

**2**  
**86**

transpress

**modell**

**eisenbahner**

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

Jubiläum  
bis 1990



## Eisenbahnmuseum in Simbabwe

Auch in Simbabwe hat die Eisenbahn eine wichtige volkswirtschaftliche Bedeutung und wird ständig modernisiert. Ausgewählte Veteranen der Schiene bleiben aber hier ebenfalls der Nachwelt erhalten. So wurde bereits am 4. November 1972 in Bulawayo ein Eisenbahnmuseum eröffnet. Anlaß dafür war das 75jährige Bestehen des dortigen Bahnhofs.

Das Freilichtmuseum befindet sich in einem ehemaligen Bahnhof, wo die sorgfältig restaurierten Lokomotiven und Wagen aufgestellt wurden.

Neben den zahlreichen Museumsfahrzeugen kann sich dort der Besucher anhand von Bild- und anderen Dokumenten über die historische Entwicklung der Eisenbahn und die damit verbundenen gesellschaftlichen Verhältnisse in diesem Teil Afrikas informieren. Dabei erinnern noch viele Exponate an die politischen wie Eigentumsverhältnisse im ehemaligen rassistischen Rhodesien. Andere Bereiche des Museums widerspiegeln zugleich die progressive Politik Simbawwes seit 1980.



1 Small-Class-Locomotive

2 14th-Class-Locomotive (Ausschnitt)

3 In Bulawayo fand im Mai 1984 eine internationale Messe statt. Auf dem Messegelände wurde eine 260-mm-spurige Miniatur-Eisenbahn errichtet, die einen 500 m langen Kurs befährt. Es verkehrten zwei Dampfloks und eine dieselelektrische Lokomotive. Das Foto zeigt die Lok „KING ARTHUR“ mit dem Zug abfahrtsbereit am Haltepunkt. Das Beheizen der Maschine erfolgt mit Steinkohle, die im Schlepptender untergebracht ist. Der Tender dient gleichzeitig als Sitz für den Lokführer. Die Höchstgeschwindigkeit beträgt 15 km/h.

4 Salonwagen, ebenfalls aus früheren Zeiten



eisenbahn-modellbahn-  
zeitschrift  
35. Jahrgang



transpress  
VEB Verlag für Verkehrswesen  
Berlin

ISSN 0026-7422

**modelleisenbahner**

<b>forum</b>	Leser meinen, schreiben und fragen	3
<b>literatur</b>	Rezensionen	34
<b>dmv teilt mit</b>	Verbandsinformationen/ Wer hat – wer braucht?	19
<b>anzeigen</b>	suche/biete/tausche	35
<b>eisenbahn</b>		
<b>kurzmeldungen</b>	Lokeinsätze/Ergänzung für historischen Zug DDR und Ausland	11 16
<b>mosaik</b>	Eisenbahnjubiläen bis 1990	2
<b>historie</b>	„Marie Klockow kümmt!“ (2. Teil) Über Zweizylinder-Naßdampf-Verbundlokomotiven	4 12
<b>poster</b>	Lok 89 6009	10

**nahverkehr**

<b>kurzmeldungen</b>	Straßenbahnen im Gespräch	8
----------------------	---------------------------	---

**modellbahn**

<b>forum</b>	Vorbildgetreuer Betrieb – was ist das eigentlich?	21
<b>tips</b>	Güterzug-Dampflokomotiven Ringlokschuppen	25 30
<b>mosaik</b>	Gartenbahn – und zwar im Winter	36
<b>vorbild – modell</b>	Rlmp-Wagen	24
<b>historie</b>	Kleine Eisenbahn zur Stunde Null (2. Teil)	22

<b>Jahresinhaltsverzeichnis 1985</b>		17/18
--------------------------------------	--	-------

**Titelbild**

Zu einer guten Tradition sind die DMV-Sonderfahrten durch den Thüringer Wald geworden. So fuhren auch am 23. Februar 1986 Sonderzüge von Erfurt über Grimmenthal und Sonneberg zurück nach Erfurt. Diese Aufnahme ist jedoch schon älter. Sie entstand am Rennsteig im Jahre 1978.  
Foto: R. Steinicke, Dresden

**Redaktion**  
Verantwortlicher Redakteur:  
Ing. Wolf-Dietger Machel  
Redakteur:  
Dipl.-Ing. oec. Hans-Joachim Wilhelm  
Redaktionelle Mitarbeiterin:  
Gisela Neumann  
Gestaltung: Ing. Inge Biegholdt  
Anschrift:  
Redaktion „modelleisenbahner“  
DDR – 1086 Berlin,  
Französische Str. 13/14; PSF 1235  
Telefon: 2 04 12 76  
Fernschreiber: Berlin 11 22 29  
Telegrammadresse: transpress  
Berlin  
Zuschriften für die Seite „DMV teilt mit“ (also auch für „Wer hat – wer braucht?“)  
sind nur an das Generalsekretariat des DMV, 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  
Werner Drescher, Jena  
Dipl.-Ing. Günter Driesnack, Königsbrück (Sa.)  
Dipl.-Ing. Peter Eickel, Dresden  
Oberingenieur Eisenbahn-Bau-Ing. Günter Fromm, Erfurt  
Dr. Christa Gärtner, Dresden  
Ing. Walter Georgii, Zeuthen  
Ing. Wolfgang Hensel, Berlin  
Dipl.-Ing. Hans-Joachim Hütter, Berlin  
Werner Ilgner, Marienberg  
Prof. em. Dr. sc. techn. Harald Kurz, Radebeul  
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  
Ing. Lothar Schultz, Rostock  
Hansotto Voigt, Dresden  
Dr. Manfred Zimmermann, Sonneberg

**Erscheint im transpress  
VEB Verlag für Verkehrswesen  
Berlin**  
Verlagsdirektor: Dr. Harald Böttcher  
Lizenz Nr. 1151  
Druck:  
(140) Druckerei Neues Deutschland, Berlin  
Erscheint monatlich;  
Preis: Vierteljährlich 5,40 M.  
Auslandspreise bitten wir den Zeitschriftenkatalogen des „Buchexport“, Volkseigener Außenhandelsbetrieb der DDR, DDR – 7010 Leipzig, Postfach 160, zu entnehmen.  
Nachdruck, Übersetzung und Auszüge sind nur mit Genehmigung der Redaktion gestattet.  
Art.-Nr. 16330  
  
P 224/85  
Verlagspostamt Berlin  
  
Redaktionsschluß: 23. 1. 1986  
Geplante Auslieferung: 25. 2. 1986  
  
Geplante Auslieferung des Heftes  
3/86: 25. 3. 1986

**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 Zeitschriftenhandel, zusätzlich in der BRD und in Westberlin: der örtliche Buchhandel, Firma Helios Literaturvertrieb GmbH., Berlin (West) 52, Eichborndamm 141–167, sowie Zeitungsvertrieb Gebrüder Petermann GmbH & Co KG, Berlin (West) 30, Kurfürstenstr. 111.  
Auslandsbezug wird auch durch den Buchexport Volkseigener Außenhandelsbetrieb der Deutschen Demokratischen Republik, DDR – 7010 Leipzig, Leninstraße 16, und den Verlag vermittelt.



## Eisenbahnjubiläen bis 1990

Im Heft 4/82 veröffentlichten wir auf den Seiten 95 und 96 einen Beitrag, der zahlreiche Anregungen und Hinweise zur langfristigen Vorbereitung von Eisenbahnjubiläen enthält. Diese Veröffentlichung stieß auf großes Interesse, weil dazu außerdem eine Tabelle über ausgewählte Streckenjubiläen der Deut-

schen Reichsbahn von 1982 bis 1985 erschienen ist.

Wir haben uns daher entschlossen, eine weitere Übersicht abzdrukken, aus der die 75., 100., 125. und 150. Jahrestage der wichtigsten Strecken bis 1990 zu entnehmen sind. Nun – es geht nicht immer darum, daß anlässlich dieser Jubiläen große Volksfeste stattfinden. Dennoch sollte sich jeder an der Organisation einer Jubiläumsveranstaltung interessierte Eisenbahnfreund in

seinem Heimatkreis mit der nächsten Dienststelle der Deutschen Reichsbahn und den staatlichen Organen, etwa dem Rat der Gemeinde oder dem Rat der Stadt, Kontakt aufnehmen. Oft wird dort an solche Ereignisse zu kurzfristig gedacht. Vieles ist dann nicht mehr möglich.

