

4
87

transpress

modell eisenbahner

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

150 Jahre Bw
Leipzig Hbf Süd



Zwischen Dresden und Karl-Marx-Stadt

Ob Kurven, Steigungen, Brücken, imposante Stützmauern oder Viadukte – auf der Strecke Dresden–Karl-Marx-Stadt sind sie in reichlicher Anzahl vorhanden. Somit verdient sie zu Recht die Bezeichnung Gebirgs- oder Brückenbahn. Als Teil der südlichsten Ost-West-Verbindung ist die zweigleisige Hauptbahn eine der wichtigsten Magistralen im Bezirk der Reichsbahndirektion Dresden.

Markante Punkte dieser 1869 eröffneten und 1966 als Teil des sogenannten Sächsischen Dreiecks elektrifizierten Strecke sind die Viadukte Hetzdorf sowie Muldenhütten, die Tharandter Steigung (1:39) sowie der 130 m lange Tunnel Edle Krone.

Güterzüge werden vielfach mit einer Vorspann-Lokomotive von Tharandt bis Klingenberg-Colmnitz gefahren.

2 Ein Übergabezug auf dem Viadukt Muldenhütten bei Freiberg am 5. Juli 1985 mit einer Diesellok der Baureihe 110.

3 Auf der Strecke Dresden–Leipzig gibt es sie noch: die Formsignale. Auf dem Foto: Lokomotive 243 027 vor dem D 931 am 26. Juli 1985 an der Blockstelle Gröbern.

4 Ein Güterzug mit einer 242er aus Richtung Freiberg bei der Einfahrt in den Bahnhof Klingenberg-Colmnitz am 25. Juli 1985.

5 Die 211 075 am 5. Juli 1985 ebenfalls vor dem D 963 bei Klingenberg-Colmnitz.

6 Empfangsgebäude in Klingenberg-Colmnitz im Juli 1985. Noch bis zu Beginn der 70er Jahre fuhren von hier aus Schmalspurzüge nach Frauenstein und Mohorn.

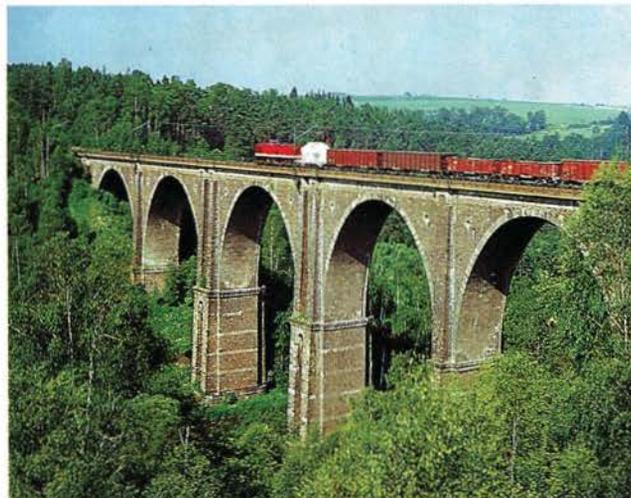
1 Eine 243er vor dem D 963 im Plauenschen Grund beim Überqueren der Weißeritz am 28. Juli 1985. In wenigen Minuten erreicht der Zug den Dresdner Hauptbahnhof.

Text und Fotos: V. Emerleben, Berlin

1



2



3



4



5



6



eisenbahn-modellbahn-
zeitschrift
36. Jahrgang



transpress
VEB Verlag für Verkehrswesen
Berlin

ISSN 0026-7422

Titelbild

Das nunmehr 750jährige Berlin bietet auch dem Eisenbahnfreund interessante Fotomotive. Obwohl die Elektrifizierungsarbeiten auf den Berliner Schienensträngen tüchtig vorangeschritten sind, gibt es immer noch Streckenabschnitte, die ausschließlich der Dieseltraktion vorbehalten sind. Über die Verkehrsbauvorhaben der Hauptstadt der DDR informiert „me“ in dieser Ausgabe auf den Seiten 4 bis 6.
Die Aufnahme entstand am 15. April 1984 in der Nähe des Bahnhofs Prenzlauer Allee.
Foto: B. Sprang, Berlin

modelleisenbahner

aktuell	25 Jahre Deutscher Modelleisenbahn-Verband der DDR	2
forum	Veranstaltungen; Chronik des DMV/ Lesermeinungen/Leserumfrage	3/18 32
literatur	Rezensionen	23
dmv teilt mit	Verbandsinformationen/Wer hat – wer braucht?	31
anzeigen	suche/biete/tausche	32

eisenbahn

aktuell	Berliner Schienenverkehr mit großer Zukunft	4
mosaik	Seit 150 Jahren Bahnbetriebswerk	7
historie	Vierachsige dieselmechanische Triebwagen der DRG (2. Teil)	12
international	Die Zahnradbahn Subcetate-Bautari	10

modellbahn

anlage	Sächsische Nebenbahnen Eine Gartenbahn entsteht	25 29
tips	Gleisbildstellwerk in Relais-technik (1. Teil) Ein Siedlungshaus in der Nenngröße H0 Modernisierter VT 135 Straßenlaternen in den Nenngrößen H0 und TT Selbst gebaut E 32 in H0	22 24 33 35 36
mosaik	Das gute Beispiel	19
vorbild-modell	H0-Modell des Ok „Nürnberg“	35

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“
Französische Str. 13/14; PSF 1235,
Berlin, 1086
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, Simon-Dach-Str. 10, Berlin,
1035, 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
Ing. Manfred Neumann, Berlin
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

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 Zeit-
schriftenkatalogen des „Buchexport“,
Volkseigener Außenhandelsbetrieb
der DDR, Postfach 160,
DDR - 7010 Leipzig, zu entnehmen.
Nachdruck, Übersetzung und Aus-
züge sind nur mit Genehmigung der
Redaktion gestattet.
Art.-Nr. 16330
Verlagspostamt Berlin
Redaktionsschluß: 4. 3. 1987
Geplante Auslieferung: 7. 4. 1987
Geplante Auslieferung des Heftes
5/87: 8. 5. 1987

Anzeigenverwaltung
VEB Verlag Technik Berlin
Für Bevölkerungsanzeigen alle
Anzeigenannahmestellen in der
DDR, für Wirtschaftsanzeigen der
VEB Verlag Technik, Oranienburger
Str. 13-14, PSF 201, Berlin, 1020

Bestellungen sind zu richten: in
der DDR: sämtliche Postämter und
der örtliche Buchhandel; im Aus-
land: der internationale Buch- und
Zeitschriftenhandel, zusätzlich in
der BRD und in Westberlin: der ört-
liche Buchhandel, Firma Helios Lite-
raturvertrieb Gebrüder Peter-
mann GmbH & Co KG, Kurfür-
stenstr. 111, 1000 Berlin (West) 30
Auslandsbezug wird auch durch den
Buchexport Volkseigener Außen-
handelsbetrieb der Deutschen
Demokratischen Republik,
Leninstraße 16, DDR - 7010 Leipzig,
und den Verlag vermittelt.



Dr. Ehrhard Thiele, Präsident des DMV,
Berlin

25 Jahre Deutscher Modelleisenbahn-Ver- band der DDR

Am 7. April 1962 wurde in Leipzig der Deutsche Modelleisenbahn-Verband gegründet. Wenn wir heute zurückblicken, so können wir mit Stolz feststellen, daß dieses Vierteljahrhundert für alle Mitglieder und Funktionäre unseres Verbandes eine erfolgreiche Epoche war.

Von einer losen Verbindung von Menschen mit gleichen Interessen hat sich der DMV zu einer gesellschaftlichen Kraft entwickelt, die überall in unserer Republik Achtung und Anerkennung genießt. Diese Entwicklung war nicht immer einfach, galt es doch, die bis dahin meistens als Individualisten tätigen Freunde auf gemeinsame Ziele zu orientieren zu ihrem und zum Nutzen unserer sozialistischen Gesellschaft.

Heute können wir einschätzen, daß diese Aufgabe vorbildlich erfüllt wurde. Besondere Verdienste daran haben viele ehrenamtliche Funktionäre, die in jahrelanger Kleinarbeit unermüdet in unserem Verband gewirkt haben. Stellvertretend für viele Mitglieder möchte ich an dieser Stelle folgende Freunde nennen:

Professor Dr. Harald Kurz, Hansotto Voigt, Rudolf Starus, Lothar Krause, Gotthard Herbst, Horst Köhlberg, Werner Burandt, Werner Ilgner, Ulrich Schulz, Fritz Seeger, Erwin Rabe, Helmut Reinert und Bernhard Westphal.

