

PLUS
DVD
V 180 der DR



Auffällige Bügelfalten

Farb-Tests mit 110 365 und E 10 477



Waldeisenbahn Muskau

So fuhr die DR Güter auf 600 Millimetern

vereinigt mit **BAHN***Epoche*

BAHN*Extra*

BAHN*Extra*

DAS MAGAZIN FÜR DIE FREUNDE DER KLASSISCHEN EISENBAHN

1.2023

Jan./Feb.

EUR 12,90

A: € 14,60

CH: sFr 25,80

Be, Lux: € 14,90

NL: € 15,40

DK: DKR 130,00



Vom „Rheingold“ bis zum SVT

FD-Züge

Die überraschendste
Zuggattung der Reichsbahn

**Komplette Übersicht: Alle
FD- und FDt-Züge 1923–1940**



ISBN 978-3-96453-655-6



Besuch im Bahnbetriebswerk Hamm 1966
Bei Dampf-Exoten und der V 300



Adolf Bongartz und die Brexbachtalbahn
Von der DB zur Museumsbahn



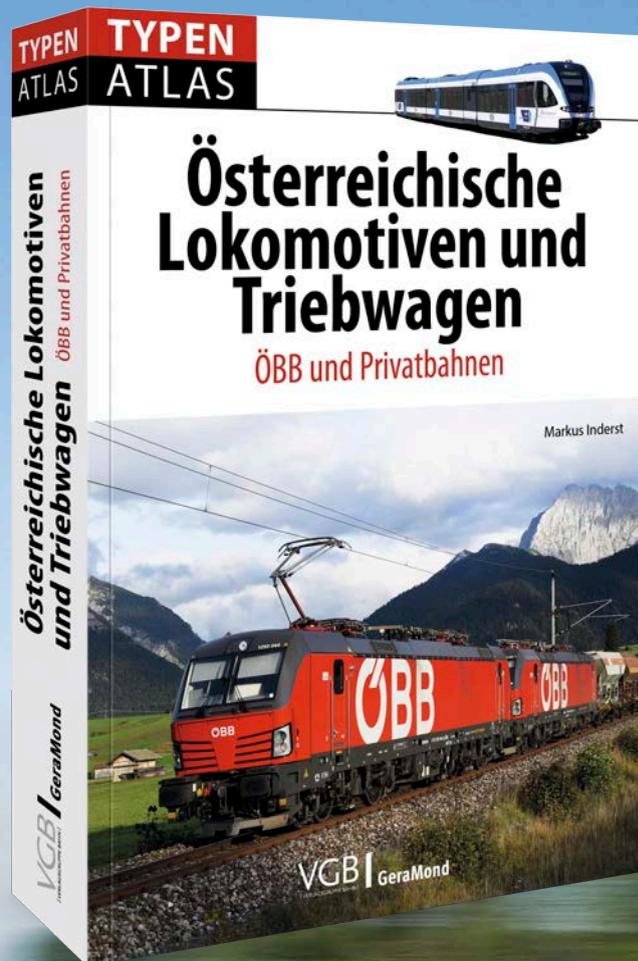
Rhätische Bahn auf 2.000 Metern Höhe
Trassen-Faszinosum bei Alp Grüm

LOK-STOFF

NEU

Eine kompakte Darstellung der von den ÖBB und den österreichischen Privatbahnen heute eingesetzten Triebfahrzeuge. Jede Fahrzeugtype wird mit einem Foto sowie einem Text mit Angaben zur Technik, Geschichte und zum Einsatz vorgestellt. Tabellen mit den technischen Daten ergänzen die Porträts. Erstmals werden die Triebfahrzeuge der österreichischen Privatbahnen und der ÖBB in einem Buch dargestellt. Ein wichtiges aktuelles Nachschlagewerk.

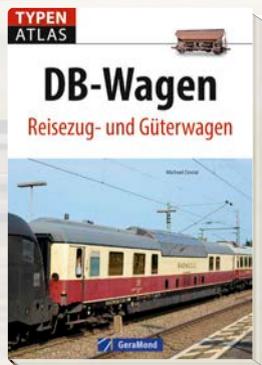
192 Seiten · ca. 190 Abb.
Best.-Nr. 53541
€ (D) 24,99



Best.-Nr. 45269



Best.-Nr. 13033



Best.-Nr. 13034



Best.-Nr. 13019



Best.-Nr. 45029



JETZT IN IHRER **BUCHHANDLUNG VOR ORT**
ODER DIREKT UNTER **WWW.VGBAHN.SHOP**

Mit einer Direktbestellung im Verlag oder dem Kauf im Buchhandel unterstützen
Sie sowohl Verlage und Autoren als auch Ihren Buchhändler vor Ort.

