

8
87

transpress

modell eisenbahner

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

MOROP 1987



1



2



MOROP in Thüringen

Der Kongreß des Verbandes der Modelleisenbahner und Eisenbahnfreunde Europas (MOROP) wird in wenigen Tagen beginnen. Zum zweiten Mal findet er in der Deutschen Demokratischen Republik statt.

Vor 16 Jahren war Dresden das Ziel von Freunden der großen und kleinen Eisen-

3

bahn aus vielen Ländern Europas. Diesmal ist die Blumenstadt Erfurt Gastgeber für den MOROP-Kongreß. Ein vielfältiges Programm erwartet die Teilnehmer: Ausstellungen, Foren, Exkursionen.

Die auf dieser Seite veröffentlichten Fotos sollen einen Eindruck über die Eisenbahn im Thüringer Land vermitteln – so wie sie sich dem Besucher präsentiert.

Wenngleich heute der moderne Schienenverkehr das tägliche Bild prägt, so wird hier auch viel für die Traditionspflege getan. Mehr darüber in dieser Ausgabe.

1 Zunehmend sind sie auch im Erfurter Raum anzutreffen: moderne Lokomotiven der Baureihe 243. Im Juli 1985 rollte die 243 009 des Bw Erfurt mit dem P 4504 Erfurt–Leipzig unter dem Reiterstellwerk „Er“ hindurch in Richtung Weimar.

2 Immer wieder beeindruckende Fotomotive gibt es in der Nähe von Bad Kösen. Am 9. Juli 1984 entstand diese Aufnahme mit einem Güterzug, gezogen von einer Lokomotive der Baureihe 250.

3 Im September 1985 gelang dieses Bild vom D 403 Leipzig–Gera–Saalfeld–Nürnberg mit der Lokomotive 118 781 des Bw Leipzig Hbf Süd in der Nähe des Haltepunktes Marktgörlitz.

Fotos: D. Hommel, Erfurt (1 und 3); B. Sprang, Berlin (2)



eisenbahn-modellbahn-
zeitschrift
36. Jahrgang



transpress
VEB Verlag für Verkehrswesen
Berlin

ISSN 0026-7422

Titelbild

Anlässlich des 34. MOROP-Kongresses wird vom 5. bis 12. September 1987 die Blumenstadt Erfurt Treffpunkt für mehrere Hundert Eisenbahn- und Modellbahnfreunde aus ganz Europa sein. Dieser internationalen Veranstaltung wurde auch die Augustausgabe des „me“ gewidmet.

Das Foto zeigt die typischen Erfurter Eisenbahnbauten: links das Gebäude der Reichsbahndirektion, dem alten Bahnhofs- und Verwaltungszentrum der ersten thüringischen Eisenbahn, rechts das heutige Empfangsgebäude, davor ein Teil der Gleis- und Bahnsteiganlagen des Hauptbahnhofs, unten ein Straßenbahnzug der Linie 3 auf der Fahrt zur Endstelle Melchendorf.

Foto: D. Hommel, Erfurt

modelleisenbahner

forum	Lesermeinungen/Chronik des DMV	3
literatur	Rezension	28
dmv teilt mit	Verbandsinformationen	28

eisenbahn

aktuell	Die Entwicklung des Schienenverkehrs bis 1990	2
	Die Reichsbahndirektion Erfurt	4
	Neue Technik für die Eisenbahn	6
kurzmeldungen	DDR und Ausland	7
mosaik	Große Stadt mit kleiner Bahn	8
	Werklokomotiven	17
	Ein Eldorado der Dampflokomotiven	18
historie	In alten Unterlagen geblättert	20
	140 Jahre Eisenbahn in Erfurt	24

nahverkehr

kurzmeldungen	Straßenbahnen im Gespräch	16
mosaik	Straßenbahnen mit Zukunft	14

modellbahn

aktuell	Auf der „iga“	32
anlage	Eine eingleisige Hauptbahn	31
	Kleinbahnhof Erfurt West im Modell	42
tips	Bastelhinweise	29
mosaik	Selbst gebaut	44
vorbild-modell	Die Fahrzeuge der Oberweißbacher Bergbahn	33

Redaktion

Verantwortlicher Redakteur:
Ing. Wolf-Dietger Machel
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

Studienrat 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
Dipl.-Ing. oec. Hans-Joachim Wil-
helm, Berlin

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
P 16/87/2 3 bis Z 13
Verlagspostamt Berlin
Redaktionsschluss: 3. 7. 1987
Geplante Auslieferung: 6. 8. 1987
Geplante Auslieferung des Heftes
8/87: 3. 9. 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 GmbH, Eichborndamm
141–167, 1000 Berlin (West) 52 sowie
Zeitungsvertrieb 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.



Reiner Enders, Stellvertreter des Generaldirektors der DR für Koordinierung und Kontrolle und Vizepräsident des Deutschen Modelleisenbahn-Verbandes der DDR

Die Entwicklung des Schienenverkehrs in unserer Republik bis 1990

In der Deutschen Demokratischen Republik ist die Eisenbahn der wichtigste Verkehrsträger sowohl bei der Beförderung von Personen als auch beim Transport von Gütern. Auf dem rund 14 000 km langen Schienennetz der Deutschen Reichsbahn, das zu den dichtesten in Europa zählt, fahren täglich etwa 16 000 Züge. Dabei werden auf den Hauptstrecken mit einem Anteil von 53,6 % an der Gesamtstreckenlänge annähernd 90 % der Transportleistungen erbracht.

Die große Bedeutung der Eisenbahn für die Wirtschaft unseres Landes wird allein schon aus der Tatsache heraus ersichtlich, daß ihr Anteil an den Gesamtgütertransportleistungen fast 80 % erreicht hat. Darin drückt sich auch gleichzeitig die verkehrspolitische Strategie der letzten Jahre aus, zunehmend Transportleistungen auf die Schiene zu verlagern.

345 Mill. t Güter transportierte die Eisenbahn im vergangenen Jahr, das waren 20 Mill. t Güter mehr als 1981. Täglich fast 2 Mill. Fahrgäste werden derzeit von der Deutschen Reichsbahn befördert. Die Zahlen sprechen für sich.

Angesichts der dynamischen Entwicklung aller Bereiche unserer Volkswirtschaft und der sich ständig vertiefenden internationalen Arbeitsteilungen gilt es, aufbauend auf dem erreichten Stand der Volkswirtschaft auch weiterhin ein spürbares Leistungswachstum zu garantieren. In Auswertung der Beschlüsse des XI. Parteitag der SED bedeutet dies für die Eisenbahn, ausgehend von der grundlegenden Orientierung zur weiteren Senkung des spezifischen Transport- und Energieaufwandes insbesondere folgende wichtige Zielstellungen zu erfüllen:

- Sicherung des Berufs-, Schüler- und Reiseverkehrs in einer höheren Qualität, die gekennzeichnet ist durch solche Kriterien wie Pünktlichkeit und Zuverlässigkeit sowie durch exakte Information, Abfertigung und Betreuung der Reisenden;
- Sicherung des ständig steigenden

Transportbedarfs durch rationelle Technologien, insbesondere durch den Ausbau des Container- und Palettenverkehrs;

- Erhöhung der Leistungsfähigkeit der Eisenbahn durch die Fortführung der Streckenelektrifizierung sowie eine hohe Stabilität und Durchlaßfähigkeit der Strecken, Entwicklung und Einsatz transportspezifischer CAD/CAM-Lösungen;

- Stärkung der materiell-technischen Basis, insbesondere durch Instandhaltung, Rekonstruktion und Neubau von Transportmitteln, Verkehrswegen und Anlagen sowie der Produktion von eisenbahntypischen Rationalisierungsmitteln unter spürbar zunehmender Einbeziehung der Mikroelektronik und Robotertechnik.

