



Eisenbahn JOURNAL

B 7539 E
ISSN 0720-051X

1/1995

Januar

DM 11,50

sfr 11,50

öS 89,--



(Füllseite)

Inhalt

Eisenbahn-Journal

Oelsnitzer Steinkohlenflöze Ende des 19. Jahrhunderts Stollberg – St. Egidien	6
Re 465 der BLS: Elegance en bleu	14
Bw Solingen-Ohligs: Bergische Historie	18
628.4 in Ostdeutschland: »Personal-Killer«	24
Baureihe 50: Kabinentender	28
Letzter Großauftrag für München-Freimann: 114-»Metamorphose«	34
»Heißdampfer« bei der ELE	36
An der Strecke Belfort – Besançon	40
Experiment: RoLa Sachsen – Böhmen	44

Modellbahn-Journal

H0-Modell der 052 440 von Roco	33
Eine Stadt am Fluß – mit viel Landschaft drumrum, Teil 2	70
... und außerdem in Köln	74
Bayerische BB I und G 4" der Pfalzbahn	78
Nur eine Nebenbahn	80
Bayerischer Endbahnhof in N. • Teil 7: D'Feierwehr kummt!	
Digitalsystem von Roco und Lenz	86
Grüezi in Bergün	90
Das Hünengrab von Neuendorf	92
Teil 3: Ein Sommerabend an der Neuendorfer Wiek	
... und sie bewegt sich doch!	96
III K in 1:87 von Bemo	
Modell des Bahnhofs Niederau (Sa), Teil 1	100

Journal-Rubriken

Bahn-Notizen	46
Fachhändler-Adressen	52
Impressum	54
Bücherecke	55
Typenblatt: 14⁴, bad. IId	59
Typenblatt: 36¹¹, bad. IIc	65
Tips & Tricks	104
Zugüberwachung per Minikamera	
Schaufenster der Neuheiten	106
Mini-Markt	112
Bahn-Post	119
Sonderfahrten und Veranstaltungen	122

Titelbild: Die Nebenstrecke Stollberg – St. Egidien im Erzgebirgs-vorland verbinden die Dampflokfans mit der 58 3047. Das Titelbild zeigt sie beim Rangieren in Stollberg (ab S. 6). **Abb.: H. Scholz**

Internes

Nach unserer großen "20.-Geburtstags-Ausgabe" mit Videokassette erreichte uns eine Menge Gratulationsbriefe aus unserem Leserkreis, für die wir uns auf diesem Weg herzlich bedanken.

Es tut gut zu wissen, wir haben wieder einmal das Richtige getroffen. Es ist nämlich gar nicht so einfach, Monat für Monat den richtigen Themenmix zu finden, Monat für Monat eine Ausgabe zusammenzustellen, die jedem etwas bietet. Jedes Redaktionsmitglied hütet eifersüchtig "seine" Pfründe. Der Anlagengestalter kann gar nicht verstehen, warum "dieses wundervolle Diorama" eben nicht mehr in dieser Ausgabe kommt, sondern dem Bericht über das aktuellste Lokmodell von Rocarnärkmann weichen mußte. Heftig mit den Lötstützpunkten – pardon: Zähnen – knirschend sieht der Elektronikfreak ein, daß es eine Welt außerhalb der Digitalsysteme gibt, die ebenfalls Berichtenswertes bietet. Und das Strahlen des Fahrzeugbau-Spezialisten, der – endlich, endlich – die Steuerungen der "Vier K" aus dem sündhaft teuren Zn3-Bausatz unter Einsatz seines Augenlichtes leichtgängig zusammengenietet hat, erstarrt, als aus dem Off eine Stimme ertönt, die den entsprechenden Beitrag kippt. Und das nur – man stelle sich vor! –, weil eine aktuelle VORBILD-Story in die Ausgabe muß.

Dz, dz, dz ... wer braucht schon Vorbildberichte!?!?

Und wieder haben wir uns lesergerecht zusammengerauft. Am besten, Sie blättern einfach mal los.

Einen kleinen Moment noch!

Lesen Sie eigentlich das diesmal korrekter "Internes" genannte "Editorial"? Gut. Dann waren zumindest Sie über den Lieferumfang unserer Jubiläumsausgabe orientiert. Der war nämlich detailliert an dieser Stelle im EJ 10/94 beschrieben.

