

Dietmar Franz

# Die Geschichte der Gera-Meuselwitz-Wuitzer Eisenbahn

Wenn heute von den Schmalspurbahnen in Deutschland die Rede ist, so wird dies oft verbunden mit den bekannten Strecken in Sachsen oder an der Ost- und Nordsee, im Harz oder in Württemberg. Aber auch Thüringen verfügte über eine Reihe von interessanten Schmalspurbahnen. Dort war von der Art der Betriebsführung die Schmalspurbahn Gera-Pforten – Wuitz-Mummsdorf wohl die interessanteste. Sie verband fast 70 Jahre die thüringische Industriestadt Gera mit dem Braunkohlegebiet um Meuselwitz.

In der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts begann im Gebiet um Meuselwitz der Abbau von Braunkohle. Verständlich das Bemühen, die Kohle so gut wie möglich abzusetzen. Gute Absatzmöglichkeiten versprach die aufstrebende Industriestadt Gera mit ihren Textilfabriken, dem Werkzeugmaschinenbau, aber auch dem sich entwickelnden Fahrzeugbau.

Bereits 1878 bildeten sich in den Städten Meuselwitz und Gera Komitees für den Bau einer „Secundärbahn Meuselwitz – Gera“. Da aber weder die Sächsische noch die Preußische Staatseisenbahn Interesse an der Bahn hatten, zogen sich die Vorarbeiten bis etwa 1884 hin, um dann zu erliegen.

Erst 1894 wurde das Projekt einer Nebenbahn von Gera nach Meuselwitz wieder aufgegriffen. Doch

diesmal sollte die Bahn als meterspurige Schmalspurbahn gebaut werden, um Investitionen aber auch um im späteren Betrieb Umladekosten einzusparen. Dies ist eine erste interessante Besonderheit, denn sonst waren gerade die Schmalspurbahnen mit hohen Betriebskosten für die Umladung in regelspurige Staatsbahnwagen belastet. Doch hier sollten die Briketts aus dem Meuselwitzer Revier zum größeren Teil über die 1892 eröffnete, ebenfalls meterspurige Geraer Straßenbahn direkt den Abnehmern in Gera zugestellt werden.

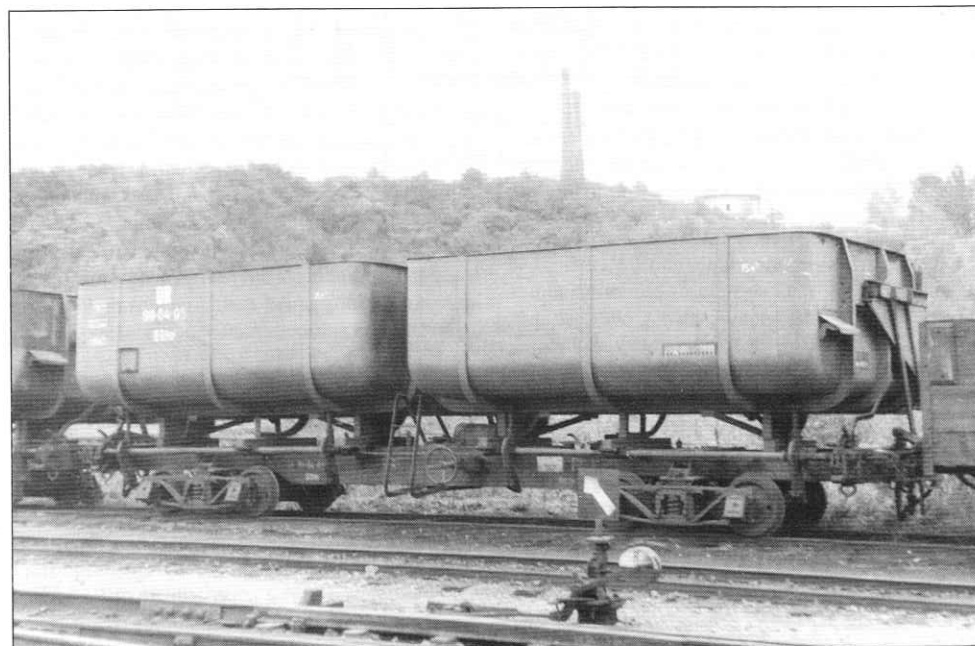
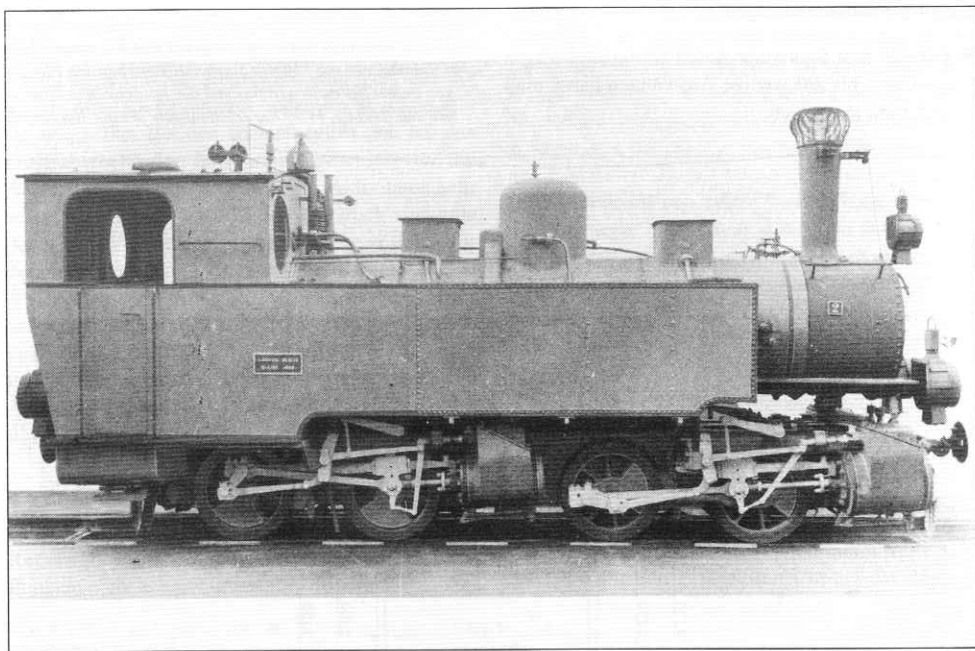
Nachdem mehrere Varianten der Streckenführung geprüft wurden, erfolgte am 6. Juli 1900 die Gründung der „Gera-Meuselwitz-Wuitzer Eisenbahn AG“ (GMWE). Die geplante Schmalspurstrecke war 31,2 km lang, hatte ihren Anfang in Pforten bei Gera (ab 1919 Gera-Pforten) und endete in der Station Wuitz-Mummsdorf an der Eisenbahnstrecke Zeitz – Altenburg. Als zweite Besonderheit hatte die GMWE in Gera keinen Übergabebahnhof zur Staatsbahn, sondern nur über die Straßenbahn.

Nach über zwanzigjähriger Vorarbeit und rund einjähriger Bauzeit wurde die Strecke Gera – Meuselwitz-Mummsdorf am 12. November 1901 eröffnet.

Der zur Eröffnung beschaffte Betriebsmittelpark läßt die erwartete Dominanz des Massengutverkehrs sowie das umfangreiche Rangiergeschäft in den Straßen Geras erkennen. Denn neben drei fabrikenneuen schweren Streckenlokomotiven wurde eine Kasten-Dampflok von der Geraer Straßenbahn übernommen, und neben 54 offenen Güterwagen nehmen sich fünf geschlossene Güterwagen, 2 Klappdeckelwagen sowie acht Reisezugwagen relativ bescheiden aus:

- 3 Mallet-Dampfloks, B'B-n4vt, Nr. 1 – 3
- 1 Kasten-Dampflok, C-n2t, Nr. 5
- 4 Personenwagen BCi
- 2 Personenwagen Ci
- 2 kombinierte Reisezugwg. CPwi
- 5 Güterwagen Gw
- 16 Güterwagen Ow
- 38 Güterwagen OOm
- 2 2achs. Klappdeckelwagen
- 3 Rollböcke

Bereits am 12. 12. 1901 wurde der ausschließlich dem Güterverkehr dienende Abzweig vom Bahnhof Söllnitz zum Dachziegelwerk Reußengrube bei Cretzschwitz mit einer Länge von 2,04 km in Betrieb genommen.



