



Die großen Seitenschilder an den Lokomotiven zeigen über die Jahre hinweg verschiedene Aufschriften und Signets, zuletzt mit Folie überklebt.



Instandhaltungsbasis für Loks und Wagen ist die 1979 in Betrieb genommene Lichtenberger Lokhalle mit ihren drei Werkstattgleisen sowie Nebenanlagen. Vorher nutzte man zu Reparaturen und Fristuntersuchung weitaus bescheidenere Anlagen auf dem Bahnhof Braunichswalde. Größere Arbeiten erledigten die benachbarten DR-Bahnbetriebswerke Reichenbach und Zwickau.

Der Betriebsmittelpunkt Bahnhof Schmirchau verfügt 1990/91 noch über die vollständige Infrastruktur wie Sandportal und Tankstelle. Doch ist im Vergleich zu früher schon Ruhe eingekehrt. 1987 waren zwischen Schmirchau und Seelingstädt täglich 21 Erz-Zugpaare zu bespannen, dazu fünf von und nach Crossen. Aufnahme aus dem Sommer 1991.



Nach dem Entladen von Abraum in Löbichau hat der Leerzug zur Übergabe an die DB am 29. August 1996 Durchfahrt im Bahnhof Beerwalde. Der bestand seit Ende 1972, war jedoch bis Mai 1975 an das Gleisbildstellwerk Raitzhain angeschlossen. Als diese Technik auch in Beerwalde installiert war, konnte hier der neue Personenbahnhof in Betrieb genommen werden.

Rangierbetrieb im Bahnhof Schmirchau, der ab 1969 schrittweise erweitert wurde, dabei Gleise zum Versatzwerk Reust und zum zentralen Holzplatz erhielt sowie noch 1985 zum Nebenschleifer Räderwerk Ronneburg. Aufnahme: 28. März 1994.



Als Reichsbahner auf Wismut-Gleisen

Sie waren zwar Alltag in Gera und Altenburg, hatten aber einen besonderen Rang: die Züge des Wismut-Berufsverkehrs. Unser Autor hat sie selbst noch gefahren und erlebt Jahre später sogar eine ganz spezielle Schicht auf der Werksbahn.

Joachim Gudat als junger Reichsbahner auf 119 157 des Bw Gera 1991 im Bahnhof Meuselwitz, von dem aus einst eine Linie nach Ronneburg führte. Deren Trassenverlauf wird Joachim später noch erkunden, dort entlangwandern.

23. August 1990: P 9087

Kaum ist die 119 108 in Gera-Süd angefahren, wird es plötzlich auf dem Führerstand verdächtig leise. Mit dem typischen kurzen Poltern des 12 KVD stellt der Motor hinter mir ab. Verdammt, ausgerechnet bei der „Wismut“ ...!

Die Drosener Züge halten nicht in Gera-Kaimberg, dennoch ist die Fahrzeit mit einer Anlage nicht zu halten. Längst steht das Ende der DDR

fest, aber die alten Grundsätze sitzen fest im Kopf: „Macht mir ja keine Zuglaufstörung bei der Wismut! Ihr könnt hinterher die Räder einzeln anbringen, aber es darf keine Zuglaufstörung werden!“

Zwar drückte sich unser alter Fahrmeister gerne etwas kernig aus, doch seine Warnung war berechtigt. Der Lauf der Schichtarbeiterzüge wurde akribisch überwacht und eine Störung hing sofort an der großen Glocke. Wieder im Bw angekommen, mußte der Lokführer „was schreiben“ und wehe, er hatte nicht alles Erlaubte und nicht ganz so Erlaubte getan, damit die Lok weiterfuhr!

