

2
88

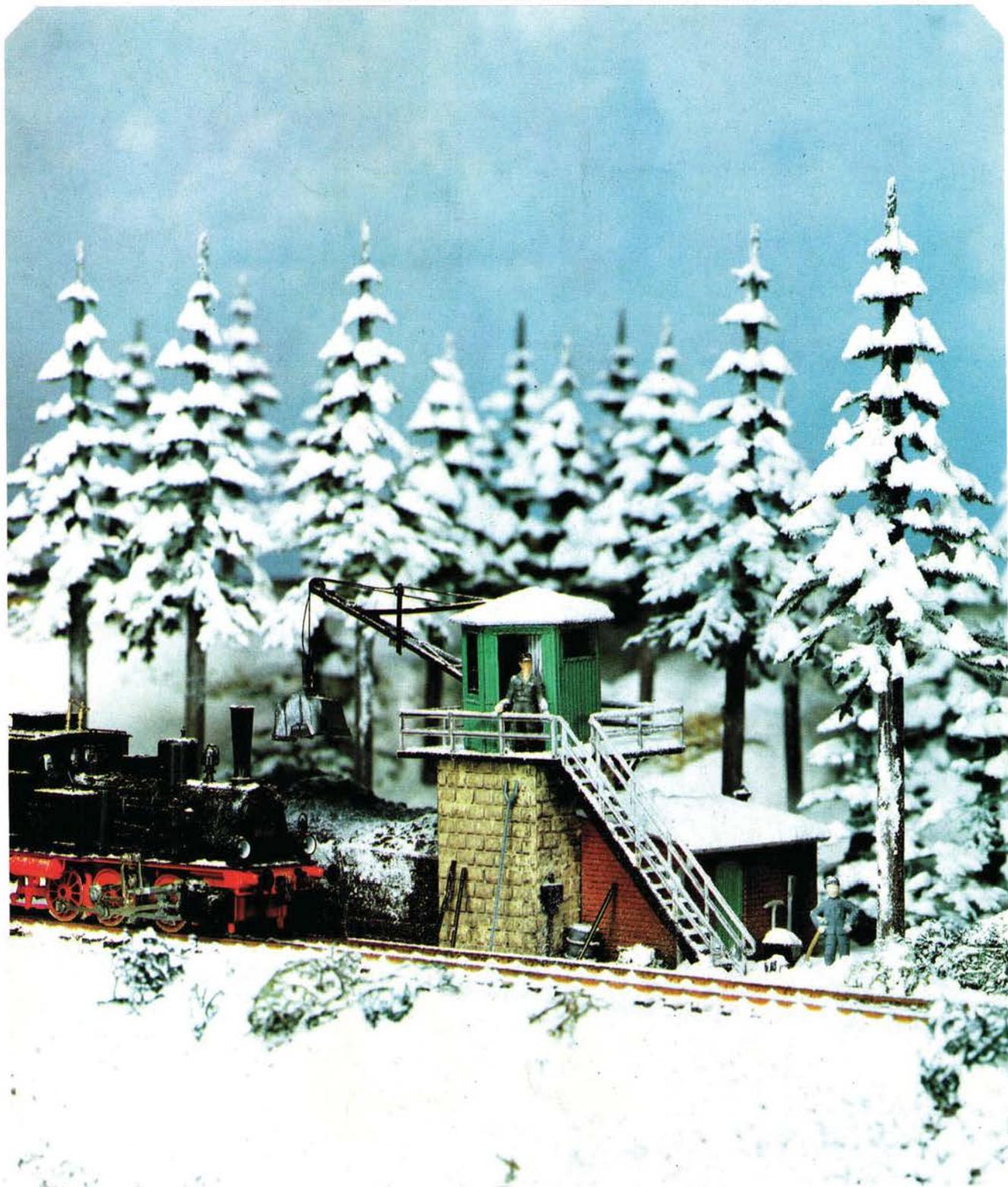
transpress

modell

eisenbahner

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

Feuerlöschzug
in H0_m



Lokomotivwerkstatt ohne Gleisanschluß

Ein volkseigener Betrieb setzt Werklokomotiven instand. Eigentlich kaum etwas besonderes, doch beim VEB Lokomotiv-Reparatur Tharandt schon. Er nämlich verfügt über keinen direkten Gleisanschluß an das Streckennetz der Deutschen Reichsbahn. Die Fahrzeuge werden also vom Bahnhof auf Tiefladern in den Betrieb transportiert.

1 Sechs Diesellokomotiven verschiedener Industriebetriebe warten im VEB Lokomotiv Reparatur auf ihre Instandsetzung. Die Zug- und Stoßvorrichtungen wurden bereits abgebaut.

2 Sämtliche Fahrzeuge erhalten Arbeitsnummern, die auf diesem Foto deutlich erkennbar sind. Aus den Lokomotiven „26“ und „32“ wurden die Motoren ausgebaut.

2



4



3 Die Lokomotive mit der Arbeitsnummer „21“ wurde noch einmal gründlich gereinigt und einem anderen Werkbereich zugeführt. Dabei hilft ihr eine kleine, werkeigene Schwester. Diese ist namenlos und wird nur „Nr. 1“ genannt.

4 Sie hat bereits keine Arbeitsnummer mehr – die Werklok 1 aus Kindisch bei Kamenz. Doch ehe das Maschinchen durch die Deutsche Reichsbahn nach Hause gefahren werden kann, wird es noch zum Bahnhof gebracht.

5 Die Strecke zwischen dem Lokomotiv-Reparaturbetrieb und dem Bahnhof Tharandt muß diese Cottbuser Werklokomotive auf einem Tieflader zurücklegen. Die völlig neu eingekleidete Maschine wird gerade verladen. Obwohl sie ganz alleine auf dem Spezialtransporter steht, ist der Platz recht knapp. Da heißt es dann „gut festhalten“. Denn die Straße ... – na, schauen Sie sich mal das Rücktitelbild an.

Fotos: J. Steckel (†), Berlin

3



5



eisenbahn-modellbahn-
zeitschrift
37. Jahrgang



transpress
VEB Verlag für Verkehrswesen
Berlin

ISSN 0026-7422

modelleisenbahner

forum	Leser schreiben, meinen, fragen und antworten	2
dmv teilt mit	Verbandsinformationen/Wer hat – wer braucht?	19
junior	Erholung und Arbeit/Lexikon/Elektronik	24
eisenbahn		
kurzmeldungen	DDR und Ausland	14
mosaik	Das Bahnbetriebswerk Schwerin – eine Stätte der Tradition Werklokomotiven	3 16
historie	Schneeräumfahrzeuge von damals	12
poster	Unterwegs	27
international	Die Eisenbahnen Turkmeniens Im Depot von Praha-Bubny	8 9

nahverkehr

historie	Zur Geschichte der Döbelner Straßenbahn AG	6
mosaik	Leipziger Außenseiter Pullman Ade	10 11

modellbahn

anlage	25 Jahre AG „Elstertalbrücke“	28
tips	Eine H0-Bogenbrücke mit Halbkreisgewölben Selbst gebaut Ein Bahnpostwagen in der Nenngröße H0 Ein Bahnpostwagen in der Nenngröße N Ein Feuerlöschzug in der Nenngröße H0 _m	22 28 31 32 34
mosaik	Vorgestellt und kommentiert	34
Jahresinhaltsverzeichnis 1987		17/18

Titelbild

Immer wieder beeindruckt das Motiv „Modelleisenbahn im Winter“, wengleich die Zahl derer, die sich einer solchen Szenerie verschrieben haben, verhältnismäßig gering ist. Jürgen Albrecht aus Oschatz baute für uns ein Winterdiorama, in dem die Bekohlungsanlage der am Waldrand liegenden Lokeinsatzstelle einer Nebenbahnstrecke viel Atmosphäre vermittelt.

Foto: J. Albrecht Oschatz

Redaktion

Chefredakteur:
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
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
Klaus Lehm, Sonneberg
Dr. oec. Joachim Mucha, Dresden
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 Wilhelm,
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

Verlagspostamt Berlin

Redaktionsschluß: 4. 1. 1988
Geplante Auslieferung: 5. 2. 1988

Geplante Auslieferung des Heftes
3/88: 8. 3. 1988

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.