Oben: Malletlok GMWE 2 (Borsig 1900/4798), Werkfoto

Links: Wagen DR 99-64-05, ex GMWE OOm 427, ein für die GMWE typischer Selbstentladewagen für 20 t, Bf. Gera-Pforten, 1968, Foto: Dietmar Franz

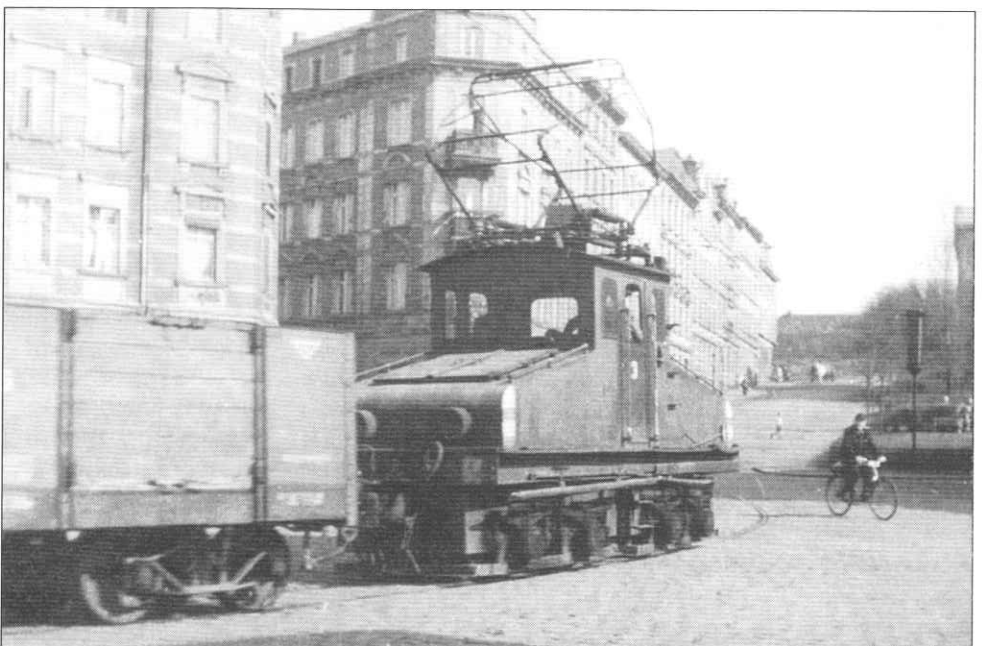
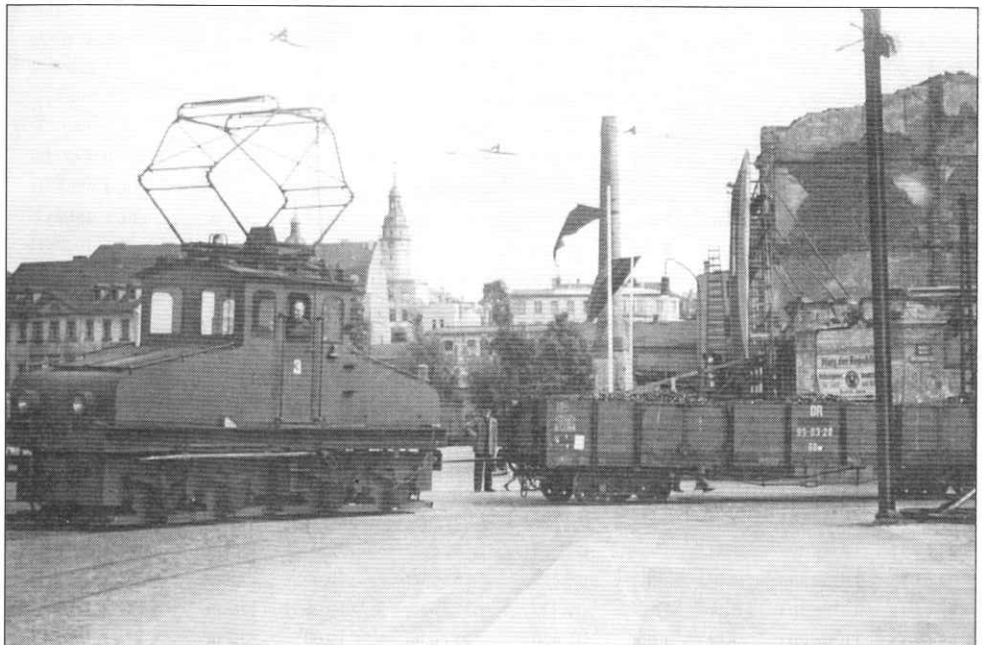
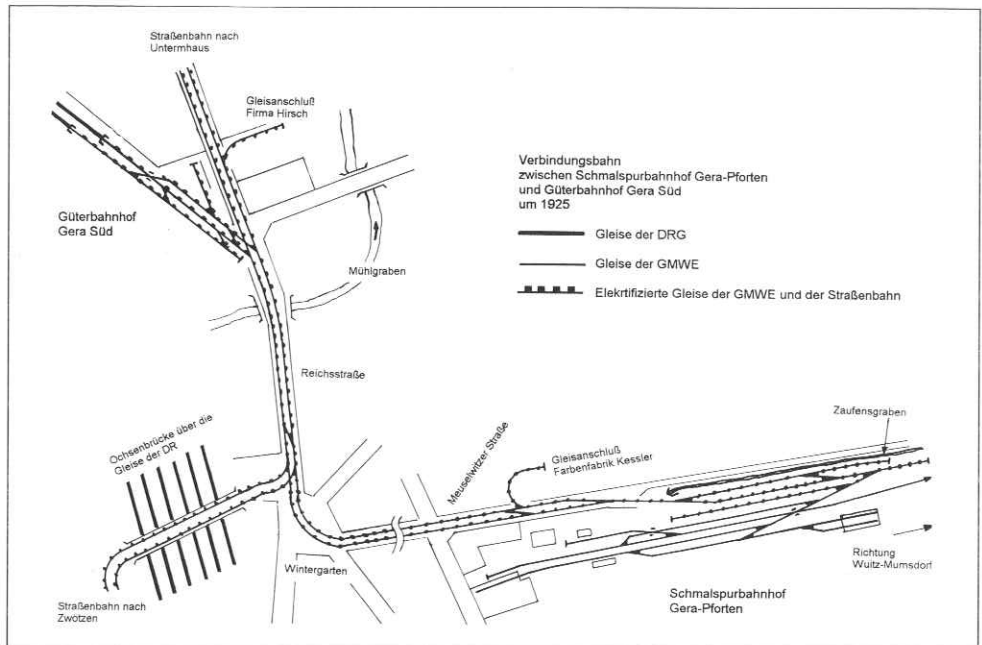
Der Verkehr entwickelte sich in den Jahren bis zum Ersten Weltkrieg normal. Der Fahrzeugbestand erweiterte sich entsprechend den gewachsenen Transportaufgaben. Erst in den Kriegs- und Nachkriegsjahren stagnierte die wirtschaftliche Entwicklung so, daß die GMWE Ende 1920 den Verkehr einstellen mußte und den Konkurs vorbereitete.

Da sich Wirtschaft und Politik in Gera der Bedeutung der Bahn für die Stadt bewußt waren, ergriff man vor Ort die Initiative: Geraer Industrielle übernahmen die Bahn zum 1. Januar 1921 und sanierten sie. Es wurden neue Betriebsmittel angeschafft und 1929 der Rollwagenbetrieb zur Rationalisierung des Güterverkehrs eingeführt – wenn auch nicht über die Gesamtstrecke. Ebenfalls 1929 beschaffte die Gesellschaft einen Schienenbus für den Personenverkehr. Jedoch bewährte sich das eigentümliche Fahrzeug nicht recht, so daß es nur mit größeren Unterbrechungen im Einsatz war. Nach 1948 wurde der Triebwagen unverständlicherweise auf die Strecke der vormaligen Franzburger Kreisbahnen umgesetzt.

Die dreißiger Jahre waren gekennzeichnet durch Streckenbegradigungen und die Anschaffung neuer moderner Selbstentladewagen für den Güterverkehr. Während und nach dem Zweiten Weltkrieg sicherte die GMWE die Kohlentransporte nach Gera. Wegen der Bedeutung für die Menschen in Gera erfolgte auch keine Demontage der Bahn im Rahmen der Reparationsleistungen an die Sowjetunion. Dafür wurde 1946 die GMWE-AG in Volkseigentum überführt, die Anteilseigner entschädigungslos enteignet und die Bahn den Thüringer Landesbahnen unterstellt mit Sitz in Weimar.

1949 erfolgte die Übernahme der GMWE durch die Deutsche Reichsbahn. Da sich der Personenverkehr in den Nachkriegsjahren mit den vorhandenen Betriebsmitteln nicht mehr bewältigen ließ, wurden von der Strecke Eisfeld – Schönbrunn mehrere vierachsige Personenwagen umgesetzt. Sogar von den sächsischen Schmalspurbahnen kamen Personenwagen und aus Güterwagen umgebaute Personenwagen, wobei diese zuvor von 750 mm auf Meterspur umgespurt werden mußten. Auch Dampflokomotiven wurden von anderen Bahnen umgesetzt, so die 99 191, 99 233, 99 234, 99 235, 99 6011 und 99 183.

Mit Erschöpfung der Vorräte im Meuselwitzer Braunkohlengebiet verringerten sich die Transportleistungen. Hinzu kam die entstehende Konkurrenz des Kraftverkehrs. Auf Basis der bereits Mitte der sechziger Jahre durchgeführten Rentabilitätsuntersuchungen wurde die Stilllegung der Bahn für 1970 geplant. Doch es sollte anders kommen!



Oben: Verbindungsbahn in Gera um 1925.  
Zeichnung: Dietmar Franz

Güterverkehr innerhalb der Stadt Gera. Befördert wurden die Wagen der GMWE mit einer E-Lok der Geraer Straßenbahn.