Als der DMV 1962 gegründet wurde, umfaßte er 25 Arbeitsgemeinschaften mit 237 Mitgliedern. Heute sind in 405 Arbeitsgemeinschaften weit über achttausend Mitglieder organisiert. Aber nicht nur zahlenmäßig ist unser Verband seit dieser Zeit gewachsen. Er bildet heute das Zentrum für außerordentlich vielfältige und zugleich differenzierte Interessen der Modell- oder Anlagenbauer, der Freunde der großen Eisenbahn und der Nahverkehrsfreunde. Mehr und mehr nehmen sie ihren festen Platz im gesellschaftlichen Leben unserer Republik ein.

Auf dem 6. Verbandstag konnte vor einigen Wochen durch das Präsidium unseres Verbandes eingeschätzt werden, daß die Zeit zwischen dem X. und XI. Parteitag der SED die bisher erfolgreichste in der 25jährigen Entwicklung unseres Verbandes war. In unzähligen Ausstellungen und bei den jährlich stattfindenden Modellbahnwettbewerben legten unsere Arbeitsgemeinschaften in der Öffentlichkeit Zeugnis von den vielfältigen Möglichkeiten einer inhaltsreichen Freizeitgestaltung im Rahmen unseres Verbandes und vom Wissen und Können, von den Fertigkeiten, den Fähigkeiten der Mitglieder unseres Verbandes ab.

Besonders aktiv wirkten die Mitglieder unseres Verbandes mit bei der umfassenden Vor-

bereitung und Durchführung der Eisenbahnjubiläen „40 Jahre Eisenbahn in Volkes Hand – 150 Jahre deutsche Eisenbahnen“.

Große Aufmerksamkeit widmete unser Verband der Jugendarbeit, um bei Kindern und Jugendlichen das Interesse am technischen Basteln und Knobeln sowie an der Entwicklung des Verkehrswesens zu wecken und damit gleichzeitig berufswerbend für unser sozialistisches Verkehrswesen zu wirken. Heute ist jedes zehnte Mitglied unseres Verbandes ein Jugendlicher. Viele Freunde haben über die Arbeitsgemeinschaften des DMV den Weg zu einem Beruf im Verkehrswesen gefunden. Im Jahr des XI. Parteitages der SED waren es 186 Mitglieder, das ist das bisher beste Ergebnis! Am 7. März 1987 erhielt der DMV für die Verdienste bei der Jugendarbeit die Medaille „Für hervorragende Leistungen bei der kommunistischen Erziehung in der Pionierorganisation „Ernst Thälmann“ in Gold.

Unsere Eisenbahnfreunde finden seit Jahren im Verband ein breites Betätigungsfeld. Sie organisieren interessante eisenbahntechnische Exkursionen und Sonderfahrten. Sie unterstützen tatkräftig die Deutsche Reichsbahn und das Verkehrsmuseum Dresden bei der Erhaltung und Pflege von Museumsfahrzeugen sowie den Aufbau von Traditionsbetrieben in ausgewählten Bezirken unserer Republik. Bei der Betreuung technischer Denkmale in unserer Republik entwickelt sich seit einigen Jahren eine enge Zusammenarbeit mit dem Kulturbund der DDR. Eine Vereinbarung unseres Präsidiums mit der Leitung des Kulturbundes orientiert darauf, daß beide Organisationen auf diesem Gebiet ihre Kräfte künftig noch stärker vereinen.

Auch unsere Nahverkehrsfreunde dokumentieren mit den von ihnen bisher über 70 wieder aufgebauten historischen Nahverkehrsmitteln ihre Verbundenheit mit den technischen Sachzeugen.

Allen Freunden gemeinsam ist das Bestreben, ihr Hobby nicht als Selbstzweck auszuüben, sondern auch mit unserer Arbeit zur Stärkung unserer Republik und zur Erhaltung und Sicherung des Friedens beizutragen.

Ausdruck dafür sind auch die Aktivitäten unserer Mitglieder im Rahmen der Solidaritätsbewegung für die um ihre Freiheit kämpfenden unterdrückten Völker. Neben vielen anderen Beweisen aktiver Solidarität konnten allein in der letzten Legislaturperiode 99 667 Mark erarbeitet und auf das Solidaritätskonto überwiesen werden. Im gleichen Zeitraum hatten unsere Verbandsmitglieder fast 500 000 VMI-Stunden bei der Unterstützung der Deutschen Reichsbahn und der Nahverkehrsbetriebe sowie beim Bau und Ausbau von Arbeitsräumen geleistet. Sie statten damit zugleich ihren Dank für die seit Jahren durch die Deutsche Reichsbahn und durch andere staatliche und gesellschaftliche Organe gewährte Unterstützung ab.

Seit langem verbinden unseren Verband freundschaftliche Beziehungen mit den Verbänden der sozialistischen Bruderländer. Höhepunkte sind dabei zweifellos die seit über 30 Jahren regelmäßig stattfindenden internationalen Modellbahnwettbewerbe.

Die im DMV organisierten Modelleisenbahner, Freunde der Eisenbahn und des Städtischen Nahverkehrs sind heute eine festgefügte gesellschaftliche Kraft, die auch im MOROP, dem internationalen Verband der Modelleisenbahner und Eisenbahnfreunde

Europas, hohes Ansehen genießt. Durch die sachkundige Mitwirkung unseres Verbandes in diesem Gremium konnte die Gesamtarbeit des internationalen Verbandes positiv beeinflusst und mit neuen Impulsen versehen werden. Die Herausgabe der Normensammlung (NEM) durch den Technischen Ausschuß des MOROP wurde durch die gute Normenarbeit unserer Technischen Kommission wesentlich beschleunigt.

Ziel der internationalen Arbeit war und ist es, eine vertrauensvolle freundschaftliche Zusammenarbeit mit allen nationalen Verbänden Europas im Sinne der Völkerverständigung zu pflegen. Wir freuen uns daher auch, im September dieses Jahres in Erfurt Gastgeber des 34. MOROP-Kongresses sein zu dürfen.

In diesem Zusammenhang möchte ich ein Wort des Dankes an die Redaktion unserer Zeitschrift „modelleisenbahner“ richten. Mit der nunmehr erreichten Qualität der Zeitschrift und einer Auflage von 81 000 Exemplaren je Monat wurde unsere Arbeit im nationalen als auch im internationalen Rahmen wesentlich unterstützt. Die enge Zusammenarbeit zwischen den Funktionären und Mitgliedern des Verbandes und der Redaktion hat sich positiv auf die Gestaltung der Zeitschrift ausgewirkt. Die höhere inhaltliche und gestalterische Qualität führte zu einer noch größeren Beliebtheit des „modelleisenbahners“ bei den Lesern im In- und Ausland. Leserforen und die ständig ansteigenden Leserschriften zeigen, daß die Redaktion mit der Gestaltung auf dem richtigen Weg ist. Wenn wir heute auf eine 25jährige Entwicklung unseres Verbandes zurückblicken können, so ist es uns ein Bedürfnis, der Partei der Arbeiterklasse und der Regierung der DDR aufrichtig für ihre aktive Friedenspolitik zu danken, die es ermöglichte, uns so erfolgreich unserem Hobby zu widmen. Der Dank aller Mitglieder unseres Verbandes gilt gleichermaßen dem Ministerium für Verkehrswesen, der Deutschen Reichsbahn und allen anderen Organen, Kombinat und Betrieben des Verkehrswesens sowie der Industriegewerkschaft Transport- und Nachrichtenwesen für ihre vorbildliche ideelle und materielle Unterstützung.

Gleichzeitig möchte ich im Namen des Präsidiums allen Mitgliedern und Funktionären unseres Verbandes für die in den vergangenen 25 Jahren geleistete gesellschaftliche Arbeit Dank und Anerkennung aussprechen. Mein besonderer Dank gilt dabei den 405 aktiven Arbeitsgemeinschaftsleitungen, die viele Stunden ihrer Freizeit aufwandten, um in den Arbeitsgemeinschaften ein interessantes und kulturvolles Leben zu entwickeln.

Ich beziehe in diesen Dank die Ehepartner unserer Mitglieder ein, die mit viel Verständnis die Verbandstätigkeit unterstützt haben. Ich bin überzeugt, daß auch künftig alle Mitglieder unseres Verbandes an der weiteren Gestaltung einer sinnvollen Freizeit durch unser schönes Hobby mitarbeiten werden.

Jetzt gilt es, auf dem seit 25 Jahren bewährten Kurs weiter voranzuschreiten, um die Beschlüsse des XI. Parteitages der SED auch mit unserer Arbeit im Verband mit noch höherer Qualität zu erfüllen. Dazu wünsche ich allen Mitgliedern unseres Verbandes Gesundheit, Schaffenskraft und recht viel Freude bei der Beschäftigung mit der kleinen und der großen Eisenbahn.