Je früher die Arbeiten beginnen, desto einfacher ist dann die Organisation solcher Jubiläumsveranstaltungen.  
me

Ausgewählte Streckenjubiläen der DR in den Jahren 1986–1990

Jubiläum	Strecke	Länge b. Eröffn./km/	Eröffnungstag	erbaut als/Bem.	Rbd/DMV-BV	KBS	Jubiläum	Strecke	Länge b. Eröffn./km/	Eröffnungstag	erbaut als/Bem.	Rbd/DMV-BV	KBS
<b>1986</b>							<b>1988</b>						
75.	Mücheln–Querfurt	18,63	1. 4. 1911	S	HI	606	100.	Grunow–Beeskow	9,41	17. 1. 1888	S	Bln	182
75.	Heyerode–Treffurt	14,54	1. 4. 1911	S/st.	Erf	–	75.	Tantow–Gartz (Oder)	7,29	15. 3. 1913	S/st.	Gwd	–
100.	Stendal–Tangermünde	10,15	1. 4. 1886	(GV ab 7. 4.)			125.	(Szczecin–)Grambow–Pasewalk	41,93	16. 3. 1863	P	Gwd	927
			(GV schon ab 1. 11. 1885)	P	Mg	792	125.	Angermünde–Pasew.–Anklam	104,72	16. 3. 1863	P	Gwd	920
100.	Blankenburg–Rübeland–Elbingerode West	14,00	1. 5. 1886	P	Mg	719	100.	Löwenberg (Meckl.)–Templin	33,07	1. 5. 1888	S	Gwd	912
100.	Elbingerode West–Königshütte <sup>1)</sup>	6,35	1. 6. 1886	P	MG	719	75.	Böhlen (b. Lpz.)–Espenhain	6,77	1. 5. 1913	S	HI	506
75.	Seebad Heringsdorf–Wolgaster Fähre	34,90	1. 6. 1911				100.	Stralsund–Velgast–Ribnitz u. Velgast–Barth	43,01	1. 7. 1888	S	Gwd	950
			(GV schon ab 1. 6. 1886)	S	Gwd	940	100.	Mägdesprung–Harzgerode	7,40	1. 7. 1888	P, Sm	Mg	674
100.	Neustrelitz–Waren–Rostock	112,50	10. 6. 1886	P	Schw	900	100.	Hildburghausen–Heldburg	24,39	1. 7. 1888	S, Sm/st.	Erf	–
100.	Rostock–Warnemünde	13,10	1. 7. 1886	P	Schw	901	75.	Limbach (Sa.)–Oberfrohna	1,81	1. 7. 1913	S	Dre	402
75.	Mühlhausen–Heyerode	17,26	1. 7. 1886	S/st.	Erf	–	75.	Fährkrug (Kr. Templin)–Fürstenwerder	31,76	15. 8. 1913	S/st.	Gwd	–
100.	Bad Doberan–Helligendamm	6,51	9. 7. 1886	P, Sm	Schw	785	100.	Schwerin (Meckl.)–Görries (Abzw. Krebsförden)–Crittitz	19,08	2. 9. 1888	P	Schw	777
100.	Dahme (Mark)–Uckro	12,53	31. 7. 1886	P/GV	Cs	–	150.	Zehlendorf–Potsdam	14,06	22. 9. 1838	P	Bln	–
100.	Freital–Potschappel–Wilsdruff	10,90	1. 10. 1886	S, Sm st.	Dre	–	100.	Tannroda–Kranichfeld	3,37	14. 10. 1888	P	Erf	613
100.	Sonneberg (Thür.)–Lauscha (Thür.)	19,15	1. 10. 1886	P	Erf	566	100.	Teutschenthal–Salzmünde	8,57	22. 10. 1888	S/st.	HI	–
75.	Markneukirchen–Erlbach (Vogtl.)	2,19	1. 10. 1911	S/st.	Dre	–	150.	Berlin–Zehlendorf (Ges. Strecke Berlin–Potsdam)	12,06	29. 10. 1838	P	Bln	–
75.	Seelingstädt (b. Brandis)–Trebsen (Mulde)	3,29	1. 10. 1911	S	HI	504	100.	Themar–Schleusingen	10,99	28. 10. 1888	P	Erf	626
75.	Thum–Meinersdorf	16,24	1. 10. 1911	S, Sm/st.	Dre	–	75.	Lauscha (Thür.)–Ernstthal a. R.	6,37	1. 11. 1913	S	Erf	566
75.	Finstervalde (NL)–Luckau	35,52	2. 10. 1911	S/st..	Cs	–	100.	Bock-Wallendf.–Neuhaus	10,08	1. 11. 1913	S <sup>2)</sup>	Erf	566
100.	Königshütte <sup>1)</sup> –Tanne	6,80	15. 10. 1886	P/st.	Mg	–	100.	Mügelin (b. Oschatz)–Neichen	23,94	1. 11. 1888	S, Sm/st.	Dre	–
75.	Bischofferode–Zwinge (–Herzberg [Harz])	27,97	1. 11. 1911	S/st.	Erf/DB	–	125.	Zerbst–Roßlau	13,08	1. 11. 1863	S	Mg	710
75.	Suhl–Schleusingen	15,84	15. 11. 1911	S	Erf	626	125.	Anklam–Züssow–Stralsund u.	65,47	1. 11. 1863	P	Gwd	920
75.	Mertitz–Döbeln–Gärtitz	18,63	27. 11. 1911	S, Sm/st.	Dre	–	100.	Züssow–Wolgast	17,85	1. 11. 1863	P	Gwd	940
100.	Wendisch Priborn–Plau (Meckl.)	13,73	15. 12. 1886	P	Schw	810	100.	Schönfeld–Wiesa–Geyer	9,04	1. 12. 1888	S, Sm/st.	Dre	–
100.	Merseburg–Mücheln	16,09	15. 12. 1886	S	HI	606	100.	Heldburg–Friedrichshall	4,66	1. 12. 1888	S, Sm/st.	Erf.	–
100.	Wilschthal–Thum/Ehrenfriedersdorf	13,54	15. 12. 1886	S, Sm/st.	Dre	–	<b>1989</b>						
<b>1987</b>							150.	Gesamtstrecke Leipzig–Dresden	115,42	7. 4. 1839	P	HI/Dre	320
75.	Wittstock (Dosse)–Freyenstein–Meyenburg	19,50	1. 2. 1912	P/st.			100.	Ribnitz–Rostock	29,33	1. 6. 1889	S	Schw	950
		9,31	14. 4. 1912	P/st.	Schw	–	150.	Magdeburg–Schönebeck (Elbe)	15,04	29. 6. 1839	P	Mg	702
150.	Leipzig Dresdner Bf.–Althen <sup>2)3)</sup>	10,60	24. 4. 1837	P	HI	502	100.	Schwarzenberg–Grünstädtel u.	2,67	1. 7. 1889	S	Dre	450
100.	Leipzig–Geithain	43,95	2. 5. 1887	S	HI	430		Grünstädtel–Oberrittersgrün	9,36	1. 7. 1889	S, Sm/st.	Dre	–
100.	Weimar–Tannroda und Bad Berka–Blankenhain	21,99	15. 5. 1887	P	Erf	613	100.	Immelborn–Bad Liebenstein	6,40	1. 8. 1889	P/st.	Erf	–
		6,15	(GV ab 13. 6.)	P/(GV)	Erf	–	100.	Bergen (Rügen)–Putbus	9,74	15. 8. 1889	S	Gwd	955
100.	Schönberg (Vogtl.)–Schleiz	14,90	20. 6. 1887	S	Dre	474	75.	Zeulenroda unt. Bf. ob. Bf.	3,66	1. 9. 1914	S/st..	Erf	–
100.	Weimar–Großrudstedt	34,23	26. 6. 1887	P, Sm/st.	Erf	–	150.	Schönebeck (Elbe)–Calbe (Saale) Ost	12,45	9. 9. 1839	P	Mg	730
125.	Halberstadt–Thale	28,22	2. 7. 1862	P	Mg	716	100.	Naumburg–Reinsdorf (b. Artern)	52,67	1. 10. 1889	S	Erf	612
100.	Gernrode–Mägdesprung	10,10	7. 8. 1887	P, Sm	Mg	674	100.	Orlamünde–Pößneck–Oppurg	14,89	1. 10. 1889	P	Erf	562
125.	Tharandt–Freiberg (Sa.)	26,30	11. 8. 1862	S	Dre	410	100.	Ludwigslust–Holthausen	26,54	1. 10. 1889	P	Schw	770
100.	Schipkau–Finstervalde (NL)	20,16	20. 9. 1887	P/st.	Cs	–	75.	Billroda–Laucha (Unstrut)	16,01	1. 10. 1914	S/st.	Erf	–
100.	Güstrow–Schwaan	17,40	1. 10. 1887	P	Schw	905	100.	Könnern–Baalberge	11,28	1. 11. 1889	S	Mg	671
125.	Großenhain–Priestewitz	5,03	14. 10. 1862	P	Dre	220	100.	Oebisfelde–Salzwedel	59,17	1. 11. 1889	S	Mg	764
100.	Meuselwitz–Ronneburg (Thür.)	25,44	17. 10. 1887	S/(GV)	HI/Dre	–	125.	Güstrow–Neubrandenburg	87,62	15. 11. 1864	P	Schw/Gwd	930
100.	Haldensleben–Hakenstedt u.	26,09	3. 11. 1887 <sup>4)</sup>	P	Mg	741	100.	Grünstädtel–Buchholz (Sa.) u.	21,44	1. 12. 1889	S	Dre	450
		5,62	3. 11. 1887	P	Mg	741	100.	Walthersdorf–Crottendorf	5,18	1. 12. 1889	S	Dre	453
100.	Hornstorf–Karow (Meckl.)	71,43	14. 11. 1887	P	Schw	784							
100.	Neustadt (Dosse)–Meyenburg u.	63,54	11. 12. 1887	S	Schw	814							
		1,50	11. 12. 1887	P	Schw	810							