Mitte: Lok 3 mit DR 99-63-28, ex GMWE OOw 58, im Stadtzentrum, September 1954

Rechts: Lok 3 mit DR 99-63-15, ex GMWE 203 in der Kurve am Wintergarten unweit des Bahnhofes Gera-Pforten, 1958

Fotos: Slg. Dietmar Franz

## Wagenpark bei Betriebseinstellung 1969

Betr.Nr. DR	Gattungs- bezeichn.	Bremsausrüst.		Masse [kg]	Achsst. [m] Drgachsst.	LüP [m]	Plätze, Abort		letzte Untersuchung
		Luft	Hand				Inhalt		
900-301	KB 4 tr	Sbr	ja	9.100	1,50 / 5,00	9,00	32 / -		12. 6. 1968 R2S
900-305	KB 4	Sbr	ja	12.000	1,40 / 6,00	11,40	36 / A		19. 2. 1969 R2S
900-306	KB 4 p	Sbr	ja	11.700	1,40 / 6,00	10,80	40 / -		11. 7. 1968 R2
900-311	KB 4	Sbr	ja	10.700	1,40 / 6,00	11,10	36 / A		29. 4. 1968 R2S
900-312	KB 4	Sbr	ja	11.000	1,40 / 6,00	9,30	40 / -		16. 1. 1969 R2S
900-313	KB 4 p	Sbr	ja	11.200	1,40 / 6,00	9,30	36 / A		24. 4. 1969 R2S
900-321	KB 4 ip	Sbr	ja	14.300	1,30 / 7,00	11,40	40 / A		30.10. 1968 R2
900-322	KB 4 ip	Sbr	ja	14.100	1,30 / 7,00	11,40	38 / A		8. 3. 1969 R2S
901-251	KB p	Sbr	ja	7.400	4,00	8,80	32 / -		8. 4. 1969 R2S
901-252	KB	Sbr	ja	6.000	4,00	8,90	32 / -		12.12. 1968 R2S
903-251	KBD	Sbr	ja	8.300	4,00	8,80	8 / -		28. 1. 1968 R2
904-061	KD 4 i	Sbr	ja	13.300	1,30 / 7,10	11,70	- / A		11. 9. 1968 R2
905-051	KD	Sbr	ja	7.600	4,00	8,80	- / -		6. 1. 1969 R2S
99-40-92	Sprengwag	Leit	---	5.350	1,00 / 2,00	6,50	---		1. 6. 1967 G1
99-60-52	Ow 5 t	Leit	ja	3.490	2,20	7,00	---		15.12. 1967 G1
99-60-53	GG 15 t	Sbr	ja	10.000	1,40 / 6,90	11,30	---		15.12. 1967 G1
99-60-54	Schneepfl.	Leit	ja	16.180	2,40	6,50	---		12.10. 1967 G4
99-61-15	Gw 10 t	Leit	ja	6.320	2,60	8,00	---		20.11. 1968 G1
99-61-21	GG 15 t	Sbr	ja	10.430	1,40 / 7,00	11,60	---		25. 11. 1968 G1
99-61-22	GG 15 t	Sbr	ja	10.910	1,40 / 7,20	11,60	---		25.11. 1968 G1
99-62-43	Ow 10 t	Sbr	---	4.740	4,00	8,00	---		8. 1. 1969 G1
99-62-45	Ow 10 t	Sbr	---	4.630	4,00	8,00	---		3. 2. 1969 G1
99-62-49	Ow 10 t	Sbr	ja	4.840	4,00	8,00	---		6. 1. 1969 G1
99-62-54	Ow 10 t	Sbr	ja	4.840	4,00	8,00	---		25.10. 1967 G3
99-63-72	OO 15 t	Sbr	ja	7.970	1,50 / 6,00	9,60	---		10. 3. 1968 G1
99-64-01	OOtm 20 t	Kbr	Fstbr	12.790	1,35 / 6,00	10,00	15,3 m <sup>3</sup>		20. 1. 1969 G1
99-64-02	OOtm 20 t	Kbr	Fstbr	12.880	1,35 / 6,00	10,00	15,3 m <sup>3</sup>		9. 6. 1967 G1
99-64-03	OOtm 20 t	Kbr	Fstbr	12.460	1,35 / 6,00	10,00	15,3 m <sup>3</sup>		27. 4. 1968 G1
99-64-04	OOtm 20 t	Kbr	Fstbr	12.880	1,35 / 6,00	10,00	15,3 m <sup>3</sup>		29.10. 1968 G1
99-64-05	OOtm 20 t	Kbr	Fstbr	12.600	1,35 / 6,00	10,00	15,3 m <sup>3</sup>		11. 3. 1968 G1
99-64-06	OOtm 20 t	Kbr	Fstbr	12.650	1,35 / 6,00	10,00	15,3 m <sup>3</sup>		2. 2. 1968 G1
99-64-07	OOtm 20 t	Kbr	Fstbr	12.530	1,35 / 6,00	10,00	15,3 m <sup>3</sup>		20. 2. 1968 G1
99-64-08	OOtm 20 t	Kbr	Fstbr	12.660	1,35 / 6,00	10,00	15,3 m <sup>3</sup>		2. 4. 1969 G1
99-64-09	OOtm 20 t	Kbr	Fstbr	12.450	1,35 / 6,00	10,00	15,3 m <sup>3</sup>		14. 6. 1967 G1
99-64-10	OOtm 20 t	Kbr	Fstbr	12.470	1,35 / 6,00	10,00	15,3 m <sup>3</sup>		17. 6. 1968 G1
99-64-11	OOtm 20 t	Kbr	Fstbr	12.700	1,35 / 6,00	10,00	15,3 m <sup>3</sup>		14. 4. 1968 G1
99-64-12	OOtm 20 t	Kbr	Fstbr	12.450	1,35 / 6,00	10,00	15,3 m <sup>3</sup>		11. 7. 1967 G1
99-64-13	OOtm 20 t	Kbr	Fstbr	12.470	1,35 / 6,00	10,00	15,3 m <sup>3</sup>		11. 7. 1967 G1
99-64-14	OOtm 20 t	Kbr	Fstbr	12.470	1,35 / 6,00	10,00	15,3 m <sup>3</sup>		31.10. 1968 G1
99-64-15	OOtm 20 t	Kbr	Fstbr	12.450	1,35 / 6,00	10,00	15,3 m <sup>3</sup>		27.11. 1967 G1
99-64-16	OOtm 20 t	Kbr	Fstbr	12.480	1,35 / 6,00	10,00	15,3 m <sup>3</sup>		3. 5. 1968 G1
99-64-17	OOtm 20 t	Kbr	Fstbr	12.420	1,35 / 6,00	10,00	15,3 m <sup>3</sup>		14. 3. 1969 G1
99-64-18	OOtm 20 t	Kbr	Fstbr	12.480	1,35 / 6,00	10,00	15,3 m <sup>3</sup>		18. 4. 1967 G1
99-64-19	OOtm 20 t	Kbr	Fstbr	12.780	1,35 / 6,00	10,00	15,3 m <sup>3</sup>		19.10. 1967 G1
99-64-20	OOtm 20 t	Kbr	Fstbr	12.500	1,35 / 6,00	10,00	15,3 m <sup>3</sup>		20.10. 1967 G3
99-64-21	OOtm 20 t	Kbr	Fstbr	12.380	1,35 / 6,00	10,00	15,3 m <sup>3</sup>		14.11. 1968 G1
99-64-22	OOtm 20 t	Kbr	Fstbr	12.460	1,35 / 6,00	10,00	15,3 m <sup>3</sup>		19.10. 1967 G1
99-64-23	OOtm 20 t	Kbr	Fstbr	12.340	1,35 / 6,00	10,00	15,3 m <sup>3</sup>		29. 4. 1969 G1
99-64-24	OOtm 20 t	Kbr	Fstbr	12.950	1,35 / 6,00	10,00	15,3 m <sup>3</sup>		28. 9. 1967 G1
99-64-25	OOtm 20 t	Kbr	Fstbr	12.380	1,35 / 6,00	10,00	15,3 m <sup>3</sup>		5. 9. 1968 G1
99-64-26	OOtm 20 t	Kbr	Fstbr	12.630	1,35 / 6,00	10,00	15,3 m <sup>3</sup>		28.12. 1967 G1
99-64-27	OOtm 20 t	Kbr	Fstbr	12.460	1,35 / 6,00	10,00	15,3 m <sup>3</sup>		20.11. 1967 G1
99-64-28	OOtm 20 t	Kbr	Fstbr	12.390	1,35 / 6,00	10,00	15,3 m <sup>3</sup>		17. 2. 1969 G1
99-66-01	Hw 5 t	Leit	---	2.880	2,00	6,50	---		28.12. 1968 G1
99-66-02	Hw 5 t	Leit	---	2.470	2,00	6,50	---		30.12. 1968 G1
99-66-51	SSm 20 t	Leit	---	7.580	1,25 / 6,40	10,90	---		8. 2. 1968 G1

Erklärung:	Sbr	Druckluftbremse Bauart Schleifer
	Kbr	Druckluftbremse Bauart Knorr
	Fstbr	Feststellbremse
	Leit	Leitungswagen

## Die Stilllegung der Schmalspurbahn

Am Sonntag, dem 3. Mai 1969 fuhr Personenzug 1665 aus Söllnitz um 14.21 Uhr in Gera-Pforten ein. Noch ahnte niemand, daß dies der letzte planmäßige Zug gewesen sein sollte. Nach Ankunft des Zuges verdunkelte sich der Himmel schnell, und ein schweres Gewitter setzte binnen weniger Minuten mit Blitz und Donnern und Wolkenbrüchen ein. Der sonst so harmlos am Bahnhof Gera-Pforten entlangfließende Zaufensgraben verwandelte sich durch das von den Talhängen regelrecht hereinstürzende Oberflächenwasser zu einem „reißenden Wasserlauf“ und trat aus seinem Flußbett.