Leser schreiben...

100 Jahre Weimar – Bad Berka
Der Rat des Kreises Weimar-Land und der Rat der Stadt Bad Berka veranstalten am 16. und 17. Mai 1987 anlässlich des Streckenjubiläums „100 Jahre Weimar – Bad Berka“ ein großes Volksfest in Bad Berka. Dazu verkehren mit den Dampflok 94 1292 und 86 001 bespannte Sonderzüge zwischen Weimar Hbf und Kranichfeld.

Am 16. Mai 1987 Abfahrt ab Weimar Hbf 9.32 Uhr und 14.20 Uhr. Rückfahrt ab Kranichfeld 11.30 Uhr und 16.35 Uhr.

Am 17. Mai 1987 nur eine Fahrt 9.32 Uhr ab Weimar Hbf und 11.30 Uhr zurück.
Fahrkartenverkauf ab 4. Mai 1987 an den Fahrkartenausgaben der Strecke Weimar – Kranichfeld.

Fahrgäste in historischer Kleidung sind willkommen!
BV Erfurt des DMV

Interessante Exkursionen

Die Mitglieder der AG 7/25 besuchten im vergangenen Jahr zweimal das Raw „Deutsch-Sowjetische Freundschaft“ Görlitz. Im Freigelände konnten wir folgende Dampflokomotiven fotografieren: 99 7236, 99 539, 99 7238 und 99 4632. In der Richthalle standen zur Aufarbeitung die 99 1772, 1731, 99 1566 und die 99 6001. Ein Leckerbissen war auch die zerlegte Dampflok der Pioniereisenbahn Leipzig.

Kollege Lüdecke vom Raw

sorgte nicht nur in angenehmer Art und Weise für unsere Sicherheit, sondern gab während des Rundgangs geduldig auf alle Fragen ausführliche Antworten. Nochmals vielen Dank.
K. Henschel, Magdeburg

Redaktion meint...

Erfahrungsaustausch mit großer Resonanz

Am 21. Februar 1987 fand in Berlin ein Erfahrungsaustausch der

Modellbauer statt. Akteure dieser Veranstaltung waren die Kommission für Wettbewerbe beim BV Berlin des DMV und die Redaktion „modelleisenbahner“ (siehe Heft 2, S. 4). 27 Modelleisenbahner, unter ihnen 12 nicht im DMV organisierte und vier von auswärts angereiste Freunde der kleinen Eisenbahn tauschten wertvolle Erfahrungen aus. Freund Erhard Schalow, Vorsitzender der Kommission für Wettbewerbe des BV Berlin, und der bekannte Modellbahn-

freund Hans Weber machten deutlich, daß die Teilnahme am Modellbahnwettbewerb kein Selbstzweck ist, sondern dem Modellbauer ebenso wie vielen anderen Modelleisenbahnern hilft, den Modellbahngedanken weiter zu entwickeln. Schließlich wurde auch darüber beraten, wie die Modellbauer dazu beitragen können, daß der Modellbahnanteil des „me“ noch interessanter und vielfältiger gestaltet werden kann. Weiterhin standen Diskussionen über die bessere Versorgung mit Einzelteilen und die farbliche Behandlung von Fahrzeugen im Mittelpunkt des offenen, sachlichen und somit sehr nützlichen Forums! Alle Teilnehmer waren sich einig: Ein solcher Erfahrungsaustausch sollte Schule machen. Er dürfte besonders für die Anfänger und unter ihnen die jugendlichen interessant sein.

Aufruf

Das Verkehrsmuseum Dresden bereitet derzeit eine Sonderausstellung aus Anlaß des 150jährigen Bestehens der Strecke Leipzig – Dresden vor. Diese Exposition wird ab April 1989 in unserem Hause zu sehen sein.

Für diese Ausstellung benötigen wir leihweise noch Modelle und Sachzeugen aus der Geschichte dieser Strecke vor allem:

- Reisezug- und Güterwagen der Königlich Sächsischen Staatseisenbahn (Maßstab 1:87),
 - Stationsgebäude der Strecke Leipzig – Dresden im Ursprungszustand, ggf. Diorama (Maßstab 1:87, Unterlagen im Verkehrsmuseum vorhanden),
 - weiterhin Schilder, Bekanntmachungen, Karten, Bildmaterialien sowie Anlagenteile von Signal- und Fernmeldeanlagen der Strecke,
 - Zeugnisse der Arbeiterbewegung und des antifaschistischen Widerstandskampfes der Eisenbahner.
- Wir rufen alle Eisenbahnfreunde auf, uns bei der Ausgestaltung zu unterstützen.

Ihre Angebote richten Sie bitte an das Verkehrsmuseum Dresden, Auguststraße 1 Dresden, 8010
Telefon: 4 95 30 02, App. 32

Na und nun?



Im Zweifelsfalle entscheidet das Kursbuch der DR, aufgenommen von Dr.-Ing. Karlheinz Uhlemann im August 1984 am Hp. Philippshagen der KBS 956.

Der Verband profiliert sich – 1963 bis 1966

1962, Dezember: Am 10. Dezember 1962 beschließt das Präsidium die Geschäftsordnung des Präsidiums, die Bezirksvorstände sowie der Arbeitsgemeinschaften, die für die demokratische Arbeitsweise und die Entwicklung des Verbandes von großer Bedeutung ist.

Die 1. Modellbahn-Ausstellung der AG „Friedrich List“ in Leipzig, die 18 Tage im Hauptbahnhof gezeigt wird, hat 20 600 Besucher. Modellbahn-Ausstellungen werden immer mehr zu echten Leistungsschaufenstern der AG des DMV und zu attraktiven Werbeveranstaltungen. So kommen jetzt jährlich rund 80 000 Besucher zur vorweihnachtlichen Schau der AG „Friedrich List“. Allein im Jahre 1985 fanden zum Beispiel 83 örtliche vom DMV organisierte Modellbahn-Ausstellungen statt, auf denen 450 000 Interessenten gezählt wurden.

1963, März: Eine Arbeitstagung mit allen AG-Vorsitzenden findet am 9. März in

Leipzig statt. Die Freunde Kurt Weber aus Leipzig, Willy Lemitz aus Erfurt und Axel Richter aus Kahla werden für hervorragende Leistungen bei der Werbung neuer Mitglieder ausgezeichnet.

Juni: X. Internationaler Modellbahnwettbewerb in Görlitz. Erstmals werden zu den in Vitrinen ausgestellten Wettbewerbsmodellen auch 15 Modellbahnanlagen der AG Meißen und Ostritz ge-

Dezember: Die Bezirksvorstände Dresden und Halle werden gegründet, im Januar und Juli 1964 folgen Erfurt und Magdeburg, im Februar 1965 Berlin, im März Cottbus, im Mai Schwerin. Im Juli 1967 wird der BV Greifswald gegründet.

1964, März: Die Technische Kommission des Präsidiums wird ins Leben gerufen. Sie wird von Prof. Dr. Harald Kurz geleitet. Im August werden die Kommissionen Wettbewerbe, geleitet von Freund Helmut Kohlberger, sowie Presse und Werbung, geleitet von Freund Klaus Gerlach(†), gebildet.

Oktober: Sonderfahrt mit dem „Tourex“ zum XI. Internationalen Modellbahnwettbewerb in Budapest. Der DMV berechnet seinen Mitgliedern einen ermäßigten Teilnehmerpreis.

1965, April: Der VEB PIKO Sonneberg ist Mitglied des DMV, ebenfalls der transpress VEB Verlag für Verkehrswesen.

Chronik des DMV

zeigt. Über 10 000 Gäste sprechen für das lebhafteste Interesse.

Der DMV hat bis jetzt an 25 internationalen Modellbahnwettbewerben teilgenommen und 512 Preise errungen.

September: Eine Gastdelegation des DMV nimmt am MOROP-Kongreß in Luzern teil. Sie wird vom Vizepräsidenten Prof. Dr. Harald Kurz geleitet.



Mit den weitreichenden Programmen zur Ausgestaltung der Hauptstadt der DDR als politisches, wirtschaftliches und geistig-kulturelles Zentrum der Deutschen Demokratischen Republik sind dem Berliner Verkehrswesen umfangreiche Aufgaben zur Entwicklung der Verkehrsinfrastruktur gestellt. Die Palette reicht vom Ausbau des öffentlichen Personennahverkehrssystems über die Anlagen des Eisenbahngüter- und Fernreiseverkehrs, des Straßenhauptnetzes, einschließlich verkehrsorganisatorischer Maßnahmen, bis hin zum Luftverkehr und des Binnenwasserstraßenverkehrs.

