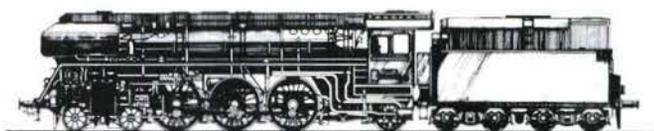


der modelleisenbahner

FACHZEITSCHRIFT
FÜR DEN MODELLEISENBAHNBAU
UND ALLE FREUNDE
DER EISENBAHN

Jahrgang 26



TRANSRESS VEB VERLAG FÜR VERKEHRSWESEN

Verlagspostamt Berlin Einzelheftpreis 1,— M

FEBRUAR

32 542

2/77

der modelleisenbahner

Fachzeitschrift für den Modelleisenbahnbau
und alle Freunde der Eisenbahn

2 Februar 1977 · Berlin · 26. Jahrgang

Organ des Deutschen Modelleisenbahn-Verbandes der DDR



INHALT

	Seite
Friedrich Spranger	
Die Schwebeseilbahn in Thale im Harz	29
Peter Merkel	
100 Jahre Eisenbahnstrecke Werdau—Wünschendorf—Weida	32
Eine N-Anlage im Westentaschenformat	36
Aus vergangenen Tagen	38
Günter Barthel	
Zur Bestimmung und Festlegung des Hauptmotivs einer Modellbahnanlage	39
Günter Fromm	
Eingleisige Eisenbahnbrücke mit flügellosem Widerlager in der Nenngröße H0	40
Klaus Müller	
Wie warte, pflege und repariere ich Modellbahntriebfahrzeuge und elektromagnetisches Zubehör? (9)	42
Ulrich Müller	
Über die Geschichte und Entwicklung der Straßenbahn in Halle (Saale) (Teil 2 und Schluß)	44
Klaus Schröder/Gerald Wohlfahrt	
Isolieren von Metallradsätzen	48
Frieder Mühlstädt	
Eine kleine Arbeitsgemeinschaft in einer großen Stadt stellt sich vor	49
Fritz Döscher	
Ein Gleisbildstellpult „en miniature“	51
Wissen Sie schon	54
Skizze zum Lokfoto des Monats	54
Lokfoto des Monats: Schmalspurlokomotive (600mm) 99 3312 der Waldeisenbahn Muskau	55
Lokbildarchiv	56
Unser Schienenfahrzeugarchiv	
Peter Glanert	
Der ET 85 — ein Triebwagen für den Vorortverkehr	57
Aus den DMV-Bezirken berichtet: BV Greifswald	59
Der Kontakt	60
Signale der SZD — 8. Folge	61
Walter Techl	
ČSSR- und DDR-Modelleisenbahner stellten gemeinsam aus	62
Mitteilungen des DMV	63
Selbst gebaut	3. U.-S.

Titelbild

Im vorigen Heft erschien ein Beitrag über die Lokomotivschau der ČSD. Unter den dort vorgestellten Triebfahrzeugen war u. a. auch die 1'E-Güterzuglokomotive der Reihe 556.0 der ČSD vertreten. Unser Bild zeigt diese schöne Maschine, die als letzte Güterzuglokomotive der Dampftraktionsart an die ČSD geliefert wurde, noch einmal im Betriebseinsatz.

Foto: Evžen Stribrný, Val. Meziříčí (ČSSR)

Titelvignette

Text siehe Heft 1/77

Rücktitelbild

In diesem Heft finden Sie auch einen Beitrag über die Arbeit einer kleinen Dresdner AG des DMV. Das Rücktitelbild ergänzt noch einmal diesen Artikel. Es gibt die Nachbildung des Schmalspurbahnhofs Mohorn wieder.

Foto: Frieder Mühlstädt, Dresden

REDAKTION

Verantwortlicher Redakteur:
Ing.-Ök. Journalist Helmut Kohlberger
Typografie: Pressegestalterin Gisela Dzykowski
Redaktionsanschrift: „Der Modelleisenbahner“,
DDR-108-Berlin, Französische Str. 13/14, Postfach 1235
Telefon: 2 04 12 76
Sämtliche Post für die Redaktion ist grundsätzlich nur
an unsere Anschrift zu richten.
Nur Briefe, die die Seite „Mitteilungen des DMV“
betreffen, sind an das Generalsekretariat des DMV,
DDR-1035-Berlin, Simon-Dach-Str. 10 zu senden.

HERAUSGEBER

Deutscher Modelleisenbahn-Verband der DDR

REDAKTIONSBEIRAT

Günter Barthel, Erfurt
Karlheinz Brust, Dresden
Achim Delang, Berlin
Dipl.-Ing. Günter Driesnack, Königsbrück (Sa.)
Ing. Peter Eickel, Dresden
Eisenbahn-Ing. Günter Fromm, Erfurt
Ing. Walter Georgii, Zeuthen
Johannes Hauschild, Leipzig
o. Prof. Dr. sc. techn. Harald Kurz, Radebeul
Wolf-Dietger Machel, Potsdam
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 entnehmen.
Nachdruck, Übersetzung und Auszüge sind nur mit
Genehmigung der Redaktion gestattet.
Für unverlangt eingesandte Manuskripte, Fotos usw.
übernimmt die Redaktion keine Gewähr.
Art.-Nr. 16330

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 Preis-
liste Nr. 1.

Bestellungen nehmen entgegen: Sämtliche Postämter,
der örtliche Buchhandel und der Verlag — soweit
Liefermöglichkeit. Bestellungen in der deutschen Bundes-
republik sowie Westberlin nehmen die Firma
Helios, 1 Berlin 52, Eichborndamm 141—167, der
örtliche Buchhandel und der Verlag entgegen. UdSSR:
Bestellungen nehmen die städtischen Abteilungen von
Sojuszpechatj bzw. Postämter und Postkontore ent-
gegen. Bulgarien: Raznoiznos, 1. rue Assen, Sofia
China: Guizi Shudian, P. O. B. 88, Peking, ČSSR: Orbis,
Zeitungsvertrieb, Praha XII, Orbis Zeitungsvertrieb,
Bratislava, Leningradska ul. 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 Gesellschaft für den Export
und Import von Druckerzeugnissen Chulpanmul,
Nam Gu Dong Heung Dong Pyongyang. Albanien:
Ndermerrja Shtetnore Botimeve, Tirana. Übriges
Ausland: Örtlicher Buchhandel, Bezugsmöglichkeiten
nennen der Außenhandelsbetrieb Buchexport, DDR-
701-Leipzig, Leninstraße 16, und der Verlag.

Die Schwebeseilbahn in Thale im Harz

Besucht man Modellbahn-Ausstellungen oder betrachtet man die eine oder andere Heimanlage, so kann man auch Nachbildungen einer Schwebeseilbahn vorfinden.

In dieser Fachzeitschrift war übrigens auch schon einmal eine Bauanleitung für ein derartiges Modell enthalten, das zur Bereicherung des Landschaftsbildes einer entsprechenden Anlage durchaus beitragen kann.

Schauen wir uns nun einmal beim Vorbild — oder besser gesagt, nach existenten Vorbildern — nämlich nach Schwebeseilbahnen in der DDR um. Wir stellen dann fest, daß es derer nur drei Stück in unserem Lande gibt, und zwar die schon viele Jahre bestehenden beiden Bahnen in Dresden-Loschwitz (siehe auch Heft 8/1960) und in Oberwiesenthal (siehe Heft 12/1961). Seit dem Jahre 1970 kam dann die Schwebeseilbahn in Thale/Harz neu hinzu.

In zweierlei Hinsicht aber unterscheidet sich diese von den erstgenannten herkömmlicher Bauart: In der Größe und Anzahl der Kabinen und in der Betriebsart.

