

der modelleisenbahner

FACHZEITSCHRIFT
FÜR DAS MODELLEISENBAHNWESEN
UND ALLE FREUNDE
DER EISENBAHN

JAHRGANG 29



Organ
des Deutschen
Modelleisenbahn-
Verbandes der DDR



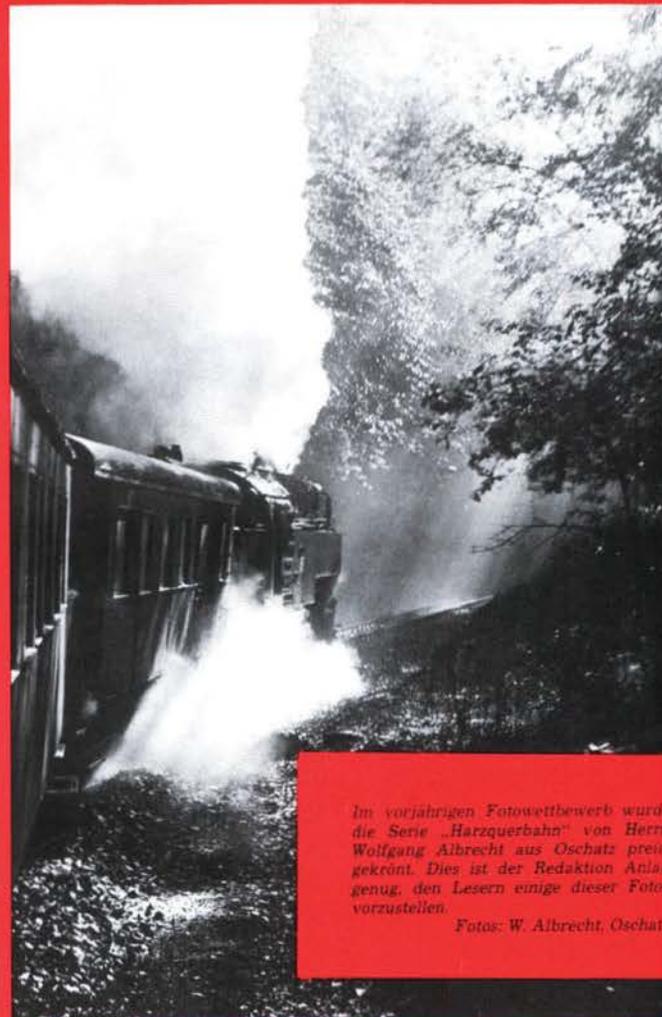
TRANSPRESS VEB VERLAG FÜR VERKEHRSWESEN

Verlagspostamt Berlin Einzelheftpreis 1,— M

JUNI

32 542

6/80



Im vorjährigen Fotowettbewerb wurde die Serie „Harzquerbahn“ von Herrn Wolfgang Albrecht aus Oschatz preisgekrönt. Dies ist der Redaktion Anlaß genug, den Lesern einige dieser Fotos vorzustellen.

Fotos: W. Albrecht, Oschatz

Redaktion

Verantwortlicher Redakteur:
Ing.-Ok. Journalist Helmut Kohlberger
Typografie: Pressegestalterin Gisela Dzykowski
Anschriß der Redaktion: „Der Modelleisenbahner“,
DDR - 1080 Berlin, Französische Str. 13/14, Postfach 1235
Telefon: 2 04 12 76

Sämtliche Post für die Redaktion ist nur an unsere
Anschriß zu richten.

Zuschrißten, die die Seite „Mitteilungen des DMV“
(also auch für „Wer hat - wer braucht?“) betreffen,
sind hingegen nur 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.)
Dipl.-Ing. Peter Eickel, Dresden
Eisenbahn-Bau-Ing. Günter Fromm, Erfurt
Ing. Walter Georgii, Zeuthen
Joachim Kubig, Berlin
Prof. em. Dr. sc. techn. Harald Kurz, Radebeul
Wolff-Dietger Machel, Potsdam
Joachim Schnitzer, Kleinmachnow
Hansotto Voigt, Dresden

Erscheint im transpress VEB Verlag für Verkehrswesen
Berlin

Verlagsleiter:

Dipl.-Ing.-Ok. Paul Kaiser
Chefredakteur des Verlags:
Dipl.-Ing.-Ok. 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-7010 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

Redaktionsschluß: 18. 4. 1980
Geplante Auslieferung: 13. 6. 1980



Alleinige Anzeigenverwaltung

DEWAG Berlin, DDR - 1026 Berlin, Rosenthaler Straße
28/31, PSF 29, Telefon: 2 36 27 76. Anzeigenannahme
DEWAG Berlin, alle DEWAG-Betriebe und deren
Zweigstellen in den Bezirken der DDR.

Bestellungen nehmen entgegen: in der DDR: sämtliche
Postämter, der örtliche Buchhandel und der Verlag -
sowie Liefermöglichkeit; im Ausland: der internatio-
nale Buch- und Zeitschriftenhandel, zusätzlich in der
BRD und in Westberlin: der örtliche Buchhandel, Firma
Helios Literaturvertrieb GmbH., Berlin (West) 52,
Eichborndamm 141-167, sowie Zeitungsvertrieb Ge-
brüder Petermann GmbH & Co KG, Berlin (West) 30,
Kurfürstenstr. 111.

UdSSR: Bestellungen nehmen die städtischen Abtei-
lungen von Sojuspechatj bzw. Postämter und Post-
kontore entgegen. Bulgarien: Raznoisznos, 1. rue Asse,
Sofia. China: Guizi Shudian, P. O. B. 88, Peking, ČSSR:
Orbis Zeitungsvertrieb, Bratislava, Leningradská ul 12.
Polen: Buch: u. Wilcza 46, Warszawa 10. Rumänien:
Cartimex, P. O. B. 134/135, Bukarest. Ungarn: Kultura,
P. O. B. 146, Budapest 6. KVDR: Koreanische Gesell-
schaft für den Export und Import von Druckerzeugnis-
sen. Chulpanmul, Nam Gu Dong Heung Dong Pyongy-
ang. Albanien: Ndermerreja Shetnore Botimeve, Tirana.
Auslandsbezug wird auch durch den Buchexport
Volkseigener Außenhandelsbetrieb der Deutschen
Demokratischen Republik, DDR-7010 Leipzig, Lenin-
straße 16, und den Verlag vermittelt.

der modelleisenbahner

Fachzeitschrift für das Modelleisenbahnwesen
und alle Freunde der Eisenbahn

6 JUNI 1980 · Berlin · 29. Jahrgang

Organ des Deutschen Modelleisenbahn-Verbandes der DDR



Die Redaktion wurde im Jahre 1977 anlässlich des
25jährigen Bestehens mit der Ehrennadel des DMV in
Gold ausgezeichnet.

