

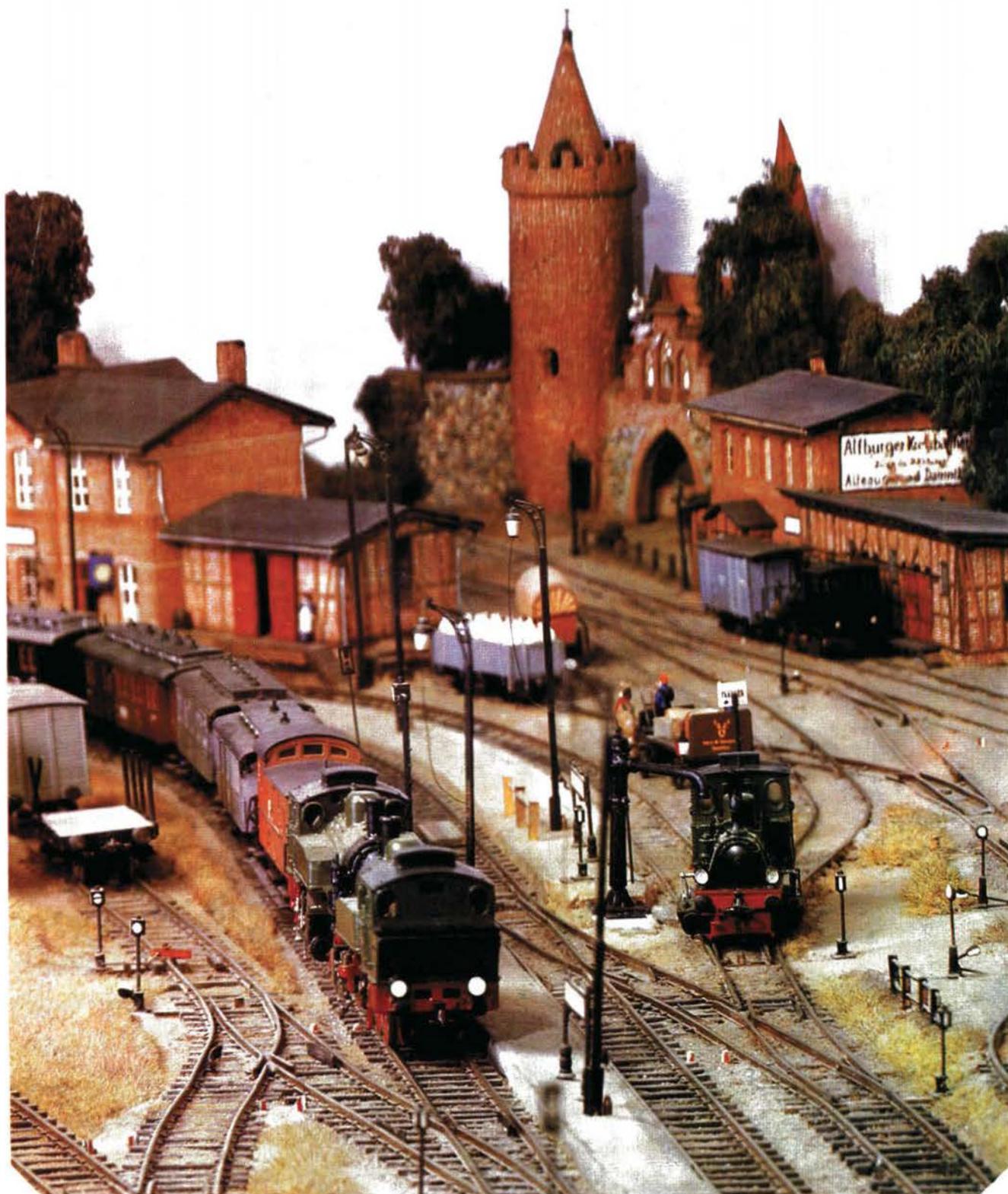
12
83

transpress

modell eisenbahner

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

K.P.E.V.-Anlage
in H0



**Elektrisch
auf
Nebenbahnen**

Die DR betreibt zahlreiche Nebenbahnen, auf denen Diesel- und vereinzelt noch Dampflokomotiven im Einsatz sind. Ausnahmen bilden dabei die Strecken Müncheberg—Buckow und Lichtenhain—Cursdorf, auf denen ausschließlich elektrische Triebwagen das Reiseverkehrsaufkommen bewältigen. Liegen beide Strecken auch weit auseinander, so haben sie doch verschiedene Gemeinsamkeiten: Die Bahnen befinden sich in landschaftlich reizvollen Gegenden, werden mit Gleichspannung von 550 Volt betrieben, und die Fahrzeuge wurden im Heimat-Raw „Roman Chwalek“ Berlin-Schöneweide rekonstruiert.

Auch während der Wintermonate sind zwischen Müncheberg und Buckow sowie auf der Strecke Lichtenhain—Cursdorf voll besetzte Triebwagen anzutreffen. Tausende Urlauber nutzen das ganze Jahr hindurch diese umweltfreundlichen und beliebten Verkehrsmittel.

1 50 Jahre prägten diese „Buckower“ das Bild der elektrifizierten Nebenbahn Müncheberg—Buckow. Anlässlich des Jubiläums der elektrischen Bahn im Jahre 1980 wurden die Fahrzeuge festlich geschmückt (14. Mai 1980).

2 Ab 1981 wurden die vorhandenen Trieb- und Beiwagen im Raw in Berlin-Schöneweide einer umfassenden Rekonstruktion unterzogen und nach modernen Gesichtspunkten gestaltet. Großen Wert legte man dabei auf den Einbau von Ausrüstungen der DDR-Produktion und den Umbau der Bei- zu Steuerwagen. Das Foto zeigt einen Drei-Wagen-Zug in Waldsiedersdorf am 22. Juni 1982.

3 Zwei Trieb- und ein Steuerwagen verkehrten in den letzten Jahren auf der in Thüringen gelegenen Strecke Lichtenhain—Cursdorf. Der hier abgebildete Triebwagen wurde im Jahre 1963 in Berlin-Schöneweide gebaut und mit elektrischen Teilen der Straßenbahn ausgerüstet. Zum Zeitpunkt der Aufnahme (September 1977) war die Fahrleitung noch nicht über der Gleismitte, sondern einseitig versetzt montiert.

4 Der zweite Triebwagen dieser Bahn wurde 1970 gebaut und Anfang 1983 modernisiert. Die notwendigen meßtechnischen Untersuchungen erfolgten aber auf der Buckower Schiene. Dieses „Wandeln auf Abwegen“ war jedoch einmalig, da die unterschiedliche Bahnsteighöhe beider Strecken einen freizügigen Tausch der Fahrzeuge ausschließt (1. März 1983).



eisenbahn-modellbahn-
zeitschrift
32. Jahrgang



transpress
VEB Verlag für Verkehrswesen
Berlin

ISSN 0026-7422

Titelbild

Sie ist weit über die Grenzen unseres Landes bekannt: die Heimanlage von Günter Barthel aus Erfurt. Auf den Seiten 24 bis 29 dieser Ausgabe stellen wir nicht nur die Anlage, sondern auch einige ausschließlich selbst gebaute Fahrzeuge vor.

U.B. zeigt den Bahnhof Velgarth. Während der aus Barow kommende Personenzug mit Loks der Gattung T9¹ einfährt, steht am Wasserkran eine T3. Im Hintergrund die Lok 5¹ der meterspurigen Alfburger Kreisbahnen.

