

3
88

transpress

modell eisenbahner

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

Poster
03-204



Eine vergessene Nebenbahn?

Nördlich der Hauptstrecke Dresden–Bautzen–Görlitz gab es ein Nebenbahnnetz, das die Stadt Weißenberg mit Bautzen, Löbau und Görlitz verband. Für den Reiseverkehr ist nur das Reststück Görlitz–Königshain-Hochstein übrig geblieben. Auf dem in Radibor von der Strecke Bautzen–Hoyerswerda

abzweigenden Abschnitt nach Baruth (Sachsen) sind jedoch noch täglich zwei Nahgüterzugpaare zu sehen. Sie wurden bis in die jüngste Vergangenheit regelmäßig mit Dampflokomotiven der Baureihe 52⁸⁰ bespannt.

Die Bilder sollen einen kleinen Eindruck von dieser reizvollen Strecke abseits der großen Magistralen vermitteln. Obwohl seit dem 15. Januar 1988 von dem zuständigen Bw Bautzen keine Dampflokomotiven mehr planmäßig eingesetzt werden, ist es nicht ausgeschlossen, daß der eine oder andere Zug fallweise doch noch mit der 52er verkehrt. Deshalb nachstehend die Fahrzeiten: Baut-

zen ab 6.44 Uhr, Baruth (Sachsen) an 9.28 Uhr, ab 10.22 Uhr, an Bautzen 12.06 Uhr, ab Bautzen 13.41 Uhr, an Baruth (Sachsen) 16.00 Uhr, ab 16.30 Uhr, an Bautzen 17.54 Uhr.

1 Lokomotive 52 8151 mit dem Nahgüterzug 66254 am 5. Oktober 1986 kurz hinter Radibor

2 Einen langen Zug zu schleppen hatte am 16. August 1986 die Lokomotive 52 8142, hier bei Gleina.

3 Abfahrtsbereit in Richtung Radibor steht am 5. Oktober 1986 der Nahgüterzug 66255 im Bahnhof Baruth (Sachsen) mit der Lokomotive 52 8151.

Text und Fotos: St. Schmidt, Dresden



eisenbahn-modellbahn-
zeitschrift
37. Jahrgang



transpress
VEB Verlag für Verkehrswesen
Berlin

ISSN 0026-7422

modelleisenbahner

forum	Leser schreiben und fragen	2
literatur	Rezensionen	26
dmv teilt mit	Verbandsinformationen/Wer hat – wer braucht?	25
anzeigen	suche/biete/tausche	26

eisenbahn

kurzmeldungen	Lokeinsätze	15
poster	Lok 03 204	9
historie	Max-Maria v. Weber	3
international	Auf den Schienenwegen Afrikas	12
sonderfahrt	Für jeden etwas/Mit dem SVT auf Rundkurs durch Berlin	10

nahverkehr

historie	Erinnerungen an eine „Elektrische“	6
-----------------	------------------------------------	---

modellbahn

anlage	Umgeschaut in Gersdorf	18
tips	Aus der 56 2719 wird die 56 113 Rauchkammertüren zum Öffnen? Der neue TT-Sattelschlepper	16 21 27
vorbild-modell	Ein beschränkter Bahnübergang „mit Pfiff“	22

Titelbild

Bald gehören derartige Vorbildmotive unwiderruflich der Vergangenheit an. Die täglich bei der Deutschen Reichsbahn im Plan-einsatz befindlichen Dampflokomotiven sind inzwischen auf etwa zwei Dutzend zusammengeschrumpft. Diese Aufnahme von der Lokomotive 52 8056 entstand am 20. August 1986 auf der Nebenbahn Radibor-Baruth (Sachsen) in der Nähe von Sdier. Mehr über diese Strecke auf der gegenüberliegenden Seite.

Foto: St. Schmidt, Dresden

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.

Der Nachdruck von Beiträgen – auch
auszugsweise – ist nur mit Zustim-
mung der betreffenden Urheber ge-
stattet.

Art.-Nr. 16330

Verlagspostamt Berlin

Redaktionsschluß: 3. 2. 1988
Geplante Auslieferung: 8. 3. 1988

Geplante Auslieferung des Heftes
4/88: 7. 4. 1988

Anzeigenverwaltung

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

Bestellungen sind zu richten: in der
DDR: sämtliche Postämter; im Aus-
land: der internationale Buch- und
Zeitschriftenhandel, zusätzlich in der
BRD und in Westberlin: der örtliche
Buchhandel, Firma Helios Literatur-
vertrieb GmbH, Eichborndamm
141–167, 1000 Berlin (West) 52 sowie
Zeitungsvertrieb Gebrüder Peter-
mann GmbH & Co KG, Kurfürstenstr.
111, 1000 Berlin (West) 30. Auslands-
bezug wird auch durch den Buch-
export Volkseigener Außenhandels-
betrieb der Deutschen Demokrati-
schen Republik, PSF 160, DDR - 7010
Leipzig, und den Verlag vermittelt.



Leser schreiben ...

AG 8/5 – echtes Kind des DMV

So kann man die Rostock-Warnemünder Arbeitsgemeinschaft bezeichnen. Sie erblickte am 19. März 1963 das Licht der Welt. Mit ihr sind Namen verbunden wie Dr. med. Bruno Bittner, Bad Doberan, Günter Harms, Rostock, als ihr Vorsitzender und Horst Memmert als stellvertretender Vorsitzender sowie Bruno Billiger (†) als Kassierer. Im März 1983 übernahm Freund Herbert Kalkofen den Vorsitz. Dem Gründungsprotokoll ist zu entnehmen, daß die elf Freunde u. a. beschlossen, eine Gemeinschaftsanlage zu bauen. Im Dezember 1971 wurde ein Patenschaftsvertrag mit dem Bahnhof Warnemünde abgeschlossen, im Sommer 1972 konnte während der Ostseewoche die erste Ausstellung im Klubhaus der Warnowwerft präsentiert werden. An gut zwei Tagen kamen immerhin 1 900 Besucher.

Die Jugendgruppe erhielt einen Eilzugwagen als eigenes Domizil. In wenigen Jahren wurde unter Leitung des Freundes Dreydoppel eine ansprechende HO-Anlage aufgebaut. Von 1975 bis 1986 nahmen immerhin 100 000 Besucher das Hobby in Augenschein.

Die Freunde Mühlstein und Kalkofen regten die Bildung einer weiteren Modellbahngruppe im Haus der NVA an, die im Februar 1972 die Arbeit begann und nach einem Jahr schon 24 Freunde zählte. Im Dezember 1986 eröffnete die AG ihre nunmehr 9. Ausstellung. Hauptanziehungspunkt war die Gemeinschaftsanlage der Arbeitsgruppe Haus der NVA Rostock.

Zu Buche steht weiterhin: 30 Freunde erlernten einen Beruf bei der Eisenbahn, 80 Mitglieder und 14 Schülermitglieder zählt die AG, zwei außerschulische Arbeitsgruppen mit 15 Schülern werden betreut.

H. Kalkofen, Rostock

Läutewerke

Ein altes preußisches Streckenläutewerk konnte vor längerer Zeit in die Sammlung von Formsignalen in einem Garten der Stendaler Weberstraße eingereiht werden. Es ist vollständig restauriert worden, und alle seine Einzelteile sind funktionsfähig. Bei jeder Auslösung ertönen fünf melodische Doppelschläge! Die längst ausgemusterten „Wärterglocken“ hatten zu ihrer Zeit die Aufgabe, die Bahn- und Schrankenwärter über den Lauf der Züge zu informieren. In der deutschen Signalordnung gab es bis zur Mitte unseres Jahrhunderts Läutesignale, die aus einer bestimmten Anzahl von Glockenschlägen gebildet

Lieber Modellbauer!

Die Kommission für Wettbewerbe beim Bezirksvorstand Berlin des DMV und die Redaktion „modelleisenbahner“ laden Sie zu unserem zweiten Erfahrungsaustausch der Modellbauer sehr herzlich ein.

