

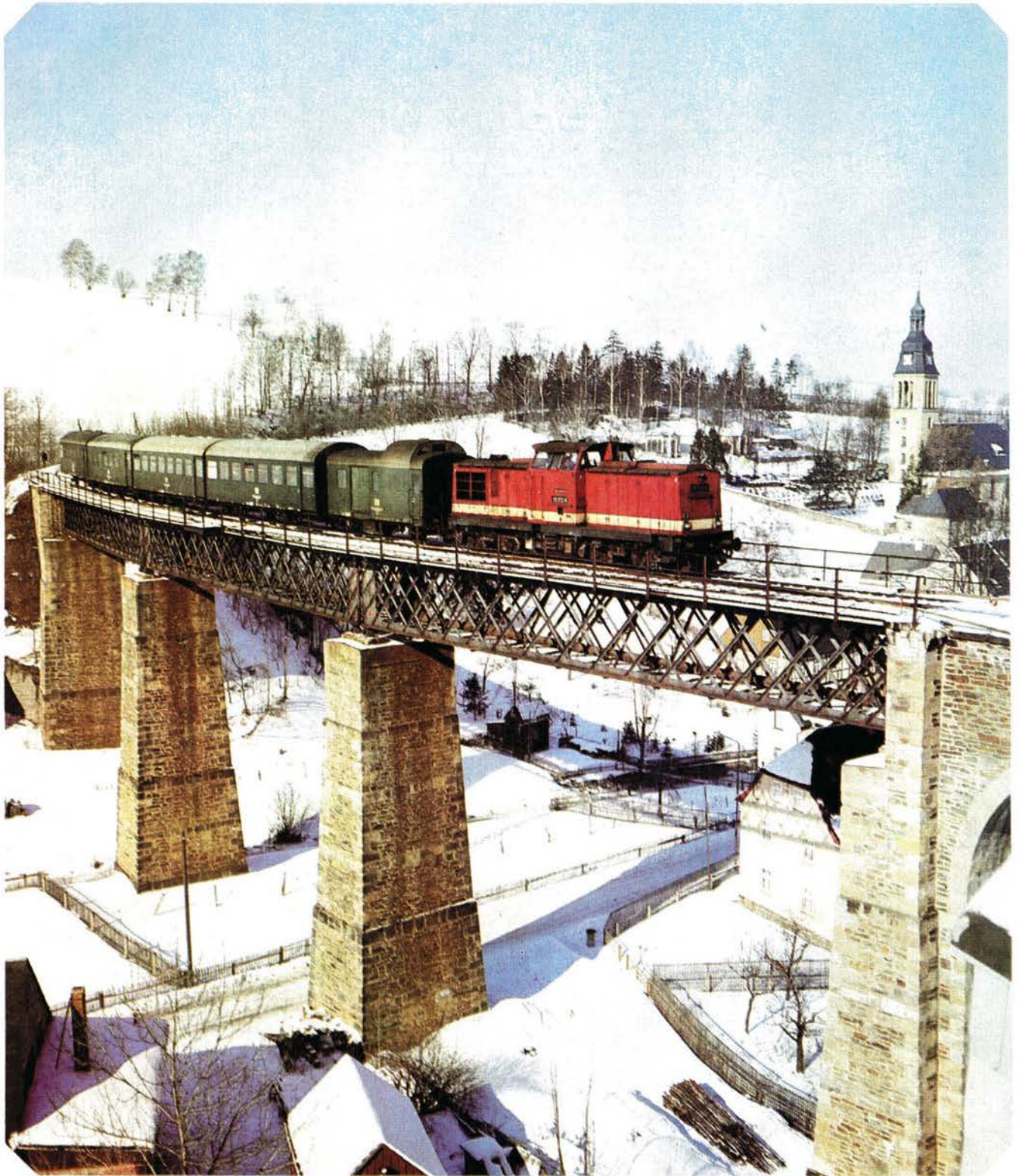
1
89

transpress

modell eisenbahner

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

LDE -
Termine 1989



Werklokomotiven

Bereits veröffentlichte Farbbildseiten zu diesem Thema beweisen es immer wieder: Auch heute noch gibt es unterschiedlichste Lokomotivbauarten. Ob Dampfspeicher-, Diesel- oder Ellok, ob jünger oder älter; die meisten Fahrzeuge haben eine bemerkenswerte Geschichte, wurden entweder von der Deutschen Reichsbahn übernommen oder direkt für Anschluß- oder Werkbahnen gebaut. Wie auch immer. – Die moderne Traktion hat auf den Bahnen des nichtöffentlichen Verkehrs die Veteranen zum größten Teil abgelöst. Und dennoch sollten wir uns an den Lokomotiven der „Jetztzeit“ erfreuen, denn sie werden ebenso wie ihre Vorgänger eines Tages Vergangenheit sein.

1 Die Lokomotive F 30-20-B3, zum Aufnahmezeitpunkt, 1983, im VEB Braunkohlewerk „Gustav Sobotha“ Röblingen eingesetzt, wurde liebevoll „Liesel“ genannt. Der Zusatz „... spart Diesel“ hatte seine volle Berechtigung. Inzwischen rangiert die Maschine in der Brikettfabrik Völpke. Die Hersteller- und einige technische Daten: Hohenzollern, 1910, Fabr.-Nr. 2702, Endabnahme: 31. August 1910, v_{max} : 24 km/h, Dienstmasse: 30 t, max. Dampfdruck: 11,5 atü.

2 Als Modell vom VEB Plasticart im Maßstab 1:87 wurde sie bereits im „me“ 1/87, S. 20, vorgestellt: die „silberne V 60“. Das Foto zeigt die Werklok 5613 des VEB Stahl- und Walzwerk Brandenburg am 27. April 1988.

3 Die Lokomotive 1-1122 vom Braunkohlekombinat (BKK) Bitterfeld gehörte einst der Deutschen Reichsbahn. Mit Nummer 254 058 war sie zuletzt bei der DR im Einsatz. Mitte März 1988 entstand dieses Foto in Delitzsch Südwest.

4 Ebenfalls von der DR wurde die modernere 211 026 übernommen. Sie war als 4-1314 mit der ehemaligen 211 030, hier als 4-1315, beim BKK Bitterfeld in Betrieb. Beide Maschinen sind bei Rangierfahrten im Mai 1988 in Delitzsch Südwest beschädigt worden und deshalb derzeit außer Betrieb.

Fotos: P. Waack, Dresden (1); V. Emersleben, Berlin (2); S. Graßmann, Gräfenhainichen (3 und 4)



eisenbahn-modellbahn-
zeitschrift
38. Jahrgang



transpress
VEB Verlag für Verkehrswesen
Berlin

ISSN 0026-7422

modelleisenbahner

interview	Eisenbahn zum Anfassen	2
forum	In eigener Sache/Leserzuschriften	3/4
mosaik	Eine Suchkartei für den „me“ Computer im Dienst der Eisenbahnfreunde	4 5
dmv teilt mit	Verbandsinformationen/Wer hat – wer braucht?	26
anzeigen	suche/biete/tausche	27
literatur	Rezensionen	28

eisenbahn

kurzmeldungen	Ausland/Inland	8/11
mosaik	Die Eisenbahnen in und um Forst Rangierbahnhöfe gestern und heute	6 12
historie	SVT-Erinnerungen Adamsachse oder „Krauss'sches Drehgestell“	10 11
international	Eisenbahn und Zuckerrohr	8

modellbahn

tips	Ein unscheinbares, aber nützliches Bauwerk Ra 12 und Zs 1 einfach geschaltet PIKO-BR 86 weiter verbessert	17 22 24
mosaik	Ein Container-Sattelzug in H0/Eine H0 _m -Kleinstanlage Dutra oder Steyr? Wir stellen vor Cv 32 und Pwi 32 – zwei neue PREFO-Modelle Bahnhof Altenwalde	18 18 20 21 23
international	XXXV. Internationaler Modellbahnwettbewerb 1988 in Warschau	3. US
vorbild-modell	Die Hochbauten des Bahnhofs Erfurt West 1. Teil	15

Titelbild

Immer wieder ein stimmungsvolles Motiv; die Eisenbahn in einer Winterlandschaft (P 18759 auf dem Cranzahler Viadukt im Februar 1986).

