

der modelleisenbahner

FACHZEITSCHRIFT
FÜR DAS MODELLEISENBAHNWESEN
UND ALLE FREUNDE
DER EISENBAHN

JAHRGANG 29



Organ
des Deutschen
Modelleisenbahn-
Verbandes der DDR



TRANSRESS VEB VERLAG FÜR VERKEHRSWESEN

Verlagspostamt Berlin Einzelheftpreis 1,— M

OKTOBER

32542

10/80

Unsere historische Fotoecke



Zu dem in Heft 4/80 veröffentlichten Beitrag „Eisenbahschiffsbrückenbetrieb bei Maxau und Speyer“ erhielten wir von unserem Leser Herrn Both aus Berlin dieses Foto. Es zeigt eine der pfälzischen T²-Lokomotiven vor einem Personenzug auf der Maxauer Brücke.

Reprobesch.: Both, Berlin

Ein aus Richtung Zwickau kommender Zug mit der Lok 39 110 in Leipzig — man beachte die Signalbrücke. Lokomotiven der BR 39 waren seinerzeit auch im Bw Zwickau beheimatet. Lesen Sie dazu bitte den in dieser Ausgabe veröffentlichten 1. Teil des Beitrags „Zwickau und seine Eisenbahn — ein historischer Abriss“.

Reprobesch.: R. Preuß, Berlin



Redaktion

Verantwortlicher Redakteur:
Dipl. rer. pol. Rudi Herrmann
Typografie: Pressegestalterin Gisela Dzykowski
Anschrift der Redaktion: „Der Modelleisenbahner“,
DDR - 1080 Berlin, Französische Str. 13/14, Postfach 1235
Telefon: 2 04 12 76

Sämtliche Post für die Redaktion ist nur an unsere
Anschrift zu richten.

Zuschriften, die die Seite „Mitteilungen des DMV“
(also auch für „Wer hat – wer braucht?“) betreffen,
sind hingegen nur an das Generalsekretariat des DMV,
DDR - 1035 Berlin, Simon-Dach-Str. 10, zu senden.

Herausgeber

Deutscher Modelleisenbahn-Verband der DDR

Redaktionsbeirat

Günter Barthel, Erfurt
Karlheinz Brust, Dresden
Achim Delang, Berlin
Dipl.-Ing. Günter Driesnack, Königsbrück (Sa.)
Dipl.-Ing. Peter Eickel, Dresden
Eisenbahn-Bau-Ing. Günter Fromm, Erfurt
Ing. Walter Georgii, Zeuthen
Joachim Kubig, Berlin
Prof. em. Dr. sc. techn. Harald Kurz, Radebeul
Ing. Wolf-Dietger Machel, Potsdam
Joachim Schnitzer, Kleinmachnow
Hansotto Voigt, Dresden

Erscheint im transpress VEB Verlag für Verkehrswesen
Berlin

Verlagsleiter:

Dr. oec. Harald Böttcher
Chefredakteur des Verlags:
Dipl.-Ing.-Ök. Journalist Max Kinze
Lizenz Nr. 1151
Druck: (140) Druckerei Neues Deutschland, Berlin
Erscheint monatlich;
Preis: Vierteljährlich 3,- M.
Auslandspreise bitten wir den Zeitschriftenkatalogen
des „Buchexport“, Volkseigener Außenhandelsbetrieb
der DDR, DDR - 7010 Leipzig, Postfach 160, zu ent-
nehmen.
Nachdruck, Übersetzung und Auszüge sind nur mit
Genehmigung der Redaktion gestattet.
Für unverlangt eingesandte Manuskripte, Fotos usw.
übernimmt die Redaktion keine Gewähr.
Art.-Nr. 16330

Redaktionsschluss: 18. 6. 1980
Geplante Auslieferung: 15. 10. 1980



Alleinige Anzeigenverwaltung

DEWAG Berlin, DDR - 1026 Berlin, Rosenhaler Straße
28/31, PSF 29, Telefon: 2 36 27 76. Anzeigenannahme
DEWAG Berlin, alle DEWAG-Betriebe und deren
Zweigstellen in den Bezirken der DDR.

Bestellungen nehmen entgegen: in der DDR: sämtliche
Postämter, der örtliche Buchhandel und der Verlag –
soweit Liefermöglichkeit; im Ausland: der internatio-
nale Buch- und Zeitschriftenhandel, zusätzlich in der
BRD und in Westberlin: der örtliche Buchhandel, Firma
Helios Literaturvertrieb GmbH, Berlin (West) 52,
Eichborndamm 141–167, sowie Zeitungsvertrieb Ge-
brüder Petermann GmbH & Co KG, Berlin (West) 30,
Kurfürstenstr. 111.

UdSSR: Bestellungen nehmen die städtischen Abtei-
lungen von Sojuspechatj bzw. Postämter und Post-
kontore entgegen. Bulgarien: Raznoisnos, 1. rue Asse,
Sofia. China: Guizi Shudian, P. O. B. 88, Peking. ČSSR:
Orbis Zeitungsvertrieb, Bratislava, Leningradska ul 12.
Polen: Buch: u. Wilcza 46, Warszawa 10. Rumänien:
Cartimex, P. O. B. 134/135, Bukarest. Ungarn: Kultura,
P. O. B. 146, Budapest 6. KDVR: Koreanische Gesell-
schaft für den Export und Import von Druckerzeugnis-
sen. Chulpanmul, Nam Gu Dong Heung Dong Pyongy-
ang. Albanien: Ndermerrja Shetnore Botimeve, Tirana.
Auslandsbezug wird auch durch den Buchexport
Volkseigener Außenhandelsbetrieb der Deutschen
Demokratischen Republik, DDR - 7010 Leipzig, Lenin-
straße 16, und den Verlag vermittelt.

„DER MODELLEISENBÄHNER“ 10/1980

der modelleisenbahner

Fachzeitschrift für das Modelleisenbahnwesen
und alle Freunde der Eisenbahn

10 Oktober 1980 · Berlin · 29. Jahrgang

Organ des Deutschen Modelleisenbahn-Verbandes der DDR



Die Redaktion wurde im Jahre 1977 anlässlich des
25jährigen Bestehens mit der Ehrennadel des DMV in
Gold ausgezeichnet.