Selbst gebaute Modelle – egal ob Fahrzeuge, Hochbauten oder anderes Zubehör, aber auch Bauunterlagen – möchten Sie mitbringen. Unsere Diskussion sollte allen etwas bringen: Ihnen den Informationsaustausch untereinander und der Redaktion des „me“ interessante Anregungen für künftige Veröffentlichungen. Besonders würden wir uns freuen, 1988 mehr jüngere Modellbauer begrüßen zu können. Denn sie zu fördern ist ein weiteres, wichtiges Anliegen unserer Zusammenkunft.

Wir treffen uns am 19. April 1988 um 9.30 Uhr im Kulturraum des S-Bahnhofs Berlin-Kaulsdorf, zu erreichen mit der S-Bahn in Richtung Strausberg.

me

wurden: Für jede Fahrtrichtung ein Abläute- oder Abmeldesignal, außerdem ein Ruhe- und ein Gefahrensignal.

Im Sommer 1847 waren von der Thüringischen Eisenbahn die er-



sten 39 Läutewerke auf der Strecke Halle–Weißenfels in Betrieb genommen worden. Wenige Jahrzehnte später verfügten alle Hauptbahnen Deutschlands über Läutesignalanlagen. Doch auch in Dänemark, Belgien, Holland, Frankreich, der Schweiz und Österreich wurden diese Signalmittel eingeführt. Während die Geschichte der deutschen und der österreichischen Läutewerke in ihren wichtigsten Bauformen bereits weitestgehend erforscht werden konnte, fehlen jegliche Informationen zu den Läutesignalen und Läuteanlagen (Läutewerke, Stromquellen, Leitungen ...) der anderen ausländischen Bahnverwaltungen. Ebenso ist es von Interesse festzuhalten, wo sich noch welche Läutewerke in welchem Zustand befinden.

Um Zuschriften – möglichst mit Bild – zum gesamten Themenkomplex „Läutewerk“ bittet Dipl.-Ing. Wolfgang List, Weberstr. 22, Stendal, 3500.

Umzeichnungsplan der DRG war für die Lokomotive die Bezeichnung 53 7160 vorgesehen. Über den Verbleib dieser pr. G 3 ist nach wie vor nichts bekannt. Die „ERFURT 1012“ war also nie in Thüringen im Dienst. Das Foto von der Lokomotive im Bahnhof Mühlhausen ist wahrscheinlich anlässlich der genannten Probefahrt am 18. Januar 1896 entstanden, da die Lokomotive zwischen 1888 und 1899 nur zum bereits genannten Zeitpunkt in der Hauptwerkstatt Erfurt war. G. Fromm, Erfurt

Leser fragen ...

Zweite deutsche Ferneseisenbahn hat 1989 auch Jubiläum

Zum 150. Male jährt sich am 29. Juni 1989 der Tag der feierlichen Eröffnung der Eisenbahnstrecke von Magdeburg nach Schönebeck (Elbe). Damit war der erste Teilabschnitt der zweiten deutschen Ferneseisenbahn von Magdeburg nach Leipzig unter Dampf und zugleich die sechste Schienenverbindung in Deutschland.

Dieses bedeutende Jubiläum wird gründlich vorbereitet; die Eisenbahngeschichte im Schönebecker Raum wird erforscht. Damit befaßt sich eine Arbeitsgruppe, der Mitarbeiter der Deutschen Reichsbahn, des Kreismuseums und des Stadtarchivs Schönebeck sowie des Deutschen Modelleisenbahnverbandes der DDR angehören. Bis zum Jubiläumstag sollen u. a. die Betriebsgeschichte der Eisenbahn in Schönebeck geschrieben werden und eine Ausstellung stehen. Lieber Leser, sollten Sie im Besitz von alten Fotos, Zeitungsartikeln, Fahrplänen und sonstigen Dokumenten und Berichten sein, so informieren Sie bitte den Leiter des Bahnhofs Schönebeck bzw. mich. Die Arbeitsgruppe ist für jedes Mo-saiksteinchen – und sei es noch so klein – überaus dankbar. Karin Krebs, Bahnhofstraße 19, Barby, 3302

Vor 90 Jahren Mühlhausen

Unter der gleichlautenden Überschrift erschien im „me“ 1/87 auf Seite 13 ein Foto von der pr. G 3, „ERFURT 1012“. U. Wal-luhn, Erfurt, teilte nun weitere Angaben über diese Lokomotive mit:

Hersteller: Henschel & Sohn, Baujahr 1888, Fabrik-Nr. 2576, ausgeliefert am 16. August 1888 ohne Tender, Abnahme: vom 16. August bis 10. September 1888 durch die Hauptwerkstatt Erfurt, Probefahrt am 4. September 1888 Erfurt–Gräfenroda und zurück. Die Maschine erhielt den Tender der 1888 ausgemusterten und in der Maschinenstation Roßlau beheimateten „ERFURT 191“.

Vom 24. November 1895 bis 17. Januar 1896 erhielt die „ERFURT 1012“ in der Hauptwerkstatt Erfurt eine Innensteuerung und versuchsweise einen Geschwindigkeitsmesser der Bauart Haushälter. Am 18. Januar 1896 fand eine Probefahrt von Erfurt über Langensalza nach Silberhausen statt. Einen Tag später kam die Lokomotive zur Betriebswerkstatt Dessau.

Ab dem 1. April 1899 gehörte die Maschine als „HALLE 1012“ zur gleichnamigen KED, wo sie ab 1. Juli 1901 in „HALLE 960“ und ab 1906 in „HALLE 3181“ umgezeichnet wurde. Im vorläufigen

Wer ist stärker?



Aufgenommen im Juli 1973 in der Nähe des Bahnhofs Walldorf (Werra) der Strecke Meiningen–Eisenach während eines außerplanmäßigen Halts des P 7014.

Foto: Thelen; Beschaffung: W. Aremarg, Wasungen

Über unseren Autor

**Reichsbahn-Hauptdirektor i. R.
Wilhelm Semper**



- Jahrgang 1908
- 1932 Beendigung des Studiums an der TH Hannover
- als Diplom-Ingenieur anschließend dreijährige Ausbildung bei der DRG als Reichsbahnbaumeister
- danach im Betriebs- und Baudienst der DR tätig, u. a. in Arnstadt, Erfurt und Döbeln
- nach 1945 Leitung des Wiederaufbaus verschiedener Brücken im Bereich des damaligen Reichsbahnbezirks Döbeln, zeitweilig Leiter des Reichsbahnnamtes Döbeln
- Leiter der Abteilung Bau und Betrieb im früheren Reichsbahnamt Riesa, u. a. Einführung eines intensiven Zugleitapparates (Vorläufer des Dispatcherdienstes)
- 1950 Berufung in die frühere Generaldirektion der Deutschen Reichsbahn als Hauptreferent für die Technologie des Betriebsdienstes und der Betriebssicherheit
- ab 1951 auch verantwortlich für die Vorbereitung von Investitionen im Betriebsdienst der DR
- 1951 bis 1965 Betriebsleiter der DR und außerdem maßgeblich beteiligt an
 - der Neubearbeitung der Betriebsvorschriften
 - der Entwicklung und Einführung des Dispatcherdienstes im Jahre 1954

- der Leitung von zahlreichen Kommissionen für besondere Schwerpunktaufgaben
- Vorschlag zur Bildung und Gründungsmitglied der heutigen Ingenieurschule für Transportbetriebstechnik Gotha, langjähriger Prüfungsvorsitzender
- Mitwirkung bei der Ausarbeitung der ersten Studienpläne für die Hochschule für Verkehrswesen „Friedrich List“ (Lektionen und Vorträge gehalten)
- 1965 bis 1973 (Ruhestand) Leiter der Baubetriebsleitung, Beteiligung am Zustandekommen der Technologie „Fahren und Bauen“
- langjähriger Leiter des Fachausschusses „Rationalisierung der Rangierdienstleistungen“ in der Kammer der Technik (KDT)
- langjähriger Autor der inzwischen nicht mehr erscheinenden Fachzeitschrift „Die Deutsche Eisenbahntechnik“ und Mitglied des Redaktionsbeirates
- zahlreiche und gesellschaftliche Auszeichnungen, u. a. Verdienstmedaille der DDR, Verdienter Eisenbahner der DDR, Verdienstmedaillen der DR, Stufen I–III
- noch heute aktiv gesellschaftlich als Referent tätig, Vorstandsmitglied der Wissenschaftlichen Sektion „Eisenbahnwesen“ der KDT, Beschäftigung mit der Eisenbahngeschichte, insbesondere mit der des Brückenbaus

Dipl.-Ing. Wilhelm Semper, Lehnitz

die Heißdampflokomotive. Doch vielen unbekannt sind die Leistungen des Freiherrn Max-Maria v. Weber für das Eisenbahnwesen.