Dazu sind insbesondere in den letzten 10 bis 15 Jahren bedeutende und für die Bürger und Gäste der Hauptstadt erlebbare Leistungen vollbracht worden. Die Wohnungen in den neuen Stadtbezirken Berlin-Marzahn, Hohenschönhausen und



Hellersdorf sowie im innerstädtischen Bereich wachsen mit gewaltigem Tempo, und somit sind durch das komplexe Wohnungsbauprogramm in seiner Einheit von Rekonstruktion und Neubau die entscheidenden Akzente für die verkehrsplannerische Arbeit gesetzt.

Einen der wichtigsten Knoten bei der Deutschen Reichsbahn stellt das Berliner Eisenbahnnetz dar. Im Verlaufe der Entwicklung sind die Anforderungen an die Anlagen bedeutend gestiegen und werden weiter anwachsen. Daraus abgeleitet entstand das Konzept zur künftigen Gestaltung und Entwicklung der Eisenbahnanlagen.

Im folgenden soll ein Überblick über die wichtigsten in jüngster Vergangenheit realisierten und die gegenwärtig sowie künftig vorgesehenen Verkehrsbauvorhaben gegeben werden.

Dipl.-Ing. Eberhard Grosse,
Ministerium für Verkehrswesen,
Leiter der Hauptabteilung
Verkehrsbauvorhaben
in der Hauptstadt Berlin und
Dipl.-Ing.-oec. Peter Sporys, Berlin

Berliner Schienenverkehr mit großer Zukunft

Auf dem Berliner Außenring

Auf dem nördlichen Teil des Außenrings benutzten Fern- und S-Bahn die gleichen Gleise im Gemeinschaftsbetrieb. Dieser Zustand führte zu gegenseitiger Beeinträchtigung, bedingt durch den einzuhaltenden starren Fahrplan der S-Bahn. Deshalb war es unumgänglich, zwischen dem Karower Kreuz und dem S-Bahnhof Schönfließ auf einer Länge von rund 12 km für die S-Bahn eigene Gleise zu bauen. Mit dem Neubau des Streckenabschnittes entstand am Kreuzungspunkt mit der ehemaligen Strecke Berlin-Wilhelmsruh-Basdorf, der einstigen „Heidekrautbahn“, der neue Bahnhof Mühlenbeck-Mönchsmühle.

Dieser neue Streckenabschnitt weist eine Besonderheit auf: Die Zweigleisigkeit ist nur auf den Längen hergestellt worden, wo aufgrund des Fahrplans Begrenzungen von S-Bahnzügen erfolgen. Mit der vollzogenen Trennung des Gemeinschaftsbetriebes wurden nicht nur die Voraussetzungen für eine höhere Durchlaßfähigkeit, sondern auch für die Streckenelektrifizierung geschaffen. Abgeleitet aus der wachsenden Belastung der Strecken des Berliner Knotens ist auf dem südlichen Berliner Außenring zwischen dem Abzweig Glaso-

wer Damm (Abzweig von und nach Dresden) und Berlin-Schönefeld zunächst das dritte Gleis und im vergangenen Jahr das vierte Gleis elektrifiziert in Betrieb genommen worden. Damit erhöhte sich die Durchlaßfähigkeit, und den Anforderungen des Berufsverkehrs auf den Relationen nach Wünsdorf und Potsdam/Werder kann besser entsprochen werden.

Dem aufmerksamen Reisenden wird hier sicher der neu entwickelte Wagentyp aufgefallen sein. Es ist ein Doppelstock-Einzelwagen mit neuer Innenaufteilung des Raumes und niedrigerer Einstiegshöhe. Mit seinem beige-bordeauxroten Äußeren ist er den Farben der Berliner S-Bahn angepaßt und weist so den Ortskundigen darauf hin, daß er sich im Bereich der S-Bahn befindet.

Streckenbau bis Ahrensfelde

Mit dem Entstehen des Stadtbezirks Berlin-Marzahn, dessen Einwohnerzahl inzwischen auf etwa 150 000 angewachsen ist, ging der etappenweise Streckenbau der S-Bahn zwischen 1976 und 1982 zunächst bis Marzahn, später weiter nach Ahrensfelde einher. Der Streckenbau beginnt im Bereich des Biesdorfer Kreuzes mit dem neu erbauten S-Bahnhof Friedrichsfelde Ost und folgt dem Verlauf der Fernbahn Berlin-Werneuchen. Entlang der Strecke entstanden die Bahnhöfe Springpfuhl, Karl-Marx-Straße, Marzahn, Bruno-Leuschner-Straße, Otto-Winzer-Straße und Ahrensfelde. Springpfuhl und Marzahn sind Umsteigebahnhöfe zur Straßenbahn.

Ebenfalls nach Wartenberg

Auch das Wohngebiet Hohenschönhausen (35 000 WE bis 1988), jetzt gleichnamiger Stadtbezirk in Berlin, erforderte die Anbindung an das S-Bahnnetz. Die Strecke mündet im S-Bahnhof Springpfuhl in die Ahrensfelder Trasse und verläuft zweigleisig parallel zu den

elektrifizierten Fernbahngleisen des Außenringes.

An der knapp 6 km langen Strecke sind an Kreuzungspunkten mit Hauptverkehrsstraßen drei neue Bahnhöfe entstanden: Gehrenseestraße, Hohenschönhausen und Wartenberg. Zwischen Hohenschönhausen und Wartenberg, dem vorläufigen Endbahnhof seit 1985, befindet sich eine doppelte Gleisverbindung, die von Hohenschönhausen aus bedient wird.

Streckenausbau nach Berlin-Schönefeld

Im Jahre 1962 entstand mit den Zwischenbahnhöfen Altglienicke und Grünbergallee die rund 6 km lange Strecke zum Bahnhof Berlin-Schönefeld. Die Anbindung erfolgte an die S-Bahnstrecke nach Königs Wusterhausen im Bereich des Grünauer Kreuzes. Das Teilstück Altglienicke-Abzweig Grünauer Kreuz erhält gegenwärtig das zweite Gleis. Mit der Inbetriebnahme Mitte 1987 wird dem steigenden Verkehrsbedürfnis – Wohnungsneubau Altglienicke ab 1987 – besser entsprochen.

Die wachsende Bedeutung und der Ausbau des Klinikums Berlin-Buch, u. a. entstehen Einrichtungen des Gesundheitswesens und der Forschung, erfordern den Aufbau des zweiten S-Bahngleises Blankenburg-Buch. Im Dezember 1986 wurde der erste Abschnitt Blankenburg-Karow in Betrieb genommen. 1987 werden die Bauarbeiten fortgesetzt.

Wenn hier über den Streckenausbau berichtet wird, so kann das nur unter Einbeziehung der S-Bahnhöfe und ihrer baulichen Veränderungen geschehen. Die in jüngster Vergangenheit errichteten Bahnhofsneubauten an den Strecken sind in ihrer äußeren Gestalt nüchtern wirkende, reine Zweckbauten. Einige erhielten Rampen, um Verletzten und Reisenden mit Kinderwagen Er-

leichterungen zu schaffen. Für die alten S-Bahnhöfe wird erstmals seit Bestehen der S-Bahn ein umfangreiches Programm der Rekonstruktion und Instandsetzung, das 1983 begann, durchgeführt. Im Mittelpunkt stehen dabei die Verschönerung der Fassaden der Empfangsgebäude, die Personentunnel, Zu- und Abgänge, Übergänge zu anderen Verkehrsmitteln, Bahnsteige und ihre Dächer und Treppen.

In Vorbereitung dieser Vorhaben wurden von erfahrenen Designern, Künstlern und Architekten einheitliche Grundsätze zur Lösung gestalterischer Aufgaben für die Verkehrseinrichtungen erarbeitet.

Insbesondere gelten diese Grundsätze für

- den architektonischen Gesamtein-

nicht immer entsprechende Unterlagen zur Verfügung stehen und darum vieles ohne diese nachgestaltet werden muß. Als Beispiel für eine neue, moderne Lösung steht der S-Bahnhof Ernst-Thälmann-Park (vormals Greifswalder Straße). Hier galt es ein Nadelöhr für den Straßenverkehr in Höhe des Bahnhofs zu beseitigen und die künftigen Verkehrsbeziehungen zum Ernst-Thälmann-Park sowie zum dort entstandenen neuen Wohngebiet qualitätsgerecht zu gestalten (Abb. 1).

Jetzt überspannt eine moderne mehrgleisige Stahlbrückenkonstruktion mit 49-m-Weite zwei getrennte Richtungsfahrbahnen und eine Doppelhaltestelle. Ein Fußgängertunnel aus dem neugebauten Empfangsgebäude des S-Bahnhofs unterquert die Straße und den Hal-

lins, dessen erster Bauabschnitt in diesem Jahr fertigzustellen ist, wird zu gegebener Zeit noch berichtet.