Foto: W. Albrecht, Oschatz

modelleisenbahner

forum	Leser meinen, schreiben, antworten und fragen DMV teilt mit	2 33
--------------	--	---------

mosaik	6. Fotowettbewerb	3
---------------	-------------------	---

literatur	Umzeichnungsplan der DRG BR 44 und Eisenbahn-Jahrbuch 1983	11 21
------------------	---	----------

eisenbahn

aktuell	Porträt eines Eisenbahners	17
----------------	----------------------------	----

historie	Per Bahn zur Bleilochtsperre Meyer oder Meyer? 100 Jahre Wismar—Rostock	4 12 14
-----------------	---	---------------

kurzmeldungen	Lokeinsätze Ausland	8 18
----------------------	------------------------	---------

poster	Lok 199 003''	8/9
---------------	---------------	-----

mosaik	Mit Dampf durch Thüringen	10
---------------	---------------------------	----

modellbahn

aktuell	XXX. Internationaler Modellbahnwettbewerb	35
----------------	---	----

mosaik	Drei Wendezüge automatisch gesteuert Vorbildgerechte Modellhäuser Das gute Beispiel	22 29 30
---------------	---	----------------

tips	Kabelbefestigungen; Schotterimitationen; Selbsttragende Geländedecke	32
-------------	---	----

anlage	Heimanlage von Günter Barthel Jahresinhaltsverzeichnis 1983	24 19/20
---------------	--	-------------

Redaktion

Verantwortlicher Redakteur:
Dipl. rer. pol. Rudi Herrmann
Telefon: 2 04 12 76
Redakteur: Ing. Wolf-Dietger Machel
Telefon: 2 04 12 04
Redaktionelle Mitarbeiterin:
Gisela Neumann
Gestaltung: Ulrich Reuter, VBK-DDR
Typografie: Ing. Inge Biegholdt
Anschrift:
Redaktion „modelleisenbahner“
DDR-1086 Berlin
Französische Str. 13/14, Postfach 1235
Fernschreiber: Berlin 11 22 29
Telegrammadresse: transpress Berlin
Zuschriften für die Seite
„DMV teilt mit“
(also auch für „Wer hat – wer
braucht?“)
sind nur an das Generalsekretariat
des DMV, DDR-1035 Berlin,
Simon-Dach-Str. 10, zu senden.
Herausgeber
Deutscher Modelleisenbahn-
Verband der DDR

Redaktionsbeirat

Günter Barthel, Erfurt
Dipl.-Ing. oec. Gisela Baumann, Berlin
Karlheinz Brust, Dresden
Achim Delang, Berlin
Dipl.-Ing. Günter Driesnack,
Königsbrück (Sa.)
Dipl.-Ing. Peter Eickel, Dresden
Eisenbahn-Bau-Ing. Günter Fromm,
Erfurt
Dr. Christa Gärtner, Dresden
Ing. Walter Georgii, Zeuthen
Ing. Paul Heinz, Sonneberg
Ing. Wolfgang Hensel, Berlin
Dipl.-Ing. Hans-Joachim Hütter,
Berlin
Werner Ilgner, Marienberg
Prof. em. Dr. sc. techn. Harald Kurz,
Radebeul
Wolfgang Petznick, Magdeburg
Ing. Peter Pohl, Coswig
Ing. Helmut Reinert, Berlin
Gerd Sauerbrey, Erfurt
Dr. Horst Schandert, Berlin
Ing. Rolf Schindler, Dresden
Joachim Schnitzer, Kleinmachnow
Jacques Steckel, Berlin
Hansotto Voigt, Dresden

Erscheint im transpress

**VEB Verlag für Verkehrswesen
Berlin**
Verlagsdirektor: 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 5,40 M.
Auslandspreise bitten wir den Zeit-
schriftenkatalogen des „Buchexport“,
Volkseigener Außenhandelsbetrieb
der DDR, DDR-7010 Leipzig,
Postfach 160, zu entnehmen.
Nachdruck, Übersetzung und Aus-
züge sind nur mit Genehmigung der
Redaktion gestattet.
Art.-Nr. 16330

Redaktionsschluß: 11. 11. 1983
Geplante Auslieferung: 14. 12. 1983
Verlagspostamt Berlin

Anzeigenverwaltung
VEB Verlag Technik Berlin
Für Bevölkerungsanzeigen alle

Anzeigenannahmestellen in der
DDR, für Wirtschaftsanzeigen der
VEB Verlag Technik, 1020 Berlin,
Oranienburger Str. 13–14, PSF 201.

Bestellungen nehmen entgegen: in
der DDR: sämtliche Postämter und
der örtliche Buchhandel; im Ausland:
der internationale Buch- und Zeit-
schriftenhandel, zusätzlich in der BRD
und in Westberlin: der örtliche Buch-
handel, Firma Helios Literaturvertrieb
GmbH., Berlin (West) 52, Eichborn-
damm 141–167, sowie Zeitungs-
vertrieb Gebrüder Petermann GmbH
& Co KG, Berlin (West) 30, Kurfürsten-
str. 111.
Auslandsbezug wird auch durch den
Buchexport Volkseigener Außen-
handelsbetrieb der Deutschen
Demokratischen Republik, DDR-7010
Leipzig, Leninstraße 16, und den
Verlag vermittelt.



Leser meinen ...

Sonderzugfahrt etwas anders betrachtet

Zu Hause von Dampflokpostern umgeben, packte mich das Verlangen, endlich einmal an einer Sonderzugfahrt teilzunehmen und einen kleinen Bruder der großen Giganten kennenzulernen, die 89 6009. Schon bei der Einfahrt in Stendal stand diese von Fans umgebene Lok am Bahnsteig 11. Auf meinen Vergleich mit Ähnlichkeit einer Westerloks, entgegnete man mir nur ein mitteiliges Lächeln. Auch ich hielt erstmal die Veteranin auf meinem Diafilm fest. Bald danach setzte sich die 89er in Bewegung. Im Zug entstand eine Jagd nach Fotos und Broschüren. Oft wiederholten

Leser schreiben ...

V 75 als Werkloks im VEB Kombinat Schwarze Pumpe

Der Beitrag im Heft 4/83 über die BR 107 hat mir sehr gut gefallen. Wolfgang Bahnert erwähnte darin u. a., daß einige Loks dieses Typs an Industriebetriebe der DDR geliefert wurden. Das Kombinat Schwarze Pumpe erhielt 1961 die ersten beiden Maschinen von ČKD aus Prag (T 435.0557 und T 435.0558). Die Probefahrten verliefen zufriedenstellend, und die Loks überführten anfangs Ganzzüge aus dem Kombinat nach Spreewitz und Sabrodt (DR-Bahnhöfe). 1962/63 folgten zwei weitere Maschinen (T 435.0578 und T 435.0580). Bei

Die Lokomotive wurde 1915 in der Sächsischen Maschinenfabrik im damaligen Chemnitz mit der Fabriknummer 3836 fertiggestellt und am 15. April 1915 an die sächsischen Staatseisenbahnen mit der Betriebsnummer 1851 (Gattung XIV HT) ausgeliefert. Vom 30. September 1926 bis zum 10. April 1945 verrichtete die Lokomotive 75 501 ihren Dienst beim Bw Aue (Sachs.) und kam danach über die Bw Dresden-Friedrichstadt und Dresden-Altstadt am 12. Juli 1947 nach Zittau. Bis 1951 wechselte ihr Heimat-Bw in kurzen Abständen zwischen den Bahnbetriebswerken bzw. Lokeinsatzstellen Löbau (Sachs.), Görlitz und Zittau. Vom 7. Mai 1951 an blieb sie bis zur Außerdienststellung am 27. Juli 1967 im Bw Zittau. Ursprünglich als Museumsloks

„DSF“ Görlitz (ex 89 6024) – in die BRD für das Deutsche Dampflok-Museum Neuenmark-Wirsberg überführt worden.
R. Preuß, Berlin

Leser fragen ...