Inhalt

	Seite
Preisgekrönte Fotos des Fotowettbewerbs	2 U.-S.
Hans-Joachim Weise 50 Jahre Strecke Schleiz—Saalburg (Saale)	158
Fristarbeiten auf dem Bahnhof Schonfeld-Wiesa	162
Die Zweite wurde eine „riesengroße“ in N	165
Lutz Neve Nachtrag zu „Die Eisenbahnen der Insel Usedom“	167
F. Günther Spitzkehre Lauscha—Vorbild und Modellvorschlag	169
Schienenfahrzeuge auf der Leipziger Frühjahrsmesse 1980	177
Beilage „Elektronik für den Modelleisenbahner“	173
Das Modelleisenbahnen-, Modellbau- und Zubehörangebot auf der Leipziger Frühjahrsmesse 1980	180
Wissen Sie schon; Text und Maßskizze zum Lokfoto des Monats	182
Lokfoto des Monats: Ehemalige Privatbahn-Schmalspurlokomotive für 1000-mm-Spurweite (DR-Nr. 99 5911 und 99 5912)	183
Lokbildarchiv	184
Unser Schienenfahrzeugarchiv: Gottfried Köhler Liegewagen aus Bautzen für vier Bahnverwaltungen	185
Joachim Schnitzer Die Umformtechnik im Eisenbahnmodellbau (3) Rollen von dünnwandigen Rohren, Buchsen und Hülsen	187
10 Jahre Arbeitsgemeinschaft „Freunde der Straßenbahn“ in Magdeburg	188
Bernd Schröder Farbgebung bei Eisenbahnwagen aus der Eisenbahnepoche I	189
Was gelernt wird, wird angewendet	189
Der Kontakt	190
Mitteilungen des DMV	191
Fotos alter Straßenbahnen aus Liberec (ČSFR)	3 U.-S.

Titelbild

U. B. z. ein Foto von Herrn Hans-Karsten Hoffmann aus Leipzig. Es entstammt einer Fotoserie, mit der Herr. H. im vorigen Jahr beim Fotowettbewerb einen Preis erringen konnte. Das Bild ist betitelt: „Im täglichen Streckendienst — die modernste und leistungsfähigste Eilok der DR“.

Foto: H.-K. Hoffmann, Leipzig

Rücktitelbild

Auch Herr Jiri Woitsch aus der ČSSR nahm erfolgreich am vergangenen Fotowettbewerb teil. Er gab seinem Bild den Titel „Wieviel mal noch...“.

Foto: J. Woitsch, ČSSR

50 Jahre Strecke Schleiz—Saalburg (Saale)

1. Vorgeschichte

Schleiz, heute Kreisstadt mit etwa 8000 Einwohnern und im Südosten des Bezirks Gera gelegen, stand im Mittelalter als Knotenpunkt wichtiger Handelsstraßen sowie als Handels- und Gewerbezentrum in seiner wirtschaftlichen Bedeutung den Nachbarstädten Plauen, Gera und Greiz nicht nach. Mit der Entwicklung des Kapitalismus aber ging diese wirtschaftliche Blütezeit zu Ende, und Schleiz sank zu einem Ort mit bestenfalls provinzieller Bedeutung herab. Der wesentlichste Grund lag darin, daß es nicht gelang, die Stadt an eine der in der Mitte des 19. Jahrhunderts entstandenen Eisenbahnstrecken anzuschließen. Das lag zum einen an den ungünstigen Geländebedingungen und der Geldknappheit der Eisenbahngesellschaften, zum anderen an den Fürsten von Reuß jüngere Linie, die in ihrer Sommerresidenz keinesfalls eine Eisenbahn und die damit verbundene Entwicklung der Industrie dulden wollten, sowie an den Schleizer Kapitalisten selbst, die sich nicht über die Streckenführung einigen konnten.

Als einziges Ergebnis vielfältiger Bemühungen wurde 1887 lediglich die Stichbahn Schleiz—Schönberg gebaut. Damit war Schleiz an die Hauptstrecke Plauen—Hof angeschlossen, und Handel und Gewerbe zeigten wieder eine spürbare Aufwärtsentwicklung. Doch diese Strecke diente vornehmlich sächsischen Wirtschaftsinteressen und erfüllte deshalb nicht alle in sie gesetzten Erwartungen. So tauchte sehr bald die Forderung nach einer Weiterführung der Bahn und dem Anschluß an die Linie Triptis—Lobenstein—Marxgrün bzw. auch Gera—Saalfeld—Eichicht auf. Alle in der Folgezeit entstandenen Projekte scheiterten jedoch an der ablehnenden Haltung der Regierungen von Sachsen und von Reuß jüngere Linie sowie an der Uneinigkeit der beteiligten Interessengruppen.

Nach langen Auseinandersetzungen konnte 1912/13 endlich an die Verwirklichung des Projekts einer Bahnstrecke von Schleiz nach Moßbach an der Linie Triptis—Lobenstein—Marxgrün gegangen werden. Da die ersten Mittel bereits bewilligt waren, erfolgte 1915 die Absteckung und Vermessung der Linienführung. Durch den 1. Weltkrieg kam

es aber nicht mehr zum Bau, und auch nach Kriegsende unterblieb die Weiterführung der begonnenen Arbeiten. Die Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft hatte zwar als Rechtsnachfolger der ehemaligen Königlich-Sächsischen Staatseisenbahn deren vertragliche Verpflichtungen übernommen, sie sah sich aber auf Grund der bestehenden wirtschaftlichen Verhältnisse nicht in der Lage, diese Verpflichtungen zu erfüllen. Zudem erschien ihr eine Nebenbahn Schleiz—Moßbach nicht profitabel genug.

