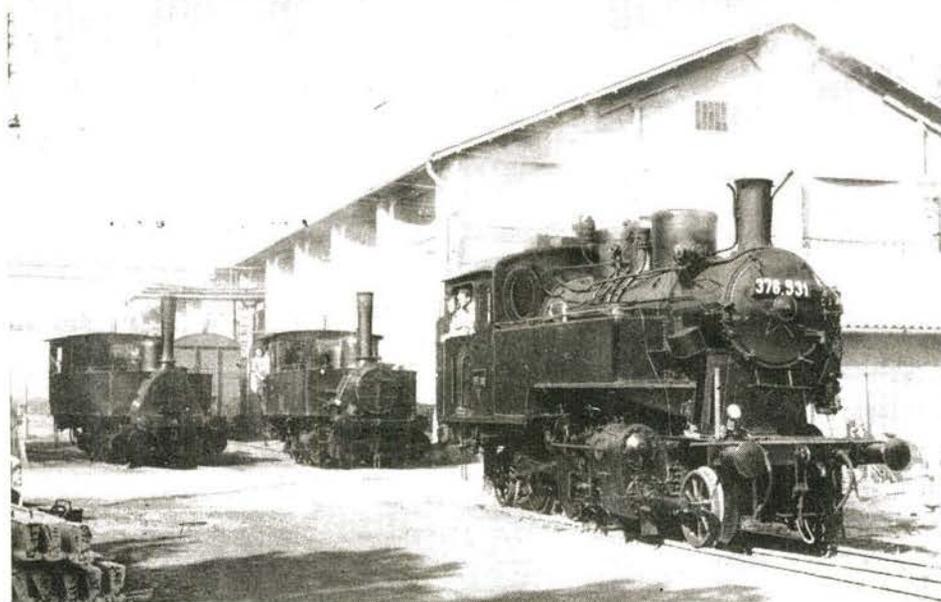


Bild 2 ... für eine fotogerechte Aufstellung. Die Lok links im Bild ist für das Verkehrsmuseum Budapest vorgesehen.



Nach dem Grenzübertritt in Komarom wurde die 9 km entfernt gelegene Zuckerfabrik Ács besichtigt. Dort hatte man drei unter Dampf stehende Lokomotiven der Reihen 376 und 377 fach- und wunschgerecht zum Fotografieren aufgestellt.

Nächstes Ziel der Reise war die GySEV. Diese Bahnverwaltung nahm trotz Ruhetag eigens für die Exkursionsgruppe die schon mehrfach in dieser Fachzeitschrift beschriebene Museumsbahn in Betrieb. Die fachkundigen Darlegungen zur ungarischen Eisenbahngeschichte im Széchenyi-Museum durch Herrn Lovas und auch die Betreuung der Exkursionsteilnehmer wurden mit Begeisterung aufgenommen. Am gleichen Tage standen noch die Besichtigung regelspuriger Triebfahrzeuge der GySEV und eine Fahrt mit der ältesten ungarischen Schmalspurbahn, zwischen Kapuvár und Osló, auf dem Programm.

Einen Tag später wurde die Steinbruchbahn von Szob, bei der noch Dampflokomotiven der Reihe 490 im Einsatz sind, besucht. Zur Mitfahrt auf leeren Kippwagen eingeladen, konnten die DMV-Mitglieder u. a. die gewaltige Bergleistung dieser Lokomotive und die schwierige Arbeit der Bremser bei vollbeladenen Schotterzügen (etwa 200 Mp je Zug) beobachten. Die 600-mm-Schmalspurbahn von Kismaros nach Királyrét (siehe „Der Modelleisenbahner“ 10/1976, S. 310), die rekonstruiert wurde und vom Donauknie in das Börzsöny-Gebirge zugleich als Pioniereisenbahn fährt, bot weitere Fotomotive. Hier sind kleine Diesellokomotiven, moderne Personen-