Interessant ist außerdem die Zuggarnitur, eine Lokomotive der Baureihe 110 mit einem Personenzug, bestehend aus zwei- bzw. dreiachsigen Rekowagen. Fahrzeuge, die man nicht mehr lange beobachten kann. Die Wagen stehen auf der Ausmusterungsliste, und die Lokomotiven werden bekanntermaßen durch den Einbau stärkerer Motoren zur Baureihe 112 unnummeriert.

Foto: B. Sprang, Berlin

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
Eisenbahnbau-Ingenieur Ober-
ingenieur 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
Ulrich Schulz, Neubrandenburg
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. 12. 1988
Geplante Auslieferung: 6. 1. 1989
Geplante Auslieferung des Heftes
2/89: 7. 2. 1989

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 60, DDR - 7010 Leipzig,
und den Verlag vermittelt.

**Eisenbahn
zum Anfassen**

„me“ im Gespräch mit Werner Garkisch, Leiter der Arbeitsgruppe Betriebsgeschichte der DR und Sekretär der zentralen Vorbereitungsgruppe „150 Jahre erste deutsche Fernbahn Leipzig—Dresden“ sowie Manfred Neumann, Generalsekretär des DMV, anlässlich des LDE-Jubiläums in diesem Jahr.

„me“: 150 Jahre Leipzig-Dresdner Eisenbahn (LDE). Dieses Jubiläum ist ein eisenbahnhistorischer Höhepunkt, und der soll würdig begangen werden.

Werner Garkisch: Das ist unumstritten. Bereits im Vorfeld dieses Jubiläums wurde viel getan. Stellwerke, Empfangsgebäude und andere Hochbauten entlang der Strecke sind grundlegend erneuert worden. Ich denke an die Bahnhöfe Niederau, Wurzen, Riesa, Oschatz und Glaubitz, um nur einige zu nennen. Das alles geschah im Zusammenwirken mit staatlichen Organen, der FDJ, den volkseigenen Betrieben, Handwerksbetrieben und anderen Einrichtungen. Alle haben tüchtig mitgeholfen, so daß die Bahnhöfe nicht nur schöner aussehen. Es haben sich auch die Arbeitsbedingungen für unsere Eisenbahner verbessert. Schon 1988 fanden ja in Wurzen, Radebaul Ost, Niederau und Oschatz Bahnhofsfeiern statt.

„me“: Darüber informierten wir unsere Leser bereits im Heft 12/88. Nun wird in einigen Wochen anlässlich des Jubiläums der Bahnhof Riesa im Mittelpunkt des Geschehens stehen.

Werner Garkisch: Nicht nur auf dem Bahnhof, sondern in der gesamten Stadt kann das LDE-Jubiläum gefeiert werden. Am 8. und 9. April 1989 steht ein großes Bahnhofs- und Volksfest auf dem Programm. Drei große Bereiche mit 13 Zentren des kulturellen und sportlichen Lebens rund um die Eisenbahn werden Tausende Menschen aus nah und fern anziehen. Der Kreis und die Stadt Riesa organisieren ebenfalls aus Anlaß des Jubiläums interessante Veranstaltungen. So wird nicht nur viel Eisenbahn gezeigt, es wird auch Volks- und Berufskunst vorgeführt. Das eigentliche Bahnhofsfest auf und um den Bahnhof Riesa steht unter dem Motto „Signal auf Grün“. Das Fest wird am 8. April 1989 um 10.00 Uhr eröffnet. Hier werden Lokmittfahrten, die Fotoschau der Riesaer Eisenbahner, der Jugendklubzug „Ernst Thälmann“ und außerdem der Verkauf von Originalteilen der Eisenbahn – vor allem von Lokschildern, Lokteilen und Signalfüßeln – für Abwechslung sorgen. Viele andere Souvenire kommen hinzu.

Manfred Neumann: Natürlich beteiligen sich hierbei auch viele DMV-Mitglieder. Eine große Modellbahn-Ausstellung im Klubhaus „Joliot Curie“ am Bahnhof wird wiederum ei-

niges aus dem modellbauerischen Schaffen unserer Arbeitsgemeinschaften präsentieren. Übrigens ist diese Ausstellung bereits ab 2. April 1989 zugänglich und kann bis zum 14. April 1989 besichtigt werden.

Werner Garkisch: Unter dem Motto „Hobby, Hobby, Hobby“ bietet das Klubhaus noch mehr. Volkskunstgruppen der Eisenbahnerkulturhäuser aus Leipzig und Dresden zeigen wie man klöppelt und schnitzt. Außerdem werden Fotos von der LDE, Briefmarken und Münzen ausgestellt. Das Haus wird täglich bis 18.00 Uhr geöffnet sein.

„me“: Gibt es auch eine Fahrzeug-Ausstellung?

Werner Garkisch: Nein, diesmal haben wir etwas anderes vor. Geplant ist eine Fahrzeugparade in unmittelbarer Nähe des Bahnhofs Riesa. Mehr als 80 Triebfahrzeuge aller Traktionen mit Reisezug- und Güterwagen, die rund 40 Gattungen angehören, werden an einer Tribüne vorbeifahren und 150 Jahre deutsche Eisenbahngeschichte weitestgehend vollständig demonstrieren. Dabei ist auch die nachgebaute erste deutsche Dampflokomotive SAXONIA.

„me“: Auf die wir ohnehin in einem der nächsten Hefte noch ausführlich zurückkommen werden. – Welche Möglichkeit besteht nun, diese Fahrzeugparade zu besichtigen?

Werner Garkisch: Zunächst sei gesagt, daß für das Vorführen der Parade etwa drei Stunden benötigt werden. Sie findet am 8. und 9. April 1989 statt. Da ist es verständlich, daß die zu errichtende Tribüne natürlich nur begrenzt aufnahmefähig ist.

Deshalb wird auf dem Bahnhof Riesa ab 1. März 1989 ein Verkaufsbüro eingerichtet, wo Tribünenplätze schriftlich bestellt werden können. Da diese Plätze nicht ausreichen werden, bereitet die DR entlang der Paradestrecke weitere Sichtflächen vor, von denen die Parade ebenfalls gut betrachtet werden kann. In Riesa werden außerdem Fotogenehmigungen für ein Entgelt in Höhe von 5,- M erhältlich sein. Schon jetzt möchte ich aber darauf hinweisen, daß die kommerzielle Verwertung der Foto- und Filmaufnahmen nicht erlaubt ist.

Gestatten Sie an dieser Stelle noch einen Hinweis zu den Veranstaltungen in Riesa. Für eine Eintrittskarte, sie kostet 5,- Mark, können die Besucher sämtliche Veranstaltungsbereiche besuchen, also am und auf dem Bahnhof sowie in der Stadt. Wir werden auf allen großen Bahnhöfen der DR und in den größeren Städten unseres Landes in der nächsten Zeit Plakate anbringen, auf denen weitere Einzelheiten über die große Jubiläumsfeier veröffentlicht werden.

„me“: In und um den Bahnhof Riesa wird viel geboten. Wo kann man noch etwas erleben?

Werner Garkisch: Vor allem in der Riesaer Innenstadt. So sollen in der Straße der DSF ein Sportzentrum und ein Kinderfest viele Gäste erfreuen.

Außerdem werden Volkskunstkollektive auf-

treten, eine Handwerker- und Zunftstraße gehören dazu. Diskotheken werden nicht fehlen. Im Haus der Stahlwerker sind Modeschauen und Kabarett-Vorstellungen geplant. Die Aufführung des Bergsteigerchors „Kurt Schlosser“ im Filmtheater „Capitol“ findet sicherlich ebenfalls zahlreiche Liebhaber. Für die Eisenbahnfreunde dürften die speziellen Filmvorführungen in den Räumen des Kulturbundes und des Heimatmuseums der Stadt ein besonderer Anziehungspunkt sein.

„me“: Daß der DMV tüchtig mitzieht, wurde schon erwähnt. Um welche Aktivitäten geht es im einzelnen?