Leser schreiben ...

Noch bis zum 28. Februar ...
... sind auf dem Traditionsschiff FRIEDEN in Rostock-Lütten Klein unter dem Motto „Modelllokomotiven an Bord“ Fahrzeuge im Maßstab 1:87 zu besichtigen. Archivfotos und Zeichnungen ergänzen diese Ausstellung, die einen Einblick in die deutsche Lokomotivgeschichte vermittelt. Der Veranstalter dieser Ausstellung ist die Interessengemeinschaft „Mecklenburgische Eisenbahnen“ des Kulturbundes der DDR. Das Traditionsschiff befindet sich in unmittelbarer Nähe des Haltepunktes Lütten Klein der Rostocker S-Bahn. Öffnungszeiten: täglich außer montags von 8.30 Uhr bis 16.30 Uhr, mittwochs ab 10.00 Uhr.

J. Schulze, Brandenburg

Feldbahn-Verzeichnis in Arbeit
Im Rahmen der Erhaltung von interessanten Fahrzeugen und Anlagen ehemaliger und noch in Betrieb befindlicher Feldbahnen ist die Arbeitsgemeinschaft 2/26 Weißwasser des DMV damit beschäftigt, ein Verzeichnis derartiger Werkbahnen zusammenzustellen. Dazu bittet die AG die Leser des „me“ um Mithilfe. Das Verzeichnis betrifft sämtliche Bahnen mit 600-mm-Spurweite, die jetzt noch von Ziegeleien, Steinbrüchen, Kieswerken und anderen Betrieben genutzt werden. Folgende Angaben sind erforderlich:

- Eigentümer der Bahn, Werkbezeichnung
 - Inbetriebnahme
 - Streckenverlauf von/bis (evtl. Skizze), Streckenkilometer
 - eingesetzte Lokomotiven mit Hersteller, Fabr.-Nr. und Baujahr (Gesamtlöpark)
 - vorhandene Wagen (auch Außenseiter)
 - Betriebsdienst, beförderte Güter.
- Zur vollständigen Katalogisierung dieser Bahnen ist auch die aktive Unterstützung aller Arbeitsgemeinschaften des DMV erforderlich. Mit diesem Vorhaben unternimmt die Arbeitsgemeinschaft 2/26 Weißwasser des DMV einen Schritt in „eisenbahnhistorisches Neuland“ und will ein Gebiet beleuchten, das fernab von den großen Schienensträngen eine nicht weniger interessante Geschichte hat. Besonders sind auch Fotos von 600-mm-spurigen Werkbahnen gefragt. Es ist beabsichtigt, das Feldbahn-Verzeichnis nach Abschluss der Recherchen im „me“ zu veröffentlichen. Informationen anhand des obigen Fragespiegels bittet die AG 2/26 Weißwasser des DMV zu senden an: Friedemann Tischer, Hermannstraße 19, Weißwasser, 7580.

In Weida klappt's

Während der 5. Modelleisenbahn-Ausstellung der AG 4/55 –

sie fand im vergangenen Jahr statt – wurde u. a. die Gemeinschaftsanlage „Bahnhof Weida“ gezeigt. Nach dreijähriger Bauzeit fand diese Anlage das besondere Interesse der vielen Besucher, weil hier im Modell zu sehen war, was sich täglich beim Vorbild tut.

Von den 28 Mitgliedern der AG sind die Hälfte Schüler und Jugendliche. Mit dem Vorbild wird enger Kontakt gehalten. Exkursionen gibt es regelmäßig, und schließlich nahm in den letzten Jahren jeweils mindestens ein Freund eine Lehre bei der DR auf.

R. Reißmann, Gera

Internationaler Wettbewerb

In Oleśnica bei Wrocław finden alljährlich im November ein

tung geschilderte Entwicklung des gesamten Netzes einschließlich der Südharzeisenbahn läßt erkennen, welche ökonomischen Beweggründe dazu führten, ingenieurtechnische Leistungen zu vollbringen, die uns auch heute noch Hochachtung abverlangen.

„Die Bahnen an der Ostsee“ lassen hinsichtlich der Geschlossenheit Wünsche offen. Die historischen Zusammenhänge, die ja gerade bei den Schmalspurbahnen eine große Rolle spielen, sind m. E. nicht vollständig behandelt. Auch scheint mir, daß der Film etwas zu „kopflastig“ zugunsten des „Molli“ ausgefallen ist. Interessant an diesem dennoch hervorragend gefilmten Werk die Einblicke in das Raw Görlitz sowie in die WA Per-



Die Schiedskommission (Kollegen aus der ČSSR und der VRP) bei der Bewertung von Eisenbahnmodellen: Diesellok der Baureihe ST 44 (1. Platz), Elok der Baureihe 499 und Dampflokom. „General“.
Foto: A. Baliński, Oleśnica

Wettbewerb und eine Ausstellung von Pappmodellen statt. Im Jahre 1986 wurden erstmals Eisenbahn-Modelle ausgestellt. Die Modelle werden nach drei Altersgruppen klassifiziert:

A – bis 12 Jahre

B – 12–16 Jahre

C – über 16 Jahre.

Ausführliche Informationen erteilt: SDK „Korelat 2“ ul. Kochanowskiego 5, 56–400 Oleśnica.
me

Leser meinen ...

Neue Filme von der Eisenbahn

Im „me“ Heft 5/1987 wurde über die Filmarbeiten zum Thema „Schmalspurbahnen in der DDR“ berichtet. Ich hatte Gelegenheit, gemeinsam mit DMV-Mitgliedern beide Filme zu sehen und möchte meine Eindrücke schildern.

„Die Bahnen im Harz“ sind anschaulich in ihren historischen Zusammenhängen dargestellt. Herrliche Aufnahmen zeigen diese Bahnen in ihrer heutigen Form. Einprägsame Bilder unterstreichen die wirtschaftliche Bedeutung dieses vollwertigen Verkehrsmittels. Die in der Einlei-

berg des Raw Wittenberge. Zeigen diese Szenen doch eindrucksvoll, mit welchem Ideenreichtum und Engagement die Werkstätten arbeiten müssen, um die teilweise fast 100 Jahre alten Fahrzeuge betriebsfähig zu erhalten.

P. Sommer, Magdeburg

„Fabrikschild“



Dieses Schild zierte eine Straßenbrücke, die neben der Eisenbahnstrecke Themar-Schleusingen (Kursbuch-Strecke Nr. 626) verläuft. Aufgenommen und eingesandt von Thomas Scheibe.

Leser fragen ...

Werkbahnbetrieb in Schiefergruben

Auf den 700-mm-spurigen Werkbahngleisen des VEB Thüringer Schiefergruben in Lehesten sind abwechselnd zwei Lokomotiven der Heeresfeldbahn im Einsatz. Leider konnten die Fabrik-Nummern dieser Maschinen nicht in Erfahrung gebracht werden. Hersteller: Gmeinder & Co (Mosbach in Baden), Feldbahnlokom KLM 4, Baujahr 1943, Motor 50 PS Deutz-Diesel A 4 M 517, Bauart HF 50 B (jetzt umgebaut auf 3 NVD Schönebeck), 3-Gang-Lamellenkupplung, Kettenantrieb, Geschw. 20 km/h, Masse 8 t, Achsfolge B. Wer kann über die Geschichte dieser Lokomotiven nähere Angaben machen?
J. Bartl, Lehesten

Leser antworten ...

