

4
84

transpress

modell eisenbahner

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

BR 58.3
des Bw Glauchau



**Mit
der Schmalspurbahn
in die Karpaten**

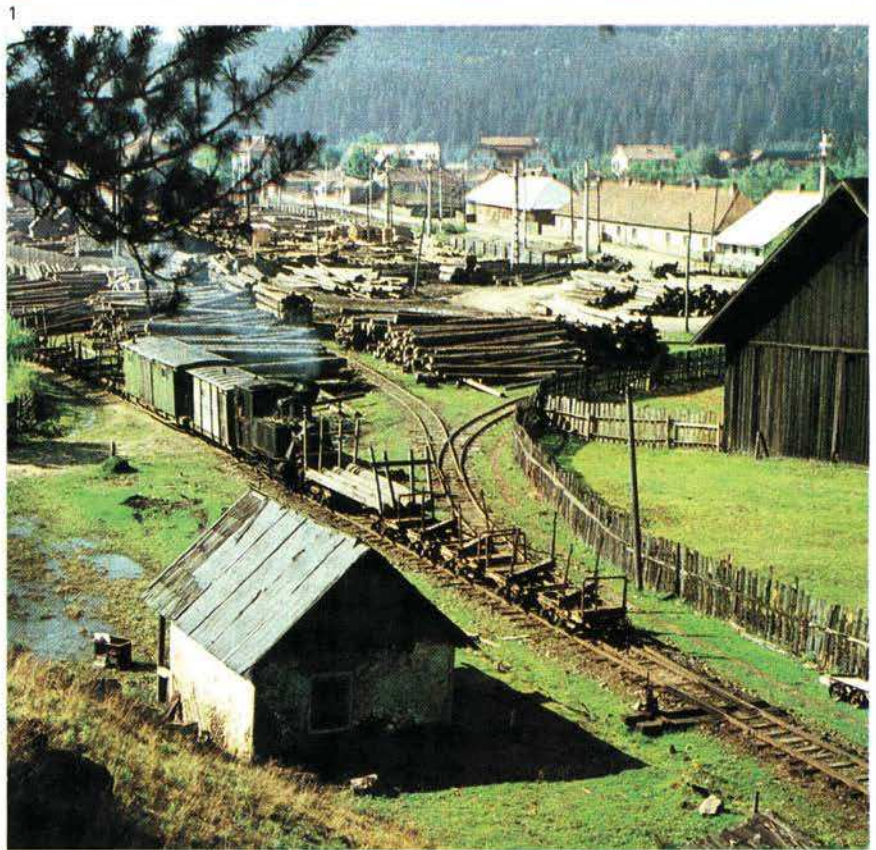
Covasna, eine kleine Stadt am Fuße der Karpaten, gehört zu den landschaftlich schönsten Erholungsorten Rumäniens. Trotz moderner Hotels blieb der altertümliche Charakter dieser Kleinstadt weitestgehend erhalten. Seit 1890 dampft von hier aus eine 760-mm-spurige Waldbahn ins Gebirge. Mehr darüber erfahren Sie auf den Seiten 3 und 4 dieser Ausgabe.

- 1 Blick auf den Bahnhof Comandau. Die Lok 763.247 stellt gerade einen Zug zur Fahrt ins Gebirge zusammen.
- 2 Motordraisine im Bahnhof Comandau
- 3 Lok 764.349 in Comandau
- 4 Lok 763.247 auf der Bergstrecke
- 5 Lok 764.416 auf der Talstrecke bei Siclan

Bilder 1 bis 3: A. Wagner, Ebenshausen (September 1981)

Bilder 4 und 5: E. Ebert, Halle (Mai 1981)

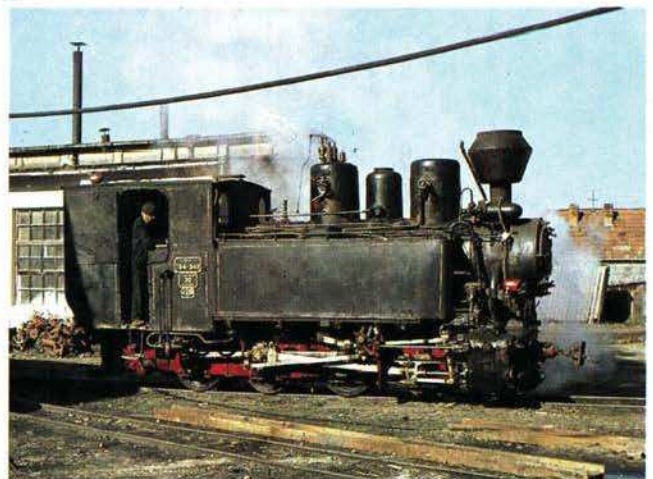
2



3



4



5



eisenbahn-modellbahn-
zeitschrift
33. Jahrgang



transpress
VEB Verlag für Verkehrswesen
Berlin

ISSN 0026-7422

modelleisenbahner

forum	Leser meinen, schreiben, antworten und fragen DMV teilt mit; Anzeigen	2 34/35
tips	Eisenbahngeschichte in Archiven aufgespürt	33
literatur	Rezensionen	36
eisenbahn		
international	Rumänische Waldbahn	3
kurzmeldungen	Ausland und DDR Lokeinsätze	5 15
fahrzeugarchiv	BR 58.30 des Bw Glauchau	6
poster	58 3047	9
historie	Die Mühlhausen-Ebelebener Eisenbahn	11
mosaik	Sonderfahrt auf 600-mm-Spur Baureihe 56 ²⁻⁸	16 18

modellbahn

historie	Entwicklung großspuriger Eisenbahnen	20
tips	Gebäude selbst gebaut Segmentdrehzscheibe in H0 _e Neue Kupplung für PIKO-Loks H0-Fahrzeuge aus eigener Werkstatt	23 24 29 3. US
anlage	Gartenbahn in Werdau	26
international	Wilder Westen in H0	28
mosaik	Güterwagen deutscher Eisenbahnen	30

Titelbild

Immer wieder entstehen zwischen Dresden und Bad Schandau im Elbsandsteingebirge reizvolle Fotos von der Eisenbahn. Nachdem hier bereits 1976 der elektrische Zugbetrieb eröffnet wurde, fahren inzwischen die Elloks von Bad Schandau bis zum im Rbd-Bezirk Greifswald befindlichen Bahnhof Löwenberg (Mark). Diese Aufnahme zeigt aber nur einen Nahverkehrszug, der zwischen Dresden und Schöna pendelt.