VGB | GeraMond
[VERLAGSGRUPPE BAHN]

FD 26			
Berlin - Essen Hbf. - Aachen			
1. und 2. Klasse			
Speisewagen Berlin—Aachen und durchlaufende			
Wagen Berlin—Köln, Berlin—Düsseldorf—			
M.-Gladbach, Berlin—Brüssel und Berlin—Paris			
km		FD 26	FD 226
—	Berlin Schles. Bf. ....ab	7.44	
4,0	„ Friedrichstr.	7.57	
9,0	„ Zoolog.Garten	8.07	
263,1	Hannover Hbf. ....an	11.02	
	„ ab	11.10	
439,6	Hamm (Westf.) ....an	13.09	
	Hamm (Westf.) ....ab		13.24
	Hagen (Westf.) ....an		14.02
	Eberfeld Hbf.		14.29
	Eberfeld Hbf. ....ab		14.39
	Düsseldorf Hbf. ....an		15.04
	Neuss		15.16
	M.-Gladbach Hbf.		15.31
	Eberfeld Hbf. ....ab		14.32
	Köln Hbf. ....an		15.10
439,6	Hamm (Westf.) ....ab	13.27	
470,6	Dortmund Hbf. ....an	13.52	
	Dortmund Hbf. ....ab		13.57
	Wanne-Eickel Hbf. ....an		14.35
	Gelsenkirchen Hbf.		14.57
	Essen-Altenessen		15.14
470,6	Dortmund Hbf. ....ab	13.53	
489,7	Bochum Hbf.	14.13	
504,9	Essen Hbf. ....an	14.28	
	Essen Hbf. ....ab		14.35
	Mülheim (Köln) ....an		14.52
	Oberhausen ....an		15.06
504,9	Essen Hbf. ....ab	14.30	
	„ an	14.49	
524,2	Duisburg Hbf. ....ab	14.50	
544,4	Krefeld Hbf.	15.11	
567,9	M.-Gladbach Hbf.	15.34	
629,9	Aachen Hbf. ....an	16.28	
	Aachen Hbf. ....ab	17.05	16.47
	Herbesthal ....an	17.29	17.11
	„ ab	17.57	17.25
	Lüttich (Lüge) ....an	18.56	18.14
	Lüttich (Lüge) ....ab	19.01	
	Brüssel (Brucelles) ....an	20.41	
	Lüttich (Lüge) ....ab		18.24
	Paris Nord ....an		23.10

WESZ = MEZ



Impressionen aus dem Fernschnellzugverkehr: Zugbegleiter aus den 1920er-Jahren (l.), Bellingrodt-Foto des FD 226 mit 01 010 in Wuppertal-Barmen 1932 (o.) und Postkarte mit dem Schnelltriebwagen vT 877 als „Fliegender Hamburger“ (u.) Slg. D. Heckl (l.), Slg. Brinker (o.), Slg. P. Schrickler



Große Zeiten!?

Liebe Leserinnen, liebe Leser,

anno 2023 liegt es 100 Jahre zurück, dass die Deutsche Reichsbahn eine neue Zuggattung aus der Taufe hob: den Fernschnellzug, kurz FD. Das ist für uns ein guter Anlass, uns mit diesen Zügen einmal näher zu beschäftigen.

Mit dem FD verbinden sich einige der berühmtesten deutschen Züge zwischen 1920 und 1945. Allen voran gab es den Salonwagenzug „Rheingold“, aber auch die als „Fliegende Züge“ mit vielen Lorbeeren bedachten Schnelltriebwagen bzw. Schnelltriebzüge (SVT). Als Spitzenangebot für eine zahlenmäßig geringe, dafür umso finanzkräftigere Klientel gedacht, hielt sich die verkehrliche Bedeutung dieser Züge in Grenzen. Der symbolische Wert dürfte umso größer gewesen sein, konnte sich die Reichsbahn des noch lange vom Weltkrieg gezeichneten Landes doch damit Anerkennung verschaffen; national wie international. Und: Die Zuggattung war durchaus langlebig, sie bestand in

Demokratie und Diktatur und erst der Zweite Weltkrieg machte ihr ein Ende.

Welchen Eindruck Fernschnellzüge und -triebwagen hinterließen, belegt nicht zuletzt die reichhaltige Auswahl an Aufnahmen, die namhafte Eisenbahnfotografen von ihnen anfertigten. Die Bilder von eleganten Zügen und mondänen Triebwagen vermitteln heute das Gefühl einer (oftmals) großen Eisenbahnzeit, von etwas Noblesse auf Schienen.

Einige Züge waren übrigens bei den Fotografen ausgesprochen beliebt. Der „Rheingold“ stand ganz oben, auch das Zugpaar FD 79/80 zwischen Berlin und München kam immer wieder „in den Kasten“. Attraktive Strecken und „fotofreundliche Fahrpläne“ wirkten sich aus. Recht gut vertreten sind unter anderem noch einige Schnelltriebwagenläufe (wieder Berlin – München, außerdem Berlin – Ruhrgebiet) sowie mit FD 225/226 ein eher wenig bekannter Kurswagenträ-

ger, der in späteren Jahren die Relation Köln – Hamm bediente. Was für ihn sprach: Er fuhr über Wuppertal, vor Carl Bellingrodt's Haustür vorbei. Diese Chance ließ sich der Foto-Altmeister nicht entgehen.