100 Jahre Eisenbahnen auf Rügen

Mit großem Interesse las ich den im me 7/83 veröffentlichten Beitrag über das 100jährige Bestehen der Eisenbahnen auf Rügen. Gab es eigentlich anlässlich dieses Jubiläums eine zentral organisierte Veranstaltung?

J. Randow, Rostock

Die gab es! Und zwar fand sie vor rund zwei Monaten, am 15. Oktober 1983, in Putbus statt. Mehr als 800 Eisenbahnfreunde trafen an diesem Tag mit Sonderzügen ein. 120 begeisterte Fans kamen in Zügen von Saßnitz mit der Lok 74 1230 und 150 von Göhren (Rügen) mit der Lok 99 4632. Rund 500 Berliner Freunde erreichten Putbus mit dem Zwickauer Traditionszug der DR, gezogen von der 03 1010 des Bw Halle P und etwa 50 von Rostock in den beiden Traditionszwecken dienenden und vor einiger Zeit im Raw Potsdam wieder aufgearbeiteten Einheitsabteilwagen, die in Planzügen mitliefen.

Hier konnten neben dem ortsfesten Denkmalzug der Schmalspurbahn die Loks 03 0090, 99 4802, 99 4631 und 100 902 besichtigt werden. Die Berliner Freunde fuhren außerdem nach Sellin und zurück. Während einer Feierstunde in Putbus würdigten verantwortliche Mitarbeiter staatlicher Organe die Aktivitäten der DR und des DMV der DDR anlässlich des Jubiläums und unterstrichen besonders die kulturpolitische Bedeutung der durch die DR unterstützten Verbandsarbeit.
me

Das Präsidium des Deutschen Modelleisenbahn-Verbandes der DDR und die Redaktion „modelleisenbahner“ wünschen allen Mitgliedern unseres Verbandes und ihren Angehörigen sowie den Lesern der Zeitschrift ein frohes Weihnachtsfest und ein gesundes und erfolgreiches neues Jahr.

sich die Worte: „Wo gibt es ...?“

Mit voller Begeisterung stürmten beim ersten Fotohalt hinter Kalbe (Milde) die Fans mit Fotoapparaten und Filmkameras aus dem Zug, um einen guten Fotostandpunkt zu erobern. Wehe dem, der vor einem aufnahmebereiten Apparat stand: „Heh, aus dem Weg; weg da!“ Die schnaufenden Geräusche bei Anfahrt und „voller“ Fahrt wurden teilweise auf Tonbandkassetten festgehalten. In Jeggeleben Süd gab es für alle Teilnehmer ein schmackhaftes Essen. Während der Hin- und Rückfahrt standen zahlreiche Freunde mit Kameras auf Wiesen und Straßenübergängen, um den Zug zu fotografieren. Über Badel, Kalbe (Milde) und Hohenwulsch ging es zurück in die Altmarkmetropole Stendal.

Mir blieb die unvergessene Erinnerung an zahlreiche begeisterte Fans, mit denen auch ich mich nun verbunden habe.

Simone Lorenz, Wittenberge

der Werkbahn erhielten die vier Loks die Bezeichnung V 75-01 bis 75-04. Die Maschinen waren robust, wenig störanfällig und bei uns Werkbahnloksführern sehr beliebt. Die Revisionen übernahm das Raw Dessau, später das Raw Cottbus. Als keine Ersatzteile mehr vorhanden waren, wurden drei Loks dem Raw Cottbus zur Ersatzteilerzeugung übergeben. Die andere V 75 erhielt das Braunkohlenkombinat Deuben. Übrigens: Es stimmt nicht, daß die 107 020 1973 an das Kombinat Schwarze Pumpe verkauft wurde. Allerdings ist auch nicht bekannt, wer diese Lok übernahm.

G. Paul, Hoyerswerda

der DDR vorgesehen, war die Maschine dann in Zittau, zeitweilig auch im benachbarten Bahnhof Hirschfelde, auf dem Rand abgestellt. Am 17. Juni 1973 wurde die Lok noch einmal mit der Betriebsnummer versehen, „aufpoliert“ und im Bahnhof Löbau (Sachs.) zum Fotografieren präsentiert. Dann verschwand sie im Lokschuppen des Bahnhofs Ebersbach (Sachs.). Zu diesem Zeitpunkt stand bereits fest, daß die technisch im besseren Zustand befindliche 75 515 als Museumsloks erhalten bleibt. Im Jahre 1977 ist die 75 501 – gemeinsam mit der ehemaligen Werkloksloks des Raw

Leser antworten ...

75 501 wurde nicht verschrottet

M. Schröder aus Wolfen fragte nach dem Verbleib der 75 501 (siehe Heft 9/83). Hier die Antwort:

Damit jeder informiert ist!



Aufgenommen im Bahnhof Alexisbad von Torsten Schoening, Dresden.

**Bildauslese
vom 6. Fotowettbewerb**

Nachdem wir im Heft 8/83 unserer Zeitschrift die Ergebnisse des 6. Fotowettbewerbes veröffentlicht hatten, erreichten uns zahlreiche Briefe und Anrufe mit der Bitte, weitere preisgekrönte Fotos abzdrukken. Das tun wir gerne. Doch soll in diesem Zusammenhang das im Heft 8/83 auf der Seite 19 Gesagte noch einmal verdeutlicht werden:

Meist können die beim Wettbewerb mit einem Diplom ausgezeichneten und als beste Motive bewerteten Fotos nicht vorgestellt werden, weil es die drucktechnische Verarbeitung nicht zuläßt. Die Qualität des Abdruckes würde weder die Fotoautoren noch unsere Leser befriedigen. Bitte haben Sie dafür Verständnis.

