

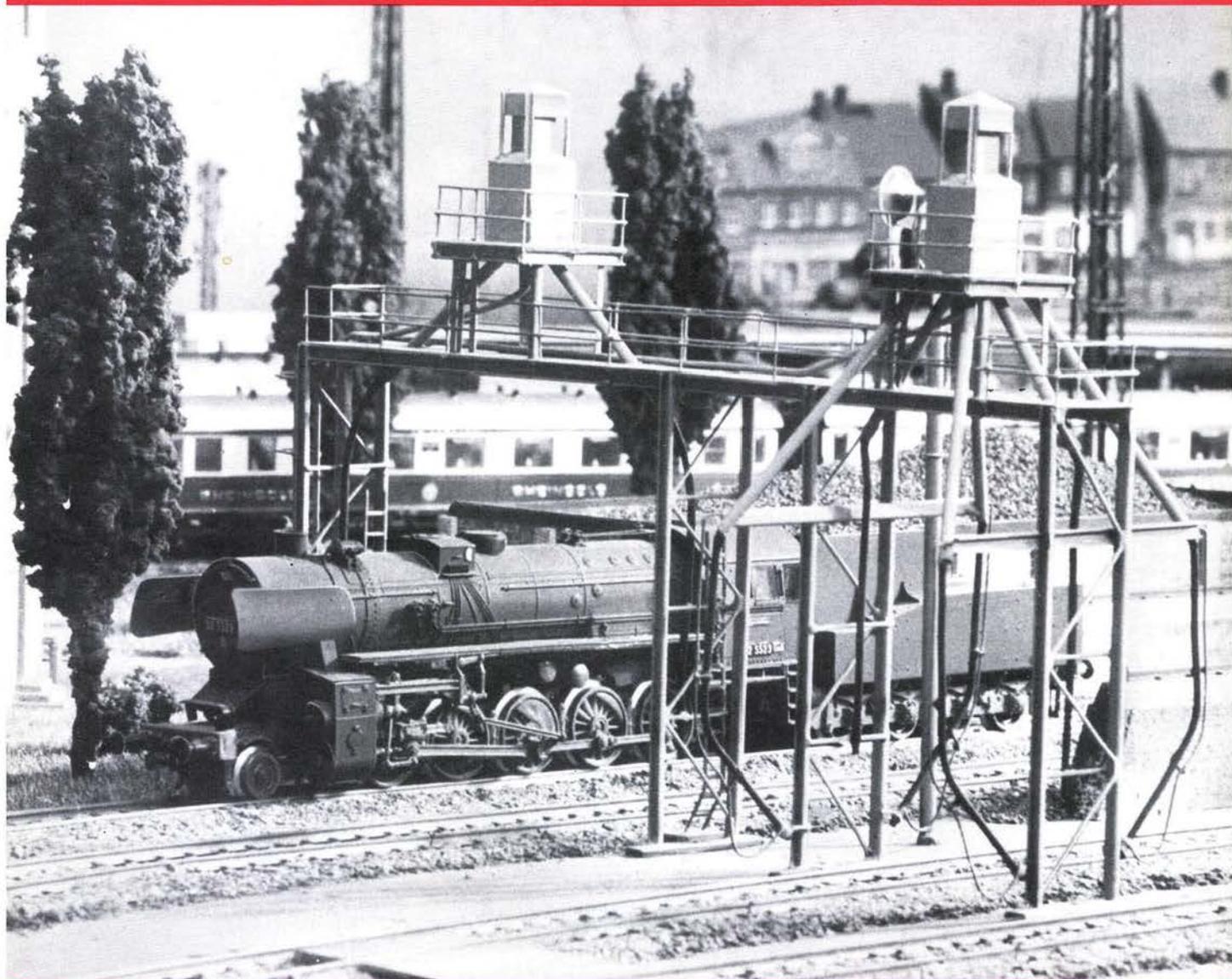
der modelleisenbahner

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

NOVEMBER

11/80

32542

Das besondere Bild

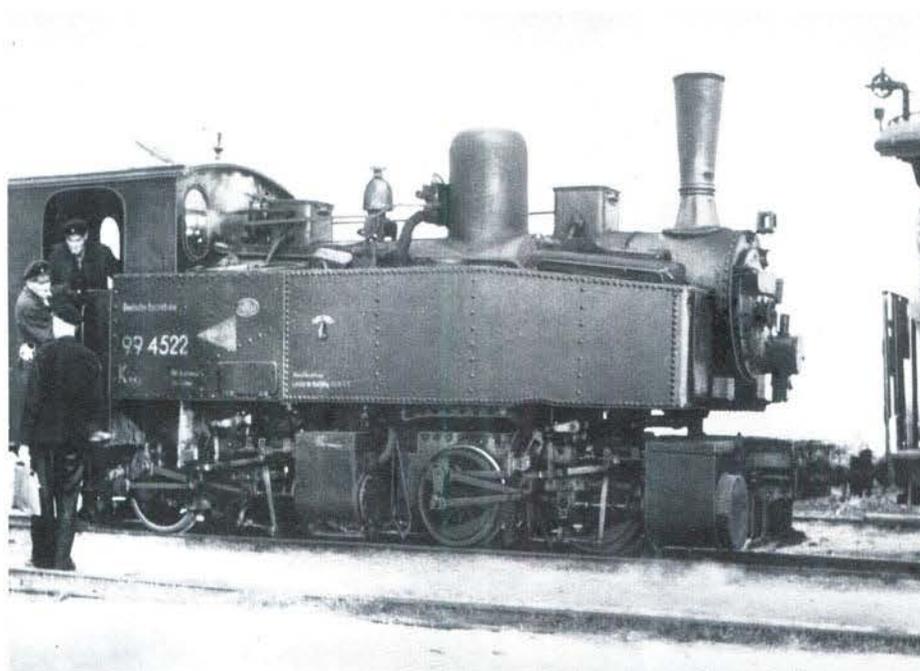
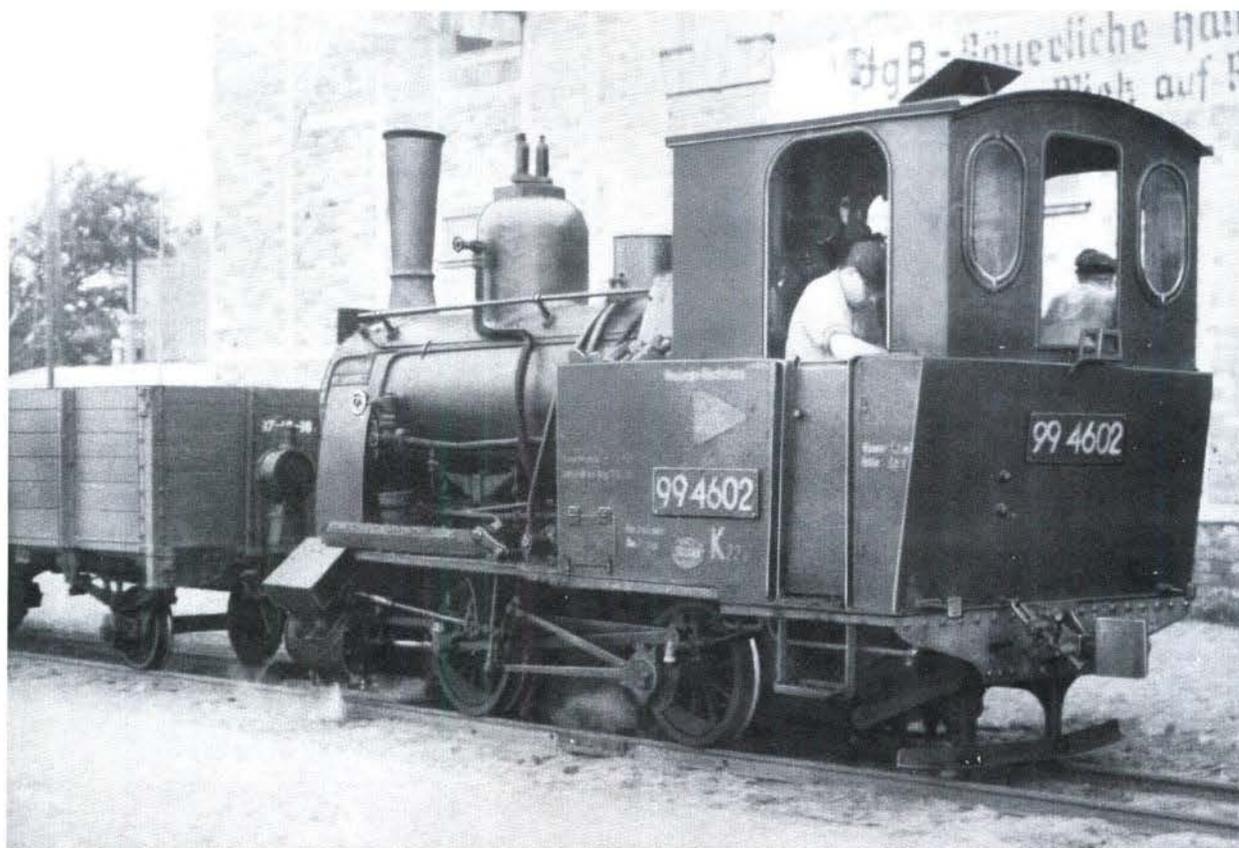