2. Bau der Kleinbahn Schleiz—Saalburg—(Ebersdorf)

2.1. Grundlagen

Im Ergebnis der Novemberrevolution von 1918 wurde innerhalb des 1920 gegründeten Landes Thüringen aus Teilen des ehemaligen Fürstentums Reuß jüngere Linie der Kreis Schleiz geschaffen. Dieser besaß nur eine sehr schwach entwickelte Industrie, die Haupterwerbszweige waren das Handwerk sowie die Land-, Forst- und Weidewirtschaft. Die Verkehrsverhältnisse im damaligen politischen Kreis Schleiz waren sehr ungünstig. Der Kreis zerfiel praktisch in einen Schleizer und einen Lobensteiner Teil, die durch die Saale getrennt waren. Eisenbahnstrecken endeten entweder als Stichbahn kurz hinter der Kreisgrenze (z. B. Schleiz—Schönberg) oder durchquerten den Kreis nur am Rande (z. B. Triptis—Lobenstein—Marxgrün). Zwischen beiden Kreisteilen und vor allem zwischen den beiden wichtigsten Orten Lobenstein und Schleiz gab es keine Bahnverbindung. Der Ausbau des Straßennetzes war noch ungenügend, und der Kraftverkehr steckte erst in den Anfängen. So wurde der Bau einer Bahnverbindung zwischen Schleiz und Lobenstein dringend notwendig.

2.2. Die Aktiengesellschaft Obere Saale (Agos)

Trotz vieler Bemühungen des Kreises Schleiz schien der Neubau einer Bahnverbindung in der Nachkriegszeit zunächst völlig unmöglich zu sein. Da bot sich um 1925 im Zusammenhang mit dem Bau einer Saalealsperre am

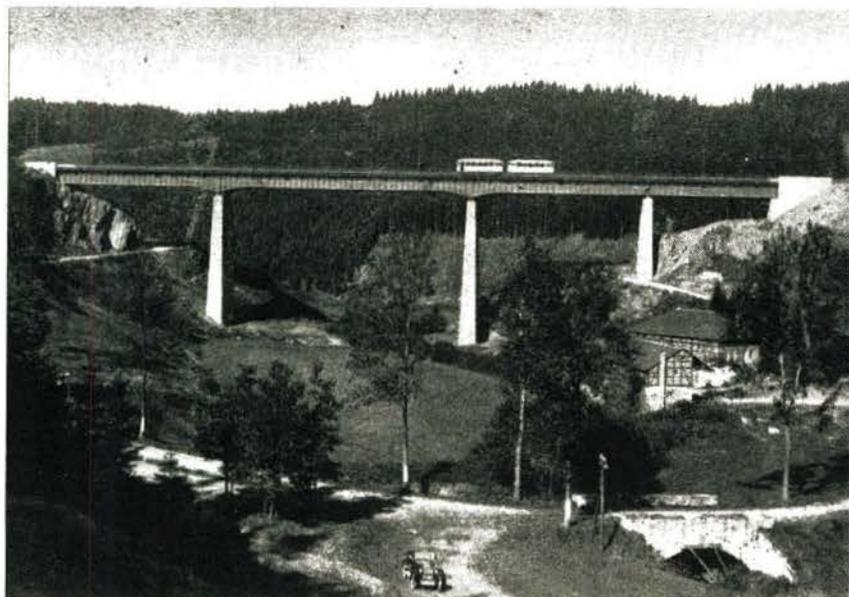


Bild 1 Zug aus Personentrieb- und Beiwagen auf der Wetterabücke, um 1930

Kleinen Bleiloch bei Saalburg doch eine Möglichkeit. Durch die auf die imperialistische Nachkriegskrise folgende Konjunktur baute in Thüringen vor allem der Zeiss-Konzern in Jena seine Produktionsstätten sehr stark aus. Voraussetzung dafür war aber die Erschließung neuer Energiequellen, vor allem der mit wenig Aufwand zu nutzenden Wasserkräfte der Oberen Saale. Unter Mitwirkung des Zeiss-Konzerns und unter maßgeblicher Beteiligung des Landes Thüringen wurde 1925 in Saalfeld die Aktiengesellschaft Obere Saale (Agos, nach 1940 Saaletalsperren AG) gegründet, die sich mit dem Bau einer Talsperre am Kleinen Bleiloch befaßte.

Hier sah der Kreis Schleiz eine günstige Gelegenheit und forderte anlässlich des Genehmigungsverfahrens für den Talsperrenbau im Thüringischen Landtag als Ersatz für die durch Überflutung verlorengehenden Acker-, Wald- und Weideflächen und damit ausfallende Erwerbs- und Steuerquellen den Bau einer Eisenbahn von Schleiz nach einem links der Saale gelegenen Punkt der Reichsbahnstrecke Triptis—Lobenstein—Marxgrün.

2.3. Projektierung der Strecke

Die Agos lehnte diese Forderung zunächst hartnäckig ab, da ihr eine Eisenbahn zu wenig Profit versprach. Doch der Thüringer Landtag genehmigte am 27. Juli 1926 die Vorlage Nr. 458, wonach die Agos mit der Ausarbeitung der generellen Projekte für die geforderte Bahnverbindung beauftragt wurde.

Bereits vorher hatte die Regierung auf Grund des Landtagsbeschlusses vom 24. Juli 1925 die Bearbeitung folgender Vorschläge veranlaßt:

— Nebenbahn Schleiz—Sperrmauer—Lückenmühle mit Stichbahn nach Saalburg

Dieser Vorschlag wurde wegen der hohen Kosten (u. a. Bau eines Tunnels) und der Unzulässigkeit einer Streckenführung über die Sperrmauer abgelehnt.