Die Überschwemmungen erreichten bereits kurz nach 15.00 Uhr ihren Höhepunkt. Dabei wurde der Bahndamm in Richtung Gera-Leumnitz zwischen km 0,1 und 2,0 stellenweise unterspült, und der Bahnhof Gera-Pforten selbst stand unter Wasser. Geröll und Schlamm hatten alle Weichen und Gleise unbrauchbar gemacht. Die Fahrzeuge standen bis an die Achswellen in Schlamm. Der kurz vor Beginn des Unwetters angekommene Personenzug mußte am Bahnsteig abgestellt werden. Selbst Lok 99 5911 konnte nicht mehr in den Lokschuppen fahren, und das Personal nahm eiligst das Feuer aus der Maschine.

Der nachfolgende Personenzug P 1667 aus Wuitz-Mummsdorf sollte um 16.44 Uhr in Gera-Pforten eintreffen. Er wurde jedoch in Gera-Leumnitz zurückgehalten, bis das Gewitter vorüber war. Danach rangierte Zuglok 99 5912 um und befuhr mit einem Personenwagen an der Spitze als geschobene Rangiereinheit vorsichtig das Streckengleis bis zu den stark unterspülten Gleisen vor der Bahnhofseinfahrt Gera-Pforten. Die wenigen Fahrgäste mußten den restlichen Weg zu Fuß in die nahe Stadt zurücklegen. Aber selbst das war nur schwer möglich, da die Meuselwitzer Straße bis hinunter zum Wintergarten mit Schlamm bedeckt war.

Tags drauf, am 4. Mai 1969 entschied die Deutsche Reichsbahn die sofortige Stilllegung der Bahn. Damit gab die Rbd Dresden ihre letzte meterspurige Schmalspurstrecke auf. Am selben Tag wurde zwischen Gera und Wuitz-Mummsdorf Schienenersatzverkehr organisiert. Die Pläne für den Buseinsatz nach einer eventuellen Stilllegung dieser Bahnstrecke waren bereits ausgearbeitet und konnten nun vorfristig angewandt werden. Nach anfänglichen Schwierigkeiten war die Personenbeförderung ab 10. Mai 1969 sichergestellt. Daran beteiligt waren die Kraftverkehrsbetriebe der Bezirke Gera, Leipzig und Halle.

Zum Zeitpunkt des Unwetters befanden sich Lok 99 183 und 99 191 im Schuppen sowie mehrere Güter- und Reisezugwagen im Bahnhof Gera-Pforten abgestellt. Der Abtransport sollte mit Culemeyer-Transportwagen auf dem Straßenweg bis Gera-Leumnitz erfolgen. Dort wollte man die Fahrzeuge wieder aufgleisen und nach Wuitz-Mummsdorf abfahren. Zur Verladung wurde neben dem Werkstattgebäude zur Plauenschen Straße eine schiefe Ebene aus Schwellen errichtet. Beim Verladeversuch der Lokomotive stellte sich heraus, daß die Durchfahrt zwischen Werkstattgebäude und Kulturraum zu eng war.

Am 7. Mai 1969 genehmigte das Verkehrsministerium Berlin, zur Überführung der Fahrzeuge das Streckengleis behelfsmäßig herzurichten. Mit Lkw wurde von den Kaynaer Quarzwerken Sand herangeschafft. Nach provisorischer Beseitigung der Un-



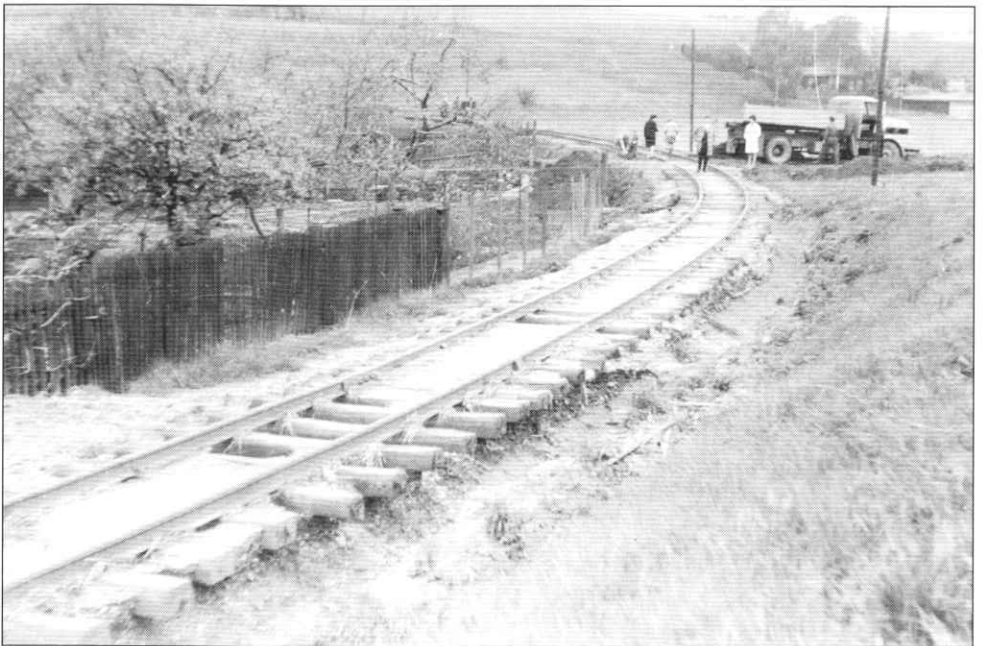
wetterschäden, Ausfüllen des unterspülten Gleisbettes in Richtung Gera-Leumnitz mit Kies, Freischaukeln der Gleise und Weichen, Abstützen abrutschgefährdeter Hänge, konnte am 16. Mai 1969 als erste Lok 99 183 mit sieben Personenwagen den Bahnhof verlassen. Die Fahrt dauerte bis in die Abendstunden und mußte am Anschluß Kaynaer Quarzwerk beendet werden. Erst am nächsten Tag konnte die Fahrt nach Wuitz-Mummsdorf fortgesetzt werden.

Am 19. Mai 1969 schlug die letzte Stunde der Bahn. Noch einmal verließ ein Zug, gezogen von 99 183 und 99 5912 mit sechs Wagen und Lok 99 5911 um 15.00 Uhr mit langem Pfeifen Gera-Pforten. Um 15.15 Uhr traf man in Gera-Leumnitz ein, wo weitere fünf Wagen beigeestellt wurden. 15.45 Uhr verließ der letzte Schmalspurzug das Geraer Stadtgebiet in Richtung Wuitz-Mummsdorf, wo Lokomotiven und Wagen abgestellt wurden. Danach wurden die Balkenabstützungen am Bahndamm zwischen Gera-Pforten und Gera-Leumnitz wieder beseitigt, und ein weiteres Unwetter in der letzten Maiwoche besorgte dann den Rest.