Einst MITROPA-Werkstatt in Falkensee

Zu der im Heft 3/87 erwähnten MITROPA-Hauptwerkstatt noch folgendes: Neben der Hauptwerkstatt der MITROPA in Gotha gab es noch ein Ausbesserungswerk dieser Gesellschaft in Falkensee. Hier wurden Schlaf- und Speisewagen repariert oder umgebaut (vergl. „Reisezugwagen-Archiv 2“, S. 27). In den 30er Jahren haben die faschistischen Machthaber in diesem Werk eine Rüstungsproduktion aufgenommen. Es wurden Panzer gebaut. Das Werk befand sich nördlich der Strecke Berlin-Hamburg zwischen den Bahnhöfen Albrechtshof und Falkensee, etwa da, wo sich heute die KIM Geflügelproduktion befindet. Das Anschlussgleis wird bis zum Stadtrand von Falkensee noch als Abstell- und Bauzuggleis benutzt.

A. Ermer, Berlin

Peter Reinhard (DMV), Schwerin

Das Bahnbetriebswerk Schwerin – eine Stätte der Tradition

Mehr als ein Vorwort

Steht man auf dem Bahnsteig 4 des Schweriner Hauptbahnhofs, sieht man sich einem altherwürdigen Gemäuer gegenüber. Nur wenige wissen, daß dieses kalkvermauerte Ziegelbauwerk zum ältesten erhalten gebliebenen Trakt der Lokomotiv- und Wagenwerkstatt der Mecklenburgischen Eisenbahn-Gesellschaft (im folgenden MEG genannt) gehört. Hinter diesem Gebäude streckt sich wie ein Denkmal der Kamin der alten Schmiede empor. Er ist so alt und markant, daß man ihn sogar auf alten Karten findet.

Könnte dieser Kamin erzählen, so müßte er uns mehr berichten von Carl Gottfried Arndt, dem Baumeister und späteren Technischen Direktor der MEG, der maßgebend in den ersten Jahren die technischen, betrieblichen und auch sozialen Belange mitbestimmte; er müßte berichten über seinen Maschinenmeister Lossin, der in Deutschland umherreiste, um günstige Anwendungsbeispiele für den Lokomotivbetriebsdienst zu finden; und er müßte berichten über den Dichter Heinrich Seidel, ehemaliger Lehrlinge in der Werkstatt und später ein leitender Ingenieur beim Bau des Anhalter Bahnhofs in Berlin.

Unsere Neugierde wäre nicht erschöpft, wüßten wir mehr über die vielen unbekanntenen Beschäftigten, über geschichtliche Vorgänge und Zusammenhänge – und natürlich über die vielen vorbeidampfenden Lokomotiven ...

Doch folgen wir der Sachlichkeit und lassen uns das wiedergeben, was Schweriner Eisenbahnfreunde an historischem Material zusammengetragen haben.

Aus der Geschichte

Das Bahnbetriebswerk Schwerin, die ehemalige Lokomotiv- und Wagenwerkstatt, ist so alt wie die erste Strecke der MEG. Es war die am 1. Mai 1847 eröffnete Verbindung von Hagenow nach Schwerin. Die MEG schuf mit dem Bau dieser Werkstatt die Voraussetzungen für die Pflege, Wartung und Reparatur ihrer Fahrzeuge.

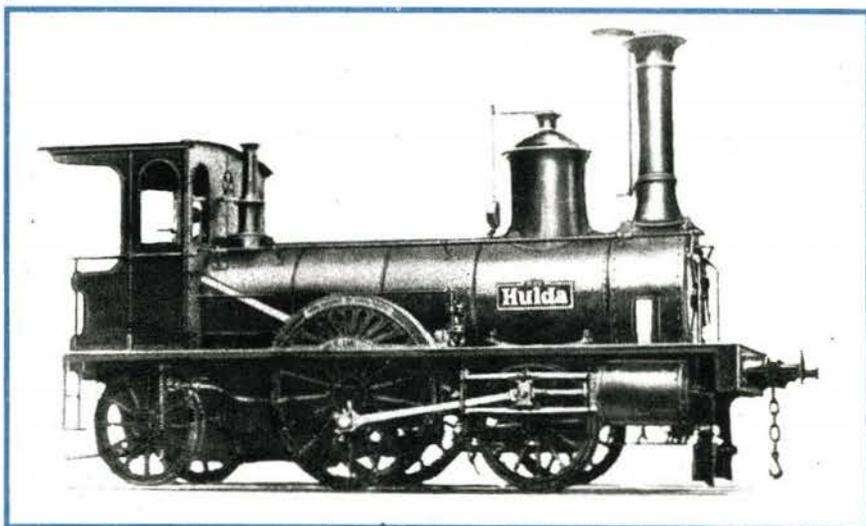
In der Lokomotiv- und Wagenwerkstatt – in den 50er Jahren des vergangenen Jahrhunderts auch Hauptwerkstatt genannt – wurde aber auch der Einsatz von Lokomotiven und Wagen koordiniert. Für den Lokbetrieb war ein Maschinenmeister verantwortlich. Die Reparaturarbeiten leitete der Werkführer. Durch Vorschriften verpflichtete man alle Lo-

komotivführer, die Maschinen während der Fahrt zu beobachten, nach der Fahrt über den Zustand zu berichten und bei der Beseitigung von Schäden mitzuhelfen.

Die wichtigsten Dienstvorschriften wurden vom Technischen Direktor der Bahn, Arndt, in Anlehnung an die der Berlin-Hamburger Eisenbahn erarbeitet. In den Protokollen über die Direktionssitzungen ist vermerkt, daß er sich mehrmals für die sozialen Belange seines Personals einsetzte.

Gegenüber der hart arbeitenden Landbevölkerung mit zum Teil saisonalen Löhnen hatten die Angestellten der Mecklenburgischen Eisenbahn gewisse Vorteile. Sie waren Mitglied der Pensionskasse und erhielten eine Dienstuniform.

1



stattungsgrad auf einem hohen Niveau zu halten. So waren als Werkabteilungen eine Schlosserei, eine Stangenschmiede, eine allgemeine Schmiede, eine Lackiererei und diverse Lager vorhanden. Durch diese Universalität erlangte die Werkstatt einen sehr guten Ruf. Verschiedene Anträge auf Ausführung von Reparaturarbeiten Dritter waren die Folge.

In der Hauptwerkstatt Schwerin war man dem technischen Höchststand sehr angetan. Der Maschinenmeister Lossin unternahm mehrere Reisen, um sich über technische Entwicklungen zu informieren. Bei der Cöln-Mindener Eisenbahn lernte er beispielsweise die neuesten Methoden zum Schmieren der Wagen kennen.

Doch zurück zur Hauptwerkstatt der MEG. Schon in den Anfangsjahren machten sich Platzprobleme bemerkbar, die in den kommenden Jahren noch größer werden sollten. Ursprünglich wurden die Fahrzeuge innerhalb der Werkstatt mit Schiebebühnen bewegt. Solange die Fahrzeuge an Größe nicht zunahmen, stellte dies eine interessante und auch für die damaligen Verhältnisse moderne Lösung dar. Die Zufahrt zum Lokomotivschuppen des Betriebswerkes ermöglichte eine Drehscheibe.

Nachdem nun die Verbindungen in Richtung Wismar, Rostock und Güstrow im Jahre 1851 fertiggestellt waren, wurde die Werkstatt auch für die Unterhaltung der für den Betrieb dieser Strecken beschafften Fahrzeuge zuständig.

Lokomotivstationen gab es außerdem u. a. in Hagenow, Kleinen, Wismar, Bützow, Güstrow und Rostock. Später entwickelten sich diese zum Teil zu bedeutenden Bahnbetriebswerken.

Die bereits erwähnten Platzsorgen in der MEG-Hauptwerkstatt führten schließlich dazu, daß von Arndt und Lossin Vorschläge zum Anbau an die Lokomotivwerkstatt und zur Vervollendung des Wagenreparaturschuppens unterbreitet wurden. Doch konnten dafür vorerst keine Finanzmittel gewährt werden. Außerdem ließ die Lage des Geländes keine großen Erweiterungen zu. Beachtenswert sind deshalb die Bemühungen, den Aus-

1 Personenzuglokomotive HULDA (Hersteller: Egestorff, Hannover, 1863/206). Sie war hauptsächlich im Personenzugdienst auf dem Abschnitt Hagenow-Rostock anzutreffen. 1901 wurde die Maschine ausgemustert.