Der Sohn des bekannten Komponisten

Freiherr Max-Maria v. Weber wurde als ältester Sohn des bedeutenden Komponisten Karl-Maria v. Weber am 25. April 1822 in Dresden – fast ein Jahr nach der Uraufführung der Oper „Der Freischütz“ (18. Juni 1821) im Berliner Schauspielhaus – geboren. Auf Wunsch seiner Mutter erhielt er nach dem Jägerburschen im Freischütz den Namen Max. Schon im vierten Lebensjahr verlor Max seinen Vater. Die Erziehung des jungen Max oblag der reich begabten Mutter, unterstützt durch des Vaters Freund, den in Berlin lebenden Naturforscher und Afrikareisenden Hinrich Lichtenstein. Diesen Einflüssen und seiner sehr guten Schulbildung auf einer Dresdener Privatlehranstalt verdankte Max-Maria v. Weber gründliche Kenntnisse über die Naturwissenschaften und die Technik. Seine ingenieurtechnischen Studien begann er an dem neugegründeten „Technischen Institut“ in Dresden, dem Vorläufer des späteren Polytechnikums bzw. der Technischen Hochschule, der heutigen Technischen Universität.

Schon als Achtzehnjähriger, 1840, konnte er den Lehrgang abschließen. Außerdem hatte v. Weber in einer Dresdener Maschinenfabrik eine praktische Tätigkeit aufgenommen. Ging es ihm doch darum, sich gleichzeitig Grundkenntnisse für einen technischen Beruf anzueignen. Dies befähigte Max-Maria v. Weber, in den folgenden zwei Jahren an der Universität Berlin naturwissenschaftliche und nationalökonomische Vorlesungen zu hören. Zugleich betrieb er das Studium moderner Sprachen, deren Beherrschen ihm in seinem Berufsleben von großem Wert werden sollten. Sein unermüdlicher Drang, sich auf seine künftigen Aufgaben als Ingenieur vorzubereiten, führte ihn als Volontär zusätzlich

zum Studium in das Konstruktionsbüro der Lokomotivfabrik Borsig.

Seine Arbeiten bei August Borsig vermittelten ihm tiefe Eindrücke von dem genialen Schaffen dieses Praktikers. Borsig selbst hatte sich vom schlichten Zimmergesellen zu einer bedeutenden Persönlichkeit der damaligen kontinentalen Eisenbahnindustrie empor gearbeitet.

Nach der Ausbildung als Eisenbahner

Im Alter von 20 Jahren wechselte v. Weber nach vielseitiger Grundlagen-Ausbildung in das praktische Berufsleben. Er arbeitete als Maschinentechniker bei der ersten deutschen Fernbahn Leipzig–Dresden, der Sächsisch-Schlesischen Bahn, der Sächsisch-Bayerischen und der Rheinischen Eisenbahn. Fast ein Jahr lang fuhr er selbst als Lokomotivführer, worauf er später selbst mit Recht stolz war.

Durch seinen Vormund Hinrich Lichtenstein bereits als Schüler angeregt, erweiterte Max-Maria v. Weber nun seine Kenntnisse auf Studienreisen. 1844 lernte er Belgien und Frankreich kennen, um sich schließlich das damals industriell fortschrittlichste Land, Britannien, kennenzulernen. Gute Freunde seines verstorbenen Vaters und dessen große Popularität öffneten dem Sohn nicht nur alle Türen bei den bedeutendsten Ingenieuren. Diese vermittelten dem jungen, aufgeschlossenen, begeisterten Ingenieur auch ihre Kenntnisse und Erfahrungen, die er mit den heimatlichen, auf Schulen und in der Praxis erworbenen vergleichen konnte. Max-Maria v. Weber verkehrte – um nur einige zu nennen – bei dem Erbauer des Themsetunnels jener Jahre, K. J. Brunel, und den beiden Stephensons. In seine Heimat zurückgekehrt, trat v. Weber in den sächsischen Staatsdienst. Ihm wurde 1845 die Leitung des Maschinenwesens und bald darauf die des gesamten Betriebes der damaligen Erzgebirgischen Eisenbahn übertragen. In

Max-Maria v. Weber

Ein Pionier des Eisenbahnwesens

Unter den vielen verdienten Persönlichkeiten der Eisenbahngeschichte sind nur wenige Namen bekannt. George Stephenson und sein Sohn Robert mit Sicherheit. In Deutschland haben sich Ritter von Baader, der Nürnberger Bürgermeister Johannes Scharrer, Friedrich Harkort und besonders herausragend Friedrich List uneigennützig und ihrer Zeit weit voraus denkend als Pioniere des Eisenbahnwesens für den Bau der ersten Linien eingesetzt. Sie dachten über die Grenzen deutscher Kleinstaaterei hinaus. Ihre Erfolge sind sichtbarer Ausdruck der bürgerlichen Revolution im 19. Jahrhundert für ein einheitliches, demokratisches Deutschland.

In den historischen Betrachtungen müssen auch solche vielseitig und erfolgreich tätig gewesen Ingenieure genannt werden wie Prof. Andreas Schubert (1808–1870), Konstrukteur der ersten deutschen Lokomotive SAXONIA, der Göltzschtal- und Elstertalbrücke, einschließlich der Entwicklung der Berechnungsmethoden derartiger Bauwerke. Zu nennen ist auch Wilhelm Schmidt (1858–1924). Er konstruierte die erste Lokomotive der Welt mit überhitztem Naßdampf,

dieser schon bedeutenden Funktion bewies er bald seine Fähigkeit als Leiter und Organisator. Er fand trotz dieser Aufgaben Zeit, für die deutschen Ingenieure wichtige technische Literatur zu übersetzen, beispielsweise „Stephensons Beobachtungen über die Schienenstöße“, „Ursachen des stark unruhigen Laufs der Züge“ (Berlin 1847). In Försters Bauzeitung veröffentlichte er eine Abhandlung über Drehscheiben (1847).

Im Alter von 27 Jahren (1849) wurde v. Weber als Hilfsarbeiter in das Finanzministerium zu Dresden berufen. Bald darauf betraute man ihn mit der Einrichtung des Telegrafenswesens in Sachsen.

Drei Jahre später arbeitete Max-Maria v. Weber als „Technisches Mitglied“ der obersten Verwaltung des „Östlichen Staatsbahn-Komplexes“ und erhielt den Titel Finanzrat.