Der einmalig erhöhte Verkaufspreis war übrigens nicht durch das beiliegende Video, sondern durch den um herrliche 60 Farbseiten erweiterten Ausgabenumfang bedingt. Daß Abonnenten von diesem Mehrpreis verschont blieben, war für uns selbstverständlich – ein Grund mehr, in Zukunft zu den Abonnenten zu gehören.

A propos Abonnent: Die, um Porto zu sparen, dem Eisenbahn-Journal 11/1994 beiliegende Rechnung hatte nichts mit der "Elfer-Ausgabe" oder dem Video zu tun, sondern war die im Betrag gleichgebliebene Jahresabrechnung für 1995, die immer der Novemberausgabe beiliegt.

Daß neben kleinen Verwirrungen die Freude an unserer Arbeit dennoch nicht zu kurz kommt, soll nicht unerwähnt bleiben. Die Presseleute von ABB haben sich unser Schnupper-Video höchst detailliert "reingezogen", machten sie doch bei der Sequenz über unser neues Verlagsgebäude einige noch nicht ganz gefüllte Vitri-nen aus – und reagierten prompt in Gestalt eines H0-Modells des dänischen IC 3. Herzlichsten Dank für dieses Geburtstagsgeschenk, das wir unten zeigen.

Allein, der größte Dank gebührt unseren Lesern. Sie haben uns dorthin gebracht, von wo aus wir jetzt weitermachen können.

In diesem Sinne allen Leserinnen und Lesern des Eisenbahn-Journals nur Gutes für das neue Jahr 1995!

Ihr Team vom Eisenbahn-Journal



Meter um Meter kämpften sich Ende des 19. Jahrhunderts in Oelsnitzer Schächten die Hauer den Steinkohlenflözen entgegen. Über den Schienenstrang sollte das schwarze Gold in die aufstrebenden Großstädte mit ihren Fabriken gebracht werden. Ein Streifzug durch das Werden und Verblissen einer Eisenbahnlinie im Dienste von Hammer und Schlegel.



Stollberg - St. Egidien





Stollberg - St. Egidien

Bild 3: In Hohndorf legt sich 50 3551 "ins Zeug", um den N 6519 über den Berg nach Oelsnitz zu bringen (6.3.1988). **Abb.:** J. Vieweger

Bild 2 (oben): Vor der Abfahrt in Stollberg.

Man schreibt das Jahr 1870. Im Lugau/Oelsnitzer Becken erkundet man beträchtliche Steinkohlevorkommen. Ohne den begehrten Brennstoff läuft in den aufblühenden Textil- und Maschinenfabriken keine einzige Transmission. Je näher die Lagerstätte liegt und je günstiger die Anlieferung erfolgen könnte, desto lauter erschallt der Ruf der Unternehmer nach dem schwarzen Gold. Für Absatz ist gesorgt.

Die Interessengemeinschaft

Dem Bedarf folgend wird im Jahr 1871 der Gersdorfer Steinkohlenbau-Verein gegründet. Er nimmt eine Monopolstellung im Lugau/Oelsnitzer Revier ein. Am 30. Januar 1872 erfolgt der erste Spatenstich. Das Grubenfeld erstreckt sich über eine Fläche von 344 ha. Gleich zwei Schächte werden abgeteuft. Im Pluto-Schacht trifft man in einer Tiefe von 753 m auf den obersten Flöz. Im benachbarten Merkur-Schacht erreichen die Bergleute auf 769 m Tiefe die Kohle.

Drei zwischen 2 und 5,8 m mächtige Flöze können in den kommenden Jahrzehnten abgebaut werden.

Im Pluto-Schacht erfolgt am 15. August 1876 der erste Aufschluß.



Die Transportfrage hatten sich die Gründer des Gersdorfer Steinkohlebau-Vereins sehr frühzeitig gestellt und sich um die Konzession einer Eisenbahnlinie beworben, die eine Verbindung mit der Chemnitz-Würschnitzer Eisenbahn herbeiführen sollte. Über diese Strecke war die Industriestadt Chemnitz zu erreichen, und die dort durchfahrende Dresden-Werdauer Linie lenkte die Blicke auf weitere Abnehmer.

