

der modelleisenbahner

FACHZEITSCHRIFT JAHRGANG 30
FÜR DAS MODELLEISENBAHNWESEN,
ALLE FREUNDE DER EISENBAHN
UND DES STÄDTISCHEN NAHVERKEHRS



Organ
des Deutschen
Modelleisenbahn-
Verbandes der DDR



TRANSRESS VEB VERLAG FÜR VERKEHRSWESEN

Verlagspostamt Berlin Einzelheftpreis 1,— M

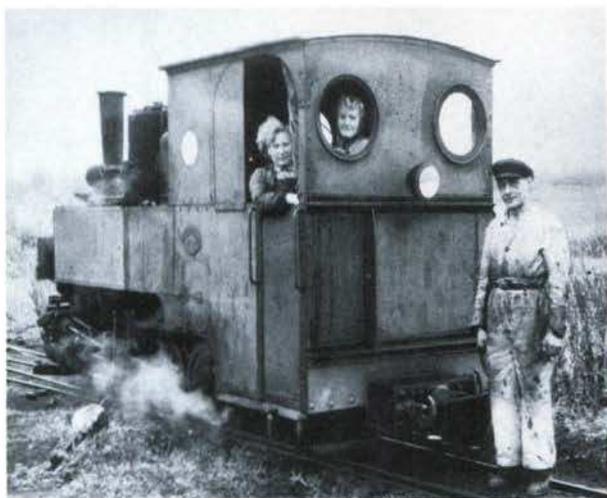
JULI

7/81

32542

Werklokomotiven

Unserem Leser Günter Meyer aus Aue ist es zu verdanken, daß wir in dieser Ausgabe Werklokomotiven vorstellen, die bisher weitgehend unbekannt sind. Mit Fotoausrüstung und Fahrrad spürte er bereits in den 50er Jahren in der Öffentlichkeit so gut wie unbekannte Werkbahnen auf und hielt sie im Bilde fest.



Bilder 1 und 2 Seit dem Jahre 1901 verfügte die Zuckerfabrik Jarmen über eine 600-mm-spurige Werkbahn mit einer Länge von 2,215 km. Neben der Güterwagenüberführung zur ebenfalls an diese Anlage angeschlossenen Mecklenburg-Pommerschen Schmalspurbahn (MPSB) diente die Werkbahn Kohlentransporten vom Peene-Stückkanal der Zuckerfabrik bis zur Kesselanlage. 1966 wurde hier der Betrieb eingestellt.

Die auf den Bildern am 15. Oktober 1958 fotografierte Lok wurde 1915 von Krauss mit der Fabriknummer 7034 an einen privaten Interessenten nach

Graudenz geliefert und später von der Zuckerfabrik Jarmen aufgekauft. 1963 wurde sie abgestellt.

Bild 3 Eine ebenfalls feldspurige Werkbahnanlage besaß bis 1966 die Zuckerfabrik Anklam. Zuletzt mit Lokomotiven des Typs V 10 C bedient, diente diese Bahn ausschließlich zur Übernahme und Übergabe von Rübenwagen der MPSB. Noch 1958 wurde diese 1899 mit der FN 4106 von Krauss gebaute und an die Zuckerfabrik Anklam gelieferte Cn2t dafür genutzt. Fotos: G. Meyer, Aue



Redaktion

Verantwortlicher Redakteur:

Dipl. rer. pol. Rudi Herrmann

Telefon: 2 04 12 76

Redakteur:

Ing. Wolf-Dietger Machel

Telefon: 2 04 12 04

Typografie: Ing. Inge Biegholdt

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

Gunter Barthel, Erfurt

Karlheinz Brust, Dresden

Achim Delang, Berlin

Dipl.-Ing. Gunter 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 Bottcher

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 entnehmen.

Nachdruck, Übersetzung und Auszüge sind nur mit Genehmigung der Redaktion gestattet.

Art.-Nr. 16330

Redaktionsschluss: 21. 5. 1981

Geplante Auslieferung: 13. 7. 1981



Alleinige Anzeigenverwaltung

DEWAG Berlin, DDR - 1026 Berlin, Rosenthaler Straße 28/31, PSF 29, Telefon: 2 44 23 52. 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 internationale 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 Gebroder Petermann GmbH & Co KG, Berlin (West) 30, Kurlurstenstr. 111.

UdSSR: Bestellungen nehmen die städtischen Abteilungen von Sojuspechatj bzw. Postämter und Postkontore entgegen. Bulgarien: Raznoiznos, 1. rue Asse, Sofia. China: Guizi Shudian, P. O. B. 88, Peking, CSSR: Orbis Zeitungsvertrieb, Bratislava, Leningradská 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 Gesellschaft für den Export und Import von Druckerzeugnissen. Chulpanmul, Nam Gu Dong Heung Dong Pyongyang. Albanien: Ndermerrija Shetnore Botimeve, Tirana. Auslandsbezug wird auch durch den Buchexport Volkseigener Außenhandelsbetrieb der Deutschen Demokratischen Republik, DDR - 7010 Leipzig, Leninstraße 16, und den Verlag vermittelt.

der modelleisenbahner

Fachzeitschrift für das Modelleisenbahnwesen,
alle Freunde der Eisenbahn und des städtischen Nahverkehrs

7 Juli 1981 · Berlin · 30. 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
Werklokomotiven	2. U.S.
Vlastislav Lutryn Eisenbahnübergänge zwischen der DDR und der ČSSR	194
Ulrich Hedler Ein Teil meiner Freizeit	196
Der Kontakt	196
Michael Schneider Auf der Spur einer ungarischen Museumsbahn	199
Jochen Kretschmann „Feuer — Wasser — Kohle!“	201
Olaf Herfen Bessere Laufeigenschaften des PIKO-Tenders 2'2'T 34	203
Sergej L. Dovgillo/Detlef Scheibe Umbauanleitung für das Modell der Diesellok M62 der S2D.	204
Steffen Uhlig Längs des Schienenstranges im Land der aufgehenden Sonne	206
Thomas Zach/Werner Schulz Wilhelm-Pieck-Stadt Guben—Forst — Betrachtungen zu einer Nebenbahn	208
Hans Wiegard/Siegfried Unruh Zur Geschichte und Entwicklung der Erfurter Straßenbahn (1)	210
Nun heißt es doch bald Abschied nehmen	213
Wissen sie schon	214
Lokfoto des Monats: Lokomotive 01 1088	215
Eine Nachlese vom XXVII. Internationalen Modellbahnwettbewerb 1980 in Leipzig	216
Unser Schienenfahrzeugarchiv: Dieter Bätzold Elektrifizierung und elektrische Lokomotiven in Österreich	217
Rezension	219
Mitteilungen des DMV	220
Werklokomotiven	3. U.S.