Sowohl die Loschwitzer als auch die Oberwiesenthaler Bahn werden als Großkabinenbahnen im Pendelsystem betrieben das heißt, zwei Kabinen pendeln im Wechsel zwischen Tal- und Bergstation. Jede von ihnen kann jeweils 52 bzw. 40 Fahrgäste aufnehmen.

Die nach modernsten Gesichtspunkten von tschechoslowakischen Firmen gebaute Bahn in Thale hingegen ist eine Kleinkabinenbahn mit Umlaufsystem. In nachfolgendem Beitrag wird sie beschrieben.

1. Zur Entstehung der Bahn

Die Harzstadt Thale ist als Erholungsort und durch das im Stadtinnern gelegene Stahlwerk bekannt. Sie liegt am Ausgang des wildromantischen Bodetals. Zwei gewaltige Eckpfeiler schließen das Tal nach dem Flachland hin ab, es sind links der sagenumwobene Roßtrappe-Felsen und rechts der nicht weniger bekannte und von Sagen und Geheimnissen umgebene Hexentanzplatz. Die von diesen Felsen aus ungewöhnlich schöne Aussicht in das 250 m tiefer liegende Bodetal und das Harzvorland machten sowohl den Roßtrappe-Felsen als auch den Hexentanzplatz schon frühzeitig zu vielbesuchten Ausflugszielen. Dort entstanden Hotels und

Gaststätten, und auf dem Hexentanzplatz zählen die „Walpurgishalle“ und das weithin bekannte „Harzer Bergtheater“ zu besonderen Touristenattraktionen.

Auch Projekte einer Seilbahn waren schon in Arbeit, das erste übrigens schon im Jahre 1886. Die meisten von ihnen sahen jedoch nicht eine Verbindung der Stadt Thale mit einem der beiden Felsen vor, sondern vielmehr eine Überquerung des Bodetals vom Roßtrappe-Felsen zum Hexentanzplatz. Wirklich konkrete Formen nahmen die Pläne für eine Seilbahnverbindung erst in unserem Arbeiter- und Bauern-Staat in den sechziger Jahren an. Zu dieser Zeit beschloß der Rat des Bezirks Halle/S. den Bau einer Schwebeseilbahn von Thale nach dem Hexentanzplatz. Daraufhin wurde 1968 auf der Messe in Brno (CSSR) zwischen den Außenhandelsgesellschaften der DDR und der CSSR ein Leistungs- und Lieferungsvertrag abgeschlossen, in dem die Projektierung und der Bau der Bahn durch CSSR-Firmen vereinbart wurde.

Bereits am 26. Februar 1969 wurden dann die Bauarbeiten aufgenommen. Als Fertigstellungs- und Übergabetermin war ursprünglich der 20. Dezember 1970 vorgesehen. Dieser konnte dann aber um mehr als zwei Monate vorverlegt werden, so daß die Übergabe am 7. Oktober 1970, dem 21. Jahrestag der Gründung der DDR erfolgte. Damit wurde nach einer Rekordbauzeit von nur knapp 20 Monaten der Seilbahnbetrieb durch den „VEB Personenschwebeseilbahn Thale“ eröffnet.

2. Das Profil der Seilbahn

Die zu durchfahrende Seillänge beträgt etwa 750 m. Dabei überwinden die Kabinen einen Höhenunterschied von etwa 244 m. Ungefähr 100 m von der Talstation entfernt befindet sich die einzige Stütze der Bahn, die 45 m hoch ist. Von dort ab geht es 430 m freischwebend weiter, bis der 13 m hohe Überläufer 1 am Wachlerfelsen erreicht ist. Nach weiteren 124 m, unmittelbar vor der Bergstation, wird dann noch der 10 m hohe Überläufer 2 passiert.

Mit einer mittleren Neigung von 35 % ist die Schwebeseilbahn Thale die steilste der DDR. Ihre größte Neigung beträgt ungefähr 75 %.

Bild 1 Das Profil der Seilbahntrasse

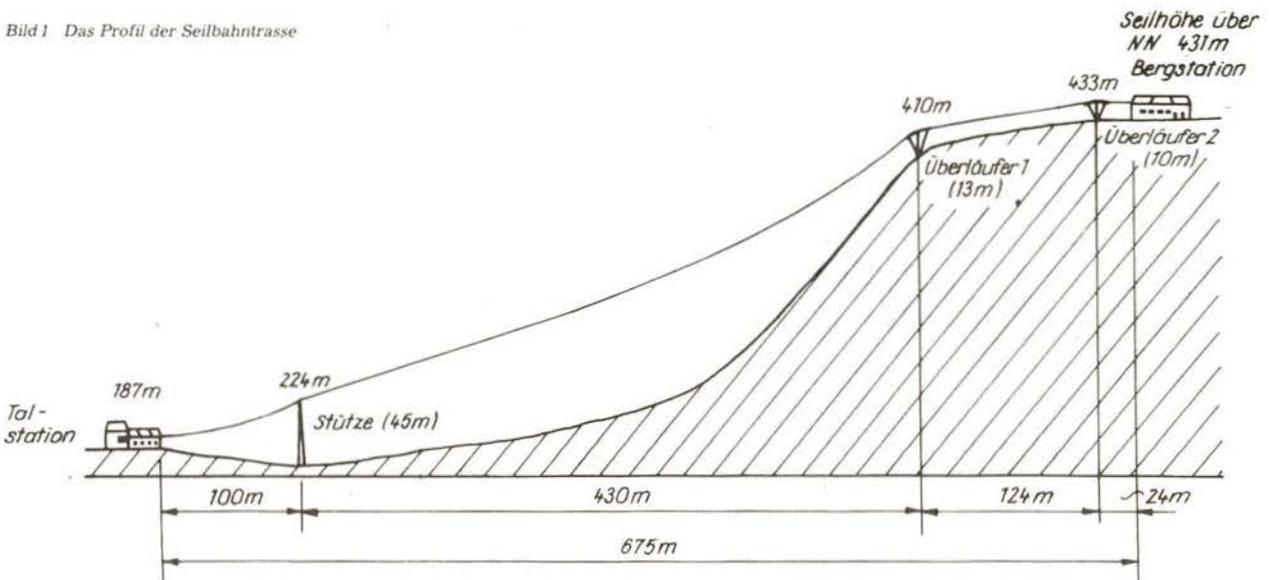




Bild 2 Die zweigeschossige Empfangshalle der Talstation; dahinter, halb verdeckt, die Bahnsteighalle



Bild 3 Ausfahrt aus der Bahnsteighalle der Talstation

Bild 4 Blick auf die bewaldeten Hänge der Robtrappe und auf das Harzvorland



3. Gebäude, Kabinen und technische Ausrüstung

An den Stationsgebäuden ist deutlich zu erkennen, daß es sich bei der Bahn um ein tschechoslowakisches Wiederverwendungsprojekt handelt. Die großzügig und geschmackvoll gehaltenen Bauten ähneln sehr denen der in der ČSSR neuerrichteten Seilbahnen. Sie fügen sich auch vortrefflich in die Landschaft des Harzgebiets ein. Sowohl bei der Berg- als auch bei der Talstation wurde Granit zur Verblendung der Außenfronten der Hallen verwendet. Auf dem Hexentanzplatz benutzte man hell gebeiztes Holz, um Teile des Stationsgebäudes zu verkleiden. Der Bahnsteighalle der Talstation ist eine zweigeschossige geräumige Empfangshalle vorgelagert. Sie enthält unter anderem die Kasse, Toiletten sowie einen größeren Verkaufsstand für Imbiß, Getränke und Reiseandenken. In der Bergstation sind neben der Empfangshalle Dienstwohnungen, Diensträume für die Verwaltung der Bahn sowie die maschinelle Ausrüstung untergebracht.