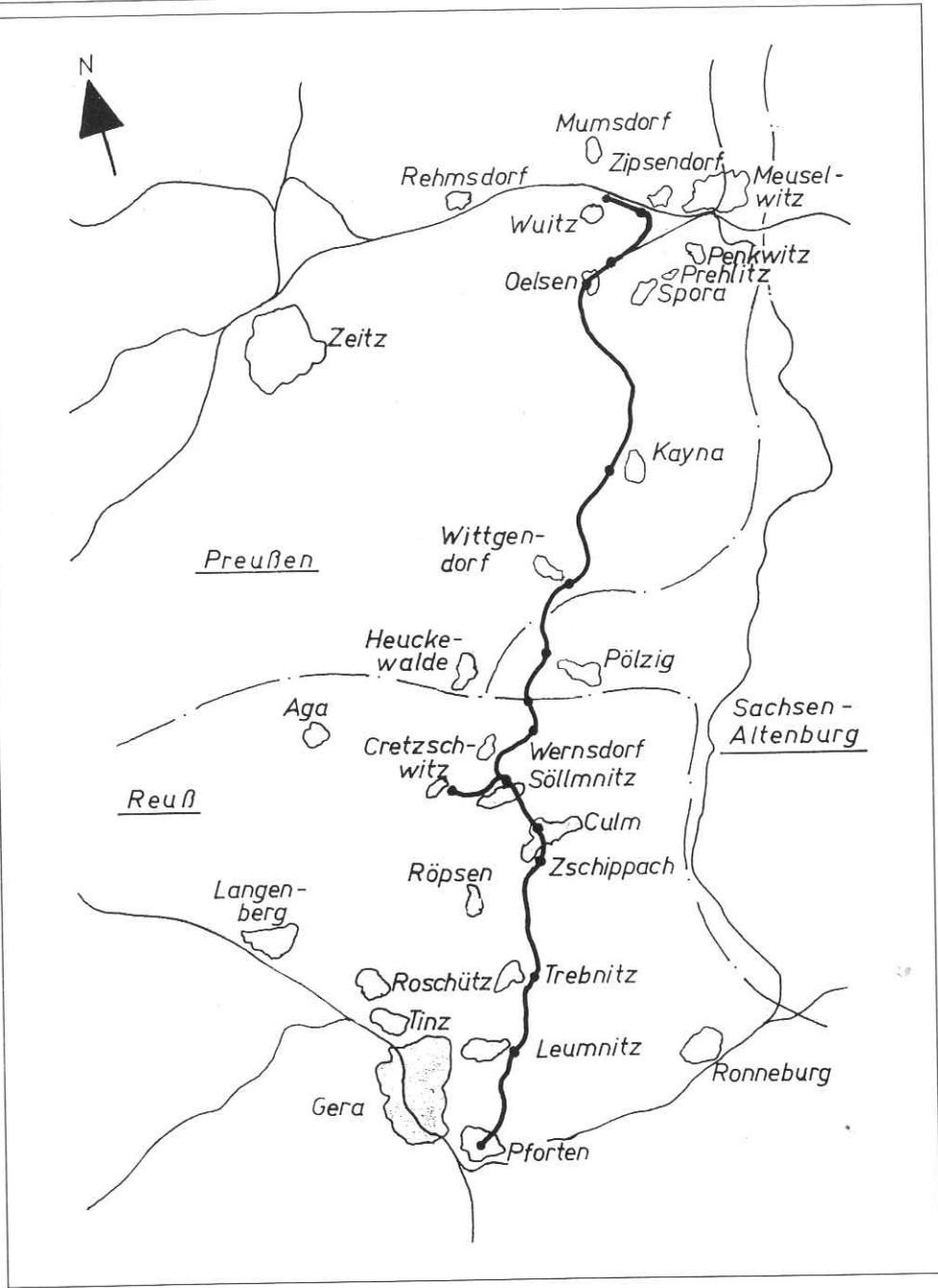
In Gera-Pforten blieben zwei Güterwagen (OOw 10 t 99-63-72 und der bereits ausgemusterte Gw 10 t 99-61-12) und Sprengwagen 99-40-92 zurück, die beim Abbruch der Gleisanlagen an Ort und Stelle verschrottet wurden. Auch die in Gera-Leumnitz zurückgebliebenen vier Güterwagen (OOTm 20 t 99-64-13, Hw 5 t 99-66-01 und 99-66-02 sowie SSw 20 t 99-66-51) und zwei Bahndienstfahrzeuge (Gerätewagen 99-60-52, vorm. Ow 5 t und Schneepflug 99-60-54) wurden später verschrottet.

Die in Wuitz-Mummsdorf abgestellten Güterwagen wurden bis 1971 verschrottet. Das waren: vier Ow 10 t 99-62-63, 99-62-45, 99-62-49 und 99-62-54, der bereits ausgemusterte Gw 5 t 99-61-02, Gw 10 t 99-61-15, zwei GG 15 t 99-61-21 und 99-61-22, 27 Stück OOTm 20 t 99-64-01 bis 99-64-12 und 99-64-14 bis 99-64-28, zwei bereits ausgemusterte Rf 4 99-40-01 und 99-40-02 und Gerätewagen 99-60-53, ein vormaliger GG 15 t. Dampflokomotive 99 5911 wurde nach einer Abstellzeit von sieben Monaten im Dezember 1969 als Heizlokomotive an den Melorationsbau Karl-Marx-Stadt verkauft.

Dampflokomotive 99 183 wurde am 20. Juni 1969 aus dem Bestand der DR gestrichen. Fünf Tage später wurde die Lok von der Bezirksdirektion für Straßenwesen Karl-Marx-Stadt für 30.680 Mark gekauft und im Bahnhof Meinersdorf/Erzgebirge auf einem Loktransportwagen abgestellt. Doch gab es zwischen der Rbd Dresden und dem Käufer der Lok Differenzen, so daß der Kaufvertrag rückgängig gemacht und die Lok nach Gera zurückgebracht wurde. Ab August stand sie auf einem Transportwagen im Bw Gera, bis sie das Reglerwerk Dresden am 26. November 1969 als Heizlokomotive übernahm.



Fotos rechts: Der durch das Unwetter vom 3. Mai 1969 zerstörte Bahnhof Gera-Pforten sowie Streckengleis zwischen Gera-Pforten und Gera-Leumnitz, Mai 1969. Fotos: Vondram

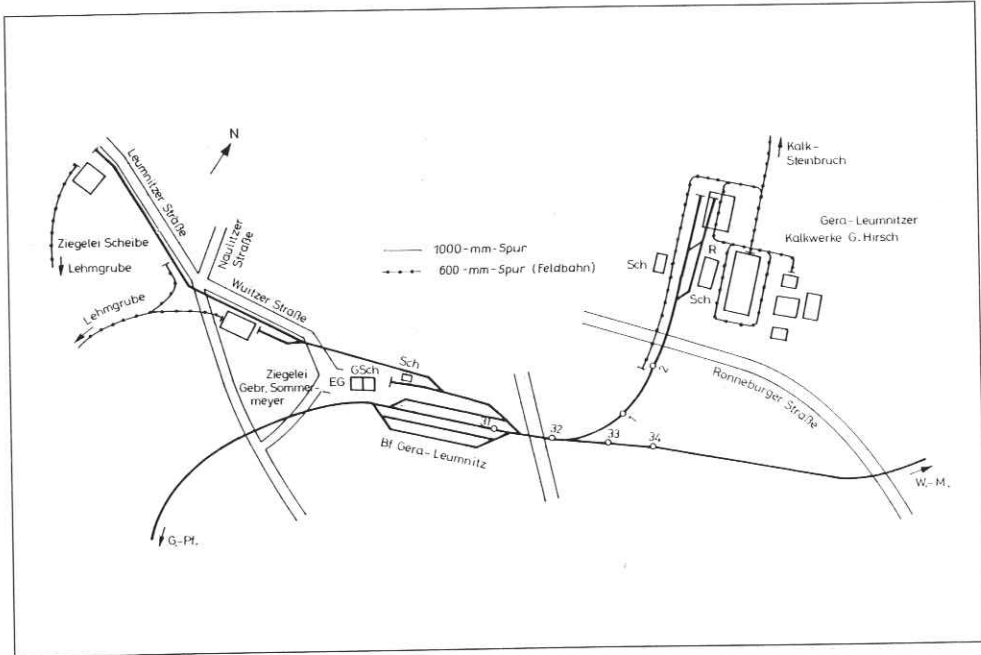


Noch bis zum 28. Dezember 1969 pendelte werktags in den Vormittagsstunden ein Kieszug mit Lokomotiven 99 191 und 99 5912 und meist sechs Selbstentladewagen von Kayna Quarzwerk zum 6 km entfernten Wuitz-Meuselwitz, da die Deutsche Reichsbahn an das Kieswerk vertraglich gebunden war. Dort wurden die Wagen auf der Schüttgutrampe in Normalspurwagen entladen, anschließend ging es mit dem leeren Zug zurück in den Anschluß Quarzwerke, wo die Lok auch über Nacht blieb.

Am 28. Dezember wurden noch einmal drei Zugfahrten durchgeführt. Mit der ersten Fahrt wurden die Selbstentladewagen Gattung OOTm 99-64-04, 99-64-05, 99-64-14, 99-64-20, 99-64-21, 99-64-23 und 99-64-28 vom Kieswerk abgeholt und danach die im Kieswerk abgestellte Reservelok 99 5912. Schließlich folgte Diesellok V 10c des VEB Dachziegelwerk Cretzschwitz, welche bereits seit Jahren schadhaft auf einem Stumpfgleis des Kieswerkes abgestellt war. Alle Fahrzeuge wurden im Bahnhof Wuitz-Meuselwitz abgestellt. Nach 68 Jahren Betrieb ruht seitdem jeglicher Verkehr auf der ehemaligen GMWE. Die Lokomotiven 99 5912 und 99 191 standen kalt vor dem Stationsgebäude Wuitz-Meuselwitz.

Im Verlaufe des Frühjahrs und Sommer 1970 wurde 99 5912 noch einige Male unter Dampf gesetzt, um die Wagen zu rangieren, die für den Abtransport bestimmt waren. Am 18. August 1970 trat Lok 99 191 als erste den Weg ins Raw nach Görlitz an. Monate später folgte Lok 99 5912. Beide Lokomotiven standen im Werkgelände des Raw Görlitz mehrere Jahre auf dem Rand, bevor sie am 29. Juli 1975 durch Verschrottung aus dem Bestand der DR gestrichen wurden.