Zur Stabilisierung des S-Bahnbetriebes sind in den Jahren 1985 und 1986 jeweils 60 km S-Bahngleis des 176 Kilometer langen Streckennetzes, insbesondere die stark befahrenen Abschnitte, erneuert sowie Stromversorgungsanlagen und Sicherungsanlagen, beispielsweise mit dem Streckenblock AB 70, rekonstruiert worden.

Neubau von Straßenbahntrassen

Die Straßenbahn steht in Berlin mit einer täglichen Verkehrsleistung von ca. 530 000 Personen an zweiter Stelle des öffentlichen Personennahverkehrs.

Als das Wohnungsbauprogramm in Berlin mit dem Großstandort Marzahn begann, sind auch Straßenbahntrassen wegen ihrer kürzeren Bauzeit gegenüber einer S-Bahn zur Verkehrserschließung entstanden. Zum Einsatz gelangten die modernen Tatrabahnen vom Typ KT 4 D. Fuhr 1978 die erste Tatrallinie, waren es 1985 bereits 32 Linien. Diese Entwicklung wird auch in den kommenden Jahren fortgesetzt. Mit dem Ausbau vorhandener und dem Neubau von weiteren Wohngebieten in den Stadtbezirken wird die Straßenbahn weitgehend in die Verkehrserschließung einbezogen und das Streckennetz erweitert.

Zu den bereits realisierten Neubautrassen gehören:

- südliche Anbindung Marzahns über Allee der Kosmonauten an die Herzbergstraße (Linien 18, 10),
- Anbindung Marzahns über Leninallee an die Hohenschönhausener Straße (Linien 6, 11, 12, 14),
- Verlängerung der bestehenden Trassen innerhalb Marzahns in nördlicher Richtung bis Ahrensfelde (Linien 12, 14, 18) und

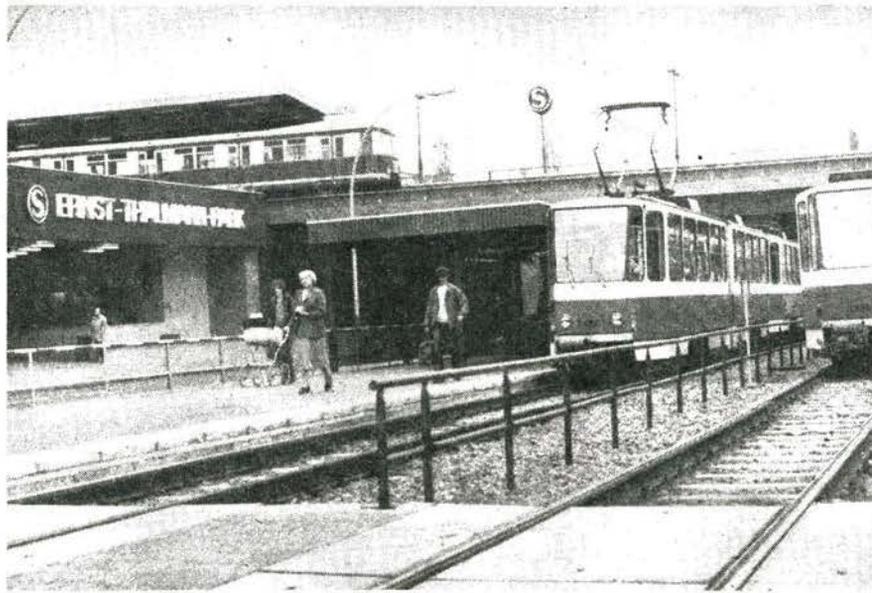
- Neubau Straßenbahnhof Marzahn an der Leninallee (Linien 6, 10),

- Anbindung Hohenschönhausens über Zingster Straße - Prerower Platz - Wartenberger Straße - Hauptstraße (Linien 63, 70) und Rhinstraße (Linie 10).

An den Endstellen sind grundsätzlich mehrgleisige Wendeschleifen angelegt. Im Bau befindet sich die zweigleisige Strecke im Zuge der Falkenberger Straße zwischen Buschallee und Prerower Platz. Ihre Verlängerung über den S-Bahnhof Hohenschönhausens bis Berlin-Marzahn ist vorgesehen.

Mit dem Tatraprogramm sind auch 27 Gleichrichter-Unterwerke zu errichten. Seit 1984 befinden sich auch Tatrswagen mit Thyristorsteuerung, also energiesparender elektrischer Ausrüstung, im Einsatz.

Gegenwärtig rollen die „Elektrischen“ auf über 330 km Gleis. Die Zugfolgezeiten haben sich auf vielen Abschnitten verdichtet, z. B. in der Wilhelm-Pieck-Straße 50 Züge pro Stunde und Richtung, in der Leninallee 54 Züge pro



1 Am 16. April 1986 wurde zum 100. Geburtstag des deutschen Arbeiterführers Ernst Thälmann der rekonstruierte S-Bahnhof Ernst-Thälmann-Park, bis dahin als Greifswalder Straße bezeichnet, in der Hauptstadt Berlin übergeben. Neu gestaltet wurde auch die Straßenführung mit der rekonstruierten Straßenbahntrasse. Inzwischen gehört diese moderne Verkehrsanlage zum Alltag.

druck der Anlage und die Erhaltung wertvoller Details,

- die Farbgestaltung und Materialauswahl und
- die Informations- und Abfertigungssysteme.

Daraus abgeleitet ergeben sich spezifische Festlegungen für

- Empfangsgebäude, z. B. Erhaltung von Schieferdächern, Simsen und Schornsteinen, Klinkerfassaden, Eingängen, Übergangsanlagen, Zwischengeschossen, Schalterhallen, Treppen, Fußböden,
- Bahnsteige, seine Dächer, Flächen, Aufbauten, Toiletten und
- Beleuchtungsanlagen.

Für jeden Bahnhof wurde, auf vorstehenden Grundsätzen basierend, eine Direktive vorgegeben, um unter dem Aspekt der städtebaulichen Einordnung jedem Bahnhof in Form und Farbe ein eigenes Gesicht zu geben. So ist es verständlich, wenn zur Einhaltung der vorgegebenen Direktiven handwerkliches Können besonders gefragt ist, zumal

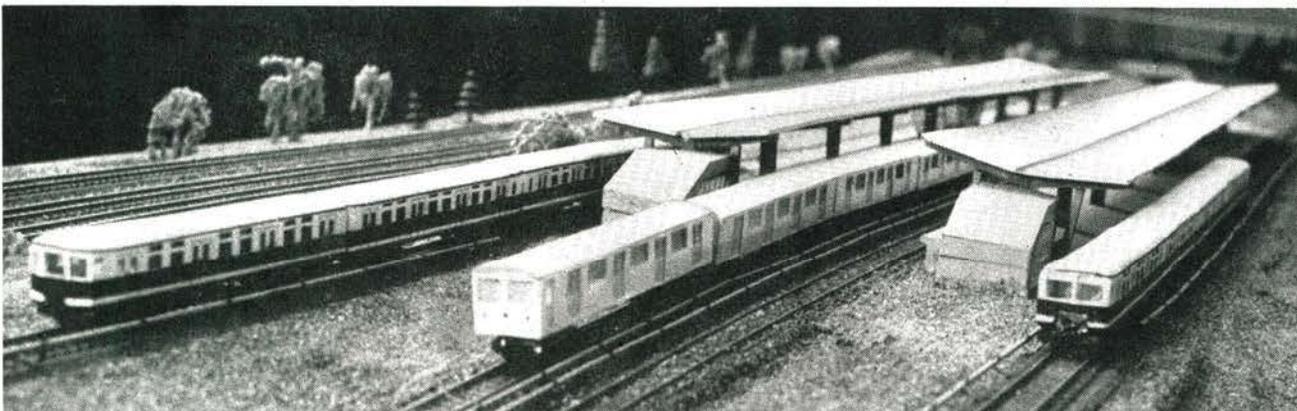
testellenbereich der Straßenbahn, dessen Bahnsteige über Treppen erreichbar sind.

Im Dezember wurde das letzte Neubaubjekt des Jahres 1986 „Bahnsteig C des S-Bahnhofs Warschauer Straße“ dem Betrieb übergeben. Mit ihm und einem weiteren Streckengleis vom S-Bahnhof Ostkreuz wird die Durchlaßfähigkeit in Richtung Stadtzentrum erhöht. Für den Reisenden anfangs ungewohnt war die neue Lösung, daß im S-Bahnhof Warschauer Straße endende Züge gleichzeitig nach beiden Bahnsteigen - B und C - verlassen werden können.