Inhalt

	Seite
Unsere historische Fotoecke	2. U.-S.
Michael Huth Zu einigen energiewirtschaftlichen Aspekten im Transportwesen	286
Uwe Janek Die Merseburg—Mücheln Eisenbahn	287
Peter Merkel Zwickau und seine Eisenbahn — ein historischer Abriß (1)	290
Frank Barby Güterzüge auf der Modellbahn	295
Guntram Köhler Anleitung zum Bau eines Nebenbahntriebwagens in der Nenngröße N	296
Steffen Uhlig Umbau der Bergkirche (VERO) in Nenngröße N	299
Gleisplan einer H0-Anlage	300
Beilage „Elektronik für den Modelleisenbahner“	301
Werner Kuntze Probleme beim Aufbau einer N-Anlage	305
In eigener Sache	308
Mitteilungen des DMV	309
Wissen Sie schon; Text und Maßskizze zum Lokfoto des Monats	310
Lokfoto des Monats: Lokomotive 03 001 der DR	311
Lokbildarchiv	312
Reimar Lehmann Die Kohlenstaublokomotive	313
Wolfgang List „Eine N-Zimmeranlage“ — Gedanken zur Planung und zum Aufbau	317
Schienenverkehr in anderen Ländern	3. U.-S.

Titelbild

Immer wieder beeindruckend die gelb-weißen Züge der Kirnitzschalbahn in ihrem gepflegten Zustand
Urlauber und Nahverkehrsleute. Die am 28. Mai 1898 eröffnete und 8,3 km lange Strecke von Bad
Schandau zum Lichtenhainer Wasserfall ist eine nicht mehr hinwegzudenkende Attraktion in der Säch-
sischen Schweiz.

Foto: R. Knöbel, Dresden

Rücktitel

Unserem Leser Martin Heller ist dieses Foto eines Zuges auf der Strecke Schwarzenberg—Johann-
georgenstadt zu verdanken. Die Aufnahme entstand im Mai 1975.

Foto: M. Heller, Jena

Zu einigen energiewirtschaftlichen Aspekten im Transportwesen

Wenn wir uns an dieser Stelle mit Überlegungen zu Entwicklungstendenzen des Energieeinsatzes im Verkehrswesen befassen, so geschieht das im wesentlichen aus zwei Gesichtspunkten: *Erstens* wird allen Anhängern der Modelleisenbahn und den Freunden der Eisenbahn und des städtischen Nahverkehrs bekannt sein, daß das Transportwesen mit zu den Hauptverbrauchern von Energie gehört. *Zweitens* kann gefolgert werden, daß die hinreichend publizierte Situation in der Weltenergiewirtschaft zwangsläufig auch grundlegende verkehrspolitische Fragen und Probleme aufwirft, die einer konsequenten Lösung bedürfen. Vergegenwärtigen wir uns einige wichtige Fakten. Rund 15% der gesamten Gebrauchsenergie bzw. 66% des Verbrauchs an Dieselkraftstoffen werden für die Abdeckung der Transport- und Beförderungsprozesse unserer Volkswirtschaft benötigt¹. Der spezifische Energiebedarf für einige ausgewählte Verkehrsträger beträgt

Eisenbahn-Dampftraktion	1 260 kJ/Btkm
Eisenbahn-Dieseltraktion*	276 kJ/Btkm
Eisenbahn-E-Traktion	104 kJ/Btkm
LKW-Transport	1 800 kJ/Btkm.

Im Verkehrswesen wird, bezogen auf den Zeitraum bis 1985, von der energiewirtschaftlichen Zielstellung ausgegangen, bei einer Erhöhung der Gütertransportleistung um 14% und der Personenbeförderungsleistung um 5% gegenüber 1980 eine jährliche Senkung des Energiebedarfs um 1% zu erreichen. Die Rohbraunkohle deckt zu 60% unseren Primärenergieverbrauch. Die Preise für Erdöl haben sich seit 1971 verzehnfacht, die für Steinkohle verdoppelt².

Eine Verminderung dieser Preisexplosion für die genannten Rohstoffe ist nicht abzusehen, und auf Grund der objektiven Bedingungen (der natürlichen Begrenzung dieser Ressourcen) auch eine Umkehrung nicht zu erwarten. Aus dieser objektiven Beurteilung der Situation waren prinzipielle Festlegungen für unsere nationale Energiepolitik zu treffen, die bekanntlich darin bestanden, die einheimische Braunkohle als den wichtigsten Rohstoff für die Deckung des Energiebedarfs einzusetzen.

Ohne den Anspruch der Vollständigkeit zu erheben, sind mit diesen Fakten m. E. die notwendigen Voraussetzungen gegeben, um im folgenden einiges zu den Wechselbeziehungen zwischen energiewirtschaftlichen Erfordernissen und verkehrspolitischen Entscheidungen zu publizieren. Unter der Überschrift „Erfinder gesucht“ stellt die amerikanische Zeitung „Container News“ fest:³

„Mit einer Gallone (= 4,54 Liter) Treibstoff können auf eine Entfernung von einer Meile (1609 Meter) im Seetransport 600 t, auf der Eisenbahn 200 t, mit dem Lastkraftwagen 70 t und als Luftfracht 8 t befördert werden. Jetzt wird der Erfinder gesucht, der die Kapazitäten und Vorteile dieser Verkehrsträger vereinigt, und ein großer Teil der Energiekrise ist gelöst.“

Wenn der hier aufgezeigte „Lösungsweg“ auch sehr zweifelhaft erscheint, so zeigt diese Feststellung die weltweite Aktualität dieses Problems und auch die Schwierigkeiten seiner Lösung auf.

Erfindergeist ist auch bei der Durchsetzung von Grundsätzen für eine rationelle Energienutzung und den effektivsten Einsatz der Primärenergieträger erforderlich, der neben technisch-organisatorischen, technologischen und wissenschaftlich-technischen Maßnahmen wirksam werden muß.

Zu den technisch-organisatorischen Maßnahmen gehört z. B. die Begrenzung der Höchstgeschwindigkeit für die Straßenfahrzeuge. Diese gesetzliche Regelung orientiert in ihrem Grundanliegen auf eine optimale Fahrweise unter Beach-

tung der Kennlinien für den spezifischen Kraftstoffverbrauch in Abhängigkeit von der Fahrgeschwindigkeit. Die Rückverlagerung von eisenbahngünstigen Ferntransporten von der Straße auf die Schiene ist eine weitere derartige Maßnahme, die auch allgemein als eine Verbesserung und Durchsetzung der energieoptimalen Arbeitsteilung von Schiene und Straße bezeichnet werden kann. 68% der Gütertransportmenge werden auf der Straße transportiert, während die größere Gütertransportleistung (Tonnenkilometer) von der Eisenbahn erbracht wird. Ihr Anteil beträgt 65%. Welche energetischen Reserven durch diese Arbeitsteilung erschlossen werden können, zeigen die Verbrauchsnormative an Dieselkraftstoff (DK), die gegenwärtig bei der Eisenbahn 19 t DK/M tkm und 40,5 bis 47,8 t DK/M tkm beim Kraftverkehr betragen. Bis 1985 ist als eine der ersten veranlaßten Maßnahmen eine beträchtliche Transportmenge auf die Schiene zu verlagern. Das erfordert die Erhöhung der Leistungsfähigkeit der Eisenbahn, insbesondere der Rangierbahnhöfe, die Vergrößerung des Anteils der Ganzgüterzüge, die Vermeidung von Leerfahrten und die noch bessere Ausnutzung des Ladegewichts der Güterwagen.