Gleichzeitig gab es aber auch zahlreiche Meinungsverschiedenheiten zwischen dem Vorstand und Lossin, die dann nach der Pensionierung Arndts, Ende der 50er Jahre, zu Lossins Entlassung führten. Beide Eisenbahner standen der technischen Entwicklung stets positiv gegenüber. Da dieser Standpunkt nicht immer mit der finanzpolitischen Situation übereinstimmte, entstanden die bereits erwähnten Differenzen zwischen dem Vorstand und insbesondere Lossin. Noch in den 60er Jahren machten sich dann die Einsparungsmaßnahmen negativ bemerkbar, worüber noch berichtet wird.

Vor der Jahrhundertwende nahmen die Schwierigkeiten weiter zu. Inzwischen existierte eine weitere Werkstatt. Sie befand sich in Rostock und wurde sehr schnell ausgebaut. Zwar ergab sich immer noch eine Priorität der Schweriner Werkstatt, doch der Platz für die Behandlung der Lokomotiven und Wagen wurde hier immer geringer.

Reparaturen mußten deshalb teilweise im Freien vorgenommen werden. Arbeiter und Angestellte zeigten sich darüber ungehalten. 1905 hatte die Werkstatt Schwerin 62 Lokomotiven zu betreuen. Dafür standen zwei

Stände von je 18 m Länge, die je zwei Lokomotiven aufnehmen konnten, sowie fünf Stände, die notdürftig für zwei Tenderlokomotiven ausreichten, zur Verfügung. Noch im gleichen Jahr sah sich die Großherzogliche Eisenbahndirektion veranlaßt, die Regierung auf diese Zustände hinzuweisen. Erst 1908 wurde dann die Werkstatt Schwerin erweitert. Beim Ausbau der Werkstatt wurden leider im sozialen Bereich finanzielle Kürzungen vorgenommen. Das befremdet insofern, als doch gerade in der Begründung an die Landtagskommission zur Erlangung der finanziellen Mittel in Höhe von 135 000 Mark von den schweren Arbeitsbedingungen der Arbeiter ausgegangen wurde.

Im Ergebnis der Novemberrevolution von 1918 trat 1920 speziell für die Eisenbahnwerkstätten in Mecklenburg die „Verordnung über die Bildung der Betriebsvertretungen nach dem Betriebsrätegesetz“ als bürgerlich-demokratische Maßnahme in Kraft. Das war auch für die Werkstatt Schwerin etwas Neues, war doch die mecklenburgische bis zu diesem Zeitpunkt als reaktionärste Bahndirektion auf deutschem Gebiet bekannt.

Wie alle anderen deutschen Länderbahnen wurden auch die Staatseisenbahnen Mecklenburgs am 1. April 1920 von der neu gegründeten Reichsbahn übernommen, die ab 1924 als Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft firmierte. 1925 kam es zur Neuregelung des Werkstättenwesens. Damit verbunden war ein Personalabbau in der Schweriner Werkstatt. Trotz Eingaben zur Erhaltung der inzwischen 75jährigen Eisenbahnwerkstatt wurde 1926 die Werkabteilung geschlossen und dem Bahnbetriebswerk Schwerin angegliedert.

Mit Beginn des zweiten Weltkrieges waren auch die Lokomotivführer des Bw Schwerin direkt den faschistischen Machenschaften ausgesetzt. Das Maschinenpersonal wurde teilweise in das besetzte Gebiet bis hin in den Frontbereich versetzt.

Ein neues Kapitel der Bw-Geschichte begann im Mai 1945. Zunächst gestaltete sich die Brennstoff- und Ersatzteilsituation als überaus kompliziert. Angehörige des Bahnbetriebswerkes fuhren nach Rastow bei Schwerin, um Holz für die Lokomotivfeuerung einzuschlagen.

Die politischen Realitäten stellten auch an das Bw Schwerin neue Anforderungen. Durch die veränderten Verkehrsrichtungen ergaben sich nun völlig neue Leistungen im Maschinendienst. Lag doch Schwerin jetzt an einer wichtigen Magistrale der Nord-Süd-Relation im Eisenbahnverkehr. Der Aufbau des sozialistischen Staates erforderte noch höhere Transportleistungen. Schweriner Lok-Personal wurde beispielgebend in der Schwerlastbewegung.

Die einsetzende Verdieselung schuf für das Personal des Bw Schwerin wesentliche Erleichterungen. Dazu trug auch am 25. November 1971 eröffnete Sozialgebäude bei. Seit Mitte 1987 gehören nun moderne Elloks zum täglichen Bild auf dem Bw-Gelände.

Von der ROSTOCK bis zur 91 134

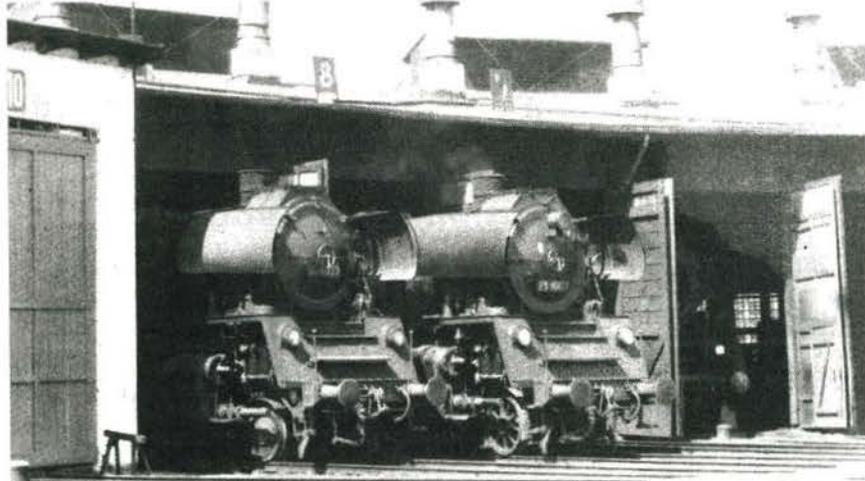
Die mecklenburgische Lokomotivgeschichte

begann nicht wie ursprünglich vorgesehen. Das geplante Beschaffungsprogramm konnte aus finanziellen Gründen für das erste Betriebsjahr nur teilweise realisiert werden. Von den 1845 bei der Lokomotivfabrik Borsig in Auftrag gegebenen fünf Lokomotiven waren 1847 nur drei abgenommen worden. Sie wurden als ROSTOCK, WISMAR und GÜSTROW (MEG-Nr. 1–3, Fabrik-Nummer 125–127) in Dienst gestellt und hatten die Achsfolge 1A1. Diese und weitere zehn Maschinen ähnlichen Typs bildeten den Grundstock für den Betriebsdienst der ersten Jahre. Unter maßgeblichem Einfluß des Technischen Direktors Arndt konnte eine gewisse Typenreinheit, bis auf die 1848 erwor-

2



3



bene und von Wöhlert gebaute MAR-SCHALL VORWAERTS, MEG-Nr. 4, vorerst gewahrt werden. Es wurden hauptsächlich Gemischtzüge gefahren. Erst ab 1851 fuhr täglich ein Güterzug. Deshalb wurden zusätzlich zu den 1A1-Lokomotiven zugkräftigere 1B-Lokomotiven beschafft.

Später bot Borsig der MEG verschiedene 1B-Maschinen an, die sich in Größe und Ausrüstungsgrad unterschieden. Die MEG, schon nicht mehr unter der technischen Federführung von Arndt, verzichtete aus finanziellen Gründen auf solche Extras wie die Kirchwegsche Kondensationsvorrichtung und bevorzugte die billigste Ausführung.