Der Eisenbahn-Ingenieur als Autor

In diesen Jahren erschienen mehrere fachwissenschaftliche Arbeiten. Dazu gehörten „Das Tantiemesystem“ (Chemnitz 1849), „Über die Prinzipien öffentlicher Verkehrsanstalten“ (Leipzig 1849), „Die Festigkeit eiserner Balken und Träger“ (Dresden 1851) und „Die Technik des Eisenbahnbetriebes in bezug auf dessen Sicherheit“ (Leipzig 1854). Besonders mit dieser Schrift leistete v. Weber einen Beitrag für eine bessere Organisation der damaligen deutschen Bahnen. „Die Schule des Eisenbahnwesens“ (1857) schließlich war ein umfassendes Nachschlagewerk über Technik, Administration, Statistik und Geschichte der Eisenbahnen. Es würde zu weit führen, die Vielzahl technischer und volkswirtschaftlicher Schriften zu erwähnen. Sie entstanden in rascher Folge und gingen unmittelbar aus der erlebten Praxis hervor. Jene Veröffentlichungen begründeten in verschiedenen europäischen und südamerikanischen Ländern den guten Ruf des Max-Maria v. Weber als erfahrenen Ingenieur. Seine Schriften kennzeichnen objektiv die vollkommene Sachkenntnis des Eisenbahnwesens der damaligen Zeit. Immer wieder bat man v. Weber um Ratschläge und Gutachten von Organisationen aller Art. Im Zusammenhang damit bereiste er die skandinavischen Länder.

Die Familie der bedeutenden Musiker-Persönlichkeit Carl Maria v. Weber übte auch auf Max-Maria einen bedeutenden Einfluß aus. Seine Neigung zu Kunst und Poesie zeigte sich jedoch nicht in der Kunst des Musizierens. Sie wurde in seiner literarischen Befähigung in zahlreichen Schriften deutlich. Von ihm erschienen 1848 Sonetten unter dem Titel „Mein Sommer“ und zahlreiche Reiseberichte. Er entdeckte die „Poesie der Schiene“. Jede Erfindung, jede Pflichterfüllung, jede scheinbar so geringe Leistung erkannte er als einen wichtigen Teil der Gesamttätigkeit der modernen Gesellschaft. Unter dem Titel „Aus der Welt der Arbeit“, erschien eine Sammlung von Reiseberichten, historischen und kunstgeschichtlichen Betrachtungen über bedeutende Eisenbahnbauten, über das Leben der Eisenbahner, der Bergbau- und Steinbrucharbeiter, der Fabrikarbeiter.

Kampf um bessere Arbeitsbedingungen

In Max-Maria v. Weber vereinigten sich also technische und künstlerische Anlagen. Sein umfangreiches Wissen befähigte ihn, stets die gesamte Technik in der Wechselwirkung zur Eisenbahn zu erkennen.

Die zahlreichen Eisenbahnbauten in der Mitte des 19. Jahrhunderts lösten eine technische und arbeitspolitische Revolution aus. Einerseits förderte die Eisenbahn die Industrie durch ihren riesigen Materialbedarf. Andererseits war damit ein rascher, leistungsfähiger, sicherer und billiger Massentransport möglich.

v. Weber kannte aus seiner Praxis die harten Arbeitsbedingungen und die soziale Lage der Arbeiter und Eisenbahner. Die Lokomotivführer und Heizer mußten bis nach 1860 auf gänzlich offenen Führerständen arbeiten, sie waren also Wind und Wetter zu jeder

zwei Direktionen (östlicher und westlicher Bereich) zu einer Generaldirektion veranlaßte v. Weber, aus dem sächsischen Staatsdienst auszuschneiden. Er folgte 1870 einem Ruf nach Wien. Das bedeutete für ihn aber zugleich Abschied nehmen von seinem Geburtsort im Elbetal, von Freunden und vielen Kollegen. Was v. Weber für die Eisenbahner getan hatte, verdeutlicht ihr Fackelzug, voran spielte eine Musikkapelle den Oberon-Marsch, um ihm, dem sie so viel Dank schuldeten, einen Abschiedsgruß zu bringen.

Der österreichische Handelsminister in Wien beabsichtigte, die Abteilung Eisenbahnwesen zu reorganisieren. Die Leitung der Sektion Bau und Betrieb wurden v. Weber und einem anderen Kollegen übertragen. Der große interessante Wirkungskreis erforderte, besondere Maßnahmen durchzusetzen. Dies bedeutete für den hier fremden v. Weber, sich mit einer Kette von Schwierigkeiten abzufinden. Er neigte mehr zur Kritik und Erforschung neuer Gesichtspunkte. Bereits in Sachsen hatte Max-Maria v. Weber im Umgang mit „Bürokraten“ Probleme gehabt. Hier in Wien wurden er und sein Kollege als fremde Eindringlinge angesehen. Wo er Fehler feststellte, deckte er sie auf, folgte nur seiner Überzeugung ohne Rücksicht auf den Wunsch Höhergestellter, seine Überzeugungen zu ändern. Annehmlichkeiten des Wiener Lebens und ehrende Aufträge konnten den Mangel für ein befriedigendes Wirkungsfeld nicht entschädigen. Nur eine größere Reform, die der Einführung der einheitlichen Signalordnung für Österreich-Ungarn diene, konnte er durchsetzen. Vergeblich bemühte sich der Fachmann, beim Bau und Betrieb der Bahnen jenes Prinzip durchzusetzen, wonach der Eisenbahnorganismus den gegebenen Existenzbedingungen des Landes entsprechen muß.

Auch der interessante Auftrag, während der damaligen Weltausstellung in Wien als kaiserlicher Kommissar tätig zu sein, befriedigte ihn kaum. Im Auftrage der „Türkischen Gesellschaft zum Bau von Eisenbahnen“ und als Mitglied eines technischen Schiedsgerichts bereiste er 1874 die türkischen Bahnen in Europa und Kleinasien. Während dieser Reise sammelte v. Weber eine Fülle wichtiger, nachhaltiger Eindrücke und Erfahrungen. Inzwischen erlebte das österreichische Wirtschaftsleben eine ernste Krise, als deren Ausdruck in Wien einen Börsenkrach. Vorkommnisse bei der damaligen Lemberg-Czernowitzer Bahn führten 1875 zu einem Prozeß gegen den ehemaligen Generaldirektor dieser Bahn. v. Weber hatte auftragsgemäß diese Bahn als technischer Experte inspiziert und trat vor dem Gericht als Zeuge auf. In seinen sachlichen Äußerungen aufgrund exakter Überprüfungen sprach er sich für die Gesetzmäßigkeiten der Bahnbauten aus, was jedoch nicht der Ansicht Vorgesetzter und der öffentlichen Meinung entsprach. Wiederholt mußten jedoch Staatsanwalt, Verteidiger und Zeugen auf seine Stellungnahme zurückgreifen. Als Sachverständiger konnte er auf andere Erwartungen keine Rücksicht nehmen. Schmähungen, Verdächtigungen und Verleumdungen waren für v.



Max-Maria v. Weber
Foto: Sammlung des Verfassers

Zeit ausgesetzt. Auf nur aus einem Brett bestehenden Sitzen saßen in jedem Zug zahlreiche Bremser auf ihren Wagen. Eine durchgehende Bremse gab es damals noch nicht. Mancher erfror im Winter, erstickte im Tunnel durch den Qualm der Lokomotive oder stürzte herab. Der sichere Tod war die Folge. Auf v. Webers Hinweise und durch seine Schrift „Gefährdungen des Personals beim Maschinen- und Fahrdienst auf Eisenbahnen“ (1862) wurden die überdachten Lokführerstände und Bremserhäuschen gebaut. Von besonderer Bedeutung war v. Webers Schrift über „Die Abnutzung des physischen Organismus der Eisenbahnfunktionäre“, welche sich der Eisenbahner vom Weichensteller bis zum Lokomotivführer annahm. Diese Männer, deren anstrengender Dienst allzu schnell ihre Kräfte verzehrte, bezahlte man nicht nach ihrer wirklichen Leistung. Es kam vor, daß sich einzelne Eisenbahn-Gesellschaften vor jeder Humanitätsausgabe schützten. Schaffner, Heizer und auch Lokomotivführer wurden nur dann eingestellt, wenn sie auf alle ihre bei unverschuldeten Unglücksfällen gesetzlich zustehenden Entschädigungsansprüche verzichteten.