Also handle ich danach. Das Problem ist auf den 119ern keine Seltenheit. Mit einem angestauchten Fünf-Pfennig-Stück, das die Währungsunion vor sieben Wochen überlebt hat, wird das Steuerrelais „Füll- und Entleerzeit“ im Schaltschrank neben mir seines Postens enthoben. Fahrschalter kurz auf „o“, Motor wieder starten und niemand hat das kleine Malheur bemerkt. Planmäßig geht die Fahrt über Ronneburg und Raitzhain nach Beerwalde. Hier leert sich der Zug fast zur Hälfte, der Berufsverkehr scheint jede Woche weniger zu werden. Dafür werden die Straßen immer voller und schon gehen die ersten Gerüchte um, daß die Wismut nicht mehr lange Uran fördern wird ...





Reisepublikum am Bahnsteig von Frankenau/Reichstädt. Dem Empfangsgebäude gegenüber ist der Schuppen des Landhandels zu sehen.

Bahnhof Frankenau

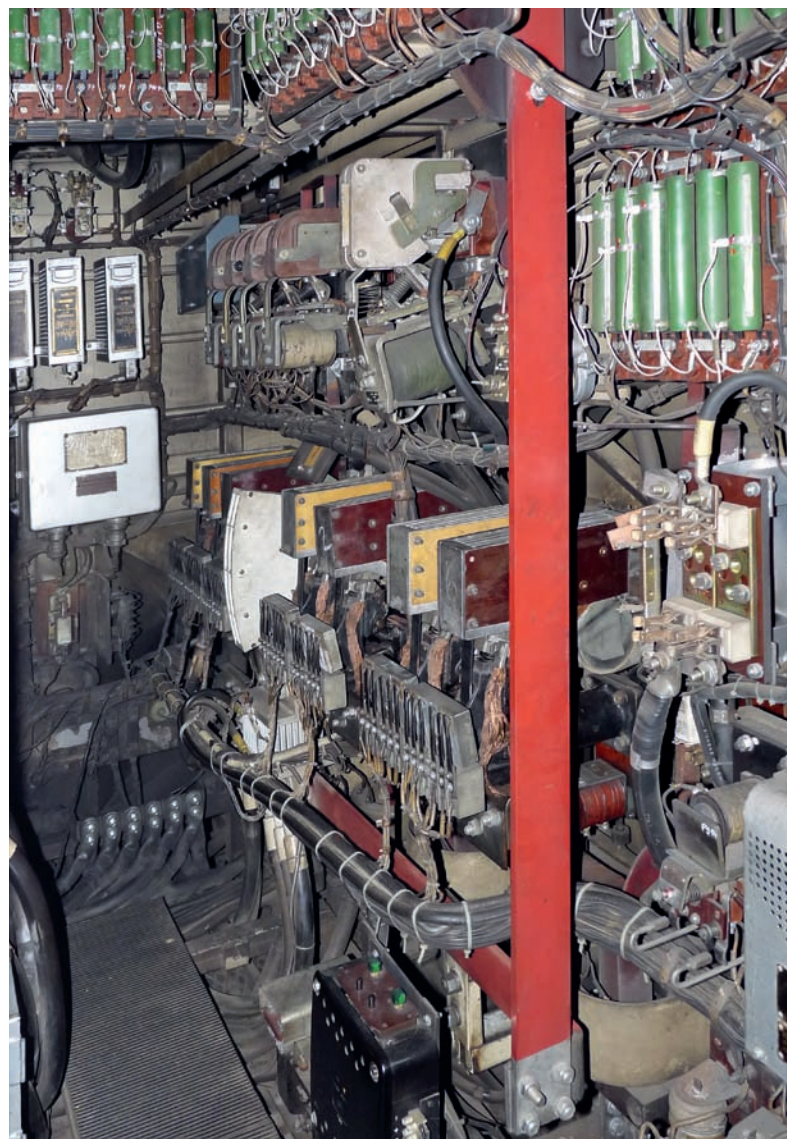
Eine einfache Station mit Haupt-, Kreuzungs- und Ladegleis; ein Anschlußgleis führt zum Lagerhaus für landwirtschaftliche Güter. Das Empfangsgebäude wird in den 1990er Jahren saniert und zu Wohnzwecken entsprechend ausgebaut.

