

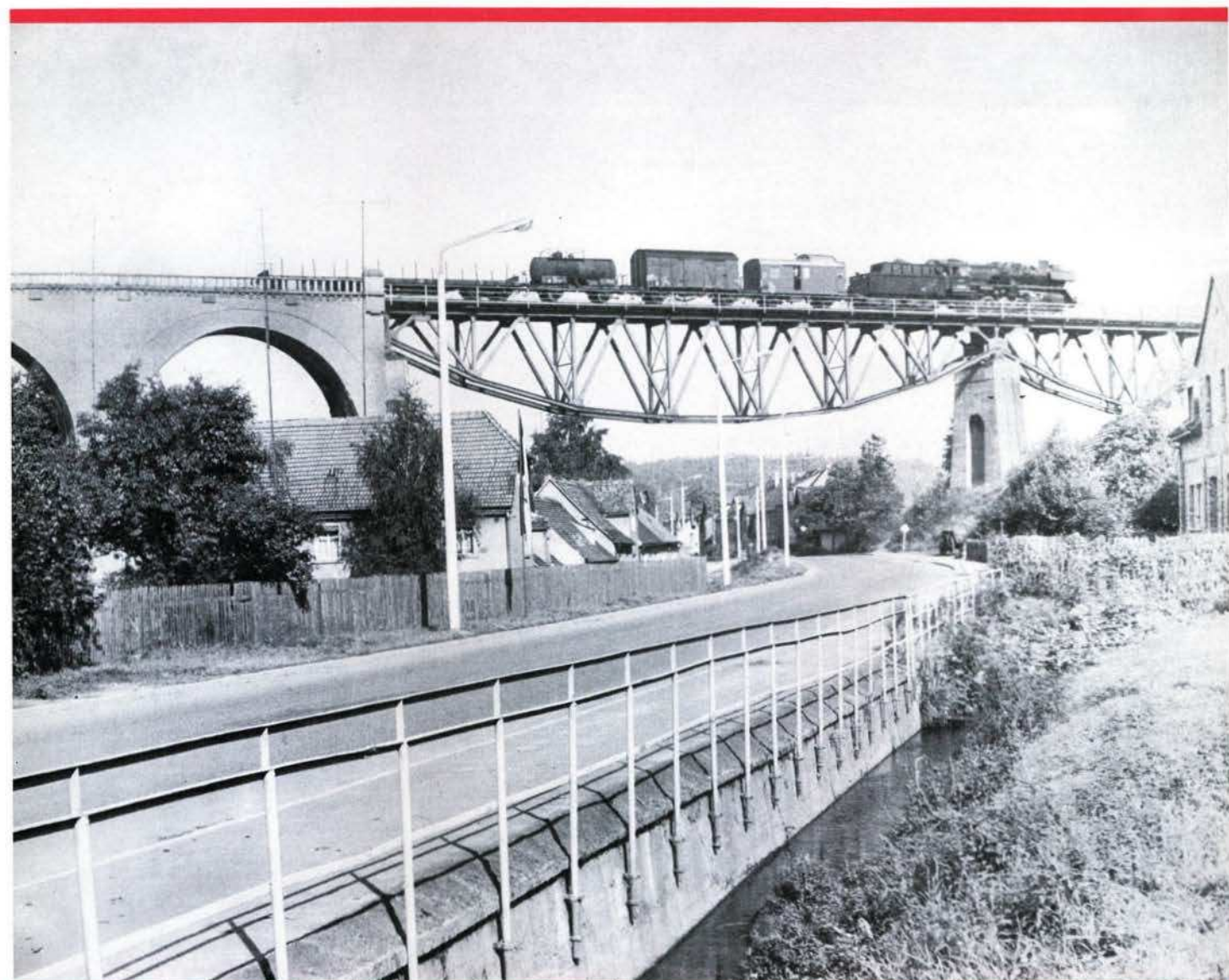
der modelleisenbahner

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

DEZEMBER

32 542

12/80

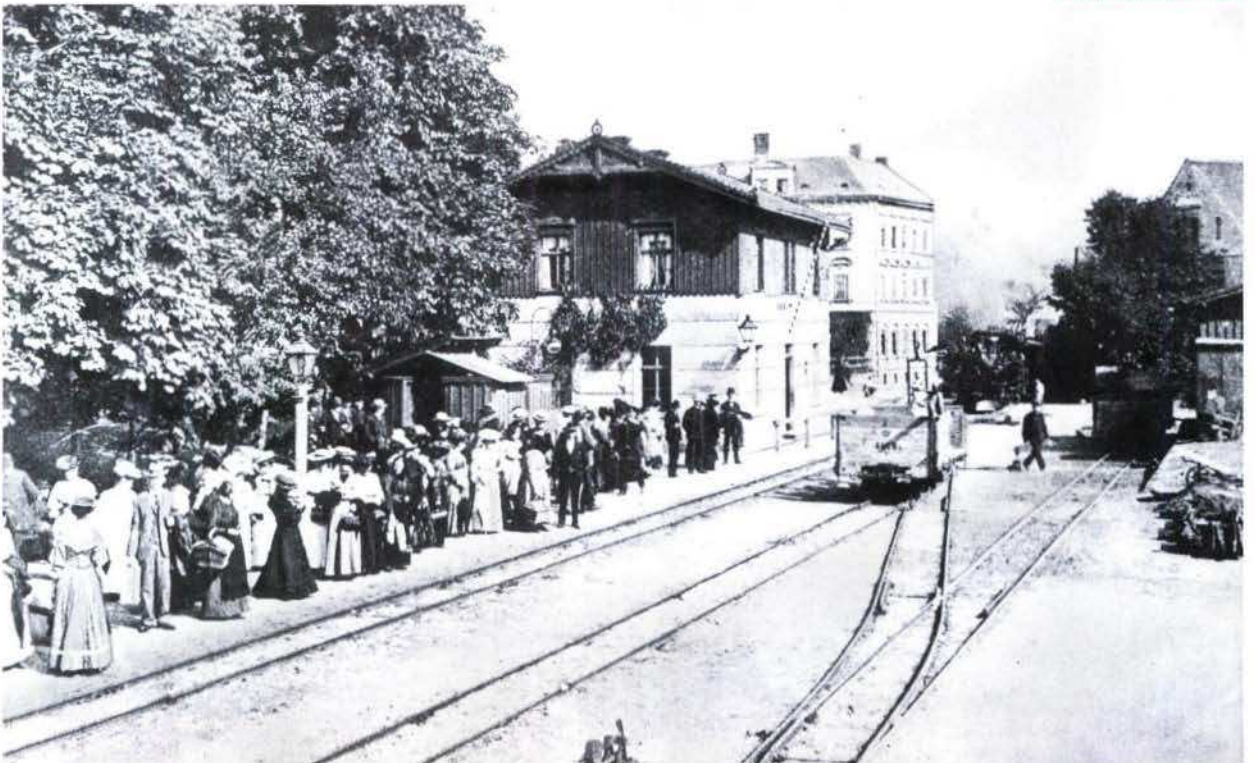
Unsere historische Fotoecke



Bild 1 Aus „goldener Schmalspurzeit“ zwischen Oschatz und Mügeln stammt diese Aufnahme um 1900 vom Bahnhof Strehla mit Lokomotive der sächsischen Gattung „I K“.