Titelbild

Längst gehört auf den Eisenbahn-Schnellverbindungen Japans die Dampftraktion der Vergangenheit an. U. B. z. den Schlafwagenzug „Blue Train“ mit einer Ellok der BR EF 65, der gerade den Tokyoer Hauptbahnhof verläßt.

Fotobeschaffung: St. Uhlig, Dresden

Rücktitel

Hochbetrieb herrscht auf der H0-Anlage unseres Lesers W. Albrecht aus Oschatz. Der selbstgebaute Fußgängerübergang belebt den hier gezeigten Kopfbahnhof.

Foto: H. Albrecht, Oschatz

Eisenbahnübergänge zwischen der DDR und der ČSSR

Eine Betrachtung anlässlich des 130jährigen Bestehens des Grenzübergangs Bad Schandau/Děčín

Zwischen den benachbarten sozialistischen Staaten DDR und ČSSR pulsiert ein reger Eisenbahnverkehr. Es ist hinreichend bekannt, daß diese internationalen Verbindungen schon in der Frühzeit der Eisenbahn bestanden. Anlässlich des 130. Jubiläums des durchgehenden Eisenbahnverkehrs zwischen Dresden und Prag soll im folgenden Beitrag aus der Geschichte der Grenzübergänge zwischen den heutigen befreundeten Ländern berichtet werden.

In den Jahren von 1851 bis 1904 entstanden 14 solcher Übergänge. Um die Geschichte der Grenzübergänge besser zu verstehen, soll zunächst ein Einblick in die damaligen politischen Verhältnisse gegeben werden.

Nördlich der historischen Grenze zwischen der heutigen DDR und ČSSR lag das Königreich Sachsen. Südlich davon existierte das Königreich Böhmen. Dieses Land hatte aber seine Selbständigkeit mit der im Jahre 1867 gegründeten Österreich-Ungarischen Monarchie verloren. Das Eisenbahnwesen entwickelte sich in diesen beiden Staaten sehr unterschiedlich. In Sachsen wurden die ersten Strecken von Privatgesellschaften gebaut und betrieben.

Jedoch sind diese Bahnen, im Gegensatz zu den anderen Ländern im damaligen Deutschland, recht früh in das Staatseigentum übergegangen. In Österreich wurden die ersten Eisenbahnlinien teilweise als Privat-, aber auch als Staatsbahnen errichtet. In den Jahren 1854 und 1855 überließ der Staat die durch ihn betriebenen Unternehmen ebenfalls privaten Interessenten. Dieser Zustand änderte sich erst wieder in den 80er Jahren des vorigen Jahrhunderts. Schritt für Schritt wurden nun viele Strecken verstaatlicht.

Wie der erste Grenzübergang entstand

Vor dem Bau des ersten Grenzüberganges zwischen Sachsen und Böhmen war bereits seit 1845 die Strecke von Wien nach Prag, anfänglich über Olomouc, dann auch über Brno, in Betrieb. Dresden war in jenen Jahren lediglich mit Leipzig und Berlin durch die Eisenbahn erschlossen. Beide Staaten hatten aber großes Interesse, ihre Bahnen miteinander zu verbinden.

Den Streckenbau von Olomouc nach Prag sowie die Linie von Prag über Ústí n. L. nach Děčín (Podmokly-Bodenbach) zur sächsischen Grenze hatte seinerzeit der österreichische Staat finanziert. Den Anschluß von Dresden zur böhmischen Grenze sollte zuerst die Leipzig-Dresdner Eisenbahn-Compagnie bauen und betreiben. Dann aber wurde durch das Königreich Sachsen die „Königlich-Sächsisch-Böhmische Staatseisenbahn“ ins Leben gerufen, die dieses Vorhaben verwirklichte. Dies war gleichzeitig die Geburtsstunde der ersten Staatsbahn Sachsens.

Im Jahre 1845 schlossen beide Länder einen Staatsvertrag ab. Danach sollte der Anschluß beider Bahnen in Dolní Žleb (Niedergrund) erfolgen. Am 6. April 1851 verkehrten die ersten Züge von Prag bzw. Dresden nach Podmokly. Gleichzeitig wurde der Anschlußpunkt nach Podmokly verlegt. Der Abschnitt Podmokly—Staatsgrenze betrieb auf Grund vertraglicher Regelungen die „Königliche Direktion der Sächsisch-Böhmischen Staatseisenbahn in Dresden“ als Pachtstrecke. Bis 1918 blieb diese Verbindung Eigentum des österreichischen Staates. Danach gehörte diese Strecke den ČSD; die Betriebsführung wurde bis 1945 aber weiterhin von der K. Sächs. Sts. E. B., später der DRG bzw. DR abgewickelt.