Für den Antrieb der gesamten Anlage reicht ein Elektromotor mit einer Leistung von 75 kW aus. Die Tragseile haben einen Durchmesser von 40 mm. Sie werden durch eine Masse von je 26 t gespannt. Bei den Zugseilen sind die entsprechenden Werte 25 mm bzw. 10 t.

Die Fahrgäste werden in Vollsichtkabinen für je vier Personen befördert. Diese Kabinen sind abwechselnd rot, gelb und blau lackiert. Innen befindet sich an jedem Kabinenende eine einfache Sitzbank für je zwei Personen.

4. Betriebstechnologie

Dem Betrieb stehen insgesamt 30 Fahrgastkabinen, eine Revisionskabine und ein Schmierwagen zur Verfügung. Beim Publikumsverkehr sind stets 26 Kabinen im Umlauf, davon befinden sich 20 in Bewegung und je drei in jeder Station. Bei einer Geschwindigkeit von 3 m/s, das sind umgerechnet 10,8 km/h, folgen die Kabinen einander in einem Abstand von 72 m, was 24 Sekunden entspricht. Das bedeutet, daß die Bahn je Stunde und pro Richtung maximal 600 Personen befördern kann. Die Fahrzeit zwischen den beiden Stationen dauert vier Minuten. Revisions- und Schmierfahrten gehen mit einer Geschwindigkeit von 6,5 m/s vor sich. Der gesamte Betriebsablauf ist weitgehend automatisiert. Sowohl in der Tal- als auch in der Bergstation ist je ein Beschäftigter am Ein- und Ausstieg tätig. Die Maschinenanlage wird nicht besetzt. Das Steuerpult ist in der Bergstation zwischen Aus- und Einstieg untergebracht, auch dieses ist unbesetzt, es arbeitet vollautomatisch. Nur bei Beginn und bei Ende der Betriebszeit wird es durch den am Einstieg eingesetzten Beschäftigten bedient. Bei Einfahrt in eine Station werden die Kabinen automatisch aus dem Umlaufseil ausgeklinkt. Durch unterschiedliches Gefälle der Laufschienen wird erreicht, daß die Kabinen zunächst zum Ausstieg hin auslaufen, dort anhalten, und nach dem Einstieg der Fahrgäste genügt ein leichter Anstoß, damit die Kabine dann bis zu der Stelle läuft, ab der sie auf das Einklinken in das Zugseil warten muß. Dieses geschieht dann völlig automatisch, wenn der Abstand zur vorauslaufenden Kabine erreicht ist.

Die Bahn ist in den Monaten von Mai bis September von 8.00 bis 18.00 Uhr und außerhalb der Sommersaison von 9.00 bis 16.00 Uhr in Betrieb. Der Fahrplan sieht zu jeder vollen Stunde eine Fahrtenfolge vor, jedoch ist sie, vor allem während der Sommermonate, bei starkem Andrang ununterbrochen in Betrieb. An den Wochenenden sind Wartezeiten von zwei Stunden mitunter keine Seltenheit. Außerhalb der Saison wird eine Sonderfahrt eingelegt, wenn sich mindestens 15 Personen eingefunden haben.

5. Die technischen Daten

In nachstehender Übersicht werden die wichtigsten technischen Angaben der Seilschwebbahn Tahle denen der in herkömmlicher Weise konstruierten Großkabinenbahnen gegenübergestellt. Besonders der Vergleich der Antriebs-