Der Bahnbau wird beschlossen

Erste Petitionen für den Bau einer Eisenbahn wurden schon 1870 an den sächsischen Landtag gerichtet. Erst in der Sitzungsperiode 1875/76 wurde dem Ersuchen Erfolg zuteil. Einige Jahre zuvor war aber bereits deutlich geworden, daß eine Finanzierung des Bahnbaus seitens der Oelsnitzer Kohlezechen nicht zu erwarten war. Es entstand ein Konflikt zwischen Regierung und Landtag. Der Eisenbahnbau zum Abtransport des Rohstoffs Kohle war angesichts der fortschreitenden Industrialisierung unverzichtbar, und somit beauftragten die Stände die Regierung, die Eisenbahn auf Staatskosten zu bauen. Die Strecke sollte die Interessen der Städte Lichtenstein, Oelsnitz und Stollberg berücksichtigen.

Bild 4: 58 3047 hat Oelsnitz erreicht. Mit den letzten Dampfschlägen erklimmt sie die Steigung von Hohndorf.

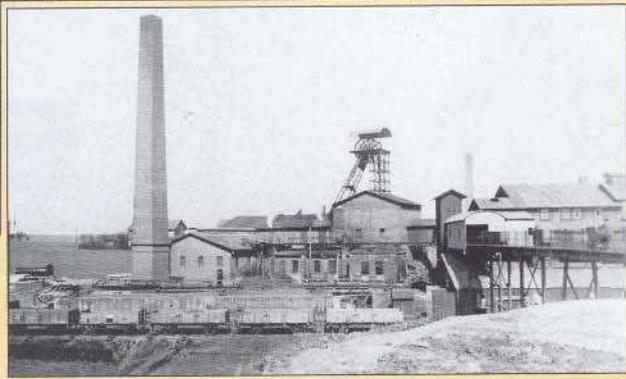
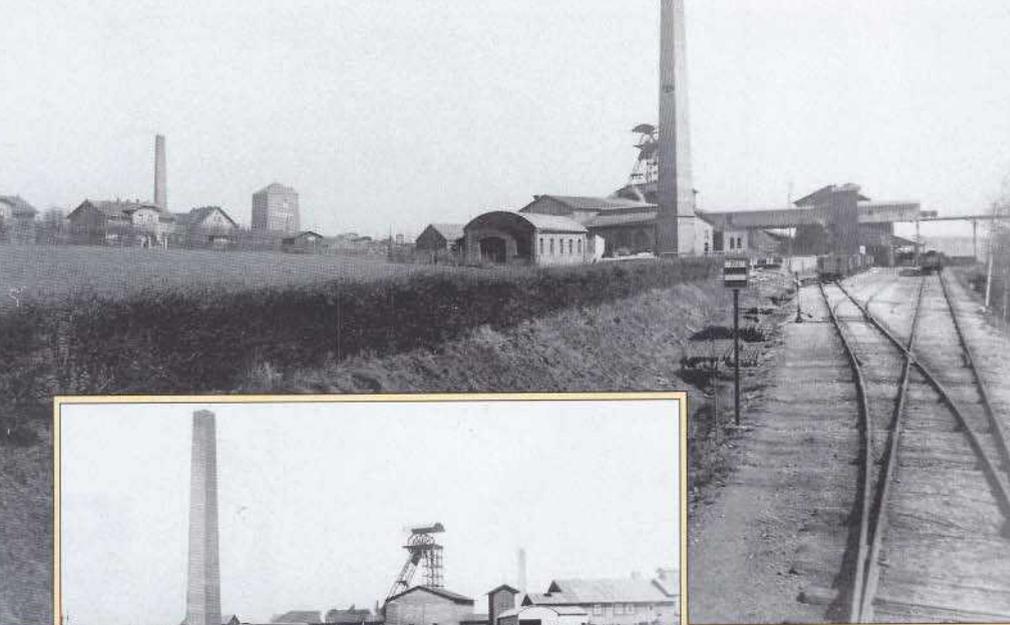
Bild 1 (vorherige Doppelseite): In Rödlitz-Hohndorf empfängt ein typisch sächsisches Bahnhofsgebäude die Reisenden. Obwohl die Straßenbrücke den Blick nach Lichtenstein versperrte, war die Ankunft der Loks in der Steigung von den Wartenden nicht zu überhören.