Am 1. Januar 1855 hat der österreichische Staat die Bahn Olomouc—Brno über Prag nach Podmokly an ein französisches Konsortium verkauft. Später wurde diese Strecke durch die „Österreichische Staatseisenbahn-Gesellschaft“ (StEG) übernommen und bis zum Jahre 1909 betrieben. Anschließend führten die K. u. K. Staatsbahnen und nach 1918 die ČSD den Betrieb. Auf sächsischer Seite blieb die Bahn ohne Unterbrechung Staatseigentum. Der Anschlußbahnhof Podmokly entwickelte sich im Laufe der Jahre zu einem wichtigen Eisenbahnknotenpunkt. Aus Richtung Osten endeten hier später zwei Bahnen. Dabei handelte es sich um die Österreichische Nordwestbahn (ÖNWB) Wien—Znojmo—Kolin—Nymburk—Podmokly und um die Böhmisches Nordbahn (BNB) von Česká Lipa. Beide Strecken verfügten auf dem rechten Ufer der Elbe über ihre eigenen Bahnhöfe (heute Děčín východ). Darüber hinaus existierte aber auch eine Schienenverbindung nach Děčín i. n. In Richtung Bad Schandau mündete die frühere Dux-Bodenbacher Eisenbahn (DBE) mit einem eigenen Bahnhof in die Strecke Dresden—Prag ein. Heute ist der Grenzübergang Bad Schandau/Děčín ein wichtiges Bindeglied für das Transportwesen im internationalen Reise- und Güterverkehr.

Zittau erhielt Anschluß nach Böhmen

In der Mitte des vorigen Jahrhunderts entwickelten sich die Städte Zittau und Reichenberg (Liberec) zu Industriezentren. Zittau war zu jener Zeit zwar bereits mit dem sächsischen Inland und auch mit Preußen eisenbahntechnisch verbunden. Jedoch wurde Reichenberg erst in den Jahren 1857 bis 1859 durch den Bau der „Südnorddeutschen Verbindungsbahn“ aus Richtung Pardubice mit dem Innern Böhmens und nicht zuletzt mit der Hauptstadt Wien erreichbar. Bereits im Jahre 1853 kam ein entscheidendes Übereinkommen zwischen der österreichischen und sächsischen Regierung zustande. Es beinhaltete die Gründung der „Zittau-Reichenberger Eisenbahn-Gesellschaft“, die ihren Betrieb 1859 aufnahm. Der auf österreichischem Territorium liegende Abschnitt wurde bis 1945 von den deutschen Bahnverwaltungen betrieben.

Heute dient dieser Grenzübergang vornehmlich dem Güterverkehr; der Reiseverkehr hat sich erst wieder nach Einführung des visafreien Verkehrs zwischen beiden Staaten entwickelt.

Grenzübergang Brambach/Vojtanov

Eine ähnliche rechtliche Entwicklung (sächsische Bahn auf österreichischem Gebiet) wiederholte sich auch am westlichen Ende der Grenze. Hier wurde aufgrund einer Vereinbarung von 1863 die Linie Plauen—Cheb mit dem Grenzübergang Radiumbad Brambach/Vojtanov geschaffen und am 1. November 1865 eröffnet. Somit war aber noch keine Verbindung mit Böhmen vorhanden. Die noch ausstehenden Anschlüsse schaffte die Buschthraider Eisenbahn-Gesellschaft mit der Strecke Cheb—Karlsbad (Karlsbad) im Jahre 1871 und ein Jahr später die „Kaiser-Franz-Josef-Bahn“ durch den Bau der Strecke Wien—Plzeň—České Budějovice. Erst danach konnte die Verbindung über Bad Brambach geschaffen werden. Heute herrscht hier ein reger Reise- und Güterverkehr.

Übergänge über den westlichen Teil der Grenze

Den westlichen Teil der heutigen Grenze zwischen DDR und ČSSR bildet der Kamm des Erzgebirges. Dahinter liegt auf der ČSSR-Seite ein riesiges Braunkohlebecken. Bereits in der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts herrschte auf beiden Seiten der Grenze großes Interesse, die gewonnene Kohle in Sachsen und in anderen deutschen Staaten abzusetzen. Der östliche Teil des Beckens wurde durch die kurze, aber wichtige Bahn Chomoutov (Komotau)—Ústí n. L., der „Aussig-Teplitzer Eisenbahn“, erschlossen. Diese Gesellschaft benutzte jedoch im Abschnitt Ústí n. L. Děčín die StEG. Daneben bestand durch die „Dux-Bodenbacher Eisenbahn“ eine direkte Verbindung. Im westlichen Teil des Beckens bewältigte bereits die Buschthraider Eisenbahn das vorhandene Verkehrsaufkommen. Ihre Hauptlinie führte von Prag über Kladno (Steinkohle), Chomoutov (Braunkohle), Karlovy Vary und Sokolov (Braunkohle) nach Cheb. Diese Gesellschaft hatte großes Interesse daran, auch die Verbindung nach Sachsen auszubauen und Kohle durch ihre eigene Bahn u. a. nach Chemnitz (heute Karl-Marx-Stadt) und Zwickau zu transportieren. Gleichzeitig schaffte sie daher mit ihrer Stammlinie eine Bahn über den Kamm des Erzgebirges von Chomoutov nach Vejprty. Hier schloß die Strecke im Jahre 1872 an die sächsische Bahn Chemnitz—Annaberg—Bärenstein—Landesgrenze an. Drei Jahre später wurde eine weitere Verbindung zwischen

Der projektierte Übergang bei Groß Schönau wurde in einer recht interessanten Form verwirklicht. Die sächsische Staatsbahn baute im Jahre 1876 eine Strecke von Eibau nach Mittelherwigsdorf in Richtung Zittau über Varnsdorf in Böhmen. Hier existierte bereits seit 7 Jahren ein Bahnhof der BNB.

So befindet sich noch heute an dieser Strecke nicht nur ein Grenzübergang, sondern auch ein DR-Streckenabschnitt auf ČSSR-Territorium. Darüber hinaus ist auch eine ČSD-Strecke von Varnsdorf bis zur Staatsgrenze über Zittau (DR) nach Hrádek n. N. mit Berührung der VR Polen vorhanden.