Bild 2 Wir wissen nicht mehr, warum so viele Damen festlich gekleidet ihre Fahrt in Oschatz-Süd antraten. Diese Aufnahme, die im Hintergrund bereits die Lokomotive „IV K“ zeigt, zeugt jedenfalls von der Beliebtheit der Schmalspurbahn im Raum Oschatz.

Fotos: Sammlung E. Preuß



Redaktion

Verantwortlicher Redakteur:
Dipl. rer. pol. Rudi Herrmann
Redakteur:
Ing. Wolf-Dietger Machel
Typografie: Pressegestalterin Cornelia Schirmer
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
Joachim Schnitzer, Kleinmachnow
Hansotto Voigt, Dresden

Erscheint im transpress VEB Verlag für Verkehrswesen Berlin

Verlagsleiter:

Dr. Harald Böttcher

Chefredakteur des Verlags:

Dipl.-Ing.-Ok. 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: 27. 10. 1980

Geplante Auslieferung: 12. 12. 1980



Alleinige Anzeigenverwaltung

DEWAG Berlin, DDR-1026 Berlin, Rosenthaler 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, zusätzl. 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 Sojusspechatj bzw. Postämter und Post-
kontore entgegen. Bulgarien: Raznoiznos, 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 Pyonggy-
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 modelleisenbahner

Fachzeitschrift für das Modelleisenbahnwesen
und alle Freunde der Eisenbahn

12 Dezember 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.
Helmut Dönau Von der Bn2t zur 1'E 1'h2t — 100 Jahre „Bergwerksbahn“	350
Bildauswahl von DMV-Sonderzugfahrten 1980	356
Modelleisenbahnreport	358
Egbert Kluge Historische Straßenbahn in Halle	362
Thomas Zach Vom Bahnhof zum Lubstplatz	363
Basteleien · Tips · Wissenswertes	364
Jahresinhaltsverzeichnis	I—IV
Günter Fromm Ein Aufsichtergebäude in der Nenngroße H0	369
Wissen Sie schon: Text und Maßskizze zum Lokfoto des Monats	370
Lokfoto des Monats: Lokomotive 99 6101-2	371
Lokbildarchiv	372
Rüdiger Feist Die Stehkessellok Kl 2	373
Dr. Fritz Wahl Zur Diskussion gestellt: Ist die Modelleisenbahn auch heute noch Spielzeug?	374
Karsten Flach Gleislagekonstruktion — einfach gemacht	375
Der Kontakt	378
Mitteilungen des DMV	379
Dampflokosphäre	3. U.-S.

Rücktitel

Die noch immer im Bw Halberstadt beheimatete Lok 01 2137-6 abfahrbereit vor einem Messesonderzug
auf dem Leipziger Hauptbahnhof nach Halberstadt im März 1980

Foto: R. Heym, Suhl

Titelbild

Vor 60 Jahren wäre es möglich gewesen, 3 Züge an bzw. auf dieser Brücke zu fotografieren. An der
rechten Straßenseite verlief bis 1922 die meterspurige „Elektrische Kleinbahn des Mansfelder Berg-
reviers“. Auf der mittleren Etage überquerte seit 1882 die 750 mm „Bergwerksbahn“ das Bauwerk. Voll-
endet wurde das „Eisenbahnkreuz“ schließlich durch den Bau der abgebildeten Brücke für die Neben-
bahn Klostermansfeld—Wippra. Lesen Sie dazu auch unseren Beitrag zum 100jährigen Bestehen der
„Mansfelder Bergwerksbahn“ in dieser Ausgabe.

Foto: K.-P. Schmidt, Dresden

Von der Bn2t zur 1'E 1'h2t — 100 Jahre „Bergwerksbahn“

Mehr als 780 Jahre sind seit 1199 vergangen, als die Bergleute *Nappian* und *Neuke* im Mansfelder Land fündig wurden. Die legendären Bergleute stießen auf Kupferschiefererz, das nach dem Auslaufen der Mansfelder Mulde um Hettstedt und Eisleben noch heute im Raum Sangerhausen zu finden ist. Einst waren die Bergwerke im Familienbesitz, ebenso die Feuer (Schmelzen) oder Hütten. Im Laufe der Zeit wurden sie jedoch immer größer und gingen nach und nach in das Eigentum des Grafen von Mansfeld über. Später kam es zur Gründung von Aktiengesellschaften, die durchschnittlich 2500–3000 Mann pro Schachanlage oder Hüttenwerk beschäftigten. Mit zunehmender Größe wuchsen die Entfernungen zwischen den einzelnen Objekten. So mußte das gewonnene Erz vom Schacht zur Hütte, meist entlang des Laufes eines Baches oder Fließchens, ins Tal transportiert werden. Waren es zunächst Handkarren, die den Transport übernahmen, wurden mit zunehmender Förderleistung Pferdewagen (Höhlwagen) benutzt. Auch diese Fördermittel reichten am Ende des vorigen Jahrhunderts nicht mehr aus. Es gibt Überlieferungen, wonach die Chausseen im Mansfeldischen mit endlosen Fuhrwerkskolonnen verstopft gewesen sein sollen. So entstand eine 750 mm-Schmalspurbahn, die den gewaltigen Höhenunterschieden am ehesten gerecht werden konnte. In einem Beschluß aus dem Jahre 1878 wurde auf die Dringlichkeit einer schmalspurigen „Lokomotiv-Förderbahn“ zwischen Kupferkammerhütte und Glückhilfsschacht hingewiesen. Die Erdarbeiten für den Unterbau wurden bis zum 20. August 1880 von der Bauwerkmeisterei selbst ausgeführt. Die eigentlichen Bahnbauten führte die Firma *Gerding und Birnbaum*, Berlin aus. Dabei kamen Schienen von 7500 mm Länge und 90 mm Höhe auf 8 hölzernen Schwellen mit schwebendem Stoß zur Verwendung. Die Kosten betragen pro lfd. Meter 12,76 Mark. Am 15. November 1880 wurde der regelmäßige Betrieb aufgenommen, der bis zum 25. Mai 1881 noch der Kupferkammerhütte unterstand. Kurz danach wurde der Eduardschacht an die bestehende Strecke angeschlossen. Eine zweite Strecke verband die Kochhütte mit dem Ernstschacht, wobei hier zunächst Pferde als Zugmittel dienten. Diese beiden Teilstrecken existieren noch heute. Bis zum Jahre 1883 wurden alle Schächte, Hütten,