Bild 1: Malletlokomotive 99 4522 (Vulcan 1920/2013) auf dem Bahnhof Wittower Fähre im Jahre 1955. Die Maschine wurde am 12. August 1966 im Raw „DSF“ Görlitz verschrottet.

Bild 2: Die älteste aus dem Bestand der ehemaligen „Rügischen Kleinbahnen AG“ (RüKB) übernommene Lok war die spätere 99 4602 (Vulcan 1896/1560). Dieser Zweikupppler fuhr bis zu seiner Ausmusterung am 4. November 1965 in der Regel auf dem Streckenabschnitt Fährhof—Altenkirchen. Das Bild entstand ebenfalls 1955 auf dem Bahnhof Wieck.

Fotos: G. Paul, Hoqerswerda



Redaktion

Verantwortlicher Redakteur:
Dipl. rer. pol. Rudi Herrmann
Redakteur:
Ing. Wolf-Dietger Machel
Typografie: Pressegestalterin Gisela Dzykowski
Anschrift 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
Anschrift zu richten.

Zuschriften, 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
Joachim Schnitzer, Kleinmachnow
Hansotto Voigt, Dresden

Erscheint im transpress VEB Verlag für Verkehrswesen
Berlin

Verlagsleiter:

Dr. Harald Böttcher
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-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: 17. 9. 1980
Geplante Auslieferung: 19. 11. 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 –
soweit 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: Raznoiznos, 1. rue Asse,
Sofia. China: Guizi Shudian, P. O. B. 88, Peking. ČSSR:
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 6. KDVR: Koreanische Gesell-
schaft für den Export und Import von Druckerzeugnis-
sen. Chulpanmul, Nam Gu Dong Heung Dong Pyonggy-
ang. Albanien: Ndermerrja 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

11 November 1980 · Berlin · 29. Jahrgang

Organ des Deutschen Modelleisenbahn-Verbandes der DDR



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

Inhalt

	Seite
Das besondere Bild	2. U.-S.
Peter Merkel Zwickau und seine Eisenbahn — ein historischer Abriss (2)	322
Norbert Kuschinski Zu Besuch bei der Pioniereisenbahn in Košice	327
Michael Schneider Eine nichtalltägliche AG stellt sich vor	329
Klaus Müller Wie warte, pflege und repariere ich Modellbahn-Triebfahrzeuge und elektromagnetisches Zu- behör? (31)	330
Ein kleiner Ofen für Suralin	332
Beilage „Elektronik für den Modelleisenbahner“	333
Erhard Haufe Einige nichtalltägliche, aber praktische, betriebssichere und einfache automatische Schaltungen	337
Stellwerk B1 Bf Großneuhausen in der Nenngröße H0	340
Wissen Sie schon; Text zum Lokfoto des Monats	342
Lokfoto des Monats: Lok der ELNA-Serie	343
Interessantes von den Eisenbahnen der Welt	344
Günther Fiebig Die ersten Einheits-Nebenbahnwagen der DRG	345
Mitteilungen des DMV	348
Selbst gebaut	3. U.—S.

Titelbild

Auf der Heimanlage unseres Lesers Otwin Schönau aus Leipzig fährt auch dieses herrliche Umbaumodell
der BR 52.

Foto: Schönau, Leipzig

Rücktitelbild

Inzwischen sind auf der Strecke Saalfeld—Probstzella—Sonneberg zunehmend Lokomotiven der BR 119
anzutreffen. U. B. z. die Lok 119 019-8 in der Nähe von Saalfeld.

Foto: G. Friese, Wolfen

Zwickau und seine Eisenbahn — ein historischer Abriß (2)

3. Industrie- und Kohlebahnen

Zur Erschließung des Industrie- und Bergbaureviers entstand neben den öffentlichen Strecken in der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts ein dichtes Netz von Anschluß- bzw. Werkbahnen.

Durch die ständige Erhöhung der Steinkohleförderung war es einfach nicht mehr möglich, diese Zubringerleistungen mit Pferdewagen abzuwickeln.