Manfred Neumann: Die Mitglieder unseres Verbandes unterstützen diese Bemühungen sehr intensiv. Beispielsweise werden gemeinsam mit der DR und dem Verkehrsmuseum Dresden für die Fahrzeugparade in Riesa einige Lokomotiven gründlich vorbereitet. Die Pflegeverträge zwischen dem Verkehrsmuseum und dem DMV zahlen sich hier besonders aus. Das sind sehr wichtige Arbeiten, aber hinter den Kulissen. Sehr viel getan hatten unsere Freunde auch in Vorbereitung und Durchführung der bereits erwähnten LDE-Veranstaltungen des vergangenen Jahres.

„me“: Sind 1989 zum 150jährigen Bestehen der LDE noch weitere Veranstaltungen geplant?

Manfred Neumann: Und ob! Vom 20. Mai bis 28. Mai 1989 gibt es eine Fahrzeug-Ausstellung auf dem Dresdner Güterbahnhof in Leipzig, Traditionsfahrten von Leipzig nach Großsteinberg, dazu eine Modellbahn-Ausstellung im Leipziger Hbf. Historische Straßenbahnen fahren auch.

Vom 19. bis 27. August 1989 findet dann eine große Fahrzeug-Ausstellung auf dem Bahnhof Radebeul Ost statt. Traditions- und Sonderfahrten werden nicht fehlen. Drei Modellbahn-Ausstellungen in Meißen, Dresden-Neustadt und im Thälmann-Saal des Hauptbahnhofs Dresden ergänzen das Programm. Sozusagen als Ausklang der LDE-Jubiläumsveranstaltungen kann die 27. Leipziger Modellbahn-Ausstellung im Messehaus am Markt gesehen werden.

Und nicht vergessen ist der 8. Fotowettbewerb des DMV, zu dem wir ja bereits im Heft 10/88 des „me“ aufgerufen haben.

Werner Garkisch: Übrigens wird die gesellschaftliche Wertung des LDE-Jubiläums dadurch unterstrichen, daß alle diese Höhepunkte Bestandteil der 1989 in unserem Lande stattfindenden Friedrich-List-Ehrung sein werden. Dazu gehören Veranstaltungen an der Hochschule für Verkehrswesen „Friedrich List“, eine Sonderausstellung im Verkehrsmuseum Dresden, aber auch eine Sonderpostwertzeichen-Ausgabe und eine Monographie über das Leben und Wirken von Friedrich List.

*Das Interview führte
Wolf-Dietger Machel*

Liebe Leser!

Auch im vergangenen Jahr bemühten wir uns, einen abwechslungsreich gestalteten „me“ herauszubringen. Daß uns dies im wesentlichen gelungen ist, bestätigten Sie in zahlreichen Leserzuschriften. Auf den Leserforen in Radebeul und Magdeburg sowie während der Bezirksdelegiertenkonferenzen des DMV in Dresden, Berlin und Cottbus konnten wir vor insgesamt 500 Lesern ausführlich über unsere Arbeit berichten und wichtige Vorhaben erläutern. Viel Zustimmung erhielten wir für die neue Serie „me“-Fahrzeugarchiv. Sie war – wie zahlreiche andere Beiträge – dem 150jährigen Bestehen der Eisenbahn auf dem Gebiet des ehemaligen Preußen gewidmet. Ebenfalls mit Interesse wurde die Artikelserie über die Werkbahnen aufgenommen. Großen Anklang fand der Kalender im Heft 12/88.

Natürlich ging es uns auch um einen interessanten Modellbahnteil. Ob Heim- oder Gemeinschaftsanlagen, ob die in-

zwischen sehr beliebte Junior-Seite oder die zahlreichen Tips, Umbauvorschläge und Bauanleitungen: All diese Rubriken werden mit großer Aufmerksamkeit verfolgt, enthalten sie doch unzählige Anregungen.

Dennoch sei an dieser Stelle eine Bemerkung gestattet: Es ist ein offenes Geheimnis, daß die Eisenbahn- und Nahverkehrsfreunde unsere Zeitschrift wesentlich aktiver unterstützen als der Modelleisenbahner. Er baut lieber, ist also weniger motiviert, seine Erfahrungen auf dem Papier festzuhalten. Deshalb gleich eine Bitte: Schreiben Sie uns, wenn Sie eine Ihrer Auffassung nach gelungene Modellbahnanlage oder ein gut gestaltetes Modell gebaut haben. Wir würden im Interesse von Tausenden Modelleisenbahnern darüber gerne berichten und helfen Ihnen auch, wenn es beispielsweise um das Fotografieren geht. In diesem Zusammenhang gleich einen Hinweis auf das Heft 2/89. Hierin erläutern wir einige Grundsätze, die Sie beim Einreichen von Text- und Bildbeiträgen beachten möchten.

Ansonsten sind in diesem Jahr der 40. Jahrestag unserer Republik und das 150jährige Bestehen der ersten deutschen Fernbahn Leipzig–Dresden (LDE) Anlaß, interessante Beiträge rund um die große und kleine Eisenbahn zu veröffentlichen. In Serien und anderen Artikelfolgen werden wir diese gesell-

schaftlichen Höhepunkte berücksichtigen. Neben aktuellen Berichten über das Verkehrswesen der DDR sind außerdem solche über die Traditionspflege und die Arbeit des DMV vorgesehen. Im Heft 3/89 wird aus Anlaß der LDE-Veranstaltungen der Eisenbahnknoten Riesa im Mittelpunkt stehen. Genaueres über das dortige Programm erfahren Sie übrigens auf nebenstehender Seite. Die Oktoberausgabe wird zum 40jährigen Bestehen unseres Landes einen Streifzug durch vier Jahrzehnte Schienenverkehr enthalten.

Natürlich werden wir 1989 wiederum über den internationalen Schienenverkehr berichten. Das betrifft die Eisenbahnverwaltungen und Museumseisenbahnen – aber ebenso die Modellbahnindustrie im Ausland.

Apropos Modellbahnindustrie: Täglich erreichen uns Briefe, aus denen Unzufriedenheit über die Versorgung mit verschiedenen Modellbahnartikeln hervorgeht, wengleich hier in der jüngsten Vergangenheit Verbesserungen spürbar wurden. Besonders aber wird die Qualität einiger Erzeugnisse kritisiert. Das ist für den „me“ Anlaß, auf solche Mängel künftig wieder mehr einzugehen. Ein Anfang wurde ja bereits im Heft 12/88 gemacht – zum Thema MBŞ.

Auf eine gute Zusammenarbeit im Jahre 1989!

Ihr Wolf-Dietger Machel

Leser schreiben ...

Sonderfahrten auf dem „Molli“

In diesem Jahr sind wieder einige Sonderfahrten auf der Schmalspurbahn Bad Doberan–Ostseebad Kühlungsborn West vorgesehen. Eingesetzt wird der Traditionszug. Nachstehend die Termine:

11. Februar 1989 1. Wintersonderfahrt; 7. Juli 1989 1. Sommer-sonderfahrt, bei der wiederum eine UNICEF-Aktion im Vordergrund steht; 19. August 1989 2. Sommer-sonderfahrt und 30. Dezember 1989 2. Wintersonderfahrt.

H.-J. Schramm,
Ostseebad Kühlungsborn

Werk-Ellok bleibt erhalten

Im Juli vergangenen Jahres entdeckte ich in Hosena eine Werkbahn mit interessantem Fahrzeugpark. Die Strecken des umfangreichen Werknetzes des VEB Glassandwerk Hosena – Spurweite 600 mm – führen von den Sandgruben bis zur Sandwaschanlage. Die Bahn wird mit Kleindieselloks bedient, früher waren mehrere Elloks im Einsatz. Zur Zeit ist noch eine Ellok vorhanden. Sie dient zum Ziehen

der offenen Güterwagen der parallel verlaufenden regelspurigen Anschlußbahn. Wenn ein Waggon beladen ist, zieht die Ellok die Gruppe mit einem Seil um einen Wagen nach vorn. Das Besondere ist, daß es sich hierbei nicht um ein Dreischienengleis handelt, sondern die Gleise nebeneinander verlaufen. Die Werklokomotive bleibt erhalten, sie geht in den Bestand der AG 3/7 „Feldbahnen“ Dresden über. Baujahr 1925–28, Hersteller AEG, 500-V-Gleichstrom.
Frank Hentschel, Leipzig

Eisenbahnjubiläum in der ČSSR

Am 1. und 2. Oktober 1988 fanden in der ČSSR zwei interessante Eisenbahnjubiläen statt. Unter großer Anteilnahme der Bevölkerung – meist in historischen Uniformen und Kostümen – fuhr ein Sonderzug bespannt mit den Dampflokomotiven 133.002 und 354.1217 zum 100jährigen Bestehen der Strecke Hanušovice–Mikulovice. 90 Jahre alt wurde die Strecke Telč–Kostelec u. Jihlavy. Dort verkehrte ebenfalls ein Sonder-

zug, der von der Dampflokomotive 134.2186 gezogen wurde.
me

Leser fragen ...