So verschieden die fotografierten Züge (und Triebwagen) auch sind, sie zeigen nur einen Ausschnitt. Wie vielfältig die Fernschnellzüge der Reichsbahn waren und wie wechselhaft ihre Entwicklung verlief, schildern wir in diesem Heft – mit seltenen Dokumenten und raren Bildern.

Viel Vergnügen und interessante Lektüre wünscht Ihnen

Thomas Hanna-Daoud
Verantwortlicher Redakteur

PS: Falls Sie außerdem wissen möchten, was bei der Eisenbahn von heute passiert: Am 7. Dezember erscheint das Bahn-Jahrbuch 2023 als ModellEisenBahner Spezial in Zusammenarbeit mit Bahn Extra!



46 „Rheingold“ – der Name verzaubert noch heute. Ein Rückblick auf den Paradezug der Vorkriegs-Reichsbahn



40 Ein „Dauerläufer“ der FD-Züge im Porträt: FD 79/80 München – Berlin



22 Der Werdegang von FD und Fdt – und welch überraschende Vielfalt sie boten

BahnExtra: Titel – FD-Züge der Reichsbahn 1923–40

ALBUM

16 Noch mehr als ein D-Zug
Die FD- und Fdt-Züge

HINTERGRUND

22 Für hochwertiges Reisen
Der Werdegang der Fernschnellzüge von den Anfängen 1923/25 bis zum Ende 1940

FAHRZEUGE

38 Standard und Besonderes
Triebfahrzeuge im FD-Verkehr

ZÜGE

40 Einer der Langlebigen
FD 79/80 München – Berlin

FAHRZEUGE

44 Schrittweise erneuert
Wagen des FD-Verkehrs

ZÜGE

46 Luxus auf der Schiene
FFD 101/102 „Rheingold“ – der berühmteste Zug der FD-Ära und was ihn auszeichnete

HINTERGRUND

52 Für gepflegten Service
Wie die MITROPA die FD-Züge bewirtschaftete

ALBUM

54 Alltag mit Annehmlichkeiten
Mit Fernschnellzügen unterwegs

65 Leserbrief

98 Vorschau | Impressum



Aufnahmen der Titelseite:
Carl Bellingrodt/Slg. Brinker (gr. Bild), DLA (Hubert)/Bildarchiv der Eisenbahnstiftung (Einklinker l.), Slg. Oliver Strüber, Rainer Heinrich (o., v. l.), Wilfried Kohlmeier, Slg. Frank Riegler, Harald Schönfeld (u., v. l.);
Bilder S. 4:
Slg. Oliver Strüber (o.), Carl Bellingrodt/Slg. Brinker, Slg. Dieter Heckl (2) (u., v. l.).
Bilder S. 5:
Rainer Heinrich, Wilfried Kohlmeier (o., v. l.), Slg. Frank Riegler, Alfred Schulz/Histor. Slg. der DB (u., v. l.)



8 Die Waldeisenbahn Muskau war Mitte der 1970er noch eine aufregende „Lieferantin“ für die örtliche Industrie



56 Ein Dampfparadies erster Güte gab es 1966 in Hamm – mitsamt der urtümlichen Franco-Crosti-Lok 50⁴⁰



82 Adolf Bongartz war bei der Bundesbahn, bei der DB AG und jetzt wirkt er beim Museumsbetrieb auf der Brexbachtalbahn mit



90 Moderne für den Außenring: In den 1960er-Jahren stellte die Reichsbahn die Berliner „Sputnik“-Züge auf Dieseltraktion um

BahnExtra: BahnEpoche

BESONDERES BILD

- 6** Post im Bahnhof der US Army
Bahnpost im Berlin-Transit

STRECKEN

- 8** Kennzeichen Kobelschornstein
Die Waldeisenbahn Muskau in den 1970ern

BETRIEB

- 56** Zur richtigen Zeit am richtigen Ort
Ein Besuch in Hamm 1966

FAHRZEUGE

- 62** Die auffälligen Bügelfalten
Was E 10 477 und 110 365 verbindet

STREIFLICHT

- 64** Eine Universallok für Österreich
Vor 60 Jahren: ÖBB-1042

ZEITMASCHINE SPEZIAL

- 66** Küstrin ab 1945
Was wurde aus dem Ostbahn-Drehkreuz nach dem Ende des Krieges?