Steinkohleförderung (in t)

Jahr		Jahr	
1800	5 000	1880	2 354 000
1830	14 000	1890	2 256 000
1840	65 000	1900	2 531 000
1850	418 000	1910	2 484 000
1860	864 000	1920	1 907 000
1870	1 843 000	1930	1 665 000

Die Bedeutung der Zwickauer Steinkohle belegt die Verbraucherstruktur des Jahres 1879 an Kohle in Sachsen:

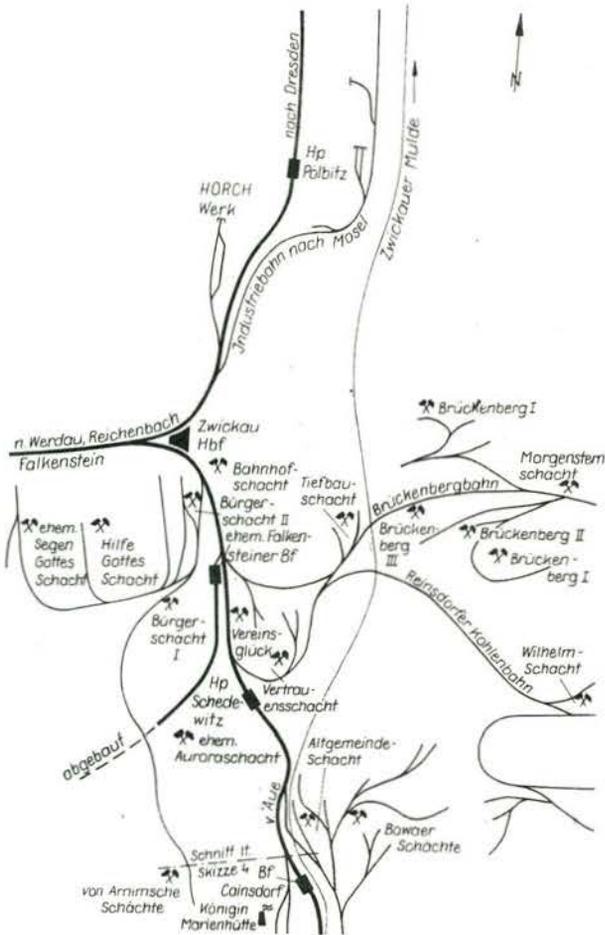
Kohleart	Herkunft	[t]
Steinkohle	Zwickau	1 130 000
	Lugau	382 000
	Dresden	294 000
	Schlesien	79 000
	Ruhr	34 000
Braunkohle	Böhmen	1 060 000
	Sachsen-Altenburg	198 000
	Preußen	26 000
	Sachsen	13 000

Im gleichen Jahr wurden 37% der geförderten Steinkohle aus dem Zwickauer Revier nach Bayern „exportiert“. Im Lugauer bzw. Dresdener Revier lag diese Exportquote weit niedriger.

Der Anteil der mit der Eisenbahn abtransportierten Kohle entwickelte sich in Sachsen folgendermaßen:

Jahr	
1846	8%
1850	15%
1855	27%
1860	56%
1865	70%
1870	74%
1875	75%
1879	76%

Industrie- und Kohlebahnen im Stadtgebiet von Zwickau um 1835



Bereits in der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts arbeiteten in Zwickau etwa 100 Steinkohlenschächte, die im Besitz von Aktiengesellschaften, mittelgroßen Unternehmen oder manufakturartigen Kleinbetrieben, den sogenannten „Kohlebauern“ waren.

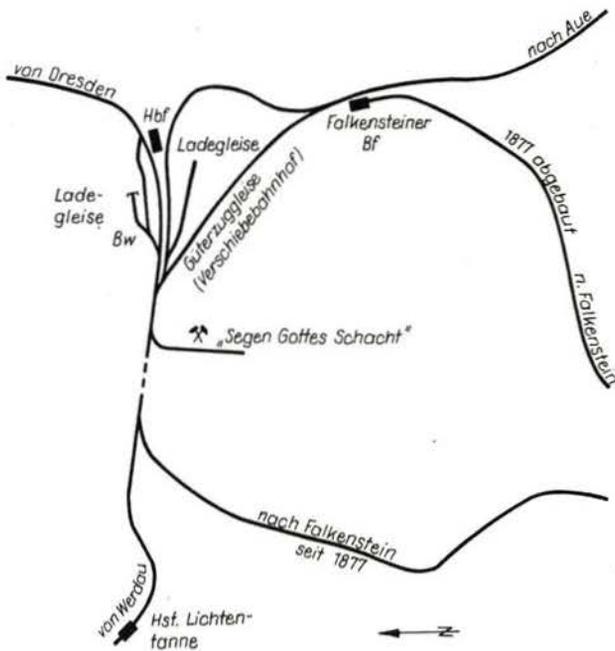
Die schon erwähnte „Staatskohlebahn“ nach Bockwa diente besonders zur Abfuhr der in den Bockwaer und Planitzer Schächten gewonnenen Kohle, band aber gleichzeitig das einzige Eisen- und Stahlwerk Sachsens, die „Königin Marienhütte“ in Cainsdorf an das Eisenbahnnetz an. Diese Hütte befand sich im Besitz eines Herrn v. Arnim, dem auch die Planitzer Schächte gehörten. Zu jener Zeit wurde in den bei Zwickau liegenden Orten Planitz, Stenn und Schönfels auch Eisenerz abgebaut und rechtfertigte somit den Standort der Hütte. Übrigens lieferte sie als erstes Werk Deutschlands vollwertige Eisenbahnschienen.

Vielfach wird behauptet, daß die erste Standseilbahn Deutschlands die 1895 eröffnete von Dresden—Löschwitz sei. In Wirklichkeit aber existierte für den Güterverkehr ein solches Verkehrsmittel bereits über 30 Jahre vorher bei Zwickau.

Dieser sogenannte „Bremsberg“ verband vom linken Muldenufer die Staatskohlebahn mit den bedeutend höher liegenden Planitzer Steinkohlenschächten.

Die Standseilbahn wies eine Steigung von 1:5,87 auf einer Länge von 313 m auf und wurde für 75 000 Taler ebenfalls während des Baus der Obererzgebirgischen Eisenbahn errichtet. Der Bahnbetrieb erfolgte nach dem Schwerkraftprinzip, d. h., die mit Kohle beladenen Waggons zogen die leeren Wagen nach oben. Bei einer maximalen Kapazität von je 12 beladenen Waggons pro Stunde, dabei konnten je Förderspiel je 2 beladene und leere Waggons befördert werden, lag die durchschnittliche Auslastung bei 8 Waggons je Richtung und Stunde.

Übrigens schlug List zur Überwindung des Göltzschtals ur-



Der Knoten Zwickau zwischen 1870 und 1880

sprünglich anstelle der dann errichteten gleichnamigen Brücke, ebenfalls den Bau von Standseilbahnen vor.

Die hochgelegenen Planitzer Schächte wurden untereinander durch Pferdebahnen verbunden. Da die Kapazität der Standseilbahnen bald nicht mehr ausreichte, erhielten die Planitzer Schächte direkten Eisenbahnanschluß über die im ehemaligen Lengfelder Bahnhof begonnene *V. Arnim'sche Kohlebahn*. Erst vor wenigen Jahren wurde die seit vielen Jahren nicht mehr als Kohlebahn genutzte Strecke abgebaut.

Bekanntlich können wir die älteste original erhaltene deutsche Dampflok „Muldenthal“ im Dresdener Verkehrsmuseum bewundern. Ihre Heimat war die sogenannte Bockwaer Kohleisenbahn. Zwar brachte die Staatskohlebahn eine bedeutende Verkehrsverbesserung für die 30 Bockwaer Bergwerke, doch befriedigten diese Transportmöglichkeiten noch immer nicht. Nach wie vor bestand kein direkter Eisenbahnanschluß an die Schächte.

1856 stellten alle 36 Kohlewerkbesitzer und 2 Aktiengesellschaften einen Antrag zum Bau von Kohlebahnen im Zwickauer Revier.

Am 16. Oktober 1856 wurden die Verhandlungen mit der sächsischen Regierung aufgenommen, die den Vorhaben wohlwollend gegenüberstand. Unmittelbar daran schloß sich die Konzessionierung der Bockwaer Kohleisenbahn an.