— Kleinbahn Schleiz—Saalburg—Ebersdorf mit schmalspurigem Oberbau aber zur Regelspur erweiterungsfähiger Linienführung

— Kleinbahn Schleiz—Saalburg—Ebersdorf mit schmalspurigem Oberbau ohne Erweiterung auf Regelspur

— elektrische Straßenbahn Schleiz—Saalburg—Lobenstein.

Die 3letztgenannten Vorschläge wurden ebenfalls abgelehnt. Generell bearbeitet wurde also nur das Projekt einer regelspurigen Kleinbahn von Schleiz über Saalburg nach Ebersdorf. Im Ergebnis versuchte die Agos zunächst, die für sie wegen der geringeren Kosten günstigere Linienführung über Oberböhmendorf durchzusetzen. Dieses Projekt wurde durch den Kreis Schleiz und dessen Sachverständigen, Landesbaurat Sell aus Merseburg, abgelehnt, da außer dem schon dicht an Schleiz liegenden Oberböhmendorf keine weiteren Ortschaften angeschlossen werden konnten. Im Bahnhof Schleiz wären außerdem sehr aufwendige Erdarbeiten oder der Bau eines Überführungsbauwerks über die Reichsbahn notwendig geworden, da sich die DRG die Möglichkeit des Baues der geplanten Strecke nach Moßbach immer noch offen hielt. Die endgültige Wahl fiel schließlich auf die Linienführung über Oschitz, Möschlitz und Burgk und zwar links des Flusses Wisenta.

2.4. Trassierungsgrundlagen

Um eine möglichst weitgehende Benutzung der Kleinbahn auch für die Zwecke der Agos zu ermöglichen, wurden die Trassierungsgrundlagen so gewählt, daß auch Wagen der DRG auf die Kleinbahn übergehen konnten. Dementsprechend wurden folgende Festlegungen getroffen:

Spurweite	1435 mm
größte Steigung	1:30
kleinster Krümmungshalbmesser	200 m.

Unterbau, Oberbau und Bauwerke waren für den Lastenzug G zu bemessen, die Bahngräben sollten im Einschnitt 0,40 m tief werden und eine Sohlenbreite von 0,30 m erhalten.



Bild 2 Güterzug zur Bleilochtalsperre im Bahnhof Gräfenwarth um 1930. Das Anschlußgleis zur Sperrmauer bildete die unmittelbare Fortsetzung des Ladegleises, es konnte aber auch über die im Vordergrund sichtbare Weichenverbindung erreicht werden.

2.5. Linienführung

Für die Kleinbahn wurde mit Rücksicht auf die geplante Strecke nach Moßbach folgende Linienführung in Aussicht genommen:

Für die Abzweigung der Kleinbahn war ein Punkt östlich des Bahnhofs Schleiz in Höhe 431,78 vorgesehen. Die sich anschließenden Übergabegleise sollten in einer Neigung von 1:400 liegen und eine Nutzlänge von 140 m aufweisen. Etwa 50 m nach diesen Übergabegleisen war der Haltepunkt Schleiz-Reichsbahnhof anzuordnen.

Mit Hilfe eines Bogens und eines Gegenbogens von jeweils 200 m Halbmesser wurde beim km 1,0 (nach der heutigen Entfernungsangabe) der auf Höhe 421,20 und teils in der Horizontalen, teils in einer Neigung von 1:400 liegende Bahnhof Schleiz-Kleinbahnhof erreicht. Die anschließende Kreuzung der Geraer Straße sollte in Schienenhöhe erfolgen und durch Schranken gesichert werden.

Nach mehreren Neigungen von 1:40 und Bögen mit $r = 250$ m sollte die Haltestelle (entsprach dem heutigen Haltepunkt) Mönchgrün-Görkwitz folgen. Anschließend war eine Führung der Strecke am Hang des Silberberges und von da ab in südlicher Richtung oberhalb der Thomasmühle und an den Hängen des Lohmen vorbei über das Kulmbachtal hinweg vorgesehen.

Nach Kreuzung des Kulmbachtals sollte mit Steigungen von 1:38 bis 1:50 der Höhenrücken zwischen Wisenta und Wettera überwunden, die Bahn unter der Straße Möschlitz-Oschitz hindurchgeführt und endlich bei km 7,0 (nach der heutigen Entfernungsangabe) der in einer Neigung von 1:400 liegende Bahnhof Möschlitz erreicht werden. Die weitere Führung der Bahn war an den Hängen der Schleizleite entlang geplant, anschließend mußte auf einem 22 m hohen Damm das südlich von Möschlitz gelegene Bachtal überquert werden. Nach andauernden Steigungen von 1:40 bzw. 1:50 wurde die in der Horizontalen liegende Haltestelle Burgk erreicht (heute km 8,0). Für die dann folgende Straße war eine Kreuzung in Schienenhöhe vorgesehen, worauf die Strecke mit Steigungen von 1:40 und 1:38 das anschließende von mehreren Bächen durchschnittene Waldgelände durchqueren und bei Höhe 513,55 den Scheitelpunkt des Abschnitts Schleiz—Saalburg erreichen sollte. Anschließend mußte die Bahn mit Neigungen von 1:50 und 1:30 in einem Bogen von $r = 250$ m nach Süden wenden, unter der Straße Schleiz—Gräfenwarth hindurchgeführt werden und konnte dann in einem nach Westen geöffneten Bogen mit $r = 250$ m den in einer Neigung von 1:400 liegenden Bahnhof Gräfenwarth erreichen.