sonstigen Betriebe und die Staatsbahnhöfe Hettstedt sowie Mansfeld (heute Klostermansfeld) an die Bergwerksbahn angeschlossen. Wenig später wurde die Strecke Kupferkammerhütte—Gottesbelohnung—Lichtloch 26—Leimbach—Eckardtshütte in Betrieb genommen. Danach folgten die Abschnitte Leimbach—Freieslebenschacht—Abzweig Theodorschacht—Lichtloch 81—Bahnhof Mansfeld, wo sich die 1883 eröffnete Reparaturwerkstatt befand. Nachdem vom Abzweig Theodorschacht eine Verbindung zum Theodorschacht geschaffen worden ist, folgten die Strecken Bahnhof Mansfeld—Hövelschacht—Ernstschacht—Kochhütte und Ernstschacht—Krughütte. Somit waren die bisherigen Inselbetriebe über die alte Strecke miteinander verschmolzen.

Die Verbindung zwischen Hohenthalschacht und Ernstschacht wurde 1898 hergestellt. Vom Zirkelschacht bis zum „LL 81“ folgte eine die Staatsbahn überquerende Strecke im Jahre 1900. Ein Jahr später kam die Verbindung Krughütte—Chlodilteschacht zustande. Seit langem mußte der im Niewandschacht gewonnene Schiefer an die Glückhilfsschächterstrecke mit der Seilbahn gebracht werden. 1902 wurde endlich ein Abzweig geschaffen und der Niewandschacht direkt durch die Bahn erreicht. 1906 kam der Anschluß zum Paulschacht hinzu.

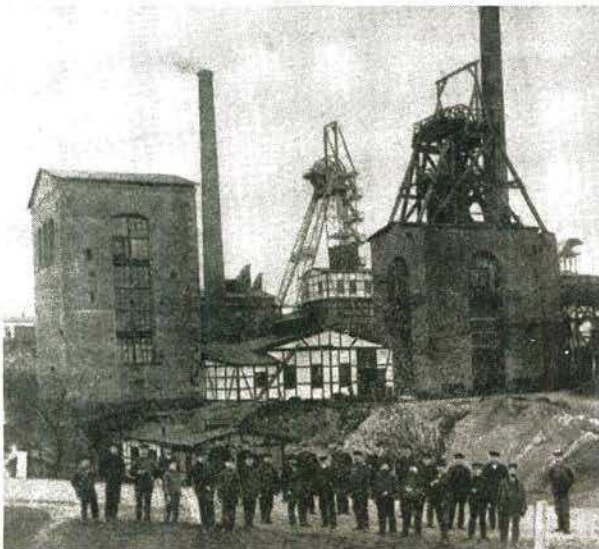
Ab 1913 konnte der Vitztumschacht über den Zirkelschacht erreicht werden. Etwa um 1920 wurden die Strecken vom Abzweig Hohenthalschacht über Abzweig Oberhütte zum Wolfsschacht erbaut und die Verbindung Abzweig Chlodilteschacht—Abzweig Oberhütte in Betrieb genommen. Im erstgenannten Streckenabschnitt befinden sich übrigens vier interessante Brücken. Die größte Brücke, etwa 30 m hoch und etwa 120 m lang, existierte an der tiefsten Stelle der Strecke. Mit dem Bau der Abschnitte Wolfsschacht—Koch- bzw. Krughütte war das sogenannte alte Streckennetz endgültig ausgebaut. Später wurden die einzelnen Strecken durch neue Verbindungen verkürzt. In diesem Zusammenhang entstanden ein Gleisdreieck zur Verbindung der Vitztumschächter Strecke, einschließlich des Abschnittes Bockstal—Ernstschacht. Die Gleislänge der Werkbahn erreichte durch die genannten Erweiterungen ca. 100 km.

Bahnmeistereien existierten an der Krughütte, dem Ernstschacht, in Leimbach und an der Kupferkammerhütte. Eine Nebenstelle des Ernstschachtes befand sich im Lokschippen beim LL 81.

Später mußten unbedeutend gewordene Strecken zurückgebaut werden. So wurde zunächst der zur Eröffnungstrecke gehörende Abschnitt Lagerplatz (Abzweig Niewandschacht)—Glückhilfsschacht abgerissen. Ihm folgte die Verbindung Leimbach—Eckardtshütte, wobei auch die hier liegenden zwei Brücken aufgegeben werden konnten. In diesem Zusammenhang verzichtete man auf den weiteren Betrieb vom LL 26 über Leimbach, Freieslebenschacht, Abzweig Theodorschacht zum LL 81. Die Stilllegungstage waren bisher allerdings nicht zu ermitteln. Mit Aufnahme des Rollwagenbetriebes entfiel der Umladebetrieb in Mansfeld. Die Strecke Bahnwerkstatt—Kippe—Hövelschacht—Ernstschacht wurde überflüssig und zurückgebaut.

Durch den 1931 aufgenommenen Rollwagenbetrieb gewann der seit 1901 bestehende Regelspuranschluß Eisleben wachsende Bedeutung. Hier erfolgte die Übergabe von Gütern für die Krug- sowie Kochhütte. In Hettstedt existierte seit 1914 ein Normalspuranschluß. Nachdem die ehemalige meterspurige *Elektrische Kleinbahn im Mansfelder Bergrevier* eingestellt worden war, entwickelte sich deren Regelspuranschluß zu einer Übergangsstelle der Bergwerksbahn im Bereich Mansfeld.