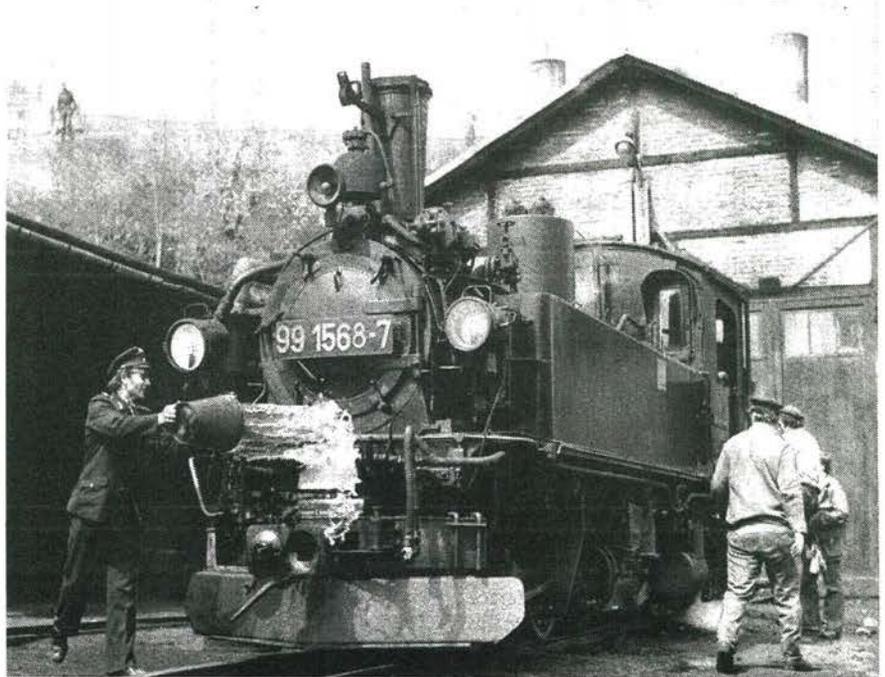
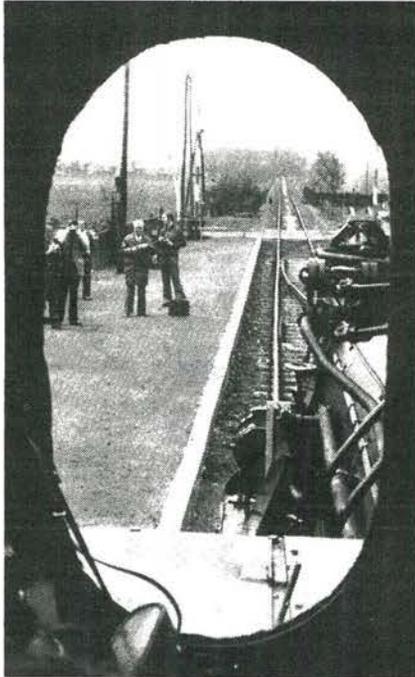
von Uwe Rohr aus Berlin. Er erhielt für seine Fotos einen Anerkennungspreis.

2 Ein Diplom bekam Bernd Seiler, Berlin, für dieses im Bahnhof Jöhstadt gemachte Foto mit dem Titel „Schnellreinigung nach dem Löschiezen“.

3 „Spiegelung“ nannte Wolfgang Neumeister aus Pößneck sein Bild, das übrigens zwischen Cranzahl und Oberwiesenthal entstand. Die Jury vergab dafür einen Anerkennungspreis.

1 Zu der Serie „Ich war eine der ersten T3“ gehört diese im Jahre 1975 entstandene Aufnahme

1



3



Ing. Hans-Joachim Weise (DMV),
Ilmenau

Die Eisenbahn am Kleinen Bleiloch

Nur wenigen Lesern wird bekannt sein, daß einmal eine Eisenbahnstrecke direkt bis zur Bleilochtalesperre führte. Und es gibt wohl kaum noch einen Eisenbahnfreund, der eine solche Fahrt von Gräfenwarth bis zur Sperrmauer miterlebte. Schließlich wurde hier der Reiseverkehr bereits vor mehr als 40 Jahren eingestellt. Von der genannten Strecke sind heute nur noch Reste zu sehen.

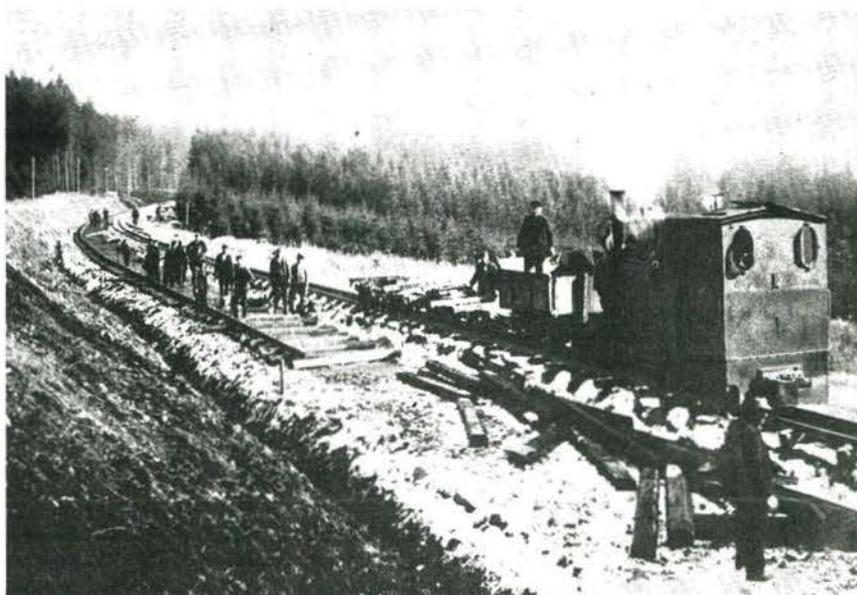
Als Güterzufuhrgleis zur Sperrbaustelle

Zwischen 1926 und 1932 wurde durch die Aktiengesellschaft Obere Saale (Agos) am Kleinen Bleiloch bei Saalburg die seinerzeit größte Talsperre im damaligen Deutschland errichtet. Im engen Zusammenhang damit stand der in den Jahren 1928 bis 1930 auf Verlangen des Kreises Schleiz erfolgte Bau der Eisenbahnstrecke Schleiz—Saalburg (Saale) durch die Schleizer Kleinbahn AG. Sie galt als Tochtergesellschaft der kapitalistischen Konzerne AG Thüringische Werke (Dachgesellschaft für die Beteiligung des Landes auf dem Gebiet der Energie-, Wärme- und Wasserwirtschaft) bzw. ab 1937 der Thüringenwerk AG (Thüringische Landeselektrizitätsversorgung) und der Agos. Ein nicht unwichtiges Argument des Kreises Schleiz für den Bahnbau war auch die Tatsache, daß die Eisenbahnstrecke nach Saalburg gleichzeitig für Baustofftransporte im Rahmen des Talsperrenbaues dienen konnte. Und dennoch wurde eine unmittelbare Verbindung zwischen der Strecke Schleiz—Saalburg (Saale) und der Sperrbaustelle zunächst nicht vorgesehen. Der erste Entwurf enthielt lediglich den Gleisplan eines bei Gräfenwarth zu errichtenden Umladebahnhofs mit zwei Stumpfgleisen. Von dort hätten die Baustoffe mit einer 900-mm-spurigen Bahn zur Baustelle befördert werden müssen. Um ein zeitraubendes und kostspieli-

ges Umladen zu vermeiden, entschloß sich die Agos dann doch zum Bau eines regelspurigen Anschlußgleises. Im Frühjahr 1930 wurde das Projekt im Rahmen sogenannter Notstandsarbeiten in Angriff genommen. Für den Transport von Baustoffen und Oberbaumaterialien entstand ein 900-mm-spuriges Baugleis, das von kleinen zweiachsigen Dampflokomotiven befahren wurde.

Zum größten Teil kamen gebrauchte Oberbaumaterialien zum Einsatz: Holzschwellen, Schienen der Form 6 d pr und Weichen mit der Neigung 1:7.

1



Das Anschlußgleis wurde mit Eröffnung der Schleizer Kleinbahn in Betrieb genommen.

Streckenbeschreibung

Die Strecke Gräfenwarth—Sperrmauer bestand anfangs aus drei Teilstücken. Das erste Teilstück begann im Bahnhof Gräfenwarth, wo es die unmittelbare Fortsetzung des Ladegleises bildete. In einem Rechtsbogen schwenkte die Trasse von der Strecke nach Saalburg ab, kreuzte die Straße nach Schleiz—Saalburg (Saale) und erreichte kurz danach den auf einem Damm angelegten Übergabebahnhof Gräfenwarth, wo bis Anfang 1932 auch die Fahrleitung für den elektrischen Betrieb endete.