Von Deutschland nach Österreich

Die Neuorganisation der Sächsischen Staatseisenbahn (1868) durch Zusammenlegen der

Weber die Folge. Ein Jahr zuvor raubte ihm der Tod seine hervorragend begabte Frau und die jüngste Tochter. Das bedeutete für ihn eine starke zusätzliche persönliche Belastung. Erst Jahre später (1881) wurde v. Webers klare, von der vollendeten Beherrschung des gesamten Materials zeugende Aussage, getragen von ehrlicher Überzeugung und Unabhängigkeit, öffentlich in der Presse anerkannt.

Der Prozeß führte zu einem scharfen Konflikt v. Webers mit dem österreichischen Handelsministerium. v. Webers Erkenntnisse über die Behandlung des Verkehrswesens standen stark im Widerspruch zu den Auffassungen des vorgesetzten Ministeriums. Beide Seiten verzichteten auf die Verlängerung des im gleichen Jahre ablaufenden Vertrages. Max-Maria v. Weber verließ den österreichischen Staatsdienst, der für ihn zu einem wenig glücklichen Lebensabschnitt geworden war und sich auf seine Gesundheit ausgewirkt hatte. Zunächst wohnte er noch in Wien, umsorgt von seiner klugen Tochter Maria. Er widmete sich mit voller Energie intensiver literarischer Arbeiten.

v. Weber und die Sekundärbahnen

Den deutsch-französischen Krieg hatte v. Weber noch in Wien erlebt. Fachwissenschaftlich erkannte er die Bedeutung der Eisenbahn für den schnellen Transport großer Truppenverbände und des Materials aller Art in einem modernen Krieg. Seine Gedanken als Gelehrter jener Zeit sind in der Denkschrift „Schulung der Eisenbahnen für den Krieg im Frieden“ (Weimar 1870) zusammengefaßt. Verstärkt beschäftigte sich v. Weber in diesen Jahren mit den Nebenbahnen, damals als Sekundärbahnen bezeichnet. Seine Gedanken sind in seiner Schrift „Praxis des Baues und Betriebes der Sekundärbahnen mit normaler und schmaler Spur“ (Weimar 1871, 2. Aufl. 1872) niedergelegt. Die Erweiterung seiner Grundsätze führte bereits 1874 zu einer neuen kritischen Schrift: „Die Sekundärbahnen mit normaler Spur und langsamer Fortbewegung“. Seine veröffentlichten Erkenntnisse waren zahlreichen Kommissionen für das Trassieren und den Bau von Eisenbahnen eine wichtige Grundlage. Jahrzehnte währte die Auseinandersetzung zur Frage: „Private Eisenbahngesellschaft oder Staatsbahn?“ Mit seiner Schrift „Industrialisierung und Entwickelbarkeit der Eisenbahn“ (Leipzig 1875) beteiligte er sich an diesen Diskussionen. Er trat mit großer innerer Überzeugung dafür ein, die Bahn entsprechend den besonderen Bedürfnissen, denen sie zu dienen bestimmt ist, zu konstruieren, zu errichten und zu verwalten. Demgegenüber stand die zentralisierende Tendenz im Verkehrswesen unter dem Einfluß des Staates. Besonders war dies in Preußen der Fall. Bismarcks dominierender Einfluß setzte sich hier weitestgehend durch. Seine Bedenken meldete v. Weber beim Erscheinen des Reichseisenbahnprojekts nach der Übernahme der Bahnen Elsaß-Lothringens 1871 als „Reichseisenbahnen“ in der Schrift „Bemerkungen zum vorläufigen Entwurf eines Reichseisenbahn-Gesetzes“ (1875) und in seinem Essay „Nationalität und Eisenbahnpolitik“ (Wien 1876) an.

Schon damals wurde der Bau eines Tunnels unter dem Ärmelkanal als Verbindung des britischen Inselbahnnetzes mit den kontinentalen Bahnen erörtert. Das veranlaßte Max-Maria v. Weber, die zu erwartenden „Wechselwirkungen zwischen dem englischen und den kontinentalen Bahnsystemen nach Vollendung des unterseeischen Tunnels“ darzustellen (1876). Nach mehr als 100 Jahren wird nun ernsthaft der Bau des Tunnels begonnen.

Aus der Vielzahl seiner Schriften zu Eisenbahnproblemen können im Rahmen dieser Betrachtung nur wenige genannt werden. Großes Interesse fanden neben den bereits genannten Veröffentlichungen folgende Arbeiten: „Normal- oder Schmalspur?“, „Die Praxis der Sicherung des Eisenbahnbetriebes“, „Wert und Kauf der Eisenbahnen“, „Privat-, Staats- und Reichsbahnen“ sowie „Der Eisenbahnbetrieb durch laage Tunnel“. Das Werk über die „Stellung der deutschen Techniker im staatlichen und sozialen Leben“ beschäftigte v. Weber sein ganzes Leben. Er forderte für die Eisenbahn-Verwaltungen Techniker mit hohen wissenschaftlichen und ökonomischen Kenntnissen und einer guten Allgemeinbildung. 1874 äußerte v. Weber den Gedanken einer höheren Ausbildung der Eisenbahntechniker und vertrat in einer Denkschrift den Gedanken einer Eisenbahnakademien. In unserem Staat wurde erstmals auf deutschem Boden dieser Gedanke mit der Gründung der Hochschule für Verkehrswesen „Friedrich List“ (HFV) verwirklicht.

Wieder zurück nach Deutschland

Im Jahre 1878 folgte v. Weber einer Aufforderung des preußischen Handelsministers nach Berlin mit der Aussicht, als Referent im Ministerium auch die Leitung eines großen Eisenbahnorgans zu übernehmen. Am Tage seines Eintreffens in Berlin forderte der Reichskanzler Bismarck, die volkswirtschaftliche Entwicklung sowie die bisherige liberale Richtung, die angeblich tiefe Schäden verursacht hatte, durch eine energische Lei-

tung von oben, durch die Staatsgewalt, zu ersetzen. Der preußische Minister der öffentlichen Arbeiten, dem das Eisenbahnwesen unterstand, und maßgebende Persönlichkeiten wünschten v. Webers Kenntnisse und außergewöhnliche Begabung zu nutzen. Aber v. Weber, der in seinen Schriften für die Erhaltung des Eisenbahnindividualismus eingetreten war, konnte nun nicht an der Verstaatlichung der Bahnen mitwirken. Er hoffte aber im Staatsdienst, seine Vorstellungen über die „Technische Akademie“ (Eisenbahnakademie) durchsetzen zu können. v. Weber wurden, ohne ihn in den preußischen Staatsdienst zu übernehmen, besondere Aufgaben zugewiesen. Dabei ging es vor allem um Angaben über das Eisenbahnwesen, den Kanalbau im Ausland. In diesem Zusammenhang reiste er nach England, Frankreich, Skandinavien und Nordamerika. Die Ergebnisse seiner Untersuchungen faßte Max-Maria v. Weber in einer Denkschrift zusammen. Erst nach seinem Tode wurden daraus die Berichte über England und Schweden als „Die Wasserstraßen Nordeuropas“ (1881) veröffentlicht. Außerdem entstanden nun aus v. Webers Feder weitere Aufsätze, u. a. „Die Geographie des Eisenbahnwesens“, „Die Entlastung der Kulturarbeit durch den Dienst physikalischer Kräfte“, „Die Physiologie des Eisenbahnwesens in den verschiedenen Ländern der Erde“ und „Die Bewegung der Nährstoffe“. Webers Schriften sind treffende Dokumente für den Geist der damaligen Zeit.

Die letzten Monate seines Wirkens

Die Enttäuschungen in seinem arbeitsreichen Leben hatten v. Weber die alte Frische geraubt. Die ihm ungewohnten knappen Formen des preußischen Dienstlebens und der fehlende Garten an seiner Wohnung mitten in Berlin wirkten sich auf seinen Gesundheitszustand negativ aus. Die Reise in die Vereinigten Staaten hatte v. Weber durch seine rastlose Tätigkeit und die hohen sommerlichen Temperaturen sehr angestrengt. Angegriffen kehrte er im Herbst 1880 zurück und trat formell als Geheimer Regierungs- und Vortragender Rat in das preußische Ministerium der öffentlichen Arbeiten ein. An der neuen Arbeit konnte sich v. Weber nicht lange erfreuen. Sehr rasch trat ein Herzleiden ein.