Im Bestand der Werkstatt Schwerin wurden 1870 19 1A1-, sechs 1B- und zwei B1-Lokomotiven geführt. Auch nach der Verstaatlichung 1870 und der 1873 erfolgten Reprivatisierung verblieb der größte Teil der alten MEG-Lokomotiven im Bestand der Werkstatt. Dadurch erreichten manche Lokomotiven das beträchtliche Alter von 50 Jahren und mehr. Neuzugänge waren nach preußischen Normalien gebaute Maschinen (P2, P3, G2 und G3). Um die Jahrhundertwende kamen 1B-Lokomotiven von Hartmann hinzu, die zwischen 1864 und 1869 von der Friedrich-Franz-Eisenbahn erstmalig für ihre Strecke Güstrow-Neubrandenburg beschafft wurden und sich dort gut bewährten.

Trotz unveränderter Einsatzvarianten auf den Strecken Ludwigslust/Hagenow-Schwerin-Rostock kam es jedoch zu einem steten Anstieg der Beförderungsleistungen. Die um Schwerin neu eröffneten Linien wurden mit den älteren Hartmann-Maschinen befahren. Für kürzere Stichbahnen, wie Schwerin-Rehna, reichten auch T3-Lokomotiven aus. Im letzten Jahrzehnt des vorigen Jahrhunderts waren im Bereich Schwerin etwa 14 alte MEG-Lokomotiven vorhanden, die aber bereits zur Ausmusterung anstanden oder nach Parchim und den anderen Lok-Stationen im Raum Ludwigslust/Dömitz abgegeben werden sollten. Einige Hartmann-Loko-

motiven der Bauart P1^{III} und P1^{IV} liefen dann im Personenzugdienst nach Rehna und Parchim. Hinzu kamen Personenzuglokomotiven der Gattungen P2 und P3. G3-Güterzuglokomotiven fuhren Güterzüge, und einige mecklenburgische T3a und T3b standen im Nebenbahndienst. Vereinzelt gab es dann auch preußische P3¹-Maschinen in Schwerin. Die neuen P4²-Verbundlokomotiven aber beheimatete man vorerst in Rostock, wo bessere Einsatz- und Unterhaltungsmöglichkeiten bestanden. Der Achsstand der P4² war gegenüber der P3 um 2,8 m länger. Erst mit der bereits erwähnten Erweiterung und dem Einbau einer neuen Drehscheibe war es möglich, die P4² in Schwerin vollstän-

dig zu unterhalten.

Die 1908 angelieferten mecklenburgischen T4 (BR 91.19) sind bei Indienststellung nicht mit Sicherheit in Schwerin nachzuweisen. Die T4 war die einzige Baureihe, die ausschließlich für mecklenburgische Verhältnisse gebaut wurde.

Zu Beginn der Reichsbahnzeit kam es zu grundlegenden Neustationierungen. Einige P4² wurden nach Schwerin umgesetzt. 1925 wurde die erste „fremde“ Maschine, die 55 1898 von der RBD Essen, nach Schwerin umgesetzt. Aber auch zumindest eine der pr. T9², die noch 1917/18 aus der KED Essen in den Bestand der mecklenburgischen Staatsbahn aufgenommen wurde, stand im Bw

hörten außerdem die VT 852, 860 und 861. Mit den stationierten 38 Dampflokomotiven lag Schwerin zu diesem Zeitpunkt von den acht mecklenburgischen Bahnbetriebswerken nur an vierter Stelle.

Während des zweiten Weltkrieges erfuhr der Triebfahrzeugbestand ständig Veränderungen. Zeitweilig wurden sogar zwei polnische Beutelokomotiven der ehemaligen preußischen Gattung S3 eingesetzt. Sie liefen als 13 305 und 13 310 im Plandienst nach Ludwigslust und Wismar. Später wurden dann dem Bw Schwerin vor den vorrückenden sowjetischen Truppen aus Richtung Osten abgefahrene Lokomotiven der Baureihen 44, 50 und 52 zugewiesen, aber größtenteils in und um Schwerin kalt abgestellt. Es wird auch berichtet, daß fabrikneue 50er mit Wiener Personal aus Floridsdorf nach Schwerin kamen.

Bis 1945 wurden im Betriebsdienst vorrangig die Baureihen 38 (pr. P8), 56 (pr. G8¹ Umbau, pr. G8²) 62, 75 (bad. VI) und 91 (pr. T9¹, me. T4) eingesetzt. Die 38 1573, 38 2119 und 38 3674 waren ehemalige P8 der mecklenburgischen Eisenbahn (Nr. 251, 263, 264).

In den 50er Jahren liefen dann in größeren Stückzahlen die Baureihen 23¹⁰, 41, 50alt, 50⁴⁰ und 93 (pr. T14). Das Bw Schwerin hatte übrigens den höchsten Bestand an Lokomotiven der Baureihe 23¹⁰, den je ein Bw der DR gehabt hatte.

Nachdem bereits um 1951 die erste Diesellokomotive – eine V 36 – für den Stückgutverkehr vorhanden war, erhielt das Bw Schwerin elf Jahre später die ersten Neubau-Dieseltriebfahrzeuge. Es handelte sich um die Baureihen V 15 und V 60.

1968 folgte die erste V 180. Dieser Baureihe schlossen sich in den 70er Jahren die Reihen 120, 132, 110, 119 und 112 an. So verschwanden die Dampflokomotiven recht früh aus dem Bestand dieses Bahnbetriebswerkes.

Die 91 134, von 1950 bis 1963 im Personbahnhof als Rangierlokomotive eingesetzt, ist jedoch inzwischen zurückgekehrt. Sie wird jetzt von den Schweriner Eisenbahnfreunden liebevoll als Eisenbahnmuseumsfahrzeug gepflegt.



2 93 059 des Bw Schwerin im Mai 1965 am Kohlenbansen. Sie wurde 1915 von Henschel gebaut und war hier seit den 50er Jahren beheimatet.

3 Mitte Mai 1965 herrschte im Bw Schwerin noch Dampflokatmosfera.

4 Die V 180 327 des Bw Schwerin im Juni 1969 auf der Drehscheibe im Heimat-Bw

5 Lokomotive 91 134 des Bw Schwerin neben dem Ringlokschuppen im Juli 1986.

Fotos: Sammlung Verwaltungsarchiv der Rbd Schwerin (1); Sammlung Kunze (2 bis 4), Ackermann (5)

Schwerin. In jenen Jahren wurden dann die alten mecklenburgischen P3¹ (34 7308 und 34 7361) und P4² (36 609, 36 604, 36 657) im Bw Schwerin ausgemustert. Lediglich die Lokomotive 34 7351 rangierte noch bis 1928.

Neu war auch der Einsatz der badischen V1B. Hier sind in den Jahren 1925 bis 1937 vier Maschinen nachgewiesen. Im selben Zeitraum gehörten außerdem acht mecklenburgische T4 zum Bestand. Mit den Baureihen 24 und 64 erhielt das Bw Schwerin die ersten Einheitslokomotiven der DRG.

1940 gab es hier fünf 24er und fünf 64er. Erste Schnellzugleistungen wurden mit der preußischen S10¹ gefahren. Zum Bestand ge-

Quellenangaben

- (1) Schultz, Lothar: Eisenbahnen in Mecklenburg, transpress-Verlag, Berlin 1986
- (2) Moll/Wenzel: Die Baureihe 91 (preußische T9), Ek-Verlag, Freiburg, 1984
- (3) Geschäftsberichte der Mecklenburgischen Eisenbahn-Gesellschaft von 1848, 1849, 1850 und 1851, Verwaltungsarchiv der Rbd Schwerin
- (4) Plenarsitzungen des Direktoriums der Mecklenburgischen Eisenbahn von 1850 bis 1859, Staatsarchiv Schwerin, Akten 14 281 und 14 251
- (5) Triebfahrzeuge, Bestandsaufnahme 1945–1947, Verwaltungsarchiv der Rbd Schwerin, Akte 10 427
- (6) Zählliste der Rbd Schwerin von 1946, Verwaltungsarchiv der Rbd Schwerin
- (7) Nachweis über den Bestand des Lokomotivparkes der M.F.F.E. von 1903 bis 1919, Staatsarchiv Schwerin, Akte 14 535
- (8) Nachweis über den Bestand des Locomotiv-Parkes der Großherzoglich Mecklenburgischen Friedrich Franz Eisenbahn am 1. Oktober 1891, Staatsarchiv Schwerin
- (9) Die Entwicklung des Werkstättenwesens der Eisenbahnen in Mecklenburg, Rostocker Anzeiger, Nr. 199, 1933

Bärbel Gaumnitz, Suhl

Zur Geschichte der Döbelner Straßenbahn AG

Schlendert man heute aufmerksam durch die Straßen der Döbelner Innenstadt, so fallen einem da und dort noch etliche Meter Straßenbahngleise auf. Auch Weichen findet man teilweise tadellos eingebettet im alten Kopfsteinpflaster. Fahrleitungsreste sucht man allerdings vergeblich, die hat es hier auch nie gegeben! Diese Gleisanlagen sind vielmehr die letzten Zeugen der Döbelner Pferdebahn. Kaum zu glauben, aber wahr: Seit nunmehr 60 Jahren haben die Döbelner Stadtväter ihre alten Pferdebahngleise unberührt gelassen. Anlaß also, sich im Döbelner Stadtarchiv einmal mit der Geschichte dieser Bahn näher zu befassen.