In diesem Übergabebahnhof waren drei Gleise vorhanden. Hier begann das der Agos gehörende und 2,1 km lange Baugleis. Die Anschlußstrecke verlief auf einem Damm in unmittelbarer Nähe der Straße zur Sperrmauer. Teilweise reichte die Straßendecke bis fast an die Schwellen heran, so daß Eisenbahnfahrzeuge mitunter in das Straßenprofil hineinragten. Etwa in Höhe

der späteren Gaststätte „Köstritzer Haus“ erreichte der Schienenstrang wieder die Straße, wo sich dann als drittes Teilstück das sogenannte Baugleis der am Sperrbau beteiligten Unternehmer anschloß, dem der an der Bleilochtalesperre errichtete Bahnhof folgte. Die gesamte Strecke durfte mit einer Geschwindigkeit von höchstens 15 km/h befahren werden.

Betriebsdienst

Zu befördern waren vor allem Güterwagen der Gattungen O, Om, R, G, in seltenen Fällen auch Wagen der Gat-

1 Streckenbau in der Nähe der Sperrmauer. Auf dem daneben liegenden 900-mm-Gleis befindet sich gerade ein Bauzug.

Foto: Sammlung H. Fichtelmann, Schleiz
2 Blick auf den Kleinbahnhof Gräfenwarth. Rechts ein Kleinbahnzug nach Saalburg, in der Mitte das Schutzgleis, links die Strecke Gräfenwarth—Sperrmauer. Die auf dem Parkplatz stehenden Busse brachten die Talsperrenbesucher nach Gräfenwarth. Die Aufnahme entstand im Jahre 1932.

Foto: Sammlung H. Fichtelmann, Schleiz

3 Die Bleilochtalesperre vor Staubeginn. Rechts oben sind Anlagen des Baubahnhofes (Zement- und Thuramentbunker) und zwischen Sperrmauer sowie Schieberhaus Fahrleitungsmaste des Schwertransportgleises erkennbar.

Foto: Sammlung König, Lobenstein

tung SS. Sie wurden an den Übergabegleisen des Bahnhofs Schleiz von den beiden Gütertriebwagen der Schleizer Kleinbahn AG (spätere DR-Bezeichnungen ET 188 521 und ET 188 522) übernommen und zunächst zum Bahnhof Gräfenwarth befördert. Da ein Gütertriebwagen in der Regel nur zwei beladene Güterwagen ziehen

konnte, waren an Werktagen durchschnittlich 25 Zugfahrten nach Gräfenwarth notwendig. Im Übergabebahnhof wurden die Güterwagen je nach Gutart zu größeren Zugeinheiten zusammengestellt und von dort mit einer der Arbeitsgemeinschaft Bleilochtalsperre — die Geschäftsführung oblag der Philipp Holzmann AG, Halle (Saale) — gehörenden T9³ (BR 91³⁻¹⁸) über das Baugleis der Agos zum Baubahnhof befördert. Während der Fahrt zum Baubahnhof mußte sich die Lok aufgrund des starken Gefälles stets an der Spitze des Zuges befinden.

2



Im April 1932 ließ die Agos schließlich ihr Anschlußgleis für den elektrischen Betrieb herrichten. Von da ab übernahm die Schleizer Kleinbahn AG die Güterbeförderung bis zur Sperrmauer. Zu diesem Zeitpunkt war aber das Frachtaufkommen nicht mehr so hoch wie in den zwei Jahren zuvor. Um die Triebwagen auf dem Anschlußgleis einsetzen zu können, mußten deren feste Achsen durch bewegliche ersetzt werden.

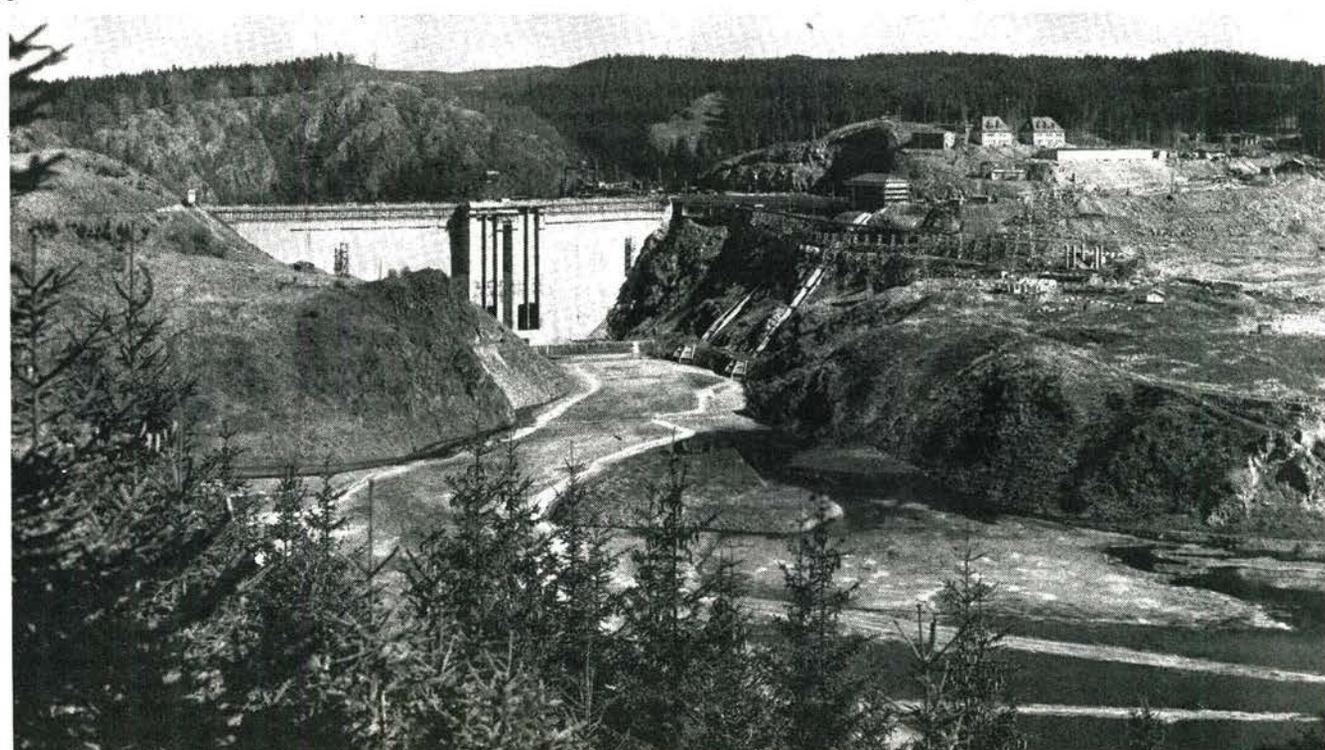
Elektrische Ausrüstung der Strecke
Elektrischer Betrieb fand anfangs nur

auf dem Abschnitt Bahnhof Gräfenwarth—Übergabebahnhof statt. Verwendet wurden Flach- und Gittermaste im Betonfundament. Der Mastabstand betrug durchschnittlich 35 m. Die selbsttragende Fahrleitung hatte einen Querschnitt von 100 mm² und befand sich in einer Höhe von 5,50 m über SO. Im Übergabebahnhof waren einfache Quertragwerke vorhanden. Als im Frühjahr 1932 die Agos auch ihr Anschlußgleis elektrifizieren ließ, wurden dort die Träger für die Fahrleitung einfach an den Holzmasten der zum Unterwerk Gräfenwarth führenden 10-kV-Speiseleitung befestigt. Lediglich in Krümmungen gab es vereinzelt gesonderte Holzmaste. Im späteren Bahnhof Sperrmauer sowie beim Bau des sogenannten Schwertransportgleises zum Kraftwerk wurden wiederum Flach- und Gittermaste verwendet. Die Einspeisung der Fahrspannung von 1,2kV erfolgte durch das Unterwerk Gräfenwarth.