In der Nähe des heutigen Hp Cainsdorf strichen die Flöze an der Oberfläche aus. Diese günstigen Bedingungen gestatteten den Abbau der Kohle mit relativ wenig Aufwand.

So wurde das Bockwaer Feld im Gegensatz zu anderen Zwickauer Revieren vorrangig durch Kleinbetriebe (Kohlebauern) ausgekohlt. Es ist heute kaum vorstellbar, daß auf einem Arreal von ca. 4 km² bis zu 60 Schachtanlagen gleichzeitig bestanden. Viele Bergwerkbesitzer ließen nur mit Kleingartenanlagen vergleichbare Flächen von 15 m Breite abbauen.

Beim Eisenbahnbau ergaben sich bis dahin noch nicht gekannte Komplikationen. Terrainsenkungen, Einbrüche und Abrisse erforderten deshalb riesige Aufwendungen. Die Projektierungsarbeiten mußten besonders bei den Formulierungen der Konzessionsbedingungen berücksichtigt werden. Die zu erwartenden Schwierigkeiten schlossen jedes direkte Interesse des sächsischen Staates aus, obwohl die vorbereitenden Arbeiten durch Ingenieure der Königlichen Sächsischen Staatsbahn auf Kosten der Bergwerke ausgeführt worden sind. Die einzige Möglichkeit alle Kohle-

bahnen einheitlich zu betreiben, bestand nur durch Gründung von Aktiengesellschaften.

Um eventuelle Risiken von den Bergwerkskleinunternehmern fernzuhalten, wurden spezifisch-rechtliche Regelungen getroffen. Das von der Gesellschaft benötigte Areal mußte von ihren Eigentümern „abgekauft“ werden. Die gewünschten Anschlüsse wurden jedoch ausschließlich auf Kosten der betreffenden Gesellschaft errichtet. Besondere Bedingungen stellte die „Königliche Berginspektion“ für den Bahnbau. Sie veranlaßte, daß bis zu 60 m Teuftiefe unter der Bahntrasse die Flöze zu durchorten waren. Dabei sollte das obere Rußkohleflöz zur Verlegung der Strecken genutzt werden.

Die Kohlewerkbesitzer akzeptierten diese Bedingungen nicht, da das ein zu großer Verlust ihres Abbaugebietes bedeutet hätte.

Stattdessen einigte man sich darauf, daß bei Betriebsstörungen die Bahn auf eine Regreßpflicht verzichtete. Die Gewährleistung einer angemessenen Sicherheit im Bahnbetrieb wurde offensichtlich auf Grund von Profitinteressen nicht so ernst genommen.

Die 1858 erstmals vorgelegten Projekte gewährleisteten nicht den direkten Anschluß an die Bergwerke. Erst ein 1860 ausgearbeiteter Plan stieß bei der Gesellschaft auf Interesse. Er sah die Erschließung des Feldes durch vier Hauptgleise vor. Jede Ladestelle sollte über mindestens zwei Wege erreicht werden, um während möglicher Betriebsstörungen den Betrieb aufrechterhalten zu können. Im Oktober 1860 begannen schließlich die Bauarbeiten und am 4. September 1861 wurde die Bahn eingeweiht. Ein vom 6. November 1860 stammende Bittschrift der Gesellschaft an die Königlich Sächsische Staatsbahn beinhaltete wiederum ein Gesuch zwecks Betriebsübernahme. Der Antrag wurde angesichts der herrschenden Umstände abermals abgelehnt.

Anfänglich verfügte die Kohlebahn über folgende Anlagen und Streckenverhältnisse:

— max. Einschnitt	2,9 m
— max. Dammhöhe	9,1 m

Der Knoten Zwickau um 1936

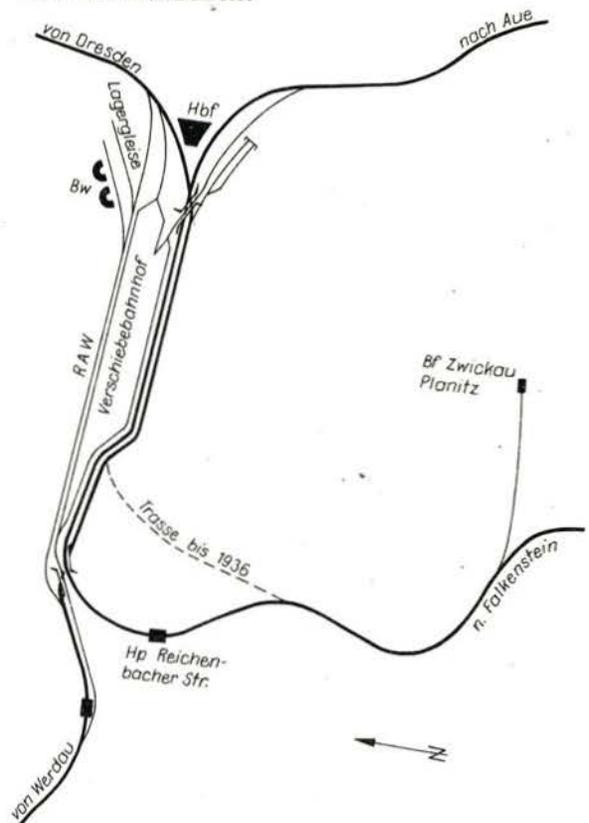




Bild 9 Der Eröffnungszug nach Fertigstellung der Elektrifizierung zwischen Altenburg und Zwickau am 25. 5. 1963

- Streckenlänge 10,48 km
(später auf 15,4 km erweitert)
- 80 Weichen
- 42 Bergwerke waren mit 47 Lade-
stellen abgeschlossen
- kleinster befahrbarer Bogenhalbmesser 135 m
- max. Steigung 1:40

Die Wagenübergangsstelle (WÜST) bestand im Staatsbahnhof Bockwa. 1879 wurde dieser Bahnhof von der Gesellschaft erworben und die WÜST auf die Muldenbrücke verlegt.

Ein konstantes Streckennetz bestand nie längere Zeit, da die Anschlußbahnen laufend den veränderten Standorten und geologischen Bedingungen angepaßt werden mußten. Im Laufe der Jahre erforderte die Bahnunterhaltung erhebliche Schwierigkeiten. So traten mehrfach Einbrüche auf. Am 15. September 1868 entstand beispielsweise plötzlich ein Einbruch von 28 m Durchmesser und 20 m Tiefe, wobei Gleisanlagen und ein Bahnwärterhaus im Erdreich versanken. Ein weiteres Vorkommnis gleicher Art war am 18. März 1884 mit 14 m Durchmesser und 32 m Tiefe zu verzeichnen. Allein die Bahnunterhaltung verschlang beachtliche Beträge. Für 1 km Strecke wurden jährlich 1800 M für die Bahnunterhaltung aufgewendet.

Innerhalb von 25 Jahren mußten 435 905 m³ Schutt zur Erhaltung der Trasse nachgeschüttet werden. Dennoch sank in dieser Zeit die durchschnittliche Höhenlage des Gleises um ca. 8 m!