Bild 5 (Mitte): Im Januar 1984 müht sich 50 3672 mit ihrem Personenzug durch Oelsnitz. Im Hintergrund die Bergwerkshalden.

Bild 6: Autotransportwagen hat Lok 58 3047 am 2.1.1992 in Neu-oelsnitz am Haken – von Kohlewagen keine Spur.

Abb.: 1, 2, 4 bis 6:
H. Scholz





Bilder 7 und 8: Die Gleisanlagen des Merkur-Schachtes um 1895. Vom Pluto-Schacht dahinter führten Kohlebahnen zum Anschluß.

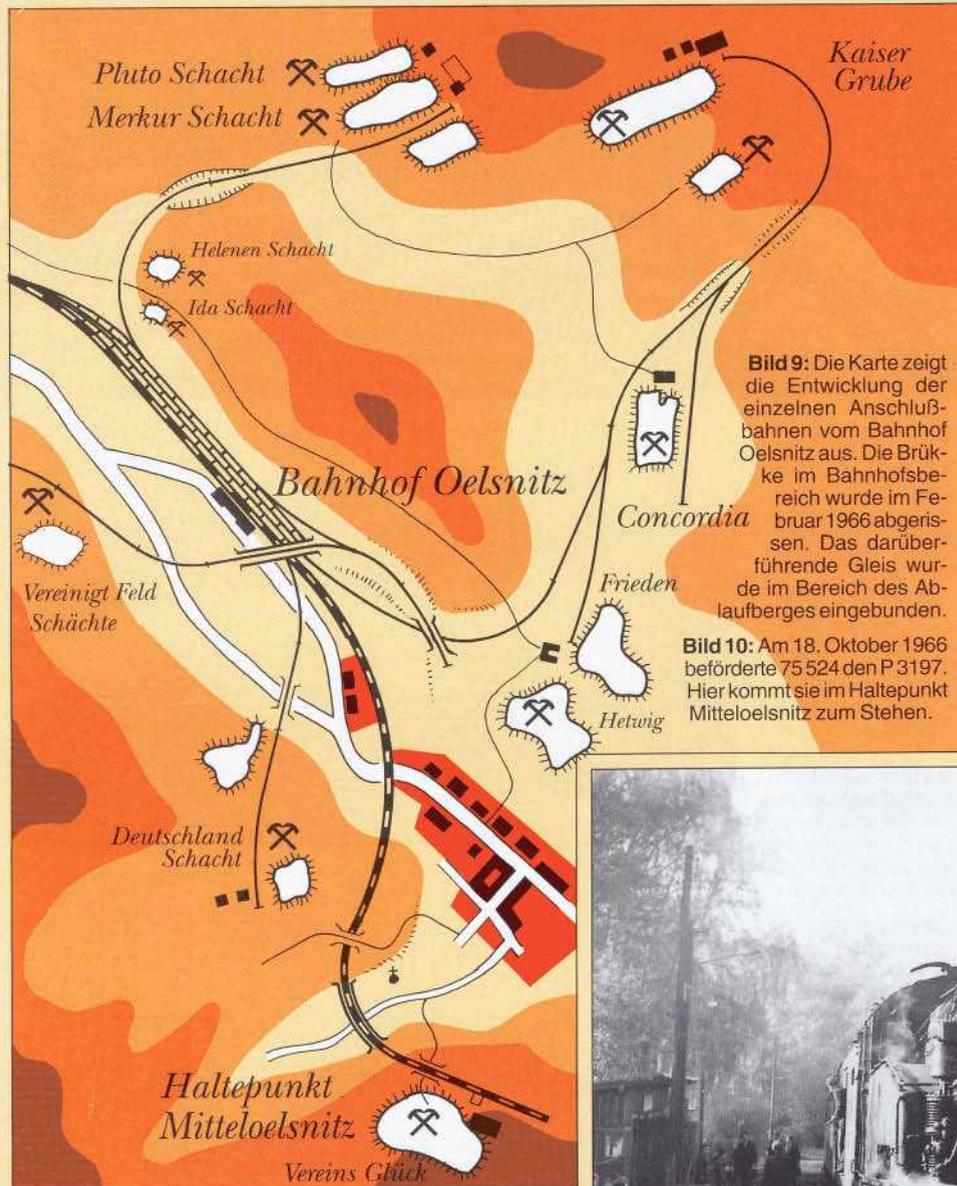


Bild 9: Die Karte zeigt die Entwicklung der einzelnen Anschlußbahnen vom Bahnhof Oelsnitz aus. Die Brücke im Bahnhofsbereich wurde im Februar 1966 abgerissen. Das darüberführende Gleis wurde im Bereich des Ablaufberges eingebunden.

Bild 10: Am 18. Oktober 1966 beförderte 75 524 den P 3197. Hier kommt sie im Haltepunkt Mittelloelsnitz zum Stehen.

tigen. Zwei weitere wichtige Punkte waren ein Anschluß an die Chemnitz-Würschnitzer Eisenbahn bei Lugau und eine Zweigbahn zur Concordia- und Kaiser-Grube.