Das sind Aufgaben, die sogar über den Zeitraum bis 1990 hinaus der ökonomischen Strategie bereits mit Blick auf das Jahr 2000 Rechnung tragen.

Die Leistungen der Eisenbahn in den zurückliegenden Jahren und die Aufgaben im vor uns liegenden Zeitraum bis 1990 sollen folgende Fakten verdeutlichen. Große Anstrengungen wurden unternommen, um den in der DDR bedeutenden Berufs-, Schüler- und Reiseverkehr Schritt für Schritt zu verbessern.

Neue Reisezugwagen, der systematische Ausbau der Städteexpresszugverbindungen und der Neubau von Reiseverkehrsanlagen, so in Berlin-Lichtenberg, Flughafen Berlin-Schönefeld oder die Rekonstruktion des Berliner Ostbahnhofes zum Hauptbahnhof sind Beispiele dafür.

Viel wurde auch für die bessere Abfertigung der Reisenden getan. Auf allen wichtigen Bahnhöfen der Deutschen Reichsbahn sind mikroelektronisch gesteuerte Schalldrucker und Dialogautomaten im Einsatz. Die elektronische Platzkartenreservierung gibt es jetzt für nahezu alle schnellfahrenden Züge. Sie haben den Reisenden, aber auch den Eisenbahnern, große Erleichterungen gebracht. In den nächsten Jahren wird das Abfertigungssystem mit Hilfe der Computertechnik weiter vervollkommen.

Auch für den Güterverkehr gewinnt die neue Technik zunehmend an Bedeutung. So ist es vorgesehen, im Zeitraum bis 1990 zur rechnergestützten Transportvorbereitung und Einsatzdisposition des Fahrzeugparkes der Eisenbahn überzugehen. Ein entsprechendes Vorhaben zur Realisierung dieser Zielstellung ist die „rechnergestützte dezentrale Güterwagenüberwachung“ (RWÜ), die auf Seite 6 dieser Zeitschrift näher erläutert wird.

Nicht unerwähnt bleiben soll das Vorhaben „rechnergestütztes Informationssystem für Bahnbetriebswerke“ (RIS Bw), für welches ebenfalls eine Musterlösung vorliegt und bereits in mehreren Bahnbetriebswerken angewendet wird.

Wesentliche Aufgaben des Projektes sind die Triebfahrzeugpersonalplanung, die Fristenplanung, die Überwachung der Triebfahrzeug-Unterhaltung sowie die Leistungserfassung.

Weiterhin das größte Rationalisierungsvorhaben der Deutschen Reichsbahn bleibt die Elektrifizierung stark belasteter Magistralen. Von 1981 bis 1985 wurden 925 km Strecken auf die effektivere E-Traktion umgestellt. 1986 bis 1990 werden weitere 1500 km hinzukommen. Schon jetzt fahren Elloks von Rostock nach Bad Schandau, Erfurt bzw. Arnstadt, ohne Umspannen zu müssen.

Bis 1990 ist es vorgesehen, weitere wichtige Zentren der Wirtschaft unseres Landes an das elektrifizierte Streckennetz anzuschließen, insbesondere von Strecken zum und innerhalb des Kohle- und Energiebezirkes Cottbus. Eine große volkswirtschaftliche Bedeutung hat auch der Anschluß des Fährhafens Mukran, dem bedeutendsten Integrationsobjekt auf dem Gebiet des Verkehrswesens zwischen der DDR und der UdSSR. Die Verbindung zum bereits vorhandenen elektrifizierten Streckennetz wird über die Strecke Stralsund-Pasewalk-Bernau zur Hauptstadt der DDR, Berlin, hergestellt.

Mit diesen Vorhaben der Streckenelektrifizierung einher geht die Reparatur und Modernisierung des hochbelasteten Schienennetzes zur Sicherung der Standhaftigkeit der leistungsbestimmenden Strecken. Entsprechend der großen Bedeutung dieser Aufgabe wurden Maßnahmen zur Netzstabilisierung festgelegt und mit der Realisierung begonnen. Es ist geplant, in einer ersten Etappe auf rund 1400 km des ausgewählten leistungsbestimmenden Netzes und auf 400 km Umleitungsstrecken die Leistungsfähigkeit herzustellen. Einen Schwerpunkt dieser ersten Etappe bildet die Magistrale von Berlin nach Erfurt. Alle Aufgaben tragen dazu bei, die verkehrspolitische Konzeption mit der grundlegenden Orientierung zur weiteren Senkung des spezifischen Transport- und Energieaufwandes konsequent fortzusetzen. Ziel in der Volkswirtschaft insgesamt ist es, bis 1990 den spezifischen Transportaufwand aller Verkehrsträger, eingeschlossen die Eisenbahn, jährlich um 3 bis 3,5 % zu senken. So konnten die Leistungen im Straßengütertransport um über ein Drittel reduziert werden. Die Eisenbahn und die Binnenschifffahrt als energiegunstigste Verkehrszweige befördern heute rund vier Fünftel der Binnengütertransporte unserer Republik. Diese Arbeitsteilung wird auch zukünftig Gültigkeit besitzen. Die Eisenbahn wird also weiterhin wichtigster Verkehrsträger in unserer Republik sein.

Leser schreiben ...

Im Indianerdorf

Die erwähnte Werklokomotive des Kombinates Schwarze Pumpe („me“ 3/86 Seite 14 Abb. 1) befindet sich wahrscheinlich schon seit Ende der 60er, Anfang der 70er Jahre auf einem Spielplatz (Indianerdorf-Verkehrsgarten) in Hoyerswerda. Allerdings ist sie in einem desolaten Zustand. Es erinnert nicht mehr viel an ihre einstigen betriebsfähigen Zeiten. Fast alle nicht Niet- und nagelfesten Dinge wurden abgebaut. Lötwerk, Kesselleitungen, Lichtmaschine, Steuerung sind verschwunden. Vielleicht läßt sich daran etwas ändern.
K. Paetow, Schwerin

Leser meinen ...

Gleicher Achsabstand

Im Beitrag „Güterwagen-Umbauten in der Nenngröße TT“, veröffentlicht im Heft 11/86, wurde in der Baubeschreibung des W 50-Containersattelzuges ein weitverbreiteter Fehler gemacht. Die W 50-Sattelzugmaschinen haben den gleichen Achsabstand wie die normalen Pritschen- und Kofferrfahrzeuge; das Chassis darf also nicht gekürzt

werden. Außerdem ist ein W 50-Containersattelzug auch mit nur einem 20'-Container nicht vorbildgetreu, besser wäre ein TATRA-Containersattelzug.
V. Stender, Olbernhau

Leser fragen...

Umbau ja – aber wie?