Für den Abstieg ins Wetteratal nach Verlassen des Bahnhofs Gräfenwarth (heute km 11,0) war eine Neigung von 1:30 vorgesehen, wobei die Bahn hart neben der Straße Schleiz—



Bild 3 Personenzug in Schleiz Kleinbahnhof, um 1930

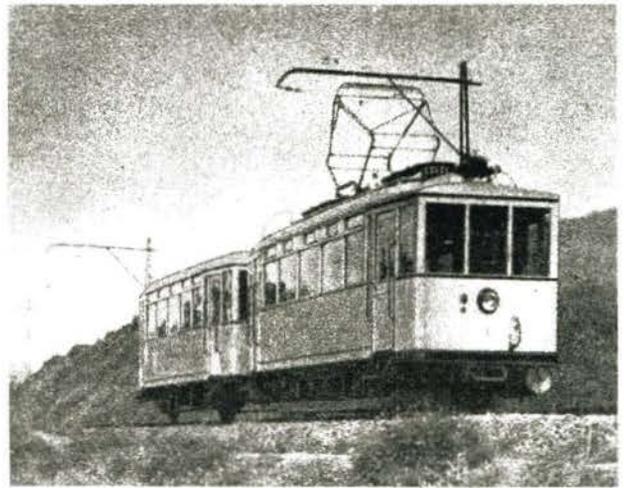


Bild 4 Personenzug bei Saalburg, um 1932

Saalburg verlaufen sollte. Für die Talkkreuzung selbst war eine für Bahn und Straße gemeinsam anzulegende Brücke in Höhe 425,5 und in einer Neigung von 1:200 geplant. Um die Kosten für dieses Brückenbauwerk möglichst niedrig zu halten, sollte nach dem ursprünglichen Projekt das Gleis mit Rillenschienen einfach in die Straßendecke eingebaut werden. Nachdem sich mehrere bei der landespolizeilichen Prüfung geforderten Sicherungsmaßnahmen als zu kostspielig erwiesen hatten, wurde schließlich einer Verbreiterung der Brücke der Vorzug gegeben.

Nach Überquerung des Wettertals war zunächst ein horizontaler Verlauf hart neben der Straße nach Saalburg vorgesehen, woran sich eine Neigung von 1:40 anschließen sollte. Für die notwendige Überführung der Straße über die Bahn war eine Betonbrücke geplant.

Mit einer nun folgenden Neigung von 1:80 sollte die Teilstrecke Schleiz—Saalburg die Haltestelle Kloster zum Heiligen Kreuz und damit gleichzeitig mit 414,55 m ihren tiefsten Punkt erreichen. Das vorläufige Schlußstück gegen Saalburg mußte mit zwischen 1:60 und 1:100 wechselnden Neigungen überwunden werden. Der Bahnhof Saalburg sollte in Höhe 426,55 in der Horizontalen liegen und nach einem Verlauf von 15,18 km den Endpunkt dieser Teilstrecke bilden.

Für die geplante aber dann doch nicht gebaute Teilstrecke Saalburg—Ebersdorf lag das Projekt ebenfalls vor.

2.6. Weitere Angaben zum Projekt

2.6.1. Richtungs- und Neigungsverhältnisse

Teilstrecke Schleiz—Saalburg: 7267,49 m in der Geraden und 7815,51 m in Kurven (47%:53%), größte Steigung von 1:30 auf 2500 m, 3327,30 m in der Waagerechten und 11 855,70 m (22%:78%) in Neigungen von 1:30 bis 1:400.

Teilstrecke Saalburg—Ebersdorf: 5360 m in der Geraden und 3140 m in Kurven (63%:37%), 3330 m in der Waagerechten und 5170 m in Neigungen von 1:30 bis 1:85 (39%:61%).

2.6.2. Erdarbeiten

Teilstrecke Schleiz—Saalburg: 246 000 m³, darunter 113 538 m³ Fels (46%).

Teilstrecke Saalburg—Ebersdorf: 156 500 m³, darunter 69 900 m³ Fels (45%).

2.6.3. Oberbau

Schienen mit $l = 12$ m, Profil 6 (33,4 kg/m), für Teilstrecke Saalburg—Ebersdorf S49 mit $l = 18$ m, Befestigung auf 16 bzw. 17 kiefern imprägnierten Querschwellen durch offene Unterlagsplatten; Weichen 1:9 in den Übergabegleisen

sowie in den Bahnhöfen Saalburg und Gräfenwarth, Weichen 1:7 in den Bahnhöfen Schleiz und Möschlitz; Gleisunterbau aus Packlage und Schotterbett, Stärke 20 cm.

2.6.4. Baukosten für gesamte Strecke

Eisenbahntechnischer Teil	3 283 000 RM
Elektrischer Teil	498 000 RM
Gesamt	3 781 000 RM
	(je km 249 100 RM)

2.7. Die Schleizer Kleinbahn

Obwohl die Agos gemäß den vom Thüringer Landtag gefaßten Beschlüssen die für den Bahnbau notwendigen Vorarbeiten ausgeführt hatte, war sie doch nicht bereit, auch den Bau und den Betrieb der künftigen Kleinbahn zu übernehmen. Vielmehr versuchte sie, die durch Bau und Betrieb zweifellos entstehenden Lasten auf weitere Partner zu übertragen. Nach langen Verhandlungen, bei denen die Verteilung des Aktienkapitals die Hauptrolle spielte, kam es schließlich am 25. Oktober 1927 vor dem Thüringischen Amtsgericht zur Gründung der Schleizer Kleinbahn AG. Nach dem Gesellschaftsvertrag bestand der Zweck der Gesellschaft im Bau und Betrieb einer Kleinbahn von Schleiz über Saalburg nach Ebersdorf und der Beteiligung an solchen Unternehmungen, die diesem Vorhaben förderlich waren. Der Sitz der Schleizer Kleinbahn AG befand sich in Weimar. In der Genehmigungsurkunde vom 24. März 1928 war die Bestimmung enthalten, mit dem Bau der Kleinbahn bis spätestens 15. März 1928 zu beginnen. Die Inbetriebnahme der gesamten Strecke Schleiz—Saalburg—Ebersdorf sollte bis zum 1. November 1930 erfolgen — sofern die erforderlichen Mittel zur Verfügung standen.