Bis auf einige Bahnbetriebswagen besaß die Gesellschaft keine Waggons, da die Wagen der Königlich Sächsischen Staatsbahn direkt auf das Werkbahnnetz übergangen. Die Loks waren zwar Eigentum der Gesellschaft, wurden jedoch von der Staatsbahn unterhalten. Zur Betriebseröffnung 1861 beschaffte die Gesellschaft von Hartmann, Chemnitz (heute Karl-Marx-Stadt), zwei identische 1-B-Lokomotiven, die „Bockwa“ und „Muldenthal“. Bis 1863 diente zunächst eine Maschine als Reserve, da das Verkehrsaufkommen durch eine Lok bewältigt werden konnte.

Die sprunghaft ansteigende Verkehrsentwicklung veranlaßte den Bahneigentümer dazu, 1864 eine dritte Lok von der Staatsbahn anzukaufen. Die 1850 gebaute Maschine erhielt den Namen „Ron“.

Anfänglich fanden sehr zu Brüchen und großem Verschleiß neigende Eisenschienen Verwendung. Doch bereits 1867 bot die benachbarte Marienhütte Stahlschienen zu „wohlfeilen“ Preisen an, die sich fortan hervorragend bewährten. Die Verkehrsentwicklung entsprach den Erwartungen, war aber stets von den Förderumfängen abhängig. Bereits 1873 kündigte sich zwar die Erschöpfung des Kohlefeldes durch einsetzende rückläufige Fördermengen an.

Dennoch waren die Betriebsergebnisse außerordentlich zufriedenstellend. Bereits nach dem ersten Geschäftsjahr wurden 7,3% Dividende ausgezahlt, im Spitzenjahr 1873 stieg diese Ziffer auf die enorme Höhe von 76%.

Mit Auskohlen des Feldes stellte die Bockwaer Kohlebahn im Laufe der Jahrzehnte schrittweise den Betrieb ein. In den 50er Jahren wurden die letzten Gleise liquidiert. Es gibt heute nur noch wenige Zeugnisse von der ehemaligen Eisenbahn. So stehen noch immer im Muldenbett die alten Brückenpfeiler der Brücke der Staatskohlebahn. Der Bockwaer Bahnhof wurde zu einem Großlagerplatz des Baustoffhandels umfunktioniert.

Zur Erschließung des höher gelegenen Oberhohndorfer Reinsdorfer Reviers wurde am 1. Dezember 1860 eine Kohlebahn gleichen Namens eröffnet. Der Kostenaufwand für den Bahnbau betrug 1 790 000 M.

Die 14,48 km lange Strecke zweigte bei Schedewitz von der Staatskohlebahn ab. Den Betrieb führte hier die „Sächsische Staatsbahn“ zu Lasten der Eigentümer. Die Kohlebahn wies schwierige Streckenverhältnisse auf. Fast auf der gesamten Länge schwankte die Steigung zwischen 1:44 und 1:36.

1861 erschloß die Bahn 19 Steinkohleschächte bei einem Aufkommen von täglich ca. 150 Wagenladungen. Zur Abwicklung des Betriebes standen zwei 1'B-Maschinen mit den Namen „Rolle“, „Adhäsion“ zur Verfügung. Die Loks waren in der Lage, Leerzüge mit 25 Waggons bergan zu befördern. In den Jahren 1901 und 1902 versuchten einflußreiche Interessenten die Ortschaft Wildenfels an das Eisenbahnnetz anzuschließen.

Zur Diskussion stand neben einer Zweigbahn von Wiesenburg (Obererzgebirgsbahn) der Weiterbau der Reinsdorfer Kohlebahn nach Wildenfels bei gleichzeitiger Aufnahme des Personenverkehrs. Die ablehnende Haltung der sächsischen Regierung ließ aus beiden Projekten keine Wirklichkeit werden. Nach Einstellung des Kohlebergbaus wurde vor etwa 10 Jahren die Strecke schrittweise abgebaut. Zuletzt bewältigte die Transportaufgaben eine von der DR übernommene ehemalige Lok der BR 89².

Drei Jahre nach Inbetriebnahme der Reinsdorfer Kohlebahn wurde das erste 1,55 km lange Teilstück der Brückenbergbahn eröffnet. Nach Anschluß weiterer Schächte erreichte die Bahn 1899 eine Länge von 6,13 km. An ihr lagen zwar wenige, jedoch sehr bedeutende Schachtanlagen. Auch diese Strecke weist infolge lang anhaltender Steigungen (1:40) ein schwieriges Profil auf.

Anfangs führten die Schächtebesitzer in ihrer Eigenschaft als Eigentümer der Kohlebahnen den Betrieb selbst. Später wurde er von der Staatsbahn übernommen.

Die Brückenbergbahn wird als letzte ehemalige Kohlebahn auch heute noch betrieben. Gegenwärtig wird die Strecke zum ehemaligen „Hilfe-Gottesschacht“ als Industriebahn genutzt.

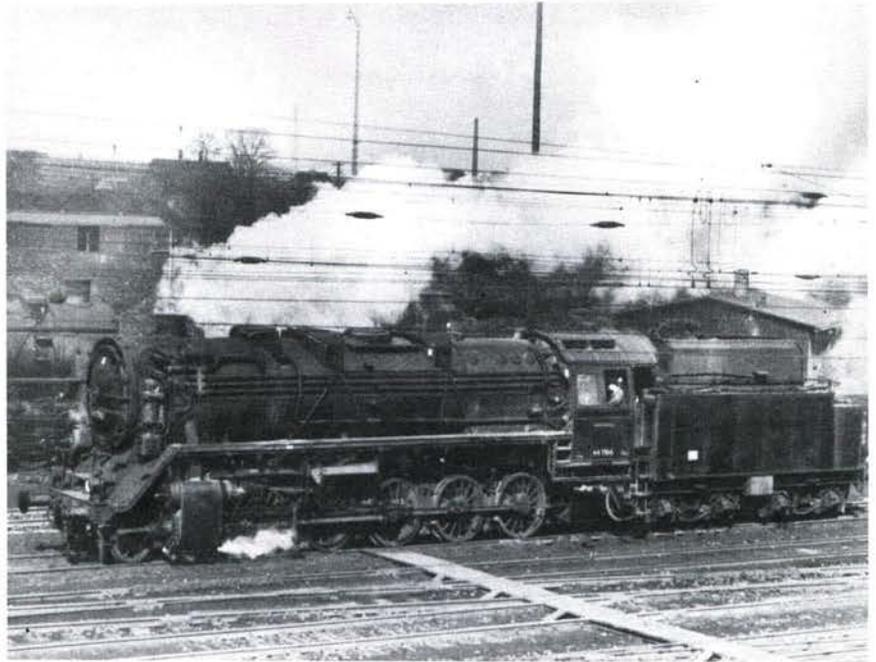
Die 7,99 km lange Strecke Zwickau—Pölbitz—Mosel wurde am 10. 7. 1893 eröffnet. Die Strecke erschließt alle bedeutenden Industriebetriebe im nördlichen Randgebiet von Zwickau.

Der Betrieb wurde von Anfang an durch die Sächsische Staatsbahn zu Lasten der Gesellschaften geführt.