„Sekundärbahnen“ mit grenzüberschreitendem Verkehr

Der Vollständigkeit halber sein nun noch an fünf weitere ehemalige Übergänge im Erzgebirge erinnert. Im Jahre 1883 wurde eine Lokalbahn von Karlovy Vary über Nejdek nach Johannegeorgenstadt eröffnet. Zweck dieser Verbindung war es, den Reiseverkehr aus Richtung Zwickau und Aue in das weltberühmte Bad Karlovy Vary abzusichern.

Hauptsächlich dem Güterverkehr diente der Übergang Hermsdorf/Moldava. Die an die sächsische Sekundärbahn Freiberg-Hermsdorf angeschlossene böhmische Strecke wurde von Most aus von der „Prag-Duxer Eisenbahn“ gebaut und ursprünglich auch betrieben. Ungünstige Steigungen brachten eine sehr aufwendige Betriebsführung mit



Regelbetrieb auf dem Bahnhof Bad Schandau. Dieser bedeutende Grenzübergang dient heute nicht nur dem starken Reise- und Güterverkehr zwischen DDR und ČSSR, sondern bewältigt auch wichtige Aufgaben im Transitverkehr zwischen den skandinavischen und südeuropäischen Ländern.

Foto: J. Migura, Berlin

Chemnitz und dem böhmischen Kohlebecken hergestellt. Diese Bahn begann in Pockau und führte über Reitzenhain (Grenzstation) nach Křimov und Chomoutov. Diese Grenzübergänge sind heute nicht mehr in Betrieb. Der Abschnitt Křimov—Reitzenhain ist stillgelegt worden.

Unter Regie der Buschthraider Eisenbahn entstand im Jahre 1886 die Strecke von der Braunkohlenstadt Sokolov (Falkenau) über Kraslice nach Klingenthal. Noch im Jahre 1938 wurden auf dieser Strecke 13 Personenzugpaare eingesetzt. Gegenwärtig besteht hier kein Zugverkehr.

Übergänge über den östlichen Teil der Grenze

Im östlichen Teil der Grenze reichte der Übergang Zittau/Liberec noch nicht aus, um die ständig gestiegenen Transporte zu bewältigen. Entsprechend dem Vertrag zwischen Österreich und Sachsen sollten weitere Grenzübergänge in Vejprty, Ebersbach und Groß Schönau hergestellt werden. Zunächst wurde im Jahre 1873 der Übergang in Ebersbach geschaffen. Die BNB verlängerte zu diesem Zweck ihre Linie von Runhuz nach Ebersbach. Die sächsische Staatsbahn ließ eine Abzweigung von der Linie Löbau—Zittau nach Ebersbach bauen.

Heute wird dieser Grenzübergang für den Güterverkehr genutzt.

sich. Der Übergang ist stillgelegt und der Streckenabschnitt Holzhau—Hermsdorf abgebaut.

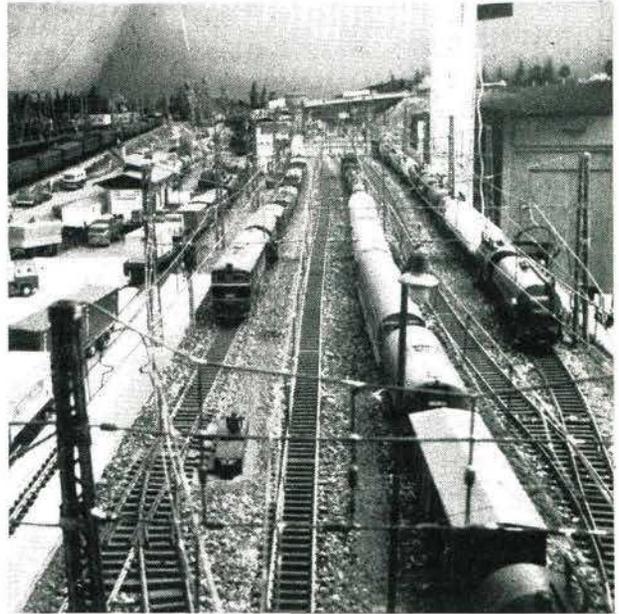
Ein weiterer Übergang befand sich für die Strecke As—Adorf in Hranice v. Čechach (Rossbach). Der deutsche Teil dieser Bahn wurde ursprünglich von der österreichischen Staatsbahn, später von den ČSD betrieben. Seit 1945 wird diese Strecke nur noch auf ČSSR-Territorium betrieben.

Die 1884 eröffnete 750-mm-Schmalspurbahn Zittau—Markersdorf wurde im Jahre 1900 nach Hefmanice verlängert. Nach 1945 wurde der Abschnitt Zittau—Grenze nicht mehr betrieben. Einen Teil der verbliebenen Strecke haben die ČSD weiter genutzt. Den restlichen Abschnitt übernahm die PKP. Inzwischen sind auch diese Strecken eingestellt worden (vgl. Heft 2/81, S. 49).

Zwischen der DDR und der ČSSR sind gegenwärtig vier Grenzübergänge vorhanden. Die zwischen beiden Ländern vorhandenen Schienenstränge sind leistungsfähige Verbindungen, die nicht nur dem ständig steigenden Reise- und Güterverkehr zwischen beiden Ländern dienen, sondern gleichzeitig unersetzliche Transportadern für den Transitverkehr sind.