Mich würde das „Wie“ des Modellbauers interessieren, vor allem weil in TT das Dampflokangebot noch nicht allzu vielfältig und die BR 58 von Herrn Peter Tiersch, Meerane, sehr gelungen ist („me“ 5/85 letzte Innenseite). Der Tender ist der Maschine näher, als es bei meiner 35 der Fall ist. Ich schließe mich der Aufforderung der Redaktion an, die Lok umzubauen, habe aber leider noch keine Erfahrungen.
F. Keulicht, Prenzlau

Leser antworten ...

War sie grün, das ist hier die Frage?

In den Heften 11/86 (S. 2) und 2/87 (S. 20) wurde nach der Farbgebung der ehemaligen Schnellzuglokomotive 01 504 gefragt. Viele Eisenbahnfreunde sind davon überzeugt, daß sie ei-

nen grünen Anstrich hatte. Andere widersprechen dem. Hier die amtliche Auskunft: In bezug auf die strittige Frage zur Farbgebung der im Jahre 1963 rekonstruierten Schnellzuglokomotive 01 504 informieren wir, daß das Fahrzeug zu keiner Zeit einen grünen Anstrich trug, so wie es bei den beiden in den Jahren 1960/1961 rekonstruierten Dampflokomotiven 18 314 und 18 201 der ehemaligen Versuchs- und Entwicklungsstelle für Maschinenwirtschaft (VES-M) in Halle der Fall war. Für diese Triebfahrzeuge erfüllte die grüne Farbgebung den Zweck, sie äußerlich als Schnellfahr-Dampflokomotiven mit einer Geschwindigkeit ≥ 150 km/h zu kennzeichnen. Bereits in den 30er Jahren war für Lokomotiven und Triebwagen mit einer Geschwindigkeit ≥ 175 km/h ein weinroter Anstrich üblich, bekannt von den Dampflokombauereihen 05, 19¹⁰, der E 19 und des SVT Bauart Berlin.

Mit der zugelassenen Höchstgeschwindigkeit von 130 km/h gehörte demgegenüber die rekonstruierte Dampflok 01 504 nie zu den Schnellfahrlokomotiven. Sie war also folglich nach der Standard-Norm der DR lackiert (Kessel, Aufbauten und Tender schwarz, Rahmen und Triebwerk rot). Doch eine Gemeinsamkeit mit den Schnellfahr-

Dampflokomotiven 18 201 und 18 314 hatte die Lokomotive 01 504 dennoch: den 150 mm breiten weißen Zierstreifen! Er befand sich beidseitig an Umlaufschürzen, Führerhaus- und Tenderseitenwände. Seinerzeit verkörperte die 01 504 das Baumuster für die Erprobung der Boxpokräder, Umlaufschürzen, des Giesl-Ejektors und der Kssbr-Hochleistungsbremse an Reko-Lokomotiven der Baureihe 01⁹. Die Maschine verfügte in Anbetracht dieser neuen Bauteile über ein eindrucksvolles Aussehen. Die damalige VES-M brachte anlässlich der Vorführung der 01 504 vor ausländischen Gästen außerdem noch den besagten Zierstreifen an. Die von der Lokomotive so überlieferten Schwarzweiß-Fotos führten bei Freunden der Eisenbahn schon wiederholt zu der Annahme, daß der auf den Bildern sichtbare weiße Zierstreifen zu einem grünen Farbanstrich des Fahrzeugs gehört und zwar so, wie von der Museums-Dampflokomotive 02 0201.

H. Schnabel, Hauptverwaltung Maschinenwirtschaft der DR im Ministerium für Verkehrswesen, Berlin

Der DMV – eine starke gesellschaftliche Kraft – 1978 bis 1979



1978, Februar: Die große Modellbahnausstellung am Berliner Fernsehturm, organisiert und gestaltet vom Bezirksvorstand Berlin, zählt 146 525 Besucher.

August: Zum 4. Verbandstag des DMV – 11. bis 13. August in Dresden – überbringt der Stellvertreter des Ministers für Verkehrswesen und Erste Stellvertreter des Generaldirektors der Deutschen Reichsbahn, Dr. Heinz Schmidt, die Grüße der Leitung des Ministeriums für Verkehrswesen. Er sagt u. a., daß sich der DMV zu einer starken gesellschaftlichen Kraft entwickelt hat. Beleg für die erfolgreiche Arbeit sind die gewachsene Mitgliederzahl und die Anzahl der Arbeitsgemeinschaften. Sie haben sich von 4250 auf 5800 bzw. von 235 auf 245 erhöht. Auf allen Gebieten der Verbandsarbeit gibt es dank dem Einsatz der Kommissionen sowie der Vorsitzenden und Mitglieder der Arbeitsgemeinschaften einen bemerkenswerten Aufschwung. Die Technische Kommission z. B. hat technische Normen vorbereitet, die die Grundlage für die Arbeit im Technischen Ausschuß des MOROP bilden.

Als Präsident wird Dr. Ehrhard Thiele wiedergewählt. Am XXV. Internationalen

Modellbahnwettbewerb (Dresden) beteiligen sich 95 Modelleisenbahner mit 108 Exponaten.

1979, März: Die Kommission für Nahverkehrsfreunde des Präsidiums des DMV wird gegründet. Sie wird von Freund Heinz Haase, Verkehrsdirektor der Dresdner Verkehrsbetriebe, geleitet. Bereits seit Gründung des DMV beschäfti-

freunde – Unterkommission Nahverkehr – wahrgenommen worden.

September: In Dessau wird anlässlich des 100jährigen Jubiläums der elektrischen Lokomotive und des 50 Jahre alten Raw „Otto Grothwohl“ Dessau eine Sonderausstellung elektrischer Lokomotiven der DR gezeigt.

Oktober: Die AG 7/12 Thale wird zum 30. Jahrestag der Gründung der DDR als „Hervorragendes Volkskunstkollektiv“ ausgezeichnet.

Am 4. Fotowettbewerb „Unsere Welt auf Schienen – 30 Jahre DDR“ kommen 133 Fotos von 20 Teilnehmern in die Wertung. Eine Ausstellung der Kommission für Jugendarbeit in Leipzig dokumentiert die Förderung und Leistungen der Schüler und Jugendlichen in den AG des DMV.

Seit dem 4. Verbandstag haben die Mitglieder des DMV über 12 000 Mark für das Solidaritätskonto erarbeitet. Insgesamt wurden bisher 56 000 Mark dem Solidaritätsfonds überwiesen.

Im Rahmen der volkswirtschaftlichen Masseninitiative sind in den vergangenen 12 Monaten über 60 000 Arbeitsstunden geleistet worden.

Chronik des DMV

gen sich Freunde mit der Geschichte und Entwicklung des Städtischen Nahverkehrs. Es entstehen erste Arbeitsgemeinschaften Nahverkehr, 1985 existieren bereits 27. Waren 1970 zehn Traditions-Straßenbahnwagen einsatzbereit, so sind es 1985 bereits 56 historische Straßenbahnfahrzeuge und zwei Doppeldecker-Omnibusse. Sie werden von Verbandsmitgliedern in Zusammenarbeit mit den Nahverkehrsbetrieben betreut und aus besonderen Anlässen eingesetzt. Die Belange des Nahverkehrs sind bisher von der Kommission für Eisenbahn-

Dipl.-Ing. Ing. Siegfried Knüpfer,
Präsident der Reichsbahndirektion
Erfurt

**Die
Reichsbahndirektion
Erfurt**

Mit einer Fläche von etwa 16 000 km² gehört der Rbd-Bezirk Erfurt zu den vier größten der acht Eisenbahndirektionsbezirke in der DDR. In bezug auf die Betriebslänge aller Strecken nimmt er mit über 2100 km den zweiten Platz ein. Davon sind 48 % Hauptbahnen, von denen wiederum 117,5 km zweigleisig ausgebaut und 144 km elektrifiziert sind (Abb. 1).