Personenverkehr zur Sperrmauer

Ursprünglich war vorgesehen, das Baugleis zur Sperrmauer nach Fertigstellung der Talsperre wieder abzutragen. Daß dies nicht erfolgte, dürfte der schwierigen finanziellen Lage der Schleizer Kleinbahn AG zu verdanken sein. Zog schon die Baustelle viele Schaulustige an, so konnte man sich ausrechnen, daß auch nach Beendigung der Bauarbeiten viele Menschen

3



kommen würden, um am neuen Stausee Erholung zu suchen. Diese Überlegungen dürften auch der Grund für die nachträgliche Elektrifizierung des Anschlußgleises der Agos gewesen sein. Vor Aufnahme eines Personenverkehrs mußten aber erst bestimmte rechtliche Voraussetzungen geschaffen werden. Das Gleis blieb Eigentum der Agos und wurde an die Schleizer Kleinbahn AG verpachtet. Dadurch sicherte sich die Agos als einer der Hauptaktionäre weiteren Einfluß auf die Kleinbahn und zusätzliche finanzielle Einnahmen aus den Pachtgebühren. Das Thüringische Wirtschaftsministerium als Aufsichtsbehörde ergänzte für die Betriebsaufnahme auf dieser Strecke die Genehmigungsurkunde der Schleizer Kleinbahn AG durch einen entsprechenden Nachtrag vom 10. Mai 1932.

Um möglichst viele Talsperrenbesucher für die Bahn zu erfassen, mußte von vornherein jegliche Konkurrenz durch Pkw oder Omnibusse ausgeschaltet werden. Aus diesem Grunde setzte die Agos die Sperrung der Zufahrtstraße zur Sperrmauer durch.

Neben Veränderungen an den Personentriebwagen wurden nun auch neue Verkehrsstellen eingerichtet. Der für den Güterverkehr kaum noch genutzte Übergabebahnhof Gräfenwarth diente nach dem Umbau ausschließlich dem Reiseverkehr.

Aufgrund des noch immer vorhandenen Güterverkehrs für die Baustelle wurde am km 2,1 des Baugleises (vor der Abzweigung des späteren Schwertransportgleises) ein provisorischer Bahnsteig errichtet. Der Bahnhof Sperrmauer entstand erst 1933, als die Anlagen des bisherigen Baubahnhofs nicht mehr benötigt wurden.

Ab 15. Mai 1932 erfolgte ein bedarfsweiser Pendelverkehr zur Sperrmauer. In der Regel fuhr zwischen der Haltestelle Gräfenwarth, wie die Betriebsstelle am Übergabebahnhof bezeichnet wurde, und der Sperrmauer ein Triebwagen, der mitunter durch einen Beiwagen verstärkt worden ist. In den Sommermonaten waren häufig beide Personentriebwagen zusammen mit einem dazwischengestellten Beiwagen eingesetzt. Für den Verkehr auf der Strecke Schleiz—Saalburg (Saale) standen dann immer noch die beiden Gütertriebwagen, die ja auch mit den Personenzugwagen kuppelbar waren, zur Verfügung. Die Zugzusammenstellung ET+EB+ET ersparte das Umsetzen der Triebwagen in den Endbahnhöfen und ermöglichte bei Bedarf einen ununterbrochenen 20-Minuten-Verkehr.

Gesonderte Fahrpläne für die Strecke zur Sperrmauer wurden nicht veröffentlicht. In den Fahrplänen der Kleinbahn war aber stets ein Hinweis auf den bedarfsweisen Pendelverkehr zur Sperrmauer zu finden.

Allein vom 1. Juli bis 30. September 1932 beförderte die Kleinbahn 118 591 Personen, davon benutzten 68 676 (57,9%!) die Strecke zur Sperrmauer. 43,1% der Einnahmen resultierten aus dem Verkehr zur Sperrmauer. Dieses Ergebnis zeigt, daß die Aktionäre der Schleizer Kleinbahn AG durchaus richtig gerechnet hatten.

4



Am 30. November 1932 wurde der Bedarfsverkehr schließlich vollständig eingestellt. Lediglich am 2. Dezember 1932 fuhr noch ein Sonderzug zur Einweihung der Bleilochtalesperre, der ausnahmsweise von Schleiz kam.

1933 liefen die Vorbereitungsarbeiten für die Aufnahme des Verkehrs zur Talsperre bereits auf Hochtouren. Durch umfangreiche Werbemaßnahmen, wie die Herausgabe eines Werbeprospekts und von Fahrplänen in Plakatform hoffte man, noch mehr Fahrgäste zu gewinnen. Bei allen größeren deutschen Verkehrsbüros wurde für den Besuch der Saaletalsperre geworben. Die Fahrplangestaltung erfolgte in enger Zusammenarbeit mit der DRG, verschiedenen Kraftverkehrsunternehmen, der Betriebsleitung Saaletalsperre, dem Schiffsverkehrsunternehmen auf dem Stausee und sonstigen am Verkehr interessierten Stellen.

Ab 1934 wurden die beiden Gütertriebwagen zum Transport von Sonderzügen der DRG eingesetzt. Dazu berichtete der Vorstand im Geschäftsbericht 1933, „... daß durch eine

neuere Schaltung für zwei gekuppelte Gütertriebwagen die Zugkraft zur Förderung größerer Zugeinheiten gesteigert werden konnte.“

Es handelte sich bei dieser Schaltung allerdings nicht um eine Vielfachsteuerung, sondern um eine Art Befehlschaltung. Kontrolllampen zeigten dem Führer des zweiten Triebwagens an, welche Fahrstufe er jeweils einzuschalten hatte.

Der Pendelverkehr zur Bleilochtalesperre wurde danach jedes Jahr entsprechend der Witterung zwischen März und Mai aufgenommen und im Oktober bzw.