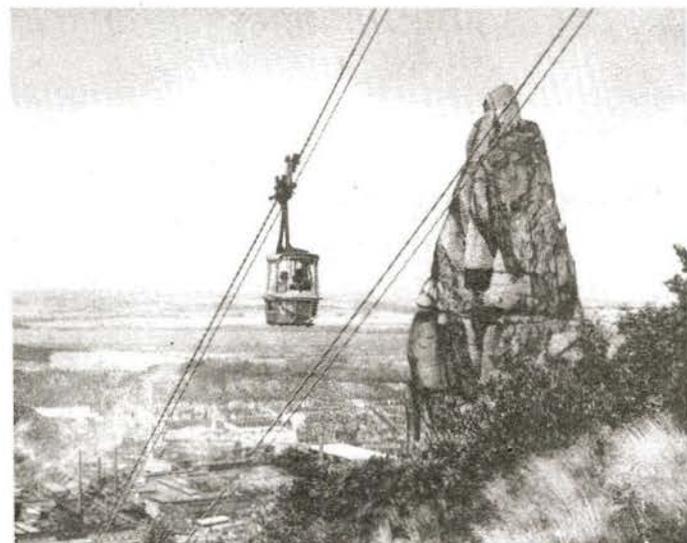


Bild 5 Unterhalb des Hexentanzplatzes befindet sich das Stahlwerk Thale

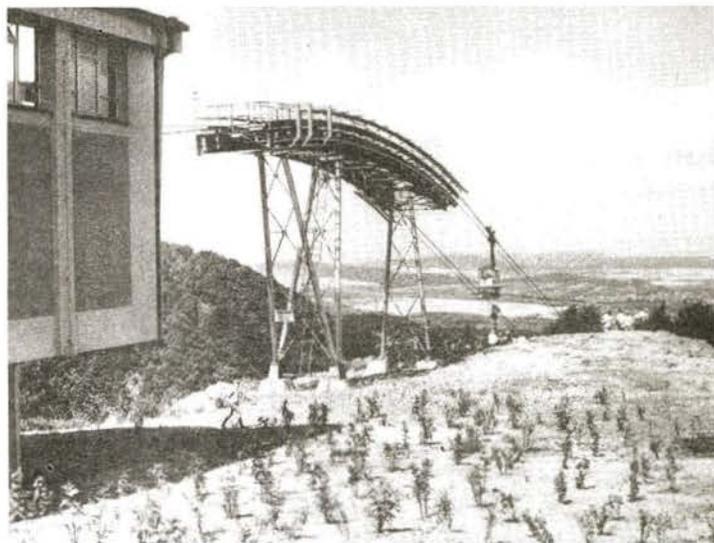


Bild 7 Der Überläufer 2 steht unmittelbar vor der Bergstation

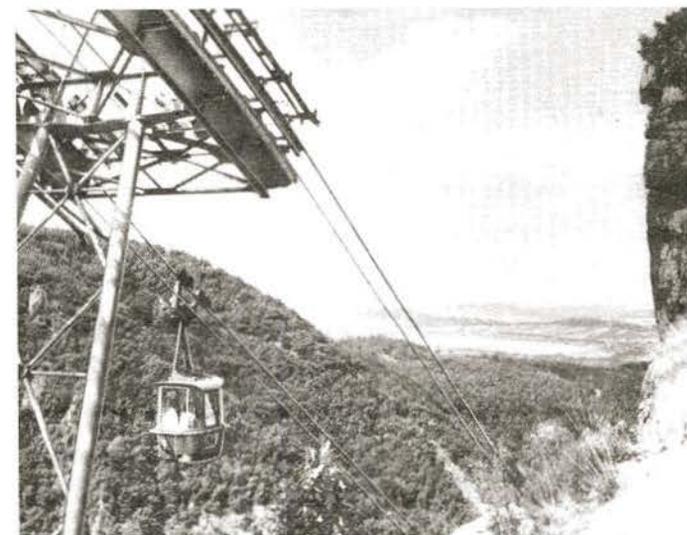


Bild 6 Der obere Abschnitt der Seilbahn führt an schroffen Felswänden vorbei

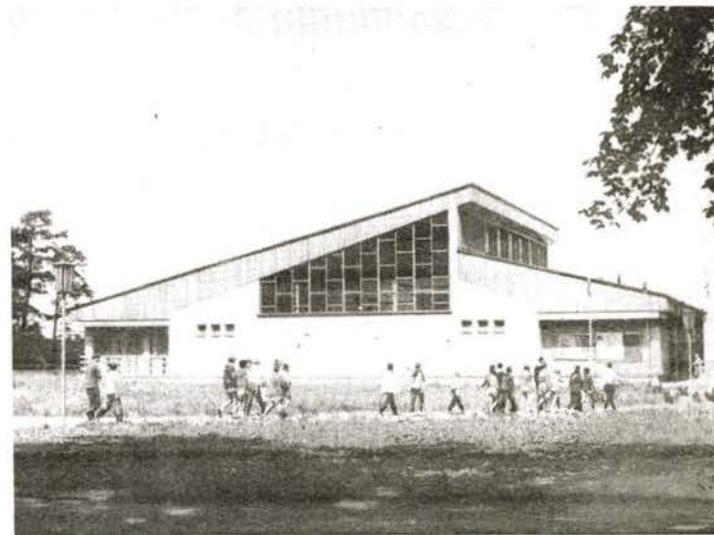


Bild 8 Auch die Bergstation spiegelt den typischen Baustil tschechoslowakischer Seilbahnneubauten wider
Fotos: Verfasser

und der Beförderungsleistungen zeigt die Vorteile des Umlaufsystems gegenüber dem Pendelsystem deutlich auf.

Technische Daten

	Dresden-Loschwitz	Oberwiesenthal	Thale
Inbetriebnahme System	06.05.1901	24.12.1924	07.10.1970
Großkabinen-Pendelbahn		Großkabinen-Pendelbahn	Kleinkabinen-Umlaufbahn
Länge (schräg) (m)	254	1149	750
Höhenuntersch. der Stationen (m)	84	310	244
größte Neigung (%)	40	50	etwa 75
mittlere Neigung (%)	33	27	35
Fahrtgeschw. (m/s)	2,5	3,2	3,0
Fahrzeit (min)	3	6	4
Tragfähigkeit einer Kabine (Pers.)	52	40	4
Anzahl d. Kabinen	2	2	26
Beförderungs-Lstg. (Pers./Std. Ri)	360	320	600
Antriebsleistung (kW)	80	100	75

Schlußbetrachtungen

Mit der Schwebeseilbahn Thale ist der Harz als Erholungsgebiet der DDR und auch als Naherholungszentrum des bedeutenden Chemie-Bezirks Halle um einen besonderen Anziehungspunkt reicher geworden. Gegenüber den Kraftomnibussen, die zuvor die Personenbeförderung zum Hexentanzplatz ausführten, bietet dieses neue Verkehrsmittel neben einem besonderen Erlebnis noch wesentliche Vorteile. Diese liegen einmal in einer weitgehenden Unabhängigkeit vom Wetter, da die Funktionstüchtigkeit der Bahn kaum durch Nässe, Frost oder Schnee beeinträchtigt wird. Zum anderen muß man berücksichtigen, daß die Fahrt in bequemen Vollsichtkabinen für jeden Fahrgast einen guten Rundblick bietet. Das wechselnde Landschaftsbild vom Bodetal bis hinauf zu den schroffen Felswänden verleiht einem Ausflug zum Hexentanzplatz bei Benutzung der Seilbahn einen zusätzlichen Reiz. Die große Kapazität der Bahn trägt schließlich dazu bei, den Stoßbetrieb bei Beginn und Beendigung einer Vorstellung des „Harzer Bergtheaters“ wirksam abzufangen.

100 Jahre Eisenbahnstrecke Werdau—Wünschendorf—Weida

Am 28. August 1976 fuhr unter begeisterter Teilnahme der Bevölkerung ein Sonderzug in traditioneller Bildung von Werdau nach Weida und zurück. Damit wurde das 100jährige Jubiläum der Inbetriebnahme dieser Eisenbahnstrecke begangen. In diesem Beitrag soll aus diesem Anlaß ein kurzer Abriß der Geschichte dieser Strecke gegeben werden.

1. Wirtschaftliche Bedeutung

Die am 29. August 1876 eröffnete Eisenbahnstrecke Werdau—Weida war der letzte große Bau einer Regelspurbahn im westsächsischen Raum. Die Eisenbahngeschichte geht in Südwestsachsen auf einen sehr frühen Zeitpunkt zurück, folgte doch der Bau der „Sächsisch-Bayrischen Eisenbahn“ Leipzig—Werdau—Hof (Baubeginn 01. Juli 1841) bald nach dem der „Leipzig-Dresdener Eisenbahn“. Damit war sie eine der ersten Fernbahnen Deutschlands. Am 06. September 1845 wurde der Teilabschnitt Crimmitschau—Werdau mit Zweigbahn nach Zwickau in Betrieb genommen. Werdau erhielt somit schon zeitig einen Anschluß an das damals noch schwach entwickelte Eisenbahnnetz. Insbesondere wurden damit auch Zwickaus Steinkohlengruben verkehrsmäßig erschlossen. Es vergingen dann 30 Jahre, bis neue Impulse zum Bau einer weiteren, Werdau berührenden Eisenbahnstrecke entstanden. Dem lagen mehrere wirtschaftliche Interessen zu Grunde:

- Verbesserung der Wettbewerbsfähigkeit des Zwickauer Steinkohlereviere
 - Profitinteressen der in Werdau ansässigen Industriellen
 - Starke Land- und Forstwirtschaft westlich von Werdau.
- Seit 1862 diskutierte man verschiedene Projekte, ohne aber ein greifbares Ergebnis zu erzielen. Die im Jahre 1866 eröffnete Strecke Gößnitz—Gera stellte nur einen nicht befriedigenden Kompromiß dar.

Zur Durchsetzung des Projekts wurde von den Industriellen eine „Special-Deportation“ als Interessenvertretung gegründet. Die sächsischen Behörden zeigten nur wenig Bereitschaft zur Unterstützung derselben. Anders verhielt sich jedoch die thüringische Seite. In einem Schreiben vom 13. Juni 1868 brachte die Eisenbahndirektion in Erfurt ihr

reges Interesse an der geplanten Eisenbahnstrecke zum Ausdruck. Zwei Varianten standen zur Auswahl:

1. Werdau—Seelingstädt—Weida,
2. Werdau—Seelingstädt—Ronneburg.

Man gab dann schließlich der ersten Variante den Vorzug. Schwierig gestaltete sich die Konzessionierung. Die 34,5 km lange Strecke verlief nämlich durch folgende sechs Länder: Königreich Sachsen, Fürstentum Reuß ältere Linie, Fürstentum Reuß jüngere Linie, Herzogtum Altenburg, Herzogtum Sachsen-Meiningen und Großherzogtum Sachsen-Weimar.

Im Jahre 1872 wurde die Maximilianhütte in Unterwellenborn gegründet. Dieses Eisenhüttenwerk arbeitete ausschließlich auf der Basis von Eisenerz aus der Oberpfalz und Steinkohlereviere aus Zwickau. Eine Verbesserung der Verkehrsverhältnisse durch Schaffung einer Querverbindung von Werdau nach Weida wurde damit zwingend. Am 20. Juli 1872 wurde die „Sächsisch-Thüringische Ostwestbahnactiengesellschaft“ gebildet, die die Konzession zum Bau einer zweigleisigen Strecke von Werdau nach Weida erhielt. Am 29. August 1876 fuhr der erste Zug. 1882 ging die Bahn in das Eigentum der „Königlich-Sächsischen Staatsbahn“ über.