Über die Umgestaltung des Ostbahnhofs zum künftigen Hauptbahnhof Ber-

Stunde und Richtung. Die überaus starke Belastung der Gleise erfordert ihre Rekonstruktion. Bis Ende 1986 wurden bereits rund 150 km erneuert. Diese Arbeiten werden mit einer Leistung von 30 km jährlich fortgesetzt. Mit dem Neubau einer weiteren 5,5 km langen Trasse vom Straßenbahnbetriebshof Marzahn über Hellersdorf zum S-Bahnhof Mahlsdorf wird noch vor 1990 begonnen. Der anschließende Teil der Strecke wird auf einer Länge von rund 4 km zweigleisig ausgebaut.

2



Verlängerung der U-Bahnlinie E

In Kaulsdorf/Hellersdorf entstehen Wohngebiete für rund 150 000 Einwohner. Das erfordert die Erschließung durch eine leistungsfähige Schnellbahn. Ein S-Bahnanschluß kommt wegen der erschöpften Durchlaßfähigkeit des Streckenabschnitts Lichtenberg-Warschauer Straße nicht in Frage. So wurde beschlossen, die U-Bahnlinie E über den jetzigen Endbahnhof Tierpark hinaus um 10,5 km bis nach Hönow zu verlängern. Die Strecke unterquert den Bahndamm der VuK-Strecke (von und nach Kaulsdorf) und folgt dieser oberirdisch bis zum neuen Bahnhof Wuhletal, verläuft dann 1 100 m erneut unterirdisch im Zuge der Gülzower Straße, danach oberirdisch im Einschnitt (bis 8 m Tiefe) oder in Dammlage durch das Neubaugebiet bis nach Hönow.

Der neue Bahnhof Wuhletal ist für das Umsteigen zwischen U- und S-Bahn ausgebildet, und zwar so, daß der Fahrgastwechsel auf den Richtungsbahnsteigen nur zwischen den Bahnsteigkanten erfolgen braucht. Die U-Bahn-Trasse verläuft mittig zwischen den Gleisen der S-Bahn (Abb. 2). Am U-Bahnhof Hellersdorf ist eine Kreuzung der geplanten Straßenbahnstrecke nach Mahlsdorf vorgesehen. In Hönow entsteht eine Abstellanlage. Alle neuen Bahnhöfe erhalten Rampen. Die Neubaustrecke ist für eine Höchstgeschwindigkeit von 70 km/h ausgelegt. Der mittlere Abstand der Bahnhöfe voneinander beträgt 1,2 km. Die Fahrzeit von Alexanderplatz bis Hönow wird 40 min betragen.

An der künftigen Trasse wird inzwi-

schon überall gebaut. Selbst die strengen Fröste des vergangenen Winters konnten die Bauarbeiten nicht aufhalten. Woche für Woche wächst der Tunnel um 10 m. Der Bau des Bahnhofs Wuhletal ist bisher der schwierigste Abschnitt; Verlegung der Wuhle um 70 m Länge, Ausbaggern von 40 000 Kubikmeter Moor, Einbringen von 110 000 Kubikmeter Füllstoff ...

Auf dem bestehenden Streckenteil der Linie E sind die Arbeiten zur Rekonstruktion der Bahnhöfe, ähnlich wie bei

vom U-Bahnhof Pankow ein Betriebsgleis zum Rangierbahnhof Pankow zum Teil in einem Tunnel gebaut. Mit der Vorbereitung des Vorhabens wurde begonnen.

Ausblick

Bei der weiteren Entwicklung der Hauptstadt spielt die Verkehrsinfrastruktur – sowohl die Rekonstruktion vorhandener Anlagen als auch deren Erweiterung – eine wichtige Rolle. Besondere Bedeutung hat dabei das schie-

der S-Bahn, im vollen Gange. Bis auf die U-Bahnhöfe Alexanderplatz, Lichtenberg und Friedrichsfelde sind die Bauarbeiten abgeschlossen oder werden demnächst beendet sein. Im U-Bahnhof Lichtenberg wird 1987 mit dem Einbau von Fahrtreppen im Zwischengeschoß begonnen; sie führen in den unter der neuen Lichtenberger Brücke verlaufenden Fußgängertunnel und ermöglichen so einen besseren Fahrgastfluß im Einzugsbereich des Bahnhofs. Mit Fertigstellung der Streckenverlängerung muß natürlich auch der Einsatz weiterer U-Bahnfahrzeuge gewährleistet sein.

Vor Jahren schon wurde damit begonnen, im Raw „Roman Chwalek“ in Berlin-Schönevide S-Bahnwagen unter Verwendung der vorhandenen Konstruktionselemente und Ausrüstungen in U-Bahnwagen umzubauen. Dieser bewährte Weg wird auch weiterhin beschritten. Für die S-Bahn ist der Einsatz von Neubau-Fahrzeugen der Baureihe 270 aus dem Kombinat LEW Hennigsdorf vorgesehen.

Neubau einer Betriebswerkstatt für die U-Bahnlinie A

Die vorhandene Betriebswerkstatt der U-Bahn kann aufgrund der sie umgebenden Wohnbebauung nicht erweitert werden. Darum ist entschieden, für die Fahrzeuge der Kleinprofilstrecke A Otto-Grotewohl-Straße (ehemals Thälmannplatz)–Pankow (Vinetastraße) eine neue Betriebswerkstatt zu errichten. Als Standort dafür ist ein Teil des Geländes vom Rangierbahnhof Pankow vorgesehen. Zur gleisseitigen Anbindung wird

2 Im Modell ist er bereits fertig: Der kombinierte S- und U-Bahnhof Wuhletal. Die Arbeitsgemeinschaft „Weinbergsweg“ des DMV fertigte im Auftrage des Magistrates von Berlin diese Anlage im Maßstab 1:87 an. Während der Modellbahn-Ausstellung im Prater war sie im Januar 1987 schon zu besichtigen.

Fotos: I. Migura, Berlin (1) und P. Noppens, Berlin (2)

nengebundene Nahverkehrssystem als dem leistungsfähigsten, energieökonomischsten und umweltfreundlichsten. Daraus abgeleitet sind über das Jahr 1990 hinaus folgende Vorhaben geplant:

- der Umbau des Karower Kreuzes mit der Errichtung eines Gleisbildstellwerkes, der zweigleisige Ausbau der S-Bahn-Verbindungskurve Karow-Abzweig Karower Kreuz Ost (Ako), die Verlängerung der S-Bahn über Wartenberg hinaus und ihrer Verbindung mit der S-Bahnstrecke nach Oranienburg sowie der Neubau der S-Bahnhöfe Sellheimbrücke, Buchholz und Schönerlinder Straße,
- der Neubau des S-Bahnhofs Büknernsfelde (Nähe S-Bahnhof Marzahn),
- die komplexe Umgestaltung des S-Bahnhofs Ostkreuz und
- die etappenweise Verlängerung der S-Bahntangente in südlicher Richtung von Springpfehl über Biesdorf West (Kreuzung mit der im Bau befindlichen Verlängerung der U-Bahnlinie E), S-Bahnhof Wuhlheide (Kreuzung mit der S-Bahnstrecke nach Erkner) und Weiterführung zum Grünauer Kreuz mit Einbindung in die S-Bahnstrecke nach Berlin-Schönefeld.

Wolfgang Bahnert (DMV), Leipzig

Seit 150 Jahren Bahnbetriebswerk

Vom Heizhaus der Leipzig-Dresdner
Eisenbahn zum Bahnbetriebswerk
Leipzig Hauptbahnhof Süd

Seit vielen Jahrhunderten ist Leipzig ein Zentrum des nationalen und internationalen Handels. Zu Beginn des 19. Jahrhunderts gewann Leipzig durch die Messen weiter an Bedeutung. Waren und Produkte gingen per Postkutsche und Pferdefuhrwerke auf die Reise nach Leipzig. Mit Geschwindigkeiten von einer geographischen Meile je Stunde – das entspricht etwa 7,4 km/h – waren die Postkutschen noch verhältnismäßig schnell. Neben den Messегütern mußten aber zunehmend auch Rohstoffe für die sich entwickelnden Betriebe angeliefert werden. Sie kamen oft aus fernen Ländern per Schiff bis Hamburg; auf Elbkänen gelangten sie weiter in das Landesinnere und wurden dann mühselig an ihre Bestimmungsorte transportiert. Nur grundsätzliche Veränderungen konnten hier Abhilfe schaffen. Der Bau einer Eisenbahn ließ nun nicht mehr lange auf sich warten. Zwölf angesehene Bürger der Stadt Leipzig wurden am 17. März des Jahres 1834 in das Komitee der „Leipzig-Dresdner Eisenbahn-Compagnie“ (L. D. E. C.) gewählt. Im folgenden Jahr erteilte die sächsische Landesregierung die Genehmigung zum Bau einer Eisenbahnstrecke von Leipzig nach Dresden.