Der Streckenrückbau schleppte sich wegen fehlender Arbeitskräfte lange Zeit hin. Die erste Etappe begann im Bahnhof Gera-Pforten, da die Geraer Verkehrsbetriebe hier ein Omnibusdepot errichten wollten. In Brahmenau und Söllnitz erfolgte der Gleisrückbau durch die örtlichen Landwirtschaftlichen Produktionsgenossenschaften. Das zwei Kilometer lange Anschlußgleis vom Bahnhof Söllnitz zum Dachziegelwerk Cretzschwitz demonitierten Arbeiter des Betriebes sowie Privatinteressenten. Bis Sommer 1970 waren die Abbrucharbeiten bis Spora vorangeschritten. Die letzten Kilometer Gleis von Spora bis Wuitz-Meuselwitz wurden im Sommer 1975 durch Studentenbrigaden abgebaut. Aus dem Bereich des ehemaligen dreischienigen Bahnhofsteiles von Wuitz-Meuselwitz wurden einige Weichen bei der Neugestaltung der Zufahrt vom Bahnhof Wernigerode Westerntor zum Umladebahnhof verwendet.



Oben: Streckenführung der GMWE mit Varianten, Zeichnung: Dietmar Franz

Links: Anschlußgleise an Bahnhof Gera-Leumnitz, Stand 1930, Zeichnung: Dietmar Franz

## Was ist von der Schmalspurbahn heute noch zu sehen ?

Wie geplant wurde das Bahnhofsgelände Gera-Pforten von den Geraer Verkehrsbetrieben als Busdepot genutzt. Ende der sechziger Jahre stand sogar einmal die Nutzung als Straßenbahndepot zur Diskussion. Das Aussehen des ehemaligen Bahnhofes hat sich sehr verändert. Lokschuppen und Betriebswerkstatt sind noch in Nutzung, aber der Zahn der Zeit hat an ihnen ebenso wie am Bahnhofsgebäude genagt. Der Güterschuppen wurde abergerissen und durch eine Baracke ersetzt. Heute soll zusammen mit einem neuen Straßenbahndepot ein Busbetriebshof an anderem Ort in Gera errichtet werden, so daß das Gelände wieder frei würde.

Das Verbindungsgleis vom Schmalspurbahnhof zur Geraer Straßenbahn in der Meuselwitzer Straße bis zur Kurve am Wintergarten liegt noch fast vollständig im Kopfsteinpflaster. Zwischen Gera-Pforten und -Leumnitz ist die ehemalige Bahntrasse ein schöner Wanderweg durch den Zaufensgraben.

Das Gebäude des Bahnhofes Gera-Leumnitz wird von einer Baufirma als Geschäftshaus genutzt. Durch den Nordteil des Bahnhofes Gera-Leumnitz wurde 1994 eine Umgehungsstraße gebaut. In der Wuitzer Straße liegen noch Reste des Anschlußgleises zu den Ziegeleien.

In Trebnitz stehen noch die beiden Kastanienbäume, die bei Betriebseröffnung gepflanzt wurden. Sie kennzeichnen so die Stelle, wo sich einst der Bahnhof befand. Auch hier ist noch die Trasse deutlich zu erkennen. Die Unterführung unter der Autobahn A 4 wird als landwirtschaftlicher Fahrweg genutzt. Zwischen Zschippach und Brahmenau dient die ehemalige Gleistrasse wiederum als Wanderweg. In Zschippach, in Nähe des ehemaligen Kalkwerkes sind noch die Gleisführungen vor und nach der Gleisbegradigung von 1935 zu sehen.

Das Bahnhofsgebäude von Söllmnitz hat sich total verändert. Die Gemeinde errichtete auf dem Bahnhofsgelände von 1974 bis 1976 einen Freizeitkomplex. Das Bahnhofsgebäude wurde zum „Gasthaus zur alten Eisenbahn“ umgebaut. Vor der Gaststätte stellte man einen Schmalspurzug auf, der zwar nichts mit der ehemaligen GMWE zu tun hat, aber die Erinnerungen an die Kleinbahn wach halten sollte. Südlich von Söllmnitz wurde die Trasse von einem kleinen See überflutet. Ansonst wurde die Trasse in die landwirtschaftlichen Nutzflächen einbezogen.



Oben: Das Bahnhofsgebäude Gera-Pforten von der Straßenseite. Durch das Gefälle der Straße liegen die Gleise in der Höhe des ersten Ohergeschosses. 1983

Mitte: Das ehemalige Bahnhofsgebäude Gera-Leumnitz von der Straßenseite. Mai 1997

Unten: Das umgebaute Bahnhofsgebäude in Söllmnitz, 23. 4. 1983



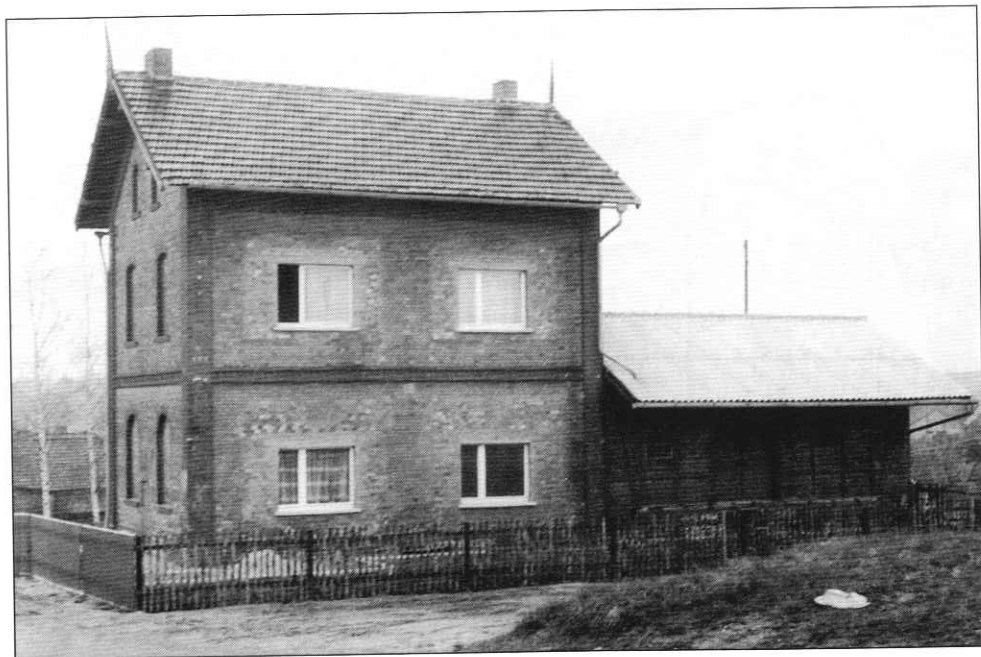


Am Vortage des „Tag des Eisenbahners 1977“, dem 11. Juni 1977 wurde vom Bahnhof Gera-Langenberg Schmalspurlokomotive 99 555, eine sächsische IVK, per Tieflader nach Söllnitz transportiert und dort aufgestellt. Sie war zuvor in der Lokeinsatzstelle Mügeln unter Verwendung von Teilen der ausgemusterten 99 569 aufgearbeitet worden. Am selben Tag wurde auch Schmalspurwagen (KB 4 Nr. 970-415) aus Schönheide in Söllnitz aufgestellt. Später kam noch Schmalspurwagen 970-397 aus Cranzahl hinzu. Anfang der neunziger Jahre war der Zug in einen trostlosen Zustand verfallen. Seit 1990 haben mehrere sächsische und nicht sächsische Vereine von Museumsbahnen ihr Interesse an den Schmalspurfahrzeugen bekundet. Die Übernahme scheiterte aber bis heute daran, daß die sächsischen Fahrzeuge auf der Denkmalliste des Landes Thüringen stehen.

1996 haben ABM-Kräfte den Denkmalzug aufgearbeitet, die zerstörten Wagen instandgesetzt und mit einem neuen Farbanstrich versehen. Leider wurde bei dem Wagen 970-397 die gesamte Inneneinrichtung entfernt, die Inneneinrichtung des Wagens 970-415 befindet sich dafür in einem guten Zustand. Aber niemand weiß etwas richtig Sinnvolles mit dem eigentümlichen Denkmal in Söllnitz anzufangen.

Das Gelände des Bahnhofes Pölzig wurde von einer Betonfirma übernommen, das Empfangsgebäude dient als Geschäftshaus. Es ist heute Teil des Gewerbegebietes von Pölzig. Die Orte Trebnitz, Schwaara, Brahmenau, Söllnitz, Wernsdorf und Pölzig wurden in den vergangenen Jahren nach Gera eingemeindet.

Das Kaynaer Bahnhofsgebäude wird als Wohngebäude genutzt. Auf dem ehemaligen Bahnhofsgelände wurde ein Gerätehaus für die Freiwillige Feuerwehr von Kayna errichtet. Vom ehemaligen Bahnhof kann man die Bahnstrecke als Wanderweg benutzen und kommt zum Quarzwerk Kayna. Es stehen zwar noch die Gebäude, das Werk selbst ist seit Jahren außer Betrieb.