FAHRZEUGE

- 73** Der letzte Sattelschlepper
LT 4 der Sylter Inselbahn

BETRIEB

- 74** Die Bahn unter der Bahn
Der Kruiner Tunnel

STATIONEN

- 77** Ein Bogen auf Alp Grüm
Trassen-Faszinosum bei der RhB

KINO

- 80** Höllenritt auf der Diesellok
„Runaway Train“

PERSONEN

- 82** Mit Eifer bei der Sache
Adolf Bongartz – von der DB zum Museumsbahner

ARBEITSWELTEN

- 85** Von der DR zum ICE
Ein Reichsbahner beim DB-Versuchswesen

REISEN SPEZIAL

- 88** Ein Tag in Sachsen
Eine Rundfahrt im Februar 1990

BETRIEB

- 90** Diesel für die Berliner „Umlaufbahn“
Die „Sputnik“-Züge mit der V 180

Bahnpost im Berlin-Transit

Post im Bahnhof der US-Army

Text: Konrad Koschinski; Gr. Foto: Gerd Hammel; Auszüge: Slg. Andreas Ritz

Briefpost zwischen West-Berlin und dem Bundesgebiet wurde hauptsächlich per Flugzeug befördert. So ließ sich das Risiko des Ausspionierens durch die Staatssicherheitsbehörden der DDR vermeiden. Die drei den Westalliierten eingeräumten Luftkorridore waren sicher, Störmanöver durch sowjetische Düsenjäger selten. Umso mehr erschreckte die Nachricht vom Absturz einer Boeing 727 der Pan American World Airways am 15. November 1966. Die auf dem Nachtflug von Frankfurt (Main) nach Berlin wie üblich Postfracht transportierende Passagiermaschine war an einem Hang auf dem sowjetischen Truppenübungsplatz in der Döberitzer Heide zerschellt. Die Sowjets übergaben die Leichen der drei ums Leben gekommenen Besatzungsmitglieder und aus den Trümmern geborgene Postsäcke zwei Tage später den Amerikanern. Die Wrackteile übergaben sie später nur unvollständig, mutmaßlich behielten sie auch noch unversehrte wichtige Postsendungen ein. Weil Flugschreiber und Stimmenrekorder aus dem Cockpit angeblich nicht gefunden wurden, blieb die Absturzursache mysteriös.

Zug statt Flug

Das Unglück veranlasste Behörden des Bundes und des Landes Berlin wohl, für Dienstpost noch konsequenter als bisher eine Alternative zum Luftweg zu nutzen: die von DDR-Organen gar nicht und von Sowjetsoldaten nur äußerlich kontrollierten Militärzüge der US Army. Geheime und vertrauliche Behördenpost war auf dem Landweg bereits gemäß einer Anordnung aus dem Jahr 1954 nur in den Bahnpostwagen der nächtlichen Militärschnellzüge Dm 80609 Frankfurt (Main) – Berlin und Dm 80637 Bremerhaven – Berlin sowie in deren Gegenzügen Dm 80610 und 80638 zu befördern. Zwischen Helmstedt und dem amerikanischen Militärbahnhof Berlin-Lichterfelde West verkehrten die anfangs „DUS“ genannten Züge als Db 609/610 und Db 637/638, die Reichsbahn kennzeichnete sie mit dem Kürzel „Db“ weiterhin als D-Züge für Besatzungsmächte.

Zum Sommerfahrplan 1973 änderte die DR die Nummern des Zugpaars Frankfurt (M) – Berlin –

Frankfurt (M) in Db 1043/1042, die des Zugpaars Bremerhaven – Berlin – Bremerhaven in Db 1045/1044. Im DB-Bereich verkehrten die Züge zwischenzeitlich als Dm 80072/073 von/nach Frankfurt (M) bzw. Dm 80043/042 von/nach Bremerhaven, dann ab Sommer 1974 als Dm 38072/073 und Dm 38045/044. Die DR behielt die 1973 vergebenen Zugnummern bis zum Schluss bei.

Die Bahnpostwagen stellte die Deutsche Bundespost, deren Beamte aber auf dem Weg nach Berlin nur bis Helmstedt mitfahren bzw. in der Gegenrichtung dort zustiegen. Vor der Transitfahrt durch die DDR wurden die Waggontüren verschlossen, vom US-Begleitpersonal zusätzlich Vorhängeschlösser angebracht und Plomben gesetzt.

Postbeförderung in Militärzügen war sicher und frei von Kontrollen durch DDR-Organen oder Sowjets

Auf dem Ankunftsbahnhof Berlin-Lichterfelde West mussten sich die militärischen Zugbegleiter von der Unversehrtheit aller Schlösser und Plom-

ben überzeugen. Danach öffneten Angehörige der Deutschen Bundespost Berlin den Waggon und luden die Sendungen in Post-Lkw um, mit denen Briefe und Pakete zu den Verteilpostämtern gelangten.