Foto: K. Brust, Dresden

Redaktion

Verantwortlicher Redakteur:
Dipl. rer. pol. Rudi Herrmann
Telefon: 2 04 12 76
Redakteur: Ing. Wolf-Dietger Machel
Telefon: 2 04 12 04
Redaktionelle Mitarbeiterin:
Gisela Neumann
Gestaltung: Ing. Inge Biegholdt
Anschrift:
Redaktion „modelleisenbahner“
DDR – 1086 Berlin,
Französische Str. 13/14,
Postfach 1235
Fernschreiber: Berlin 11 22 29
Telegrammadresse: transpress
Berlin
Zuschriften für die Seite „DMV
teilt mit“ (also auch für „Wer hat –
wer braucht?“)
sind nur an das Generalsekretariat
des DMV, DDR – 1035 Berlin,
Simon-Dach-Str. 10, zu senden.
Herausgeber
Deutscher Modelleisenbahn-
Verband der DDR

Redaktionsbeirat

Günter Barthel, Erfurt
Dipl.-Ing. oec. Gisela Baumann,
Berlin
Karlheinz Brust, Dresden
Achim Delang, Berlin
Dipl.-Ing. Günter Driesnack,
Königsbrück (Sa.)
Dipl.-Ing. Peter Eickel, Dresden
Eisenbahn-Bau-Ing. Obergeringenieur
Günter Fromm, Erfurt
Dr. Christa Gärtner, Dresden
Ing. Walter Georgii, Zeuthen
Ing. Paul Heinz, Sonneberg
Ing. Wolfgang Hensel, Berlin
Dipl.-Ing. Hans-Joachim Hütter, Berlin
Werner Ilgner, Marienberg
Prof. em. Dr. sc. techn. Harald Kurz,
Radebeul
Wolfgang Petznick, Magdeburg
Ing. Peter Pohl, Coswig
Ing. Helmut Reinert, Berlin
Gerd Sauerbrey, Erfurt
Dr. Horst Schandert, Berlin
Ing. Rolf Schindler, Dresden
Joachim Schnitzer, Kleinmachnow
Jacques Steckel, Berlin
Hansotto Voigt, Dresden

Erscheint im transpress

**VEB Verlag für Verkehrswesen
Berlin**
Verlagsdirektor: Dr. Harald Böttcher
Chefredakteur des Verlags:
Dipl.-Ing.-Ök. Journalist Max Kinze
Lizenz Nr. 1151
Druck:
(140) Druckerei Neues Deutschland,
Berlin
Erscheint monatlich;
Preis: Vierteljährlich 5,40 M.
Auslandspreise bitten wir den Zeit-
schriftenkatalogen des „Buchexport“,
Volkseigener Außenhandelsbetrieb
der DDR, DDR – 7010 Leipzig,
Postfach 160, zu entnehmen.
Nachdruck, Übersetzung und Aus-
züge sind nur mit Genehmigung der
Redaktion gestattet.
Art.-Nr. 16330
Nr. P.48/84

Redaktionsschluß: 15. 3. 1984
Geplante Auslieferung: 18. 4. 1984

Verlagspostamt Berlin

Anzeigenannahmestellen in der
DDR, für Wirtschaftsanzeigen der
VEB Verlag Technik, 1020 Berlin,
Oranienburger Str. 13–14, PSF 201.

Bestellungen nehmen entgegen: in
der DDR: sämtliche Postämter und
der örtliche Buchhandel; im Aus-
land: der internationale Buch- und
Zeitschriftenhandel, zusätzlich in
der BRD und in Westberlin: der ört-
liche Buchhandel, Firma Helios Lite-
raturvertrieb GmbH., Berlin (West)
52, Eichborndamm 141–167, sowie
Zeitungsvertrieb Gebrüder Peter-
mann GmbH & Co KG, Berlin (West)
30, Kurfürstenstr. 111.
Auslandsbezug wird auch durch den
Buchexport Volkseigener Außen-
handelsbetrieb der Deutschen
Demokratischen Republik, DDR –
7010
Leipzig, Leninstraße 16, und den
Verlag vermittelt.



Anzeigenverwaltung
VEB Verlag Technik Berlin
Für Bevölkerungsanzeigen alle

Leser meinen ...

Die Sächsische Semmeringbahn
Immer wieder ist in Fachzeitschriften, Büchern oder auf den Lokalseiten der Tageszeitungen im Raum Dresden die Bezeichnung Sächsische Semmeringbahn zu lesen. Verwundert ist man nur, daß sie einmal der ehemaligen Strecke 131f (Dresden-) Freital-Birkigt-Possendorf, auch Windbergbahn genannt, und der Strecke Bad Schandau-Neustadt (Sa.) (-Bautzen) (KBS 314) zugesprochen wird. Lassen wir für jede Strecke einen kompetenten Autor für die Begründung zu Worte kommen: Im Buch „Die Windbergbahn“ von J. Schubert (transpress-Verlag) finden wir: „... die Kurven des Geyer-Grabens durchfährt. Sie haben mit nur 85 und 91 Metern die engsten Radien der gesamten Strecke. Hier offenbart sich die Ähpllichkeit mit der Semmering-Bahn.“ Und D. Hesse schreibt in einer von der AG 3/62 des DMV herausgegebenen Festschrift „100 Jahre Eisenbahn Dürrröhrsdorf – Neustadt – Sebnitz – Bad Schandau“: „Aufgrund der Streckenverhältnisse und der vielen Kunstbauten, wird die Strecke Bad Schandau – Sebnitz – Neustadt (Sa.) oft als ‘Sächsische Semmeringbahn’ bezeichnet.“ Wo dieser vom Volksmund oder den früher an diesen Strecken beschäftigten Eisenbahnern geprägte Name zuerst aufgekommen ist, wird man kaum noch feststellen können. Andererseits kann meines Erachtens diese Bezeichnung in Publikationen nicht für beide Strecken eingesetzt werden. Die Semmeringbahn der ÖBB steigt von Gloggnitz nach Semmering auf einer Länge von 28,5 km um 455 m und fällt dann bis Müzzuschlag auf 13,6 km um 215 m. Diese Strecke führt über 16 Viadukte mit Längen von 25 bis 288 Metern und durch 17 Tunnel sowie zwei Galerien mit 4609 m Gesamtlänge.