Bild 1 Ein Bergwerk, etwa zur Zeit der Gründung der Bahn Repro: Lang



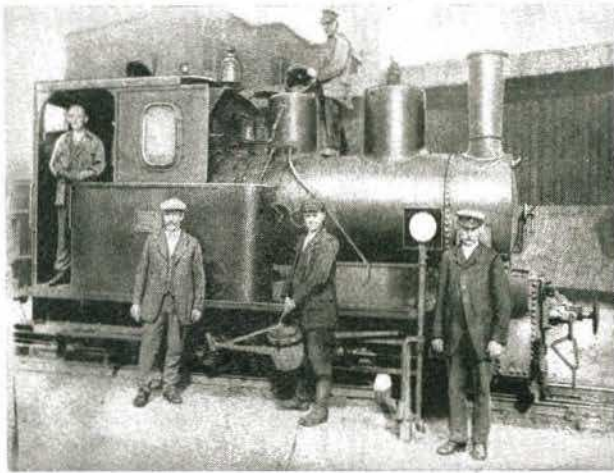


Bild 2 Bn2t-Lokomotive von Krauss & Co München Repro: H. Winkelmann

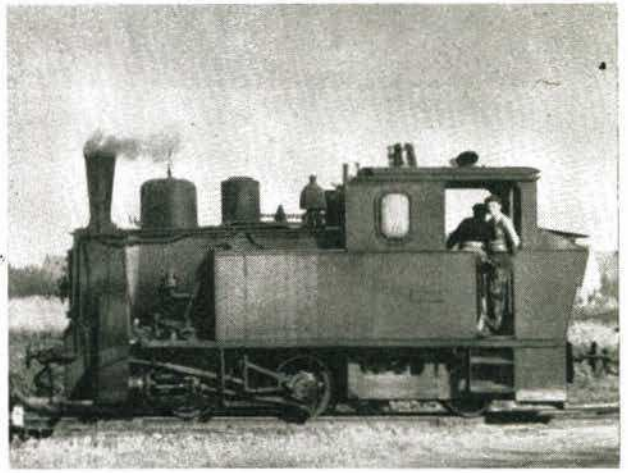


Bild 3 B1'n2t-Lokomotive von Henschel um 1950 Repro: Röper

Durch die Verlagerung der Kupferschiefergewinnung aus der Mansfelder in die Sangerhäuser Mulde ging das eigentliche Aufgabengebiet der Schmalspurbahn verloren. Alle zu den Schächten führenden Streckenabschnitte wurden stillgelegt und zurückgebaut. Mit dem Auflass der früheren Krughütte und heutigen Karl-Liebnecht-Hütte erfolgte eine weitere Reduzierung der Strecken. Die Schmalspurbahn an die Schächte in Sangerhausen und Niederröblingen zu führen, wäre heute zu aufwendig. Den Transport der Minern sollte zunächst eine Seilbahn übernehmen. Dieses Projekt wurde jedoch verworfen. Den Erztransport wickelte man vorübergehend mit Sattelbodenwagen der DR nach Eisleben ab. Inzwischen werden andere 4achsige Güterwagen der DR eingesetzt. Die Umladung wird mit einer Waggonkippe in der Anschlußbahn Helbra abgewickelt. Nach 1945 wurde trotz des steigenden Güteraufkommens der öffentliche Personenverkehr durch die Werkbahn wesentlich unterstützt. Zwischen Hettstedt und Eisleben verkehrten Werkbahnzüge auch für die Öffentlichkeit. Unvergessen sind Sonderfahrten, wie zur Beförderung der Teilnehmer am Deutschlandtreffen der FDJ als Zubringer nach Eisleben und Hettstedt. Anlässlich der 1000-Jahr-Feier der Lutherstadt Eisleben wurden 1960 verstärkt Personenzüge gefahren. Im Werkverkehr fuhren die Züge allgemein mit 7 Wagen. Während der Feierlichkeiten in Lutherstadt Eisleben führten die Züge 8 Wagen zwischen Hettstedt und Eisleben. Weitere 8-Wagen-Züge, unter ihnen Reko- und sächsische Zuggarnituren waren ebenfalls auf der Strecke Klostermansfeld—Eisleben anzutreffen. Heute besteht lediglich noch Güterverkehr im Bereich Helbra—Hettstedt—Großörna.

Fahrzeugpark

Lokomotiven

Die in den ersten Betriebsjahren beschafften Lokomotiven waren zunächst ausschließlich Zweikuppler und wurden noch von den Werkbahnen der einzelnen Schächte in Auftrag gegeben. Ein zentral geleiteter Bahnbetrieb erfolgte erst später.

Ab 1890 kamen von *Henschel* gebaute B1'n2t-Lokomotiven zum Einsatz. Die gleiche Fabrik lieferte 1916 und 1918 als Ersatz für die inzwischen verschlissenen Bn2t-Maschinen aus den Jahren 1880/81 insgesamt 5 Dreikuppler. Diese 200-PS-Loks erhielten 1930 einstufige Luftpumpen und dazu erforderliche Bremsausrüstungen.

Orenstein & Koppel baute 1931 bis 1939 acht Heißdampflokomotiven mit der beachtlichen Leistung von 300 PS. Diese Maschinen bewährten sich im täglichen Betriebsdienst außerordentlich gut, so daß noch 1961 für eine dieser Loks von der *Firma Schuthe und Söhne in Billroda* ein entsprechender Ersatzkessel mit der Nr. 100 nachgeliefert worden ist. Die ebenfalls von *O & K* 1940 hergestellte Lok 14 blieb bei der Werkbahn ein Außenseiter. Ursprünglich für Argentinien bestimmt, gelangte sie als Gelegenheitskauf nach Mansfeld. Das mit *Luttermöller-Endradsätzen* ausgerüstete Fahrzeug wurde später im *LKM Potsdam-Babelsberg* zur En2t + 2'2' umgebaut. Nach 1945 wurde der Triebfahrzeugbestand durch weitere Dampflokzüge nochmals beträchtlich vergrößert. Unter diesen Lokomotiven befanden sich auch Dh2-Schleppenderloks, die in Großserien von *LOWA* in Babelsberg geliefert worden sind.