4 Schwerlastfahrt zur Bleilochtalesperre in den 60er Jahren. Für solche Transporte waren stets zwei Gütertriebwagen erforderlich.
Foto: H. Klein, Saalburg (Saale)

5 Diese relativ schlechte Aufnahme ist ein Dokument vom Betriebsgeschehen im Baubahnhof an der Bleilochtalesperre. Im Vordergrund die erwähnte T9⁹ mit einem DRG-Güterwagen, dahinter die drei 900-mm-spurigen Bauloks.
Foto: Sammlung Verfasser

6 Gleisanlagen

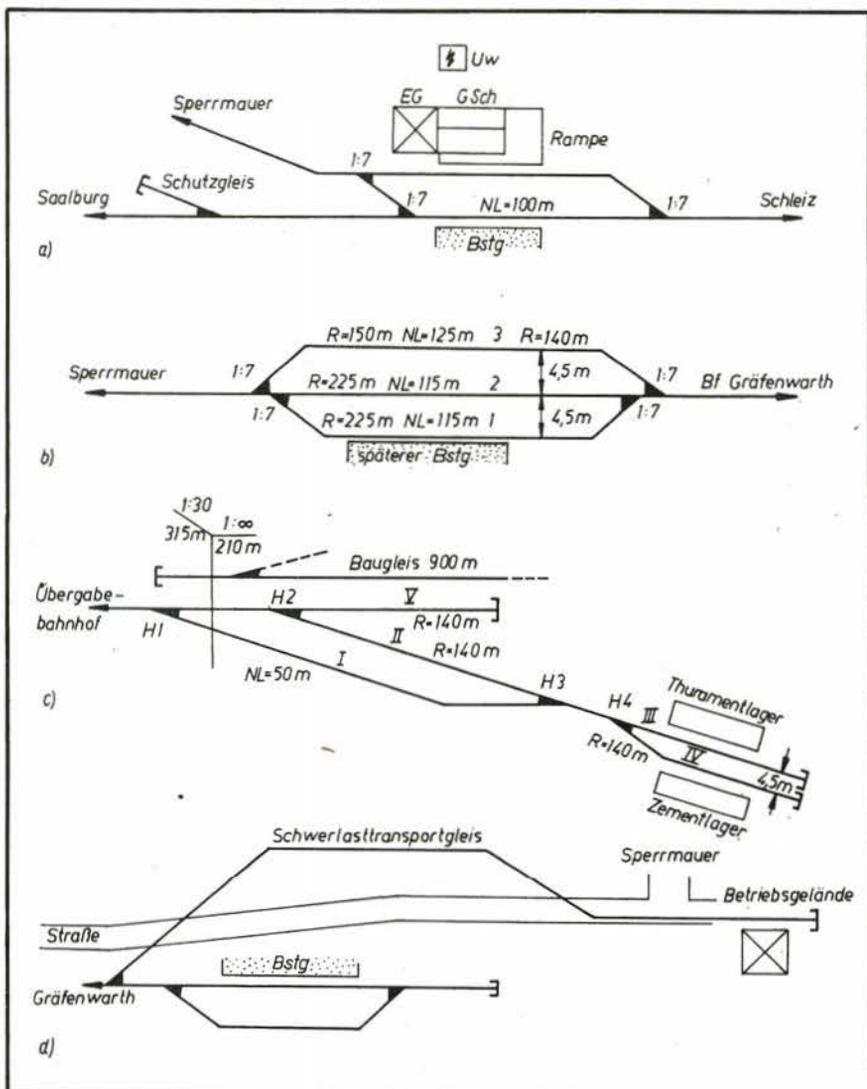
- a) Bahnhof Gräfenwarth um 1932 (1) (2) (3)
- b) Übergabebahnhof (spätere Haltestelle Gräfenwarth) (1) (2) (3)
- c) Baubahnhof an der Talsperre (1) (2) (3)
- d) Bahnhof Sperrmauer mit dem Schwerlasttransportgleis (Handskizze von Dr. Pasold, Schleiz)

November offiziell eingestellt. Offensichtlich war die Kleinbahn AG aber bestrebt, möglichst viele Talsperrenbesucher zu erfassen, denn auch in den Winterfahrplänen wurde auf den Anschluß zur Sperrmauer hingewiesen, allerdings mit der Einschränkung „nur bei Bedarf“. Der Personenverkehr zur Sperrmauer entwickelte sich bis 1938 recht gut und

5



6



verbesserte die ungünstige finanzielle Lage der Kleinbahn. Im Jahre 1939 trat allerdings aufgrund der verstärkten Kriegsvorbereitung des deutschen Faschismus ein starker Rückgang ein. Mit Kriegsausbruch am 1. September 1939 mußte der Reiseverkehr zur Sperrmauer sofort eingestellt werden. Die Kraftverkehrsunternehmen konnten wegen Kraftstoffmangel keine Be-

sucher mehr nach Gräfenwarth bringen, und auch die Besichtigung der Talsperrenanlagen wurde nicht mehr gestattet. Damit endete ein interessantes Kapitel in der Geschichte der Strecke Schleiz—Saalburg (Saale).

Strecke als Anschlußgleis zum Bleilochkraftwerk

Von nun an wurden nur noch Kohle zu

Heizzwecken und schwere Ausrüstungsteile für das Kraftwerk befördert. Zu diesem Zweck entstand schon 1932 ein sogenanntes Schwertransportgleis. In den Jahren 1945 und 1947 gab es noch einmal ernsthafte Versuche, den Personenverkehr zur Bleilochtalesperre wieder aufzunehmen. So sah der erste Nachkriegsfahrplan vom 28. Mai 1945 täglich vier durchgehende Züge Schleiz—Gräfenwarth—Sperrmauer und in der Gegenrichtung drei Züge vor. Die Verbindung Gräfenwarth—Sperrmauer wurde aber nachträglich wieder gestrichen. Ein Personenverkehr kam nie wieder zustande. Lediglich der frühere Übergabebahnhof Gräfenwarth wurde noch einmal genutzt, als die Kleinbahn AG hier eine Behelfswagenhalle errichtete, da die Wagenhalle in Saalburg (Saale) durch die gesprengte Wetterabrücke nicht erreichbar war. Der Abbau dieser Behelfswagenhalle erfolgte nach der Wiedereröffnung der Wetterabrücke im September 1947. Die ebenfalls nicht mehr benötigten Nebengleise des früheren Übergabebahnhofs verschwanden im Jahre 1948.

Nach Übernahme der Kleinbahn durch die Deutsche Reichsbahn im Jahre 1949 wurde die gesamte Strecke Gräfenwarth—Sperrmauer eine Anschlußbahn.

Der ehemalige Bahnhof Sperrmauer wurde Anfang der 50er Jahre abgebaut. Schwertransporte mit Hilfe achtachsiger Tiefladewagen erfolgten nach wie vor, nur mußten die beiden Gütertriebwagen von nun ab bereits am Bahnhof Gräfenwarth umsetzen und den Tiefladewagen über die gesamte Strecke bis zum Kraftwerk schieben. Derartige Schwerlastfahrten fanden noch bis 1967 statt. Ein Jahr später wurde das Anschlußgleis abgebaut.

Quellenangaben

- (1) Akten des Stadtvorstandes Schleiz, betreffend den Bau der Kleinbahn Schleiz—Möschlitz—Saalburg—Ebersdorf (Staatsarchiv Weimar).
- (2) Akten des Thüringischen Kreisamtes Schleiz, betreffend die „Vereinigung zur Förderung von Talsperren im oberen und mittleren Saalegebiet“ (Staatsarchiv Weimar).
- (3) Akten des Thüringischen Ministeriums für Inneres und Wirtschaft, betreffend den Bau der Kleinbahn Schleiz—Saalburg—Ebersdorf (Staatsarchiv Weimar).
- (4) Kreisamtmann Töpel: Vom Verkehrswesen; Festschrift 700 Jahre Stadt Schleiz — 1232 bis 1932, herausgegeben im Auftrage des Festausschusses von Robert Hähnel, Schleiz 1932
- (5) Paul, Horst: Saaleletalsperren, VEB F. A. Brockhaus Verlag, Leipzig 1972
- (6) Weise, Hans-Joachim: 50 Jahre Strecke Schleiz—Saalburg (Saale); der modelleisenbahner (Berlin) 29 (1980) 6, S. 158—162
- (7) Gespräch mit Herrn Hans Klein, Saalburg, Januar 1982
- (8) Briefwechsel mit Herrn Hubert Fichtelmann, Schleiz, Januar/Februar 1982
- (9) Briefwechsel mit Herrn Dr. Otto Pasold, Stadtarchivar Schleiz, 1975 bis 1980

Lok-einsätze

Bw Brandenburg

Im Bw Brandenburg sind die 52 8018, 52 8127 (Heizlok), 52 8135, 52 8137, 52 8156, 52 8158 (Raw), 52 8159, 52 8161, 52 8167, 52 8176 (Heizlok), 52 8178, 52 8181 (abgestellt), 52 8182 und 52 8184 stationiert. Reservezwecken dienen die Dampfloks 50 3684 und 50 3701 (ex Bw Salzwedel). Die Loks 52 8131, 52 8140, 52 8164, 52 8172 und 52 8179 wurden an das Bw Salzwedel abgegeben.