Hilferuf aus Weißenfels

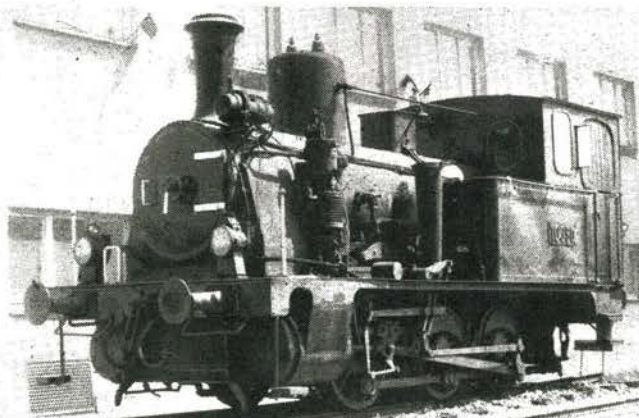
Zum Nachbau der Lokomotive ADLER benötigen wir Bauunterlagen, also vor allem Zeichnungen mit Maßangaben. Das Modell soll voll funktionsfähig und durch einen Dampfzylinder angetrieben werden. Wir bitten alle Leser, uns dabei zu helfen. Es wird ein sorgfältiger Umgang mit den Materialien zugesichert. Die Rückgabe der Unterlagen ist selbstverständlich.

J. Heuer, stellv. Vorsitzender
der AG 4/38 des DMV,
Merseburger Str. 65,
Weißenfels, 4850

Gesucht wird der Lebenslauf

In einem sehr gepflegten Zustand befindet sich das Lokomotivdenkmal von Kladno (ČSSR). Wer kann etwas zum Lebensweg dieser „T3“ mit der ČSD-Nummer 10390 sagen?

Text und Foto: R. Scheffler,
Oschatz



Klaus Möhle (DMV), Paplitz

Eine Suchkartei für den „me“

Der sein Hobby ernsthaft betreibende Eisenbahn-, Nahverkehrs- und Modelleisenbahner ist auf die Arbeit mit der Fachliteratur angewiesen. Doch es ist zeitraubend und schwierig, in der verfügbaren Fachliteratur bei Bedarf schnell, sicher und umfassend die benötigten Stellen aufzufinden. Eine begrenzte Hilfe waren die bis vor einigen Jahren regelmäßig erschienenen Inhaltsverzeichnisse zu mehreren Jahrgängen des „me“. Begrenzt deshalb, weil die Katalogisierung inhaltlich doch recht grob war. Diese Zusammenstellungen erscheinen nicht mehr; der Verlust ist zu verschmerzen. – Derzeit muß man mitunter bis zu 37 Jahrgänge des „me“ durchforsten, um alle Beiträge zum gewünschten Thema sicher erfassen zu können. Eine aufwendige Arbeit – und nur auf unsere Zeitschrift bezogen! Es erscheint also zweckmäßig, sich der

einmaligen Mühe zu unterziehen und eine Suchkartei anzulegen. – Was benötigt man dazu? Eigentlich nur eine Anzahl handelsüblicher Karteikarten, im Format A6 oder A5, vielleicht sogar farblich differenziert, und Karteireiter sowie einige Stunden Zeit. Dann sollte zunächst ein Schema bzw. eine Legende erarbeitet werden. Auf dieser Grundlage sind Karteireiter mit entsprechenden Abkürzungen zu kennzeichnen. Um die Sache nun aber nicht zu aufwendig und damit ineffektiv werden zu lassen, ist eine Beschränkung auf jeweils individuell interessierende Themenkomplexe zu empfehlen. Meiner Kartei liegt folgendes Schema zugrunde:

Themenkomplex	Index
Dampflokomotiven	Da
Elektrolokomotiven	E
Diesellokomotiven	Di
Schmalspurlokomotiven	Sl
Triebwagen	Tr
Reisezugwagen	Rw
Güterwagen	Gw
Spezialwagen	Sp
Bauten, techn. Anlagen	B
Gleise, Weichen, Fahrleitungen	Gl
Signale, Sicherungswesen	Si
Schaltungen	Sc
Straßenfahrzeuge	St
Landschaft	La
Informationen, Hinweise, Tips	In
Normen, Standards	No

Wer andere Interessen hat – vielleicht Nahverkehr, Poster, Messeneuheiten oder andere –, der kann sich seine Legende seinen Gesichtspunkten entsprechend anders aufbauen.

Die gekennzeichneten Karteireiter ermöglichen ein schnelles Auffinden des jeweiligen Sachgebiets. Auf den den Sachgebieten zuzuordnenden Karteikarten kann man nun detaillierte Hinweise zu den Literaturstellen vermerken. Hier zwei Beispiele:

Sachgebiet: Schaltungen	Index: Sc
Stichwort: Gleisbesetzmeldung „me“	7/74, S. 196
u. -anzeige	7/75, S. 213
	8/78, S. 252
	6/79, S. 180f.
	8/82, S. 29f.
oder:	
Sachgebiet: Informationen	Index: In
Stichwort: Nebenbahnstrecke	„me“ 6/69, S. 188
Müncheberg-Bukow	9/69, S. 278
	4/80, S. 103f.
	1/82, S. 22f.
	12/83, 2. US

Es ist erstaunlich, an wie vielen Stellen im „me“ allein zu diesen beiden Themen Aussagen gemacht werden: Und alle hat man mit einem Griff in die Kartei zur Hand! Selbstverständlich ist es zu empfehlen, über die „me“-Hefte hinaus alle greifbare Literatur durchzusehen. Jede neu erscheinende Ausgabe des „me“ sollte sofort karteimäßig ausgewertet werden. An dieser Stelle sei darauf verwiesen, daß für jeden Bürger der DDR die Möglichkeit besteht, kostenlos den Fundus der Deutschen Staatsbibliothek zu nutzen. Dort ist nahezu die gesamte einschlägige Literatur verfügbar, einschließlich ausländischer Veröffentlichungen.

Leser schreiben ...

Direkter Weg zum richtigen Beruf

Der UTP-Lehrer an der 3. Schule in der sowjetischen Stadt Kalinin, A. Rylkow, bastelt und sammelt Modelle von Dampflokomotiven. Stahlrösser der verschiedenen Epochen und Länder, auch die in dem bekannten Woroschilowgrader Werk gebaut wurden und werden, gehören dazu. Seine Modelle sind vorbildgetreu. Der Lehrer sagt immer wieder, der Modellbau ist nicht nur eine fesselnde Freizeitbeschäftigung, sondern der direkte Weg zu einem richtigen Beruf.

W. Kalinsky, Kalinin

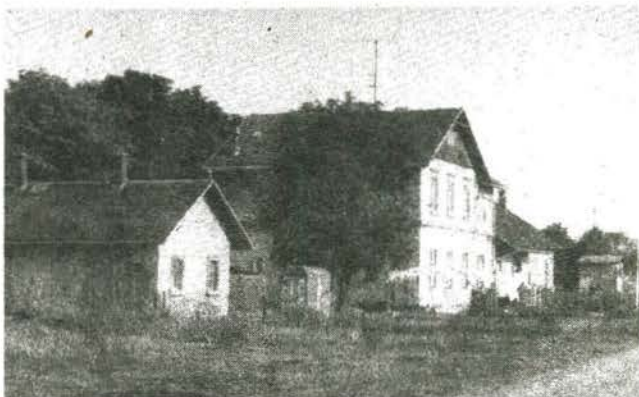
AG 4/45 und DR Hand in Hand
Absoluter Anziehungspunkt einer Modellbahn-Ausstellung Mitte vergangenen Jahres in Bad Salzungen war das Modell der 28,6-m-Drehscheibe, das für die neue H0-Anlage bestimmt ist.