Ein Teil meiner Freizeit

Die von mir betriebene H0-Anlage ist stationär in einem ausgebauten Dachboden untergebracht. Sämtliche Gleisanlagen wurden mit Material der früheren Firma Pilz ausgelegt. Die nachgestaltete Epoche entspricht dem jetzigen Zeitpunkt bei der DR. Auf der 6,75 m x 1,40 m großen Anlage entstand ein Durchgangsbahnhof. Nachgestaltet wurde eine zweigleisige und durchgehend elektrifizierte Hauptbahn. Allerdings ist die Fahrleitung nicht in die Schaltung der Anlage einbezogen worden und somit eine Imitation. Fahrleitungen und Masten wurden selbst hergestellt. In eigener Werkstatt entstanden ebenfalls die Fachwerkbrücke und das Zementwerk. Zwei Stromkreise unterteilen die Anlage. In absehbarer Zeit werden die Gleisanlagen zum Lokschuppen, Containerbahnhof und zur Güterabfertigung an einen dritten Stromkreis angeschlossen. Schaltungstechnisch bietet die Anlage keine Raffinessen. Die Züge werden von Hand gesteuert. Somit ist der Anlagenbediener „Lokführer“, „Stellwerksmeister“ und „Fahrdienstleiter“ in Personalunion. Um eine dichte Zugfolge zu ermöglichen, ist die Strecke in beiden Richtungen in je vier Blockabschnitte unterteilt. Später ist noch der Bau eines Schattenbahnhofes vorgesehen. Dadurch kann der Fahrbetrieb noch abwechslungsreicher als bisher gestaltet werden.



DER KONTAKT · DER KONTAKT · DER KONTAKT

Herr Otto Voigt aus Berlin schreibt uns:

„Der Artikel ‚Ein Freiluftmuseum entsteht‘ im ‚Modelleisenbahner‘ 4/81 erschien gerade während der Reisevorbereitungen von 14 Mitgliedern der ‚Zentralen Arbeitsgemeinschaft‘ 1/5 Berlin. Die geplante Exkursion mit einem Arbeitseinsatz Ende April hatte nämlich die früheren Rügenischen Kleinbahnen zum Ziel. Damit wollten unsere Freunde einen Beitrag zur weiteren Vervollkommnung des Freiluftmuseums leisten. Bei bestem Frühlingswetter ging es am 25. April 1981 früh auf die Reise in Richtung Norden. Groß war die Überraschung bei der Begrüßung in Putbus, als die für Sonntag geplanten Waggons mit Kies schon eingetroffen waren. Nachdem bereits am Vormittag Freunde vom Bezirksvorstand Greifswald mit der Entladung begonnen hatten, waren durch unsere Unterstützung gegen 18.00 Uhr die 60 Tonnen Kies entladen. Nun strebten wir ‚gebrochen‘ dem Quartier zu. In den folgenden Tagen wurden die entladenen Kiesmengen gleichmäßig verteilt. Das Gelände um die bereits vorhandenen Traditionswagen erhielt dadurch ein einladendes Aussehen. Wenn demnächst der Ansturm der Urlauber auf die Ostseebäder einsetzt, wird manch interessierter Blick bestimmt auch bei diesen Wagen verweilen. Insgesamt wurden als Beitrag für die Schaffung des Freiluftmuseums auf der Insel Rügen durch die Freunde von der ZAG Berlin 260 VML-Stunden geleistet. Daß bei alledem das Fotografieren nicht zu kurz kam, sei hier nur am Rande vermerkt. Bedanken möchten wir uns auch bei der AG 5/21 Göhren, die u. a. ihre Anlage vorführte und einen Erfahrungsaustausch ermöglichte. Wir sind der Auffassung, daß in Putbus ein wirkungsvoller Weg beschritten wird, um an vorhandene Kleinbahnen zu erinnern, Traditionen zu pflegen und nicht zuletzt die heutige Eisenbahn vorzustellen.“