Das Verhältnis zwischen Gütertransportleistung und Gütertransportmenge betrug im vergangenen Jahr 16 800 tkm bzw. 82 700 kt. Daraus resultiert eine sehr starke betriebliche Belastung der Hauptbahnen und hier insbesondere der Magistrale (Halle [Saale]–)Erfurt–Eisenach–Gerstungen. Mit dieser Güterverkehrsleistung erreicht der Erfurter Bezirk einen der vorderen Plätze bei der Deutschen Reichsbahn.

Der Rbd-Bezirk Erfurt grenzt im Norden an die Rbd Magdeburg, im Nordosten an die Rbd Halle, im Osten an die Rbd Dresden sowie im Westen und Süden an die Bundesrepublik Deutschland. Das Territorium der Rbd Erfurt umfaßt die politischen Bezirke Erfurt (99 %), Suhl (100 %), Gera (88 %) und Halle (25 %). Gemäß dieser territorialen Bedingungen untergliedert sich die Rbd Erfurt in die vier Reichsbahnbezirke Erfurt, Nordhausen, Meiningen und Saalfeld.

**Reise- und Güterverkehr
ist vielfältig**

In diesem Industrie-Agrar-Gebiet bestimmen der Maschinen- und Fahrzeugbau, der Bergbau (Kali, Kupfererz, Kies, Sand, Gesteine), die Textilindustrie, die Mikroelektronik, die optische Industrie, die Chemie-, Glas- und Porzellanindustrie, die Land- und Forstwirtschaft sowie die Spielzeugindustrie das Wirtschaftsprofil und damit das Transportaufkommen. Letzteres wird von drei Faktoren charakterisiert:

- Exporte in sozialistische als auch kapitalistische Länder und Importe von dort,
- Transporte für wichtige Industriebetriebe und den Kali-Bergbau sowie
- den Berufs- und Urlauberverkehr.

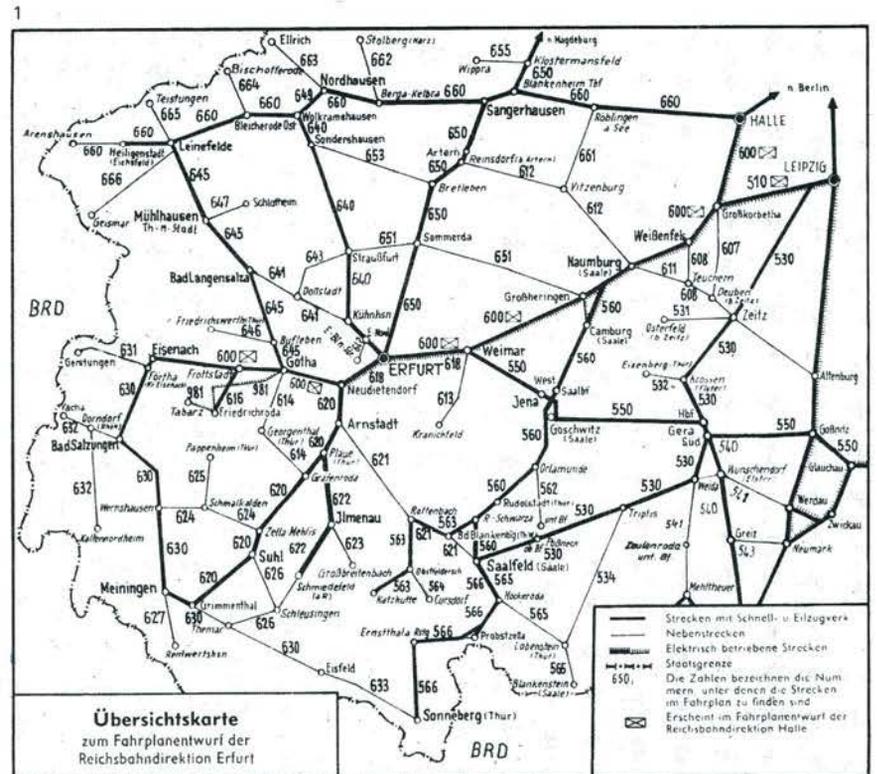
Die inner- und zwischenbezirklichen

Güterströme sind ebenso bedeutend wie die in Richtung Osten und Nordosten der DDR. Dabei dient vor allem die Magistrale (Halle [Saale]–)Erfurt–Eisenach–Gerstungen als Zu- und Abfuhrstrecke und verbindet die Bezirke Erfurt, Gera und Suhl mit der Hauptstadt der DDR, Berlin, sowie den gesellschaftlichen Zentren Halle, Leipzig, Dresden und Karl-Marx-Stadt. Das Verhältnis von Versand zu Empfang beträgt im Rbd-Bezirk etwa 6:4. Bedeutende Verkehrskunden sind solche international wichtigen volkseigenen Betriebe wie das Weimar-Werk, das Automobilwerk Eisenach, die Fahrzeug- und Jagdmaschinenwerke Suhl, das Werk für Um-

Territorium Gebiete, die zu den landschaftlich reizvollsten unseres Landes gehören. Das Saaletal mit seinen einstmaligen stolzen Burgen, der Thüringer Wald mit dem Rennsteig und die Rhön sind beliebte Urlaubsziele. Diesem Reiseverkehr dienen heute durchschnittlich 1200 Züge täglich.

Anforderungen steigen ständig

Das heutige Streckennetz entstand in seinen Grundzügen in der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts. Ausschlaggebend dafür waren einerseits wirtschaftliche Bestrebungen der deutschen Bourgeoisie. Sie erhofften sich von dem neuen Verkehrsmittel hohe



formtechnik „Herbert Warnke“ Erfurt und das Kombinat Maxhütte Unterweltenborn.

Im Mittelpunkt der Personenbeförderung steht ein starker Berufsverkehr zu und von zahlreichen Industriestandorten. In enger Zusammenarbeit mit den örtlichen Organen konnte der zeitgerechte Berufsverkehr für die Werkstätten insbesondere der Großbetriebe wie den Leuna-Werken „Walter Ulbricht“, dem Kombinat Carl Zeiss Jena und dem Büromaschinenwerk Sömmerda, Schritt für Schritt entscheidend verbessert werden. Stark entwickelt hat sich der Bezirks- und Fernverkehrsverkehr. Dafür verkehren u. a. die Städte-Express-Züge „Rennsteig“ Meiningen–Erfurt–Halle (Saale)–Berlin und zurück, „Elstertal“ Gera–Leipzig–Berlin und zurück sowie „Berliner Bär“ Berlin–Halle–Erfurt und zurück. Die Rbd Erfurt umschließt mit ihrem

- 1 Übersichtskarte zum Fahrplanentwurf der Rbd Erfurt aus dem Jahre 1982
- 2 Der Städteexpresszug 157 „Rennsteig“ bei Bad Kösen unterhalb der Rudelsburg am 9. Juli 1984
- 3 Ein Personenzug mit der Lokomotive 119 021 und Mitteleinstiegswagen in der Nähe von Dornburg. Diese Aufnahme entstand ebenfalls am 9. Juli 1984.