Bahnhof Großenstein

Dito Haupt- und Kreuzungsgleis, sowie Ladegleis und ein Anschluß zu einem Lagerhaus für landwirtschaftliche Güter. Später entsteht der Komplex des Agrochemischen Zentrums (ACZ).

Beim Ein- und Aussteigen in Frankenau/Reichstädt geht's gemütlich zu. Geduldig wartet der Mann mit dem Moped rs 2 auf der die Bahn querenden Ortsstraße. Sobald der Fotoraf fertig ist, heißt es „Abfahren!“.





Der Hauptgang durch den Maschinenraum befindet sich bei der BR 232 auf der linken Lokseite – hier der Blick „nach hinten“. Der mächtige 6-Zylinder Reihenmotor CAT 3606 reicht nach oben fast bis unter das Dach. Durch die schon geöffnete Tür geht der Lokführer weiter durch Kühlkammer und Vorraum zum hinteren Führerstand. Mit der installierten AST/Loos-Technik kann der Motor bis ca. 50°C vorgewärmt werden.

Bei der Remotorisierung der V 300 blieb die eigentliche Steuerung der Lok unberührt. Der Blick auf die rechte Seite der Hochspannungskammer zeigt keine Änderungen der Ausrüstung gegenüber einer „normalen“ 232. Selbst das Symmetrieüberwachungsgerät – der kleine schwarzer Kasten unten in Bildmitte – ist noch vorhanden, obwohl es wegen außer Betrieb genommener Zentraler Energieversorgung (zev) nicht mehr benötigt wird.

Wagen für Wagen wird an der Seelingstädter Rampe das Ladegut verstürzt – ob Sand, Löß oder anderes jeweils bestelltes Material. Es wird auf Lkw geladen und zum Einbau/Abdecken der Culmitzscher Sanierungsflächen punktgenau angeliefert.



Lichtenberg: Kippen und Laden in einem Zuge – die Technologie ist eingespielt und läuft in der Regel wie ein Uhrwerk ab. Sogleich wird der Leerzug abgefahren, die Zuglok wird nach Fahrtrichtungswechsel am Abzweig Reust zur Schlußblok. Unmittelbar benachbart ist die Sonderabfalldeponie für doppelkontaminiertes Material: Abfälle, die durch Kontakt mit Haldenmaterial zusätzlich radioaktiv kontaminiert sind und für die kein anderer Entsorgungsweg möglich war. Auf der abgedichteten Basisfläche waren bis 2009 bereits 1,156 Mio. m³ Sonderabfälle eingelagert.







Die „Class 66“- 266 030 kommt am 28. Juli 2011 als erste Privat-Lokomotive in den Werksbahnhof Kayna. Für das Bahnunternehmen ITL bespannt sie den Zug mit Wagen der Gattung Tds, bei denen das Schwenkdach entfernt wurde (und die dadurch eigentlich zur Gattung Fcs zählten). Nebenan rangiert Werklok 15 mit Löß beladene Dumpcars.

Das Erfurter Eisenbahnverkehrsunternehmen Raildoox erscheint Anfang 2014 am Verladebunker Kayna, hier 232 103 am 1. Februar. Beladen werden Innofreight-Container auf größtenteils in Rumänien eingestellten Tragwagen der Gattung Sgns.





Eingangs Ronneburg hat das „Dual“-Doppel mit Zug nach Gera Gbf den Abzweig Raitzhain passiert. Eine Stunde später bringt die eine Lok einen Leerzug zurück nach Kayna. 9. Mai 2021.

Die Sonntagsruhe von Lumpzig-Großbraunshain wird vom durchfahrenden Zug kaum gestört. Das Wummern und Dröhnen der früheren Diesellokomotiven mutierte zu einer Art Rumoren der neuen Modelle – und die Wagen laufen deutlich leiser. 21. Februar 2021.