Gleichzeitig sind im Straßengütertransport die Initiativen zur Bildung und Stabilisierung der Werkfahrgemeinschaften stärker zu nutzen. Vor allem durch abgestimmte Tourenpläne, die Vermeidung von Leerfahrten, die maximale Auslastung des Laderaumes und eine Vergrößerung der Anhängelast sind mit wenig Aufwand erhebliche Reserven zu erschließen. Nach den vorliegenden Erfahrungen ist der spezifische Kraftstoffverbrauch in den Werkfahrgemeinschaften um etwa 5% geringer als im Werkverkehr.

Während bei den technisch-organisatorischen Maßnahmen die bessere Ausnutzung der verwendeten Energieträger im Mittelpunkt steht, sind die technologischen Maßnahmen darauf gerichtet, den Energieträgereinsatz zu ändern. Die Verwendung von Erdöl und Steinkohle zu Heizzwecken ist einzuschränken und durch Braunkohle zu ersetzen, um eine bessere stoffwirtschaftliche Nutzung, u. a. für die Deckung des Treibstoffbedarfs durch größere Aufspaltung, zu gewährleisten. Das bedeutet auch für das Verkehrswesen, den Heizöleinsatz in stationären Feuerungsanlagen durch feste Brennstoffe zu ersetzen.

Zur Einsparung von Dieselkraftstoff ist der Anteil der Elektroenergie an der Traktionsenergie zu vergrößern. Daher werden in den nächsten Jahren die Zuwachsraten bei der Elektrifizierung des Streckennetzes der DR wesentlich vergrößert, d. h. von 40 km/Jahr auf 150 km/Jahr gesteigert. Der Anteil der elektrischen Traktion an der Zugförderungsleistung soll 1985 30% betragen und damit 50% höher liegen als gegenwärtig. Dabei wird die langfristige Netzkonzeption zielstrebig verwirklicht werden, die den Anschluß Berlins an die Magistralen Berlin—Dresden und Berlin—Jüterbog—Halle/Leipzig vorsieht. Danach wird Rostock mit dem Knoten Berlin verbunden werden.

Analoge energiewirtschaftliche Überlegungen sind auch für die zukünftige Gestaltung der Nahverkehrssysteme in Städten und Ballungsgebieten anzustellen.

Für bestimmte Städte bis zu 200 000 Einwohner hat der O-Bus eindeutige energiewirtschaftliche und ökonomische Vorteile. Es besteht deshalb kein Grund zu einem Nachruf (vgl. ME Heft 2/80), vielmehr sind die mit dem O-Bus erreichbaren Effekte, die u. a. in der Energieträgersubstitution mit einer jährlichen Einsparung von 42...45 t Erdöl/Fahrzeug, den um 50...60% geringeren spezifischen Energiebedarf gegenüber dem KOM, der höheren Lebensdauer bestehen, Anlaß genug, seinen noch existierenden Einsatz zu stabilisieren und auszuweiten. Die sehr hohen volkswirtschaft-

lichen Aufwendungen für die Errichtung der ortsfesten Anlagen (Gleichrichterunterwerke, Betriebshöfe, Fahrleitungen) lassen jedoch, ähnlich wie bei der Elektrifizierung, nur eine schrittweise Realisierung dieser Maßnahme zu.

Die wissenschaftlich-technischen Maßnahmen müssen zu einer Senkung des absoluten und spezifischen Energieverbrauchs der Transport- und Verkehrsmittel führen. In diesen Komplex sind u. a. einzuordnen die Überlegungen zur Substitution von Vergasertreibstoffen in Verbrennungsmotoren oder die Entwicklung alternativer Antriebssysteme. Diese weltweit sehr intensiv und energisch betriebenen Arbeiten haben jedoch noch zu keiner technisch ausgereiften und ökonomisch vertretbaren Lösung geführt. Eine spezifische Senkung des Energieverbrauchs wird daher zunächst durch technische und betriebliche Verbesserungen der bestehenden Technologien zu erreichen sein. Dazu gehören die Anwendung von Thyristorsteuerungen, der Einsatz der Drehstromtechnik und auch der Einsatz von Bordrechnern in Trieb- und Kraftfahrzeugen. Mit dem versuchsweisen Einsatz von Bordrechnern in Triebfahrzeugen der Berliner S-Bahn konnten Einsparungen bis zu 20 % der von den Fahrstrommotoren aufgenommenen Energie erreicht werden. Ihr Wirkprinzip (auf Grund eines Vergleichs der programmierten Weg-/Zeit-Linie der Fahrstrecke mit dem

Ist-Verlauf werden dem Triebfahrzeugführer die anzustrebenden Höchstgeschwindigkeiten und Abschaltinformationen signalisiert) ermöglicht auch einen Einsatz in Nah- bzw. Vorortverkehrssystemen mit Dieseltraktion.

Die aufgezählten technischen Maßnahmen erheben weder einen Anspruch auf Vollständigkeit noch sind diese Überlegungen bereits umfassend genutzt. Sie deuten aber die Entwicklungsschritte an, um die volkswirtschaftliche Zielstellung der Senkung des spezifischen Energieverbrauchs um etwa 30 % bei der Deutschen Reichsbahn und etwa 10 % im Kraftverkehr im Zeitraum von 1981—1985 zu erfüllen. Diesen Überblick können wir nicht abschließen, ohne den Appell an jeden Leser zu richten, Energie am Arbeitsplatz und zu Hause rationell anzuwenden und nicht durch Gleichgültigkeit zu verschwenden. „Volkswirtschaftlich gesehen, kostet es uns nur halb soviel, Energie durch rationelle Verwendung einzusparen als zusätzliche Energie zu produzieren.“⁴

Fußnoten

¹ Siehe Arndt, O.: Diskussionsbeitrag auf dem 11. Plenum des ZK der SED, in: ND vom 15./16. 12. 1979

² vgl. Was und Wie, Berlin, Heft 4/1980 Seite 25

³ Übersetzung aus Inventor wanted. Container News, Atlanta 14 (1979) 9, Seite 2

⁴ Siehe Honecker, E.: Referat auf dem 11. Plenum des ZK der SED, in: ND vom 14. 12. 1979

UWE JANEK (DMV), Mücheln

Die Merseburg—Mücheln Eisenbahn

Die Entstehung und Entwicklung der fast 95 Jahre alten Eisenbahn ist ein Spiegelbild der gesellschaftlichen und industriellen Entwicklung des Geiseltals. Aus diesem Grunde soll im folgenden ihre Geschichte in einem kurzen Abriss dargestellt werden.