Oben: Denkmalzug mit 99 555 zur Erinnerung an die GMWE im ehemaligen Bahnhof Söllnitz, 23. 4. 1983.  
Foto: Dietmar Franz

Mitte: Das Bahnhofsgebäude in Pölzig, 1972.  
Foto: Harald Becker

Unten: Das Bahnhofsgebäude in Kayna, Anfang 1972.  
Foto: Harald Becker

Von Kayna bis zum ehemaligen Quarzwerk und von dort weiter bis Ort Oelsen ist der Bahndamm noch vorhanden. Ebenso vom Ort Oelsen bis zum Bahnhof Spora. Von der Ziegelei und der Zuckerfabrik Spora stehen noch Ruinen, an der Stelle der Brikettfabrik Leonhard II wachsen Birken, nur die Verladehalle für Briketts steht noch. Aber auch von Spora bis Zipsendorf ist der Bahndamm noch vorhanden. Die Brücke über die Große Schnauder, die in Vorbereitung der Streckenumlegung Anfang der fünfziger Jahre gebaut wurde, steht verlassen und bedeutungslos auf einer Wiese. Noch bis Ende der achtziger Jahre lag das Normalspurgleis von Spora bis nach Meuselwitz. In einem Garten in Spora steht der Reisezugwagen CPw 8, der spätere 905-051, als Schuppen.

Unmittelbar vor Meuselwitz, wo die Bahn die heutigen Bundesstraße 180 kreuzte, ist auf der rechten Seite der Bahndamm deutlich auszumachen. Links der Bundesstraße war früher der Haltepunkt Zipsendorf. Der Ort Zipsendorf ist heute in die Stadt Meuselwitz eingemeindet.

Die Station Wuitz-Mummsdorf ist heute nur noch ein kleiner unbedeutender Haltepunkt an der Strecke Altenburg – Zeitz, die im Zweistundentakt mit Triebwagen der Baureihe 772 befahren wird. Auf die einstige Schmalspurbahn weist nichts mehr hin. Nur der große Kastanienbaum läßt erahnen, wo einst das Bahnhofgebäude stand. Bereits zu Beginn der siebziger Jahre wurden das Empfangsgebäude, das Stellwerk und alle anderen Gebäude dem Erdboden gleich gemacht und der Bahnhof zum Haltepunkt degradiert.

Nachdem als letztes auch die Gebäude der ehemaligen Brikettfabrik Leonhard I im Jahre 1996 von einer ABM abgebrochen wurden, erobert sich die Natur durch Wildwuchs diese Gelände zurück.

Museal wird von der ehemaligen GMWE lediglich ein Reisezugwagen bewahrt: Wagen 901-251 (urspr. GMWE 4), der heute als DEV 13 in Bruchhausen-Vilsen in seinen Bauzustand als BCi rekonstruiert wird und hoffentlich schon bald zwischen Bruchhausen-Vilsen und Asendorf in Dampfzügen wieder Menschen befördern wird.

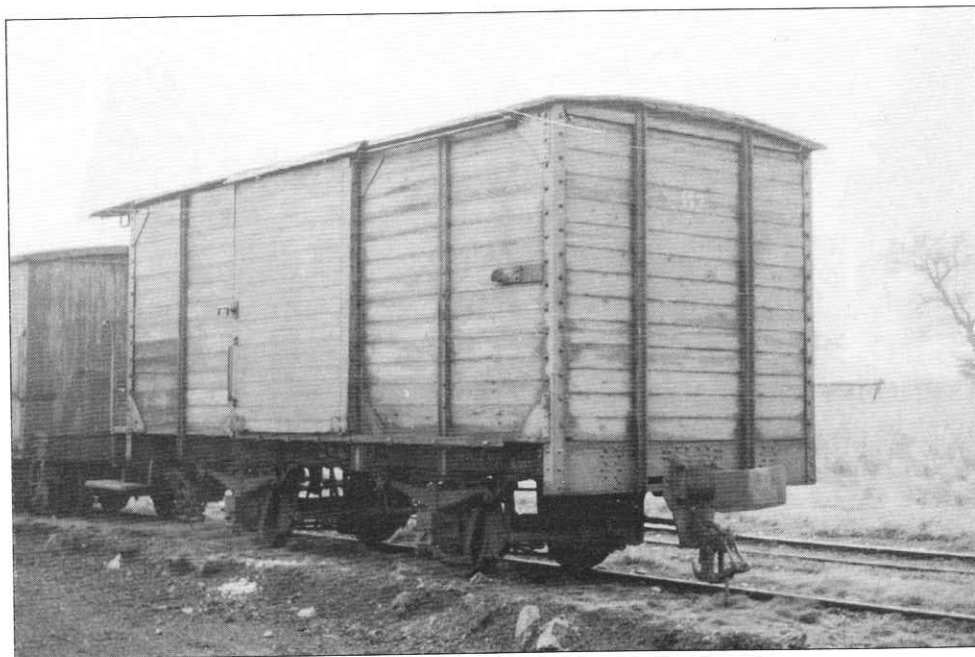
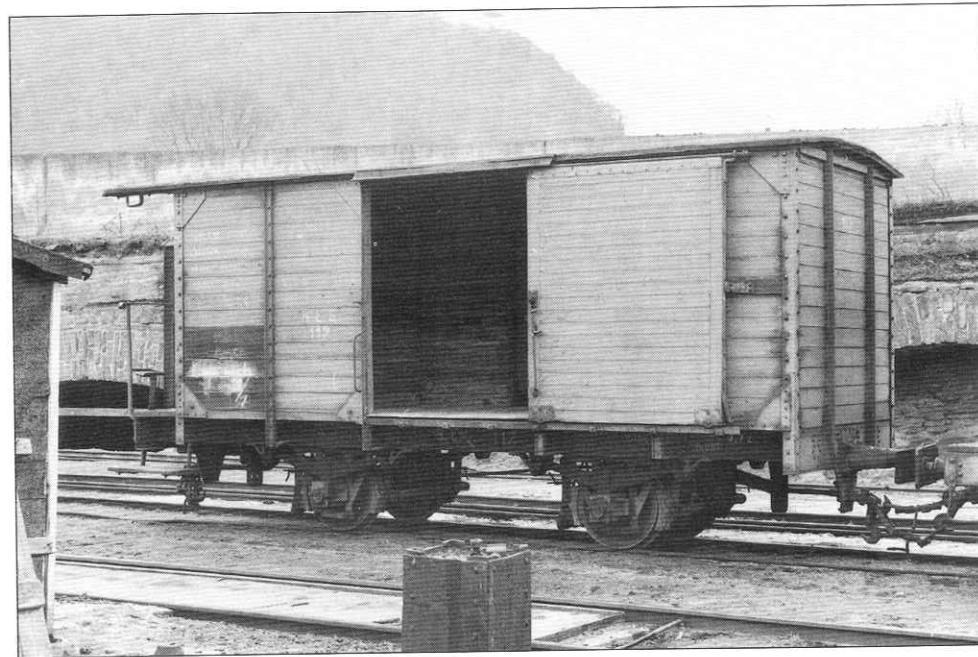
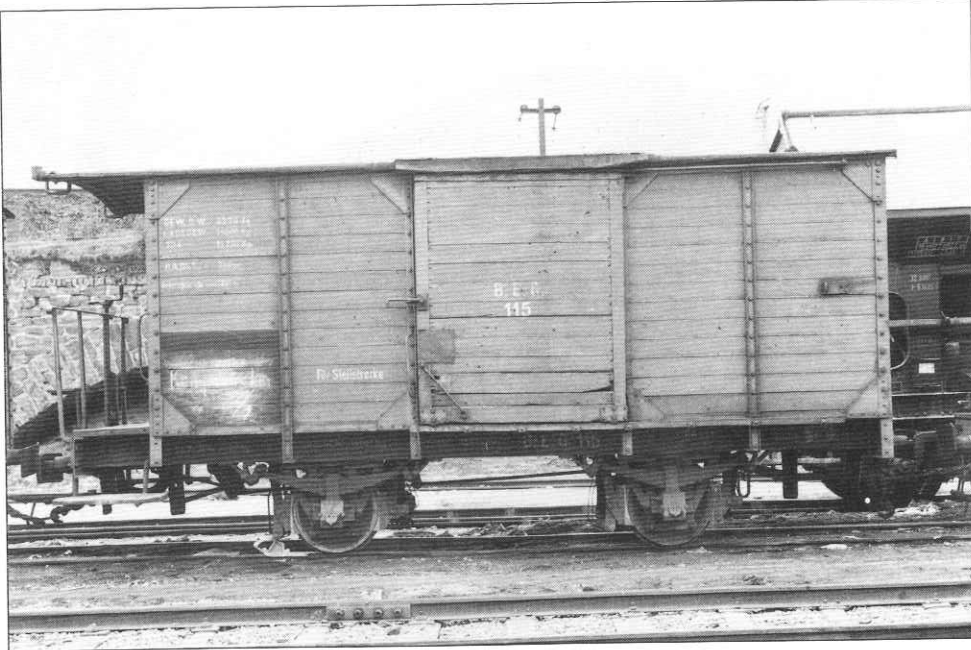


Oben: Der letzte kombinierte Personen- und Gepäckwagen DR 905-051, ex GMWE 8 abgestellt in Spora. März 1997, Foto: Dietmar Franz

Mitte: Bahnhofgebäude in Wuitz-Mummsdorf mit dem mittlerweile verschrotteten Wagen DR 903-251, ex GMWE 7, 1972, Foto: Harald Becker

Unten: Die ehemalige Brikettfabrik Leonhard I wurde 1996 im Rahmen einer Arbeitsbeschaffungsmaßnahme abgerissen, April 1983, Foto: Dietmar Franz





Günter König

**Güterwagen 352 und 353 der GMWE**

1918 baute die Breslauer Waggonfabrik Linke-Hofmann mindestens sieben gedeckte Güterwagen für einen bislang unbekanntem Besteller. Die Wagen wurden aber wohl an das Militär (Heeresfeldbahn) geliefert und nach Ende des Ersten Weltkrieges von den Siegermächten beschlagnahmt und in Sammelagern zusammengezogen. Was nicht ins Ausland kam, wurde Anfang der zwanziger Jahre durch die Reichstreuhandgesellschaft an hiesige Bahngesellschaften, bzw. Zwischenhändler verkauft. Fünf der hier beschriebenen Güterwagen kamen im September 1922 zur Brohltalbahn (BEG 115 – 119) [1] und zwei weitere ebenfalls 1922 zur GMWE 352 u. 353 [2].