## Leser meinen ...

### Ohne Vorbild kein Modell

Jeder Modelleisenbahner weiß, daß für den Nachbau eines ausgesuchten Vorbilds viele Detailinformationen erforderlich sind. Angaben aus der einschlägigen Fachliteratur reichen meist selten aus.

Eine sehr gute Idee hatten dazu die Modellbahnfreunde der AG 3/95 Dresden. Warum sollte man nicht einmal versuchen, das Hobby mit aktiver Erholung zu kombinieren? Das heißt, mit Kind, Kegel, Rucksack und ei-

nem leichten Zelt, eine Mehrtagegewandlung zu organisieren und so die sächsischen Schmalspurbahnen kennenzulernen. Dies bedarf einer guten Vorbereitung, wozu vor allem das Übernachten auf Zeltplätzen oder in Jugendherbergen gesichert werden muß. Gespräche mit älteren Bürgern können sehr viele Aufschlüsse über die Geschichte der ausgewählten Strecke geben, und man entdeckt auf so einer Wanderung viel interessantes. Die Mitglieder der AG 3/95 hielten auf ihren Wanderungen nach Ortmanns-

dorf, Oberrittersgrün, Jöhstadt und Frauenstein viel Wissenswertes auf Filmen und Notizblock fest.

*Text und Foto: F. Adam, Dresden*

## Leser schreiben ...

### Sowjetische Stellwerke

Zu dem im Heft 9/85 auf Seite 16 erschienenen Beitrag möchte ich folgendes mitteilen: Auf der Strecke Gotha – Leinefelde, die als eingleisige Hauptbahn betrieben wird (Streckenhöchstgeschwindigkeit 85 km/h) wurden die Ein- und Ausfahrweichen nachträglich mit Klammerspitzenverschlüssen ausgerüstet. Dadurch wurde es möglich, die Geschwindigkeitsbeschränkung von 50 km/h im Weichenbereich zu beseitigen. Dies ist für eine energieoptimale Fahrweise durchfahrender Züge Bedingung. In diesem Zusammenhang möchte ich auf den erhöhten Kraftstoffverbrauch bei häufigen Brems- und Anfahrvorgängen, besonders bei Baustoffzügen von und nach Deuna, hinweisen.  
*O. Becker, Bad Langensalza*

## Leser fragen ...

### Warum rotes Dreieck?

Beim Studieren älterer Jahrgänge unserer Zeitschrift fiel mir bei vielen Dampflokomotiven ein rotes spitzwinkliges Dreieck links unterhalb der Griffstange am Führerhaus auf. Was bedeutete es?  
*U. Hahn, Asbach*  
Dieses Zeichen wurde seinerzeit an jenen Lokomotiven angebracht, die in persönlicher Pflege waren. Damit wurde der sozialistische Wettbewerb gefördert.  
*me*

### Ob sich alle daran halten?



Dieses wichtige Schild zierte die Unterführung – nicht Durchführung – des Hbf Döbeln, aufgenommen am 12. Mai 1985 von Olaf Martin.



Jubiläum	Strecke	Länge b. Eröffnung /km/	Eröffnungstag	erbaut als/Bem.	Rbd/DMV-BV	KBS
100.	Ballstädt–Gräfenonna–Döllstädt–Herbsleben	16,88	15. 12. 1889	S/st.	Erf	–
100.	Dömitz–Malliß und Lübtheen–Malliß	9,63 23,27	29. 12. 1889	P	Schw	641/3 772
1990						
100.	Glöwen–Havelberg <sup>9)</sup>	9,24	15. 2. 1890	S/st.	Schw	–
75.	Torgau–Belgern <sup>7)</sup>	17,13	1. 4. 1915	S/(GV)	HI	–
75.	Nauen–Kremmen–Oranienburg	38,15	1. 4. 1915	S/(GV)	Bin	–
75.	Leipzig Hbf–Leipzig Thekla	4,69	1. 5. 1915	S	HI	210
100.	Buflieben–Großenbehringgen <sup>8)</sup>	17,21	1. 5. 1890	S	Erf	646
100.	Köthen–Aken (Elbe)	12,50	1. 5. 1890	S	HI	691
100.	Eisfeld–Unterneubrunn	17,82	1. 5. 1890	S, Sm/st.	Erf	–
100.	Putbus–Lauterbach (Rügen)	2,28	15. 5. 1890	S	Gwd	955
100.	Neustrelitz–Mirow	21,70	18. 5. 1890	P	Gwd	815
100.	Malliß–Ludwigslust	20,70	20. 5. 1890	P	Schw	772
100.	Berga–Keibra–Rottleberode	9,52	1. 6. 1890	S	Erf	662
100.	Alexisbad–Güntersberge	12,50	1. 6. 1890	P, Sm	Mg	674
150.	Calbe (Saale) Ost–Köthen	22,72	19. 6. 1840	P	Mg	730
100.	Torgau–Pretzsch–Pratau	41,87	15. 7. 1890	S	HI	213/5
100.	Freiberg (Sa.)–Halsbrücke	7,45	15. 7. 1890	S/(GV)	Dre	–
100.	Berthelsdorf–Brand-Erbsdorf–Großhartmannsdorf–Langenau	3,20 8,55 4,20	15. 7. 1890	S/st.	Dre	416
150.	Köthen–Halle (Saale)	35,82	23. 7. 1840	P	HI	730
100.	Bernburg Abzw.–Calbe West	14,94	15. 8. 1890	S	Mg	671
100.	Nienhagen–Dedeleben (–Jerxheim)	32,81	15. 8. 1890	S/st.	DB	–
150.	Halle (Saale)–Leipzig	37,63	18. 8. 1840	P	HI	515
150.	Dessau–Köthen	21,18	1. 9. 1840	P	Mg	690
125.	Halle (Saale)–Eisleben	37,74	1. 9. 1865	P	HI	660
100.	Großpostwitz–Obercunewalde	7,59	15. 9. 1890	S	Cs	244
100.	Kamenz (Sachs)–Elstra	8,00	20. 10. 1890	S/(GV)	Cs	–
125.	Herlasgrün–Falkenstein–Lottengrün–Oelsnitz (Vogtl.) u. Oelsnitz	47,08	1. 11. 1865	S	Dre	444