Die Stadt braucht eine Straßenbahn

Ähnlich wie in anderen Städten Deutschlands konzentriert sich auch in Döbeln zum Ende des 19. Jahrhunderts mehr und mehr Industrie und Bevölkerung. Im Tal der Freiburger Mulde zieht sich die Stadt von Ost nach West in die Länge. Mühlenbetriebe nutzen die vorhandene Wasserkraft, ansonsten zeugt eine enorme Zahl rauchender Schloten vom Vorhandensein einer regen Industrie. Zu erwähnen sind vor allem metallverarbeitende Betriebe und eine große Zuckerfabrik. Erschwerend wirkt, daß Döbeln genaunommen keinen richtigen Hauptbahnhof bzw. günstig gelegenen Zentralbahnhof besitzt. Nur zwei Hauptstrecken kreuzen im äußersten Westen auf freiem Feld vor der Stadt. Es handelt sich um die 1847 bis Döbeln eröffnete Bahn Riesa–Chemnitz und 1867 in Betrieb genommene Verbindung (Leipzig–)Borsdorf–Meißen–Dresden. Von dieser Kreuzungsstelle aus, die dann später zum Hauptbahnhof ausgebaut wird, sind es bis zum Stadtzentrum reichlich zwei Kilometer! Zwar gibt es im Norden noch die Station Bauchlitz (später Großbauchlitz, heute Döbeln Nord) und im Südosten die Station Döbeln Ost. Doch auch deren Lage zum Stadtzentrum ist ungünstig.

Die Ost-West-Längenausdehnung der Stadt nimmt durch die Lage des Haupt-

bahnhofs noch zu. Ende der 80er Jahre des vorigen Jahrhunderts ist man sich im Döbelner Rathaus einig: Nur eine Straßenbahn kann dem wachsenden Verkehrsstrom in der Stadt Herr werden. Dabei wird nicht allein an eine Personenbeförderung gedacht. Zahlreiche Betriebe der Innenstadt haben durch die ungünstige Lage der Eisenbahnstrecke keine Anschlußgleise und erhoffen sich nun wenigstens Straßenbahnanschluß. Dazu kommt es dann später doch nicht, nur die Post erhält ein Anschlußgleis.

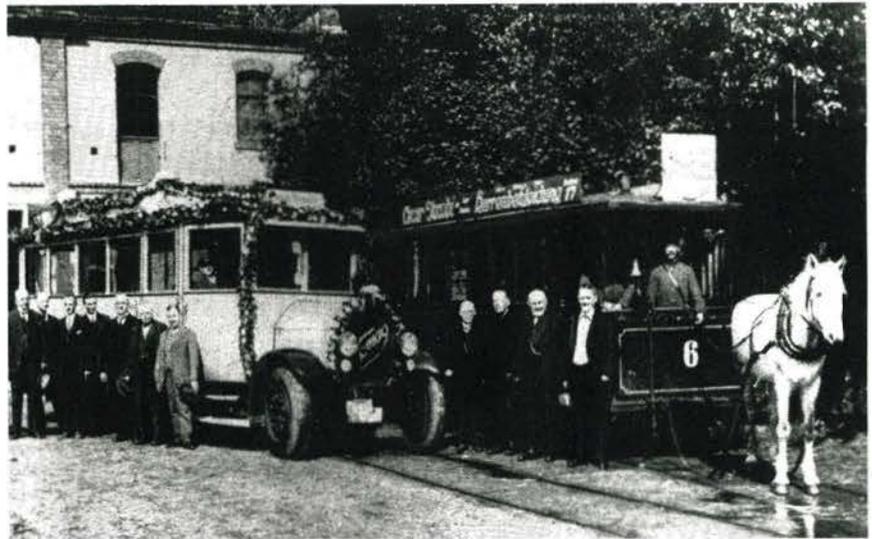


Tabelle 1
Haltestellenübersicht vom 12. August 1892

Nr.	Haltestelle
1.	Hauptbahnhof
2.	Bahnhofstraße, Kreuzung Friedrichstraße
3.	Bahnhofstraße, Kasernenstraße
4.	Bahnhofstraße, Hotel „Zum Kronprinzen“
5.	Bahnhofstraße, Hotel „Eichler“
6.	Niedermarkt, Hotel „Stadt Altenburg“
7.	Breitestraße
8.	Obermarkt
9.	Hotel „Sächsischer Hof“
10.	Ritterstraße
11.	Gasthof „Weißes Kreuz“

Die am 20. März 1891 gegründete „Aktiengesellschaft Döbelner Straßenbahn“ beginnt im Mai 1892 mit dem Bau einer meterspurigen Pferdebahn zwischen dem Hauptbahnhof und dem Obermarkt (heute Roter Platz). Von den ursprünglichen Plänen, eine elektrische Bahn zu bauen, wird aber Abstand genommen. Der Pferdebahnbau ist mit nur 6 000 Mark veranschlagt und ohne jedes technische Risiko durchführbar. Das Depot und die Stallungen legt man wohlüberlegt am Fuße der Steigung zum Hauptbahnhof an. Somit kann ab hier jederzeit bei Bedarf bergauf zweispännig gefahren werden, in der Stadt

ist lediglich ein Zugpferd pro Wagen vorgesehen.

Nur zwei Monate Bauzeit

Am 10. Juli 1892 wird die Strecke dem Verkehr übergeben. Man bittet sich beim „Publicum“ noch acht Tage Probezeit zur Aufstellung eines genauen Fahrplanes aus. Gleichzeitig wird die Strecke in östlicher Richtung über die Mulde hinweg bis zum Gasthaus „Weißes Kreuz“ erweitert. Tabelle 1 enthält die ab 12. August 1892 verbindlichen Haltestellen. Auffallend sind dabei die

1 Die letzten Tage der Pferdebahn in Döbeln; diese Aufnahme dokumentiert den Verkehrsträgerwechsel „von der Bahn auf den Bus“.

2 Auf der Döbelner Muldenbrücke noch immer vorhanden: das Pferdebahngleis (1983).

3 Nahezu vollständig sind die Gleisanlagen auf dem früheren Obermarkt, dem heutigen Roten Platz, erhalten (1984). Rechts der Abzweig zur Post, dahinter die Endstelle!

Fotos: Sammlung der Verfasserin (1), Verfasserin (2 und 3)

vielen Hotels, naturgemäß waren Hotelbesitzer die eifrigsten Fürsprecher und Aktionäre der neuen Bahn. 1898 möchte der Besitzer des Hotels „Zur Sonne“ ein Zweiggleis direkt bis vor sein Etablissement haben und erhält dies auch, als er sich bereit erklärt, die Kosten selbst zu tragen. Der Verkehr dorthin entwickelt sich so gut, daß bald mehr Fahrten „Zur Sonne“ im Fahrplan stehen, als zur östlich der Mulde gelegenen alten Endhaltestelle. Durch einen Vertrag mit der Kaiserlichen Oberpostdirektion Leipzig ist die Postbeförderung geregelt, die Bahn erwirbt dafür von der Firma Herbrand in Köln einen speziellen Wagen. Beim Neubau des Postamtes 1897 wird extra ein 150 m langes Anschlußgleis bis auf den Posthof in der Zwingerstraße verlegt. Die Hälfte davon mit der Weiche ist heute noch zu bewundern!