Fotos: B. Sprang, Berlin

Profite. Andererseits bildeten militärische Gesichtspunkte einen nicht zu unterschätzenden Aspekt. Truppentransporte konnten weitaus billiger und schneller mit der Eisenbahn als mit dem Pferdegespann bzw. zu Fuß bewältigt werden.

Im Rbd-Bezirk Erfurt fahren heute täglich durchschnittlich 1600 Güterzüge. Auf einzelnen Streckenabschnitten rollen 400 Züge je Richtung und Tag. So passiert alle 3,6 Minuten ein Zug einen stark belasteten Streckenabschnitt! Die planmäßige Erhöhung der Produktion in allen Bereichen der Volkswirtschaft ist die Basis für die hohen Wachstumsraten

im Güterversand. Allein von 1981 zu 1985 stieg er um rund 4000 kt an.

Durch verbesserte Beladetechnologien erhöhte sich die mittlere Auslastung des Güterwagens von 18,44 t pro Doppelachse im Jahre 1981 auf 18,66 t pro Doppelachse im Jahre 1986.

Einen besonderen Stellenwert innerhalb eines modernen Gütertransports nimmt der Containerverkehr ein. Er stieg von 1981 bis 1986 von 704 kt auf 1115 kt.

Neue Technik ist unumgänglich

Der größte Rangierbahnhof des Rbd-Bezirktes befindet sich in Erfurt. Die wachsenden Aufgaben des Betriebsablaufes führten zur Modernisierung der Brems-

und Sicherungstechnik. Dazu beigetragen haben ein automatisches Ablaufspeicherstellwerk sowie 10 Balkengleisbremsen und 313 Dreikraftbremsen. Damit wurde eine Bergleistung von über 3000 Wagen und ein Wagenausgang von über 2700 Wagen pro Tag erreicht. Moderne Gleisbremstechnik erhielten außerdem die Bahnhöfe Weißenfels, Gera, Saalfeld, Eisenach und Nordhausen. Die Gleisbremsen der Bahnhöfe Saalfeld, Eisenach und Nordhausen sind mit Mikrorechenstechnik ausgerüstet.

Die ständig steigenden Leistungen der DR im Personen- und Güterverkehr erfordern die Vorhaltung betriebssicherer und funktionstüchtiger Siche-

rungs- und Informationsanlagen. Deshalb wurden in der zurückliegenden Zeit viele moderne Gleisbildstellwerke, sowjetische Relaisstellwerke des Typs EZMG, automatische Wegübergangssicherungsanlagen sowie Zugfunkanlagen in Betrieb genommen. Die Magistrale (Halle [Saale]–)Erfurt–Eisenach–Gerstungen wird derzeit mit punktförmiger Zugbeeinflussung ausgerüstet.

Die breitenwirksame Einführung der Mikroelektronik hat auch im Rbd-Bezirk Erfurt begonnen. Damit konnte der technologisch bedingte Arbeitskräftebedarf gedeckt werden. Gleichzeitig verbesserten sich die Arbeits- und Lebensbedingungen der Eisenbahner.

In einem weiteren Beitrag wird über den Einsatz von Wissenschaft und Technik in unserem Bezirk berichtet.

Bahnanlagen mit Besonderheiten

Den wachsenden Beförderungs- und Transportaufgaben müssen natürlich auch die Bahnanlagen standhalten. Durch den Einsatz eines Hochleistungsmaschinenkomplexes soll die systematische Erhaltung der Gleisanlagen verbessert werden. Hinzu kommen die Kunstbauten. Immerhin gibt es im Rbd-Bezirk Erfurt mehr als 1900 Brücken und Tunnel. Viele dieser Kunstbauten haben ein sehr hohes Alter. Einige Brücken existieren schon über 125 Jahre. Dazu gehören die Saalebrücken bei Bad Kösen, Großheringen und der Viadukt in Apolda sowie der zweigleisige Brandleitertunnel mit 3038-m-Länge zugleich der längste Tunnel der DR. Eine eisenbahntechnische Besonderheit im Rbd-Bezirk ist die steilste Standseilbahn der Welt, die Oberweißbacher Bergbahn.

Eisenbahner stehen im Mittelpunkt

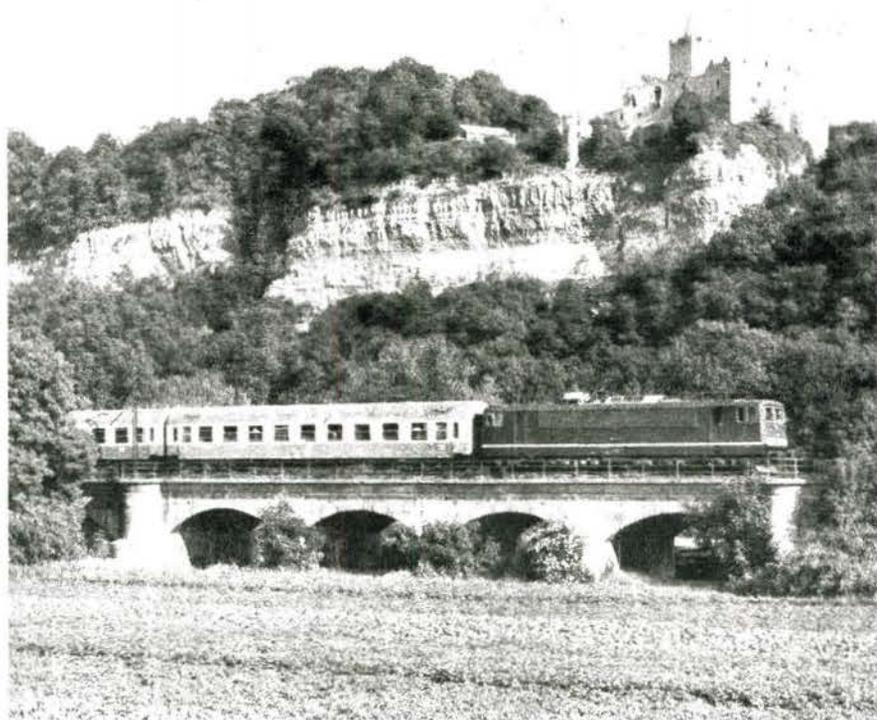
Sehr viel wird für die soziale Betreuung der Eisenbahnerinnen und Eisenbahner getan. So gewährleistet der Medizinische Dienst des Verkehrswesens sowohl die ambulante als auch prophylaktische Behandlung bzw. Betreuung der Eisenbahner. Die Versorgung mit Kindergarten- und Kinderkrippenplätzen garantiert, daß alle Beschäftigten sorgenfrei ihre Arbeitsaufgabe erfüllen können.

Jährlich werden rund 1000 Arbeitsplätze um- und neugestaltet. Dabei können für 300 Eisenbahner Arbeiterschwernisse abgebaut oder ganz beseitigt werden.