Von der DR bekam unsere AG zwei ausgemusterte Reisezugwagen, die von uns als Ausstellungsraum hergerichtet werden. Im Vierachser wird in einem 17 m langen Raum eine H0-Anlage neu aufgebaut, die mit einer elektronischen Steuerung versehen wird. Der dreischsige Rekowagen dient als Werkstatt und Aufenthaltsraum sowie als Lager für die transportablen Anlagen. Die acht Mitglieder der AG – Eisenbahner, Kalikumpel u. a. – sehen neue Mitstreiter gern.
R. Kolinek, Merkers (Rhön)

Alte Mügeln Trassen

Es lohnt sich schon vor Ort herauszufinden, was noch an die Zeit erinnert, als das Mügeln Schmalspurnetz in voller Blüte stand. Während die erste Wanderung von Mügeln nach Neichen führte, ging es am zweiten Tag von Döbeln nach Mügeln. Größtenteils ist die Trasse und sind Reste der Kunstbauten noch

erkennbar. Es war nicht die letzte „Exkursion“, das Reststück von Mutzschen bis Neichen und die ehemalige Strecke von Kemmlitz bis Kropitz kommen noch dran. Das Bild zeigt das einstige Bahnhofsgebäude in Wermsdorf, heute ausschließlich für Wohnzwecke genutzt.
M. Kotyba, Riesa
Foto: L.-W. Treichel, Berlin



Sehr gutes Modell

Das überraschende Erscheinen des MAB-Modells des TATRA 815 im Maßstab 1:87 möchte ich als Ereignis werten. Idee, Formenbau bis zum Verpackungsdesign verdienen großen Dank. Weiter so!
H. Dumrath, Rostock

Dipl.-Ing. Andreas Mansch (DMV),
Mölkau
und Volker Wönckhaus (DMV), Leipzig

Computer im Dienst der Eisenbahnfreunde

Sonderzugfahrten als unverzichtbarer Bestandteil der Öffentlichkeitsarbeit des DMV haben im Laufe vieler Jahre zu hohen Erwartungen bei den Teilnehmern geführt. Nur wenige wissen um den immensen Aufwand, der dafür von den beteiligten Freunden in deren Freizeit erbracht werden muß. Vor allem geht es darum, kommerzielle und organisatorische Arbeiten schnell zu erledigen. Ständig nehmen diese Aufgaben aufgrund der erhöhten Nachfrage zu.

Was lag da also näher, als Routineaufgaben in geeigneter Weise moderner Rechentechnik zu übertragen? Diesem Gedanken folgend, stellte die Kommission für Eisenbahnfreunde beim Bezirksvorstand Halle des DMV Überlegungen an, welche Aufgaben in der Vorbereitungsphase durch Computer realisiert werden können. Schließlich sollte wieder mehr Zeit für das eigentliche Hobby gewonnen werden. Mit dem verstärkten Einsatz solcher Technik in Betrieben, Schulen und anderen Einrichtungen entstanden auch Möglichkeiten für deren Nutzung, wäre doch die Beschaffung entsprechender Geräte für den DMV ökonomisch nicht zu rechtfertigen.

Aus diesen Überlegungen heraus wurde ein Programmpaket in der Programmiersprache dBase II unter dem Betriebssystem SCP entwickelt, das seit April 1988 auf einem Personalcomputer (PC 1715) angewandt wird. Abb. 1 veranschaulicht den Programmablauf. Für den Aufruf der entsprechenden Programmteile und die Dateneingabe hat sich der Dialog Computer-Nutzer bewährt. Es werden lediglich Grundkenntnisse in der Gerätebedienung vorausgesetzt. Da Teilschritte vorgesehen sind, braucht das Programm nicht ständig abgearbeitet zu werden. Das ist insofern vorteilhaft, als freie Rechnerkapazitäten kurzfristig genutzt bzw. eingehende Bestellungen kontinuierlich bearbeitet werden können.

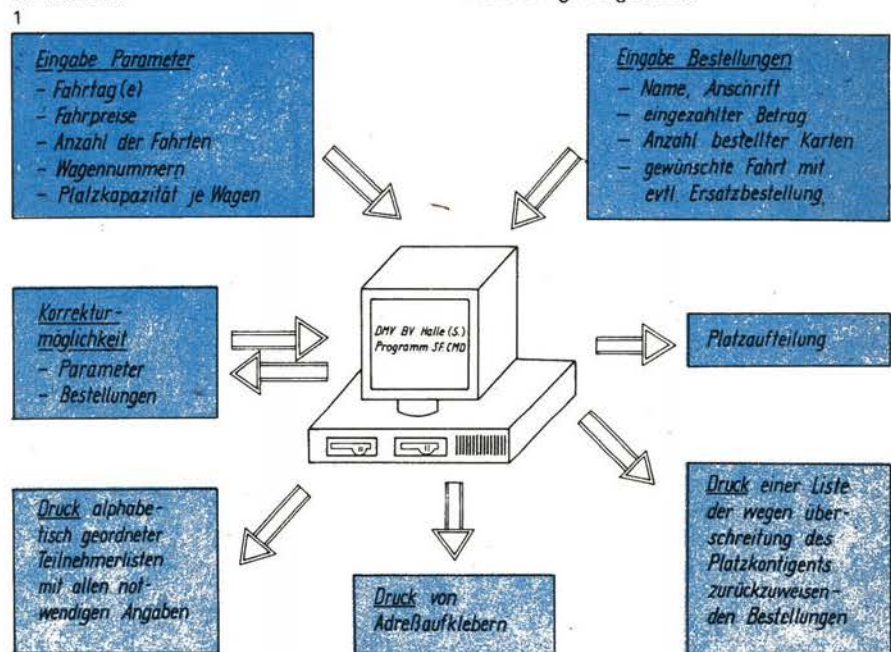
Bei der Platzaufteilung werden Mitglieder des DMV selbstverständlich vorrangig berücksichtigt, die übrigen Bestellungen in der Reihenfolge der Eingabe abgearbeitet. In den ausgedruckten Teilnehmerlisten (Abb. 2) sind für Abrechnungszwecke die Summen der ein-

gezahlten Beträge sowie der Teilnehmer ausgewiesen. Außerdem wird auf Differenzen zwischen Beträgen und Teilnahmewünschen aufmerksam gemacht. Die Adreßaufkleber (Abb. 3) enthalten verschlüsselt nochmals Fahrkartenzahl und Wagen-Nr. Damit kann der Versand unabhängig von den Drucklisten organisiert werden.

Die bisherigen Erfahrungen haben gezeigt, daß für diese Phase der Sonderfahrtvorbereitung etwa die halbe der bisher dafür benötigten Zeit eingespart werden kann und die Fehlerquote praktisch Null ist. Einige Unstimmigkeiten stellten sich zweifelsfrei als Eingabefehler heraus.

Der Computereinsatz brachte den sichtbaren Beweis, daß es auch für die Arbeit im DMV möglich ist, Schlüsseltechnologien effektiv zu nutzen. Weitere routinemäßige Aufgaben der Verbandsarbeit können ebenfalls mit Hilfe dieser Technik gelöst werden. Beispielsweise wurde auch ein ähnliches Programm für den Versand und die Abrechnung von Souvenirartikeln, wie Sonderbriefumschläge und Broschüren, durch die Leipziger Arbeitsgemeinschaft 6/52 des DMV erfolgreich genutzt.

Dieses Computerprogramm wurde auf der 31. Zentralen Messe der Meister von morgen in Leipzig als nachnutzbare Neuerung vorgestellt.



2

Nr.	Name	Strasse	Ort	Plz.	Betrag	Vol	DMV	Kin	Nr.	+ / -
1	Müller, H.	L.-Renn-Straße 10	Leipzig	7030	29,30	1	2	1	5	0,00
2	Schumann, F.	Brandtstraße 10 / 01-05	Greßpössa	7105	13,30	0	1	0	2	0,00
** TOTAL **										9172,60 301 267 23

3

1 Schematische Darstellung des Programmpaketes
2 Auszug aus Teilnehmerliste
3 Muster für Adressenaufkleber des Teilnehmers lfd. Nr. 1 aus der Teilnehmerliste

5/ 1/ 2/ 1

H. Müller
L.-Renn-Straße 10
Leipzig
7030

Zeichnung: Verfasser

Andreas Jorkisch (DMV), Forst

Die Eisenbahnen in und um Forst

Zwischen 1871 bis 1880 wurde das deutsche Eisenbahnnetz von 19 600 km auf eine Länge von 33 000 km erweitert. Damit konnten der Reise- und Güterverkehr wesentlich verbessert werden. Weitestgehend einheitliche Verkehrstarife erleichterten darüber hinaus den Schienenverkehr.