Jubiläum	Strecke	Länge b. Eröffnung /km/	Eröffnungstag	erbaut als/Bem.	Rbd/DMV-BV	KBS
	(Vogtl.)–Bad Brambach (–Eger) <sup>9)</sup>	53,89	1. 11. 1865	S/st.	Dre	470
100.	Heidenau–Geising <sup>10)</sup>	36,10	18. 11. 1890	S, Sm	CSD	–
100.	Zittau–Bertsdorf–Kurorte Oybin/Jonsdorf	14,41	25. 11. 1890	P, Sm	Dre	311
100.	Bautzen–Königswartha	18,14	3. 12. 1890	S	Cs	251
125.	Gößnitz–Gera	35,03	28. 12. 1865	P	Cs	246
					Dre/Erf	550

## Fußnoten:

- 1) Königshütte hieß 1886 Rothehütte-Königsdorf
- 2) Althen liegt zwischen Engelsdorf und Borsdorf. Es besitzt keine Bahnstation mehr.
- 3) Weitere Eröffnungsdaten von Teilstrecken der LDE: Althen–Gerichshain 4,32 12. 11. 1837, Gerichshain–Machern, 2,93 11. 5. 1838, Dresden–Weintraube 8,18 19. 7. 1838, Machern–Wurzen 8,00 31. 7. 1838, Wurzen–Dahlen 17,53 16. 9. 1838, Weintraube–Oberau 13,44 16. 9. 1838, Dahlen–Oschatz 9,56 3. 11. 1838, Oschatz–Riesa 13,07 21. 11. 1838, Riesa–Oberau 28,45 7. 4. 1839.
- 4) GV schon ab 13. 10. 1887
- 5) Der ehem. Bf. Bock-Wallendorf heißt heute Lichte (Thür) Ost. Zwischen Ernstthal und Neuhaus am Rennweg besteht nur noch Güterverkehr.
- 6) 1948–1971 als Schmalspurbahn in Betrieb
- 7) GV bereits ab 16. 11. 1914 auf Teilstrecke
- 8) nur noch bis Friedrichswerth in Betrieb
- 9) Eger – Cheb (CSSR)
- 10) bei Eröffnung hieß die Strecke Mügeln–Geising–Altenburg, 1935–1938 zur Regelspurbahn umgebaut.

## Abkürzungen:

- st. stillgelegt  
Sm Schmalspurbahn  
GV Güterverkehr  
(GV) Auf der Strecke wird nur noch Güterverkehr betrieben.  
P als Privatbahn erbaut  
S als Staatsbahn erbaut

## Quellenangaben

- (1) Die deutschen Eisenbahnen in ihrer Entwicklung 1835 bis 1935, DRG, Berlin 1935
  - (2) Geschichte der Königlich Sächsischen Staatseisenbahnen, Denkschrift, Dresden 1889
  - (3) Kieper, Preuß, Rehbein, Schmalspurbahn-Archiv, transpress VEB Verlag für Verkehrswesen, Berlin 1980
- Die Übersicht wurde zusammengestellt und bearbeitet von Claus Burghardt, Dresden.

Klaus Jünemann, Berlin,  
Wolf-Dietger Machel (DMV), Potsdam  
und Lothar Nickel (DMV), Berlin

## „Marie Klockow kümmt!“

Die Geschichte der ehemaligen  
Kleinbahn Klockow – Pasewalk  
2. Teil

### Bodenreform brachte Wandel

Nach der Zerschlagung des Hitlerfaschismus erhielt die einstige Gutsbesitzerbahn im Zusammenhang mit der demokratischen Bodenreform neue Aufgaben. Die KKP wurde aufgrund des SMAD-Befehls 124 (Provinz Brandenburg) vom 30. Oktober 1945 durch den Kreiskommandanten der Roten Armee in Prenzlau enteignet, in Volkseigentum übergeführt und der Generaldirektion der Provinzialbahnen Mark Brandenburg mit dem Sitz in Potsdam als Betriebsführer zugeordnet. Ab 1. November 1946 gehörte die Bahn zur Betriebsverwaltung der Prenzlauer Kreiskleinbahnen (PK). (3)

Dies geschah wohl nicht nur im Hinblick auf eine kostengünstigere Betriebsführung, sondern auch deshalb, weil die Regelspurstrecke Prenzlau-Klockow zu diesem Zeitpunkt aus Reparationsgründen demontiert war.

Größte Bedeutung hatte in den Nachkriegsjahren der Güterverkehr. In der Kampagne mußten meist zusätzliche Güterzüge mit bis zu 22 Wagen gefahren werden. Bei besonders hohem Hackfruchtaufkommen wurde die Hälfte eines jeden Zuges zeitweise in der Pasewalker Feldstraße abgestellt, weil die Kapazitäten des Bahnhofs und vor allem der Gleiswaage begrenzt waren. Jeder Wagen ging einzeln über die Waage. Um die schweren Züge sicher ans Ziel zu bringen, mußten auf der Gefällestrecke Bröllin-Pasewalk Heizer und Zugführer als Bremsen fungieren, denn es gab keine durchgehende Bremse. Ein großer Teil der Wagen wies Handbremsen auf. Nach dem Umladen wurden die Rüben der Zuckerfabrik Anklam zugeführt.

Die besagten Kampagnen begannen bereits im September eines jeden Jahres mit dem Transport von Saatkartoffeln; ihnen folgten Fabrik- und schließlich Speisekartoffeln. Anschließend lief die Rübenkampagne. Diese Jahreszeit erforderte durch den Umladebetrieb vom Personal der Schmalspurbahn härteste Arbeit mit ungezählten Sonderschichten. Es wurde alles darangesetzt, die Kampagne jeweils zwei Tage vor Weih-

nachten beenden zu können; ein verständliches Bestreben!

Nachdem bis 1945 nur die notwendigsten verkehrsdienstlichen Aufgaben erfüllt worden waren, wurde bereits unter Regie der Landesbahn Brandenburg (1945 bis 1949) für jede Wagenladung ein Frachtbrief ausgestellt.

### Reiseverkehr wurde eingeführt

Nach Beendigung des zweiten Weltkrieges entwickelte sich, durch die Lebensmittelknappheit und dem damit verbundenen Streben der Menschen aufs Land bei der „Marie Klockow“ ein „wilder“ Personenverkehr in Güterwagen. Die Städter fuhren hinaus zum „Kartoffel-

buddeln“ und erhielten als Entlohnung einen Teil der so sehr begehrten Knollen. Neben dem Ziel, die Betriebseinnahmen der KKP zu steigern, war dies der Grund, weshalb die Verwaltung der PK durch den Betriebsführer beauftragt wurde, den Reiseverkehr offiziell einzuführen. Dies geschah ab 1. Februar 1948. Zunächst verkehrten zwei Personenzugpaare – jeweils früh und abends –, die später nach Bildung einer zentralen Schule in Klockow zur Schülerbeförderung durch ein drittes Zugpaar ergänzt wurden.

### Ab 1949 von der DR verwaltet

Die landeseigene Generaldirektion als



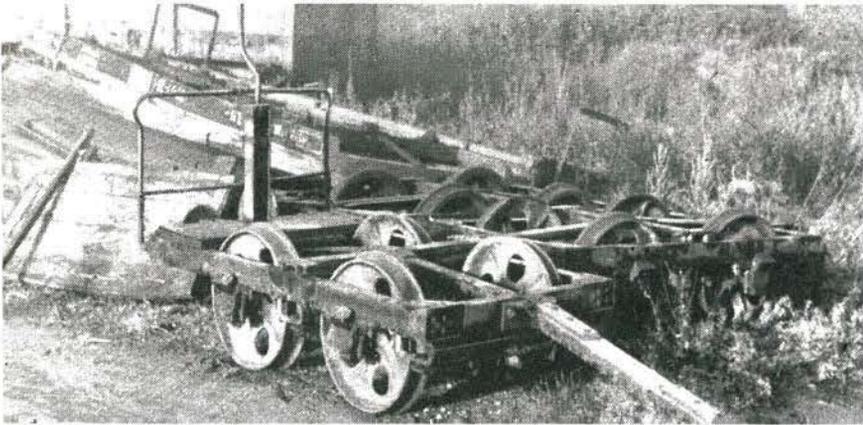
1 Vor 1945 fanden Lokrevisionen meist unter freiem Himmel statt. Diese historische Aufnahme aus dem Jahre 1920 zeigt einen der beiden KKP-Lokkessel. Unterhalb des Domes der eigens für diese Arbeiten bestellte Monteur von Orenstein & Koppel.