Bei Eisenbahnfreunden beliebt

Die nächtlichen Zeitlagen der Züge änderten sich nur wenig. Aber die Abläufe waren unter Berliner Eisenbahnfreunden bekannt und beliebt. So fanden sich im Sommer 1970 abends mitunter scharenweise Fans im Bahnhof Berlin-Lichterfelde West ein, um den damals abwechselnd mit 01, 01.5 oder 03 des Bw Berlin Ostbahnhof bespannten Db 638 nach Bremerhaven abzulichten. Gerd Hammel glückte am 7. August 1970 das Foto mit der 01 2084, wobei er den Mercedes-Postlaster motivlich gekonnt einbezog. Zum Winterfahrplan 1970/71 übernahmen (wieder) die schon seit Mitte der 1960er-Jahre vor den „Db“ eingesetzten DR-Dieselloks der Baureihe 118 die Traktion auch dieses Zuges.

Nach der deutschen Wiedervereinigung, ergo dem Ende des Viermächte-Status von Berlin, entfielen zuerst die Militärzüge für die Amerikaner. Letztendlich verließen am 19. November 1990 der Db 1044 nach Bremerhaven und am 8. Dezember 1990 der Db 1042 nach Frankfurt (Main) den Bahnhof Berlin-Lichterfelde West. 



Ein Berliner Postlaster, ein Wagen der Bundespost, eine Dampflok der Reichsbahn, ein Schnellzug für das amerikanische Militär und das alles in Berlin-Lichterfelde West: Das ist am 7. August 1970 die Konstellation beim Db 638 nach Bremerhaven. Lok 01 2084 bringt den Zug vom US-Militärbahnhof nach Helmstedt

Die dem Postkursbuch der Deutschen Bundespost vom Sommer 1972 entnommenen Tabellen stellen die Züge auf ihrem gesamten Laufweg als „Dm“ mit ihren DB-Nummern dar. Dabei führten die Bremerhaven-Züge Dm 80043/042 den Bahnpostwagen (Post mr-a/26) nur zwischen Hannover und Berlin. Später übrigens nannte das Postkursbuch die Züge korrekt auch mit den bei der DR gültigen Zugnummern

Dm 80043 / 80042 Bremerhaven – Berlin und zurück				
Dm 80043	km	3		Dm 80042
21.24	0	ab Bremerhaven Hbf	..... an	6.26
22.07		an		5.30
22.14	65	ab Bremen Hbf	..... an	5.18
23.36		an		3.54
23.51	188	ab Hannover Hbf	..... an	2.58
0.36		an		2.13
0.48	249	ab Braunschweig Hbf	..... an	1.59
1.14		an		1.34
1.50	284	ab Helmstedt H}	..... an	0.56
2.00		an		0.46
2.15	293	ab Marienborn H}	..... an	0.32
		an		
	332	ab Magdeburg Hbf	..... an	
		an		
5.31	473	ab Berlin-Lichterfelde West	..... ab	21.09

Dm 80072 / 80073 Frankfurt – Berlin und zurück				
Dm 80072	km	6		Dm 80073
20.36	0	ab Frankfurt (Main) Hbf	..... an	6.53
20.58		an		6.02
21.00	40	ab Friedberg (Hess)	..... an	6.01
21.04		an		5.56
21.06	44	ab Bad Nauheim	..... an	5.53
21.26		an		5.30
21.33	72	ab Gießen	..... an	5.13
21.51		an		4.53
21.53	102	ab Marburg (Lahn)	..... an	4.48
21.59		an		3.40
23.07	206	ab Kassel Hbf	..... an	3.30
23.53		an		2.40
23.55	273	ab Göttingen	..... an	2.36
0.18		an		2.08
0.27	313	ab Kreiensen	..... an	2.00
1.22		an		1.07
1.31	408	ab Braunschweig Hbf	..... an	0.50
1.58		an		0.29
2.30	447	ab Helmstedt H}	..... an	0.15
2.42		an		0.01
3.03	456	ab Marienborn H}	..... an	23.45
		an		
	490	ab Magdeburg Hbf	..... an	
		an		
6.47	636	ab Berlin-Lichterfelde West	..... ab	20.31

Dm 80043			Wagenverzeichnis		
mr-a/26	P		Han-Bln-Lichterfelde West (3) (ab Helmstedt T)		(Uml 436)

Dm 80042			Wagenverzeichnis		
mr-a/26	A		Bln-Lichterfelde West-Han (3) (bis Helmstedt T)		(Uml 436)
1 Achse	ST		Brm-Brhvn (Uml 3030)		

Dm 80072			Wagenverzeichnis		
m-a/26	A		Ffm-Bln-Lichterfelde West (6) (ab Helmstedt T)		(Uml 628)
m-a/26	A//		Ffm-Kssl (6 ks) (Uml 614)		
-a/21	T//		Kssl-Kreiensen (weiter E 1678 nach Bswg)		(Uml 307)

Dm 80073			Wagenverzeichnis		
m-a/26	A		Bln-Lichterfelde West-Ffm (6) (bis Helmstedt T)		(Uml 628)
Gbrss-v	/T		Kreiensen-Kssl (aus E 1685 von Bswg)		(Uml 308)