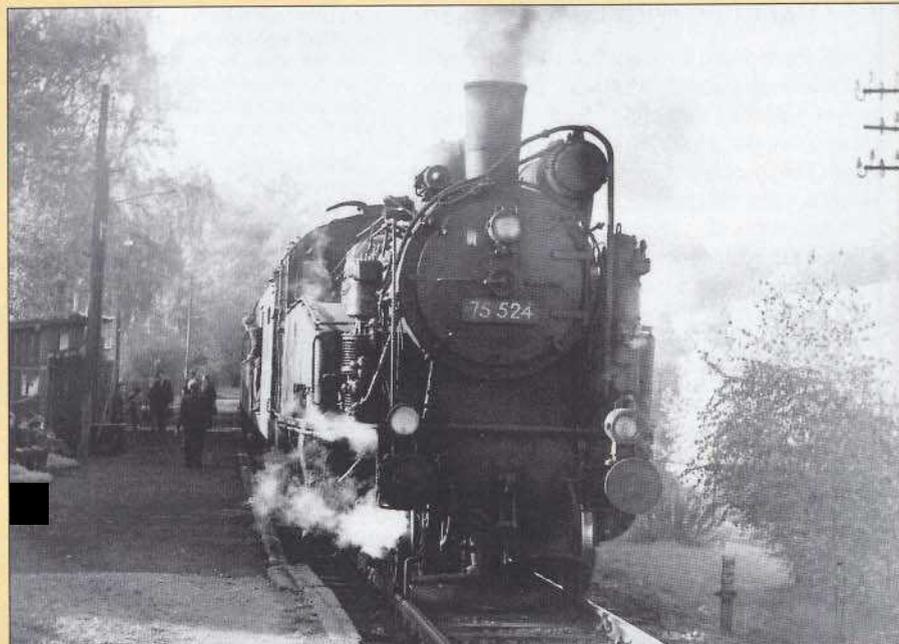
Baubeginn und erste Betriebsjahre

Baubeginn war im Mai 1877. Die Strecke hatte eine Länge von 19,46 km. Neben mehreren Einschnitten und Dämmen zum Einebnen des Bahnterrains waren auch drei größere Viadukte zu errichten, welche die Baukosten in die Höhe trieben – nicht zuletzt ein Grund für das Scheitern der privaten Finanzierung.

Im Oelsnitzer Stadtgebiet mußte unmittelbar hinter dem Haltepunkt Mittelloelsnitz das Hegebachtal überbrückt werden. In der Nähe des Haltepunktes Rödlitz zwang der Rödlitzbach die Erbauer der Bahn zu einem großen Viadukt, und schließlich mußte an der Einführung der Linie in den Bahnhof von St. Egidien das Lungwitztal mit einem weiteren Kunstbau überwunden werden. Die Dresden-Werdauer Linie befindet sich nämlich auf der anderen Hangseite.