Die Sebnitztalbahn von Bad Schandau nach Neustadt (Sa.) steigt von Goßdorf-Kohlühle nach Krumhermsdorf auf einer Länge von 16,5 km um 267 m und fällt dann bis Neustadt (Sa.) auf 6,1 km um 72 m. Vernachlässigt man die Elbbrücke bei Bad Schandau, da sie nicht gebirgstypisch ist, so durchfährt der Zug mit Eintritt ins Gebirge bei Rathmannsdorf sieben Tunnel mit 983 m Gesamtlänge, er rollt über zwei große Viadukte bei Sebnitz und über weitere 28 größere und 41 kleinere Brücken. Die Windbergbahn kletterte von Freital-Birkigt bis zum Bahnhof Kleinnaundorf auf 7,8 km um 149 m. Auf den folgenden 4,9 km blieb die Höhe über NN zwischen +299 und +307 Metern. Tunnel und Viadukte gab es nicht. An der Strecke waren nur wenige Brücken als Straßenüberführung, jedoch wie bereits erwähnt, zahlreiche Abschnitte mit engeren Kurvenradien wie die Semmeringbahn, vorhanden. Nach all diesen Vergleichen kann festgestellt werden, daß der Sebnitztalbahn der Name „Sächsische Semmeringbahn“ berechtigt zusteht, wenn man

noch die vielen Stütz- und Böschungsmauern analog der Semmeringbahn betrachtet.
H. Thieme, Dresden

Leser schreiben...

Fünf Jahre Schüler-AG
Anlässlich des fünfjährigen Bestehens organisierte die Schülerarbeitsgemeinschaft 7/63 Heudeber des DMV vor mehreren Wochen eine Exkursion nach Dresden und Zittau. Dabei hatten die Teilnehmer Gelegenheit, die Deutsche Reichsbahn genauer kennenzulernen, wozu Besuche der Zittauer Schmalspurbahn und des Bw Zittau gehörten. Über die Entwicklung der bald 150 Jahre alten Eisenbahn erfuhren wir Schüler viel Wissenswertes im Verkehrsmuseum Dresden. Unserer Bitte, die große Modellbahnanlage vorzuführen, wurde entsprochen. Dafür an die Kollegin Kießling und den Kollegen Scheffler ein herzliches Dankeschön! Anschließend überzeugten sich unsere Mitglieder von dem hohen Verantwortungsbewußtsein,

der strikten Disziplin und dem Ernst, mit dem die Pioniereisenbahner in Dresden ihre wirklich nicht leichte Aufgabe in der Freizeit lösen. Besonders erfreut waren wir über die Gastfreundschaft in der Jugendherberge Oberoderwitz. In Oberoderwitz fand ein Erfahrungsaustausch mit den Mitgliedern der AG 2/21 statt.
Die Schüler der AG 7/63

Leser antworten ...

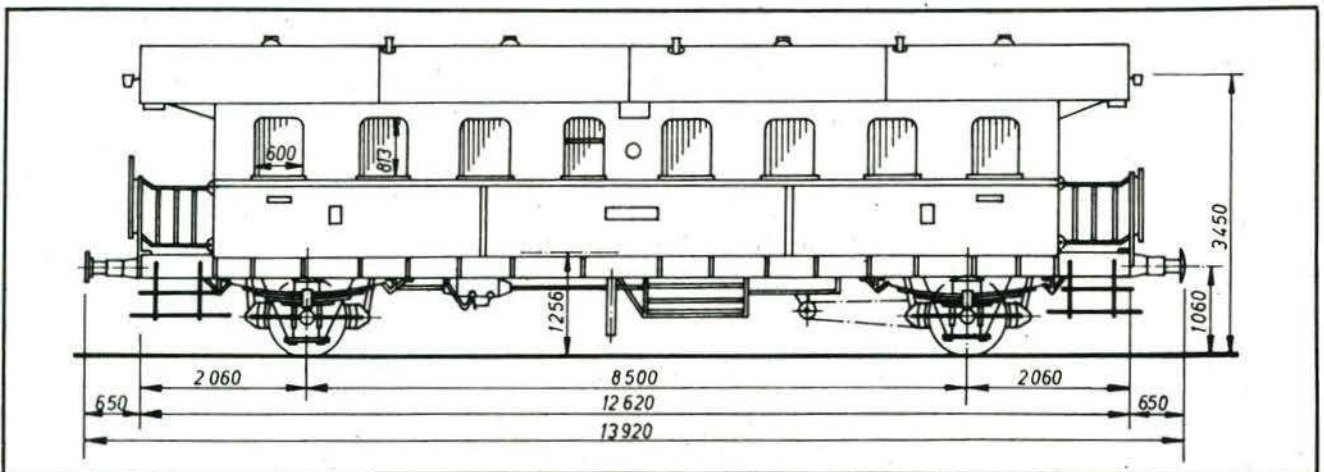
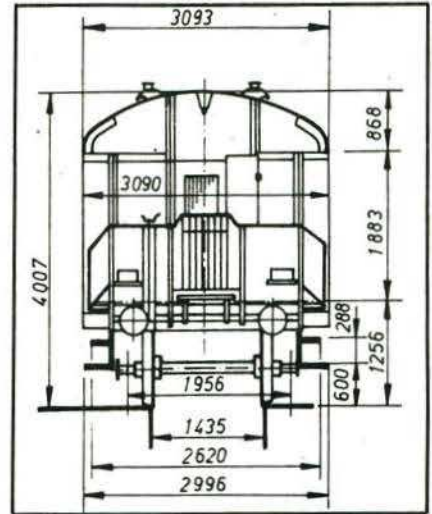
Unlängst bat uns ein Modellbahnfreund mitzuteilen, wie lang alle Tunnelanlagen der DR sind. Da es sich dabei um eine allgemein interessierende Frage handelt, haben wir uns entschieden, die Antwort zu veröffentlichen: Insgesamt existieren bei der DR 62 Tunnel mit einer Länge von 16 748,5 m. Das längste Bauwerk ist der 3039 m lange Brandleite-Tunnel, das kürzeste ist 29 m lang und befindet sich zwischen Annaberg-Buchholz unterer Bahnhof und Annaberg-Buchholz oberer Bahnhof.
B. Kuhlmann, Berlin

Leser fragen ...

Wer hilft uns?

Der aus zweiachsigen Personenwagen bestehende Traditionszug soll durch einen Einheits-Durchgangswagen der 4. Klasse ergänzt werden. Solche Wagen sind, wenn überhaupt, nur noch als Bahndienstwagen bei der DR im Einsatz. Erkennbar sind sie an mindestens sieben 600 mm breiten Abteilstern und einem 450 mm breiten Abteilstern (vgl. Skizze vom Cid-26¹⁾, Maßstab 1:87). In den offiziellen Unterlagen über die Bahndienstwagen wird diese Bauart nicht besonders ausgewiesen. Wer einen solchen Wagen findet, teilt bitte so schnell wie möglich die Wagennummer, den Standort und ggf. den angeschriebenen Nutzer der Redaktion mit.
wh.