Auch die Forster Tuchfabrikanten hatten großes Interesse, ihre Kleinstadt an das landesweit so wichtig gewordene Verkehrsnetz anzuschließen. Beim Bau der Strecke Halle (Saale)–Cottbus–Sagan (heute Žagaň/VRP) wurde dieses Anliegen berücksichtigt. Forst erhielt Eisenbahnanschluß.

Sumpf war kein Hindernis

Dabei war ein am Rande des Stadtgebietes liegender Sumpf zu überqueren. Er erstreckte sich von der Berliner Straße, beginnend von dem heutigen Bahnübergang, am Stadion vorbei, bis weit in die Friedrich-Engels-Straße, der ehemaligen Spremberger Straße.

Mehr und mehr gewann die Industrie der Tuchstadt Forst an Bedeutung. Bereits 1891 wurde die Nebenstrecke von Forst nach Weißwasser eröffnet. Dadurch gelangte die für die Industrie dringend benötigte Braunkohle auf direktem Schienenwege nach Forst.

Stadteisenbahn kam hinzu

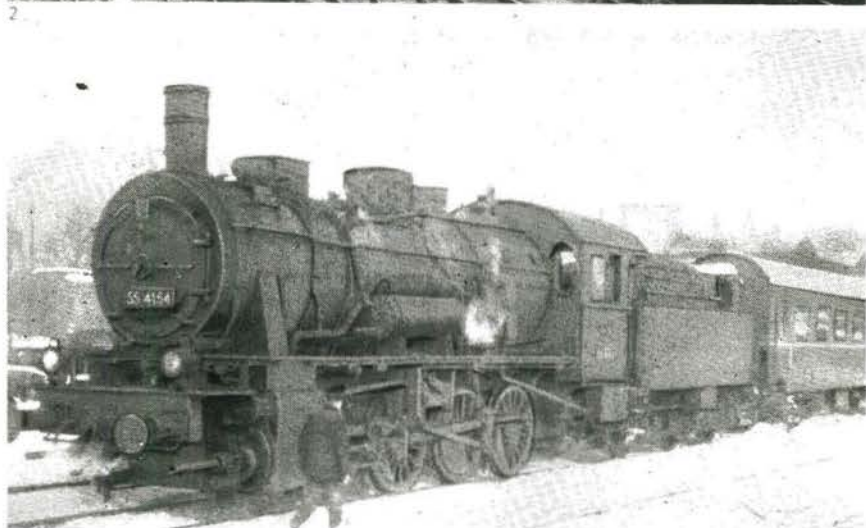
Nun rückte zunehmend die Frage des Transports innerhalb des Stadtgebietes in den Vordergrund. Auch hierfür sollte sich die Eisenbahn als ein sinnvoller Verkehrsträger erweisen. Bereits am 8. Mai 1893 wurde die meterspurige Forster Stadteisenbahn in Betrieb genommen. Den Bau und die Betriebsführung der Bahn hatte die „Localbahn A.-G. München“ (LAG) übernommen. Um ein Umladen der Güter zu vermeiden, wurden die regelspurigen Staatsbahnwagen durch die Straßen der Stadt zu den Empfängern auf Rollböcken transportiert. Im Laufe der Zeit erhielten fast alle Forster Fabriken Anschluß an die Stadtbahn. Braunkohle, Baumaterialien und viele andere Güter gelangten so bis auf die Fabrikhöfe.

1920 ging die Schmalspurbahn in das Eigentum der Stadt Forst über.

Wie die Forster Stadteisenbahn in jenen

Jahren gegenüber breiten Kreisen der Öffentlichkeit dargestellt wurde, zeigt folgendes Zitat aus einem von Hermann Standtke verfaßten Buch mit dem Titel „Heimatkunde der Niederlausitz“. Auf Seite 459 des 1923 erschienenen Buchs kann man lesen:

„Bahngleise durchziehen die Hauptstraßen der Stadt. Sie gehören aber keiner Personen befördernden Elektrischen an, sondern einer regelrechten Dampfisenbahn, die den Güterverkehr vermittelt. In oft scharfen Krümmungen führen Zweiggleise in die Fabrikhöfe hinein. Kleine Lokomotiven ziehen drei bis vier Eisenbahnwagen hinter sich her. Da die Bahn schmalspurig ist, können die Wagen der Staatsbahn nicht ohne weiteres auf den Gleisen der Stadtbahn fahren. Sie werden daher auf zwei Roll-



böcke geschoben und daran befestigt, und da die Standkästen für die Loren drehbar und seitlich verschiebbar sind, ist es möglich, ganz scharfe Bogen, bis zu 15-m-Durchmesser, zu nehmen. So werden den Betrieben ohne Umladung Braunkohle und Briketts, Maschinen, Wolle, Holz und Baumaterialien bequem und billig bis an den Ort zugeführt, wo sie gebraucht werden. Das Stadtbahnnetz hat eine Länge von rund 25 km, und im Jahre werden im ganzen etwa 250 000 Tonnen Güter befördert. Als die Stadtbahn 1893 eröffnet wurde, war die Einrichtung in solchem Umfange völlig neu und ohne Beispiel.“

Zurück zu den regelspurigen Eisenbahnen in und um Forst. Um das landwirtschaftlich genutzte Neißetal durch einen Schienenstrang zu erschließen, entstand eine Nebenbahn von Forst nach Guben. Sie wurde im Mai 1904 eröffnet. Nunmehr war die Tuchstadt

Forst gut erreichbar. Die ständig steigende Belastung der Schienenwege führte bereits 1894 und 1895 dazu, daß die erst 1872 errichtete Eisenbahnbrücke über die Neiße durch einen Neubau ersetzt werden mußte.

Das Jahr 1897 brachte der Stadt Forst die größte Hochwasserkatastrophe, die es hier bisher jemals gegeben hat. Am 31. Juli zeigte die Neiße bei Görlitz einen Rekordstand von 5,36 m. Die Wassermassen wälzten sich mit unheimlicher Geschwindigkeit talwärts auf Forst zu. Noch am selben Abend stieg der Fluß in rund vier Stunden auf 4,29 m über Normal an. Der Damm brach unmittelbar vor der neu errichteten Eisen-

bahnbrücke. Ungeheure Wassermassen drangen in die Stadt.

Auch der Bahndamm der Strecke Forst–Weißwasser blieb nicht verschont, so daß das gesamte Schienenetz am Bahnübergang Berliner Straße und der Bahnhof unter Wasser stand. In der Nähe der Post wurde der Wasserstand mit 2 m gemessen. Schäden von rund 1,5 Mill. Mark waren die Folge der Naturkatastrophe.

1906 mußte der Bahnhof Forst erweitert werden. In diesem Zusammenhang wurde ein Fußgängertunnel neben dem Bahnübergang in der Berliner Straße gebaut.

Mit dem Ausbau der Forster Industrie stieg auch das Verkehrsaufkommen auf der Stadteisenbahn weiter an.