Schon am 15. Oktober 1878 konnte ein beschränkter Güterverkehr zwischen St. Egidien und Hohlteich aufgenommen werden. Hohlteich hieß zunächst der später in Neu-oelsnitz umbenannten Trennungsbahnhof. Ferner war der abzweigende Streckenast nach Lugau befahrbar. Warum man den Bau derart intensiv vorantrieb und den provisorischen Güterverkehr einrichtete, hatte folgende Gründe:

Die Industriestädte – und hier vornehmlich das nahe Chemnitz – verlangten nach Rohstoffen. An erster Stelle stand im sächsischen Güterverkehr ohnehin die Kohle. Kohle brauchten die Fabriken und die Staatsbahn selbst auf jedem Bahnhof. Von 1869 an, wo man mit 1,8 Millionen Tonnen transportierter Kohle 37,5% des Gesamtgüterverkehrs verzeichnete, steigerte sich dieser Wert bis zur Jahrhundertwende auf fast 50%! So schnell wie möglich sollten teure Koksimporte aus England eingespart werden, sollten sächsische Lokomotiven mit





einheimischer Steinkohle gefeuert werden. Mit der Eröffnung des Verkehrs aus den Oelsnitzer Gruben kam man diesem Ziel näher.

Streckenbeschreibung

Die Strecke beginnt im Bahnhof Stollberg am Inselbahnsteig 2/3. Im Mai 1894 mußte der Bahnhof von Stollberg wegen des Baus der Strecke Zwönitz – Chemnitz erweitert werden. Ein zweistöndiger durchfahrbarer Lokschuppen und eine ausgedehnte Ladestraße mit Bockkran dokumentieren noch heute die einstige Bedeutung des Bahnhofs. Um 1980 stellte man in dem ungenutzten Schuppen noch einige Maschinen unter.

Unmittelbar an der Bahnhofsausfahrt wird die Landstraße zwischen Stollberg und Lugau gekreuzt. Jede Rangierbewegung im Bahnhof in östlicher Richtung erfordert eine Unterbrechung des Straßenverkehrs. Mit einer weiten Linkskurve verläßt die Strecke den Bahnhof, umfährt dabei ein Wohngebiet und verliert beständig an Höhe. Hinter einem Einschnitt mündete bis in die späten vierziger Jahre eine Verbindungskurve von rechts in das Streckengleis. Züge aus Chemnitz konnten auf diesem 500 Meter langen Gleis den Stollberger Bahnhof tangieren und ohne Kopfmachen in Richtung Oelsnitz weiterfahren.

Unmittelbar hinter der Brücke über die Autobahn A72 ist erster Halt in Neuwürschnitz. Hier besteht ein Anschluß zu einem Lagerhaus. Die Anschlußweiche hat heute keine Funktion mehr. Oberhalb des Ortes windet sich die Strecke in Richtung Neuoelsnitz.



Bild 11 und 12: Der Bahnhof Oelsnitz. Das obere Bild datiert vom 18.10.1966. An diesem Tag waren vier Maschinen auf einmal im Gleisfeld aktiv! 75 587 steht mit P 1815 am Bahnsteig.

Bild 13: 75 553 beschleunigt in Neuoelsnitz den P 1837. Die Wagen (einige MCI-Wagen standen noch 1966 in Dienst!) waren genau in der Senke zum Stehen gekommen. **Abb. 7 bis 13: Sig. Scholz**





Eine Stellwerksruine kündigt von weiterem den Bahnhof an. Das Stellwerk war für den Zugverkehr auf der abzweigenden Strecke nach Lugau zuständig. Rückbaumaßnahmen im östlichen Bahnhofsbereich machten es entbehrlich.

Neuoelsnitz, früher Hölhteich, war zur Blütezeit der Bahn Trennungsbahnhof mit regem Verkehr. Die weitgezogenen Gleisanlagen dienten nebenbei auch zum Bereitlegen von Wagen für den umfangreichen Güterverkehr. Und auch der Personenverkehr war an diesem Bahnhof infolge des nahen Kaiserin-Augusta-Schachts recht rege.

Um 1968 hätte der Anlaß des Bahnbaus beinahe den Bahnbetrieb zum Erliegen gebracht: Unter dem Terrain des Bahnhofs Neuoelsnitz verlaufen Stollen des Steinkohlebergbaus, und es kam zu Bergschäden. Im weiten Umfeld des Bahnhofs mit dem Hölhteich senkte sich der Boden. Genau in diesem Bereich befindet sich das zweistöckige Empfangsgebäude.