Im August dieses Jahres wurden die 03 2151 (abgestellt in Berlin Lichtenberg) sowie die 03 2105 und 03 2235 (Bw Güsten) in Brandenburg zerlegt.

Vom Bw Brandenburg werden folgende Züge mit o. g. Maschinen bespannt:

Strecke Roßlau—Belzig—Brandenburg—Neustadt (Dosse)

P 19236 Bn ab 14.29 Uhr, an Nst 16.44 Uhr; Güterzüge: Nst ab 18.22 Uhr, an Bat 20.53 Uhr; Belzig ab 14.51 Uhr, BnS von 16.08 Uhr bis 16.50 Uhr, Bohnenland von 17.10 Uhr bis 18.03 Uhr, Barsikow ab 20.09 Uhr, in BnS Lokwechsel und Vorspann 111; Belzig ab 6.05 Uhr, Bat an 8.15 Uhr; Bat ab 8.46 Uhr, Belzig von 10.01 Uhr bis 10.56 Uhr.

Strecke Magdeburg—Berlin

N 64722 Bn ab 5.29 Uhr,

Genthin von 7.45 Uhr bis 8.47 Uhr, Burg von 10.12 Uhr bis 10.40 Uhr, an Magdeburg-Rothensee 12.03 Uhr; Magdeburg-Buckau ab 15.29 Uhr, Wusterwitz von 16.47 Uhr bis 17.30 Uhr, Bn an 17.51 Uhr; Magdeburg-Buckau ab 13.59 Uhr, Bn an 15.50 Uhr; Bn ab 10.20 Uhr nach Seddin.

Legende:

Bat—Brandenburg Altstadt, Bn—Brandenburg, Nst—Neustadt (Dosse), BnS—Stahlwerk Brandenburg (Anschluß).
Fr. (Anfang Oktober 1983)

Bw Bautzen

Das Bw Bautzen übernahm vom Bw Sangerhausen die Dampflok 52 8148. Die Loks 52 8138 und 52 8193 wurden in das Raw Meiningen überführt.

Fi. (Anfang September 1983)

Bw Güsten

Planmäßig werden die Dampfloks 41 1103, 41 1132, 41 1159, 50 3580 und 50 3656 im Bw Güsten eingesetzt. Als Reserveloks dienen die 41 1025, 41 1303, 50 3564, 50 3639, 50 3695, 44 1569, 44 2569 und 44 2663.
Gr. (Anfang Oktober 1983)

Est Blankenburg des Bw Halberstadt

In der Einsatzstelle Blankenburg sind zur Zeit die Dampfloks 50 3703, 50 3706 und 50 3632 beheimatet.
Qu. (Mitte Oktober 1983)

Est Lübbenau

Zum Bestand dieser Einsatzstelle gehören die 44 1106, 44 1570, 03 2060 (ohne Gestänge), 52 8078, 52 8091

sowie die 52 8002 und 52 8169 (beide kalt abgestellt).
Di. (Ende September 1983)

Est Rathenow

In der Einsatzstelle Rathenow des Bw Stendal war die Lok 50 3678 bis 16. April 1983 vorhanden. Seitdem steht die 50 3672 zur Verfügung und befördert einen Nahgüterzug nach Neustadt (Dosse) und zurück.
Di. (Ende Oktober 1983)

Bw Rostock

Anfang Oktober wurde der Dampflokumlauf geändert. Hier die jetzt verbindlichen Fahrzeiten:
0.47 Uhr ab Gbf Rostock-Altstadt, an Warnemünde Werft 1.54 Uhr, weiter als Leerfahrt nach Warnemünde (Vorheizen von Doppelstockzugeinheiten), 6.07 Uhr ab Warnemünde mit P 12247 nach Rostock Hbf; 8.00 Uhr Leerfahrt zum Gbf Rostock-Altstadt, ab 8.59 Uhr mit Güterzug nach Warnemünde Werft (an 10.43 Uhr). Danach wird die Lok nach Bedarf eingesetzt. So fuhr beispielsweise am 22. Oktober 1983 die 50 3538 den D 321 von Warnemünde nach Rostock.
Mei. (Ende Oktober 1983)



Seit dem 5. September 1983 verkehrt der neue S-Bahn-Zug der BR 270 als Vollzug (8 Wagen) im Regelbetrieb auf der Relation Erkner—Berlin Friedrichstraße—Königs Wusterhausen und zurück.

In den vorangegangenen Wochen und Monaten wurde er einer intensiven Erprobung unterzogen. Neben den meßtechnischen Untersuchungen erfolgten eine Probezerlegung im Heimat-Raw „Roman Chwalek“ Berlin-Schöne-weide und das Erarbeiten technologischer Abläufe in der Instandhaltung. Zeitweise verkehrte auch ein Halbzug (4 Wagen) in einem gesonderten Zuglauf zur Beförderung von Fahrgästen.

Das Foto entstand am 5. September 1983 im Bahnhof Ostkreuz.
Foto: H.-J. Hütter

Holger Neumann (DMV),
Halle-Neustadt

Neue Schmalspurlokomotive der DR

Seit April 1983 ist auf der Industriebahn Halle ein neues Triebfahrzeug im Einsatz. Es handelt sich hierbei um die im Raw „Ernst Thälmann“ Halle auf Meterspur umgespurte ehemalige Kö

4028. Sie trägt die Nr. 199 003' und löste die 199 003' (ex Kö 6501) ab. Das wurde notwendig, weil die frühere Kö 6501 in ihrer Bedienung sehr aufwendig ist (schlechte Sicht durch schmales Führerhaus; Wurfhebelbremse) und Ersatzteilmangel besteht. Daher diente diese Maschine ausschließlich als Reserve für die 199 004 (ex Kö 6502). Durch die 199 003' verbessern sich die Arbeitsbedingungen für das Lokpersonal. Zu nennen wäre dabei vor allem die höhere Zugkraft und die bessere Streckensicht, besonders bei geschobenem Rollbockwagen.

Die Kö 4028 gehörte zu einer Serie von 32 Lokomotiven, die Anfang der 50er Jahre im VEB Lokomotivbau „Karl Marx“ Babelsberg nach dem Muster der Kö Leistungsgruppe II gebaut wurde. Die Nummern dieser Serie waren ebenfalls Zweitbesetzungen (4001—4032). Während die 199 003' (ex Kö 4028) ständig im Einsatz ist, dient die 199 004 (ex Kö 6502) nun Reservezwecken. Die 199 003' (ex Kö 6501) war Anfang Mai 1983 noch im Industriebahnhof Halle abgestellt.