2 Nur noch wenige alte KKP-Güterwagen blieben bis in die 50er Jahre im Ursprungszustand erhalten. Der Wagen 97-77-14 wurde 1900 gebaut und war noch acht Jahre lang mit Pferden bewegt worden. Im Dezember 1959 erfolgte die Verschrottung dieses Wagens (Aufnahme 23. September 1958 in Neuenfeld).

3 Drehgestelle eines in Friedland verschrotteten KKP-Wagens der Ursprungsausführung aus der Pferdebahnzeit im Oktober 1958. Die beiden Drehgestelle eines Wagens wurden durch eine Zugstange verbunden, um den hölzernen Wagenkasten von Kräften freizuhalten.

4 Auch der Wagen 97-77-13, hier am 19. September 1961 in Pasewalk, wurde wie der 97-77-14 im Jahre 1900 gebaut. Er erhielt aber neue Drehgestelle und einen Wagenkastenneubau in der Werkabteilung Friedland – also ein „Schmalspur-Rekogüterwagen“ der 50er Jahre. Am 30. November 1965 – zwei Jahre nach Stilllegung der KKP – wurde er in Pasewalk offiziell ausgemustert.

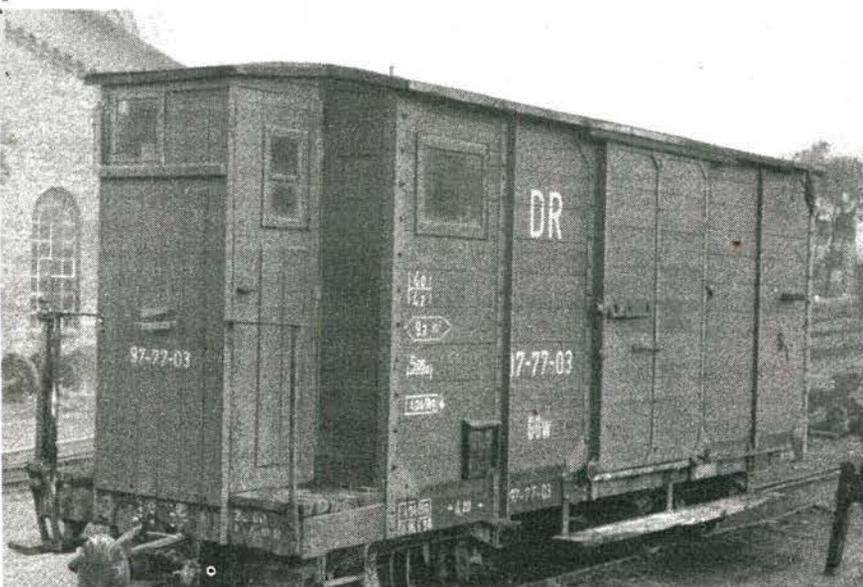
3



4



5



5 MPSB-Kenner werden es bemerken: Der Wagenkasten des GGW 97-77-03 ähnelt sehr denen der ehemaligen Mecklenburg-Pommerschen Schmalspurbahn. In Wirklichkeit ist es aber auch ein echter KKP-Wagen (Nr. 77), der in den 50er Jahren in Friedland völlig neu aufgebaut wurde. Daß die dortigen Tischler meist ehemalige MPSB-Eisenbahner waren, ist äußerlich (bis auf das Bremserhaus) durch das „MPSB-Fluidum“ gut erkennbar (Aufnahme: Oktober 1958 in Friedland).

oberste Betriebsführerin der KKP bestand ab 1. Juli 1948 als VVB Landesbahnen Brandenburg weiter. Jedoch währte ihre Existenz nur noch ganze neun Monate. Auf fast allen nichtreichsbahneigenen Bahnen übernahm am 1. April 1949 die Deutsche Reichsbahn Verwaltung und Nutznießung. Dazu gehörte von nun ab auch die ehemalige KKP, die jetzt zur Rbd Greifswald kam.

**Wagenpark ergänzt und verjüngt**

Bereits 1947 wurde zur Aufnahme des Reiseverkehrs ein vierachsiger Personwagen von den Ost- und Westgrig-

nitzer Kreiskleinbahnen aus Perleberg geholt und in Pasewalk beheimatet. (3) Allerdings handelte es sich dabei um eine Leihgabe. Nachdem einige aus der Tabelle 1 ersichtlichen Fahrzeuge in Pasewalk waren, wurde der Vierachser wieder nach Perleberg zurückgegeben.

Der Personenwagen der ehemaligen RükB hatte Görlitzer Gewichtsbremse, die sächsischen Wagen hatten Heberleinbremsen. Beide Bremssysteme kamen bei der KKP nicht zum Einsatz.

Wesentlich mehr Veränderungen erfuhr der Güterwagenpark. Zahlreiche Güterwagen der ehemaligen KKP – unter ihnen befanden sich auch noch die 1908 aus der Pferdebahnzeit übernommenen – wurden bis Ende der 50er Jahre ausgemustert, zum Teil aber auch völlig neu aufgebaut. Durch die Übernahme von geschlossenen und offenen Wagen vom Netz Perleberg und aus Sachsen mit einer größeren Tragfähigkeit konnten die Gütertransporte wirtschaftlicher gestaltet werden.

Sämtliche Güterwagen waren mit zweiseitigen Schraubekupplungen ausgerüstet. Die Höhe der Mittelpuffer über Schienenoberkante betrug 400 mm.

Alle in Pasewalk beheimateten Personen- und Güterwagen wurden in der Werkabteilung Friedland des damaligen Raw Malchin unterhalten. (Dabei handelte es sich um die Hauptwerkstatt der ehemaligen Mecklenburg-Pommerschen Schmalspurbahn.)

Die beiden Lokomotiven KKP 1 und KKP 2 erhielten 1950 die DR-Nummern 99 4612 und 99 4613. Sie gehörten zum Bw Pasewalk und wurden im Raw Schlauroth – später umbenannt in „DSF Görlitz“ – unterhalten.

Anfang der 50er Jahre setzte die Deutsche Reichsbahn zur Aushilfe während der Kampagne eine Vierzylinderlok unbekannter Herkunft nach Pasewalk um. Sie neigte hier aber zu Entgleisungen und mußte nach kurzer Zeit den Heimweg antreten. Ähnlich erging es einer Diesellok, über die ebenfalls keine näheren Angaben bekannt sind.

**Nicht alle Verkehrshalte im Kursbuch**

Alle Züge liefen als Personenzüge mit Güterbeförderung oder umgekehrt, denen stets ein geschlossener Güterwagen für den Stückguttransport beige stellt war. Mußten Rübenwagen in Richtung Pasewalk mitgenommen werden, durften die leichten Reisezugwagen grundsätzlich nur hinter den Güterwagen laufen.

Die schon in der Polizeiverordnung des Jahres 1908 festgelegten Betriebshalte vor den dort genannten Pasewalker Straßenkreuzungen wurden mit der Einführung des Personenverkehrs zu inoffiziellen Verkehrshalten zum Ein- und Aussteigen, die allerdings von der Rbd Greifswald offiziell genehmigt worden waren, aber in keinem Fahrplan oder Kursbuch erschienen sind.