Wirtschaftliche Bedeutung

Ende des vorigen Jahrhunderts begann die Industrialisierung auch im mitteldeutschen Raum. 1849 wurde die „Thüringische Eisenbahn“ eröffnet, und somit hatte Merseburg schon recht früh Eisenbahnanschluß, doch das obere Geiseltal war verkehrstechnisch schlecht erschlossen. In Mücheln entstand zu jener Zeit eine Zuckerfabrik, aber auch die dort lagernden Braunkohlenvorkommen wurden erstmalig erschlossen.

Die um ihre Wettbewerbsfähigkeit bangenden Unternehmer der Kohlegruben forderten bereits um 1870 den Bau einer Eisenbahn nach Mücheln, um ihre Produkte kostengünstig transportieren zu können. 1882 erfolgten die Projektierungsarbeiten, und erst am 1. April 1886 konnten die Arbeiten an der Strecke aufgenommen werden. Das Baugeschehen ging zügig voran. Am 7. Dezember des gleichen Jahres wurde die Bahn landespolizeilich abgenommen, und am 15. Dezember wurde die Strecke feierlich eröffnet. Diese Einweihung fand unter begeisterter Teilnahme der Bevölkerung statt; auf jeder Station empfing man den ersten Zug mit Gesang und Musik. Die KED Erfurt, der die neue Strecke unterstand, teilte in einem an den Magistrat in Mücheln gerichteten Schreiben dazu folgendes mit: „Dem Magistrat teilen wir ergebenst mit, daß am 15. 12. dieses Jahres (1886) die Neubaustrecke Merseburg—Mücheln mit den Zwischenstationen Niederbeuna, Frankleben, Wernsdorf, Neumark—Bedra, Lützkendorf sowie der Endstation Mücheln mit

Anschluß an die Station Merseburg dem Betrieb übergeben wird.“

Die Kosten für den Bahnbau trugen hauptsächlich die anliegenden Gemeinden, die Kreise Merseburg und Querfurt sowie die Zuckerfabrik Stöbnitz.

Nach der Jahrhundertwende wurde die Braunkohle zum wichtigsten Transportgut. Die damals entstandenen Tagebauwerke erhielten ebenso Gleisanschlüsse wie die Zuckerfabriken Stöbnitz und Körbisdorf.

Mitte der 30er Jahre wurde von der „Wintershall AG“ in Lützkendorf ein Treibstoffwerk errichtet, und die Bahn transportierte die erforderlichen Bau- und Rohstoffe. Das führte zum ständigen Ansteigen des Güterverkehrs. Der zweite Weltkrieg ging auch an der Bahn nicht spurlos vorbei. Anglo-amerikanische Bomber flogen mehrere Angriffe auf die Anlagen der „Wintershall AG“ und zerstörten dabei auch in deren Nähe liegende Bahnanlagen sowie Wohngebiete. Beim Zusammenbruch Hitlerdeutschlands kam der Betrieb kurzzeitig zum Erliegen. In der ersten Nachkriegszeit löste die Bahn wiederum wichtige Transportaufgaben, insbesondere mußten die großen Industriebetriebe im Raum Halle-Merseburg mit Braunkohle versorgt werden. Dabei wurden von den hier Beschäftigten der Deutschen Reichsbahn unter schlechten Arbeitsbedingungen große Leistungen vollbracht. Mit dem vollständigen Wiederaufbau der chemischen Großbetriebe nahm die Bedeutung dieser Eisenbahnstrecke zu, so daß ihre Elektrifizierung in Angriff genommen und im Jahre 1958 abgeschlossen werden konnte.

Gegenwärtig hat die Bahn drei wichtige Aufgaben zu erfüllen:

1. Bewältigung eines starken Berufsverkehrs
2. Transport von Rohstoffen zum Mineralölwerk Lützkendorf
3. Transport der Braunkohle aus dem Geiseltal.

Nach dem Jahr 2000 werden die Kohletransporte entfallen, weil dann die Auskohlung abgeschlossen ist. An ihre Stelle treten andere Gutarten.

Streckenführung

Die 1886 eröffnete Strecke führte über Beuna, Frankleben, Wernsdorf, Neumark-Bedra, Lützkendorf nach Mücheln (alter Bahnhof). Die Fahrzeit betrug damals rund 50 Minuten. Diese Strecke wurde auf Teilabschnitten zwischen den Jahren 1935 und 1958 auf Grund des fortschreitenden Abbaus der Braunkohle mehrmals verlegt. Jedoch zeichnete sich Ende der 50er Jahre eine Streckenstilllegung ab, da die Auskohlung immer weiter fortschritt. Auf diese Eisenbahn konnte insbesondere zur Kohlenabfuhr aber nicht verzichtet werden. Deshalb erfolgte ab 1962 die Realisierung eines großen Neubauprojekts. Die Strecke wurde zwischen Beuna und Mücheln neu trassiert und die Bahnhöfe Frankleben, Braunsbedra und Mücheln sowie der Haltepunkt Krumpa neu errichtet. Es mußten dabei 35 kleinere Brücken und Durchlässe hergestellt werden, 2 100 000 m³ Erdmassen bewegt und 142 neue Weichen eingebaut werden. In Mücheln entstand ein 15 m hoher und 264 m langer Viadukt, der das westliche Geiseltal überbrückt und nun dem Müchelner

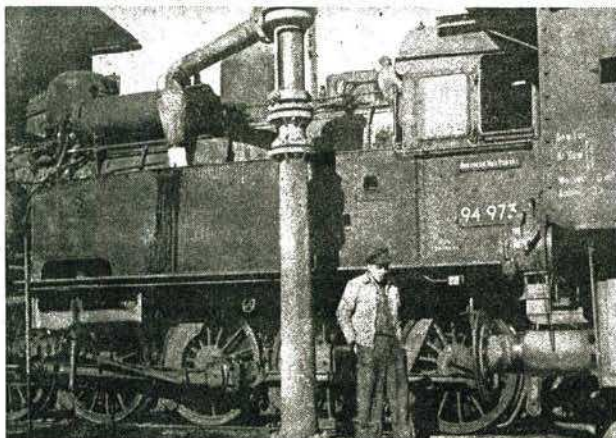


Bild 1 Die 94 973 vom Bw Röblingen im Jahre 1958 beim Wassernehmen

Stadtbild sein Gepräge gibt. Der Viadukt wird von 6 Pfeilern getragen, die lichte Weite von Pfeiler zu Pfeiler beträgt 33 m, und es wurden immerhin 3800 m³ Beton verbaut. Am 7. Dezember 1964 eröffnete die neue 18,2 km lange Strecke der stellvertretende Minister für Verkehrswesen, Genosse Sobottka, mit einem von der damaligen E 11036 gezogenen Sonderzug. Der Kostenaufwand für den Neubau betrug 60 Millionen Mark.