Die dem Bahnbau zugrunde liegenden wirtschaftlichen Interessen wurden durch die dann einsetzende Verkehrsentwicklung bestätigt. In den 80er und 90er Jahren lag diese Strecke nämlich in bezug auf ihre Rentabilität an dritter Stelle in Sachsen. Lokale Interessen fanden durch den Bahnbau anfangs keine Berücksichtigung. Nur zwei neue Zugangsstellen zum Netz, Seelingstädt und Teichwolframsdorf, wurden als Anschlußbahnhöfe in Betrieb genommen. Erst später folgten diese weiteren Bahnhöfe und Haltepunkte:

- 01. Oktober 1884 Gauern und Langenbernsdorf,
- 01. Juni 1891 Chursdorf, heute Seelingstädt Hp,
- 01. Oktober 1893 Endschütz,
- 31. Oktober 1901 Werdau West,
- 01. Oktober 1905 Wolfersdorf und
- 18. Mai 1952 Trünzig.

Der Personenverkehr hatte zunächst nur eine untergeordnete Bedeutung. Nach dem ersten Fahrplan fuhren täglich nur zwei GmP-Paare. Erst mit der Eröffnung weiterer Zugangsstellen wurde der Verkehr stärker. Im Gegensatz zum Güterverkehr hatte er aber einen vorrangig lokalen Charakter. Bis in die 50er Jahre waren im Güterverkehr folgende Elemente bestimmend:

- Kohletransport von Zwickau nach Thüringen,
- Durchgangsgüterzüge zwischen den Knoten Zwickau und Gera,
- Lokaler Güterverkehr (land- und forstwirtschaftliche Güter).

Eine Blütezeit erlebte der Güterverkehr durch den zu Beginn der 50er Jahre einsetzenden Bergbau im Gebiet um Seelingstädt. Bis heute wird das Bild der diese Strecke befahrenden Güterzüge durch die Erztransporte zwischen Seelingstädt und Werdau geprägt. Heute gehört sie zu den am schwersten belasteten Nebenbahnen der Deutschen Reichsbahn überhaupt, denn es verkehren täglich 57 Züge. In den 60er Jahren wurden die Güterabfertigungsstellen Endschütz, Teichwolframsdorf und Langenbernsdorf geschlossen, so daß nur noch die Endbahnhöfe sowie Wünschendorf und Seelingstädt, außer für Stückgut dem öffentlichen Güterverkehr dienen.

Bild 1 Personenzug, gebildet aus einer BR 38 (pr P 8) und Behelfspersonenzugwagen (diese entstanden bekanntlich im Verlauf des letzten Weltkrieges, sind aber heute im Reisezugeinsatz nicht mehr zu sehen) bei Wünschendorf auf der alten Elsterbrücke

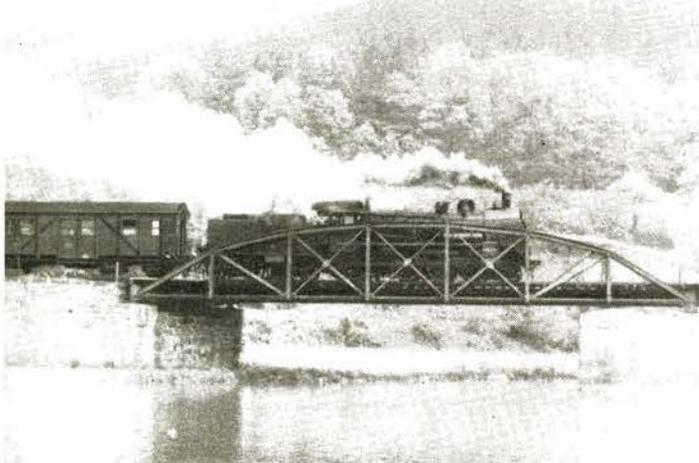
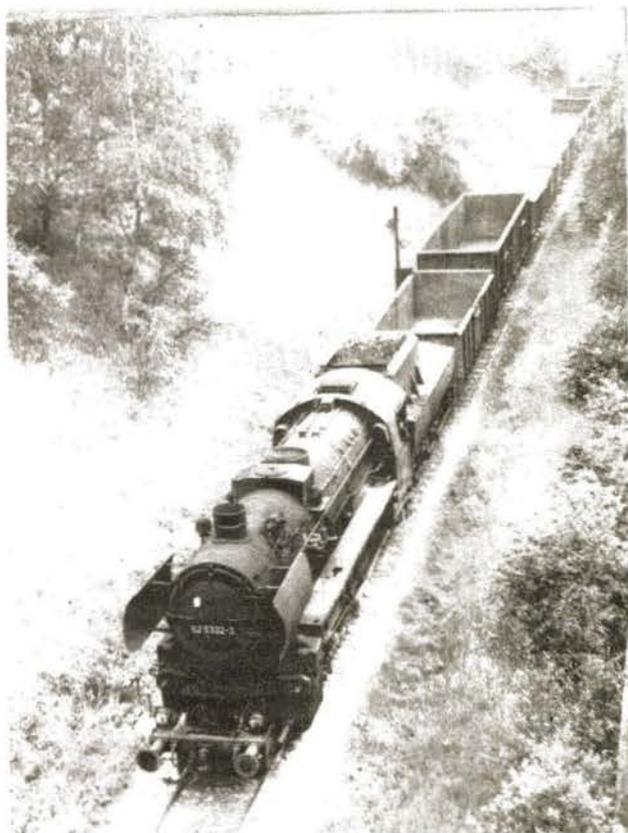


Bild 2 Ein „Rollwagen“ (BR 36²⁻³ ex sã. XIIH2) vor einem Personenzug bei Endschütz

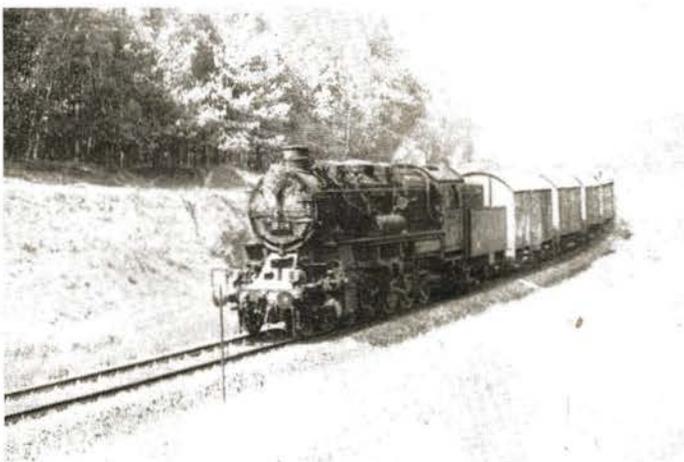


▲ Bild 3 Durch einen Einschnitt verläuft die Strecke bei Werdau West; die 52 5332 vor einem Güterzug, aufgenommen aus etwas ungewöhnlicher Perspektive

Bild 4 Die 58 214 mit Güterzug (Dg) bei Langenbernsdorf

signale. Ausnahmen bilden die Bfe Werdau, Wünschendorf und Weida. Als Vorsignal findet teilweise noch die Kreuztafel (Signal So 6) Anwendung.

Der Unterbau ist für zweigleisigen Betrieb trassiert; eröffnet wurde die Bahn aber als eingleisige Strecke. Ab 01. Oktober 1899 wurde der Abschnitt Gauern—Endschütz dann zweigleisig ausgebaut und 1937/38 folgte endlich die gesamte Strecke. Das zweite Gleis wurde 1947 dann wieder abgebaut. Die Mehrzahl der Wegübergänge ist nicht gesichert. Die Trassierung wurde zwischen Werdau und Langenbernsdorf im Zusammenhang mit dem Umbau des Werdauer Bahnhofs 1898—1901 neu gestaltet. Dadurch entfiel in Werdau das bisher erforderliche „Kopfmachen“ für die aus Zwickau kommenden Züge zur Weiterfahrt in Richtung Langenbernsdorf. Die Neigungsverhältnisse sind dergestalt, daß sie der Strecke abschnittsweise den Charakter einer Mittelgebirgsbahn geben. Es sind einige lang anhaltende Steigungen bis zu einem Verhältnis von 1:60 vorhanden. Die Anlage der Bahnhöfe und auch die Betriebsführung weisen Lösungen auf, die sich gut für eine Nachbildung bei der Modelleisenbahn anbieten. Bei einfacher Streckenausrüstung verkehren alle möglichen Zugarten.