Die Versorgung der Eisenbahner mit ausreichendem Wohnraum ist ein weiteres wichtiges Anliegen unserer Wirtschafts- und Sozialpolitik. Bis 1990 soll im Rahmen des Wohnungsbauprogramms dieses Problem auch für die Eisenbahner gelöst werden.

Die 26 000 Eisenbahner des Rbd-Bezirktes Erfurt haben in den zurückliegenden Jahren hohe Leistungen vollbracht. Große Aufgaben werden auch künftig zu lösen sein. Denn für das Thüringer Land wird die Bedeutung der Eisenbahn weiter zunehmen.

2



3



Dr. Georg Thielmann, Vizepräsident für Technik und Prozeßautomatisierung der Reichsbahndirektion Erfurt und Vorsitzender des DMV-Bezirksvorstandes Erfurt

Neue Technik für die Eisenbahn

Beispiele aus dem Rbd-Bezirk Erfurt

Bei der Anwendung von Wissenschaft und Technik können wir uns in unserem Rbd-Bezirk auf eine langjährige enge Gemeinschaftsarbeit von Forschung und Praxis stützen. Eine enge Zusammenarbeit besteht zwischen dem Zentralen Forschungsinstitut des Verkehrswesens sowie der Hochschule für Verkehrswesen „Friedrich List“, Dresden. Gemeinsam wurden wissenschaftlich-technische Ergebnisse in die Praxis überführt und danach netzweit angewandt. Die Mechanisierung von sechs wichtigen Rangierbahnhöfen, die wir mit 20 Balkengleisbremsen, über 1000 Dreikraftbremsen und 26 Gummigleisbremsen ausrüsteten, ist ein Beispiel dafür. Damit erreichten wir vor allem eine erhebliche Leistungssteigerung bei der Zugbildung und -auflösung. Arbeitsplätze mit erschwerten Bedingungen konnten überall abgebaut und Arbeitskräfte freigesetzt werden.

Ein bedeutender Beitrag zur Rationalisierung des Reiseverkehrs gelang uns mit der mikrorechnergesteuerten Abfertigungstechnik. Heute besitzen wir 116 mikrorechnergesteuerte Schalterdrucker auf 50 Bahnhöfen sowie 45 mikrorechnergesteuerte Fahrkartenautomaten auf 20 Bahnhöfen. Mehr und mehr hält im Rbd-Bezirk die moderne Technik Einzug. Systeme wie der Zugfunk, der Einbau von Wegübergangssicherungsanlagen sowie der Einsatz von 20 sowjetischen Relaisstellwerken haben die Sicherheit des Zugbetriebs wesentlich erhöht.

Darüber hinaus entwickelten wir ein Programm zur breitenwirksamen Nutzung der Mikroelektronik.

Technologien für die Zugförderung, den Triebfahrzeug- und Reisezugwageneinsatz, die Prozeßsteuerung des Rangierbetriebes, der Bordrechner-einsatz auf Triebfahrzeugen im Zusammenwirken mit Dieselmotorenverbrauch-

anzeigeräten stehen dabei ebenso im Mittelpunkt wie die automatische Steuerung und Sicherung von Transportprozessen und die rechnergestützte Rationalisierung der Leitung und Verwaltung.

Das Ziel dieser Vorhaben besteht darin, die Eisenbahn leistungsfähiger zu machen, also Arbeitszeit und Arbeitskräfte einzusparen, die Arbeits- und Lebensbedingungen zu verbessern und nicht zuletzt die Sicherheit im Zug- und Rangierbetrieb zu erhöhen.

In sogenannten Musterdienstorten werden neue Lösungen für die breitenwirksame Anwendung moderner Technik gesucht und getestet.

Dazu gehört die auf dem Bahnhof Weimar installierte Pilotanlage zur „Rechnergestützten dezentralen Wagenüberwachung“ (RWÜ). Zunächst geht es dabei um die Erfassung des Wagenausganges mit Wagenzettel- und Bremszettelfertigung mittels Bürocomputer. Der Probebetrieb wurde am 1. Dezember 1986 aufgenommen. Das Programm wird ständig erweitert. Einbezogen werden u. a. noch die Transportplanung, der Wagenzetteldruck, aber auch die Ausfertigung von Bremszetteln sowie die Triebfahrzeug- und Zugdienstzettel.

Noch in diesem Jahr ist die Einführung der RWÜ auf den Bahnhöfen Gotha, Neudietendorf, Arnstadt Hbf, Sangerhausen, Greiz und Naumburg (Saale) Hbf vorgesehen. Die RWÜ ist in seiner Endausbaustufe netzweit vorgesehen und soll einmal insgesamt 150 Bahnhöfe erfassen. Erreicht wird dadurch die Beschleunigung des Wagenlaufes, die Einsparung von Arbeitskräften bei gleichzeitiger Verbesserung der Arbeits- und Lebensbedingungen.

Das „Rechnergestützte Informationssystem Bahnbetriebswerk“ (RIS-Bw) koordiniert den Einsatz der Triebfahrzeugpersonale und Triebfahrzeuge, die Triebfahrzeuginstandhaltung und die aktuelle Datenerfassung der im Betrieb befindlichen Triebfahrzeuge.

Dadurch können Routinearbeiten entfallen. Das ständige Überwachen aller Triebfahrzeuge wird außerdem zu einem besseren Instandhaltungszustand beitragen.

Derzeit in der Entwicklungsphase befindet sich das „Rechnergestützte Informationssystem Betriebswagenwerk“ (RIS-Bww). Es soll artähnliche Aufgaben in der Reise- und Güterzugwagenbehandlung lösen. Der Erprobungsort für dieses System wird der Bahnhof Eisenach sein. Ebenfalls soll die Verfügbarkeit un-

seres wichtigsten Grundmittels, des Güterwagens, erhöht werden.

Wesentlich ist außerdem das Programm „Rechnergestützte Herstellung von Fahrplanunterlagen“ (EFA). Damit planen wir, schrittweise die vielfältigen Fahrplanunterlagen sowie weitere betrieblich notwendige Unterlagen wie Bahnhofsfahrordnung, Fahrplananordnung, Fahrplanänderung rechen-technisch herzustellen.

In der Endstufe soll später einmal auch die Fahrplankonstruktion rechnergestützt erfolgen.

Neben diesen im Rahmen des zentralen Programmes laufenden Arbeiten gibt es in der Rbd Erfurt eine Vielzahl von Software-Anwenderlösungen, die durch eigene Kapazitäten geschaffen wurden.

Aus der Palette einige Beispiellösungen: Durch ein Jugendforscherkollektiv des Bahnhofs Eisenach wurde eine effektive Anwenderlösung mit Hilfe eines Personalcomputers PC 1715 für den Stückgutempfang entwickelt. Die weiteren Arbeiten sehen unter anderem auch eine Zusammenarbeit mit dem Kraftverkehr vor. So werden Daten, die beide Partner benötigen, nur noch einmal erfaßt. Durch eine Kopplung der Rechner DR/Kraftverkehr wird wertvolle Zeit eingespart.

Ein Rechnerprogramm übernimmt statische Brückenberechnungen in der Verwaltung Bahnanlagen. Effekte treten in zweierlei Hinsicht ein.