Der größte Bahnhof befindet sich in Braunsbedra. Er verfügt über 21 Gleise und 4 Stumpfgleise und dient als Übergabebahnhof für Züge aus oder in das Mineralölwerk Lützkendorf und das BKK Geiseltal.

Um die für das Mineralölwerk Lützkendorf bestimmten Kesselwagen bereitzuhalten, sind mehrere Gleise vorhanden. Der Bahnhof Mücheln ist großzügig ausgebaut, weil er ursprünglich einen Teil dieser Funktionen übernehmen sollte. Lediglich in der Zeit der Zuckerrübenenernte werden die vorhandenen Anlagen voll genutzt. Bis 1968 bestand für den Güterverkehr in Mücheln auch noch der alte Bahnhof, ein Übergabegleis verband ihn mit dem neuen Bahnhof. Nach seiner Sprengung wurde das Übergabegleis abgebaut; einige Überreste sind heute noch zu sehen.

Ein Personenzug benötigt z. Z. für die 18,2 km lange Strecke 30 Minuten, das sind 20 Minuten weniger als 1886. Es zeigt sich, daß durch Streckenverlegung und Elektrifizierung die Fahrzeit gesenkt werden konnte.



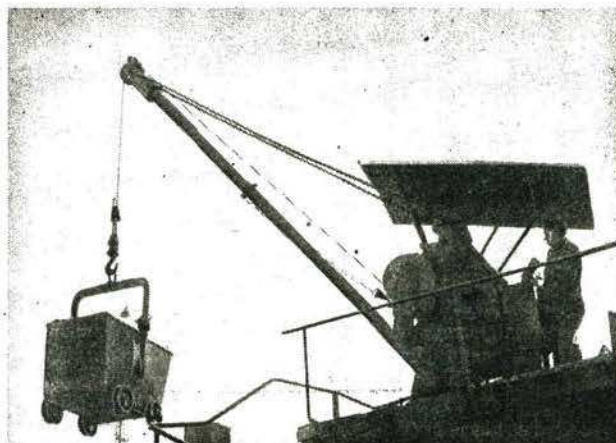
Bild 2 Ein Blick in den Führerstand der 94 1001 — eine längjährige und inzwischen längst verschrottete Stammlok des Bw Röblingen

Der Triebfahrzeugeinsatz

Der Betrieb stellt an die hier eingesetzten Triebfahrzeuge keine besonderen Ansprüche. Die Streckenhöchstgeschwindigkeit beträgt 60 km/h. 1886 wurde der Betrieb mit B- und C-gekuppelten Schlepptenderloks der preussischen Staatsbahn eröffnet. Den größten Anteil aller Zugförderleistungen übernahmen Maschinen der Bw Röblingen und Merseburg (nach 1970 Tfz-Einsatzstellen des Bw Halle G). Daneben fuhren gelegentlich auch Loks der Bw Halle P, Leipzig West und Sangerhausen Leistungen auf dieser Strecke.

Vor dem ersten Weltkrieg kamen hauptsächlich Maschinen der späteren BR 89 (ex pr. T 3) und 94 (ex pr. T 16) sowie 74 (ex pr. T 12) zum Einsatz. Später gesellten sich die BR 38 (ex pr. P 8) und 58 (ex. pr. G 12) hinzu. Infolge des immer größeren Güterverkehrs in den 30er Jahren wandelte sich das Bild. Das Bw Merseburg erhielt 52er, und mit der Elektrifizierung verkehrten 1958 die ersten E-Loks (heutige BR 204, 211, 242 und 244). Außerdem fuhren bis 1965 58er Kst. vom Bw Halle G hier auch Leistungen im Güterverkehr. Mit fort-

Bild 3 Bekohlungsanlage im Lokbahnhof Querfurt 1958; von hier aus wird der Triebfahrzeugeinsatz auf der Strecke Merseburg—Mücheln geregelt



schreitender Traktionsumstellung kamen die ersten Dieselloks zum Einsatz. Die T 16 des Bw Merseburg wurden durch sie abgelöst. Sämtliche Maschinen des Bw Röblingen wurden 1967/68 durch die T 14 ersetzt. Ein Jahr später verschwanden sie wieder, als Ersatz konnten Loks der BR 83 übernommen werden. Zu diesem Zeitpunkt wurden auch die letzten 58er abgezogen, und 1970 war im Bw Merseburg keine Dampflok mehr stationiert. Die BR 110 und 118 hatten den Platz der BR 38 und 52 eingenommen. Aber auch der BR 83 war kein langer Einsatz beschieden, sie wurde durch rekonstruierte 52er ersetzt, die z. T. heute noch laufen (52 8028, 8033, 8034, 8044, 8059, 8063, 8077, 8098, 8105, 52 8119). Den Güterverkehr bewältigten hauptsächlich 242er und 131er. Neuerdings sind auch Elloks der BR 250 von Halle anzutreffen. Sie verkehren aber stets nur bis Braunsbedra. Gelegentlich sieht man auch die Ölloks der BR 44 des Bw Sangerhausen. Im Gegensatz zu den meisten anderen Strecken der DR ist hier eine große Besonderheit zu verzeichnen. Vor den Kohleganzzügen verkehren auch betriebseigene Loks des BKK Geiseltal und der Leunawerke. Die inzwischen abgelösten und betriebseigenen 7 BR 52 sowie BR 65 sind durch die V 180 bei den Leunawerken und durch die V 200 beim BKK