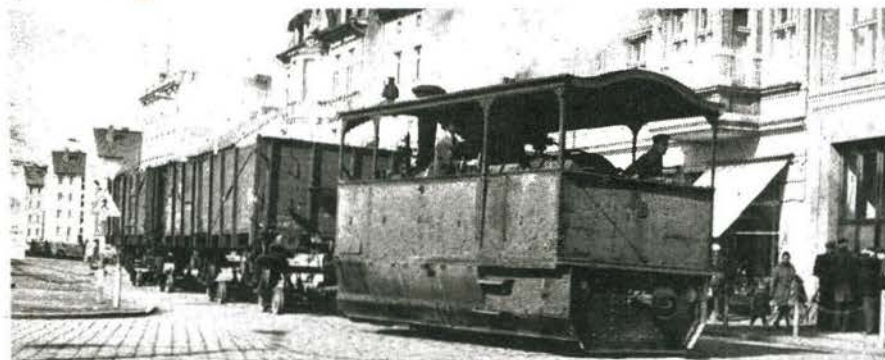
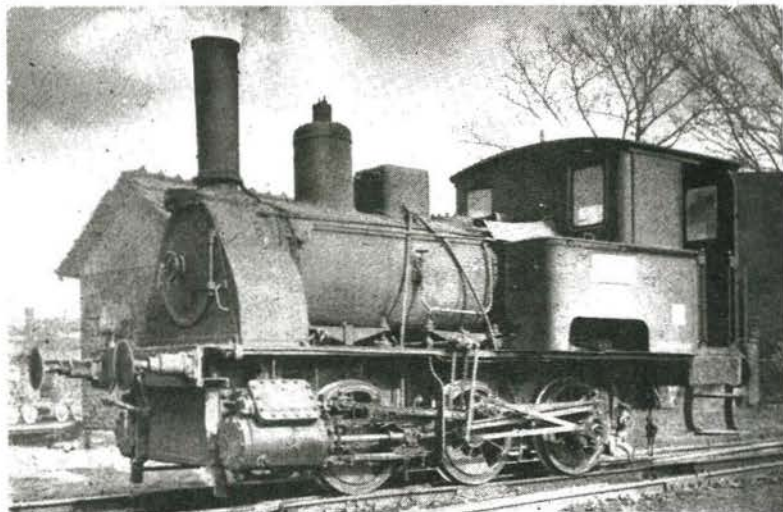
1 Blick auf die Gleisanlagen des Bahnhofs Forst um 1960; links das Empfangsgebäude

2 In den 60er Jahren gehörte in Forst eine solche Zugkomposition noch zum täglichen Bild: 55 4154 mit einem Personenzug abfahrbereit in Richtung Wilhelm-Pieck-Stadt Guben.

3 Die ehemalige Lokomotive 38 der Forster Stadteisenbahn (Krauss 1891/2417). Diese Maschine sorgte unlängst für Diskussionsstoff auf der forum-Seite des „me“ (vgl. 5/88, S. 3 und 11/88, S. 2).

4 Lokomotive 3 der Forster Stadteisenbahn (Krauss 1925/8329)

Fotos: ZBDR (1, 3 und 4); Sammlung Brodtkorb (2)



Im Dienste des Militärs

Mit Beginn des ersten Weltkriegs diente die Eisenbahn mehr und mehr dem ständig steigenden Militärverkehr. Deshalb befürchteten die damaligen Machthaber Diversions- und Sabotageakte an den Bahnanlagen. Auch die Behörden von Forst erhielten den Auftrag, die Verkehrsanlagen der Umgebung zu schützen. Alle männlichen Bürger ab dem 25. Lebensjahr wurden aufgerufen, am sogenannten Sicherheitsdienst teilzunehmen.

Dienstpläne, Protokolle, Lageskizzen und Namensverzeichnisse in den Akten geben noch heute Auskunft über die Patrouillentätigkeit am Bahnkörper bei Klinge und Teuplitz (heute Tuplice/VRP).

Bis 1945 wurden die Strecken um Forst mit Lokomotiven der Gattung T 9³ (BR 91) und T 12 (BR 74) befahren.

Am Ende des zweiten Weltkriegs soll in Forst auch ein Eisenbahngeschütz beheimatet gewesen sein, das man bei eventuellen Angriffen bis zur Neiße-Eisenbahnbrücke vorschob. In jenen Wochen wurde um den Bahnhof hart gekämpft. Aber nicht nur das. Forst selbst lag am Kriegsende in Schutt und Asche. Ungefähr 90 Prozent des Stadtgebietes glich einem Trümmerhaufen. Alle Neiße-Brücken waren mit Ausnahme der Eisenbahnbrücke gesprengt. In Mitleidenschaft gezogen war auch ein Teil der Bahnanlagen, insbesondere einige

Deshalb durften in einem Stadtbahnzug nur drei beladene oder fünf leere Güterwagen befördert werden.

Mit dem Potsdamer Abkommen wurde unter anderem die Oder-Neiße-Friedensgrenze festgelegt. Dadurch mußte der Bahnhof Forst als Grenzbahnhof eingerichtet werden. Bereits am 10. Mai 1945 fuhr der erste Zug in Richtung Zagan. 1946 setzten die PKP den ersten Schnellzug auf dieser Strecke ein. In dieser Zeit waren von der DR in Forst die Lokomotiven 74 888, 74 1274 und 74 1276 beheimatet worden. 1950 wurde das Bahnbetriebswerk Forst in eine Einsatzstelle umgewandelt. Für die hier zu behandelnden Schlepptenderlokomotiven entstand später eine 23-m-Drehscheibe. Die durch Kriegseinwirkungen stark beschädigte Strecke Forst-Guben konnte erst 1952 wieder durchgängig befahren werden. Hier kamen Lokomotiven der Baureihe 38, 52 und 55 zum Einsatz.

Eisenbahn und Kraftverkehr

Anfang der 60er Jahre übernahm der Kraftverkehr viele Transporte im Nahbereich. Die Forster Stadteisenbahn stellte außerdem ein Verkehrshindernis und Sicherheitsrisiko in den Straßen der Stadt dar. Am 31. August 1965 stellte die Stadteisenbahn den Betrieb ein.

Im Volksmund hatte man sie „Schwarze Jule“ genannt. Noch heute sind in einigen Forster Straßen Gleisanlagen zu sehen. Das geringe Reiseverkehrsaufkommen auf der Strecke Forst-Wilhelm-Pieck-Stadt Guben führte 15 Jahre später zu der Entscheidung, hier den Reiseverkehr einzustellen und die Beförderungsaufgaben dem Kraftverkehr zu übergeben. Seit dem 1. Juni 1981 verkehren zwischen beiden Städten nur noch Güterzüge.

Dennoch ist die Eisenbahn in und um Forst heute nicht nur im grenzüberschreitenden Verkehr wichtig. Mit der Verlagerung des Güterverkehrs von der Straße auf die Schiene ist die Bedeutung der Eisenbahn weiter gewachsen. Und so gehört auch hier die Eisenbahn zu einem unverzichtbaren Verkehrsmittel mit einer gesicherten Perspektive.

Der Autor bedankt sich beim VEB Zuschlagstoffe und Spezialsande Heide, Betriebsteil Zeischa, sowie beim VEB Fleischkombinat Cottbus, Schlachtbetrieb Forst, die ihre Unterlagen über die Forster Stadteisenbahn zur Einsicht bereitstellten.

Gebäude sowie Signal- und Fernmeldeanlagen. Bis auf zwei Regelspurlokomotiven der Forster Stadteisenbahn – hierbei handelte es sich um Cn2t-Maschinen (Krauss 1889/2050 und 1891/2417) – wurden alle anderen bis dahin in Forst stationierten Lokomotiven beim Rückzug der Faschisten mitgenommen.

Ein neuer Anfang

Mit beiden relativ schwachen Maschinen wurde der Betrieb auf dem Bahnhof wieder aufgenommen. Die Stadteisenbahn diente zunächst als Trümmerbahn. Dabei mußte beachtet werden, daß durch die Rillenschienen mit einer Masse von 46,5 kg/m bedingt nur eine Achsfahrmasse von 9t zulässig war und es keine durchgehende Bremse gab.

Quellenangaben

- (1) Wilfried Scholz, Richard Ihlo: Geschichte der Stadt Forst, 1. Teil, 2. Auflage 1982
- (2) Kieper, Preuß, Rehbein: Schmalspurbahn-Archiv; transpress VEB Verlag für Verkehrswesen; Berlin 1980
- (3) Thomas Zach, Werner Schulz: Wilhelm-Pieck-Stadt Guben – Forst – Betrachtungen zu einer Nebenbahn; modelleisenbahner, Berlin 30 (1981) 7, S. 208 und 209
- (4) Arbeitsgemeinschaft 2/5 des DMV; Dokumentation Bahnhof Forst, Forst 1976

Am 1. Januar 1989 wurde in der Volksrepublik Kuba der 30. Jahrestag des Sieges der Revolution über die Batistadiktatur begangen.

Vieles hat sich seitdem in Kuba verändert, so auch im Verkehrswesen. Auf dem Streckennetz der Staatsbahn ist der Traktionswechsel vollzogen worden. Die Hauptlast des Verkehrs trägt die Dieseltraktion.