Am 18. April 1881, am Tage des Abschlusses des Berichts über seine Amerikareise, beendete ein Herzschlag sein unermüdetes, vielseitiges Wirken. Es ging in die Geschichte und Entwicklung des Eisenbahnwesens ein. Die von ihm in der Mitte des 19. Jahrhunderts erreichten Verbesserungen der Arbeits- und Lebensbedingungen der Eisenbahner wirken bis in unsere Tage, allgemein unbewußt, aber für alle selbstverständlich! Sein in Form einer Materialsammlung begonnenes Werk „Geschichte der Wege“ mit einer Schilderung der Kulturentwicklung der Menschheit durch die Verkehrsentwicklung entstand in seinem nimmermüden Denken und ist mit Max-Maria v. Weber von uns gegangen. Er wurde auf dem katholischen Friedhof zu Dresden in der Familiengruft beigesetzt.



Auch ein Denkmal

Auf dem Friedhof von Strießen, unweit vom Bahnhof Priestewitz entfernt, wurde bei Nachforschungen zur Geschichte der Leipzig-Dresdener Eisenbahn diese Gedenktafel entdeckt. Der am 8. Oktober 1941 (wenngleich durch eigene Unvorsichtigkeit) tödlich verunglückte Lokomotivführer Hering hat damit eine Würdigung erhalten, die – auch das ist zu loben – nach so langer Zeit noch präsent ist.

Text und Foto: R. Scheffler, Oschatz

Heinz Schönherr (DMV), Gersdorf, und
Thomas Böttger (DMV), Karl-Marx-Stadt

Erinnerungen an eine „Elektrische“

**Die ehemalige Überlandstraßenbahn
Hohenstein-Ernstthal–Oelsnitz
(Erzgebirge)**

Fällt der Name der heutigen Kreisstadt am Fuße des Erzgebirges Hohenstein-Ernstthal, denkt man vielleicht an die 8,7 km lange Sachsenring-Rennstrecke oder an Karl May, dessen Geburtshaus hier steht. Kaum jemand wird sich dagegen an die ehemalige Überlandstraßenbahn erinnern.

Die Wiederkehr des 75jährigen Eröffnungstages am 15. Februar 1988 ist Anlaß, die Geschichte dieses interessanten Verkehrsmittels vorzustellen.

Vom Pferdeomnibus zur elektrischen Straßenbahn

In der Mitte des 19. Jahrhunderts wurden um Lugau und Oelsnitz (Erzgebirge) zahlreiche Steinkohlevorkommen entdeckt. Leistungsfähige Verkehrsverbindungen waren unumgänglich geworden. Am 15. November 1858 nahm die damalige Chemnitz-Würschnitzer Eisenbahn ihren Betrieb auf. Es handelte sich dabei um die spätere Staatsbahnstrecke Chemnitz–Wüstenbrand–Zwickau mit Anschluß nach Lugau. Ab 15. Mai 1879 gab es dann auch eine Zweiglinie von St. Egidien nach Stollberg und ein Anschluß zur Lugauer Linie.

So hatte die Eisenbahn eine Art Ring um das Kohlerevier geschlossen. Doch für die in den nördlich liegenden, benachbarten Gemeinden wohnenden Bergarbeiter machte sich das Fehlen einer direkt in dieses Gebiet führenden Verbindung nachteilig bemerkbar. Auch als die Gersdorfer Gruben Plute, Merkur und die Kaisergrube angelegt waren, verbesserte sich die Lage kaum. Die Steinkohlekumpel mußten neben der ohnehin schon langen Arbeitszeit ihren Weg „per Pedes“ in die Wohnorte zurücklegen. Eine entsprechende Staatsbahnlinie mit Abzweig in Hohenstein-Ernstthal wurde zwar geplant, aber nicht realisiert.

Die 1903 eröffnete Pferdeomnibuslinie Gersdorf–Hohenstein-Ernstthal erleichterte den Berufsverkehr; doch sie war bei weitem nicht in der Lage, alle Beförderungsbedürfnisse zu befriedigen. Das erste Projekt für eine elektrische Bahn von Hohenstein-Ernstthal über Gersdorf und Lugau nach Oelsnitz (Erzgebirge) regte bereits im Jahre 1896 der

Oberbergrat Scheibner an. Nach einer öffentlichen Einwohnerversammlung im Dezember 1897 war die Straßenbahn eine beschlossene Sache. Mit dem Bau der Bahn wurde die „Actiengesellschaft Elektrizitätswerke, vorm. Kummer & Co, Niedersedlitz“ beauftragt.

Unterschiedliche Auffassungen zur Streckenführung verzögerten den Beginn. Erst als die sich ebenfalls um den Bahnbau beworbene Firma Kunath & Mecklenburg von ihrem Vorhaben zurückgetreten war, rückte die Verwirklichung des Projektes in greifbare Nähe. Im Januar 1901 schließlich erteilte der Staat die Genehmigung zum Bahn-

Frankfurt (Main) über den Bahnbau. Nach langwierigen Verhandlungen war nun endlich auch die Finanzierung der Bahn geklärt. Die Siemens-Schuckert-Werke wurden anschließend mit der Ausführung der elektrischen Vorarbeiten beauftragt. Am 17. März 1911 erhielt die „AG für Bahn-Bau und Betrieb“ zusammen mit der ebenfalls in Frankfurt (Main) ansässigen „Deutschen Eisenbahn-Gesellschaft“ für die „Sächsische Überlandbahn-Gesellschaft mbH“ (SÜG) die Konzession zum Bau und Betrieb der Überlandstraßenbahn Hohenstein-Ernstthal–Oelsnitz (Erzgebirge), für den Personen- und Güterverkehr



bau. Doch das Niedersedlitzer Unternehmen meldete zwischenzeitlich Konkurs an. Verhandlungen mit Schiemann & Co. wegen einer gleislosen Bahn („Drahtbus“) scheiterten, weil das erforderliche Kapital fehlte. Nicht zum Tragen kam außerdem ein entsprechendes Gesuch an die „Gesellschaft für Bau und Betrieb von Eisenbahnen Hennig, Hartwich & Co.“ in Berlin. Mangelhafte Projektierungsunterlagen waren dafür die Ursache. Erst Jahre später, 1909, wurde ein örtlicher Bahnverband durch die Gemeinden Hohenstein-Ernstthal, Gersdorf, Lugau und Oelsnitz (Erzgebirge) gegründet. Er verhandelte mit der „AG für Bahn-Bau und Betrieb“ in

auf 50 Jahre. Am 23. März 1912 konnte der Streckenbau begonnen werden. Ein knappes Jahr später, am 15. Februar 1913, wurde die meterspurige Bahn angenommen und feierlich eröffnet. Am gleichen Tage ging der letzte Pferdeomnibus auf die Reise.

Mit der Überlandbahn ins Kohlerevier
Am 17. Februar 1913 wurde der öffentliche Personenverkehr, am 1. April 1913 der Güterverkehr eröffnet. Ausgangspunkt der Strecke war der Bahnhof Hohenstein-Ernstthal. Hier befand sich auch ein Anschluß zur Umladehalle und Rampe am Güterbahnhof. In Oelsnitz (Erzgebirge) endete die Strecke am Rat-

haus. Der Betriebshof wurde in Hohenstein-Ernstthal angelegt; erst 1927 kam in Oelsnitz hinter der Herrenmühle ein weiterer Wagenschuppen dazu. Auf der eingleisigen Strecke gab es an mehreren Stellen Ausweichgleise.