Wagen GMWE 352 und 353 kamen mit der Verstaatlichung der Bahn zur Deutschen Reichsbahn. Dort erhielten die Wagen ab 1. 4. 1949 die Nummern DR 10.332p und 10.333p. Ab 1952 wurden sie in DR 99-61-12 und 99-61-15 umgenummert. Beide Wagen blieben bis zur Betriebseinstellung 1969 in Gera. Wagen DR 99-61-12 war bereits 1968 ausgemustert aber als Materialschuppen noch bis 1969 in Gera-Pforten abgestellt, wo er verschrottet wurde. Wagen DR 99-61-15 wurde mit der Betriebseinstellung ausgemustert und 1970 in Wuitz-Mummsdorf verschrottet.

Von den fünf Wagen der BEG existieren noch drei. Wagen 115 wurde vermutlich im Sommer 1978 verschrottet. Wagen 116 fiel am 22. 6. 1977 einem Unfall auf der Steilstrecke bei Oberzissen zum Opfer und wurde nicht wieder in Betrieb genommen. Wagen 117 und 118 blieben bei der BEG und sind seit 1988 als Gepäck- und Fahrradtransportwagen für den „Vulkan-Expreß“ im Einsatz. Im Mai 1978 wurde der zur Verschrottung abgestellte und schon nicht mehr vollständig verbretterte Wagen BEG 119 an den DEV verkauft und genießt seither als „Bertis Hühnerstall“ eine vielfältige museale Nutzung.

Wagen BEG 119 wurde von DEV-Aktiven in Brohl zunächst ausgeschlachtet und anschließend am 16. 5. 1978 verladen. Am 24. 5. 1978 traf er in Bruchhausen-Vilsen ein [5]. 1979 wurde er ohne Bremsenrichtung wieder instandgesetzt und als Ausstellungswagen hergerichtet. Bis 1981/82 trug er die Nummer DEV 44, seither 144. Zwischen 1979 und 1988 wurde er mehrmals auf der HAFa in Bremen ausgestellt. Nachdem er 1988 einen Neulack erhalten hatte, blieb er als Bahnhofswagen in Bruchhausen-Vilsen. Im Sommer 1991 begann eine gründliche Aufarbeitung mit einer Hauptuntersuchung, die im April 1992 abgeschlossen wurde [6]. Dabei erhielt er auch wieder eine Handbremse und eine Saugluftleitung eingebaut. Die BEG Schiebetüren mit den Diagonalen mußten neuen Türen weichen, die den Originaltüren nachempfunden sind. Außerdem erhielt er eine komplett neue Verbretterung. Kurz nach seiner Fertigstellung wurde er noch einmal bei der HAFa in Bremen gezeigt. Seit dem 27. 5. 1994 ist er als Rottenaufenthaltswagen eingesetzt.

*Oben und Mitte: BEG 115 und 117, Brohl Güterbahnhof, 10. 3. 1974, Fotos: Rudolf Mickel*

*Unten: BEG 117 mit Öffnungen der ehemaligen Balancierkupplung, Engeln, 18. 1. 1973, Foto: Paul König*

*S. 19 oben: BEG 119 noch komplett, 27. 3. 1977, Foto: Paul König*

*Nächste Seite: Typenzeichnung der Wagen BEG 115 - 119, M 1 : 87, Zeichnung Günter König*

**Technische Beschreibung**

Der Wagenrahmen besteht aus genieteten U-Profilen unterschiedlichen Dimensionen. Die Federung besteht aus einer neunlagigen Blattfeder mit einer gestreckten Länge von 1.100 mm. Die Federblätter haben einen Querschnitt von 90 x 13 mm. Als Achslager sind zweiteilige Lager nach englischem Vorbild eingebaut.

Die Zug- und Stoßvorrichtung bestand bei der GMWE und auch wohl bei allen anderen Wagen ursprünglich aus einer innen liegenden Balancierkupplung wie auch bei der Kleinbahn Hoya – Syke – Asendorf üblich. Bei den Wagen der BEG kann man die 170 x 45 mm großen Öffnungen der Balancierkupplung noch erkennen, obwohl die fünf Wagen auf die bei Lenzschen Meterspurbahnen übliche Kupplung mit Zughaken unterhalb der Puffer umgebaut wurden. Auffallend sind die 550 mm langen Puffer, die in dieser Länge nur von der Nordhausen-Wernigeroder Eisenbahn bekannt sind. Auffallend sind auch die 600 x 230 mm großen Pufferteller.

Ausgestattet waren alle Wagen mit einer Acht-Klotz-Handspindelbremse. Bei der BEG wurde das Bremsgewicht mit 21.700 kg angegeben. Die Wagen waren für die Steilstrecke der BEG zugelassen. Ob die Wagen bei der BEG jemals mit einer Saugluftleitung ausgestattet waren, ließ sich bislang nicht klären, scheint aber wahrscheinlich. Mitte der siebziger Jahre war sie bei keinem Wagen vorhanden. Wagen 117 und 118 erhielten 1988 eine Druckluftleitung.

Die GMWE hatte ursprünglich ihre Fahrzeuge mit Seilzugbremse über den Dächern gebremst. Eventuell wurden auch Wagen 352 und 353 als Leitungswagen hergerichtet. Vermutlich nach Übernahme durch die DR erhielten die Wagen Druckluftleitung.

Der Wagenkasten besteht aus einem eisernen Gerippe aus L- und U-Profilen mit Holzbrettern. Die Schiebetüren waren, obwohl die Wagen erst 1918 gebaut worden waren, eine völlige Holzkonstruktion. Wagen BEG 115 hatte vor 1977 Schiebetüren mit einem eisernen Rahmen und Preßspanfüllung erhalten. Ebenfalls erneuerte Türen hatte auch Wa-

gen BEG 119, allerdings schon vor 1958. Sie bestanden ebenfalls aus Holz und hatten zwei diagonale Streben erhalten.

Als Eigengewicht waren zwischen 6.270 und 6.640 kg angeschrieben. Das Ladegewicht war bei der BEG mit 15.000 kg angegeben, die Tragfähigkeit mit 15.750 kg. Die DR schrieb nur 10.000 bzw. 10.500 kg an, was dem schwächeren Oberbau bei der GMWE geschuldet sein dürfte.

Bei der BEG trugen die Wagen graue Außenanstriche. Wagen 117 und 118 erhielten 1988 grüne Anstriche mit schwarzem Rahmen und Wagen 119 braunen Anstrich mit schwarzem Rahmen. Über den Anstrich bei der GMWE liegen mir keine Angaben vor. Bei der DR waren die beiden Wagen braun gestrichen.

Bedanken möchte ich mich bei den Herren Pauly, Andernach, Franz, Zeitz und Mellerowitz, Verden für die freundliche Unterstützung. Zum Schluß wieder die Bitte, uns Ergänzungen und Korrekturen mitzuteilen.

**Anmerkungen und Literaturhinweise**

- [1] Jakubowski, Die Chronik der Brohltalbahn, Niederkassel-Mondorf 1992
- [2] Franz, Heinrich, Taege, Die Schmalspurbahn Gera-Pforten - Wuitz-Mummsdorf
- [3] Verzeichnis der Fahrzeuge der BEG mit Untersuchungsdatum; angelegt ca. 1950 (Zeitraum 1948 – 1956)
- [4] Verzeichnis der Fahrzeuge der BEG mit Untersuchungsdatum; angelegt ca. 1956 (Zeitraum 1953 – 1959)
- [5] Grippekoven, Aktion Brohltalbahn in DME 3/1978 S. 18 u. 19
- [6] Franz, Werkstatt-Telegramme in DME 3/1991 S. 62, 4/1991 S. 16, 1/1992 S. 36, 2/1992 S. 30, 3/1992 S. 50,
- [7] DEV Fahrzeug Stamblatt für G 144