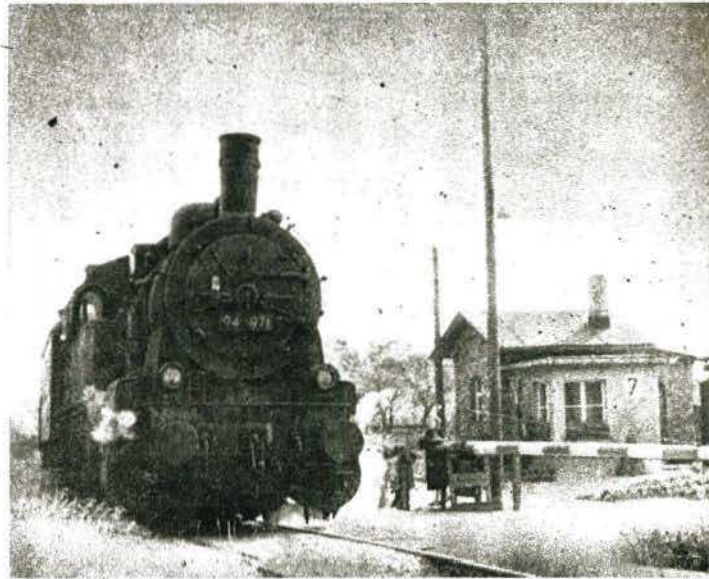


Bild 5 94971 mit einem Personenzug zwischen Merseburg und Mücheln im Jahre 1958

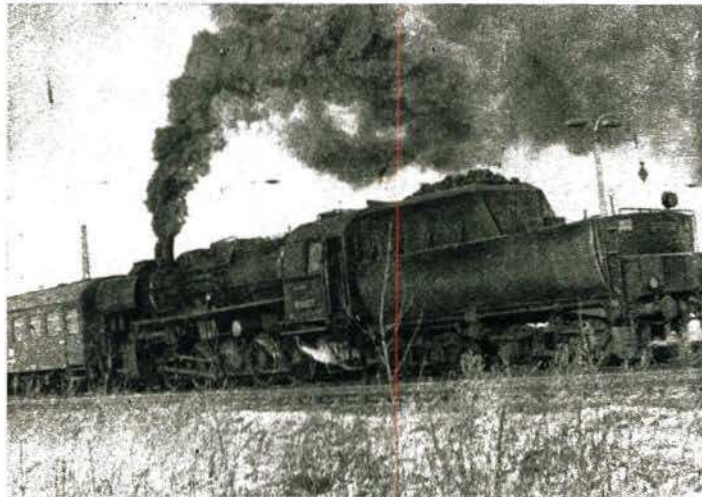


Bild 4 Personenzug mit der Lok 52 8105 im Bahnhof Mücheln, 1979

Geiseltal ersetzt worden. Die Maschinen des BKK Geiseltal fahren immer noch unter der alten Typenbezeichnung V 200. Im Oktober 1976 war eine V 180 von Leuna sogar ersatzweise vor einem Reisezug zu sehen.

Bis 1973 (!) waren auch noch zwei 55er (ex G 8) als Werkloks der Brikketfabrik Beuna (Betriebsteil des BKK Geiseltal) im Einsatz.

Eingesetzte Wagen

Die Strecke war — wie bereits erwähnt — von Anfang an eine Staatsbahn. Die eingesetzten Wagen entsprachen immer dem jeweiligen Entwicklungsstand. Bis etwa 1950 sah man hauptsächlich 3achsige preußische Abteilwagen. Diese wurden von den Einheitswagen der ehemaligen DRG abgelöst. Ab 1960 fuhren bereits 2- und 3achsige Rekowagen und 4teilige Doppelstockeinheiten. Von 1945 bis 1950 war ein sogenannter SNCF-Tropenwagen, der durch die Kriegswirren hier verblieb, als Einzelgänger im Betrieb. Ältere Reisende berichten, daß dieses Fahrzeug während der Sommermonate ständig überfüllt im Zugverband lief; denn auch bei 30 °C war es darin angenehm kühl.

Fällt heute eine Doppelstockeinheit aus, so wird sie durch 4achsige Rekowagen oder ältere Schnellzugwagen ersetzt. Dominierend bei den Güterwagen sind Großraumselbstentladewagen Fad für den Kohletransport und Kesselwagen

zum Transport von Heizöl. Beim Stellwerk Frankleben steht noch ein „Oldtimer“ besonderer Art — ein sogenannter Fakultativwagen, der wahlweise als Güter- oder Personenzug zum Einsatz kam. Leider ist er dem völligen Verfall preisgegeben. In den nächsten Jahren ist auf dieser Strecke vorgesehen, neue Doppelstockgliederzüge einzusetzen, und das bedeutet dann eine Qualitätsverbesserung im Berufsverkehr.

Schlußbemerkungen

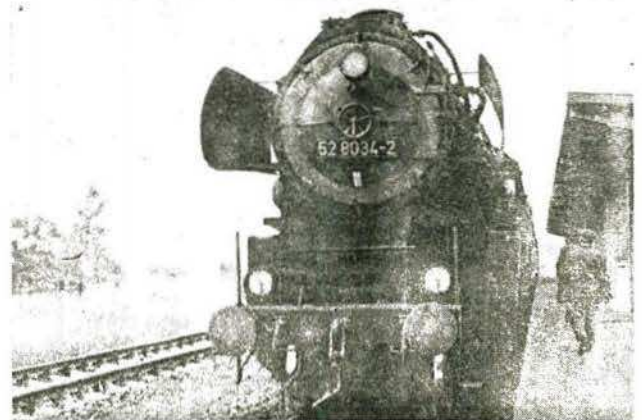
In den knapp 95 Betriebsjahren war die Bahn ein Wegbereiter für den Aufbau einer leistungsstarken Industrie in diesem Gebiet. Sie half mit, das obere Geiseltal verkehrstechnisch zu erschließen. Auch heute ist auf dieser Strecke ein großes Verkehrsaufkommen zu verzeichnen, das künftig noch weiter ansteigen wird.

Quellenverzeichnis

- (1) Akten des Stadtarchivs Mücheln
- (2) Wichmann, W.: Seit 1886 rollt der Geiseltalexpreß
- (3) Das Merseburger Land (versch. Hefte)
- (4) Der Bote für das Geiseltal vom 15. 12. 1886

Bild 6 Lok 52 8034-2 im Bahnhof Mücheln, 1979

Fotos u. Fotobeschaffung: Verfasser



Zwickau und seine Eisenbahn — ein historischer Abriß (1)

Betrachten wir die ersten Quellen der Eisenbahngeschichte, so ist ersichtlich, daß nicht nur in Lists Plänen Sachsen ein Zentrum im deutschen Eisenbahnnetz werden sollte.