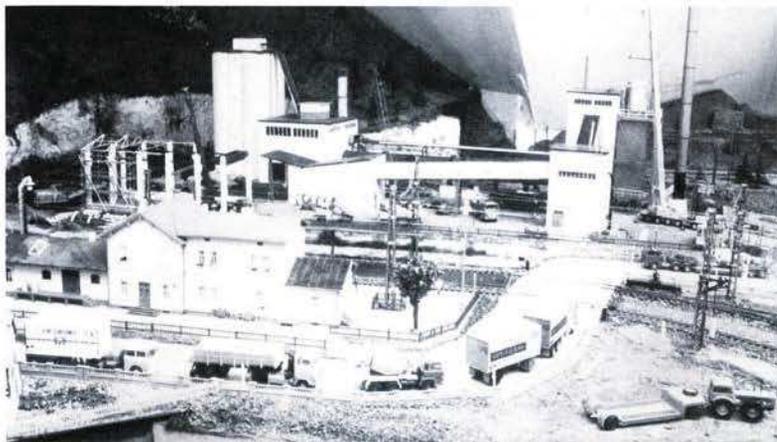
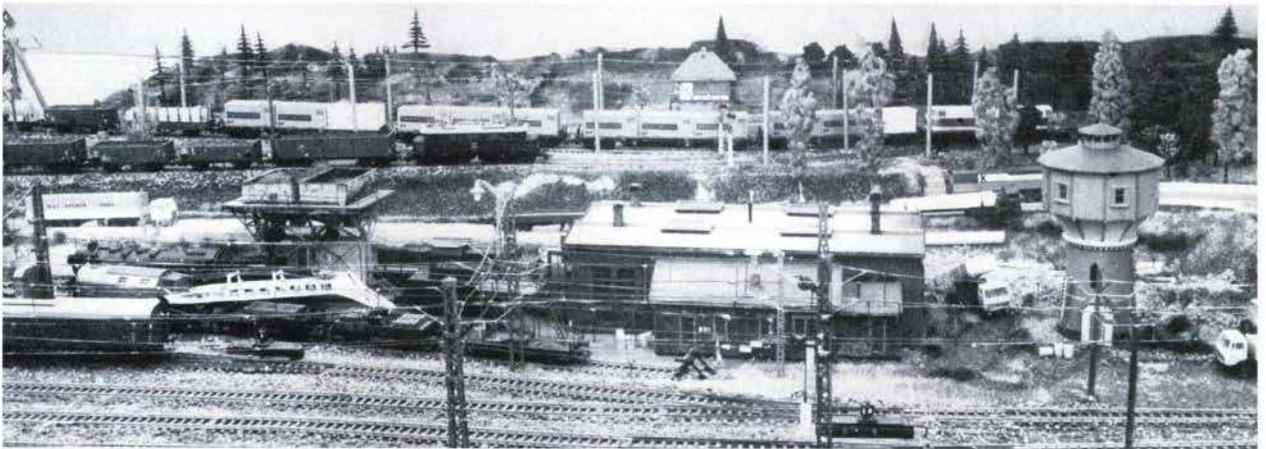
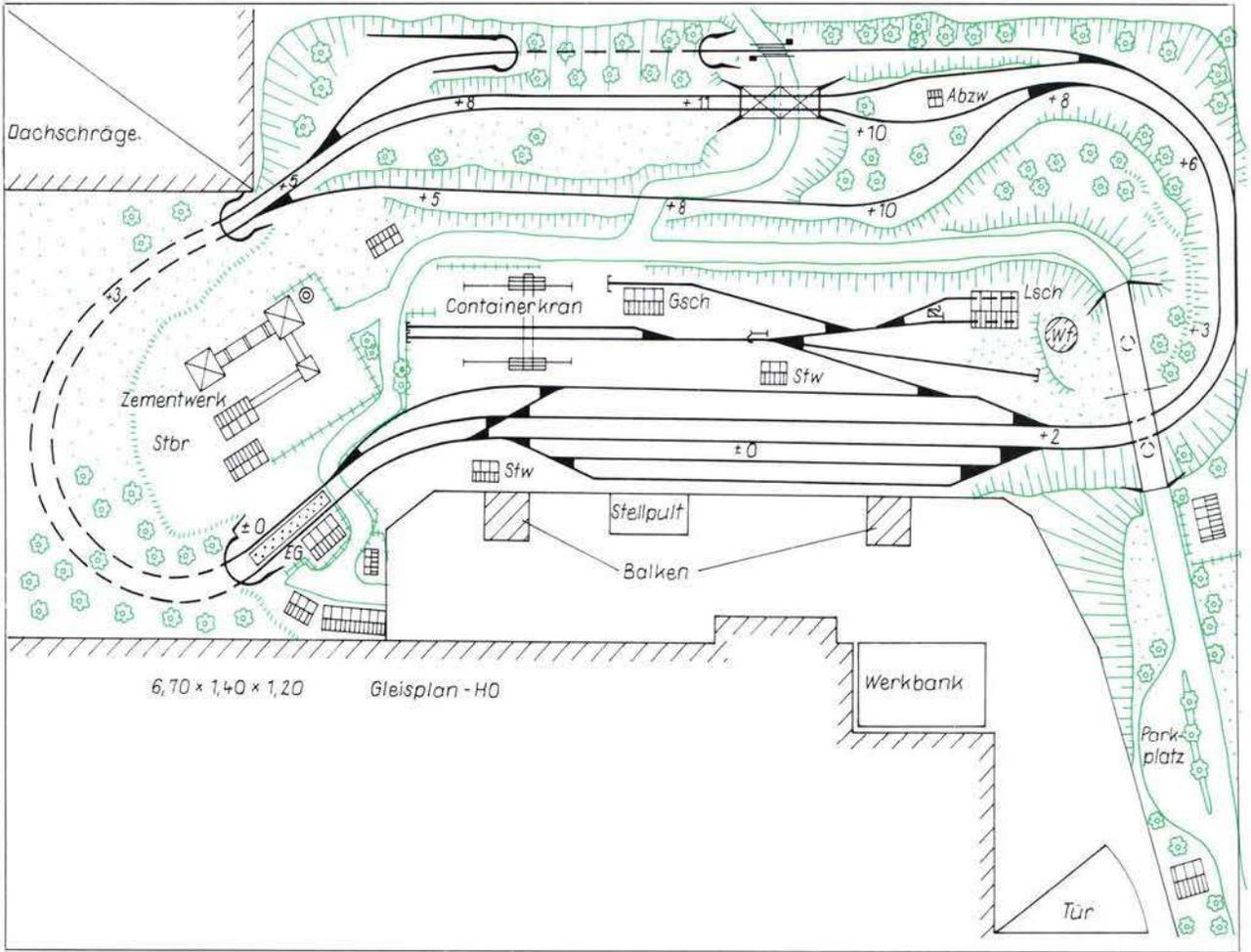
Herr Eckehard Weber aus Holzweißig (Kr. Bitterfeld) teilt uns aufgrund der Veröffentlichung im Heft 4/81 unter der Rubrik ‚Wissen Sie schon...‘ über den Einsatz der BR 254 mit:

„In Ihrer Meldung über den Einsatz der BR 254 sind einige Ungenauigkeiten enthalten. Als Werklok 1-1121 verkehrt die 254 057-3, die ehemalige DR-Lok 254 058-1 erhielt die Bezeichnung 1-1122. Vor kurzem wurde die Lok 1-1121 schadhaft. Das BKK Bitterfeld erhielt als Ersatz dafür leihweise eine BR 244. Seit etwa 11/2 Jahren werden die Züge in Burgkennitz nicht mehr mit der BR 106, sondern Werkbahn-E-Loks bespannt. Dazu wurde die Fahrleitung der DR ein Stück auf die Anschlußbahn verlegt.“

In eigener Sache

Wir bitten unsere Leser bei der Einsendung von Briefen, Manuskripten und Fotos die genaue Anschrift gut lesbar sowie vorhandene Bankverbindungen anzugeben. Manuskripte sollten nach Möglichkeit in doppelter Ausfertigung eingesandt werden.