Verkehrsaufkommen blieb gering

Für den Personenverkehr gibt es vorerst nur vier Wagen. Außerdem wird im Fahrzeugbestand ausdrücklich eine Salzlöre erwähnt. Sie ist offensichtlich sehr vonnöten, denn schon im ersten Winter macht man unangenehme Erfahrungen mit Schnee und Eis. Ansonsten sorgen 10 Männer und 11 Pferde für den Betriebsablauf.

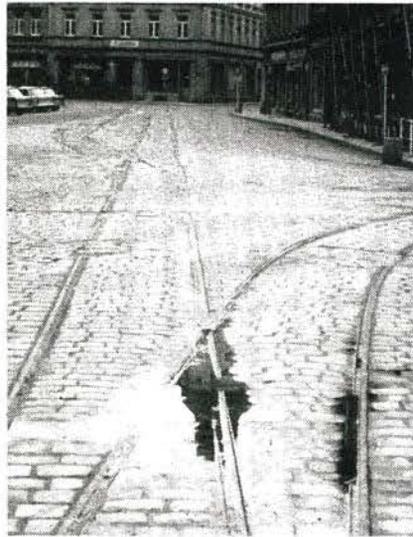
Der Verkehr entwickelt sich stetig, ist aber nie überwältigend. Döbeln hat um die Jahrhundertwende knapp 18 000 Einwohner. Die meisten Fabrikarbeiter

2



wird, läßt den Einsatz von Pferden bestehen. Nur einige neue Wagen werden angeschafft, ansonsten bleibt alles beim alten. Während des ersten Weltkriegs werden die besten Pferde und alle diensttauglichen Männer an die Front geholt. Unter großen Entbehrungen halten Frauen nun einen stark eingeschränkten Betrieb aufrecht. Das Futter ist rationiert und reicht kaum aus. An den Fahrzeugen und Anlagen wird nur noch das Notwendigste getan. 1917 beginnen die Fahrpreiserhöhungen, eine Fahrt kostet statt 10 jetzt 15 Pfennige.

3



res. Um konkurrenzfähig zu bleiben, sieht die AG keinen anderen Ausweg, als selbst drei Busse zu beschaffen. Am 10. Dezember 1926 fährt die Pferdebahn letztmalig durch Döbeln.

Der Einsatz der Busse bringt nun endlich das erhoffte Ansteigen der Fahrgastzahlen, 1927 werden mit nunmehr fünf Bussen 800 000 Personen befördert, das sind mehr als 300 Prozent im Vergleich zu den besten Zeiten der Pferdebahn. Dies ist natürlich auch ein Ergebnis der wirtschaftlichen Scheinblüte der „goldenen 20er Jahre“. Den Werdegang dieses Busunternehmens wollen wir nun hier nicht weiter verfolgen. Interessant ist aber, daß es bis 1954 existierte, und zwar unter dem alten Namen „Döbelner Straßenbahn AG“! Diese AG ist wahrhaftig ein sehr zählebiges Unternehmen gewesen. Der Abbau ihrer Gleisanlagen ging schon in den 20er Jahren nur sehr schleppend voran. Daß heute noch immer einige hundert Meter Gleise zu bestaunen sind, wurde bereits erwähnt. Aber die AG tat auch etwas sehr Weitschauendes: Sie schenkte nämlich 1926 der Stadt den letzten Pferdebahnwagen. Wo ihn die Zeitläufe hinverschlagen haben, konnte leider nicht ermittelt werden. Alte Döbelner wollen ihn noch nach dem zweiten Weltkrieg im Gartenlokal des Hotels „Zur Sonne“ gesehen haben. Belege irgendwelcher Art waren leider nicht auffindbar. Vielleicht aber gibt es Hinweise über den Verbleib von Kennern der Materie.

Tabelle 2

Traktionsmittel, Fahrzeugbestand und Verkehrsaufkommen

	1893	1900	1911	1917	1925	1926
Pferde	11	12	12	10 ¹⁾	8	8
Personenwagen	4	4	5 + 1 ²⁾			
Busse	—	—	—	—	—	3
beförderte Personen	213 159	216 886	277 341	285 265	172 952	171 191 123 703 Bus
Fahrpreis	10 Pf	10 Pf	10 Pf	15 Pf	20 Pf	20 Pf
Gesamtgewinn seit Gründung	8 678 M	30 623 M	37 316 M	47 403 M	52 590 RM	69 265 RM

¹⁾ davon 5 kranke Pferde

²⁾ Sommerwagen, ex Brandenburg (Havel)

benutzen nach wie vor nicht die Straßenbahn. Sie legen den täglichen Weg per Fahrrad oder auf Schusters Rappen zurück. Den Pendlern aus den umliegenden Dörfern nützt die Bahn sowieso wenig. Die Betriebsleitung der Bahn wirtschaftet aber sparsam, und so können jährlich Gewinne erzielt und Dividenden an die Aktionäre ausgezahlt werden. Eine Übersicht über die Leistungen der Bahn vermittelt Tabelle 2.

Die Sparsamkeit der Betriebsleitung und das Wissen darum, daß eine Erweiterung des Streckennetzes oder eine Elektrifizierung der Bahn keinen entscheidenden Verkehrszuwachs bringen

Das setzt sich fort, bis man 1922 am Vorabend der Inflation bei 6 Mark angelangt ist. Für eine wirtschaftlich vertretbare Betriebsführung ist bei diesem kleinen Unternehmen keine Basis mehr vorhanden. Am 16. September 1922 wird der Betrieb eingestellt. 1923 ruht der Verkehr völlig. Die AG möchte die Bahn gern verkaufen, doch selbst die Stadt zeigt keinerlei Interesse an der nunmehr unattraktiven Pferdebahn.

Busse anstelle der Pferdebahn

1924 nimmt die AG den Betrieb wieder auf. Doch man erreicht nicht einmal die Beförderungszahlen des Eröffnungsjah-

Traditionspflege?

Zur 1000-Jahr-Feier der Stadt am 28. Juni 1981 hatte man sich den Pferdebahnwagen Nr. 95 aus Leipzig ausgeliehen und ihn im Festumzug durch die Stadt gezogen. Das war schon eine ausgezeichnete Idee. Um wieviel reizvoller wäre es aber, wenn auf den nun schon so lange vergessenen Gleisen an Feiertagen und bestimmten Wochenenden eine Art Museumsbetrieb in Gang käme? Die Innenstadt wird im Moment zum Fußgängerbereich umgestaltet, genau dort liegen auch die Reste der Gleise. Die Lücken wären mit altbrauchbarem Material leicht zu schließen, es entstünde in keiner Weise eine Verkehrsbehinderung. Döbeln, ja die gesamte DDR wäre um eine verkehrshistorische Einmaligkeit reicher!

Quellenangaben

- (1) Franz, Helmut: „Traktionswechsel“ vor 50 Jahren; „modelleisenbahner“, Berlin, 30 (1981) 9, S. 275–277
- (2) Akten des Stadtarchivs Döbeln
- (3) Autorenkollektiv: Straßenbahn-Archiv 3, transpress VEB Verlag für Verkehrswesen, Berlin 1984

Prof. Dr. sc. techn. Adolf Dannehl,
Dresden

Die Eisenbahnen Turkmeniens

Turkmenien gehört zu den kleineren Republiken der UdSSR. Das Territorium wird zu großen Teilen von der Wüste Kara-Kum eingenommen. Im Osten schaffen der Amu Darja und im Süden der Kara-Kum-Kanal gute Bedingungen für die Bewässerung von bedeutenden Landstrichen und damit für eine intensive Landwirtschaft. Die Turkmenische Sozialistische Sowjetrepublik grenzt im Westen an das Kaspische Meer, im Nordwesten an die Kasachische SSR, im Nordosten und Osten an die Usbekische SSR und im Süden an den Iran.