Von Jahr zu Jahr vorgenommene Messungen registrierten am Ende eine Senkung des Terrains um acht Meter. Zuerst wurde das Erdgeschoß in Mitleidenschaft gezogen. Dem Reißen und Einstürzen des Kellergewölbes begegnete man durch eingesetzte Holzstempel.

Vom hinter dem Erdgeschoß liegenden Hölhteich drang Wasser in das Kellergewölbe ein. Erst im Jahre 1988 wurde das Gebäude auf Drängen der dort tätigen Eisenbahner (!) von der Hygiene-Inspektion untersucht und geschlossen.

Der Beobachter des Bahnbetriebs findet heute einen aufgelassenen Bahnhof vor, dessen Erdgeschoß verwaist ist. Die zwei heute noch vorhandenen Gleise wurden im Bereich der Senke mit einem sehr hohen Schotterbett in ihre alte Lage gebracht. In Höhe des Erdgeschosses waren die Gleise besonders tief eingesunken. An der westlichen Bahnhofsausfahrt steht das einzige noch benötigte Stellwerk, von dem aus der Verkehr nach Stollberg und Lugau geregelt wird. Nach dem Bahnhof senkt sich die Strecke ins Oelsnitzer Becken. Ein gegossener sächsischer Neigungsanzeiger hat erst im Sommer 1992 seinen "Kenner" gefunden. Er zeichnete eine Neigung von 1:40 aus.

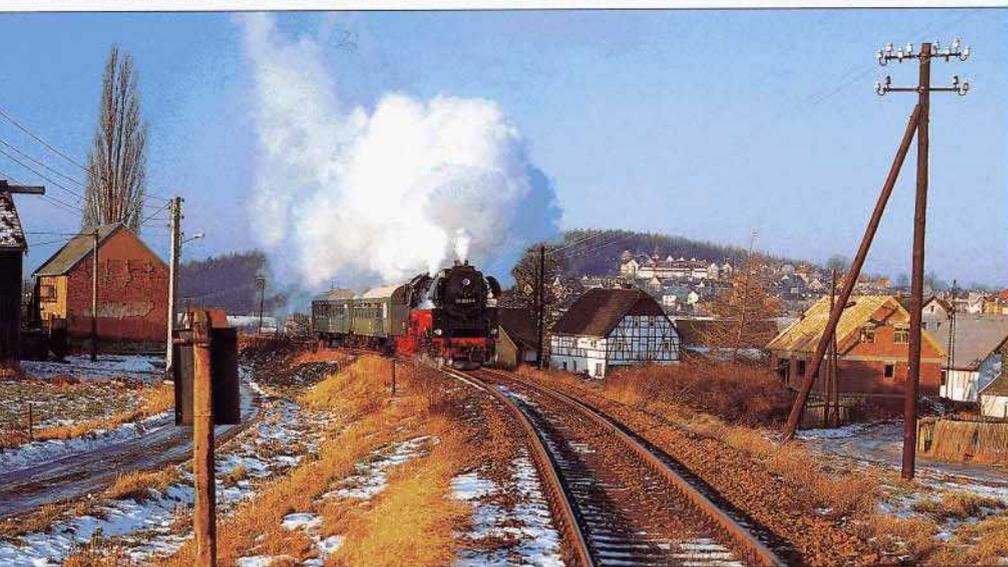


Bild 15: Auch bei der früheren DR wurden Dampflokomotiven "Bewegungstherapien" verordnet. Den Eisenbahnfreunden zum Wohlgefallen! Hier dampft 58 3047 mit einem kurzen Personenzug zwischen Rödlitz-Hohndorf und Oelsnitz in Richtung Stollberg.

Bild 14 (oben): Am 27.2.1980 stand 58 3031 im Zugdienst. Sie brachte einen Zug von Glauchau nach Lichtenstein. **Abb.: J. Nelkenbrecher**

Bild 16: Hier befindet sich 58 3047 auf der Rückfahrt nach St. Egidien und wird gleich den Rödelbachtalviadukt befahren. **Abb. 15, 16: H. Scholz**

Stollberg - St. Egidien