Die Redaktion



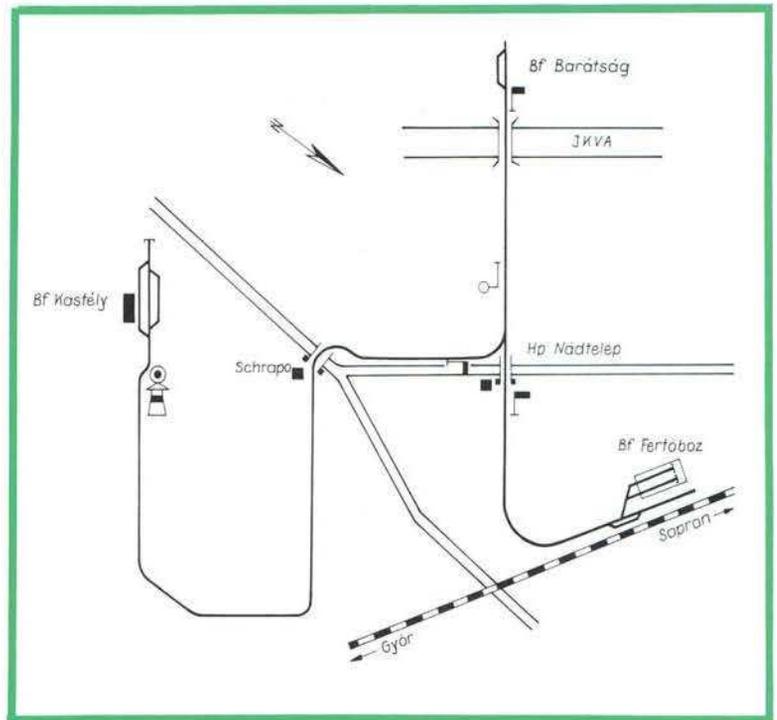


Bild 1 Auch Frauen können ihr Zeugnis als Ehrenlokführer erwerben.

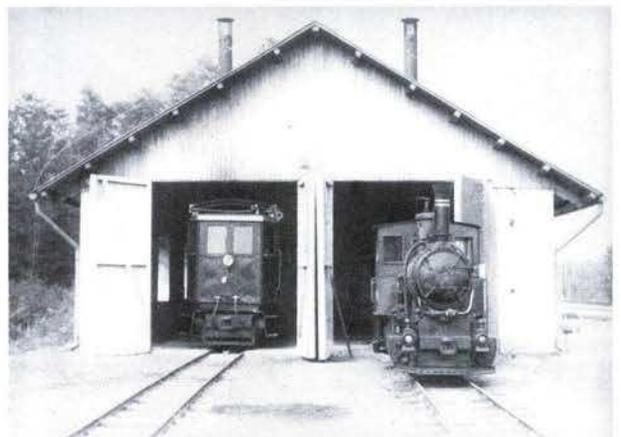
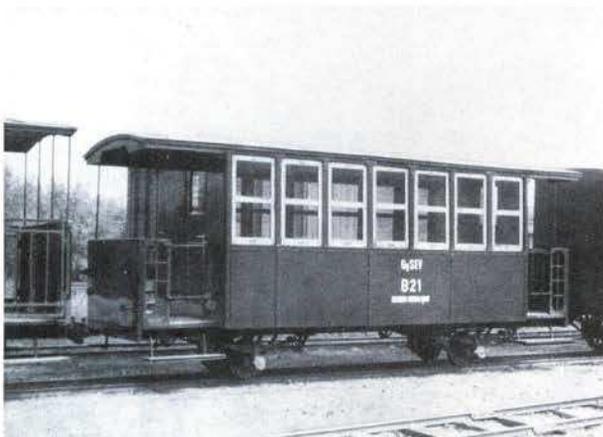
Bild 2 Skizze über die Streckenführung der Museumsbahn.

Bild 3 Der Museumszug vor dem Bahnhof Barátság im Jahre 1974.

Bild 4 Wagen 21 am 27. September 1972 in Fertőboz.

Bild 5 In dem nach alten Plänen nachgebauten Heizhaus stehen die Diesellok aus Szeged und die Dampflokomotive 39 4023 am 27. September 1972 nebeneinander.

Fotos: U. Friedrich (1), E. Preuß (2), R. Preuß (2) Skizze: M. Schneider



Auf der Spur einer ungarischen Museumsbahn

Unweit von der westungarischen Stadt Sopron befindet sich bei Nagycenk das einstige Schloß des ersten ungarischen Verkehrsministers Istvan Széchenyi.

Ende 1969 wurde im Rahmen der Schloßrestauration ein Freilichtmuseum eingerichtet. Hier sollten Sachzeugen der nach und nach eingestellten heimischen Schmalspurbahnen eine neue Heimat erhalten. Die Direktion der Győr-Sopron-Ebenfurti Vasút (Raab-Oedenburg-Ebenfurter Eisenbahn, GySEV) setzte dieses Vorhaben in die Tat um. In den Jahren von 1970 bis 1972 entstand eine Verbindungsstrecke zwischen dem Bahnhof Fertőboz der GySEV-Strecke Győr—Sopron und dem Schloß „Kastély“. Die in einer Spurweite von 760 mm errichtete und 5 km lange „Széchenyi Museums-eisenbahn“ wird überwiegend von Touristen genutzt.

Ein Blick in die Geschichte

Doch bevor wir etwas mehr über diese Museumsbahn erfahren, soll kurz die Entwicklung der Schmalspurbahnen auf dem Gebiet der heutigen Ungarischen Volksrepublik aufgezeigt werden.

Ende des vorigen Jahrhunderts existierten keine ausreichenden Verkehrsmittel für die Beförderung land- und forstwirtschaftlicher Massengüter zu den regelspurigen Hauptstrecken. Bis dahin erfolgte der Gütertransport fast ausschließlich mit Pferdefuhrwerken auf meist unbefestigten Feldwegen und Landstraßen. Mit dem ständigen Anwachsen der Produktion wurde es notwendig, geeignete Beförderungsmittel einzusetzen. Regelspurige Anschlußgleise hätten diese Aufgabe nur mit hohem finanziellen Aufwand bewältigt.

Es lag daher auf der Hand, die seinerzeit in den westeuropäischen Ländern bewährten Wirtschaftsbahnen auch in den genannten Einzugsbereichen einzurichten.