Die Kohlebahnen wurden in den 50er und 60er Jahren von Werk- und Reichsbahnloks befahren. So kamen seitens der Schächte ehemalige pr. G 7, G 8, Sä V T zum Einsatz. Die DR setzte insbesondere die BR 94²⁰⁻²¹, 58 und die tüchtige, fast schon vergessene sä. VT (89 281—295) ein.

Literatur

- (1) Geschichte der Königlich Sächsischen Staatseisenbahn, Dresden 1889
- (2) A. Wiedemann: Die sächsischen Eisenbahnen in historisch-statistischer Darstellung, Leipzig 1902
- (3) Der Kohlentransport auf dem unter königlich sächsischen Staatsverwaltung stehenden Eisenbahnen, Dresden 1880
- (4) Beschreibung der Anlage und des Betriebes der Zwickauer Kohleneisenbahnen, Zwickau 1861
- (5) E. Weller: 100-jähriges Jubiläum der Eisenbahnlinie Zwickau—Schwarzenberg, in: Pulsschlag, Heft 5, 1958
- (6) Die Erzgebirgische Bahn, Zwickau 1837
- (7) Modes: Geschichtliches über das Zustandekommen der Bockwaer Kohleneisenbahn und Bericht über den Betrieb derselben, Zwickau 1886



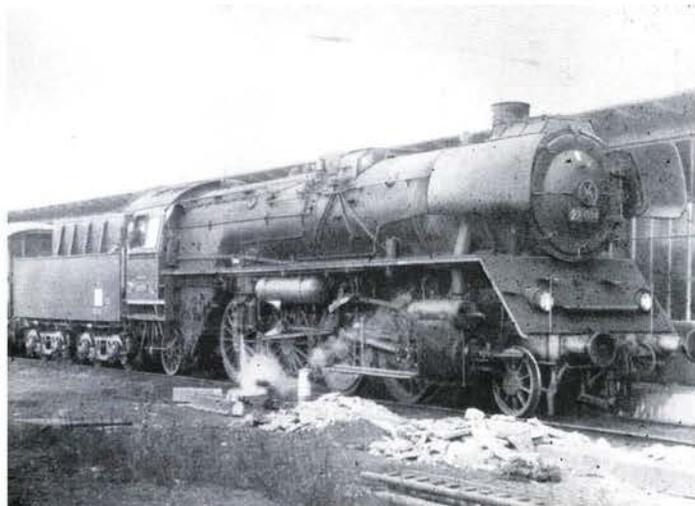
10

**Zwickau
und seine Eisenbahn –
ein historischer Abriss (2)**

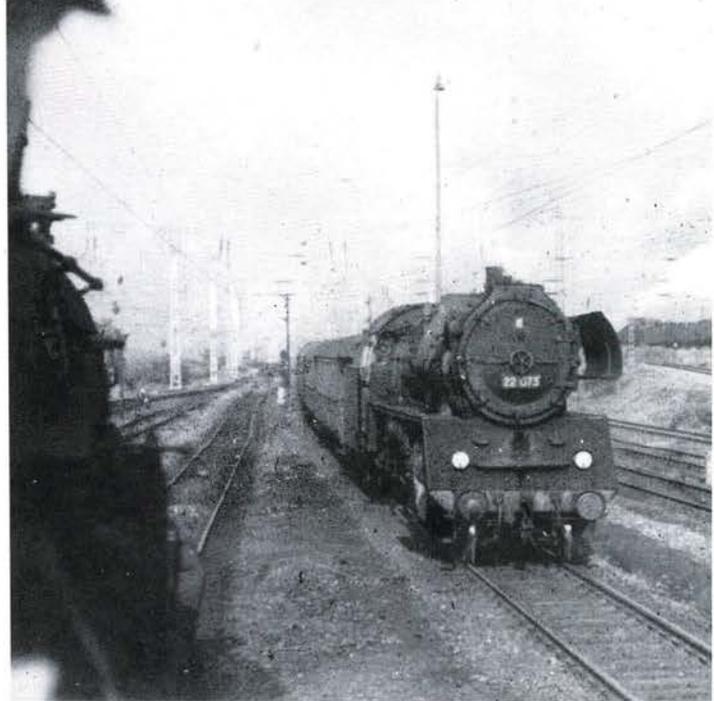
11



12



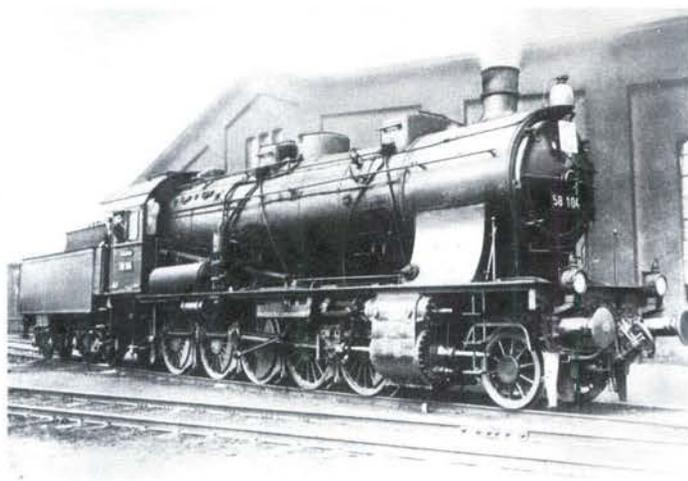
13



*Bild 10: 44 1166 im Jahre 1965 im Bw Zwickau
Bild 11: Ein Werbauer Rollwagen im Bw Zwickau (38261)
Bild 12: 22 014, Bw Zwickau mit Tender 2'2T26, im Hbf
Bild 13: Aus Reichenbach in Zwickau einfahrender D-Zug (1963)*

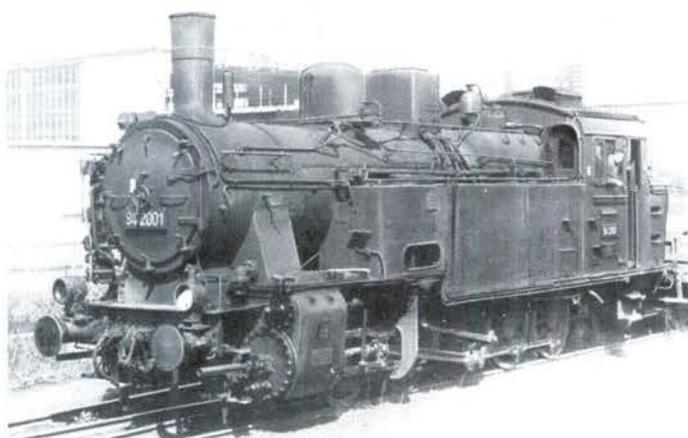


14



16

17



326

15

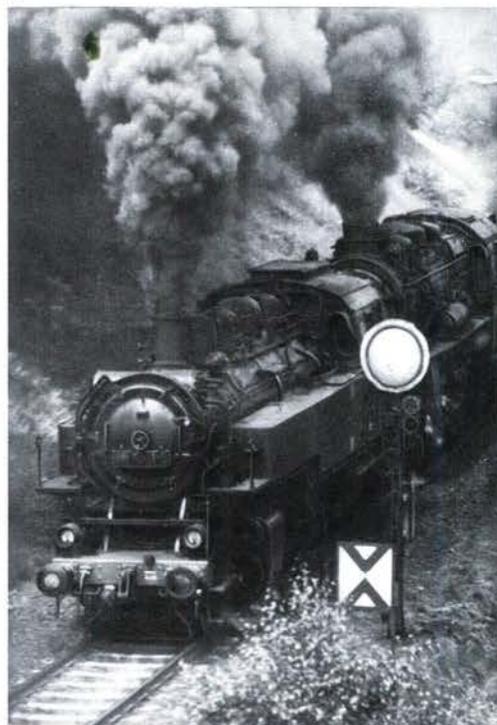


Bild 14: Die 86er, eine bis in die 70er Jahre häufig anzutreffende Maschine, hier die 86376 im Rangierdienst

Bild 15: Lok der BR 86 und 58 mit einem Güterzug nach Falkenstein am Hp Reichenbacher Str.