Die komplizierten und zeitaufwendigen Berechnungen können in einem Bruchteil der Zeit gegenüber der manuellen Bearbeitung erfolgen. Außerdem gestattet die hohe Rechengeschwindigkeit eine Optimierung des einzusetzenden Materials.

Bewährt hat sich der PC 1715 außerdem in der Starkstrommeisterei Erfurt. Die Abrechnung und Rechnungslegung der Starkstrom-Verbraucher hat hier ebenfalls der Computer übernommen.

Weitere Anwenderlösungen gibt es in allen Verwaltungen und Abteilungen der Reichsbahndirektion Erfurt.

Sie belegen anschaulich, daß die großen Produktivitätseffekte der Mikroelektronik von den Eisenbahnern erkannt und genutzt werden.

Für die weitere Arbeit kommt es jetzt vorrangig darauf an, die bereits erprobten Lösungen vielfach wiederzuverwenden, weil erst hierdurch der ökonomische Nutzen in den gewünschten Größenordnungen eintreten wird.

150 Jahre Leipzig – Althen

Zum 150jährigen Bestehen des Streckenabschnittes Leipzig – Althen der Leipzig-Dresdner Eisenbahn (LDE) wurde am 24. April 1987 in Althen ein weiterer Gedenkstein enthüllt (Abb. 1, s. a. „me“ 4/86, S. 2). Nach einem Festzug der Einwohner und Gäste von Althen wurden im Anschluß an eine kurze Ansprache der Althener Bürgermeisterin Frost der Travertinstein in der Nähe jener Stelle enthüllt, wo sich 1837 die erste „Bahnhofsrestauration“ befand. *Text und Foto: W. Friedrich, Halle (Saale)*

Nachahmenswerte Initiative

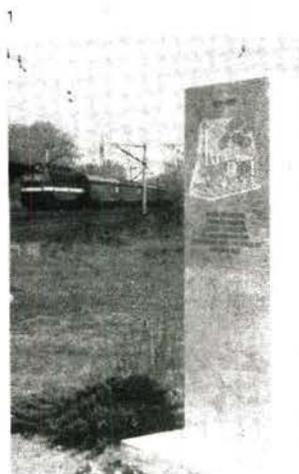
An der eingleisigen Hauptstrecke Bützow – Güstrow – Neubrandenburg – Pasewalk (KBS 930) liegt rund 8 km vor Teterow der Bahnhof Neu Wokern (Abb. 2). Das dazugehörige Wärterstellwerk von 1926 wurde durch neue Sicherungstechnik nicht mehr benötigt und drohte zu verfallen. Einige Freunde der Eisenbahn der DMV-AG 8/9 bemühten sich um dieses Gebäude. In etwa 1000 Arbeitsstunden wurde das gesamte Gebäude innen und außen einer Generalreparatur unterzogen. Dabei wurden sie z. B. von der Hochbaumeisterei Rostock, Außenstelle Güstrow, der Bahnmeisterei Güstrow und dem Bahnbetriebswerk Güstrow, der Gebäudewirtschaft Teterow und vielen anderen Helfern tatkräftig unterstützt. Am 31. Oktober 1986 war es soweit. In alter Schönheit wiedererstanden, dient das ehemalige Stellwerk nun als Klub- und Ausstellungsraum den Teterower Mitgliedern der AG 8/9 „Freunde der Eisenbahn“. Besonders verdient gemacht haben sich die Freunde Dietmar Pavel, Ingolf und Armin Schmidt sowie Wolfgang Quandt. Eine Kollektion verschiedener Oberwagenlaternen ist bereits installiert. Im ehemaligen Spannwerkraum wird noch ein altes Stellwerk Bauart Stahner untergebracht und werden andere „gewichtige“ Exponate aufgestellt. Demnächst sollen auf dem Außengelände ein altes Formsignal und ein schon betagtes Läutewerk zu sehen sein. Das alles soll dann auch für die Berufswerbung genutzt werden. Zur 125-Jahr-Feier der Strecke (1989) wird das alte neue Stellwerk mit allem Drum und Dran öffentlich zu besichtigen sein. *Text: Klaus Pfafferott, Teterow
Foto: L. Schultz, Rostock*

Gas-Lokomotive

Mit komprimiertem Erdgas arbeitet eine Lokomotive, die im Institut für Eisenbahntransport der UdSSR entwickelt wurde. Auf dem Versuchsgelände von Stscherbinka bei Moskau begannen in den ersten Wochen dieses Jahres die Erprobung eines ersten Modells. Angetrieben wird die Lokomotive durch einen 735-kW-(1000-PS-) Motor, der für diesen Zweck von Diesel- auf Gasantrieb umgestellt worden ist. Die Gasballons wurden auf dem abgeflachten Dach der Lok untergebracht. Nach mehrmonatigem gründlichem Probelauf ist die Herstellung von fünf industriellen Versuchsmustern geplant. *me*

1987 – Jahr der Straßenbahn

Wer früher von der Stadtmitte Sofias mit der Pferdebahn nach Knjashewo (8 km) fuhr, nahm selbstverständlich Proviant mit.



Erstmalig bei der Deutschen Reichsbahn können seit September 1986 Elloks an einem Kilometerstein mit der Kennzeichnung 222,2 vorbeifahren. Er befindet sich am Haltepunkt Kleiken an der Strecke Roßlau – Falkenberg (Elster). *Foto: K.P. Fritze, Halle (S)*



Foto: K.P. Fritze, Halle (S)

Die Reise dauerte zwei Stunden. In Bulgarien war das bequeme und billige Transportmittel Straßenbahn viele Jahre in seiner Entwicklung fast stehengeblieben. Die lebendige Pferdestärke war längst von der Elektrischen abgelöst worden, aber die Einrichtung neuer Linien ging nur langsam voran. Im Laufe der Zeit kamen die Fachleute zu der Überzeugung, daß die Zukunft den Autobussen gehören sollte. Heute hingegen, da der Benzinstrahl in der ganzen Welt schwächer und die Umweltverschmutzung ein globales Problem geworden ist, sehen wir ein, daß die Straßenbahn ihr Rentenalter noch lange nicht erreicht hat. Daher beeilen wir uns nun, besser spät als nie, neue Straßenbahnlinien zu bauen. Die Klingel unseres alten, zuverlässigen Bekannten wird im Sofioter Straßenorchester also wieder den Ton angeben. 1987 könnte in unserem Land als das Jahr der Straßenbahn bezeichnet werden. Viele neue Straßenbahnlinien sollen gebaut, begonnene Gleisbauarbeiten abgeschlossen werden. Die neuen Linien werden

das Stadtzentrum nun auch mit den entferntesten Wohnbezirken verbinden. Interessant ist, daß sie wie bei der Eisenbahn eine Spurweite von 1435 mm haben werden gegenüber der bisherigen Spurweite von 1009 mm. Gegenwärtig wird der in Bulgarien hergestellte neue Triebwagen getestet, der der breiteren Spurweite entspricht. Dieses Jahr wird es nicht nur neue Straßenbahn- sondern auch Obuslinien geben. Im Computerzentrum der Sofioter Stadtverwaltung werden die Fahrrouden und die Zahl der Transportmittel entsprechend der Zahl der Fahrgäste auf den jeweiligen Strecken zu den bestimmten Zeiten errechnet. *aus: „Sofioter Nachrichten“ vom 20. Januar 1987*