Innerhalb Sachsens wurde die verkehrliche und damit wirtschaftliche Erschließung der Steinkohlevorräte einer der wichtigsten Gesichtspunkte in den Diskussionen über zahlreiche Eisenbahnprojekte. So verwundert es nicht, wenn bereits bei den ersten Eisenbahnprojekten die Anbindung Zwickaus in irgendeiner Weise berücksichtigt worden ist. In Zwickau und Umgebung gab es unter den damals relativ günstigen geologischen Bedingungen eine Vielzahl von Steinkohlenschächten. Aber mögliche Erweiterungen kamen infolge der mangelhaften Verkehrsverhältnisse zunächst nicht zur Ausführung. Richtig wurde erkannt, daß die Erschließung von Zwickau durch die Eisenbahn für Sachsens aufstrebende Industrialisierung eine wichtige und solide Existenzgrundlage schaffen würde.

Mit Eröffnung der Strecke Werdau—Zwickau, einer Zweigstrecke der „Sächsisch—Bayrischen-Eisenbahn“, begann 1845 in Zwickau die Eisenbahnepoche. Heute ist Zwickau einer der bedeutendsten Eisenbahnknotenpunkte im Süden der DDR. Tausende Zwickauer sind — wie man so schön sagt — bei der „Bahn“ beschäftigt.

Der aufmerksame Beobachter findet noch jetzt auf Schritt und Tritt Zeugnisse dafür, wie Eisenbahn, Wirtschaft und Stadt in enger Wechselwirkung standen und stehen.

1. Bahnhöfe und Eisenbahnstrecken

Lists Pläne sahen für ein deutsches Eisenbahnsystem mehrere Varianten vor. In einem dieser Projekte sollte Zwickau Eckpunkt des sogenannten sächsischen Dreiecks werden. Weiterhin war hier zur Verbindung mit Bayern die Zweigbahn nach Coburg—Würzburg vorgesehen. Andere Überlegungen sahen eine von der Leipzig—Dresdner Eisenbahn abzweigende Stichbahn nach Chemnitz (heute Karl-Marx-Stadt) vor.

Baader, ein weiterer Vorkämpfer für ein deutsches Eisenbahnnetz, plädierte für eine ähnliche Lösung, wobei der Zweig nach Chemnitz die Weiterführung bis Prag vorsah. Bereits 1833 stand die Strecke Leipzig—Zwickau—Chemnitz—Prag zur Diskussion.

Konkreter waren die 1836 veröffentlichten Pläne einer Aktiengesellschaft für den Bau der „Erzgebirgischen Eisenbahn“. Zwickau sollte hiernach Anschluß von Riesa über Chemnitz und Glauchau erhalten. Diese Strecke plante man über Zwickau hinaus bis an die Oberrohsdorfer Kohlen-schächte. Zwar erhielten die Interessenten eine Konzession für den Bau, doch begannen die Arbeiten erst 1845 (!) in Riesa. Der Streckenabschnitt Döbeln—Limmritz erschöpfte bereits die finanziellen Mittel der Gesellschaft. Das Bauvorhaben wurde am 15. November 1858 als Staatsbahn verwirklicht. Den ersehnten Eisenbahnanschluß erhielt Zwickau mit Fertigstellung des 3. Bahnabschnitts der „Sächsisch—Bayrischen-Eisenbahn“ am 6. September 1845 durch eine Zweigbahn von Werdau nach Zwickau. Nach weiteren 9 Jahren konnte die nächste in Zwickau beginnende und als „Staatskohlenbahn“ nach Bockwa/Cainsdorf verlaufende Strecke am 1. November 1854 eröffnet werden. Immerhin wirkte sich allein der Anschluß durch die Sächsisch—Bayrische Eisenbahn auf die Wirtschaft, insbesondere die Steinkohlenförderung in und um Zwickau, positiv aus. Innerhalb weniger Jahre vervierfachte sich die Steinkohlenförderung. So betrug sie 1840 13 800 t und erzielte innerhalb von 10 Jahren bis 1850 einen Umfang von 418 000 t.

Die dringende Notwendigkeit, auch Zwickau an das Eisenbahnnetz anzuschließen, ist bereits aus der Geschichte der Leipzig—Dresdner Eisenbahn zu entnehmen.

Die anfangs dominierenden englischen Lokomotiven konnten nur mit Koks gefeuert werden. Er wurde auf dem Wasserwege aus England importiert, in Riesa entladen und war darüber hinaus sehr teuer. Die im Nachhinein eingerichteten Riesaer Kokereien ermöglichten den Import billigerer englischer Steinkohle. Versuche, Koks aus Steinkohle des Plauenschen Grundes zu gewinnen, scheiterten auf Grund ihrer chemischen Zusammensetzung.

Zwickauer Steinkohlenkoks war zwar geeignet aber durch hohe Transportkosten auch sehr teuer. Diese Verhältnisse änderte der Anschluß von Zwickau an die „Sächsisch—Bayrische-Eisenbahn“ grundlegend. Der Preis für Zwickauer Koks ging danach sofort zurück:

Zwickauer Koks	12 Neugroschen (Scheffel)
Englischer Koks	23 Neugroschen (Scheffel)

Der erste Zwickauer Bahnhof entstand in unmittelbarer Nähe des jetzigen Hauptbahnhofs außerhalb des damaligen Stadtgebiets und wurde recht bescheiden eingerichtet. An Gebäuden waren vorhanden: 1 Empfangsgebäude (Holz), 1 Verwaltungsgebäude (40 m lang, Holz), 1 Wagenschuppen, 1,68 m langer Güterschuppen, 1 Maschinenhaus (damals waren in Zwickau 3 Lokomotiven stationiert), Koks- und Holzschuppen und 1 Pferdestall.

Beschäftigt waren: 22 Beamte, 3 Lokführer, 4 Weichensteller und 9 Arbeiter.

Besondere Bedeutung hatte die Kohlenladerampe, wo die Umladung der von den Schächten herbeigefahrenen Kohlen erfolgte. Schon nach wenigen Jahren waren aber die Grenzen der Leistungsfähigkeit dieser aufwendigen Technologie spürbar. 1852 wurde die Kohlenrampe gemeinsam mit den Anlagen des Bahnhofs erweitert.

An die bereits erwähnte Staatskohlenbahn nach Bockwa/Cainsdorf schloß zugleich der 1. Bauabschnitt der „Obererzgebirgischen Eisenbahn“ nach Schwarzenberg an. Sie wurde in ihrer ganzen Länge am 15. Mai 1858 eröffnet. Am 15. November des gleichen Jahres erreichte die Niedererzgebirgische Bahn aus Richtung Chemnitz Zwickau, so daß in diesem Jahr der Eisenbahnverkehr einen weiteren Aufschwung erlebte. Konnte durch die Staatskohlenbahn der Kohletransport mit Pferdewagen zum Bahnhof wesentlich verkürzt werden, so war dies aber auch nur ein Provisorium, denn nach wie vor hatten die Schächte noch keine direkte Gleisverbindung. Deshalb entstanden vor allem Ende der 50er und in den 60er Jahren des vorigen Jahrhunderts eine Vielzahl von Kohlebahnen, auf deren Geschichte noch besonders eingegangen wird.