Der Waldbahnhof Krauschwitz ist auch 1976 noch der betriebliche Mittelpunkt der Waldeisenbahn und immer für Fotomotive gut. Gerade rangieren 99 3315 und 3312 auf dem Gelände

Aufnahmen des Beitrags, wenn nicht anders angegeben: Rainer Heinrich

Waldeisenbahn Muskau

Kennzeichen Kobelschornstein

In der Lausitz, kurz vor der Grenze zu Polen, gab es noch in den 1970er-Jahren den lebhaften Alltag der Waldeisenbahn Muskau. Mit sehenswerten Lokomotiven und teilweise ungewöhnlichem Betrieb versorgte sie die örtliche Industrie. Das Ende stand aber schon bevor *Von Rainer Heinrich/GM*

Für die Liebhaber der kleinen Eisenbahn war sie so etwas wie ein Geheimtipp: die Waldeisenbahn Muskau (WEM), die mit ihrer Spurweite von 600 Millimetern als letzte Schmalspurbahn der Deutschen Reichsbahn in dieser Größenordnung bis Anfang 1978 existierte. Da die WEM abgesehen von Sonderfahrten keinen Personenverkehr aufwies, stand sie nicht so im Mittelpunkt des Interesses. Auch ich kam erst 1976/1977 dazu, diese Schmalspurbahn zu besuchen.

Von der Pferdebahn zur DR-Übernahme
Das Streckennetz der WEM erstreckte sich fast ausschließlich in den Wäldern der Lau-

sitz, im Kreis Weißwasser. 83 Jahre schnauften die kleinen qualmenden Dampflokomotiven mit ihren schweren Kohle- und Tonzügen durch die Muskauer Region. Sie prägten viele Jahre das Bild der ausgedehnten Wald- und Heidelandschaft um Muskau (ab 1961: Bad Muskau) und Weißwasser. Die Geschichte dieser Bahn reicht bis in das Jahr 1895 zurück, als die reichen Waldbestände und Rohstoffvorkommen des Muskauer Faltenbogens (Braunkohle, Ton, Moor und Kies) den Aufbau einer vielseitigen Industrie begünstigten. Der damalige Besitzer der Standesherrschaft Muskau, Hermann Graf von Arnim, sah es für seine Betriebe

als günstig an, wenn sie durch eine Industriebahn verbunden seien. Den Anfang machte 1895 eine Pferdebahn zum Kohletransport mit einer Spurweite von 600 Millimetern. Aber schon Anfang 1896 kamen die ersten Dampfloks zum Einsatz. Bald entstand ein weitverzweigtes Streckennetz von zeitweise bis zu 85 Kilometern Ausdehnung mit einfachem Oberbau; die Gleise waren nur auf Kies gebettet. Offiziell hieß das Unternehmen Graf-Arnimsche-Kleinbahn, doch bürgerte sich später der Name „Waldeisenbahn Muskau“ ein. Zum Überladen der Güter in Staatsbahnwagen war der Bahnhof Muskau vorgesehen.