In den letzten zehn Jahren hat auf den Personenverkehr, besonders zwischen Werdau und Seelingstädt, die Entwicklung des Kraftverkehrs einen nachhaltigen Einfluß ausgeübt. Die betreffenden Ortschaften werden heute günstiger durch neu eröffnete KOM-Linien bedient. Obwohl die Strecke die kürzeste Eisenbahnverbindung zwischen den Großstädten Zwickau und Gera darstellt, wird sie heute nicht als solche genutzt. In den letzten 25 Jahren wurden über sie zahlreiche zusätzliche Reisezüge geleitet. Zeitweise bevorzugte man auch für die zwischen Dresden und Erfurt über Gera verkehrenden Schnellzüge, statt der direkten Verbindung über Gößnitz, den Umweg über Zwickau—Werdau. Zum Sommerfahrplan 1973 wurde jedoch der Schnellzugverkehr wieder von dieser Strecke genommen. Im Fahrplanabschnitt 1972/1973 erreichte der E 291 zwischen Gera und Werdau nur noch eine Reisegeschwindigkeit von 27 km/h. Heute ist der Oberbau durch eine ZOE wieder großenteils saniert.

2. Streckenführung—Bahnhöfe

Die Strecke wird als eingleisige Nebenbahn betrieben. Die Bahnhöfe besitzen zwar Einfahr-, aber keine Ausfahr-

Bild 6 Die 131 und die 110 vor einem Personenzug bei Langenbernsdorf. Sicher fährt die 131 deshalb im Vorspann, um eine Leerlokfahrt zu sparen, was gerade auf einer eingleisigen Strecke von Bedeutung ist.

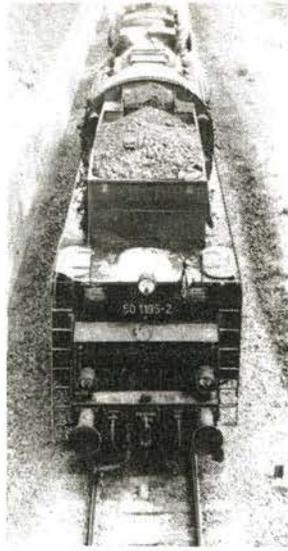


Bild 5 Wieder ein anderes Bild bietet hier diese Strecke. Sie verläuft wiederum durch einen Einschnitt, der aber auf einer Seite durch eine Stützmauer abgefangen werden mußte.

U. B. z. die 50 1195-2, übrigens mit Giesel-Ejektor ausgerüstet, vor einem Zement-Ganzzug.

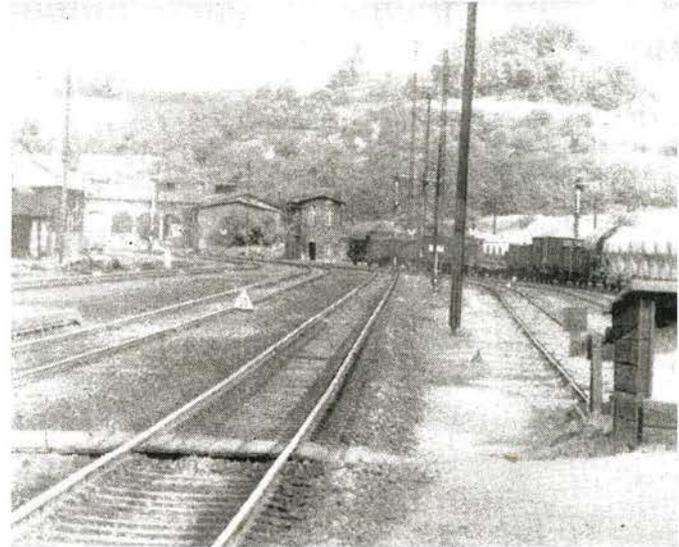


Bild 7 Und hier ein Blick auf den im Bogen liegenden Bf Wünschendorf



3. Triebfahrzeuge

Der Betrieb stellt infolge des Streckenprofils und der zu befördernden Zuglasten hohe Anforderungen an die eingesetzten Baureihen von Triebfahrzeugen. Die Strecken höchstgeschwindigkeit beträgt 50 km/h. Nach Auskunft älterer Eisenbahner kamen früher folgende Lokbaureihen zum Einsatz:

Personenzüge:	—71 ³	sä IV T
	—36 ⁹	sä VIII V 2
	—75 ⁵	sä XIV H T
	—38 ²⁻³	sä XII H 2
Güterzüge:	—53 ⁶⁻⁷	sä V v
	—56 ⁶	sä IX H V
	—56 ¹	pr G 8 ³
	—57 ²	sä IX H V
	—58 ²	sä XIII H, pr G 12 ¹
	—58 ^{2-3, 4, 5, 10-21}	sä XIII H, pr G 12
	—94 ²⁰⁻²¹	sä XI H T

Den Hauptanteil an den Zugleistungen übernahmen Maschinen aus dem Bw Werdau. Daneben waren aber auch solche der Bw Zwickau, Gera, Greiz, Wünschendorf und Weida vertreten.

Mit Beginn der 50er Jahre wandelten sich die Anforderungen, da nun auch D- und E-Züge, sowie schwere Erzzüge zu befördern waren. Zuerst übernahmen Geraer P 8 die Förderung der Eilzüge.

Sie liefen zwischen Gera und Zwickau durch. Die Züge mußten jedoch zwischen Wünschendorf und Seelingstädt nachgeschoben werden. Ende der 50er Jahre wurde die P 8 bei gleichen Lokumläufen von den 58er des gleichen Bw abgelöst. Man konnte so auf das Nachschieben der Züge ganz verzichten. In der Folgezeit übernahm das Bw Zwickau mit seinen 58ern etwa 50 Prozent Anteil an dieser Leistungsgruppe. Umlaufbedingt erhielt der E 266 zeitweise zur 58er eine 56¹ als Vorspannlok. Dieses Gespann hinterließ, wenn es mit Volldampf die Steigung von Werdau Hbf nach Werdau

West (1:60) anging, vor allem wegen seiner einmaligen Akustik, bleibende Eindrücke. Nachdem 1958 die Rekonstruktion der 58er begann und das Bw Gera schwerpunktmäßig diese Maschinen erhielt, übernahmen sie auch die anteiligen Geraer Leistungen. 1966 erlebte der Schnellzugverkehr wegen der Sperrung der Strecke Ronneburg—Gera (teilweise Neutrassierung, ZOE) eine Neubelebung, und zwar verkehrten 4 D- bzw. E-Zugpaare. Neben den auf dieser Strecke traditionellen Lokbaureihen kamen täglich nun auch die 65¹⁰ des Bw Gera zum Einsatz. Es handelte sich um ehemalige Reichenbacher Maschinen, die nach Einsatz der ersten V 180 (heute 118) und nach der Elektrifizierung der Strecken nach Leipzig und Zwickau nach Gera abgegeben wurden, wie die 65 1006, 1017, 1020, 1044, 1045, 1047 usw.