¹⁾ Cid – zweiachsige Durchgangswagen, die nach der Abschaffung der 4. Klasse im Jahre 1928 in die 3. Klasse umgezeichnet oder umgebaut wurden.



Rudolf Heym (DMV), Suhl,
Eckhard Ebert, Halle und
Matthias Nieke, Lützen

**Die
rumänische Waldbahn
von Covasna
nach Comandau**

Am Fuße der Karpaten nordöstlich von Brasov liegt das Städtchen Covasna.

Im Jahre 1891 erhielt Covasna durch die kaiserlich-königlichen österreichischen Staatsbahnen (kkStB) einen regelspurigen Bahnanschluß. Damals wurde die Strecke Sfintu Gheorghe-Covasna (ungarisch: Sepisszentgyörgy-Kovaszna; noch heute ist hier ein großer Teil der Bevölkerung ungarischer Abstammung) eröffnet.

Da in den letzten Jahrzehnten des vorigen Jahrhunderts der Abbau des wertvollsten Rohstoffs Holz gewaltig vorangetrieben wurde, errichtete man überall Waldbahnen, die den beschwerlichen Fuhrwerktransport weitgehend ablösten. Hauptunternehmer war die ungarische Vereinigung der Siebenbürger Waldbahnen (Erdely Erdöipar). Diese Gesellschaft baute und betrieb unzählige schmalspurige Holzabfuhrbahnen in Siebenbürgen. Ihre Lokomotiven bezog sie u. a. von Krauss in München bzw. Linz, von der Lokfabrik in Wiener Neustadt oder aus Budapest. Interessant ist, daß im ersten Weltkrieg sogar zwei sächsische IV K nach Siebenbürgen kamen und auf den Waldbahnen Dienst taten. Es waren dies die IV K 123 und 174, die bei den Siebenbürger Waldbahnen die Nummern 3 und 4 (zweite Besetzung) erhielten. Nach dem zweiten Weltkrieg gelangten sie nach Ungarn und liefen dort noch bis 1964 in Nagybatony als Werklokomotiven.

Um 1890 begann das ungarische Waldbahnunternehmen mit dem Bau einer 760-mm-spurigen Strecke, die von Covasna (546 Meter ü. NN) nach Comandau (1010 Meter ü. NN) führen sollte. 1892 wurde der erste 6 Kilometer lange Abschnitt vom Regelspurbahnhof Covasna in Richtung Gebirge eröffnet. Auf dieser Bahn gab es auch Personenverkehr, um hauptsächlich den Zubringerverkehr vom Ort zum Regelspurbahnhof zu übernehmen. Diese Linie war gleichzeitig die erste öffentliche Schmalspurbahn mit Personenverkehr in Siebenbürgen. Weitaus schwieriger

gestaltete sich aber der Weiterbau der Holzabfuhrbahn in das Gebirge. Gleich hinter dem Ortsausgang führt die Bahn in das Valea Zinelor hinein, was soviel wie Tal der Naturschönheiten bedeutet. Hier schlängelt sich die Trasse am nördlichen Talhang entlang, immer in sicherer Höhe über dem hochwassergefährdeten Grund. Nach 9 km bei Siclau sind schon 686 m Höhe ü. NN erreicht. Rechts und links türmen sich die Hänge scheinbar unendlich hoch.

Standseilbahn war unumgänglich

Da es von hier aus sehr schwierig ge-

worden wäre, mit einem normalen 760-mm-Gleis bei einigermaßen erträglicher Steigung Comandau zu erreichen, entschlossen sich die Techniker zum Bau einer Standseilbahn. Die Voraussetzungen waren günstig: Der östliche Berg hang hat eine gleichmäßige Neigung von rund 1:4, was komplizierte Dammschüttungen am Hang überflüssig machte. Die Bergstation befindet sich in 1013 m Höhe ü. NN. Auf einer Länge von 1236 m konnten so 327,27 m Höhe überwunden werden. Fördernd für diese Lösung wirkte sich auch die Tatsache aus, daß die Lasten ja ausschließlich talwärts rollen sollten. Dies ermöglichte von vornherein den Schwerkraftbetrieb, das heißt, der beladene Holzwagen zieht zu Tal rollend den unbeladenen bergauf. Um die Standsicherheit der teilweise recht hoch beladenen Wagen zu gewährleisten, wurde die Standseilbahn regelspurig angelegt. Die Transportbühnen laufen auf zwei Drehgestellen, die Hauptrahmen bestehen aus Stahl und der Rest aus Holz.

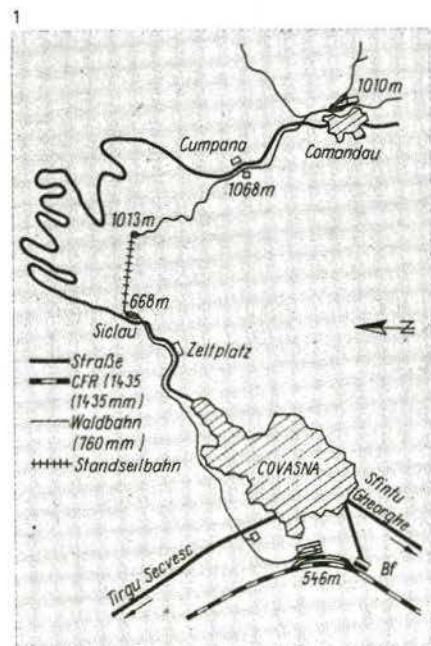
Pferde helfen beim Rangieren

In der Berg- und Talstation werden noch heute Pferde zum Rangieren benutzt.

Die vorhandenen und sehr beengten Gleisanlagen zwangen teilweise zu sehr kleinen Kurvenradien, so daß hier anstelle der Lokomotive ein Pferd die Rangierarbeiten übernehmen muß. Für diese Zwecke trägt das Rangierpferd ein Geschirr mit einer etwa 5 m langen Kette, die am hinteren Ende mit einem spitzgeschmiedeten Haken versehen ist. Er wird von den Rangierern kurzerhand in das Holz der Ladung gekragt oder in die Kupplung gehängt, und das Pferd zieht an. Pferd und Rangierer sind bei ihrer Arbeit so gut aufeinander eingespielt, daß das Zerlegen eines 6 bis 8 Wagen starken Zuges in einer halben Stunde erledigt ist. In der Zwischenzeit nimmt die Dampflok aus dem Gebirgsbach mit dem Injektor Wasser.