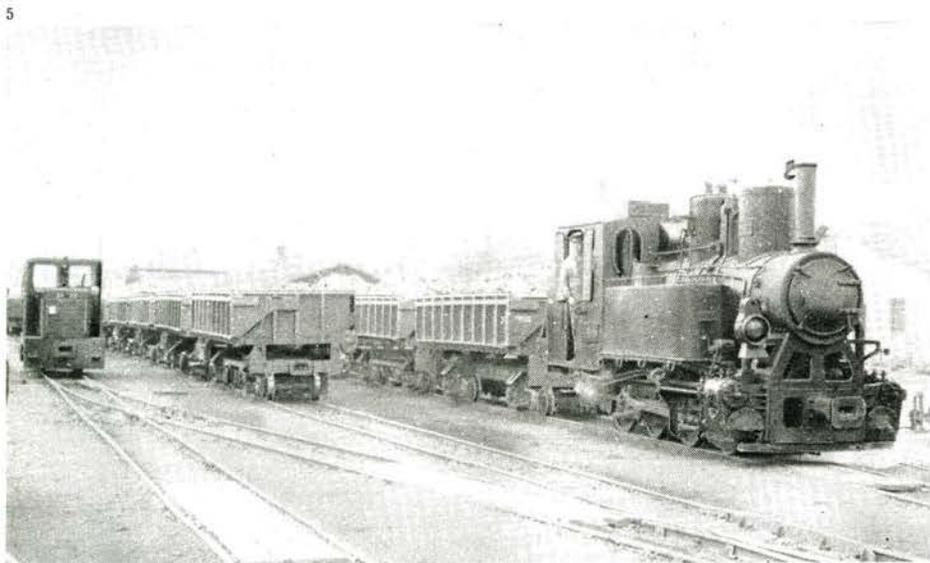
3

Bild 3 Sonderzugfahrt mit der Széchenyi-Museumsbahn



Bild 4 Hier führte Herr Lovas in Kapuvar vor, wie ein Schienenfahrrad zu bedienen ist

Bild 5 Lokomotive 490 058 in Szob...



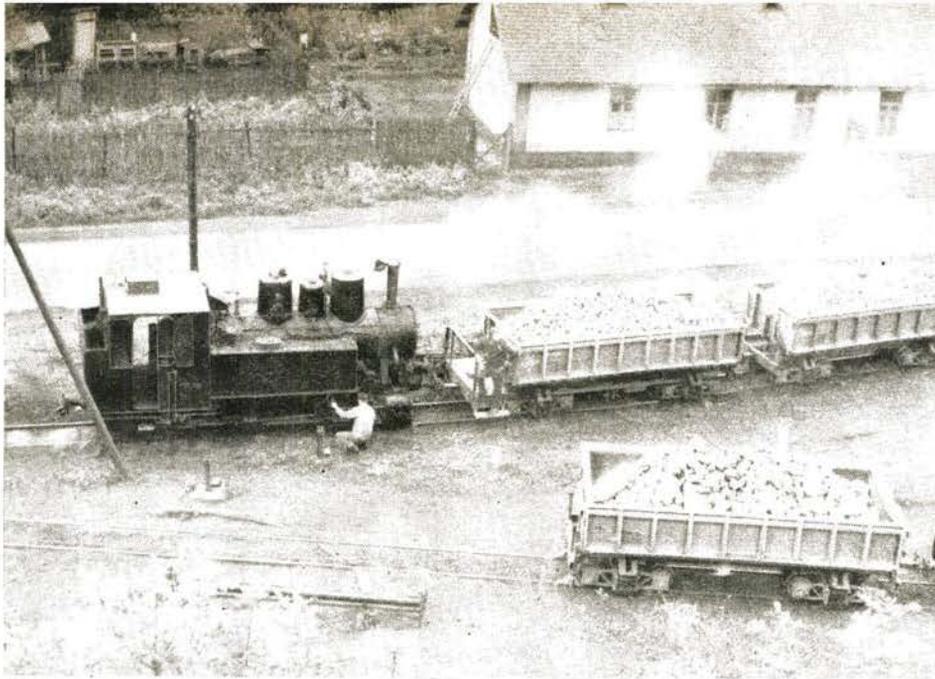
5

wagen und auch neue Sommerwagen im Einsatz. Eine große Überraschung war die Denkmalslokomotive in Kismaros, die anlässlich des 25. Pioniergeburtstages von der Zuckerfabrik in Kaposvar hierher überführt worden war.

Der größte „Leckerbissen“ stand aber den Teilnehmern noch bevor: die Pferdebahn von Kónya. Dazu führte die Reise nach Debrecen und von dort aus in die Pußta. Die Fahrt auf dem für die Gruppe durch einen Wagen verstärkten „Zug“ war ein wunderschönes Erlebnis. Selbstverständlich wurde alles auf dem Film festgehalten: Galoppfahrt, Umspannen des Pferdes, „Ausschlacken“ auf halber Strecke... Die Pferdebahn — heute einzig in Europa — wird vom Volksgut Kónya betrieben und befördert die Anschließreisenden zum Nulltarif zwischen dem noch von Straßen unzugänglichen Ort und dem MÁV-Haltepunkt.

Diesem ereignisreichen Tag schlossen sich noch die Besichtigung der MÁV-Hauptwerkstatt Debrecen und eine Fahrt auf der 49 km langen Schmalspurstrecke Debrecen—Nyirbéltek an. Auf dieser gepflegten 760-mm-Bahn erreichte der Zug Geschwindigkeiten von 50 km/h! Zahlreiche Fotohalte in der Pußta-Landschaft waren dabei ganz nach Geschmack der DMV-Freunde.