Da Mitte der 60er Jahre die Aussonderung der nicht rekonstruierten 58er einsetzte, wurden auch mitunter die 50er vom Bw Zwickau verwandt. Sogar die damals hier beheimateten 52er waren nun vor Schnellzügen anzutreffen, ohne aber die 58er jemals vollkommen verdrängen zu können. Während des Sommerfahrplans 1968 wurden die D 145 und 1045 aus München bzw. aus Stuttgart von Mehltheuer über Weida—Werdau umgeleitet. Diese Züge waren die erstmals planmäßig von Diesellokomotiven geförderten auf dieser Strecke (V 180²⁻⁴, Bw Reichenbach). Die schweren Schnellzüge (bis zu 600 t) mußten noch von einer V 180 (heute: 118) nachgeschoben werden. Ersatzweise kamen auch vor diesen Zügen die 50er des damaligen Bw Adorf zum Einsatz.

1970 hatte dann die Stunde der Dampflokomotiven im Schnellzugverkehr endgültig geschlagen. Das Bw Gera bekam damals die leistungsschwächeren Reichenbacher V 180⁰, darunter auch die V 180 059, als Ersatz für die Dampflokomotiven der BR 22 und 65¹⁰. Diese Maschinen kamen fortan ausschließlich gemeinsam mit Erfurter V 180²⁻⁴ zum Einsatz. Bei Ausfall einer Erfurter V 180 wurde die 01⁵ als Ersatz verwandt. Im Jahre 1973 wurde dann, wie bereits erwähnt, der Schnellzugverkehr von der Strecke wieder weggenommen.

Das Bild der vor Personenzügen eingesetzten Baureihen war nicht so bunt. Den Hauptteil der Leistungen übernahmen bis etwa 1965 die früheren sächs. XIIH2 (BR 38²⁻³) des Bw Werdau, die auch als „Rollwagen“ bekannt waren. Damals waren in Werdau u. a. folgende 38er stationiert: 209, 210, 224, 244, 250, 251, 259, 261, 275, 289, 312, 321, 333, 354. Personenzüge, die nur zwischen Werdau und Seelingstädt verkehrten, wurden bis 1964 von Lokomotiven der BR 56¹ des gleichen Bw gefördert. So waren damals noch folgende 56er in Werdau beheimatet: 101, 106, 107, 114, 123, 147, 163, 172, 175, 183.

Ein Personenzugpaar wurde bis zum Jahre 1974 von 86ern des Bw Aue gezogen. Die noch in den 50er Jahren anzutreffende 75⁵ hatte immer nur eine untergeordnete Bedeutung. Annaberg-Buchholzer und Zwickauer 38²⁻³, die bis nach Werdau kamen, wurden planmäßig nicht eingesetzt.

Vom Jahre 1965 an wandelte sich das Bild. Die 56¹ wurde von Lokomotiven der BR 50, 52 und 58 (alt) kurzfristig abgelöst, und schrittweise reduzierte man die Zahl der 38er, die ebenfalls vor allem durch die 50er ersetzt wurden. Als letzte 38er fuhr 1968 noch die 38 251. Sie gehörte nun schon zum Bw Zwickau, denn Werdau war inzwischen nur noch zur Einsatzstelle dieses Bw geworden. Heute ist die 110 die ideale Personenzuglokomotive. Seit 1975 kommen auch Diesellokomotiven der BR 132 zum Einsatz.

Die Güterzüge wurden zu Beginn der 50er Jahre von folgenden BR gefördert:

58 (G 12)	der Bw Zwickau, Werdau, Gera,
56 (G 8 ³)	der Bw Werdau, Gera, Greiz,
50	des Bw Werdau und
94 ²⁰⁻²¹	des Bw Werdau.

Die Geraer Maschinen führten vorrangig die Dg zwischen Gera und Zwickau. Zwickauer, vor allem aber Werdauer Lokomotiven schleppten die schweren Erzzüge.

Die 56er und 94er bedienten vor allem die in Teichwolframsdorf, Seelingstädt und Gauern befindlichen großen Anschlußbahnen. Dieses Bild änderte sich erst 1961, als in Werdau die ersten 50³⁵ auftauchten. Diese Reko-Lokomotiven ersetzte man aber innerhalb eines Jahres wieder durch 52er. Die 56er wurden 1964 ebenfalls durch Maschinen der BR 50 und 52 abgelöst. Bis 1971 verschwanden dann alle 52er wieder, und man führte dafür 50er (alt), aber auch schon Diesellokomotiven der BR 120 zu. 1972 „verirrten“ sich kurzzeitig einige 50⁴⁰ nach Werdau.

Die nichtrekonstruierten 58er wurden bis 1972 aus dem Güterzugdienst abgezogen, und Gera ersetzte seine G 12

durch die BR 58⁴⁰. Aber 1976 fuhr auch in diesem Bw die letzte Dampflokomotive. Nur die Werdauer 50er sind heute noch teilweise zu sehen, wobei sich aber auch deren Zahl ständig verringert.

Vom Jahre 1975 an wurde die BR 132 im Güterzugdienst dominierend. Sie erbringt heute, gemeinsam mit Maschinen der BR 120 und 131 den Hauptanteil der Leistungen auf dieser Strecke.

Das Streckenprofil stellt große Anforderungen an die Zugkraft der Lokomotiven. Dg wurden und werden zwischen Wünschendorf und Seelingstädt in der Regel nachgeschoben. Die Mehrzahl der Erzzüge erhielt zwischen Werdau und Seelingstädt zwei Zug- und eine Schiebelok. Selbst der Einsatz der 132 erfordert heute noch eine Schiebelok gleicher Baureihe.

Wenn drei 58³⁰ mit einem 2000t schweren Zug im Elstertal bei Wünschendorf Anlauf für die 11 km lange Steigung nach Seelingstädt nahmen — das mußte man einfach gehört und gesehen haben!

4. Wagen

Die Strecke ist voll in das Eisenbahnnetz integriert. Insofern gibt es keine streckentypischen Eisenbahnwagen. In den einzelnen Epochen kam der jeweils typische Wagenpark zum Einsatz.

Die Schnellzüge waren in den 50er Jahren aus original preußischen Oberlicht-D-Zugwagen, teilweise in sechsachsiger Ausführung, gebildet. Schrittweise wandelte sich das Bild, indem nach und nach Eilzugwagen aus den 30er Jahren die alten „Preußen“ verdrängten, bis schließlich von Beginn der 70er Jahre an die Züge nur noch aus Reko- und Modernisierungswagen gebildet werden. Personenzüge hatten bis in die 60er Jahre folgende Zusammenstellung: 6 x säC (alte Betriebsnummer: 43 001—71 999) + Gepäckwagen. Die zweiachsigen Abteilwagen wurden rekonstruiert. An ihre Stelle traten B 4 sächsischer Herkunft + Gepäckwagen. Als Ende der 60er Jahre auch die vierachsigen Abteilwagen rekonstruiert wurden, änderte sich erneut das Bild der Personenzüge. Seit dieser Zeit sind sie ausschließlich aus fünf zwei- bzw. dreiachsigen Rekowagen gebildet, hinzu kommt noch ein Reko-Gepäckwagen.