Das Geschehen auf den der Zuckerindustrie unterstehenden Strecken beherrscht aber noch die Dampflokomotive.

Interessante Eindrücke von diesem Betrieb gibt der folgende Beitrag wieder. Die Redaktion

Uwe Cieslak, Remscheid (BRD)

Eisenbahn und Zuckerrohr

Der wichtigste Wirtschaftszweig der 115 000 km² großen Inselrepublik Kuba ist der Anbau und die Verarbeitung von Zuckerrohr. Bereits um 1800 wurde der Anbau von Zuckerrohr von der damaligen spanischen Kolonialmacht eingeführt. Die jährliche Förderung von acht bis zehn Millionen Tonnen macht die VR Kuba nach der Sowjetunion zum zweitgrößten Zuckerproduzenten der Erde.

Als sich nach 1898 US-Konzerne der

Zuckerproduktion bemächtigten, durchzogen sie die rasch anwachsenden Plantagen mit Eisenbahnen in vier verschiedenen Spurweiten. Es waren dies 27 3/4 Zoll (705 mm), 30 Zoll (762 mm), 36 Zoll (914 mm) und die Regelspur mit 1 435 mm. Nach der Revolution 1959 kamen sämtliche Zuckerfabriken und deren Bahnen unter die Verwaltung des Ministeriums für die Zuckerindustrie „MINAZ“ (MINisterio AZucro), das heute ein Gesamtnetz von 9 441 Kilometern betreut. Damit ist es mehr als doppelt so groß wie das der Staatsbahn (Ferrocarriles de Cuba) mit einer Streckenlänge von 5 524 Kilometern.

Während sich bei der Staatsbahn heute fast ausschließlich Diesellokomotiven aus sowjetischer Produktion im Einsatz befinden, existieren im Bereich der Zuckerindustrie noch jetzt mehr als 550 Dampflokomotiven.

Sie veranschaulichen die Geschichte des nordamerikanischen Lokomotivbaus zwischen 1875 und 1925.

Obwohl selbst die jüngsten Maschinen mehr als 50 Jahre im Betrieb stehen, weisen sie überwiegend einen sehr guten Erhaltungszustand auf. Dies liegt auch daran, daß diese Maschinen nur rund 100 Tage im Jahr im Ernteeinsatz sind, und die übrige Zeit für Wartungs- und Reparaturarbeiten genutzt wird. Es gibt allerdings auch eine verschwindend kleine Zahl von Lokomotiven aus deutschen und britischen Lokomotivfabriken, darunter einige Dampfspeicherlokomotiven von Orenstein & Koppel.

Während der Ernte wird das Zuckerrohr durch die landwirtschaftlichen Kooperativen an bestimmten Ladestellen in bereitgestellte Güterwagen umgeschlagen, die dann täglich nach einem festen Plan abgefahren werden.

Die schmalspurigen Bahnen wurden zu-

meist nicht untereinander verbunden. Die regelspurigen Strecken sind sämtlich an das Staatsbahnnetz angeschlossen, so daß regelmäßig und nach festem Fahrplan auch Züge mit Zuckerrohr über längere Staatsbahnstrecken verkehren.

Die Zuckerfabriken werden übrigens alle mit „Central“ bezeichnet und tragen geographische Bezeichnungen oder Namen kubanischer Revolutionäre sowie von Persönlichkeiten der nord- und südamerikanischen Geschichte.

1 Lok 1315 der Zuckerfabrik Central Hunberto Alvarez (Spurweite 762 mm) beim Ernteeinsatz in den Zuckerrohrfeldern. Die Lok wurde 1905 von Baldwin in den USA unter der Fabrik-Nummer 26193 erbaut.

2 Während die US-Lokfabrik Baldwin den Löwenanteil der nach Kuba gelieferten Lokomotiven hatte, gehören Maschinen der American Locomotive Company (ALCO) schon zu den Seltenheiten. Diese 1' D-Maschine der Zuckerfabrik Central Marcelo Salado lieferte ALCO COOKE im Jahre 1920 mit Fabrik-Nummer 62620.

3 Mit Zuckerrohr beladene Züge verkehren über die Strecken der Staatsbahn (Ferrocarriles de Cuba) und sind mit Lokomotiven der jeweiligen Zuckerfabriken bespannt. Die Aufnahme zeigt Lok Nr. 1530 der Fabrik Central Jose Smith Comas (Baldwin 1925, Fabrik-Nummer 58654) mit einem solchen Zug im Bahnhof Progreso der Staatsbahn.

4 Lok Nr. 1557 der Fabrik Central George Washington erreicht mit einem Zuckerrohrzug die Fabrik.

5 Aus deutschen Lokomotivfabriken fanden nur relativ wenige Maschinen den Weg auf die Insel. Eine davon zählt noch heute zum Einsatzbestand der Fabrik Central Ruben M. Villena (Henschel 1920 Fabrik-Nummer 18044). Wie die meisten Dampflokomotiven auf Kuba ist auch diese kleine Regelspurlok ölgefeuert.

Fotos: Verfasser (Februar 1985)

SJ zukunftsorientiert

Das 11 236 km lange Streckennetz der Schwedischen Staatsbahnen (SJ) umfaßt derzeit 500 Personen- und 800 Güterbahnhöfe. 1987 gehörten 875 Elloks, 660 Dieselloks sowie 1 700 Reisezugwagen und 34 300 Güterwagen zum Fahrzeugpark. Hinzu kommen 2 050 bei den SJ eingestellte Privatwagen. Im äußeren Einzugsbereich der Bahn wohnen 6 Mill. Menschen, das sind 71 % der Gesamtbevölkerung des Königreichs Schweden. Die nunmehr 130 Jahre alten Eisenbahnen dieses Landes haben eine gesicherte Perspektive, wengleich in den zurückliegenden Jahren zahlreiche Nebenbahnen stillgelegt wurden. Ein Intercity-Schnellzugnetz auf vorhandenen Trassen und moderne

Nahverkehrslösungen tragen zu einem attraktiven Reiseverkehr bei. Hochgeschwindigkeitszüge werden auf bestimmten Relationen in Zukunft zum täglichen Bild gehören. Ebenso modernisiert wird der Güterverkehr. Hier eröffnet der Huckepackverkehr neue Perspektiven.

Schienenverkehr wird ausgebaut

Die Stockholmer Verkehrsbetriebe bauen auch künftig auf den Schienenverkehr. Auf dem 100 km langen U-(Tunnel-)Bahnnetz werden heute täglich 1,9 Mill. Fahrgäste befördert. In den 60er Jahren wurde der Busverkehr stark erweitert. 1967 mußte die Straßenbahn fast gänzlich verschwinden. Der

Hauptgrund war die Umstellung vom Links- zum Rechtsverkehr auf den Straßen der Stadt. Ein damit notwendig gewordener Umbau der Straßenbahn war damals zu kostenaufwendig. Erhalten blieben lediglich zwei kurze Straßenbahnstrecken auf eigenem Bahnkörper, die es heute noch gibt. Inzwischen wird der Wiederaufbau der Straßenbahn vorbereitet – sie soll sogar bis in die City führen. Die Gründe sind wie überall die gleichen: umweltfreundlich, energiesparend und ökonomisch. Mit Inbetriebnahme des neuen Straßenbahnnetzes können einige der jetzt notwendigen 1 800 Kraftomnibusse für den Stadtverkehr eingespart werden. Beim Stockholmer Nahverkehrsbetrieb sind 13 000 Angestellte aus mehr als 100 Nationen beschäftigt. Rote

Zahlen gibt es auch in Stockholm. 60 % der Betriebskosten können aus den Einnahmen nicht gedeckt werden. Sie werden vom Staat bereitgestellt.

Straßenbahn mit Speisewagen

Die Linie 79 der Duisburger Verkehrsgesellschaft ist wahrscheinlich die einzige Straßenbahn der Welt, die einen Speisewagen hat. Er verkehrt seit 40 Jahren viermal pro Tag zwischen den Hauptbahnhöfen von Duisburg und Düsseldorf (36 Haltestellen). An den fünf Tischen serviert eine Kellnerin je nach Wunsch u. a. eine Tasse Kaffee oder Tee, eine Flasche Bier und ein Frühstück mit Ei, Butter, Marmelade und zwei Brötchen.