Von der Bergstation aus windet sich die Strecke noch einige Kilometer in steiler Hängelage bergauf, um dann auf der Hochebene bei Cumpana mit 1068 m ü. NN den höchsten Punkt zu erreichen. Von dort geht es immer neben der Straße her leicht bergab bis Comandau (1010 m ü. NN), das am Streckenkilometer 19 liegt.

In Comandau befindet sich ein großer Holzausformungsplatz. Die Bahn hat hier ihre Hauptanlagen. Von den Anlagen her ist noch gut erkennbar, daß Comandau einmal das Zentrum eines ausgedehnten, rund 90 km langen Waldbahnnetzes war. Auch heute zweigen



1 Lage der Waldbahn zwischen Covasna und Comandau (unmaßstäblich).

2 Ein unbeladener Schemelwagen ist in Siclau soeben durch das Pferd auf die Fahrbühne gezogen worden.

Zeichnung und Bild 2: R. Heym, Suhl

hier noch die Stichbahnen zu den Holzeinschlagstellen ab.

Raubbau in den Wäldern

Als Siebenbürgen 1920 dem Königreich Rumänien zugesprochen wurde, gingen sämtliche Waldbahnen in private Hand über. Nach wie vor waren die Bahnen das einzig sichere Verkehrsmittel im unwegsamen Gebirge. Wetterfeste Straßen über die Karpaten gab es damals nicht. Der weitere Ausbau des Waldbahnnetzes um Comandau wurde vor-

des Netzes um Comandau total zerstört. So blieb mit der Linie Covasna-Comandau eigentlich nur der Torso eines einst weitverzweigten Systems von Waldbahnen erhalten – wenn auch vielleicht das interessanteste Stück Schmalspurbahn in ganz Siebenbürgen

Die Lokomotiven

Abgesehen von den sächsischen Fremdlingen waren auf dem Waldbahnnetz immer einfache zwei-, drei- oder vierfach gekuppelte Tenderloks im Ein-

schaft und macht den Eindruck eines Eigenbaus aus Teilen von Schmalspurlokomotiven.

Die Wagen

Eingesetzt sind ausschließlich Rollschemel mit sehr kurzem Achsstand. Für den Transport von Langholz bildet die Ladung selbst die Verbindung zweier Drehschemel. Einige Schemel sind durch fest aufgesetzte Verbindungsbalken zu vierachsigen Rungenwagen umgebaut worden, auf denen fertig verar-

3



Bereits am Rand abgestellt war zum Aufnahmezeitpunkt (Mai 1981) die Lok 763 218 in Covasna.

4



Die regelspurige Waldbahnlok CFN 2-302 in Covasna am 28. Mai 1981. Bilder 3 und 4: M. Nieke, Lützen

angetrieben. Der Lokomotivbestand bewegte sich zwischen 20 und 30 Maschinen. Rücksichtsloses Abrodern der Wälder sorgten für hohe Transportleistungen auf den einzelnen Bahnen. Die fürstlichen und gräflichen Eigentümer erzielten riesige Gewinne, doch gleichzeitig entstanden tiefgreifende Schäden in der Natur. Nicht zuletzt sind die alljährlichen, zum Teil verheerenden Hochwasser in Rumänien auch Folgen des Raubbaus an Holz, denn riesige kahle Gebirgshänge halten kaum einen Tropfen Wasser zurück.

Nach der Befreiung des Landes im Jahre 1944 wurden die Bahnen enteignet und 1948 zur CFF (Căile Ferate Forestiere) vereinigt. Die Lokomotiven erhielten aufgrund eines neuen Nummernsystems, das auch die Rumänischen Eisenbahnen (CFR) verwendete, andere Bezeichnungen.

Mit der fortschreitenden Entwicklung des Landes wurde der Straßenbau im Gebirge vorangetrieben, was sich für manche Bahn negativ auswirkte. Bei den schweren Hochwassern im Jahre 1970 wurden verschiedene Teilstrecken

satz. Auch heute bilden die Standard-D-Kuppler aus der Maschinenfabrik Resita oder die älteren Budapester Typen das Rückgrat des Betriebes. Es sind vorhanden: 764 349 (meist auf der Talstrecke), 764 416 (meist auf der Talstrecke) und 764 455 (Reserve Lok in Comandau). Dazu kommen die 763 218 (abgestellt in Covasna) und 763 247 (meist auf der oberen Strecke).

Die 763 247 dürfte wohl die interessanteste Maschine sein. Es handelt sich um eine 2'C n2t (!), die 1916 bei Krauss in München mit der Fabriknummer 6968 gebaut wurde.

Das Nummernsystem soll hier noch kurz erläutert werden: Eine Lok der Reihe 764 hat 760 mm Spurweite und 4 Treibachsen. Die folgenden Ziffern bezeichnen die Ordnungsnummer. Allerdings tauchen auch teilweise noch Nummern des vor 1918 gültigen Bezeichnungsschemas auf.

In Covasna rangiert auf den Regelspurwerkgleisen ein weiteres Unikum. Es handelt sich hierbei um eine kleine Bn2t mit der Nummer CFN 2-302. Diese Lok ist ebenfalls Eigentum der Forstwirt-

beitete Bretter transportiert werden, da ein Teil des Holzes direkt in Comandau verarbeitet wird. Für die Holzfäller und andere Beschäftigte verkehren einfache Eigenbauwagen, die oft auf der Basis zweier Rollschemel entstanden.

Der Betriebsablauf

Werktags fährt morgens gegen 7 Uhr und mittags gegen 12 Uhr in Covasna je ein Leerzug zur Standseilbahn ab. Etwa zur gleichen Zeit setzt sich in Comandau ein beladener Zug in Bewegung. An der Standseilbahn erfolgt dann der Wagenaustausch. Über telefonische Absprachen und Klingelzeichen werden die einzelnen Bewegungen koordiniert. An der Ausweichstelle auf halber Höhe befindet sich ein Kontrollposten, der den Zugverkehr überwacht.

Sind alle beladenen Wagen unten bzw. die leeren oben, fahren die Züge in umgekehrter Richtung.

Quellenangaben

- (1) Weisbrod, M.; Petznick, W.: Dampflochkarchiv 4; transpress VEB Verlag für Verkehrswesen, Berlin 1981.
- (2) Lacriteanu, S.; Pontremoll, P.: Roumania: The Covasna incline and forestry lines, Continental Railway Journal.