Existierten zur Betriebseröffnung sechs derartige Anlagen, konnten später wegen höherer Fahrgeschwindigkeiten drei dieser Anlagen entbehrt werden. 1913 wurden für die 11 km lange Strecke 50 Minuten benötigt, im Jahre 1933 nur noch 38 Minuten.

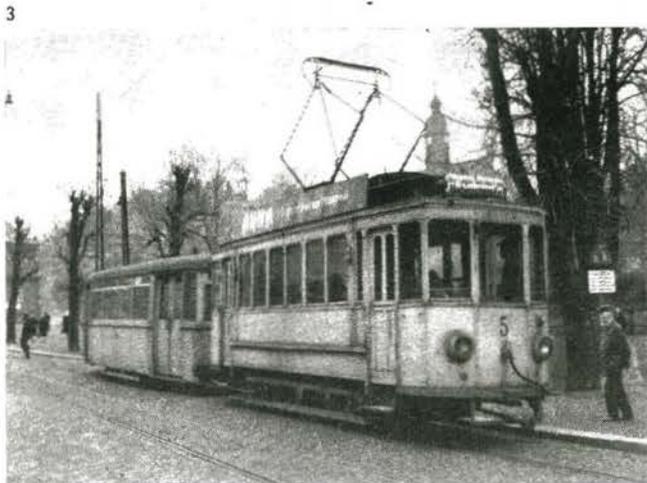
Ortsfeste Signal- und andere Sicherungstechnik waren nicht vorhanden. Auf den Ausweichgleisen wurde dem

ten Rußmühle in Gersdorf (Kohlenstaubfabrik Steinbach). Für den Güterverkehr kleinerer Betriebe und die Bevölkerung diente ein bahneigener Güterschuppen in Gersdorf. Maßgeblichen Anteil am Güterverkehrsaufkommen der letzten Betriebsjahre hatten die Getreidetransporte zur Hermsdorfer Mühle und Baustofftransporte in das Senkungsgebiet um Oelsnitz.

Als Fahrdrachtspannung wurde 1000-V-Gleichstrom gewählt. Die Stromversorgung übernahm das Elektrizitätswerk Oberlungwitz über die Umformerstation Hofer Straße. Die Fahrleitungsmasten waren meist in U-Profil ausgeführt, nur

Triebwagen von MAN (Nr. 10). Als Besonderheit verfügte er über eine automatische Druckluftregelung, während bei den älteren Motorwagen der Verdichter nur bei der Fahrt mitlief. Die Beiwagen waren mittels Luftschlauch über die Kuppelstücke mit den Triebwagen verbunden. Folgende Beiwagen wurden für den Personenverkehr beschafft: 1912 21 – 29, 1925 22^{II} (hergestellt in Weimar), 30 – 32 (hergestellt in Breslau), 1928 33 – 35 (hergestellt von MAN) sowie 1957 31^{II} und 32^{II} (hergestellt von LOWA).

Bis 1945 gab es keine elektrische Heizung; im Winterhalbjahr spendete ein



1 Die Abschiedsfahrt des letzten Gersdorfer Pferd omnibusses leitete eine neue Epoche ein. Er ging, die Straßenbahn kam ...

2 ... und wurde am 15. Februar 1913 unter großer Anteilnahme der Bevölkerung eröffnet. Das Foto entstand an der Endhaltestelle in Oelsnitz (Erzgebirge).

3 Ebenfalls an dieser Endhaltestelle präsentierten sich am 7. Dezember 1959 Triebwagen Nr. 5 und der modernste Fahrzeugvertreter der Überlandbahn, LOWA-Beiwagen Nr. 31.

4 Dagegen entsprachen die älteren Beiwagen dem Triebwagenbaulos für die Hohenstein-Ernstthaler Straßenbahn. Am 14. Mai 1960 wurde Beiwagen Nr. 28 zwischen Hermsdorf und Oberlungwitz fotografiert.

entgegenkommenden Fahrzeug mit Hilfe eines Glockenzeichens das Freisein der Strecke signalisiert.

Der Gleiskörper lag meist auf dem unbefestigten Straßenrand. Nur zwischen Gersdorf und dem Ortseingang Lugau verlief der 2,6 km lange Streckenabschnitt auf eigenem Bahnkörper. In Gersdorf und Oelsnitz waren die Straßen beim Bahnbau noch nicht befestigt bzw. gepflastert, aber geebnet worden. Erst die Pflasterung dieser Straßen in den 20er Jahren gab dem Oberbau einen besseren Halt.

Nach 1945 wurde bei Gleisreparaturen teilweise ein Schotterbett eingebracht. Werkeigene Anschlüsse führten zur Uhligmühle in Hermsdorf, zur Kesselschmiede in Lugau sowie zur sogenann-

an kritischen Stellen wurden haltbarere Gittermasten gesetzt. Zum Belastungsausgleich war von der Umformerstation in Richtung Oelsnitz der Fahrleitungsdraht doppelt, dagegen in Richtung Hohenstein-Ernstthal nur einfach verlegt. Als Blitzschutz dienten an mehreren Stellen Erdschutzschalter.

Fahrzeuge für den Personen- und Güterverkehr

Die bei der Eröffnung der Bahn vorhandenen Personenwagen waren nach einem Artikel des „Hohenstein-Ernstthaler Tageblatts“ vom Sonntag, dem 16. Februar 1913, „die modernsten“. Weiterhin hieß es, „die Inneneinrichtung ist überaus praktisch und elegant. Der Führerstand ist geschlossen, damit die Fahrer nicht allen Witterungsunbilden ausgesetzt sind, des weiteren haben sie an elektrischer Beleuchtung eine Deckenlampe und vier Seitenlampen im Innern, eine Deckenlampe für die Plattform und zwei Stirnlampen auf dem Dache und außerdem zwei Reflektoren vor der Plattform“. Die Triebwagen (Nr. 1–9) baute 1912 die „AG für Eisenbahn- und Militärbedarf, Weimar“. Sämtliche Fahrzeuge hatten zunächst einfache Lyrastromabnehmer. Anfang der 20er Jahre wurden sie durch Scherenstromabnehmer ersetzt. Die Wagen waren druckluftgebremst und mit einer zusätzlichen Handbremse ausgerüstet. 1928 beschaffte man einen weiteren

Ofen für Anthracit-Feuerung angenehme Wärme. Die elektrische Beleuchtung wurde mit einem unter einem Sitz befindlichen Schalter in Betrieb gesetzt.

Den einzigen Triebwagen für den Güterverkehr gab man ebenfalls bei der „AG für Eisenbahn- und Militärbedarf, Weimar“ im Jahre 1912 in Auftrag. Er trug die Nr. 11 und hatte in der Mitte beider Seitenwände Schiebetüren. Im Volksmund erhielt dieses Fahrzeug den Namen „Rotfuchs“. Zurückzuführen dürfte er auf die rotbraune Farbgebung, aber auch auf die Zuverlässigkeit in den Wintermonaten gewesen sein. Während dieser Zeit sorgte der Wagen Nr. 11 mit dem Streu- und Schienenreinigungswagen Nr. 41 für die ständige Befahrbarkeit der Strecke. Im Bestand befanden sich noch sechs vierachsige gedeckte Güterwagen sowie drei offene Vierachser, zwei offene Zweiachser, ein zweiachsiger Turmwagen zur Fahrleitungsrevision, zwei vierachsige Flach- und ein Hilfsgerätewagen mit dem Baujahr 1912. Nach 1945 wurde der Führerstand des Gütertriebwagens verglast.

Schwere Zeiten für die „Elektrische“

Der zweite Weltkrieg ging auch an dieser Bahn nicht spurlos vorüber. Damals konnten die Fahrzeuge nur notdürftig instand gehalten werden. Oft fehlte es auch an Glas und anderen Materialien.