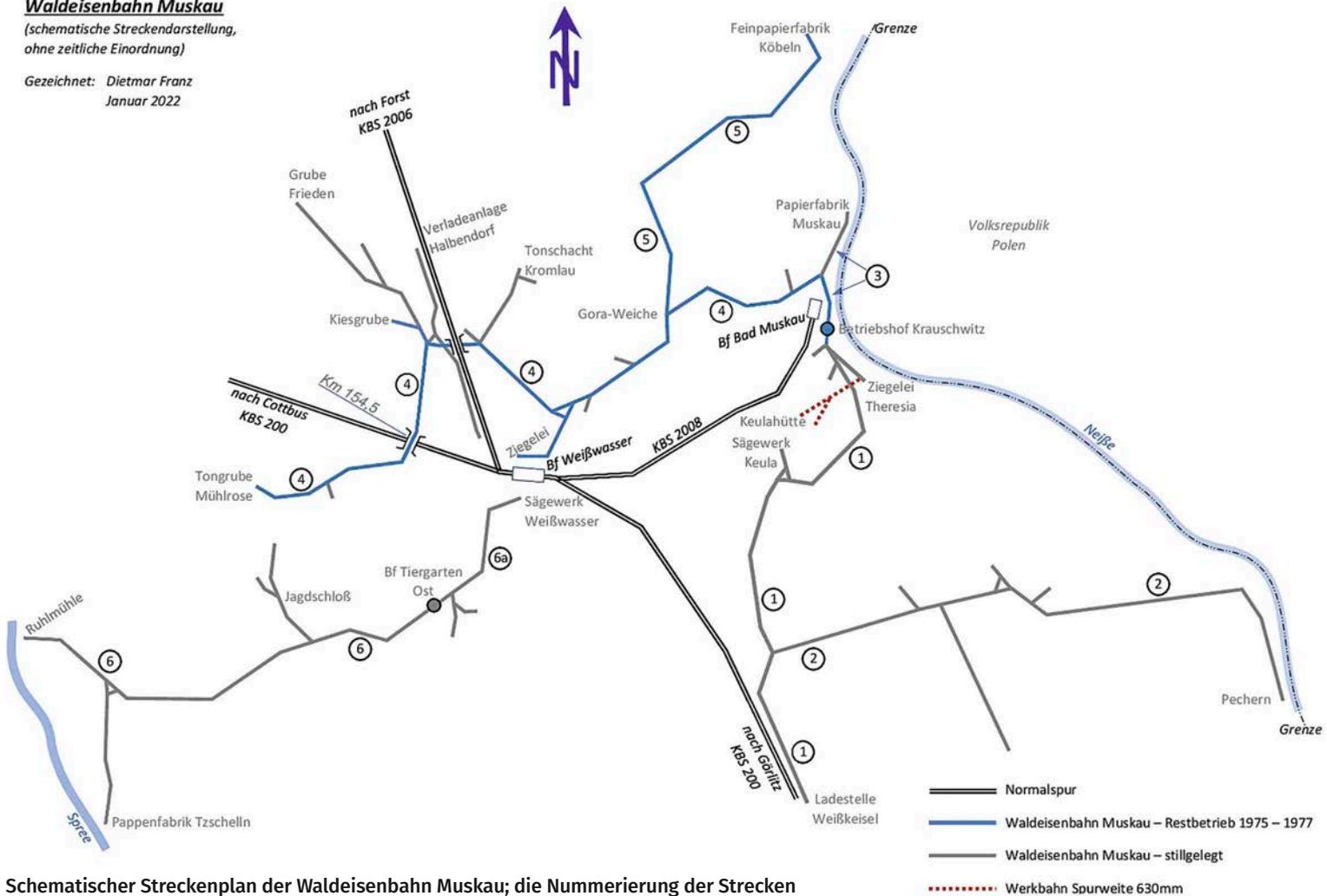
In den 1930er- und frühen 1940er-Jahren kamen weitere Anschließer hinzu, das Verkehrsaufkommen stieg und mit ihm der Fahrzeugbestand. Um 1940 erreichten die Transportleistungen die Höchstwerte, in Spitzenzeiten verfügte die Waldeisenbahn über elf Dampfloks – plus einige kleine Dieselloks für Verschubzwecke. Weil die Durchfahrt durch Weißwasser 1933 aufgegeben worden war, gab es seitdem separat das Tzschellner Netz.

Am 11. Juli 1945 wurde die Waldeisenbahn Muskau in Volkseigentum überführt, aber erst am 1. Januar 1951 auch von der

Waldeisenbahn Muskau

(schematische Streckendarstellung, ohne zeitliche Einordnung)

Gezeichnet: Dietmar Franz
Januar 2022



Schematischer Streckenplan der Waldeisenbahn Muskau; die Nummerierung der Strecken entspricht der Auflistung im Kasten unten. Das Tzschellner Netz ist von den übrigen Bahnanlagen der WEM getrennt, seitdem 1933 die Durchfahrt in Weißwasser aufgelassen wurde

Dietmar Franz

Hintergrund

Das Streckennetz der WEM

1898 hatte die Waldeisenbahn Muskau eine Betriebslänge von 29 Kilometern. Nach und nach entstand jedoch ein ganzes Netz von Strecken, welche intern mit Streckennummern bezeichnet wurden. Dies waren:

Strecke Nr. 1

Krauschwitz – Ladestelle Weißkeisel (11,6 km), seit 1896, 1974 endgültig stillgelegt

Strecke Nr. 2

Ladestelle Reichwalde – Gleisdreieck (6,1 km), mit Verbindungsgleis zur Papierfabrik Rechern (3,3 km), eröffnet 1896, schrittweise ab 1968 stillgelegt

Strecke Nr. 3

Krauschwitz – Bad Muskau (2,1 km), eröffnet 1896, bis 29.03.1978 in Betrieb
Die nur 2,1 Kilometer lange Strecke führte vom Betriebshof Krauschwitz zur Papierfabrik Muskau. In diesem Abschnitt führte das Gleis unmittelbar zwischen der Straße F 156 und Neißeufer entlang.

Strecke Nr. 4

Bad Muskau – Mühlrose (14 km), 1896 bis Weißwasser eröffnet, um 1950 zum Tagebau

verlängert, 1969 stillgelegt, seit 1967 Anschluss von Halbendorf nach Mühlrose, bis 31.12.1977 in Betrieb

Die Strecke war die umfangreichste und bedeutendste Strecke im Netz der WEM und führte seit 1967 von Bad Muskau zu der Tongrube Mühlrose. Die Strecke zweigte von der Strecke 3 in Bad Muskau ab und bildete auch die direkte Verbindung nach Weißwasser. An ihr lagen die wichtigsten Anschlussbahnen zu den bahneigenen Kiesgruben, die verzweigten Gleise des Braunkohlenwerkes „Frieden“ und das Gleis zum Tonschacht Grube „Frieden“ bei Kromlau. Am Abzweig Gora-Weiche begann die Strecke 5 zur Papierfabrik Köbeln.