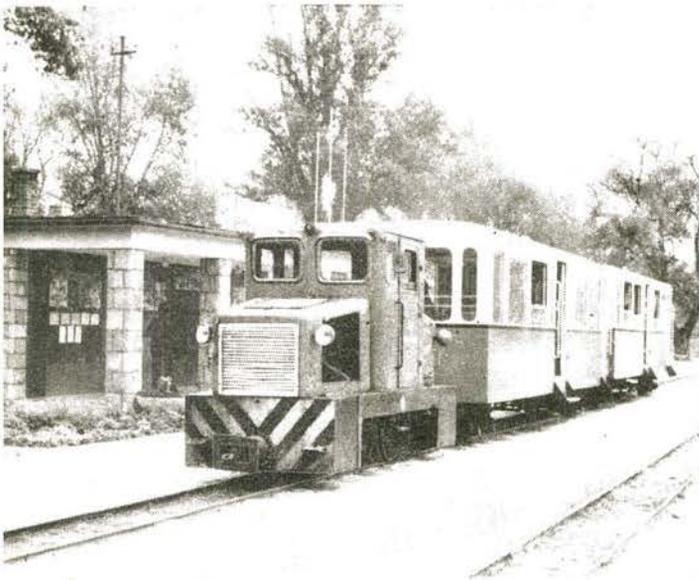
Die zahlreichen Eindrücke



6

von den ungarischen Eisenbahnen wurden, u. a. durch die erlebnisreichen Stunden bei einer Bus- und Pferdekutschfahrt in die Hortobagy, einem Besuch des Thermalbades Hajdúszoboszló und einer „Nacht in Budapest“ ergänzt.

Alles in allem eine gelungene Auslandsexkursion! Wer aber glaubt, daß Ungarn das Eldorado der Dampflokotiven ist, wäre dabei nicht auf seine Kosten gekommen. Auch hier wird das Eisenbahnwesen zügig modernisiert. Für alle Freunde, die einen Blick für die gesamte Eisenbahn und nicht nur für die Dampflokotiv haben, bietet sich Ungarn als Reiseziel an.



7



8

Bild 6 ...und hier ein Blick auf Lokomotive und Wagen der Steinbruchbahn Szob

Bild 7 Ein in den Farben rot und weiß gehaltener Personenzug in Kismaros



Bild 8 Die Fahrt auf der Schmalspurstrecke von Debrecen nach Nyírbétek gehörte mit zu den schönsten Erinnerungen dieser Exkursion

Bild 9 Das gibt es tatsächlich noch! Mitten in der Pušta verkehrt die Pferdebahn von Könya.

Fotos: Verfasser

Der große Tag im Februar 1951!

Es war für unseren Leser Rolf Weigel aus Wiesenburg damals wirklich ein großer Tag und gleichzeitig der Anfang seiner Beschäftigung mit der Modelleisenbahn. Den erst kurz zuvor erstandenen ersten „Pico-Express“ (damals schrieb man den Firmennamen noch so, d. Red.) packte er in einen Rucksack und zog von Kirchberg bei Zwickau in seinen jetzigen Wohnort um. Und dieser Zug fährt heute noch auf seiner Anlage als „Museumszug“!

Viele, ja unzählige kleinere Anlagen baute Herr W. auf, ehe er sich an die erste größere Heimanlage heranwagte. Und die hier vorgestellte ist nun seine zweite größere, im Kinderzimmer untergebrachte H0-Anlage. Durch den Standort bedingt, ergab sich auch die etwas eigenartige Form. Nachgebildet wurde eine Hauptbahn, die mit einer Endschleife versehen ist. An der Strecke liegen insgesamt drei Bahnhöfe, und zwar der mittlere Zwischenbahnhof „Neustadt“, der kleine Zwischenbahnhof „Bärenbach“ und der verdeckte 5gleisige Schattenbahnhof.

Es verkehren Triebfahrzeuge aller drei Traktionsarten. Die selbstgefertigte funktionstüchtige Fahrleitung — sie überspannt zum Zeitpunkt der Aufnahme der Bilder alle Gleise mit Ausnahme der des Bf „Neustadt“, denn dort war man noch bei der Arbeit — ermöglicht es Herrn W., neben zwei Fahrstrombereichen, die aus den beiden Fahrstienen mit Strom versorgt werden, noch einen dritten für Ellok-Betrieb einzurichten.

Die Schaltung der Weichen und Signale erfolgte so, daß beim Bedienen eines Signals sich gleichzeitig die entsprechende Fahrstraße mit einstellt. Da eine Zugbeeinflussung mit vorgesehen wurde, ist die Betriebssicherheit hoch. Jeder Zug, der ein Signal passiert hat, bringt dieses automatisch wieder in die Haltstellung zurück.

Von Beruf ist der jetzt 40jährige Herr Weigel Sattler.