75 Jahre U-Bahn in Hamburg

Am 15. Februar 1912 fuhr der erste Zug der Hamburger Hoch- und U-Bahn mit geladenen Gästen durch die Hansestadt Hamburg. Ab 1. März 1912 wurde der erste Teilabschnitt dieser Bahn offiziell und am 29. Juni des gleichen Jahres der 17,5 km lange U-Bahn-Ring eröffnet. Abschnittsweise konnte dieses Verkehrsmittel ausgebaut werden. Heute ist es ein fester Bestandteil des Hamburger Nahverkehrssystems. In den derzeit 833 U-Bahnwagen werden jetzt auf den drei Strecken mit einer Länge von 92,7 km jährlich 180 Mill. Fahrgäste befördert. Die regelspurige U-Bahn verfügt über das Stromschienensystem und wird mit 800-V-Gleichstrom betrieben. Das Lichtprofil liegt zwischen dem Berliner Klein- und Großprofil. *me*

Einschienebahn für Moskau

Der Entwicklungsplan für die Volkswirtschaftsausstellung der UdSSR bis zum Jahre 2000 sieht den Bau einer Einschienebahn auf dem Ausstellungsgelände im Norden Moskaus vor. *me*

Metro für Krasnojarsk

In dieser sibirischen Stadt wird bis zum Ende dieses Fünfjahresplanes die erste Metro-Linie mit einer Länge von 19 km ihren Betrieb aufnehmen. Es ist die 25. Stadt der UdSSR, die eine Metro erhält. *me*

Große Stadt mit kleiner Bahn

Studienrat Günter Barthel (DMV), Erfurt

Die ehemalige
Kleinbahn
Erfurt – Nottleben

Als vor vielen Jahrzehnten zum ersten Mal der Gedanke aufkam, die Dörfer der Alacher Hochfläche eisenbahnverkehrlich mit der Stadt Erfurt zu verbinden, hatte niemand die Schwierigkeiten vorhergesehen, die bei der Umsetzung des Projektes entstehen könnten. Bereits 1894 stellte der Königliche Bau- rat Müller aus Erfurt eine meterspurige Kleinbahn zur Diskussion. Sie sollte die Ortschaften der fruchtbaren Ebene zwischen Erfurt und Gotha verbinden. Doch Müllers Bemühungen blieben erfolglos, das Geld war nicht zu beschaffen. Und so wurden die Pläne vorerst zu den Akten gelegt. Während des ersten Weltkrieges for- derte die Heeresverwaltung einen re- gelspurigen Gleisanschluß zur „Königlichen Gewehrfabrik“ am Petersberg, dem heutigen VEB Robotron-Optima- Büromaschinenwerk. Als Ausgangs- punkt dieser Anschlußbahn wurde der Bahnhof Erfurt Nord gewählt. Im Jahre 1917 war das Gleis fertiggestellt; es führte über Marbach durch die Blumen- und Gemüsegelder. Kurz vor der Rudolf- straße durchquerte die Trasse eine städ- tische Gärtnerei, deren Ein- und Aus- gangstore vor jeder Zugfahrt geöffnet

und danach geschlossen werden muß- ten. In den 70er Jahren wurde dieser Gleisanschluß abgebaut.

Doch noch eine Kleinbahn

Gleich nach dem ersten Weltkrieg und Anfang der 20er Jahre lebten die Pläne für den zuerst erwähnten Bahnbau wie- der auf. Zunächst gründete man einen Bahnbauförderungsausschuß, der sich erneut mit der Linienführung beschäf- tigte.

Das ursprüngliche Vorhaben, die Strecke über Alach, Tröchtelborn nach Bufe- leben zu bauen, gab man zugunsten einer Anbindung in den Reichsbahnhof Gotha Ost auf. Unterstützt wurde das Unternehmen durch die Bereitschaft der Stadt Erfurt, des Landkreises Erfurt und der betroffenen Gemein- den, sich finanziell am Bahnbau zu betei- ligen. Auch wollte man den erforder- lichen Grund und Boden kostenlos abge- ben.

Die Kleinbahn-Aktien-Gesellschaft wurde am 15. Oktober 1924 ins Leben gerufen. Im Jahre 1925 waren die Pläne für den Bahnbau fertiggestellt, und am 15. April 1925 erfolgte der erste Spaten- stich. In das bereits bestehende An- schlußgleis zur ehemaligen Gewehrfab- rik, den damaligen Deutschen Wer- ken, das die Kleinbahn-AG vor Baube- ginn erworben hatte, wurde zwischen Marbach und Erfurt West eine Linkswei- che eingebaut. Von hier aus konnte der Streckenbau fortgesetzt werden. Um- fangreichere Erdarbeiten ergaben sich lediglich auf dem Streckenabschnitt von Marbach bis Bindersleben, wo zu- dem ein beträchtlicher Höhenunter- schied zu überwinden war. Deshalb wurden hier Steigungen bis zu 1:55 not- wendig.

Schwierigkeiten gab es mit dem An- schluß nach Gotha Ost. Streitigkeiten beim Grunderwerb und über die Höhe der Zuwendungen für den Bahnbau ver-

hinderten letztlich die Weiterführung der Strecke. Einige Großbauern von Friemar, die dem Landratsamt von Gotha angehörten, verweigerten ihre Zustimmung. Daher wurde Nottleben zum Endbahnhof ausgebaut.

800 m zu Fuß

Über die Anordnung der Gleisanlagen der Kleinbahn im Ausgangsbahnhof Erfurt Nord ist nichts bekannt. Fest steht nur, daß der Kleinbahnhof Erfurt Nord etwa 800 m vom gleichnamigen Reichs- bahnhof entfernt war (ehemalige Über- gabegeleise der Deutschen Werke AG). Für die Reisenden, die umsteigen woll- ten, eine besondere Erschwernis. Alle Versuche der Kleinbahn-AG, eine Ein- fahrmöglichkeit für den Triebwagen auf dem Reichsbahnhof Erfurt Nord zu er- halten, scheiterten.

Die Bahnhöfe Marbach, Schmira, Bin- dersleben, Alach, Zimmernsupra-Töt- telstätt und Ermstedt verfügten ledig- lich über ein Ladegleis, das in der Fahr- richtung vor oder hinter dem Bahnsteig- gleis angeordnet war. Diese Ladegleise (außer in Marbach) konnten von beiden Richtungen aus befahren werden. Das nur über eine Weiche zu erreichende Ladegleis des Bahnhofs Marbach führte zu privaten Firmen und war mit einem Tor „gesichert“.

Die Gleisanlagen des Bahnhofs Erfurt West hatte man der Bedeutung entspre- chend umfangreicher gestaltet. Sie ex- istieren noch heute vollständig. Das 120 m lange Freiladegleis führt zur Kopf- und Seitenrampe. Weiter sind vorhanden ein Umfahrgleis für den Lok- wechsel, ein Aufstellgleis (135 m) für Wagen und zwei Gleise, die zu einem

1 Übersicht über den Streckenverlauf der ehema- ligen Kleinbahn Erfurt – Nottleben

2 und 3 Die Gleisanlagen in Erfurt West und Nottleben blieben während der Betriebszeit der Klein- bahn nahezu unverändert.