2.8. Planung der Betriebsart und der Betriebsmittel

2.8.1. Betriebsart

Bereits im Projekt war für die Bahn elektrischer Betrieb vorgesehen. Der benötigte Strom sollte vom Kraftwerk Sachsen-Thüringen in Auma und nach Fertigstellung des Kraftwerks am Kleinen Bleiloch von diesem geliefert werden. Eine endgültige Entscheidung wurde aber erst auf der 8. Aufsichtsratssitzung der Schleizer Kleinbahn AG am 2. Juli 1929 gefällt. Die Vertreter des Thüringischen Wirtschaftsministeriums und der Rbd Erfurt sprachen sich als Fachleute gegen den elektrischen Betrieb aus. Da die Kleinbahn über ein Anschlußgleis auch die Talsperrenbaustelle bedienen sollte, empfahlen sie für die Zeit bis zur Beendigung der Bauarbeiten wegen der möglichen starken Belastung der Strecke den Dampfbetrieb. Danach sollte ggf. zum elektrischen Betrieb übergegangen werden. Trotzdem

setzte die Thüringenwerk AG durch, daß die Bahn von Anfang an elektrisch betrieben wurde und zwar mit einer, wie sich dann später herausstellen sollte, für den Baustellenverkehr völlig unzureichenden Stromversorgungsanlage und viel zu leistungsschwachen Betriebsmitteln. Damit war die Schleizer Kleinbahn AG und die mit diesem eng verbundene Agos abhängig, wogegen die kleinen Aktionäre, die jahrelang für den Bahnbau gekämpft hatten, also Kreis und Stadt Schleiz, von vornherein benachteiligt waren.

2.8.2. Betriebsmittel

Das Projekt sah die Beschaffung von drei 4achsigen Elloks vor, um bei einer Steigung von 1:30 fünf beladene 20-t-Wagen mit 15 km/h ziehen zu können. Darüber hinaus sollten 4 Personenwagen dritter Klasse, 3 gedeckte und 3 offene Güterwagen, 1 Gepäckwagen, 1 Langholzwagen, 1 Bahnmeisterwagen und 1 Montagewagen für die Fahrleitung beschafft werden.

In der schon erwähnten Aufsichtsratssitzung vom 2. Juli 1929 dagegen brachte der Vorstand der Schleizer Kleinbahn AG, Oberbaurat Kyser von der Thüringenwerk AG, eine Vorlage ein, die reinen Triebwagenbetrieb vorsah. Beschafft werden sollten 2 Personentriebwagen (ohne elektrische Ausrüstung), 4 Personenbeiwagen und 2 Gütertriebwagen mit Post- und Gepäckteil. Auch für die Personenbeiwagen und die Gütertriebwagen wurde die elektrische Ausrüstung gesondert berechnet. Nachdem es der Thüringenwerk AG gelungen war, den elektrischen Betrieb durchzusetzen, war es natürlich nicht schwer, auch diese Vorlage im Aufsichtsrat durchzubringen. Der Auftrag wurde geschlossen an die zum Linke-Hofmann-Busch-Konzern gehörende Weimarer Waggonfabrik übergeben, die gleichfalls eng mit der Thüringenwerk AG verflochten war.

2.9. Bau der Teilstrecke Schleiz—Saalburg

2.9.1. Unterbau

Der Unterbau war in 4 Lose geteilt. Da die Linienführung im Gebiet der Stadt Schleiz Ende 1927 noch nicht völlig geklärt war, wurde zunächst das Los IV Gräfenwarth—Saalburg, also das Ende der Teilstrecke Schleiz—Saalburg, in Angriff genommen, was einen höheren Aufwand erforderte. Die Bauarbeiten begannen im Frühjahr 1928. Auf Grund der schwierigen Erd- und Felsarbeiten erfolgte die Fertigstellung erst Ende 1928.

Die Bauarbeiten am Abschnitt Schleiz—Möschlitz—Grä-

fenwarth schlossen sich im Frühjahr 1929 an. Der Unterbau wurde von Arbeitslosen aus ganz Thüringen fertiggestellt, die bis Ende 1929 etwa 100 000 Tagewerke leisteten. Insgesamt waren etwa 1500 Arbeitslose beschäftigt, nur 5 Prozent der Gesamtzahl der Beschäftigten durften die Baufirma ihrem eigenen Arbeiterstamm entnehmen. Die Fertigstellung des Unterbaus war für Ende 1929 vorgesehen.

2.9.2. Oberbau

Die Oberbauarbeiten wurden Ende Oktober 1929 begonnen. Der Anschluß an die Reichsbahn war Anfang Februar 1930 hergestellt, so daß die ankommenden Wagen mit Oberbaumaterial auf das Kleinbahngleis überführt werden konnten, um anschließend mit Bauzügen zur Verwendungsstelle befördert zu werden. Die Oberbauarbeiten sollten im März 1930 abgeschlossen werden, da für die Betriebseröffnung bereits der 1. April in Aussicht genommen war.

2.9.3. Hochbauten

Empfangsgebäude waren nur für Schleiz Kleinbahnhof, Gräfenwarth und Saalburg vorgesehen. Die Entwürfe stammten von Architekt Klaus aus Weimar, der bei der Thüringenwerk AG angestellt war. Die Triebwagenhalle wurde nicht wie vorgesehen in Gräfenwarth, sondern in Saalburg errichtet. Der Entwurf stammte vom gleichen Architekten.

2.9.4. Elektrische Ausrüstung

Diese wurde in drei Lose zerlegt. Los I war die Errichtung des Unterwerks in Gräfenwarth, wo der Drehstrom von 10 kV auf etwa 2 kV abgespannt wurde. Dazu dienten zwei Umspanner, denen je ein Quecksilberdampf-Gleichrichter nachgeschaltet war. Ausgangsseitig stand eine Gleichspannung von 1,2 kV zur Verfügung. Ein dritter Gleichrichter, allerdings ohne Umspanner, stand in Reserve. Los II war die Errichtung der Fahrleitungsanlage mit einer Gesamtlänge von etwa 18,5 km. Vorgesehen waren Flach- und Gittermaste, deren Abstände untereinander etwa 35 m betragen sollten. Die selbsttragende Fahrleitung hatte einen Querschnitt von 100 mm² und sollte an sogenannten Differdinger Trägern aufgehängt werden. Als Höhe des Fahrdrachts über SO waren 5,5 m angegeben. Los III bestand in der elektrischen Ausrüstung der Betriebsmittel. Die Triebwagen hatten eine