Strecke Nr. 5

Gora-Weiche – Köbeln (6,7 km), 1926 eröffnet, bis 31.12.1977 in Betrieb

Strecke Nr. 6

Weißwasser – Ruhlmühle/Tzschelln und Loksuppen, 1968 stillgelegt

Strecke Nr. 6a

Tiergarten – Sägewerk Weißwasser mit Anschluss nach Jagdschloss (14,4 km), seit 1926

vom Hauptnetz abgetrennt durch Unterbrechung in der Stadt Weißwasser, 1968 stillgelegt

Die Streckenlänge der WEM schwankte im Betriebszeitraum meist zwischen 50 und 75 Kilometern. Eine Besonderheit des WEM-Streckennetzes durch Wald und Felder war, dass unmittelbar neben dem Gleis ein schmaler Pfad bzw. Radweg im Sand verlief, welcher auch von den Anwohnern genutzt wurde, um von Ort zu Ort zu gelangen.

Als wegen der erweiterten Kohlenförderung in der Lausitz die Tongruben nördlich von Kromlau stillgelegt werden mussten, erschloss man die bedeutenden Tonvorkommen bei Mühlrose und verlängerte 1967 die Strecke um 5,1 Kilometer. Dazu musste die Hauptbahn Cottbus – Görlitz überquert werden. Diese Strecke der WEM hat ihre Bedeutung bis zuletzt behalten. Die Überquerung der DR-Strecke am Kilometer 154,5 war der größte Brückenbau der WEM und ein beliebtes Fotomotiv bei Sonderfahrten (siehe Bild auf Seite 12).



Am 8. Mai 1976 warten 99 3312, 3311 und 3313 im Waldbahnhof Krauschwitz auf die nächsten Aufgaben. Der Kobelschornstein ist das Markenzeichen der bei der Waldeisenbahn Muskau eingesetzten Dampflokomotiven – und ähnlich markant wie die 600-Millimeter-Spur



Viele Jahre gehören die Güterzüge der Waldeisenbahn zur Landschaft in der Lausitz dazu. Am 27. August 1975 trifft 99 3312 mit einer kleinen Fuhre im Bahnhof Krauschwitz ein

Deutschen Reichsbahn übernommen und der Reichsbahndirektion Cottbus direkt unterstellt. Mehrere Betriebe hatten bei Kriegsende die Arbeit eingestellt, teils waren sie als Reparationsleistung für die Sowjetunion demontiert worden; auch Fahrzeuge und Gleise der Waldeisenbahn wurden in die UdSSR verbracht. Doch zeigte sich bald, dass die

örtliche Industrie für das wirtschaftliche Wohlergehen unverzichtbar war – und dass die Schmalspurbahn dabei eine tragende Säule darstellte. So wurden mit ihrer Hilfe neue Braunkohlegebiete erschlossen, insbesondere der Tagebau der Grube „Frieden“. Die Transportleistungen der Waldeisenbahn stiegen wieder an und erreichten enorme

Werte. Dazu kamen neue Lokomotiven, ein vergrößerter Wagenbestand – die Leistungen der WEM-Eisenbahner konnten sich sehen lassen. In der neuerlichen Blütezeit der Bahn, von 1950 bis etwa 1970, war die WEM das Transportmittel im Kreis Weiswasser schlechthin! Die Industrie nahm einen raschen Aufschwung, der auch dadurch ermöglicht wurde, dass die Waldeisenbahn die notwendigen Brenn- und Rohstoffe kostengünstig transportierte. So war für die Grube Frieden über Jahre hinweg dreischichtiger Betrieb im Fahrdienst notwendig. Bis zu sieben Lokomotiven fuhren täglich, eine davon auf dem separaten Tzschellner Netz. Bis 1975 zählte die WEM als wirtschaftlich „selbstständiger Betrieb“, zeitweise hatte sie eine Belegschaftsstärke von 80 Eisenbahnern.

Besonderheiten im Betrieb

Die Waldeisenbahn hatte einige Eigenheiten, in denen sie sich von anderen Bahnen – auch Schmalspurbahnen – unterschied. So lief der Betrieb nie nach einem Fahrplan und Zugmeldeverfahren ab, sondern entsprechend den jeweiligen Transportanforderungen nach Absprache. Zum Kreuzen der Züge gab es mehrere Ausweichstellen. Eine Besonderheit im Streckennetz der WEM war, dass Zugfahrten mehrmals die Fahrtrichtung änderten und deshalb auf ihrem Laufweg von der Lok gezogen oder geschoben wurden. Ein Umsetzen der Lok an die Zugspitze war beim Richtungswechsel