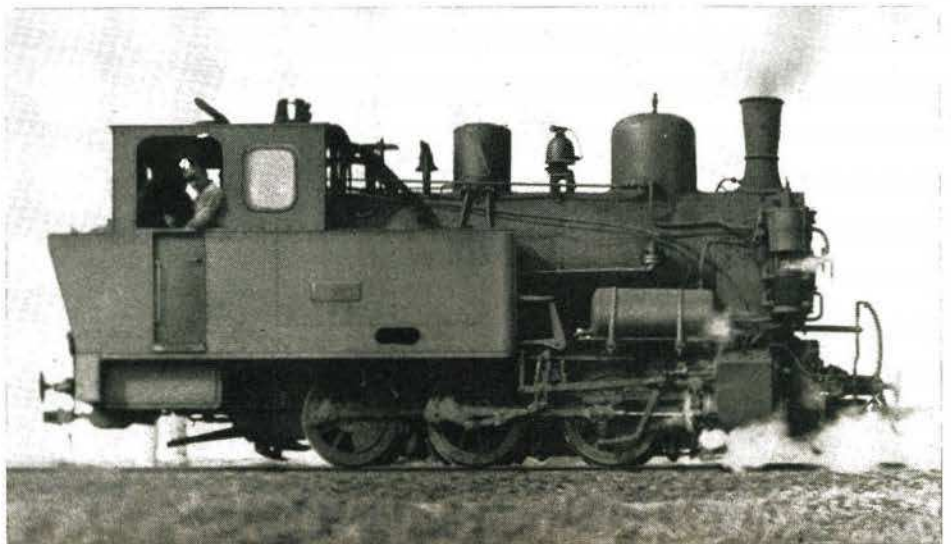


Bild 4 Cn2t-Lokomotive von Henschel. Sie gehörte zu den formschönsten Loks Foto: Kupfer, Repro: Lang

Bild 5 Eine B1'n2t mit gemischtem Güterzug auf der alten Wipperbrücke, nahe dem LL 26
Foto: Kupfer, Repro: Lang

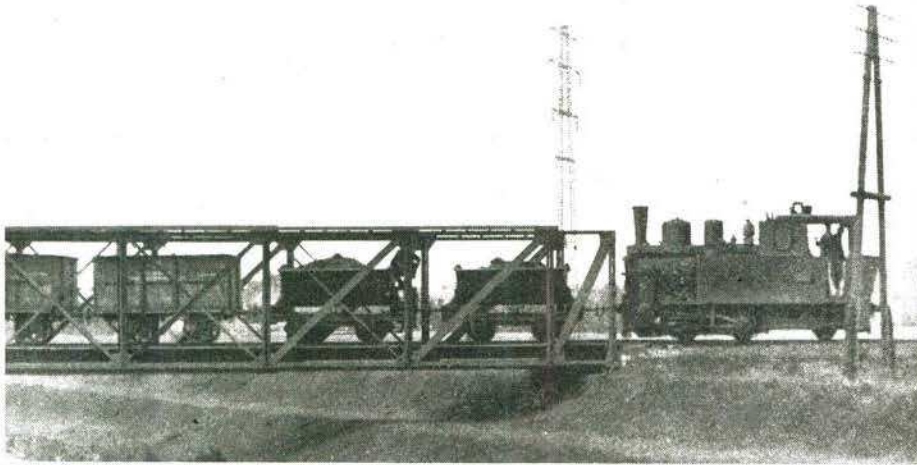


Tabelle 1: Übersicht über die direkt nach Mansfeld gelieferten Dampflokomotiven

Betriebs-Nr.	Bauart	Hersteller	Baujahr	Fabrik-Nr.	Bemerkungen
1	Bn2t	Krauss	1880	898	an „Glückhilfschacht“ geliefert
2	Bn2t	Krauss	1880	899	
3	Bn2t	Krauss	1880	830	an „Ernstschacht“ geliefert
4	Bn2t	Krauss	1880	831	
5	Bn2t	Krauss	1881	1013	
6	Bn2t	Krauss	1881	1014	
7	Bn2t	Krauss	1882	1208	
8	Bn2t	Krauss	1882	1209	
9	Bn2t	Krauss	1882	1210	
10	Bn2t	Henschel	1883	1623	
11	Bn2t	Henschel	1883	1624	
12	Bn2t	Henschel	1883	1625	
13	Bn2t	Henschel	1883	1626	
14	Bn2t	Krauss	1883	1372	
15	Bn2t	Henschel	1884	1917	
16	Bn2t	Henschel	1884	1918	
17	Bn2t	Henschel	1884	1919	
18 ¹	Bn2t	Henschel	1884	1920	
19	Bn2t	Henschel	1886	2242	
20	Bn2t	Henschel	1890	2243	
21	B1'n2t	Henschel	1890	3138	
22	B1'n2t	Henschel	1890	3139	
23	B1'n2t	Henschel	1892	3620	Ersatzkessel Henschel 1920/18042
24	B1'n2t	Henschel	1892	3621	
25	B1'n2t	Henschel	1893	3971	
26	Bn2t	Henschel	1893	3972	
27	Bn2t	Henschel	1900	5388	Ersatzkessel Henschel 1915/13416
28	B1'n2t	Henschel	1901	5878	
29	B1'n2t	Henschel	1901	5879	
1''	Cn2t	Henschel	1916	13788	
2''	Cn2t	Henschel	1916	13789	
3''	Cn2t	Henschel	1916	13790	
4''	Cn2t	Henschel	1918	16395	
5''	Cn2t	Henschel	1918	16396	
6''	Dh2t	O & K	1931	12347	
7''	Dh2t	O & K	1931	12348	
8''	Dh2t	O & K	1931	12349	
9''	Dh2t	O & K	1931	12350	
10''	Dh2t	O & K	1931	12738	
11''	Dh2t	O & K	1931	13216	
30	Dh2	„LOWA“ Babelsberg	1949	15724	
15''	Dh2t	LKM	1951	30001	
16''	Dh2t	LKM	1951	30002	
17''	Cn2t	LEW	1951	16330	
19''	Cn2t	LEW	1951	16331	später Lok 18''
12''	1'E1'h2t	LKM	1953	32020	wie DR-Reihe 99 ⁷⁷
13''	1'E1'h2t	LKM	1953	32021	
19''	Dh2	LKM	1954	118073	wie ehem. DR-Lok 99 1401
20''	Dh2	LKM	1954	118074	

1 18'': ex. 26, Ersatzkessel (Henschel 1910/12617)

Im Laufe der Jahre wurden darüber hinaus eine Reihe gebrauchter Dampflokomotiven aufgekauft, da die Bessemerie aufgrund beschränkter Brückenprofile nur kleinere Bauarten einsetzen konnte.

Die dafür geeigneten Lokomotiven 1''—5'', 21''—25'', 28 und 29 benötigte man wiederum dringend im Streckendienst. Auf die Einreihung in das herkömmliche Bezeichnungsschema wurde verzichtet (siehe Tabelle 2).

Die beiden letztgenannten Lokomotiven entsprachen aufgrund geringer Leistung nicht den Anforderungen. Über ihren Verbleib ist nichts bekannt.

Zur Unterstützung wurden außerdem einige Lokomotiven von der DR leihweise auf den Werkbahnstrecken eingesetzt. So fuhren hier u. a. die Loks 99 578, 99 596, 99 601, 99 762, 99 772, 99 774, 99 778 und 99 784. Mit hoher Wahrscheinlichkeit sind noch weitere Lokomotiven aus dem sächsischen Raum kurzzeitig ausgeliehen worden.