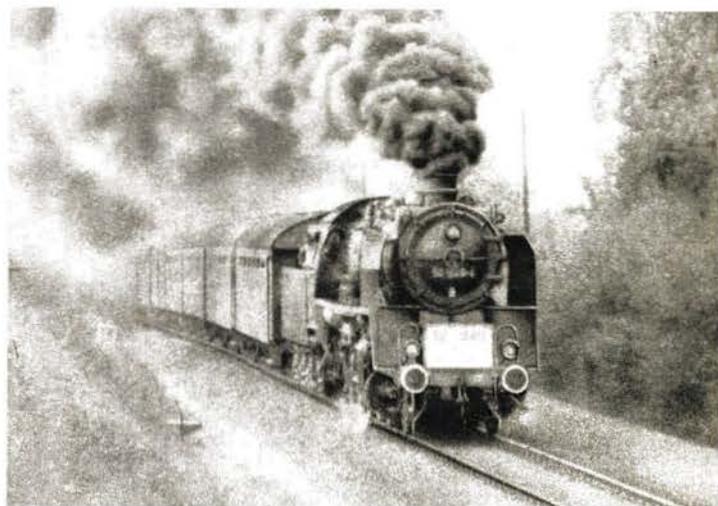
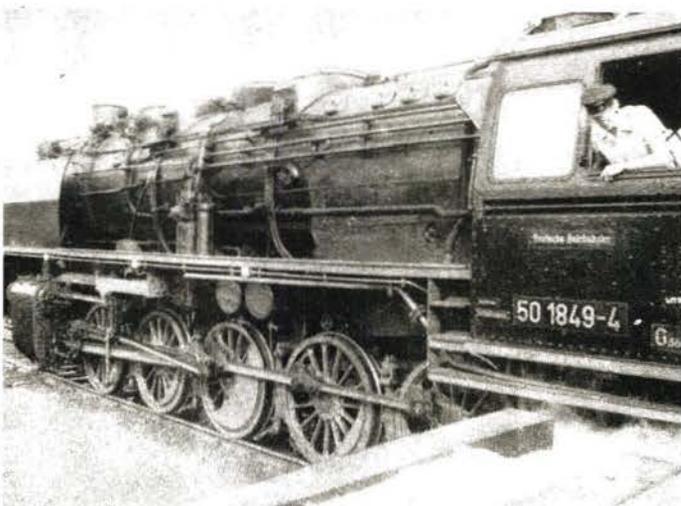
Typisch war und ist bei den Güterzügen die Zusammenstellung der Erzzüge. Sie bestanden in den 50er Jahren aus kippfähigen Wagen der Gattungen 36, 37, 38 und 41. Im folgenden Jahrzehnt wurden sie ausschließlich aus Wagen der ehemaligen Gattung 42 gebildet. Heute sind im Interesse rationeller Transport- und Umschlagprozesse nur Wagen der ehemaligen Gattung 47 im Einsatz (vierachsige Selbstentladewagen).

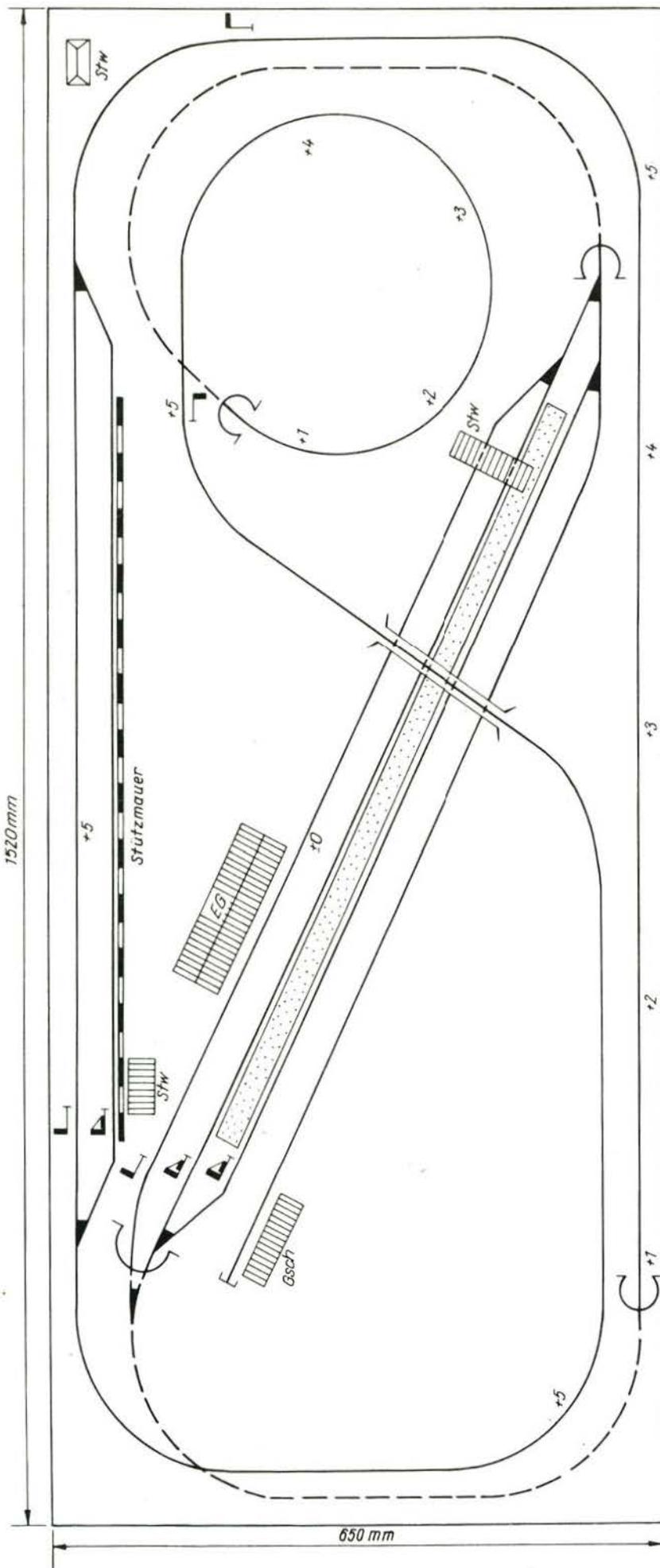
Quellenangabe

„Werdauer Heimatbuch“, 1931, Werdau
 Programmheft „100 Jahre Eisenbahnstrecke Werdau—Weida“ div. Kursbücher

Bilder 8 und 9 Anlässlich des 100jährigen Streckenjubiläums wurde die 50 849 wieder in ihren Originalzustand versetzt, zumindest äußerlich. Sie dürfte damit die einzige noch verkehrende echte 50er sein.

Fotos: Verfasser





Eine N-Anlage im Westentaschenformat

Seit seinem 9. Lebensjahr beschäftigt sich der heutige Dipl.-Ing. oec. Peter Syrbe aus Cottbus mit der Modell-eisenbahn. Zunächst natürlich mit der Nenngröße H0, doch dann ab 1967 mit N. Auf einer Fläche von nur knapp einem Quadratmeter (1520 mm × 650 mm) hat er nach nebenstehendem Gleisplan etwa 12,50 m Gleis verlegt und sieben Weichen installiert. Die Gesamthöhe der Anlage beträgt 220 mm. Beachtlich ist die kurze Bauzeit von Januar bis Oktober 1973.

Diese N-Anlage ist ausdrücklich auf die Bedingungen in einer Neubauwohnung zugeschnitten und natürlich äußerst leicht transportabel. Ihre Ausmaße gestatten die Unterbringung bei Betriebsruhe unter den Ehebettten. Mehr als 650 mm Breite durfte nicht vorgesehen werden, da die Türen nur 680 mm breit sind. Ohne einen großen Zeitaufwand wird diese Anlage betriebsbereit gemacht — auf einem Tisch oder einfach auf dem Fußboden abgelegt — verbinden Messerkontaktleisten und zwei 16polige Kabel die Anlage mit dem Bedienungspult.

Ferner hat Herr S. seine N-Anlage ausschließlich für reinen Fahrbetrieb, nicht aber für das Rangieren konzipiert. Um das Gewicht in Grenzen zu halten, benutzte er übrigens leere Zündholzschachteln für den Geländeunterbau. Eine Schachtel hat eine längste Kante von 52 mm, das ist genau die richtige Höhe für eine Etage bei N. Nicht nur, um die Anlage insgesamt leicht auszuführen, griff er auf etwa 100 Schachteln zurück, sondern er ersparte sich das mühselige Zurechtschneiden gleichhoher Distanzklötzer.