Der rote Zeiger sowjetischer Bahnhofsuhren

Zeitzone und Schienenverkehr

Freiherr von Zach, der in der Sternwarte Seebergen bei Gotha tätig war, führte 1798 die „Mittlere Ortszeit“, auch „Normalzeit“ genannt, ein. Daraufhin entstanden weitere mittlere Ortszeiten wie die Pariser, die Warschauer und die Berliner Zeit. Sie wurden später in den Telegrafenvorkehr und dann auch in die Fahrpläne der ersten Eisenbahnen aufgenommen. Ab 1848 gab es die Greenwicher Zeit und für die Schweiz ab 1853 die Berner Zeit. Im Eisenbahnverkehr ergaben sich aufgrund dieser Ortszeiten oft groteske Situationen. Ein abschreckendes Beispiel war das Gebiet um den Bodensee; hier existierten fünf verschiedene mittlere Ortszeiten. In den Vereinigten Staaten von Nordamerika, deren Schienennetz sich bis 1873 – Alaska ausgenommen – schon über 50 Längengrade ausgedehnt hatte, existierten sogar 71 Eisenbahnzeiten. Außer dem ständigen Ärgernis für die Reisenden beeinträchtigte ein solcher Zustand die Verkehrssicherheit erheblich.

Am meisten befürworteten daher die Eisenbahngesellschaften den Wegfall der vielen verwirrenden Normalzeiten. Zunächst schlugen 1869 die Amerikaner Dowd und Pierce ein Stundensystem mit festem Anfangsmeridian vor. Im Rahmen der Eisenbahnkonferenzen vom 11. und 18. April 1883 stellte der Vorsitzende der „American Railway Association“, W. F. Allan, den Antrag, auf dem amerikanischen Kontinent fünf Zeitzonen zu schaffen. Allan ging vom Greenwicher Nullmeridian aus und teilte die Zonen in „Intercolonial Time“, „Eastern Time“, „Central Time“, „Mountain Time“ sowie „Pacific Time“ als gleichmäßige Abschnitte zwischen 60 und 120 Grad westlicher Länge ein. Dieser Antrag wurde in New York beschlossen und seine praktische Einführung zum 18. November 1883 festgelegt. In anderen Ländern, hauptsächlich in Europa, vergingen noch etwa 30 Jahre, bis solche Zeitzonen angewendet wurden, z. B. für die „Mittleuropäische Zeit“ (MEZ), die eine Stunde gegenüber der Greenwich Mean Time (GMT) vorgeht. Ab 1893 wurde die MEZ für das damalige Deutsche Reich

und für Italien bindend. Die GMT ist heute lediglich noch in der Republik Irland verbindlich. Selbst Großbritannien hat sich 1968 der MEZ angeschlossen. Nach „Osteuropäischer Zeit“ rechnen die Republik Finnland, die Sozialistische Republik Rumänien, die Volksrepublik Bulgarien und der westliche Teil der Sowjetunion. 1930 nahm der Oberste Sowjet der UdSSR ein Dekret an, das das Territorium der Sowjetunion eine Einteilung in elf Zeitzonen vorsah. Die Differenz pro Zone beträgt je eine Stunde. Zone 2 bezeichnet man nach der in ihr liegenden sowjetischen Metropole als „Moskauer Zeit“. Sie ist auch insofern besonders wichtig, weil sie für den gesamten Zugverkehr der SZD gilt. Die Moskauer Zeit wird an den Uhren aller größeren Bahnhöfe, ob nun Minsk, Gorki, Taschkent, Ir-

kutsk oder Chabarowsk, durch einen roten Zeiger markiert. Er ist jetzt ebenso ein Bestandteil der Bahnhofsuhren entlang der BAM. Übrigens verläuft der Bezugsmeridian der MEZ, d. h. 15 Grad östlicher Länge, genau durch Görlitz. Dort befindet sich ein Meridiandenkmal. Die Uhren im Bahnhof Görlitz zeigen demnach die exakte MEZ an. Die Abweichungen von dieser wahren Ortszeit sind sogar auf dem Gebiet unserer Republik teilweise erstaunlich.

Im Bereich Flughafen Berlin-Schönefeld, Berlin Ostbahnhof, Berlin-Lichtenberg beträgt die echte Zeitdifferenz 5,8 Minuten, im Potsdamer Hbf 7,7 Minuten, in Halle (Saale) schon 12,1 Minuten, in Wismar 14,2 Minuten und im Bahnhof Meiningen schließlich 18,3 Minuten.
Kau.

Neues Tatra-Werk in Prag

Als Ersatz für das Tatra-Werk in Praha-Smichov, das zu klein geworden ist, wird in der ČSSR ein neues Werk in Praha-Motol gebaut. In der neuen Produktionsstätte, in der 2000 Arbeitskräfte tätig sein werden, sollen ab 1990 jährlich 1650 Straßenbahnwagen gefertigt werden.

me

Rekonstruktion des Grenzübergangs Rusevce – Rajka

Im ČSD-Kursbuch von 1969/70 gab es sie noch, die Strecke 36 Bratislava – Petržalka – Rusovce. Im internationalen Verkehr diente sie damals nur noch Saisonzügen. Diese Verbindung wird in den nächsten Jahren zweigleisig ausgebaut und elektrifiziert. Als eine leistungsfähige Magistrale dient sie dem Güterverkehr zwischen Bratislava und Rajka (MÁV) sowie Hegyeshalom. Die Funktion der alten stählernen Fachwerkbrücke über die Donau, die z. Z. auch noch dem Straßenverkehr dient, wird eine doppelstöckige Konstruktion übernehmen. Auf dem oberen Stockwerk ist eine Autobahntrasse vorgesehen.

Sch.

Neues Signal bei der DR eingeführt

Einen ganz besonderen Service für Eisenbahn-Fotografen bietet die DR seit wenigen Wochen an landschaftlich reizvollen Strecken!

Durch ein neues Signal, das als So 99 in das Signalbuch aufgenommen wurde, werden die Dampflokführer veranlaßt, schneller oder langsamer zu fahren. Wie das Foto zeigt, wird hier gefordert, Dampf zu geben, um die nötige Geschwindigkeit zu erreichen.

Damit wird den Fotografen die Möglichkeit geboten, echte Dampflokatmosfera einzufangen.

Also, liebe Fotofreunde, beachten Sie die Fotostandpunkte, die von der DR in Zusammenarbeit mit dem DMV ausgewählt wurden!

*Foto: G. Paul, Hoyerswerda

Straßenverkehrs- zeichen auch als Signale bei der Bahn?