Zur Bewältigung des gewachsenen Verkehrs wurde zunächst 1858 das hölzerne Empfangsgebäude durch einen Steinbau ersetzt. 1861 folgte ein genereller Bahnhofsumbau. Danach beanspruchten die Anlagen bereits 19,84 ha bei einer Gesamtgleislänge von 32 km und 169 Weichen. 1865 wurden täglich im Durchschnitt abgefertigt:

Relation	Reisezüge	Güterzüge
Riesa/Chemnitz	14	6
Schwarzenberg	8	2
Leipzig	10	12
Hof	14	24
Kohlenbahnen	—	50
Gesamtzahl der Züge	= 46	+ 94

Das Bw beheimatete nun bereits 30 Loks. Davon waren 17 Güterzugloks, 7 Reisezugloks und 6 Rangierloks. Zu dieser Zeit arbeiteten 341 Beschäftigte, und Veröffentlichungen jener Zeit kritisieren die extrem schlechten Arbeitsbedingungen. Beispielsweise mußte damals ein Rangierer täglich 14 Stunden arbeiten.

Bereits 1873 bestanden folgende Bahnhofsanlagen:

3 Verwaltungsgebäude (1000 m²), 1 Empfangsgebäude (1700 m²), 1 Wagenschuppen (700 m²), 3 Lokschuppen (49 Stände), 2 Drehscheiben, 2 Güterschuppen (1600 cm²), 2 Kohleschuppen (1000 cm²), 2 Werkstattgebäude (3319 cm²), Ladestraßen mit insgesamt 650 m Länge, 175 Weichen und 2 DKW.

Am 29. November 1875 erhielt Zwickau eine weitere Verbindung nach Falkenstein, für die eigentlich 1872 eine Privatgesellschaft die Genehmigung erhielt. Aber auch diese Gesellschaft übernahm sich mit dem Bau der Strecke finanziell. Bereits am 15. Juli 1876 ging die Strecke in das Eigentum des Staats Sachsen über. Ihr Endpunkt war der sogenannte Falkensteiner Bahnhof, 1500 m westlich des

hätte für eine bedeutende Belebung des Kohleverkehrs gesorgt. Leider wurde sie nicht verwirklicht, obwohl ihr mit hoher Wahrscheinlichkeit auch unter heutigen Verkehrsverhältnissen noch eine Existenzberechtigung zukäme.

Nachdem durch den Bau des „Bogendreiecks“ bei Werdau der Direktverkehr von Zwickau nach Hof möglich wurde, drängte besonders die Stadt Meerane darauf, ein zweites Bogendreieck bei Schönbornschen einzurichten. Durch den Direktverkehr von Zwickau nach Meerane wäre ein Umweg über Glauchau vermieden und obendrein die Strecke Zwickau—Leipzig bedeutend verkürzt worden.

Auf Grund der bedeutenden Steinkohleförderung erlebte Zwickau einen gewaltigen wirtschaftlichen Aufschwung. 1871 beschäftigten die Steinkohlegruben 8526 Arbeitskräfte. Darüber hinaus existierten u. a. 2 bedeutende Eisen- und Stahlwerke, eine Vielzahl von Ziegeleien, Maschinenbaubetrieben und Textilwerke.

Auf dem Zwickauer Bahnhof mußte ein ständig wachsendes Verkehrsaufkommen bewältigt werden. 1888 wurden täglich



Bild 1 Empfangsgebäude
Hbf Zwickau um 1900

Zwickauer Bahnhofs gelegen. Nach Übernahme der Strecke durch den Staat wurde der Falkensteiner Bahnhof zur Haltestelle Zwickau. Die Falkensteiner Züge nutzten die Obererzgebirgsbahn bis zum Hauptbahnhof. Am 1. Juli 1877 legte man den Falkensteiner Bahnhof still und führte die Strecke über eine neue Trasse von Westen her in den Zwickauer Bahnhof.

1880 wurde der Hp Schedewitz eröffnet. Am 15. Oktober 1907 erhielt der Vorort Planitz einen Eisenbahnanschluß. Diese Strecke benutzte z. T. die neue Trasse der Falkensteiner Linie.

Von unmittelbarer Bedeutung waren die in den Zwickauer Vororten anschließenden Schmalspurbahnen. So begann in Wilkau-Haßlau die erste sächsische Schmalspurbahn (Heft 5/72), deren Teilstück nach Kirchberg am 17. Oktober 1881 eröffnet worden ist. In Mosel zweigte die am 1. November 1885 in Betrieb genommene Schmalspurbahn nach Ortmanndorf ab.

Die dem Bau dieser Bahnen vorausgegangenen Diskussionen beinhalteten jeweils auch Varianten für Regelspurbahnen. So diskutierte man 1870 den Plan einer Eisenbahnstrecke Zwickau—Lichtenstein—St. Egidien. Diese Strecke

91 Reise- und 183 Güterzüge abgefertigt, und 8 Jahre später waren es bereits 128 Rz und 204 Gz.

Der Verschiebebahnhof behandelte täglich 5000 Wagen. In jener Zeit gehörten zum Bw bereits 62 Lokomotiven. Die Gleisanlagen des Bahnhofs erreichten inzwischen eine Länge von 2 km. Zwar hatte man ständig versucht, die Anlagen durch Erweiterungsbauten den wachsenden Anforderungen anzupassen, jedoch konnte die Grundkonzeption des Bahnhofs nicht mehr ohne weiteres geändert werden. Anschaulich zeigte sich der unbefriedigende Zustand am Beispiel der Reiseverkehrsanlagen. Für täglich 128 Reisezüge waren 4 Bahnsteige vorhanden, von denen jeweils zwei an einem Gleis hintereinander lagen.

Um die Jahrhundertwende engagierten sich die Zwickauer Stadtväter für einen Bahnhofsumbau, um der Größe und Bedeutung der Stadt entsprechende Erweiterungen vorzunehmen. Der seinerzeit forciert durchgeführte Umbau der Dresdner Bahnhofsanlagen beanspruchte den Verkehrsetat Sachsens derart, daß trotz intensiver Bemühungen nur die größten Mißstände beseitigt werden konnten. Erst 30 Jahre später war ein genereller Bahnhofsumbau nicht mehr zu umgehen. Die Anlagen für den Güter- und Reiseverkehr