Fotos: G. Meyer, Aue (2 bis 5), Sammlung H. Engel, Pasewalk (1)  
Zeichnungen: L. Nickel, Berlin

Der Reiseverkehr hatte im übrigen keine wesentlichen Änderungen der Anlagen erfordert; lediglich „Stations-schilder“ waren an den für den „Publi-kumsverkehr“ geeigneten Stellen der Strecke aufgestellt worden. Es gab also nicht einmal Wartehäuschen. Der Streckenabschnitt Pasewalk Ost (DR-Bezeichnung des ehemaligen Kleinbahnhofs ab 1. Januar 1950) – Bröllin ist auch gern im Ausflugsverkehr benutzt worden, denn von Bröllin aus waren ausgedehnte Spa-ziergänge im sogenannten Pasewalker Kirchenforst möglich. Allerdings gab es nur werktags einen Bahnverkehr. Doch damals zählte ja noch der Sonnabend zu den Werktagen! Zur Landesbahnzeit wurden in Pasewalk die Fahrkarten nur am Kleinbahnhof verkauft. Nach Über-nahme der Bahn durch die Deutsche Reichsbahn konnten diese dann nur noch beim Zugpersonal gelöst werden.

**Verkehrsaufkommen wurde geringer**  
Mit der Bildung Landwirtschaftlicher Produktionsgenossenschaften (LPG) gab es erste technologische Veränderungen im Güterverkehr. Beispielsweise wurden die Klockower Zuckerrüben nun nicht mehr nach Anklam, sondern über die wiedererbaute Regelspurbahn in die näher gelegene Zuckerfabrik Prenzlau transportiert. Gleiches traf für die LPG Schönfeld zu, die ihre Rüben per Lkw zum Bahnhof Klockow brachte. Auch die Kohlenversorgung des Dorfes Klockow wurde in den 50er Jahren der Regelspurbahn zugewiesen. Schon im September 1958 bestand im Bahnhof Klockow schmalspurbahnseitig kein Gü-terverkehr mehr. Die dazu vorhanden gewesenen Ladegleise waren zu diesem Zeitpunkt bereits abgebaut. Im Zuge der Rationalisierung des Transports ver-mied man die bei der Schmalspurbahn notwendigen und langwierigen Umlade-arbeiten. Der Bahnhof Pasewalk Ost wurde wenig später als selbständige Dienststelle aufgelöst. Weitere Trans-portverlagerungen traten nun auch in den übrigen Einzugsbereichen der ein-stigen KKP ein. Andererseits stellte aber die Schmalspurbahn das einzige öffent-liche Verkehrsmittel in ihrem Einzugs-gebiet dar, so daß sich die dörflichen Gemeinwesen gegen die vorgese-hene Betriebseinstellung sträubten. Doch schon die Verkehrsentwicklung zum Ende der 50er Jahre ließ erkennen, daß eine ökonomische Betriebsführung nicht mehr möglich war. Eine Erneue-rung der Gleisanlagen und Betriebsmit-tel hätte umfangreiche Mittel verschlun-gen. So kostete es viele Stunden und Tage, um die Vertreter der Gemeinden von der Notwendigkeit der Betriebsein-stellung zu überzeugen. Am 27. Mai 1961 wurde zunächst der Reiseverkehr eingestellt; ihn übernahm der VEB Kraft-verkehr. Zuvor verkehrte nur noch der Frühzug bis nach Klockow. Die beiden weiteren Zugpaare fuhren von Pase-walk Ost bis nach Schönfeld.

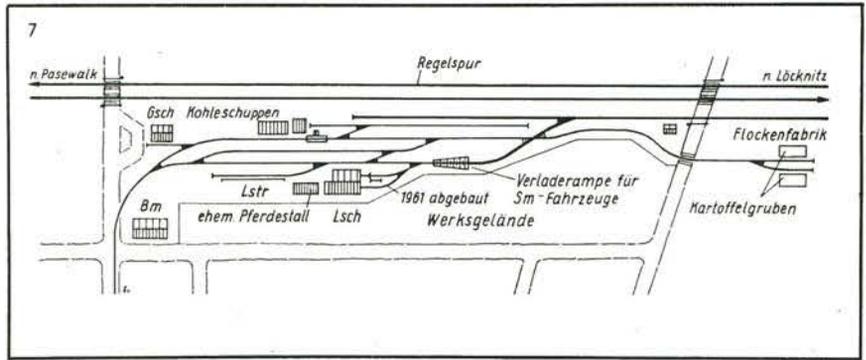


Tabelle 1  
Personen- und Gepäckwagen, die auf der Strecke Pasewalk Ost – Klockow (z. T. wechselweise) verkehrten

Letztes Gat-tungs-zeichen	Nr. vor Übernahme in Pasewalk	DR-Nr. bis zur Stilllegung	Hersteller	Baujahr	Achsen	Bemerkungen
KB	7.0517	971-201 <sup>1</sup>	Beuchelt	1905	2	ex Bleckeder Kreisbahn (bis 1918), ex RüKB, vor Sept. 1961 wieder in Putbus, dort + 12/69 ex Rbd Dresden, vor Sept. 1961 nach Putbus, dort + 1970
KB 4	7.1255	970-774	Chemnitz	1900	4	ex RüKB, nach Sept. 1961 an Netz Putbus, dort + 7/1970
KB 4'	7.0765 <sup>2</sup>	970-751 <sup>3</sup>	Chemnitz	1900	4	ex Taubenheim – Dürrhennersdorf, 1948 übernom-men, + 1961 in Pasewalk
KB 4	7.1209	970-796	...	1914	4	ex Rbd Dresden, ex Putbus, vor Sept. 1961 nach Putbus, dort + 1970
KPw	7.1914	975-105	Chemnitz	1899	2	ex Taubenheim – Dürrhennersdorf, 1948 übernom-men, Verbleib unbekannt

<sup>1</sup> Es gab bei der DR zwei Wagen mit der Nr. 971-201: 971-201 (1); RüKB 6 (Bauart Görlitz), PLB 652, 1. DR-Nr. 70051, 2. DR-Nr. 971-201, + 12/69; 971-201 (2): RüKB-Nr. 47 (Bauart Görlitz), PLB 766, sonstige Angaben siehe oben!  
<sup>2</sup> Angabe nicht gesichert <sup>3</sup> ebenfalls Doppelbesetzung, Wagen der RüKB; PLB-Nr. 634, 1. DR-Nr. 7.0501, ex KGW Nr. 15  
Legende: RüKB – Rügensche Kleinbahnen (DR-Bezeichnung Netz Putbus), PLB – Pommersche Landesbahnen

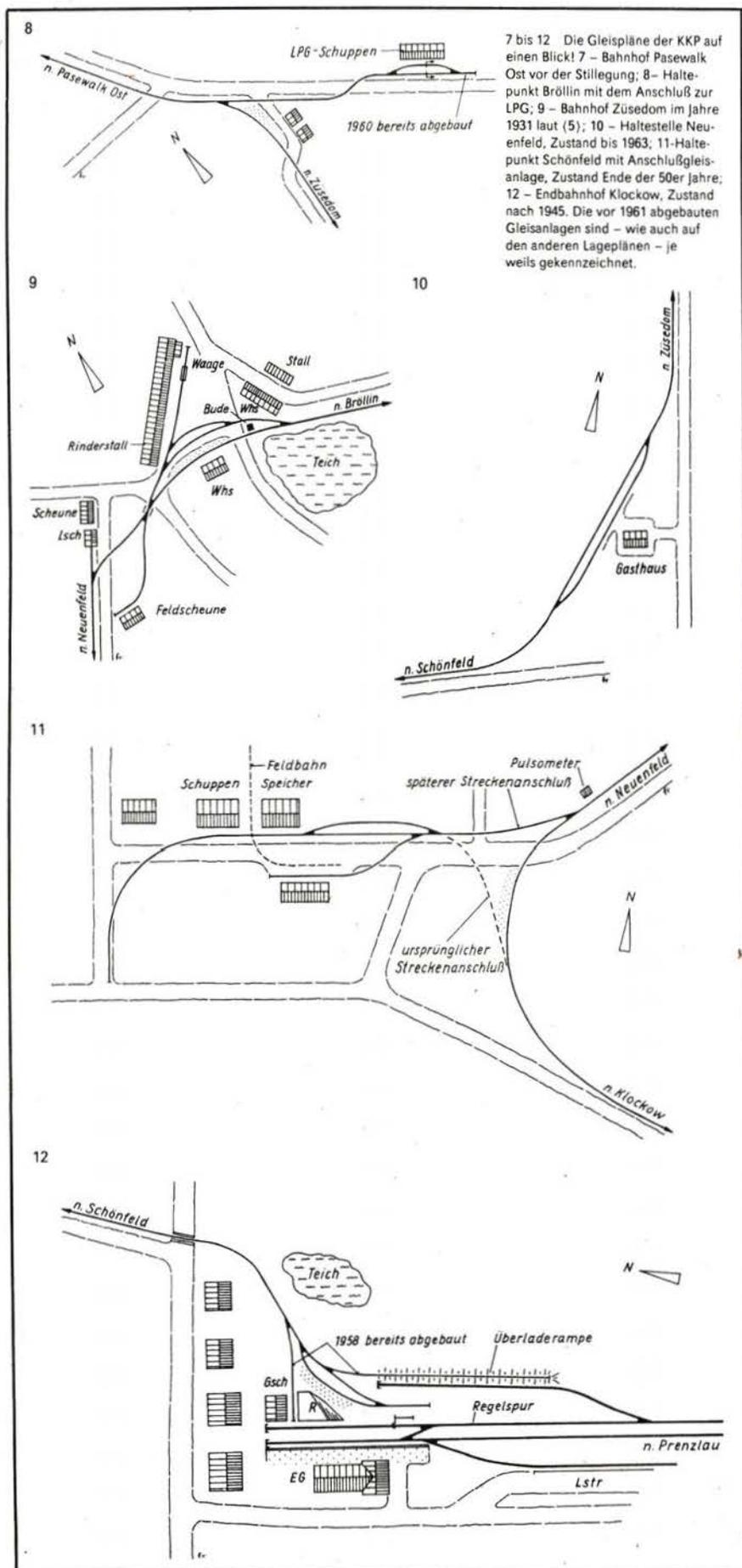
Tabelle 2  
KKP-Güterwagen, die bereits vor 1945 vorhanden waren und 1949 von der DR übernommen wurden