Ohne Heizhaus kein Lokomotivbetrieb

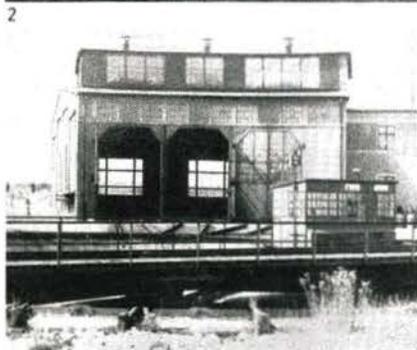
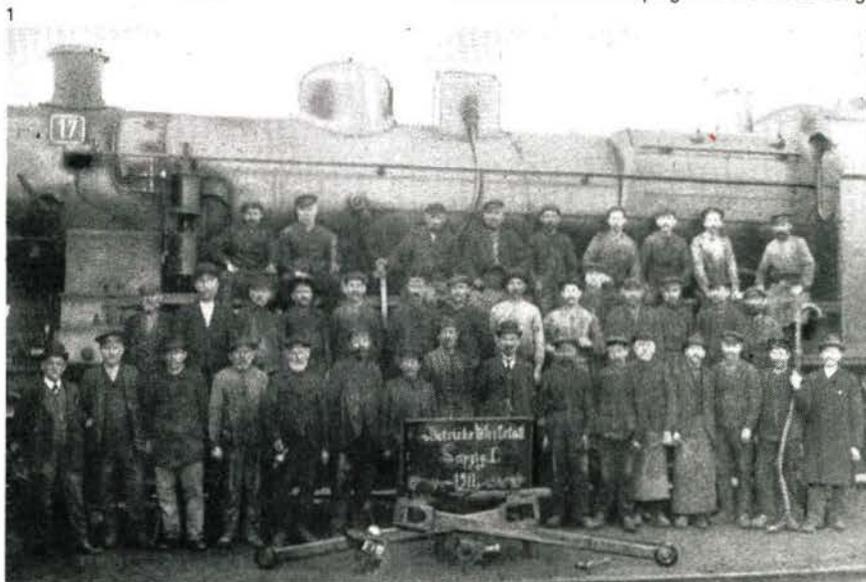
Die ersten Erdarbeiten begannen am 1. März 1836 bei Machern. Rechtzeitig bestellte man auch bei den englischen Firmen Rothwell in Bolton, bei Wm. und Th. Kirtley & Co in Warrington und bei Edward Bury in Liverpool die erforderlichen Lokomotiven.

Ein Heizhaus entstand, dem die Wagenbauanstalt folgte. In 15 Kisten verpackt traf Ende November 1836 die erste Lokomotive der Fa. Rothwell in Leipzig ein. Sie kostete 1 383 Pfund und erhielt den Namen „KOMET“. Im Frühjahr 1837 traf die zweite Lok ein, die den Namen „BLITZ“ erhielt. Die „KOMET“ wurde indessen nach Posthausen gebracht, wo am 28. März 1837 unter Teilnahme des Direktors und des Obergeringieurs Kunz die erste Probefahrt stattfand. Die „KOMET“ übernahm danach Erdtransporte in Richtung Wurzen.

Wenig später kamen zwei weitere Maschinen aus England hinzu: die „RENNER“ und die „WINDSBRAUT“. Der Kessel von der zuletzt gekauften Lokomotive erfuhr übrigens ein Schicksal, das viel Aufsehen erregte: Am 21. Mai 1846, 10.00 Uhr früh, explodierte er vor einem Güterzug nach Dresden in Leipzig. Doch zurück zum Ausgangspunkt:

Die Eröffnung des ersten Teilstückes der Bahn war für den 24. April 1837 festgelegt und dafür kein Aufwand gescheut worden. Pünktlich um neun Uhr setzte Lokführer John Robson aus England die Lokomotive „BLITZ“ in Bewegung, die im Heizhaus auf Hochglanz poliert worden war und den aus sechs girlandengeschmückten Wagen bestehen-

rektorium im Jahre 1838 als Maschinenmeister der Bahn in Leipzig eingesetzt. Ihm unterstanden alle Lokomotiven, Lokpersonale und Werkstätten der Bahn einschließlich der Heizhäuser in Riesa und Dresden. Auf sein Betreiben hin entstand bald ein „Lokomotiv-Departement“ (Verwaltung – heute: Verwaltung der Maschinenwirtschaft). Bereits in den ersten Betriebsjahren wurden in Leipzig deutsche Lokomotivführer ausgebildet, wobei die L. D. E. C. diese Aufgabe auch für andere deutsche Eisenbahnverwaltungen und Gesellschaften übernahm. Ab 1842 war Ludwig Nagel Maschinenmeister der L. D. E. C. in Leipzig. Er übte diese Tätig-



1 Das Werkstattpersonal des einstigen Heizhauses II in Leipzig im Jahre 1911. Heute befindet sich hier das sogenannte Unterwerk.

2 Blick auf den Lokomotivschuppen mit Dreh-scheibe in Wurzen im Jahre 1935

den Zug in Richtung Althen hinter sich her zog.

Seit April 1837 in Betrieb

Das inzwischen fertiggestellte Heizhaus verfügte über auch für damalige Verhältnisse recht bescheidene Hilfsmaschinen zur Reparatur von Lokomotiven. Es befand sich in unmittelbarer Nähe des Bahnhofs, in Verlängerung der Mittelstraße (heute Hans-Poeche-Straße).

Da diese Anlage zur Inbetriebnahme der L. D. E. C. bereits voll in Betrieb war, kann dieser Tag als Geburtsstunde des heutigen Bahnbetriebswerkes Leipzig Hbf Süd angesehen werden. Es ist damit das älteste deutsche Bahnbetriebswerk, eine Tatsache, die auch von der 17 Monate älteren Ludwigsbahn nicht streitig gemacht werden kann. Heinrich Kirchwegger (1809–1899) wurde vom Di-

rektorium bis zur Übernahme der Bahn durch die Königlich Sächsische Staatseisenbahn im Jahre 1876 aus. Zur Eröffnung der L. D. E. C. vor 150 Jahren waren in Leipzig die Lokomotiven „BLITZ“, „KOMET“, „RENNER“ und „WINDSBRAUT“ stationiert. Als dann am 7. April 1839 die Gesamtstrecke in Betrieb ging, waren es bereits „16 vier- und sechsradrige Loks“; vier weitere waren bestellt.

Trotz erfolgreicher Fahrt mit der „SAXONIA“, der bekanntlich ersten in Deutschland und nach Plänen von Professor Andreas Schubert in Uebigau bei Dresden gebauten Lokomotive, bezog man Lokomotiven weiterhin aus England. Erst im Jahre 1849 wurden die ersten Lokomotiven deutscher Bauart von der Firma August Borsig, Berlin, geliefert. Am 11. Juli 1849 kam außerdem die Lokomotive „RICHARD HARTMANN“ für 11 300 Taler aus Chemnitz (heute K.-M.-Stadt) hinzu. Diese Lokomotive hatte die Achsfolge 1A1 und besaß Außenzylinder. Dennoch blieb Borsig über viele Jahre Hauptlieferant der Bahn. Dagegen wurde ein großer Teil der Tender in den Leipziger Werkstätten gebaut.

Wagenwerkstatt gehörte dazu

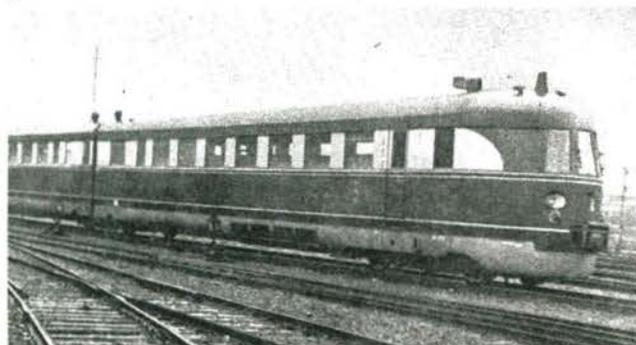
Heizhaus und Werkstättenkomplex waren für die damalige Zeit mit den Ausmaßen von etwa 80 Meter × 220 Meter relativ groß. Zu berücksichtigen ist aber, daß darin die Lokomotiven abgestellt und auch repariert werden mußten, sich unter dem gleichen Dach aber außerdem die Werkstatt für die Wagenreparatur sowie die Wagenbauabteilung befanden. Nur elf Stände dienten dem Abstellen von Betriebsmaschinen!