Bild 16: Sächs. XIIIH; DR 58 104 im Bw Zwickau, gekuppelt mit einem Tender der sä. XIIIH2

Bild 17: Sächs. XIHT (DR 94²⁰⁻²¹), hier die 94 2001 mit den für die Zwickauer Maschinen typischen geraden Wasserkästen und Riggenbachbremse für den Dienst im Verschiebebahnhof

Fotos: Autor (2), G. Meyer (6), Aue



Zu Besuch bei der Pioniereisenbahn in Košice

In Košice, der ostslowakischen Bezirkshauptstadt, befindet sich am nordwestlichen Stadtrand die älteste Pioniereisenbahn der ČSSR, die 1980 auf ein 25jähriges Bestehen zurückblicken kann.

Um vom Stadtzentrum zu ihr zu gelangen, benutzt man am besten den Stadtbus der Linie 15 bis zur Endstelle in Črmel, da die frühere Straßenbahnlinie bereits 1976 von Črmel bis zum Lokomotiv-Stadion zurückgenommen wurde. Wer motorisiert anreist, benutzt die Straße in Richtung Margecany bis zum Parkplatz an der Bushaltestelle.

Im Gebäude des Bf „Črmel“ sind neben der Werkstatt und den Diensträumen außerdem Unterstellmöglichkeiten vorhanden. Einige Fotografien aus früheren Betriebsjahren geben dem Interessierten einen Überblick zur erst kurzen Bahngeschichte. Bis zur Abfahrt bleibt auch noch Zeit, sich im Bahnhofsgelände umzusehen. Neben einigen abgestellten Personen- und Güterwagen fällt vor allem der große Tankbehälter auf, der zur Versorgung der Tzf mit Diesellokraftstoff vorhanden ist.

Schließlich ist die Abfahrtszeit herangekommen, und die Fahrgäste nehmen im bereitstehenden Zug Platz. Bei schöner Witterung sind die Sitze im Sommerwagen, deren Lehnen sich entsprechend der Fahrtrichtung umklappen lassen, besonders begehrt.

Nachdem das Formhauptsignal auf „freie Fahrt“ gestellt wurde und die Aufsicht den Abfahrtsauftrag erteilt hat, setzt sich der Zug in Bewegung.

Die 5 km lange Strecke der Pioniereisenbahn führt durch das schön gelegene Tal von Črmel („Črmelske udolie“), das sehr romantisch ist und daher als Naherholungsgebiet für die Einwohner von Košice dient. Somit hat die Bahn also auch eine reale Verkehrsaufgabe zu erfüllen. In dem stellenweise recht engen Tal teilen sich Landstraße, die meterspurige Bahn, der Fluß Črmel und am Talhang noch der Wanderweg den vorhandenen Platz. Nach 2 km Fahrt durch Wald und über Wiesen ist der Bahnhof „Vpred“ („Vor-

wärts“) erreicht. Hier ermöglicht eine Ausweichstelle im Bedarfsfalle das Kreuzen mit dem Gegenzug. Ansonsten wird hier in der Regel nur bei Bedarf gehalten, so daß der Bahnhof mit Stellwerk meist unbesetzt ist.

Nach einem beschränkten Wegübergang wird eine Sägemühle passiert, und schließlich geht die Fahrt an einer großen Wiese vorbei, auf der ein Freizeitzentrum für volkssportliche Betätigung aufgebaut wurde. Sicher kann hier mancher Modelleisenbahner Anregungen für die Gestaltung seiner Anlage finden.

Kurz vor Erreichen der Endstation wird noch die Landstraße nach Margecany überquert, die bis hierher zur Bahnlinie parallel verläuft. Dieser Wegübergang ist unbeschränkt, aber mit einer Warnblinkanlage gesichert. Im Bahnhof „Pionier“ in Alpinka, der nach etwa 20 Minuten Fahrt erreicht wurde, wird die Lok abgekuppelt und umgesetzt, damit der Zug nach kurzer Pause die Rückfahrt antreten kann.

Wenige hundert Meter weiter stehen die Gebäude der beliebten Sommergaststätte „Alpinka“, die Ausgangspunkt für weiterführende Wanderungen ist. Nur am Wochenende fährt auch ein Ausflugslinienbus der Verkehrsbetriebe Košice bis hierher.

Auch im Wartesaal des Bahnhofs „Pionier“ sind einige Bilder aus der Geschichte der Pioniereisenbahn zu sehen, die vom Stationspersonal bereitwillig erläutert werden:

Die Idee zum Bau der Pioniereisenbahn stammte von Eisenbahndirektor *Vojtech Janik*, der bei einem Besuch in der Sowjetunion im Jahre 1954 eine der dortigen Pioniereisenbahnen kennenlernte. Es gelang ihm, seine Kollegen in Košice für den Bau einer solchen Bahn in ihrer Stadt zu gewinnen. Im April 1955 wurde mit den Erdarbeiten begonnen. In vielen freiwilligen Arbeitseinsätzen von Eisenbahnern aller Dienstzweige und von Lehrlingen, die teilweise in mehreren Schichten durchgeführt wurden, konnte die Bahn bis zum vorgesehenen Termin fertiggestellt wer-

Bild 1 Die Diesellok TU 29.0003 „Anička“ wird im Bahnhof Črmel auf die Abfahrt vorbereitet