Gattung	KKP-Nr.	1. DR-Nr.	2. DR-Nr.	Baujahr	Tragf.	Ausmusterung
GGw	61, 67, 77	7.9861, 7.9867, 7.9877	97-77-01 bis 97-11-03	1900, 1912 1912	4,0 t	nach Stilllegung
OOw	1-60	7.9801 bis 7.9860 <sup>1</sup>	97-77-11 bis 97-77-46	1900	4,0 t	1947: 9 Wagen 1957: 18 Wagen 1959: 15 Wagen 1960: 3 Wagen Rest nach Stilllegung
	62-65	7.9862 bis 7.9865 <sup>1</sup>	97-77-62 bis 97-77-79			
	68-76	7.9868 bis 7.9876 <sup>1</sup>	97-77-81 bis 97-77-89	1912		
	78 u. 79	7.9878 und 7.9879 <sup>1</sup>	97-77-89			
	66	7.9866	79-54-18 ex 97-49-16 <sup>2</sup>	1910	4,0 t	

<sup>1</sup> 9 Wagen-Nr. blieben insgesamt unbesetzt  
<sup>2</sup> Schneepflug; nach Stilllegung der ehemaligen KKP in Zittau beheimatet, dort 97-10-00

Tabelle 3:  
Von anderen Netzen nach 1949 übernommene Güterwagen

Gattung	DR-Nr. vor Übernahme	DR-Nr. (Netz Pasewalk)	Baujahr	Tragf. (t)	Verbleib
GGw	7.3608	97-77-05	1900	10,0	1958 kurzzeitig v. Nauen überr., dort 97-76-05
Gw	97-52-34 bis 97-52-37	97-77-05 bis 97-77-09	1900 bis 1915	5,0	ex Netz Perleberg, + nach Stilllegung
OOw	97-55-55 bis 97-55-64	97-77-50 bis 97-77-56	1947 bzw. 1949	7,0	Hersteller: Waggonbau Weimar, ex Netz Perleberg, 8 Wagen nach Stilllegung +, 1 Wagen nach Putbus
OOw	7.0501	97-77-61	1943	4,0	kurzzeitig v. Dahme überr., dort 97-71-61
Ow	97-18-63, ...68, ...69, ...72, ...99, 97-19-00	97-77-90 bis 97-77-95	1884	5,0	ex Schmalspurnetz der Rbd Dresden, nach Stilllegung Abgabe nach Putbus



7 bis 12 Die Gleispläne der KKP auf einen Blick! 7 – Bahnhof Pasewalk Ost vor der Stilllegung; 8 – Haltepunkt Bröllin mit dem Anschluß zur LPG; 9 – Bahnhof Züsedom im Jahre 1931 laut (5); 10 – Haltestelle Neuenfeld, Zustand bis 1963; 11 – Haltepunkt Schönfeld mit Anschlußgleisanlage, Zustand Ende der 50er Jahre; 12 – Endbahnhof Klockow, Zustand nach 1945. Die vor 1961 abgebauten Gleisanlagen sind – wie auch auf den anderen Lageplänen – je weils gekennzeichnet.

Obwohl noch Mitte der 50er Jahre verschiedene Gleisbögen erneuert worden waren, mußte infolge von Oberbauschäden etwa zum gleichen Zeitpunkt der Streckenabschnitt Neuenfeld–Klockow gesperrt und somit gänzlich stillgelegt werden. Der verbliebene Güterverkehr auf der Strecke Pasewalk Ost–Neuenfeld wurde noch bis zum zweiten Fahrplanwechsel 1963 beibehalten.

**Abschiedszug fehlte nicht**

Am 1. Oktober 1983 erfolgte die Freigabe der Strecke zum Abbau. Drei Tage später nahm man mit einem Sonderzug Abschied von der lieb gewordenen „Bimmelbahn“, und durch den Verkehrsleiter wurden während einer Feierstunde in der Züsedomer Gaststätte die Leistungen der Eisenbahner gewürdigt.

Der Abbau der Gleise erfolgte nicht wie üblich mit einem „Abbauzug“, vielmehr verkaufte die DR das liegende Gleis an Interessenten, die den Oberbau nach und nach mehr oder weniger sorgfältig entfernten.

Zum Verbleib der Lokomotiven ist zu berichten, daß bereits 1960 die 99 4612 abgestellt wurde.

Am 11. September 1960 traf die Prignitz-Lok 99 4501 (Cn2t, Hartmann 1897/2262, ex Ost- und Westprignitzer Kreiskleinbahnen, ex Bw Putbus) von Putbus (!) in Pasewalk ein, stand hier nur in Reserve und verkehrte lediglich am 4. Oktober 1963 vor dem letzten Zug. Anschließend wurde sie nach Dahme (Mark) gegeben. Die 99 4613 erhielt nach Stilllegung der Strecke der Schlachthof Pasewalk als Dampfspender. Nach kurzer Zeit wurde die Lok weitergegeben an die LPG Steinmockler bei Jarmen, ohne dort jedoch nochmals genutzt worden zu sein.

Die meisten Güterwagen wurden verschrottet, nur einige fanden auf dem Streckennetz der rügensch Schmalspurbahnen noch ein befristetes „Gnadenbrot“ (Tabelle 3).