Nicht nur bei der DR (Signal Zs 9), sondern auch bei den Belgischen Staatsbahnen (SNCB) werden aus dem Straßenverkehr bekannte Zeichen als Zusatzsignale zu Hauptsignalen angewendet. U. B. z. ein Signal der südlichen Ausfahrgruppe des Bahnhofs Brüssel Nord, dessen Zusatzsignal es als für das links von ihm liegende Gleis gültig kenntlich macht. Die Situation bedarf dieser besonderen Kennzeichnung analog der DR-Schachbretttafel, da beim Linksbetrieb der SNCB Hauptsignale im Regelfall links vom Gleis stehen.

Text und Foto:
L. Habrecht, Berlin



Rainer Heinrich (DMV), Steinpleis

Die Baureihe 58.30 des Bw Glauchau

Die Deutsche Reichsbahn rekonstruierte von 1958 bis 1962 im Raw „7. Oktober“ Zwickau 56 G 12-Lokomotiven zu leistungsstarken Güterzugloks mit der neuen Baureihenbezeichnung 58.30. Bis zum Jahre 1970 waren diese Maschinen dann ausschließlich in den Bahnbetriebswerken (Bw) Dresden-Friedrichstadt, Leipzig-Engelsdorf und Gera beheimatet.

Mit Aufnahme des elektrischen Zugbetriebs zwischen Leipzig und Dresden am 30. Mai 1970 konnten die in Dresden-Friedrichstadt und Leipzig-Engelsdorf beheimateten 58er umgesetzt werden. So wurden die Engelsdorfer Loks an die Rbd Erfurt abgegeben, die Dresdner blieben in der Heimat-Rbd und fanden in Westsachsen, vorwiegend im Bw Glauchau, eine neue Heimat.

Noch waren sie unentbehrlich

Hauptgrund zur Stationierung der BR 58.30 in Glauchau war die Einführung der 1030-Tonnen-Technologie für Güterzüge auf der Strecke Karl-Marx-Stadt-Hilbersdorf-Glauchau-Gößnitz-Gera ab Sommerfahrplan 1970. Von Karl-Marx-Stadt bis Glauchau wurden diese schweren Züge mit der BR 242 gefahren. Die bis dahin im Bw Glauchau stationierten Loks der BR 50 und 52, die eine Leistungsgrenze von 850 Tonnen hatten, konnten nun nicht mehr den weiteren Transport bis Gera übernehmen. Da entsprechende Dieselloks noch nicht zur Verfügung standen, waren die Dreizylinder-Reko-Loks der BR 58.30 ein willkommener Ersatz. Den Anfang machte die am 30. April 1970 umbeheimatete 58 3008. Weitere 16 Lokomotiven folgten unmittelbar vom Bw Dresden-Friedrichstadt (siehe Tabelle). Bemerkenswert ist dabei, daß die 58 3021 am 20. Juni 1970 nach Glauchau kam und bereits am 1. Juli 1970 wieder nach Gera abgegeben wurde. In der Anfangsperiode waren beim Bw Glauchau ausschließlich Lokomotiven mit niedrigen Ordnungsnummern (bis 58 3019) beheimatet. Im Jahre 1970 leisteten die Loks 58 3003, 58 3007, 58 3015, 58 3019 und 1971/72 die 58 3001, 58 3004, 58 3010 und 58 3016 Hilfe im Bw Karl-Marx-Stadt-Hilbersdorf. Die im Jahre 1970 nach Glauchau umgesetzten Triebfahrzeuge bildeten hier bis 1975 den Grundbestand. Ab

1975 waren die in Glauchau vorhandenen Maschinen der BR 58.30 durch zahlreiche Neuzugänge und laufend wechselnde Betriebsloks gekennzeichnet. Zunächst gelangten vom Bw Gera weitere 10 Loks dieser BR nach Glauchau. Durch den Zugang aus Gera kamen 1975 erstmals auch Maschinen mit höheren Ordnungsnummern zum Bw Glauchau. Dafür wurden Lokomotiven mit niedrigeren Ordnungsnummern abgestellt. 1975 war auch das letzte Jahr, in dem alle rekonstruierten 58er noch vorhanden waren. Das Bw Glauchau hatte im Dezember 1975 mit 23 Maschinen der BR 58.30 seinen höchsten Bestand. Riesa hatte 24 Lokomotiven und Gera noch 9 Maschinen. Als erste Lokomotive der BR 58.30 wurde am 29. Juli 1975 die Glauchauer 58 3008 ausgemustert und im Januar 1976 im Raw „7. Oktober“ Zwickau verschrottet.

Glauchau wurde Auslauf-Bw

Zwischen 1978 und 1980 kamen die letzten noch beim Bw Riesa stationierten 9 Betriebsmaschinen der BR 58.30 nach Glauchau.

Als letzte Lokomotive wurde aus Riesa am 29. Februar 1980 die 58 3023 nach Glauchau umgesetzt. Es handelte sich um den letzten Zugang einer 58.30 in Glauchau.

Haupteinsatzgebiet der Glauchauer Lokomotiven waren die Strecken nach Gera, Altenburg-Zeit sowie der Raum St. Egidien, Oelsnitz, Lugau und Hohen-



stein-Ernstthal. Auf der von Glauchau ausgehenden Muldenthalbahn nach Rochlitz kamen die 58-Reko-Maschinen wegen der Achsfahrmasse von 18t – zulässig waren hier nur 15t – nicht zum Einsatz. Ebenso wurde das Fahren unter der elektrischen Fahrleitung nach Zwickau und Karl-Marx-Stadt möglichst gering gehalten.

Die Maschinen waren im Bw Glauchau und der Einsatzstelle Oelsnitz (Erzgeb.) stationiert.

Der Bedarf an Lokomotiven dieser BR lag von 1970 bis 1977 fast in jedem Fahrplanabschnitt bei täglich 9 Planmaschinen.

Dieselloks hielten Einzug

Ab Sommerfahrplan 1977 und in den darauffolgenden Fahrplanabschnitten wurde der Einsatz der BR 58.30 schrittweise reduziert. Geraer Dieselloks der BR 120 übernahmen mehr und mehr die Güterzugleistungen auf der Strecke Glauchau – Gößnitz – Gera.