Für den Rangierbetrieb standen bereits vor dem zweiten Weltkrieg einige Deutz-Dieselloks zur Verfügung. Dazu gehörten u. a. auch 2 B'B'-Motorloks, die sowjetischer Herkunft und mit Ottomotoren ausgerüstet waren.

Zu Beginn der 60er Jahre wurde eine größere Anzahl von Dieselloks beschafft (siehe Tabelle 3).

Eine besondere Kuriosität stellte ein von Artur Koppel 1910 mit der Fabrik-Nr. 4263 gelieferter Zweikuppler dar. Diese Dampfspeicherlok bewältigte Rangierarbeiten auf dem sogenannten „Rollbahnhof“ der Bahn I in Lutherstadt Eisenleben.

Personenwagen

Das Werkbahnnetz eignete sich auch zur Beförderung der Arbeiter von und zu den Schächten, so daß bereits 1882 die ersten 8 Personenwagen beschafft worden sind. Danach folgten etwas später die sogenannten 1 1/2-stöckigen Personenwagen.

Bild 6 Güterwagen und Muldenkipper im Umladebetrieb Hettstedt
Foto: Kupfer, Repro: Lang

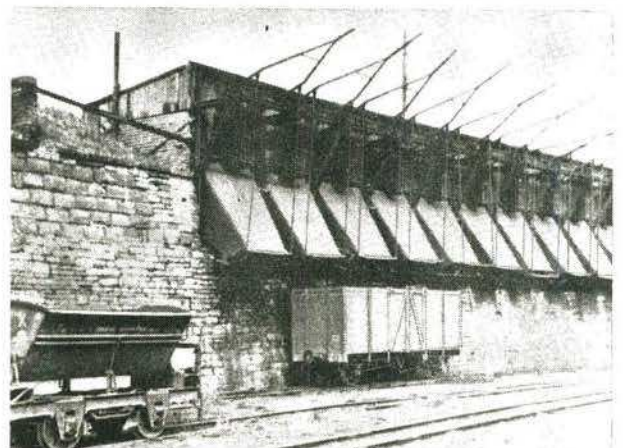


Tabelle 2: Gebraucht erworbene Lokomotiven

Bezeichnung	Bauart	Hersteller	Baujahr	Fabrik-Nr.	Herkunft
„Vulcan“	Bn2t	Vulcan	1899	1710	ex. Stolper Kreisbahn 4 ^m 1943 von Dritten erworben
„Ernst“	Bn2t	O & K	1835	12596	gel. an A. Richter Treuburg/Ostpommern, nach 1945 zunächst Jüterbog—Luckenwalder Kreiskleinbahnen
9775	Bn2t	O & K	1922	9775	Leihlok von Kleinbahn & Kraftwerk Pretzien/Elbe, dort 1964+
...	Bn2t	O & K

Tabelle 3: Dieselloks V10C

Betriebs-Nr.	Hersteller	Baujahr	Fabrik-Nr.	Bemerkungen
30	LKM	1959	250177	} Von den einzelnen Teilbetrieben später übernommen
31	LKM	1961	250271	
32	LKM	1961	250276	
33	LKM	1962	250309	
34	LKM	1961	250275	
35	LKM	1962	250308	
36	LKM	1961	250273	
37	LKM	1961	250272	
Bess.	LKM	1961	250274	

Im Laufe der Betriebsjahre wurden weitere Fahrzeuge bestellt. Die letzten Neuzuführungen erfolgten vom Waggonbau Gotha im Jahre 1951.

Der steigende Werkverkehr gab in den 50er Jahren Veranlassung, weitere Fahrzeuge zu beschaffen.

Von der Deutschen Reichsbahn übernahm die Werkbahn eine größere Anzahl von Reisezugwagen sächsischer Herkunft.

1972 folgten nochmals zwei bei der Rbd Dresden freigewordene Gepäckwagen.

Ein Teil dieser Wagen ist gemeinsam mit den 1918 bzw. 1921 an die Werkbahn gelieferten Fahrzeuge rekonstruiert und den Neubauwagen von 1951 angepaßt worden.

Güterwagen

Weitaus größer war der Umfang des Güterwagenparkes. Eine tabellarische Zusammenfassung dieser auf den Werkbahnen eingesetzten Fahrzeuge würde den Rahmen dieses Beitrages sprengen.

Deshalb werden die einzelnen Wagengenerationen nur kurz vorgestellt.

Die ersten 136 in *Breslau* (Wroclaw) und *Würzburg* gebauten Wagen waren nur 3000 mm lang und hatten einen Achsstand von 1500 mm. Später folgten ebenfalls zweiachsige offene Wagen mit einer Länge von 5200 mm und einem Achsstand von 2200 mm.

Auch die danach gelieferten Wagen wurden überwiegend in *Breslau* gebaut. Mit der weiteren Entwicklung standen zunehmend längere Fahrzeuge, die auch eine größere Tragfähigkeit aufwiesen. Das Rückgrat zur Minern- und Zwi-

schensproduktenförderung bildeten die in größerer Stückzahl beschafften Muldenkipper. Ein Teil dieser Wagen erhielt Druckluftbremsen, da die z.T. benutzten Strecken größere Steigungen aufwiesen. Die meisten Muldenkipper hatten ein Fassungsvermögen von 2 oder 3 t, die Mulden für den Transport von Rohstein jedoch 7,5 t.

1931 wurden zur Abwicklung einer rationelleren Technologie 26 Rollwagen und auch Sattelbodenwagen angeschafft. 1936 folgten weitere. Obwohl in den 50er Jahren weitere Rollwagen gebaut worden sind und auf der Werkbahn zum Einsatz kamen, reichten sie noch immer nicht aus, um die nach dem zweiten Weltkrieg gestiegenen Transportaufgaben zu bewältigen. Daher wurden auch leihweise von der DR derartige Fahrzeuge angefordert und verwendet.

Nach dem zweiten Weltkrieg mußte außerdem der übrige Güterwagenpark erneuert und erweitert werden.

Neben den bereits eingesetzten Wagentypen wurden 1951 und 1959 auch Sattelbodenwagen vom *Waggonbau Gotha* bzw. *Staßfurt* geliefert. Ein Teil dieser Fahrzeuge diente Kohletransporten.

Aus Jugoslawien folgten 1964 und 1965 Einseitenkipper mit einer Tragfähigkeit von 25 t.

Der Vollständigkeit halber sei erwähnt, daß darüber hinaus noch in den Jahren 1972 bis 1979 GGW mit den ehemaligen DR-Nr. 97-14-99, 97-15-05, 97-09-86 und 97-09-89 übernommen worden sind.