Nun entstanden feste Wirtschaftsbahnen, aber auch Strecken, die je nach Bedarf auf sogenannten „fliegenden Gleisen“ (diese Anlagen wurden nach saisonbedingter Nutzung wieder abgebaut) verkehrten. Die anfänglich in der Landwirtschaft verwendeten Bahnen wurden durch tierische Kraft bewegt. Doch bald setzte sich die Dampflokomotive durch. Die Zahl der Schmalspurbahnen erhöhte sich besonders durch den Aufschwung des Kohlebergbaus.

Der Bau von Schmalspurstrecken war verhältnismäßig kostengünstig. Den technischen Erfordernissen und Vorschriften konnte leicht entsprochen werden. Diese Beispiele machten Schule. Bald entstanden lokale Unternehmen, die nunmehr auch dem Personenverkehr dienen und größere Gebiete an das regelspurige Eisenbahnnetz anschlossen. Es wurde dabei eine Vielzahl von Spurweiten verwendet. So sind feste Wirtschaftsbahnen größtenteils 760-mm-spurig entstanden. Tragbare Gleise hatten dagegen die Spurweite von 400 mm. Südungarische Kohlebergwerksbahnen verwendeten die Spurweite von 1000 mm. In Nordungarn entstanden Bahnen mit der Spurweite von 600 mm.

Zwischen den beiden Weltkriegen spielten die Schmalspur-

bahnen in der ungarischen Wirtschaft eine große Rolle. Es wurden neue landwirtschaftliche Eisenbahnen gebaut; damals entstanden die verkehrsreichen Strecken des Bergwerks von Balinka und der Bergbaugesellschaft von Tatabánya.

Als nach dem zweiten Weltkrieg der Großgrundbesitz aufgeteilt wurde, verloren einige Bahnen ihre Bedeutung. Das Verkehrsaufkommen nahm aber auf jenen Bahnen zu, die in der „Großen Tiefebene“ lagen, wie bei Békéscaba, Szeged, Debrecen und Lökösháza.

Die Zuckerfabriken drängten bald auf Wiederaufnahme des Betriebes der Schmalspurbahnen der früheren Großgrundbesitzer, da die Zuckerrüben Transporte zuverlässiger über die Schiene erfolgen konnten. Nach einem Beschluß des Ministerrates wurde daraufhin die Direktion der Wirtschaftsbahnen ins Leben gerufen. Die z. T. weit auseinander liegenden Strecken erhielten unter der einheitlichen Leitung einen weitestgehend vereinheitlichten Wagenpark. Die Forstbahnen wurden einer Direktion der Staatlichen Waldbahnen unterstellt. Weitere Schmalspurbahnen unterstanden den Ungarischen Staatseisenbahnen (MÁV).

Doch mit dem Aufschwung des Straßentransports nahm die Bedeutung der Schmalspurbahnen in den 50er Jahren zunehmend ab. Beispielsweise stellten zwischen 1970 und 1977 die Békéser, Cegléd, Szegeder und die Debrecener Schmalspurbahnen den Betrieb ein. Aus diesem Grund wurden bereits 1969 Stimmen laut, noch vorhandene charakteristische Geräte und Fahrzeuge der Nachwelt zu erhalten. Damit war der Gedanke, eine Museumsbahn zu schaffen, in unmittelbare Nähe gerückt.

Die Széchenyi Museumsbahn entstand

Im Sommer 1970 begann der Bau unter Regie der GySEV. Die erste Teilstrecke konnte auf der Trasse eines ehemaligen Industriegleises, der Nagycerker Zuckerfabrik zwischen Fertőboz und Barátság (Freundschaft) verlegt werden. Die Eröffnung dieses Streckenteils erfolgte am 6. November 1970. Der zweite Streckenteil wurde 1972 fertiggestellt und zweigt in Nadtelep ab. Nach ca. 2,5 km endet er im Bahnhof Kastély.

Die Hochbauten entstanden nach dem Muster ehemaliger Dienstgebäude. So entspricht z. B. das Empfangsgebäude in Kastély dem Stil der Gebäude der ehemaligen ungarischen Südbahn. In Fertőboz befindet sich das Heizhaus der Bahn, welches dem Vorbild der Ungarischen Staatsbahn (MÁV) entspricht. Alle Signale sind Originale. Zur Deckung des Bahnhof „Kastély“ dient ein elektrisches Banovits-Distanzsignal. Die Abzweigstelle ist u. a. durch ein dreiflügliges Hauptsignal und ein Roessemann-Kühnemann-Deckungs-Gittermastsignal gesichert.

Zu Beginn des Betriebs standen zwei Dampflokomotiven des Kieselgurbergwerks Püspökszurdoki zur Verfügung. Die Lokomotive 294 023 wurde 1923 gebaut und die Lokomotive 394 057 entstand im Jahr 1949. Die Loks haben eine Masse von 10 t und können eine Höchstgeschwindigkeit von 25 km/h entwickeln. Die Streckenhöchstgeschwindigkeit auf der Museumsbahn beträgt allerdings nur 15 km/h. Die ersten drei Wagen stammen von der ehemaligen Schmalspurbahn in Kisujszallas. 1971 verstärkten weitere fünf Wagen der MÁV den Wagenpark. Im Jahre 1972 erhielt die Bahn zwei Dieseltriebfahrzeuge (Baujahr 1940).

Eine Maschine kam 1971 von der Kecskeméti Wirtschaftsbahn und verfügt über einen Gepäckraum; eine weitere wurde im gleichen Jahr von der Schmalspurbahn in Szeged übernommen.

Tafel 1: Wagenpark der Museumsbahn (Stand 1971)

B	20 ex MAV	B	52003	} ex. Netz Kisujszállás
Ba	40 ex MAV	Ba	54014	
Ba	41 ex MAV	Ba	54015	
D	60 ex MAV	D	603	} ex. Netz Békéscsaba
B	21 ex MAV	B	52010	
B	22 ex MAV	B	204	
Ba	42 ex MAV	Ba	54006	}
Ba	43 ex MAV	Ba	552	