Am 14. Februar 1945 wurde bei einem Fliegerangriff auf Oelsnitz (Erzgebirge) die Strecke zwischen den km 9,8 und 11,0 stark beschädigt. Der auf diesem Abschnitt befindliche Straßenbahnzug (Tw Nr. 7 und Bw Nr. 22¹⁾ wurde total zerstört. Das Fahrpersonal hatte den Luftschutzkeller an der Haltestelle „Grüßer“ aufgesucht, der ebenfalls einen Volltreffer erhielt. Die Straßenbahner überlebten ihn nicht. Ende März 1945 war der Abschnitt vom eigenen Personal schon wieder befahrbar gemacht worden. Am 13. April 1945 fiel bei einem Luftangriff auf Hohenstein-Ernstthal eine Sprengbombe in die

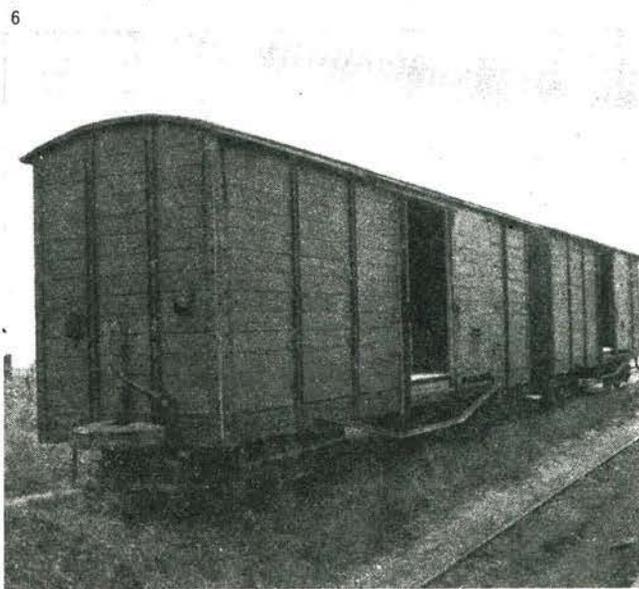
hatte seine Tücken. Tausend an den Weichen wirkte nicht mehr, mehrere Triebwagen bekamen wegen des ungenügenden Kontaktes Motorschäden. Am 8. Februar 1956 mußte schließlich der Betrieb vorübergehend eingestellt werden. Eine Woche später rollte der Berufsverkehr wieder planmäßig.

Ein volkseigener Verkehrsbetrieb

Auf der Grundlage des Volksentscheids ging die SÜG am 30. Juni 1946 in die Hände des Volkes über und wurde am 1. April 1949 in das Kommunal-Wirtschafts-Unternehmen (KWU) des Kreises Glauchau eingegliedert. Im Jahre

kehrsmittels entgegen. Außerdem war die Fahrleitung an vielen Stellen abgenutzt. Viele Masten hätten darüber hinaus erneuert werden müssen. Besondere Probleme bereitete das Senkungsgebiet um Oelsnitz (Erzgebirge). Eine dringend notwendige Rekonstruktion der verschlissenen Gleisanlagen wäre aus diesem Grunde zu diesem Zeitpunkt unzumutbar gewesen. Und schließlich stellte die Bahn selbst ein Hindernis für den aufkommenden Kraft- und Individualverkehr dar.

So wurde nach langen Beratungen mit Experten von anderen Verkehrsbetrieben die Stilllegung der Überlandstraßen-



Nähe des Betriebsbahnhofes an der Goldbachstraße. Das eigene Personal beseitigte größtenteils selbst die hier entstandenen Gebäudeschäden. Einen Tag später besetzten bereits amerikanische Truppen dieses Gebiet. Die amerikanischen Panzereinheiten nahmen den Betriebsbahnhof, Material und Werkzeuge zur Reparatur ihrer Fahrzeuge in Beschlag. Die Betriebsmittel mußten unter freiem Himmel abgestellt werden. Der Betrieb ruhte zunächst. Erst am 23. Mai 1945 durfte mit Genehmigung des amerikanischen Ortskommandanten der Personenverkehr wieder aufgenommen werden. Vorerst fuhren die Bahnen nur bis zur Kesselschmiede; das Elektrizitätswerk Oberlungwitz konnte nicht genug Strom liefern. Ab dem 3. Juli 1945 gab es wieder einen festen Fahrplan. Erst nach Übernahme dieses Gebietes durch die sowjetische Besatzung am 5. Juli 1945 rückte der Arbeiterberufsverkehr in den Mittelpunkt des Betriebsablaufs.

Auch in den Nachkriegsjahren gab es für die Belegschaft noch komplizierte Situationen. Im Juli 1954 ließen wolkenbruchartige Niederschläge den Lungwitzbach über die Ufer treten. Die Brücke der Überlandbahn sowie verschiedene Fahrzeuge wurden beschädigt. Auch der strenge Winter 1955/56

1951 wurde schließlich der „VEB (K) Verkehrsbetrieb Straßenbahn Hohenstein-Ernstthal – Oelsnitz i. Erzgeb.“ gegründet.

Damit war die Grundlage für Neuinvestitionen zur Verbesserung der Bedingungen des Personals geschaffen worden. So wurden ein elektrischer Kran sowie modernere Maschinen für die Elektro- und mechanische Werkstatt angeschafft. Die viel zu kleine Heizung für die Wagenhalle und die Nebengebäude wurde rekonstruiert. Für das Fahrpersonal entstand im Jahre 1952 in Hohenstein-Ernstthal ein Aufenthaltshäuschen. 1953 konnten die Tischlerei und Lackiererei aus der alten Halle in ein neues Gebäude verlegt werden. Gleichzeitig kamen ein Speiseraum und Sozialräume hinzu. Im Mai 1956 wurde ein Lkw des Typs Garant beschafft. Er löste den alten Ford-Lkw ab.

Abschied von der „Funkenkutsche“

Schon längere Zeit plante man, in die Umformstation einen Reservegleichrichter einzubauen: Oft waren besonders im Winter bei Fahrten mit Licht und Heizung Betriebsstockungen zu verzeichnen. Doch die in der DDR bei Straßenbahnen einmalige Fahrspannung von 1000 Volt stand einer grundlegenden Modernisierung dieses Ver-

5 Der Gütertriebwagen – hier am Güterschuppen in Gersdorf am 7. Dezember 1959 – war das technisch wohl interessanteste Fahrzeug der Elektrischen von Hohenstein-Ernstthal.

6 Daß für den Güterverkehr auch Spezialfahrzeuge vorhanden waren, beweist die Aufnahme vom Gütertriebwagen Nr. 151 (im Vordergrund). Sie entstand – wie Abb. 4 – nach „Toresschluß“, und zwar ebenfalls am 14. Mai 1960 im Bahnhof Hohenstein-Ernstthal.

Fotos: Sammlung T. Böttger, Karl-Marx-Stadt (1 und 2); K. Reichenbach, Plauen (3 bis 6)

bahn angestrebt. Am 28. März 1960 fuhren die letzten Bahnen. Unter großer Anteilnahme verabschiedeten die Anwohner nach nunmehr 47 Jahren „ihre Funkenkutsche“. Die Personenbeförderung wurde durch eine neu eröffnete Kraftverkehrslinie übernommen. Leider konnte von dieser einmaligen Bahn kein Fahrzeug der Nachwelt erhalten bleiben. Um so mehr ist die Initiative der Arbeitsgemeinschaft 3/88 des DMV in Gersdorf beachtenswert. Sie baute den Führerstand des Tw 5 unter Verwendung von Originalteilen nach (siehe auch S. 18, Abb. 1). Bisher wurde aber für dieses Denkmal noch kein gesicherter Aufstellungsort gefunden.

Quellenangaben

(1) Schönherr, Heinz: Die ehemalige Elektrische Überlandbahn Hohenstein-Ernstthal – Gersdorf – Lugau – Oelsnitz (Erzgebirge), unveröffentlichtes Manuskript
(2) Autorenkollektiv: Straßenbahn-Archiv 3, transpress VEB Verlag für Verkehrswesen, Berlin 1984