Anmerkung

Die ständige Neuzuführung von Fahrzeugen veranlaßte 1933 die Werkbahnleitung ein neues Nummernschema einzuführen. Teilweise entstanden bei Erfassung des Güterwagenparkes Doppelbesetzungen, die zu Verwechslungen führten und nicht mehr zu verantworten waren.

Für die 750 mm-spurige Werkbahn wurde folgendes Bezeichnungssystem entwickelt und angewendet:

Lokomotiven	0001—0030
Personenwagen	0031—0090
Güterwagen	0091—2000

Aus Gründen der besseren Übersicht ist darauf verzichtet worden, die sich daraus ergebenden Bezeichnungen aufzunehmen. Sie wurden lediglich bei den nach 1933 erfolgten Wagenzuführungen ggf. berücksichtigt.

Tabelle 4: Reisezugwagen

Nr.	1—8	9—18	19—34	35—43	—	0069—0086
Hersteller	Breslau	...	Breslau	Ammendorf	Ammendorf	Gotha
Baujahr	1882	...	1901	1918, 192.	1940	1951
LüP (mm)	7800	8000	11800	wie	wie	11000
Achsstand (mm)	5000	5200 ¹	8000 ¹	Wagen	Wagen	8000 ¹
Breite (mm)	1750	2000	1750	19—34	19—34	2000
Gesamthöhe über SO (mm)	2800	3500	3090			3065
Sitzplätze	26	30	40			38
Bremse	Hand	Hand	z. T. Luft			Hand/Luft

¹ Drehzapfenabstand

Tabelle 5: Gebraucht erworbene Reisezug- und Gepäckwagen

1. Nr. b. d. Werkbahn	0087	0088	0089	0090	0091	0092	0093	17—01 ¹	17—03 ¹
Übernahme	1951	1951	1951	1951	1951	1951	1951	1972	1972
Hersteller	Werdau	Zwickau	Bautzen	Werdau	Werdau	Bautzen	Bautzen	→	
Baujahr	1924	1925	1918	1914	1922	1908	1922	1918	1932

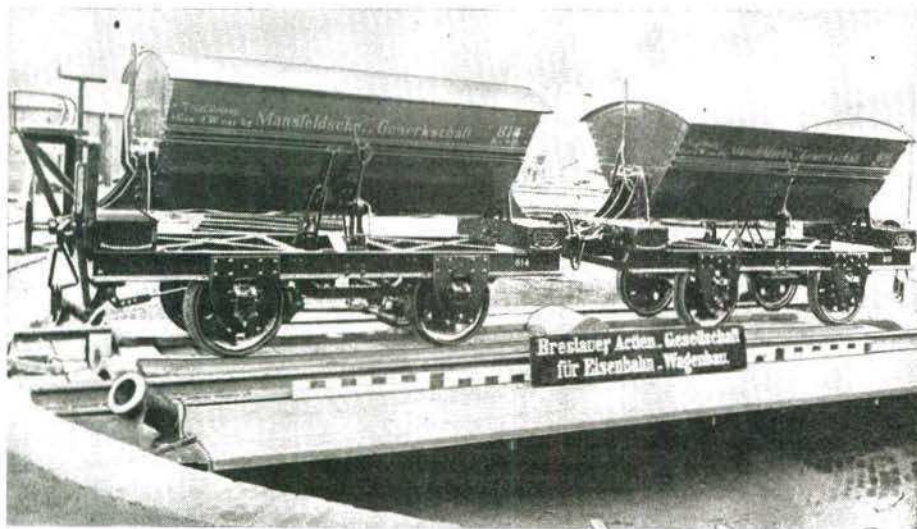


Bild 7 Muldenkipper für 3t Lademasse
Repro: Lang



Bild 8 Der 11/2 stöckige Personenwagen (Werkfoto)

Repro: Nickel

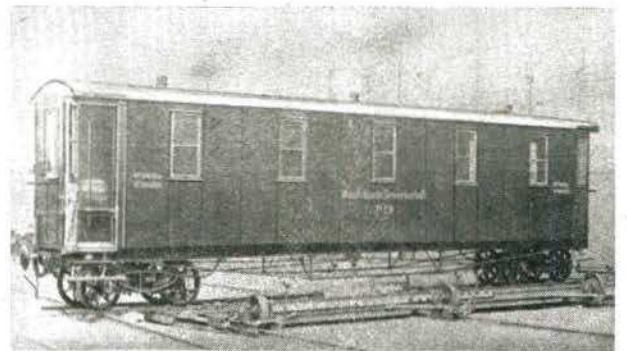


Bild 9 Personenwagen Nr. 19 in der Waggonfabrik Breslau (Wroclaw)

Repro: Lang

Umladebetrieb in Mansfeld (Klostermansfeld)

Neben einem Freiladegleis war hier für den Kohle- und Koksumschlag ein spezielles Brückenbauwerk vorhanden, auf dem mittels einer darauf montierten Schiebebühne die Staatsbahnwagen zur Stirnwandwaggonkippe gebracht wurden. Schmalspurseitig bestand ein 8gleisiger Bahnhof mit regem Rangierbetrieb. Etwa 1920 wurde der Normalspuranschluß zum Sägewerk als Ersatz des Gleises der ehemaligen *Elektrischen Kleinbahn* errichtet.

Umladebetrieb in Hettstedt

Ursprünglich bestand lediglich ein regelspuriges Freiladegleis, neben dem parallel das Schmalspurgleis lag. Später wurde ein Umladebunker errichtet, mit dem die Massenschüttgüter Kohle und Koks aus den Staatsbahnwagen unter Ausnutzung des natürlichen Gefälles in die Werkbahnwagen umgeladen worden sind.

Im Laufe der Jahre entwickelten sich die Umladebetriebe zu Übergabestellen. Regelspurige Güterwagen wurden auf den Spurwechselbahnhöfen Eisleben, Hettstedt und Helbra auf Rollfahrzeuge umgesetzt. Regelspuranschlüsse bestehen darüber hinaus noch heute in Klostermansfeld, Sangerhausen und Niederröblingen. Der Bahnhof Klostermansfeld und der Anschlußbahnhof Helbra liegen so dicht beieinander, daß das Vorsignal zum Einfahrtsignal A des Bahnhofs Helbra im verkürzten Bremswegabstand angebracht werden mußte. Im Anschlußbahnhof Helbra, Werk August-Bebel-Hütte, verfügt die Werkbahn über einen 84-t-Stirnwandkipper. Der Waggonkipper sowie moderne Band- und Bunkeranlagen bewältigen die Ent- und Umladevorgänge.