Fahrplan- Betriebs- laufender
abschnitt loks 58.30-Be-
stand

Sommer 1977	9	21
Winter 1977/78	9	
Sommer 1978	10 + 1	19
Winter 1978/79	8	
Sommer 1979	6	20
Winter 1979/80	5	
Sommer 1980	3	14
Winter 1980/81	1 + 1	7

Am 27. September 1980 beförderte die 58 3006 den letzten planmäßigen Personenzug von Gößnitz nach Glauchau (P 6075) und die 58 3028 den letzten Güterzug nach Gera (Dg 56 354). Die Lok 58 3017 verkehrte an diesem Tag im Raum Oelsnitz, und die Lok 58 3032 stand als Reservelok in Glauchau. Im Winterfahrplan 1980/81 blieb nur noch die Zuförderung auf der Kursbuchstrecke 419 von Glauchau über St. Egidien nach Oelsnitz-Lugau-Wüstenbrand und sonntags auch bis Stollberg (Sachs.). Dazu reichten eine Plan- und eine Reservelok aus. Die 58 3028 war als letzte Planlok im Dienst. Sie wurde am 12. Februar 1981 zusammen mit der Reservelok 58 3032 kaltgestellt. Die 58 3028 kam allerdings am 26. Februar 1981 – dem letzten Tag der Kesselfrist – zur Ablegung der Dampflokführerprüfung eines Beschäftigten des Bw Glauchau.

Lok	Zugang von	Verbleib im Bw Glauchau		Abgabe nach	Verfügung erteilt für	
		von	bis		Ausmusterung	Zerlegung
58 3001	Dresden	12.06.1970	28.09.1971	Hilbersdorf		
58 3001	Hilbersdorf	24.05.1972	10.08.1976	—	11.08.1976	02.11.1976
58 3002	Dresden	05.05.1970	15.12.1977	"		
58 3003	Dresden	11.06.1970	02.07.1970	Hilbersdorf		
58 3003	Hilbersdorf	06.07.1970	31.10.1979	—	01.11.1979	29.08.1980
58 3004	Dresden	30.05.1970	25.09.1971	Hilbersdorf		
58 3004	Hilbersdorf	30.05.1972	10.02.1978	—	10.02.1978	25.08.1978
58 3005	Dresden	20.06.1970	10.02.1978	"	10.02.1978	
58 3006	Dresden	30.05.1970	31.05.1981	—	31.05.1981	23.11.1981
58 3007	Dresden	02.06.1970	16.10.1970	Hilbersdorf		
58 3007	Hilbersdorf	28.10.1970	04.10.1979	—	04.10.1979	25.06.1980
58 3008	Dresden	30.04.1970	28.07.1975	"	29.07.1975	20.12.1975
58 3009	Dresden	26.06.1970	07.02.1979	—	08.02.1979	15.12.1979
58 3010	Dresden	09.05.1970	21.01.1971	Hilbersdorf		
58 3010	Riesa	23.02.1971	18.06.1973	Riesa		
58 3011	Dresden	02.06.1970	08.02.1971	Dresden		
58 3011	Dresden	14.02.1971	10.01.1976	Gera		
58 3012	Riesa	11.09.1978	27.09.1979	"		
58 3013	Gera	09.01.1973	31.01.1975	Gera		
58 3015	Dresden	04.06.1970	16.10.1970	Hilbersdorf		
58 3015	Hilbersdorf	27.11.1970	22.03.1971	Hilbersdorf		
58 3015	Gera	25.01.1972	10.08.1979	—	11.08.1979	25.06.1980
58 3016	Dresden	05.06.1920	21.01.1971	Hilbersdorf		
58 3016	Hilbersdorf	06.08.1971	29.01.1975	Gera		
58 3017	Dresden	16.05.1970	07.02.1973	Riesa		
58 3017	Riesa	11.09.1976	11.11.1980	Rostock		
58 3018	Dresden	01.07.1970	15.12.1977	"		
58 3019	Dresden	26.06.1970	11.12.1970	Hilbersdorf		
58 3019	Hilbersdorf	30.12.1970	26.07.1977	—	27.07.1977	15.12.1977
58 3021	Dresden	20.06.1970	01.07.1970	Gera		
58 3022	Riesa	25.01.1980	14.07.1980	—	15.07.1980	06.11.1980
58 3023	Riesa	29.02.1980	27.08.1980	Zwickau	01.02.1981	23.11.1981
58 3024	Riesa	16.03.1973	26.06.1980	Zwickau	01.08.1981	06.11.1980
58 3028	Gera	27.09.1973	31.03.1981	—	01.04.1981	31.12.1981
58 3030	Gera	26.01.1975	07.10.1980	Rostock		
58 3031	Gera	30.01.1975	01.08.1980	—	02.08.1980	06.11.1980
58 3032	Riesa	15.05.1978	01.07.1981	—	02.07.1981	27.10.1981
58 3033	Gera	01.10.1973	26.09.1977	—	27.09.1977	02.06.1978
58 3034	Riesa	26.02.1979	25.09.1979	Saalfeld		
58 3036	Gera	28.09.1971	28.07.1972	Aue		
58 3036	Riesa	03.09.1979	02.01.1980	—	03.01.1980	01.07.1981
58 3037	Hilbersdorf	18.06.1972	05.02.1973	Riesa		
58 3039	Gera	01.06.1971	20.07.1971	Reichenbach		
58 3039	Hilbersdorf	30.05.1972	21.02.1973	Riesa		
58 3040	Gera	21.11.1975	26.03.1979	—	27.03.1979	05.10.1979
58 3046	Gera	11.11.1975	26.10.1977	—	27.10.1977	15.03.1978
58 3047	Gera	17.10.1975	06.11.1980	"		
58 3048	Gera	03.11.1975	15.03.1978	—	16.03.1978	24.07.1978
58 3049	Gera	23.10.1975		"		
58 3052	Riesa	31.10.1979	06.11.1980	"	07.11.1980	
58 3053	Gera	01.02.1975	01.08.1980	—	02.08.1980	
58 3058	Riesa	17.04.1979	04.10.1979	—	05.10.1979	06.11.1980

- 1) Am 15.12.1977 Lok verkauft ohne Tender an VEB „Fortschritt“ Neustadt (Sachs)
- 2) Am 10.11.1978 Lok verkauft an VEB Starkstromanlagenbau Dresden, BT Isoplast.
- 3) 58 3008 wurde als erste Lok der BR 58.30 im Raw Zwickau verschrottet.
- 4) Vom 08.10.1981 bis 30.11.1981 Aufarbeitung in Schadgruppe L7 als betriebsfähige Traditionslok der DR.
- 5) Ab 21.10.1981 stationäre Heizlok im Bw Glauchau, Ablauf der Kesselfrist am 26.10.1983
- 6) Am 07.01.1981 Kessel verkauft an VEB Baustoffkombinat Malchin
- 7) Am 27.08.1979 als Heizlok nach Bw Eisenach, Einsatzstelle Vacha

1 Zum Fahrplanwechsel 1980/81 endete der Plan-einsatz der BR 58.30 auf der Strecke Glauchau – Gera. Dieses Foto wurde im Jahre 1979 abgelichtet. Foto: T. Frister, Gera