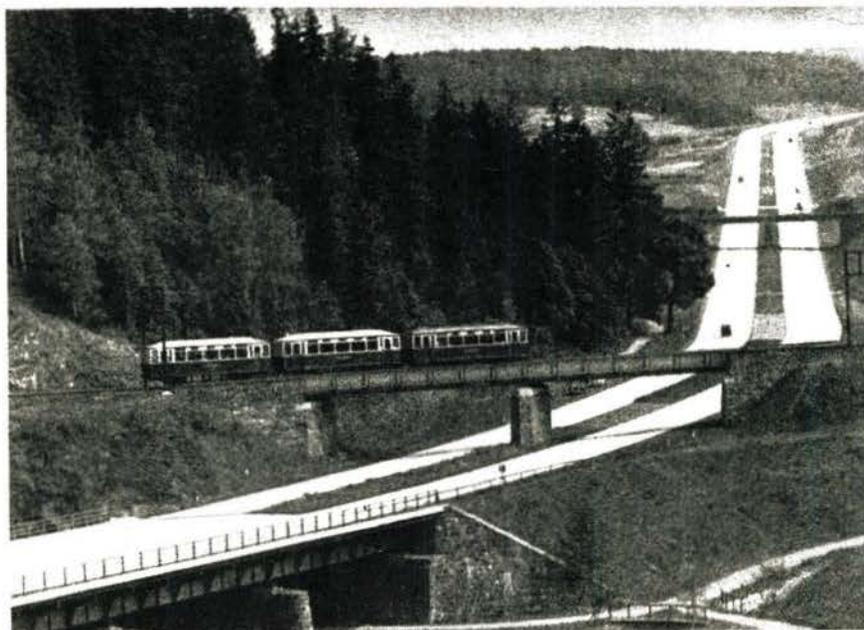


Bild 5 Bereits mit neuem Farbanstrich versehener Personenzug auf der 1935 erbauten Brücke über die Autobahn, kurz vor Einfahrt in den im ursprünglichen Projekt nicht vorgesehenen Bahnhof Schleiz-Oschitz. (Dagegen wurde die Haltestelle Mönchgrün-Görkwitz nicht errichtet, die Haltestelle Glücksmühle [-Mönchgrün] folgte erst 1935.)

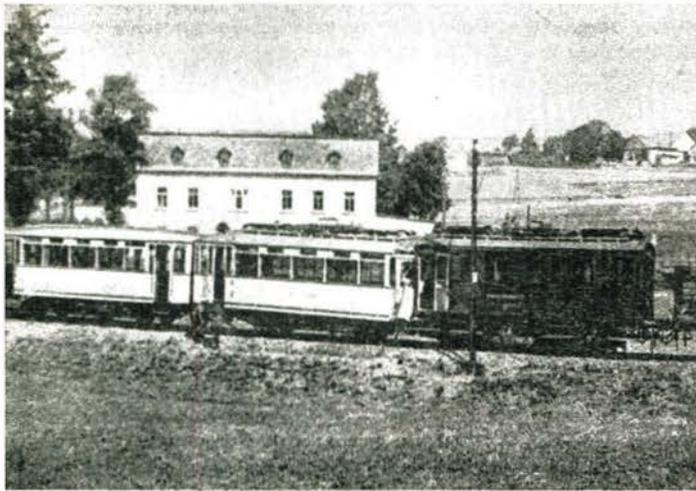


Bild 6 Zusammenstoß des P 9 mit dem G 32 am 9. Juli 1931 am Komturstieg in Schleiz, wobei 4 Fahrgäste und 3 Angehörige des Zugpersonals verletzt wurden; Schaden: 15 000 RM.
Fotos: Photo-König, Lobenstein (2);
Repro-Sammlung H. Fichtelmann, Schleiz (2);
Foto-Gärtner, Schleiz (2)

Leistung von 2×45 kW, die Höchstgeschwindigkeit war mit 45 km/h für die Personen- und mit 40 km/h (wegen anderer Getriebeübersetzung) für die Gütertriebwagen angegeben. Die Personentrieb- sowie die Beiwagen ähnelten mehr Straßenbahntriebwagen. Als Spitzensignal diente eine mittig an den Stirnseiten der Triebwagen angeordnete Lampe, statt der Regel-Schraubenkupplung war eine Straßenbahnkupplung vorhanden, und über den Seitenfenstern befanden sich kleinere Lüftungsfenster. Der Anstrich war bei Anlieferung ähnlich wie bei Straßenbahnwagen hellgelb. Die Gütertriebwagen dagegen waren mit Regel-Schraubenkupplung und zusätzlich einer herauschwenkbaren Straßenbahnkupplung ausgerüstet. Sie hatten bei Anlieferung einen grünen Anstrich.

3. Bauabschluß und Betriebseröffnung

Bereits beim Bau gab es einige Schwierigkeiten, da Auf-

sichtsratsmitglieder häufig unberechtigt in den Baubetrieb eingriffen und so eine heillose Verwirrung hervorriefen. So war es keine Seltenheit, daß Schotterwagen mehrmals auf- und abgeladen wurden und Arbeitskolonnen oft stundenlang herumstanden. Aus Profitgründen wurden nicht Schienen der Form E6, sondern gerade billig zu habende S49 bei viel zu großem Schwellenabstand verlegt. Bei Gräfenwarth mußte das Gleis um mehr als 5 m seitlich verschoben werden, auf den Bahnhöfen mußten Rampen wieder abgerissen, Bahnsteigkanten abgestimmt und Radabweiser autogen ausgebrannt werden, weil die vorgeschriebenen Maße nicht eingehalten worden waren.

Wochenlang arbeiteten Monteure an den Triebwagen, deren Lager immer wieder heiß liefen. Der starre Radstand verursachte schon bei den ersten Fahrten erhebliche Abnutzungen an den Gleisen und Weichen.