93 Prozent aller Transportleistungen der Turkmenischen SSR entfallen auf die Eisenbahn. Deren Streckenlänge beträgt etwas über 2000 km. Der Eisenbahnbau in Turkmenien begann bereits 1881, als von der Hafenstadt Krasnowodsk am Ostufer des Kaspischen Meeres aus die „Transkaspische Eisenbahn“ ins Innere des Landes gebaut wurde (siehe auch „me“ 5/84, S. 14). Sie erreichte nach sechs Jahren Bauzeit die Landeshauptstadt Aschchabad und wurde schließlich nach Usbekistan weitergeführt, wo sie über Buchara und Samarkand 1899 dessen Hauptstadt Taschkent erreichte. Von dort wurde die Bahn durch die kasachische Steppe bis zum Südrail fortgeführt. Auf diese Weise war Turkmenien 1906 an das übrige Eisenbahnnetz Rußlands angeschlossen.

Schon 1931 begann man auf der turkmenischen Eisenbahnmagistrale Krasnowodsk-Tschardshou die Dampflokotiven durch Dieseltraktion zu ersetzen. Die bei Kolomna gebauten Diesellokomotiven der Baureihe E-El wurden im Bahnbetriebswerk Aschchabad beheimatet. Wenig später war diese Dienststelle die erste zu einem Diesel-Bw umgebaute der Sowjetischen Eisenbahnen (SŽD).

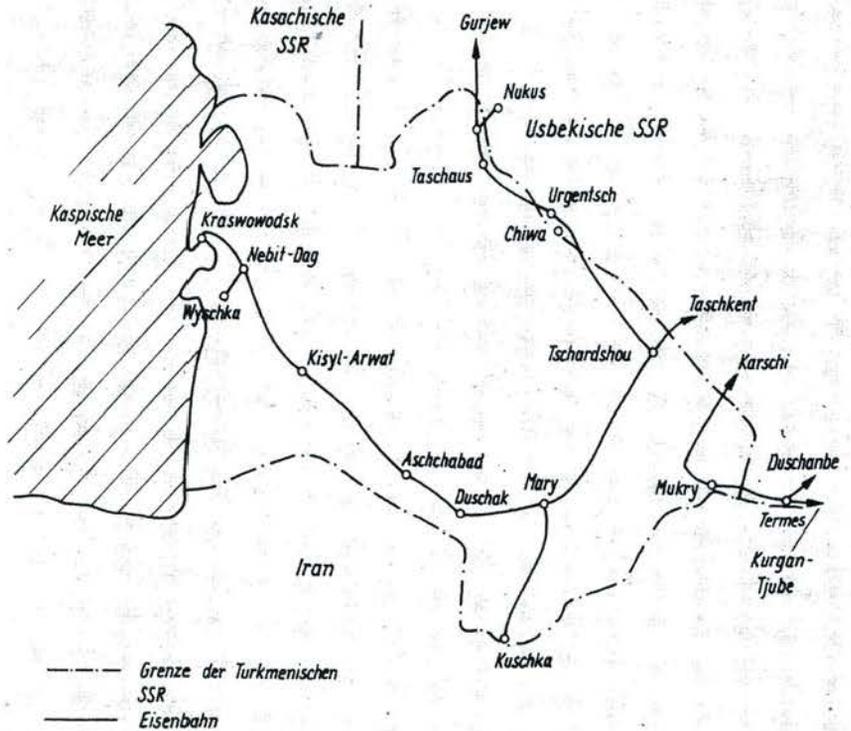
Ursprünglich gehörten die Eisenbahnen Turkmeniens zur Direktion Mittelasiens der SŽD. 1936 entstanden die Direktionen Aschchabad und Taschkent, so daß die Turkmenische SSR ihre eigene Eisenbahndirektion erhielt. Die Direktion Aschchabad verfügte zum Zeitpunkt ihrer Gründung über 2654 km Eisenbahnstrecken, von denen sich 1747 km in Turkmenien, 822 km in Usbekistan und 85 km in Tadshikistan befanden. In den Folgejahren konnten die turkmenischen Eisenbahnen weiter ausgebaut werden. So wurden der Oberbau verstärkt, leistungsfähige Dampf- und Diesellokomotiven beschafft so-

wie die Zugmassen und Fahrgeschwindigkeiten erhöht.

Große Bedeutung für den Ausbau und die Modernisierung der turkmenischen Eisenbahnen hatte die Inbetriebnahme der Turkestan-Sibirischen Magistrale (Turksib) im Jahre 1931. Dadurch war es möglich, die Turkmenische SSR mit Brennstoffen, Holz, Baumaterialien, Rohstoffen u. a. Gütern auf direktem Wege über Alma-Ata-Taschkent besser zu versorgen. 1948 zerstörte ein schweres Erdbeben weitestgehend die turkmenische Hauptstadt Aschchabad und seine Umgebung. Neben vielen Häusern, Kulturstätten und Industriebetrieben wurden auch fast alle Eisenbahnanlagen vernichtet. In kur-

men mit der Erschließung neuer Bodenschätze und der zunehmenden Industrialisierung vor allem Erdöl, Erdgas, Chemieprodukte, Maschinenbauerzeugnisse und Mineraldünger hinzu.

Das westliche Tor Turkmeniens ist die Hafenstadt Krasnowodsk. Auf der zwischen dieser Hafenstadt und Baku im Jahre 1961 eröffneten Fährschifflinie verkehren derzeit vier Fährschiffe. Durch diese Trajektklinie verkürzt sich die Entfernung Kaukasus-Mittelasiens auf dem Schienenwege um 2500 km. Vor einigen Jahren wurden die Direktionen Aschchabad und Taschkent wieder zur SŽD-Direktion Mittelasiens zusammengeführt. Deren Sitz ist Taschkent. In der Turkmenischen



zer Zeit war die Eisenbahn jedoch wieder in-stand gesetzt.

1947 begann der Bau der zweiten turkmenischen Eisenbahnmagistrale. Über Tschardshou, Urgentsch, Kungrad, Taschhaus und Makat verbindet sie die mittelasiatischen Republiken mit dem zentralen Teil der Sowjetunion (siehe Karte). 1956 war Kungrad erreicht. Damit konnte der Osten und Norden Turkmeniens wesentlich günstiger erschlossen werden.

1973 erreichte die neue Strecke Bejneu, womit der Direktverkehr in den europäischen Teil der UdSSR möglich wurde. Die Benutzung der neuen Strecke führte zu einer Verkürzung der Reisezeit von Aschchabad nach Moskau um 24 Stunden. Außerdem stieg die Transportleistung des Knotens Tschardshou erheblich an; gegenüber 1973 betrug sie 1986 das Doppelte.

Wurden in den ersten Jahren von den turkmenischen Eisenbahnen vorwiegend landwirtschaftliche Produkte transportiert, ka-

SSR existieren die drei SŽD-Ämter Aschchabad, Mary und Tschardshou. Der Gütertransportumfang der turkmenischen Eisenbahnen beläuft sich auf 35 Mrd. tkm jährlich. Das Reiseverkehrsvolumen beträgt 1,8 Mrd. Pkm in 24 Monaten. Während der letzten fünf Jahre nahm der Gütertransportumfang um annähernd 40 Prozent zu.

Heute sind alle Eisenbahnstrecken Turkmeniens mit automatischen Streckenblockanlagen ausgerüstet; die ersten Streckenabschnitte wurden auf Fernsteuerung umgestellt. In einer Reihe von Städten entstanden neue Bahnhöfe, u. a. in Tschardshou, Duschak, Repetek, Dargan-Ata und Gas-Atschak. In Majsakaja, Kysyl-Awrät, Zerger, Tschardshou und Gas-Atschak wurden Containerumschlagplätze errichtet.

Geschichtlich am interessantesten ist die Turkestanisch-Sibirische Eisenbahnmagistrale. Ihr wird im Rahmen dieser Beitragsreihe eine besondere Veröffentlichung vorbehalten sein.