**Quellenangaben**

- (1) Autorenkollektiv: Schmalspurbahn-Archiv transpress VEB Verlag für Verkehrswesen, Berlin 1980, S. 146 bis 148
- (2) Kurzmeldung aus der Zeitschrift für Kleinbahnen, Berlin 6 (1899) 5, S. 263
- (3) Jahresbericht der Generaldirektion der Provinzialbahnen für das Jahr 1947 und Jahresbericht der VVB Landesbahnen 1948, Archiv der Rbd Magdeburg, Akte 878
- (4) Acta des Regierungs-Präsidenten zu Stettin betreffend den Bau einer Kleinbahn von Klockow nach Pasewalk bzw. Pasewalk–Klockow–Prenzlau (von 1892 bis 1909), Wojewódzkie Archiwum Państwowe w Szczecinie, Rep. 65 a, Nr. 5663
- (5) Sonder-Akten betreffend die Kleinbahn von Klockow nach Pasewalk (von Januar 1912 bis 1944), Staatsarchiv Potsdam (Regierung Potsdam, Ab. I., Präsidialabteilung für Verkehr und Brücken) Pr Br Rep. 2A, Nr. IV/2101, Blätter 54, 55, 79, 282, 380 und 388
- (6) Machel: Verzeichnis des in den Jahren von 1945 bis 1963 auf der ehemaligen Kleinbahn Klockow–Pasewalk eingesetzten Wagenparks (DR-Bezeichnung: Netz Pasewalk), 11/81, unveröffentlicht
- (7) AG 1/11 „Verkehrsgeschichte“ (Jünemann/Machel/Nickel): Arbeitsblätter zur Vervollständigung der Dokumentationen über die Geschichte der CPO, KKP, MPSB und GJK, Berlin September 1978
- (8) Unterlagen aus den Sammlungen der Verfasser, von Rudi Dobbert, Saßnitz und Günter Meyer, Aue

**Erfurt: Von der Hecktraktion zum Zweirichtungs-KT4D**

Die Hecktraktion mit KT4D-Wagen wurde in Erfurt bereits im Oktober 1981 zwischen Melchendorfer und Kranichfelder Straße eingeführt. Das war die DDR-Premiere dieser Traktion, die mit KT4D bisher einmalig ist. Bei Bauzuständen werden die für die Heck-Traktion benötigten Fahrzeuge umgerüstet. Sie erhalten einen von den VEB (K) Erfurter Verkehrsbetrieben entwickelten abnehmbaren Stahlrohrträger, der die zusätzlich erforderlichen Brems- und Rückleuchten trägt. Außerdem müssen die elektrischen Leitungen umgepolt werden. Obwohl sich dieser Fahrzeugin-

satz bewährt hat, ist inzwischen eine noch günstigere Lösung gefunden worden. Im Zuge von Instandsetzungsarbeiten an Unfallwagen wurde von den Erfurter Verkehrsbetrieben ein „unechter“ Zweirichtungs-Tatratriebwagen vom Typ KT4D (Tw 405) gebaut. Da beim Baustellenverkehr der Fahrgastwechsel nur einseitig erfolgt, konnte die bisherige Türanordnung beibehalten werden. Im B-Teil des Wagens (hintere Stirnseite) wurde jedoch eine komplette Fahrerkabine, die von der Originalkabine nur geringfügig abweicht, eingebaut. Die Umschaltung der Steuerung erfolgt durch das Einlegen des jeweiligen Steuerschalters. In der nicht benutzten Fahrerkabine erfolgen sämtliche Schaltungen wie in einem analog gesteuerten Triebwagen (zweiter Tw im Traktionsverband). Alle notwendigen Ausrüstungen –

wie Scheinwerfer, Rück- und Bremsleuchten, Rückspiegel, Scheibenwischer, Sandstreuung usw. – für beide Fahrtrichtungen sind fest an- bzw. eingebaut. Zur Erprobung war dieses als Wendezug bezeichnete Fahrzeug (siehe Abb.) unter anderem zwischen Günterstraße und Hauptfriedhof vom 10. Juni bis 2. Juli 1985 in Betrieb, wo der in offener Bauweise angelegte Gleiskörper durchgearbeitet wurde. Damit konnte ein bisher notwendiger und sehr aufwendiger Schienenersatzverkehr mit Kraftomnibussen bzw. die aufwendigen Heck-an-Heck-Traktion vermieden werden. Trotz des Umbaus ist ein freizügiger Betrieb mit allen anderen KT4D-Wagen im Zugverband gewährleistet, so daß dieses interessante Fahrzeug auch im normalen Liniendienst verkehren kann.

Die zweite Erprobungsphase des Tw 405 fand Ende 1985 im Erfurter Norden statt. Anlässlich von planmäßigen Gleisstopfarbeiten, wofür übrigens zum wiederholten Male die Gleisstopfmaschine UNIMA II der Harzquerbahndienste, fuhr der Tw 405 im Zweirichtungsverkehr erstmals zwischen der Endhaltestelle Straße der Völkerfreundschaft und der Haltestelle Berliner Straße. Kürzlich wurde der KT4D-Tw 430 mit einem Heck-Rangierfahrerschalter ausgerüstet. Dadurch wird bei Rangierbewegungen in Betriebshöfen künftig das sonst nötige Rangierpersonal eingespart. Einziges äußeres Merkmal des Tw 430 ist die angebaute Nebelschluß- bzw. Rückfahrleuchte.  
*Text: M. Hobe, Erfurt und C. Zille, Erfurt  
Foto: M. Hobe, Erfurt*

**ZT4D in Halle**

ZT4D – das ist die Bezeichnung für Tatra-Zweirichtungs-Großraumfahrzeuge. Erstmals wurde in Halle im Mai 1983 ein solches Fahrzeug in Betrieb genommen. Der Umbau erfolgte in eigener Werkstatt, da insbesondere auf der Linie 15 keine Wendemöglichkeit besteht und die bekannte Heck-Traktion auf die Dauer nicht zweckmäßig er-

schien. Ein entsprechender Beiwagen mit der Bezeichnung ZB4D ist in Dresden entwickelt worden (siehe „me“ 2/84, S. 17). Beide Betriebe sehen den Einsatz solcher Fahrzeuge auch bei Bauarbeiten im Pendelbetrieb vor. Das Foto zeigt den Tw 901 am 6. November 1984 in Merseburg. Das Fahrzeug wurde mit zwei vollständigen Führerständen ausgerüstet. Dazu mußte das Heckteil abgebaut und eine neue Stirnfront angepaßt wer-

den. Die hintere Tür entfiel dabei, da für die zweite Fahrerkabine Platz erforderlich war. Auf der bisher einstieglosen Seite wurden ebenfalls zwei Türen eingebaut. Der Tw kann einzeln, aber auch im Zugverband verkehren.  
*Foto: V. Emersleben, Halle (S).*

**Stadtrundfahrten**

Beliebt ist inzwischen überall eine Rundfahrt mit der Straßen-

bahn durch Dresden geworden. Dafür gibt es extra hergerichtete TATRA-Fahrzeuge. Durch den elfenbein-blauen Farbanstrich sind sie schnell zu erkennen. Vorhanden sind z. Z. die Tw 222 243, Tw 222 507 (Reserve), Tw 222 214 und seit Juli 1985 auch der Bw 272 327. Das Foto entstand im Juli 1984 an der Haltestelle Postplatz in Dresden.  
*Text: A. Franke, Dresden  
Foto: R. Knöbel, Dresden*

**Traditionswagen künftig auch in Görlitz**

Seit 1. Juli 1985 ist in Görlitz der erste Vertreter einer neuen Arbeitswagen-Generation im Einsatz (Abb. 2). Dabei handelt es sich um den 1975 gebauten Reko-Zweirichtungswagen 21<sup>II</sup>. Aufgrund umfangreicher Gleisbauarbeiten im Stadtgebiet wird der als Schleif- und Weichenspülwagen vorgesehene Tw 103<sup>III</sup> zunächst als Baufahrzeug eingesetzt. Bis zum Ende des vergangenen Jahres wurden die Reko-Einrichtungswagen Nr. 10<sup>III</sup> und der Bw 62<sup>IV</sup> ebenfalls zu Arbeitsfahrzeugen umgebaut. Diese neue Arbeitswagen-Generation löst die WUMAG-Tw aus ihrem letzten Aufgabengebiet ab. Während fünf der insgesamt

sechs zu Arbeitswagen unterschiedlicher Verwendung umgebauten WUMAG-Triebwagen bereits früher ausgesondert wurden, ist der Weichenspül- und Schleif-Tw 104<sup>III</sup>, ex Tw 37, Baujahr 1926, noch bis Ende 1985 nahezu täglich eingesetzt wor-

den (Abb. 1). Zwischen 1926 und 1928 wurden von diesem Straßenbahnwagentyp 16 Fahrzeuge für Görlitz gebaut und mit den Nummern 23<sup>II</sup> bis 38 in Dienst gestellt. Von diesem für Görlitz rund vier Jahrzehnte charakteristisch gewordenen Straßen-

bahntyp bleibt künftig der Tw 23<sup>II</sup> des letzten Bauloses (ausgeliefert am 27. Januar 1928) für Traditionszwecke erhalten. Im April 1986 ist seine zweite Jungfernfahrt vorgesehen.  
*Text und Fotos: A. Riedel, Görlitz*