Reparaturwerkstätten

Die erste Reparaturwerkstatt für Lokomotiven und Wagen wurde 1883 in Betrieb genommen. Zunächst errichtete man 2 Lokschuppen, in denen die zur Reparatur abgestellten bzw. die in Reserve stehenden Loks aufbewahrt worden sind. Über eine Schiebebühne war die Lokwerkstatt zu erreichen, an die sich die „Wagen-Weichen- und Waagen-Werkstatt“ mit Malerei anschloß. Diese Anlagen ermöglichten völlig selbständige Reparaturleistungen ohne Inanspruchnahme Dritter.

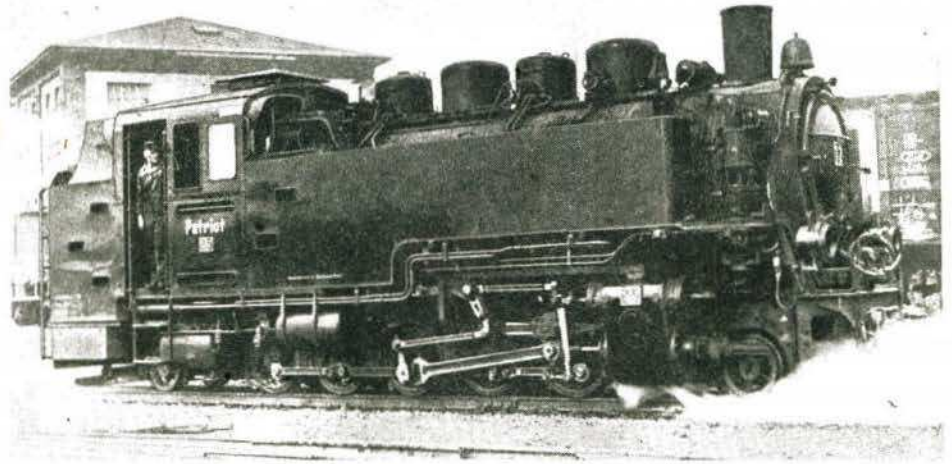
Um für eine neue Lokreparaturhalle Platz zu schaffen, wurde 1954 einer der beiden Lokschuppen abgerissen. Die

Bild 10 En2t-Lokomotive von Orenstein & Koppel noch als „Hecktenderlokom“

Repro: Röper



Bild 11 Eine l'E1'h2t aus jüngster Zeit
Repro: Lang



Ende der 60er Jahre neu errichtete Schiebebühne ermöglichte es, alle schadhaften schmal- und regelspurigen Fahrzeuge in den Reparaturhallen unterzubringen. An Stelle des östlichen Werkstatttraktes entstand eine moderne und über 8 Gleise verfügende Reparaturhalle. Hier werden heute sämtliche Reparaturen an Lokomotiven und Wagen ausgeführt.

Sicherungstechnik

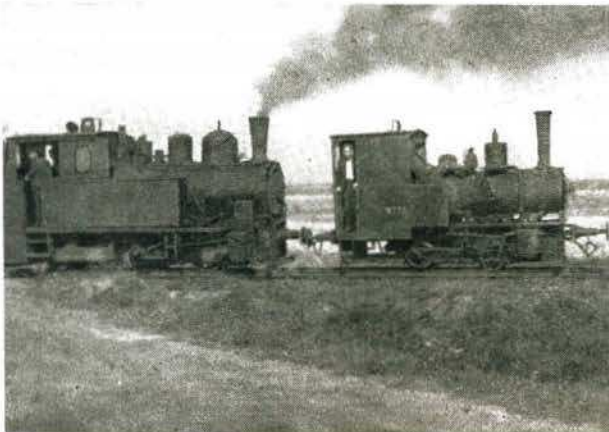
Die meisten Hütten- und Schachteinfahrten sowie Kreuzungsbahnhöfe hatten Einfahrtsignale, die jedoch recht unterschiedliche Bauformen aufwiesen. Einige Signale entsprachen fast den bei der DR üblichen Vorsignalen, hatten jedoch die Bedeutung eines Hauptsignals. Analog existierten auch Formhauptsigale, wie sie bei der DR Verwendung finden.

Die auf den Stationen Leimbach, LL 81, Bockstal, Wartehalle, Krughütte, Ernstscht und Kochhütte vorhandenen Weichen wurden über Seilzüge fernbedient.

Nach 1945 erhielten alle Einfahrten Lichtsignale. Zusätzlich bekam die Station Bockstal, wo bisher nur ein Einfahrtsignal aus Richtung Osten vorhanden war und die Richtungen Westen und Süden lediglich mit der Kelle (Handhabe) gesichert wurden, komplette Signalanlagen. Alle schienengebundenen Straßenübergänge mußten mit Warnlichtanlagen gesichert werden. Auf einigen Stellwerken verschwanden die Hebelbänke und die Weichen erhielten elektrische Antriebe. Die wichtigsten Bahnhöfe rüstete man mit Ausfahrtsignalen und Weichenheizungen aus.

Bild 12 B1'n2t und Bn2t Lokomotiven

Repro: Röper



Brücken

Insgesamt existierten im Netz der Werkbahn 23 Brücken verschiedenster Konstruktion. Interessant war die Tatsache, daß eine Brücke der „Elektrischen Kleinbahn im Mansfelder Bergrevier“ dazu diente, die Strecke Umladebetrieb Mansfeld—Ernstscht zu überqueren. Im Laufe der Betriebsjahre mußten verschiedene Brücken entweder verstärkt oder durch Neubauten ersetzt werden.

Schlußbemerkungen

Der teilweise sehr ausführliche Beitrag soll gleichzeitig ein Dank an alle sein, die bei der Werkbahn beschäftigt waren oder noch sind.

Es wird kein Anspruch auf Vollständigkeit erhoben, jedoch sind die Freunde der Eisenbahn in und um Klostermansfeld bemüht, an der ständigen Vervollkommnung dieses Stückes interessanter Eisenbahngeschichte zu arbeiten.

Rufen wir also der Bahn, auch wenn sie einmal durch andere Verkehrsträger abgelöst wird, den alten Bergmannsgruß „Glück Auf“ zu!

Für die Unterstützung bei Erarbeitung dieses Beitrages sei den Herrn Franz Helbig†, Karl Kupfer, Helmut Lang, Röper, Schröder, Nickel und Malke gedankt.

*Allen Lesern
wünscht die Redaktion
angenehme Festtage
und ein gesundes
Neues Jahr!*