Als Brennmaterial für Lokomotiven wurden Holz und englischer Koks verwendet. Letzterer mußte per Schiff und Pferdefuhrwerk transportiert werden. Das Direktorium strebte deshalb an, die Lokomotiven mit sächsischem Koks zu betreiben, der ent-

3 Der SVT 137 225 – heute eine Eisenbahnmuseumsfahrzeuge – nach der Anlieferung im Bw Leipzig Hbf Süd im Jahre 1936.

4 Die Lokomotive 38 3800 wurde im Bw Leipzig Hbf Süd für den Kriegseinsatz mit einer Pumpenspezialverkleidung ausgerüstet. Das Einsatz-Bw dieser Maschine war Taps.

3



schieden billiger war und ständig zur Verfügung stand.

Frühzeitig wurde bei der L. D. E. C. auf Wirtschaftlichkeit geachtet. Im Geschäftsbericht des Jahres 1843 lesen wir dazu:

„Für das Jahr 1844 ist nun auch an die Lokomotivführer eine Prämie für Kohleersparnis bestimmt worden.“

In dieser Zeit erhielt ein Lokomotivführer 436,8 Taler als Jahresgehalt, während ein Feuermann (Heizer) 179 Taler bekam. Die Arbeitszeit betrug monatlich 350 Stunden für Lokführer und Heizer. In dieser Summe waren allerdings je eine Stunde vor und nach Dienst eingerechnet, praktisch die Wasch- und Wegezeit. Etwa ab 1860 verfügten die ab Fabrik gelieferten Lokomotiven über Führerhäuser. Bei einer Reihe von Lokomotiven wurden sogar nachträglich welche aufgebaut. Im Jahre 1857 kamen die ersten 10 mit Steinkohlenfeuerung ausgerüstete Lokomotiven von Borsig hinzu. Eine Anzahl von älteren Lokomotiven ließ die L. D. E. C. auf Steinkohlenfeuerung umrüsten. Die Brennstoffkosten der Bahn verringerten sich dadurch um 50 %.

Für das Bahnpersonal entstanden in unmittelbarer Nähe des Heizhauses und Bahnhofs Wohnhäuser mit Vorgärten. Der Weg zum Dienst war somit recht kurz, und im Bedarfsfall konnte ein Eisenbahner schnell zum Dienst befohlen werden.

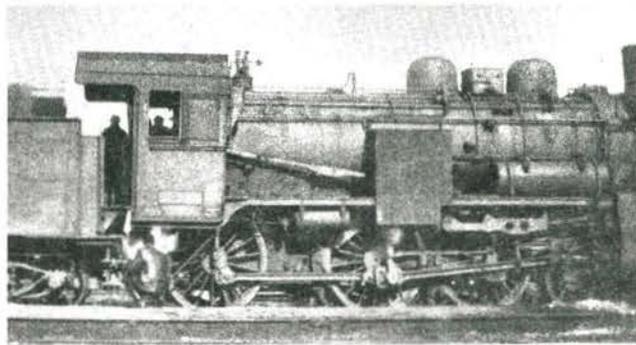
Bahnanlagen wurden umfangreicher

Im Jahre 1880 wurde ein neues, größeres „Anheizgebäude für 33 Lokomotiven“ in Betrieb genommen. Vor diesem Heizhaus befand sich eine Drehscheibe, im Heizhaus selbst eine Schiebepöhlle, die nach der Jahrhundertwende erneuert wurde und heute noch ohne wesentliche Veränderungen erhalten ist. Das Heizhaus befand sich „auf der Flur von Neustadt“ an der Kirchstraße. Es wird heute als Werkstatt genutzt. Betrachten wir aber wieder die Lokomotiven:

Bei den ersten Maschinen handelte es sich um B-Kuppler, die später in eigener Werkstatt in B1-Lokomotiven umgebaut wurden. Sie hatten Innenzylinder und Innenrahmen; der Kesseldruck betrug 4,0 kp/cm².

Ab 1838 wurde eine Reihe 1A1-Lokomotiven mit Innenzylindern und Außenrahmen beschafft, deren Kesseldruck ebenfalls auf 4 kp/cm² festgelegt war. 1848/49 lieferte Borsig 1A1-Lokomotiven mit Außenrahmen und Außenzylindern, deren Kesseldruck mit 5,0 kp/cm² zulässig war. Parallel dazu gelangten 1B-Lokomotiven der sogenannten „Longboi-

4



ler“-Bauart verschiedener Hersteller zum Einsatz. Ihr Kesseldruck durfte 7,5 kp/cm² nicht überschreiten. Eine Serie von 1B-Schnellzuglokomotiven mit 1700-mm-Treibraddurchmesser und 9,0-kp/cm²-Kesseldruck lieferte Henschel in den Jahren 1875 und 1876. C-gekuppelte Güterzuglokomotiven mit 1380 mm Treib- und Kuppelraddurchmesser und 7,5 kp/cm² Kesseldruck kamen ab 1868 von der Maschinenfabrik Esslingen hinzu. Lokomotiven dieser Gattung standen teilweise bis 1924 im Dienst.

Nach der Verstaatlichung der Bahn im Jahre 1876 wurden dann in Leipzig und Dresden mehr und mehr Lokomotiven von der Chemnitzer Maschinenfabrik Hartmann stationiert. Durch die Fertigstellung weiterer Strecken von Leipzig aus stieg dann auch die Anzahl der in Leipzig beheimateten Maschinen.

Weitere Fahrzeuge kamen hinzu

Im Mai 1866 wurde der Abschnitt Borsdorf–Grimma in Betrieb genommen, 1867 die Strecke bis Großbothen und 1868 bis Meißel; die Muldenalbahn bis Glauchau folgte 1887. Am 2. Mai 1887 kam die Verbindung Leipzig–Lausigk–Geithain als Anschluß an die bereits seit 1872 befahrene Strecke Geithain–Chemnitz hinzu. (Darüber wird „me“ in der nächsten Ausgabe kurz berichten. Die Red.)

Eine große Anzahl von 1'B-Lokomotiven der

Gattung IIIb lieferte Hartmann ab 1873. Nach Gründung der DRG erhielten sie die Baureihenbezeichnung 34.77-78.

Den Nebenbahndienst übernahmen 1'Bn2t-Lokomotiven der Gattung IVbT, die später von 1'B1'n2t-Lokomotiven der Gattung IVT abgelöst wurden. Im DRG-Nummernschema als 71 301–71 385 eingereiht, wurden die letzten Maschinen erst nach dem zweiten Weltkrieg z-gestellt. Die sä. VT, eine Cn2t, war im Rangierdienst eingesetzt.

Von den 1891–1894 gelieferten 20 Lokomotiven der Gattung VIII 2, einer 2'Bn2-Schnellzuglok, wurden noch zwölf Maschinen durch die DRG als 13 7001–13 7012 übernommen. Die ab 1896 von Hartmann gebauten 2'Bn2v-Personenzuglokomotiven der Gattung VIII V 2 erhielten bei der DRG die Nummern 36 901–36 1014 und standen teilweise bis Ende der 30er Jahre im Dienst. Sie bildeten neben der preußischen P 8 lange Zeit die Stammfahrzeuge vor Personenzügen auf den Heimatstrecken des heutigen Bw Leipzig Hbf Süd. Mit der P 8 kam eine relativ große Maschine hinzu. Diese Maschinen

wurden in den 20er Jahren vorwiegend im Schnellzugdienst auf der Relation Leipzig–Dresden über Riesa, aber auch über Döbeln eingesetzt und beförderten Eil- und Personenzüge auf der Strecke nach Chemnitz. Nach und nach verdrängte sie der sächsische „Rollwagen“, die 38.2-3 der sä. Gattung XII H2, eine 2'Ch2 Personenzuglokomotive, geliefert in den Jahren 1910–1927 von der Sächsischen Maschinenfabrik, vorm. Rich. Hartmann, aus dem Bw Leipzig Hbf Süd.

Mit dem Bau des Hbf abermals verändert

In Vorbereitung der Inbetriebnahme des neuen Leipziger Hauptbahnhofs wurden auch die maschinentechnischen Anlagen neu konzipiert. Bereits 1908 entstand das heutige Bw Leipzig Hbf West (ehemals Heizhaus West). Das sogenannte Bw Nord (Heizhaus Nord) besteht seit 1906.

In Leipzig gab es bekanntlich zwei Eisenbahnverwaltungen: die sächsische und die preußische.

Die Grenze im neuen Leipziger Hauptbahnhof befand sich zwischen den Bahnsteigen 13 und 14. Erst im Jahre 1934 wurde die sächsische Seite der RBD Halle angegliedert. Daß von der Königlich Sächsischen Staatseisenbahn (Kgl. Sächs. Sts. EB.) ein neues Heizhaus Süd zeitig geplant wurde, ist einer

Fortsetzung auf Seite 16