Bild 2 Ausfahrt für den Zug in Richtung Alpinka



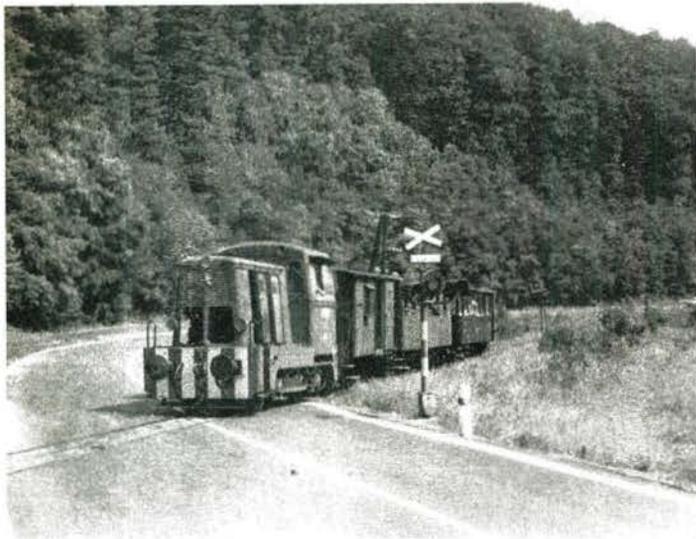


Bild 3 Kurz vor dem Bahnhof „Pionier“ wird die Landstraße überquert

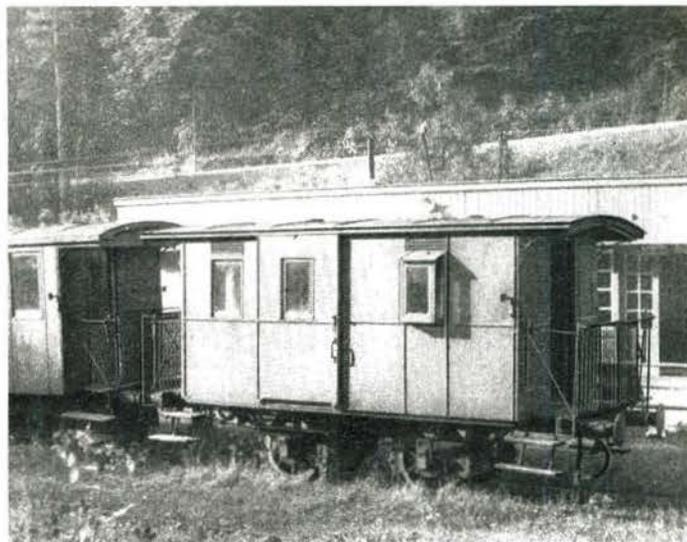


Bild 5 Zugbegleiterwagen vor dem Bahnhofsgebäude „Pionier“

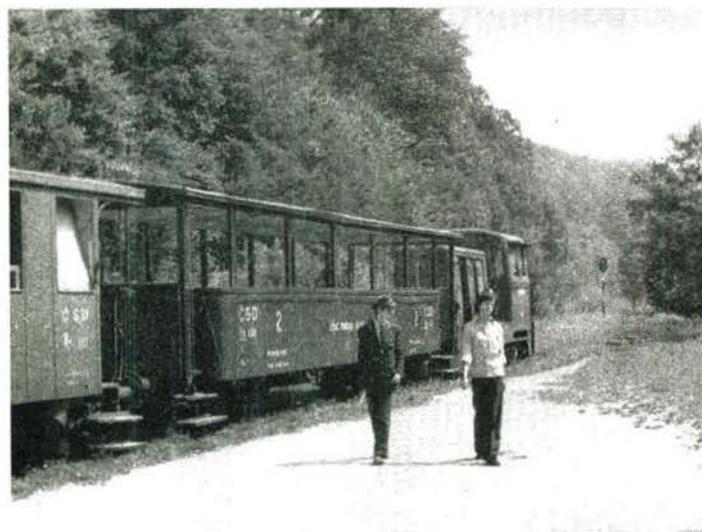


Bild 4 Nach dem Umsetzen der Lok im Bahnhof Pionier ist für das Zugpersonal eine Pause vorgesehen

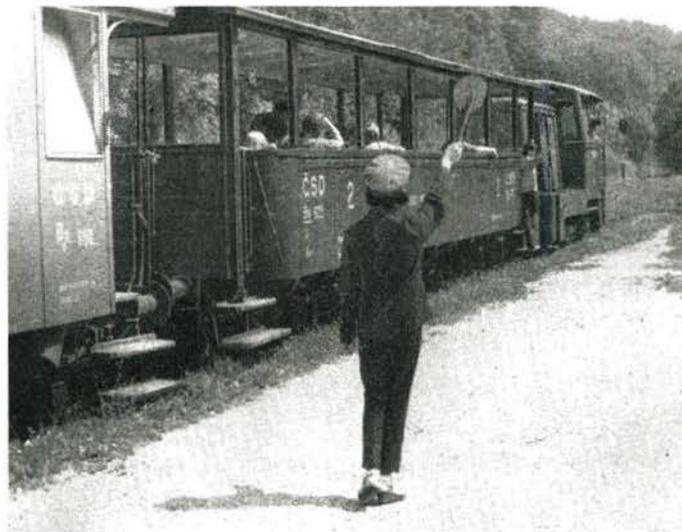


Bild 6 Die Aufsicht erteilt den Abfahrtsauftrag; der Zug fährt zurück nach Košice

Fotos: N. Kuschinski, Dresden

den. Die feierliche Eröffnung erfolgte am 21. August 1955, an dem zum ersten Mal der „Tag des tschechoslowakischen Eisenbahners“ begangen wurde. Košice war damit die erste tschechoslowakische Stadt mit einer Pioniereisenbahn; andere folgten später — wie Presov und Olomouc. Das rollende Material für die Pioniereisenbahn Košice übernahm man von der früheren Schmalspurstrecke Hronská Dubrava—Banská Štiavnica, die 1948/49 von Meterspur auf Regelspur umgebaut worden war. So gelangte auch ein etwa 70 Jahre alter Zugbegleiterwagen nach Košice, der noch heute in Betrieb ist.

Ursprünglich führte die Strecke nur über eine Länge von 2,16 km von Črmel bis Vpred, die Verlängerung bis zum Bahnhof „Pionier“ in Alpínka erfolgte 1956. An Třz standen anfangs zwei Dampflokomotiven zur Verfügung, die hier die Namen „Anička“ und „Katka“ führten. Eines der ausgestellten Fotos zeigt die Lok U 36.004 bei der Einfahrt in den Bahnhof „Vpred“. Bis 1969 versahen die Dampflokomotiven ihren Dienst, dann wurden sie durch Dieselloks abgelöst. Auch heute tragen diese neuen Třz neben ihren „offiziellen“ Nummern 29.0002 und 29.0003 wieder die Namen „Katka“ bzw. „Anička“. Normalerweise ist nur ein Zug im Einsatz, der neben der

Diesellok aus einem geschlossenen Personenwagen, einem überdachten Sommerwagen und dem Zugbegleiterwagen besteht. Bei starkem Ausflugsverkehr, also vor allem am Wochenende, wird ein zweiter Zug eingesetzt. Der Fahrplan ist übrigens im Kursbuch der ČSD unter der Nummer 40 k zu finden. Die Saison ist relativ kurz: Sie geht vom 1. Mai bis zum 31. August eines jeden Jahres.

Der Tarif sieht für die Gesamtstrecke einen Fahrpreis von 2 Kronen vor, für die Fahrt von oder bis „Vpred“ nur 1 Krone. Kinder von 5 bis 10 Jahren zahlen die Hälfte, Kinder bis 5 Jahren fahren frei. Fahrpreise also, die den üblichen Nahverkehrstarifen angepaßt sind. 1955 begannen 31 Jungen und 9 Mädchen als Pioniereisenbahner. Heute sind es insgesamt etwa 80 Pioniere, die hier jedes Jahr unter Anleitung erfahrener Eisenbahner in den verschiedenen Funktionen tätig sind.

Literatur

- (1) Karel Vendler: „Naša prvá pionierska železnica“ (Unsere erste Pioniereisenbahn)
- (2) Železnicař; Praha, Jg. 5 (1955) Heft 10, S. 258—259