Für all das mußten Unsummen von Geldern ausgegeben werden, so daß die tatsächlichen Kosten der Teilstrecke Schleiz—Saalburg über Möschlitz statt der vorgesehenen 3,6 Mio RM fast 5,2 Mio RM betragen, für die 15 km lange Kleinbahn eine ungeheure Summe. Im Ergebnis dessen konnte die Teilstrecke Saalburg—Ebersdorf nicht mehr gebaut werden.

Auf Grund der geschilderten Umstände wurde die Betriebseröffnung zunächst vom 10. April auf den 16. Mai 1930 verschoben. Auch dieser Termin war nicht zu halten. Schließlich wurde die Bahn auf Anordnung des Reichsverkehrsministers durch Beschluß des Aufsichtsrats vom 26. Juni am 28. Juni 1930 ohne besondere Feierlichkeiten eröffnet und für den Personen- und Güterverkehr freigegeben.

Literatur

- [1] Akten des Stadtvorstandes Schleiz, betreffend den Bau der Kleinbahn Schleiz—Möschlitz—Saalburg—Ebersdorf, aufbewahrt im Stadtarchiv Schleiz
- [2] Akten des Thüringischen Kreisamtes Schleiz, betreffend die „Vereinigung zur Förderung von Talsperren im oberen und mittleren Saalegebiet“, aufbewahrt im Staatsarchiv Weimar, Außenstelle Greiz
- [3] Akten der Thüringenwerk AG, betreffend die Schleizer Kleinbahn AG, aufbewahrt im Bezirksarchiv Gera des VEB Energiekombinat Süd
- [4] Akten des Thüringischen Ministeriums für Inneres und Wirtschaft, betreffend den Bau der Kleinbahn Schleiz—Saalburg—Ebersdorf, aufbewahrt im Staatsarchiv Weimar
- [5] Kreisamtmann Töpel: „Vom Verkehrswesen“, in: Festschrift 700 Jahre Stadt Schleiz — 1232 bis 1932, herausgegeben im Auftrage des Festausschusses von Robert Hähnel, Schleiz 1932
- [6] Paul, H.: „Saaletalsperren“, VEB F. A. Brockhaus Verlag, Leipzig 1972

Fristarbeiten auf dem Bahnhof Schönfeld—Wiesa

Vor kurzem konnte ich auf dem Bahnhof Schönfeld-Wiesa den Planausbesserungstag an der Lok 99 1785 miterleben. Einige nicht alltägliche Fotos sind entstanden, zu denen Erläuterungen gegeben werden.

Vom Bahnhof Schönfeld-Wiesa führt eine 1,4 km lange Schmalspurstrecke zur Papierfabrik Schönfeld. Für diese Verkehrsverbindung sind zwei Loks der BR 99¹⁷⁷⁻¹⁷⁹ eingesetzt, von denen eine in Betrieb ist und die andere in einem behelfsmäßigen Schuppen in Reserve steht.

Der Zeitraum zwischen zwei Planausbesserungstagen ergibt sich aus der Härte des verwendeten Kesselspeisewassers und aus der Laufleistung. Für die beiden Loks in Schönfeld-Wiesa ist ein Zeitraum von 26 Tagen festgelegt. Da die Maschinen im Bw Aue beheimatet sind, kommen die Schlosser mit dem Pkw von Aue nach Schönfeld. Der Umfang der Arbeiten ist für jeden dieser „Plantage“ im Fristenplan fest-

gelegt und demzufolge immer unterschiedlich, jedoch gehört das Auswaschen des Kessels immer dazu. Die in Betrieb befindliche Lok wird dann für das benötigte Wasser zum Auswaschen verwendet. Dazu wird der Spritzschlauch am Feuerlöschstutzen dieser Lok angeschlossen, und das Wasser kann mit der Dampfstrahlpumpe gefördert werden. Weitere Arbeiten sind unter anderem die Überprüfung und die notwendige Reparatur der Funkenschutzeinrichtung. Diese Arbeit hat in Schönfeld-Wiesa besondere Bedeutung, da die Strecke an einem Minol-Tanklager vorbeiführt. Die Arbeiten werden unter schweren Bedingungen ausgeführt, da technische Hilfsmittel, ein Kran und andere technische Anlagen nicht zur Verfügung stehen. Werkzeug und Ersatzteile sind in einem ausgedienten Personenwagen untergebracht.

Helmut Siegel, Neundorf

Bild 1 Die Einsatzlok 991780 fährt auf dem Nebengleis an die 991785 heran; am Feuerlöschstutzen wird der Spritzschlauch zum Kesselauswaschen angeschlossen.

Bild 2 Vor dem Kesselauswaschen muß die Lösche aus der Rauchkammer entfernt werden.

Bilder 3 Die Rauchkammer der 991785 wird gereinigt; schadhafte Stellen am Funkenschutzkorb werden ausgebessert.

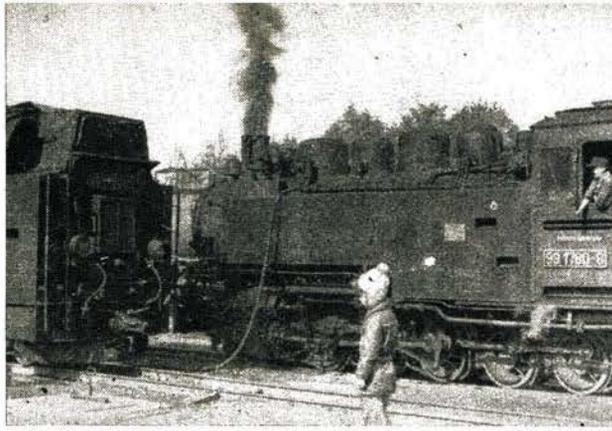


Bild 4 Hier werden die Kesselsteinablagerungen an der Feuerbüchsenrohrwand abgekratzt.

Bild 5 Überstehendes Drahtgeflecht am reparierten Funkenschutzkorb wird abgemeißelt. Die Schiene muß als Werkbank dienen.

Bild 6 Nach dem Auswaschen fährt die Ersatzlok hinter die 991785, um sie bei eventuellen Arbeiten am Triebwerk verschieben zu können.

Fotos: Verfasser

