



Eisenbahn JOURNAL

B 7539 E
ISSN 0720-051X

1/1992

Januar

DM 11,50

sfr 11,50

öS 89,--



(Füllseite)

Inhalt

Eisenbahn-Journal

Wintersport im Erzgebirge	4
Mit der "Sportbahn" von Heidenau nach Altenberg (Teil 1)	
Erinnerungen an die Baureihe 011	10
Das Ende der EBV-Dampflokära steht fest	16
Teil 2: Lokomotivpark und Zechenübersicht	
Airport Express II	22
Das deutsche Schienennetz im Jahr 2000	26
mit den bayerisch-thüringischen Lückenschlüssen	
75 Jahre MITROPA	32
Wie in alten Zeiten	44
Wieder Personenverkehr zwischen Oschatz und Mügeln	
Deutscher Staatsbahnwagenverband	46
Teil 11: Schienenwagen nach Musterzeichnung A 11	
Einheit auch im Nummernschema	60
Die neue Kennzeichnung der Triebfahrzeuge	

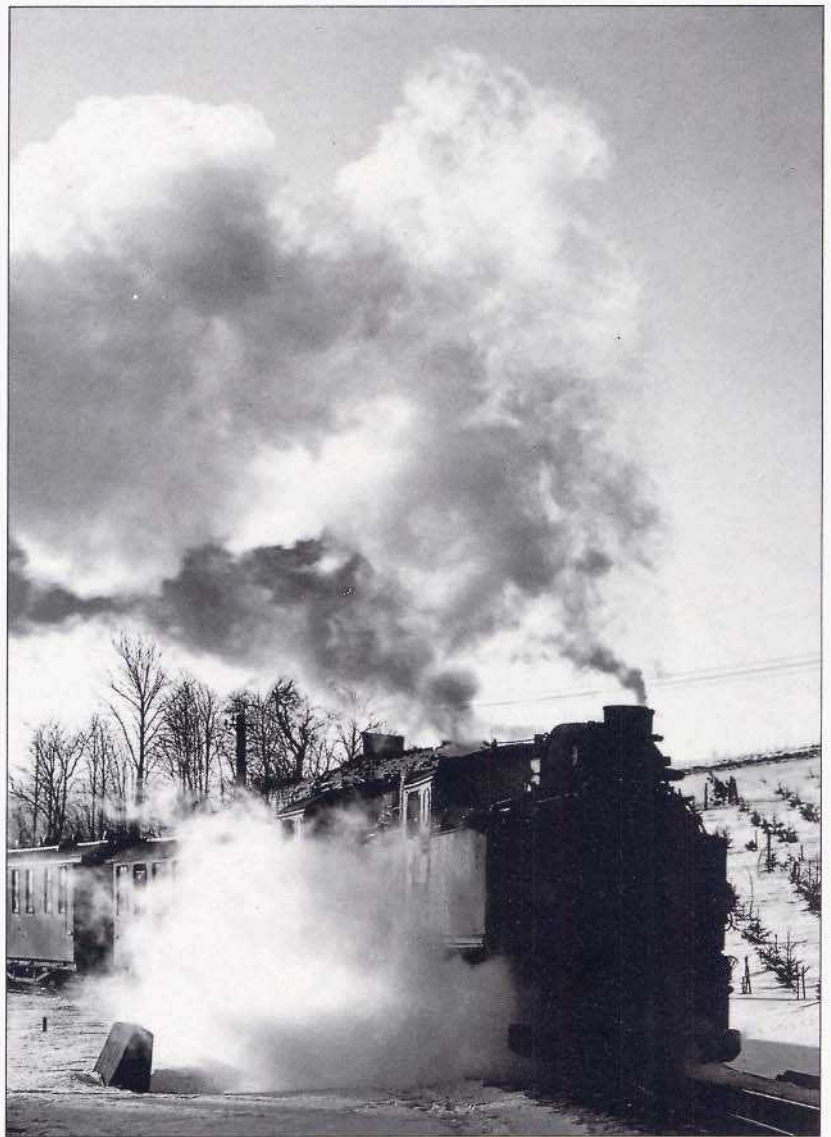
Modellbahn-Journal

Modell der 011 056 in HO	14
Baureihe E 18 – ein Rückblick	34
Vorbild und Modell	
Besuch in den Rocky Mountains	64
Unsere neue Redaktionsanlage (Teil 4)	70
Digital fahren in Nenngröße H0 und N	
31 Auf TT-Gleisen nach Grittenstadt	74
Schotterverladung zur Reichsbahnzeit in Rietlingen	78
Selbstbau eines Schotterwerks	
32 Vergessene Romantik	82
Eine schnelle Reaktion	86
Die neuen Modelle der Firma Reitz	
Landwirtschaft im Maßstab 1:87	88
Gestaltung eines Feldwegs	

Journal-Rubriken

Bahn-Notizen	40
Typenblatt: 18¹, württ. C	51
Typenblatt: 75⁰, württ. T 5	53
Fachhändler-Adressen	56
Impressum	58
Auto-Bahn	91
Schaufenster der Neuheiten	92
Mini-Markt	96
Sonderfahrten und Veranstaltungen	103

Titelbild: Am 14. Januar 1982 ist die Lokomotive 118 034 mit dem Eilzug E 3276 auf der Strecke München – Ingolstadt – Treuchtlingen unterwegs bei Wolnzach Bahnhof. (Siehe auch unseren Beitrag über die E 18 auf Seite 34.) **Foto: A. Ritz**



Winter im Erzgebirge (Seite 4): Mit der "Sportbahn" von Heidenau nach Altenberg. Sowohl in ihrer Zeit als Schmalspurbahn als auch nach dem Umbau auf Normalspur 1938 weckte diese Bahnlinie aufgrund ihrer landschaftlichen Reize das Interesse vieler Eisenbahnfreunde und Fotografen.

Foto: Sächsische Landesbibliothek, Abteilung Deutsche Fotothek



Einheit auch im Nummernschema (Seite 60): Seit dem 1. Januar gültig – die neue Kennzeichnung der Triebfahrzeuge. Neben der kompletten Nummernübersicht finden Sie einige interessante Baureihen mit neuen Loknummern, hier die 771 050 bei Gotha. **Foto: G. Weimann**

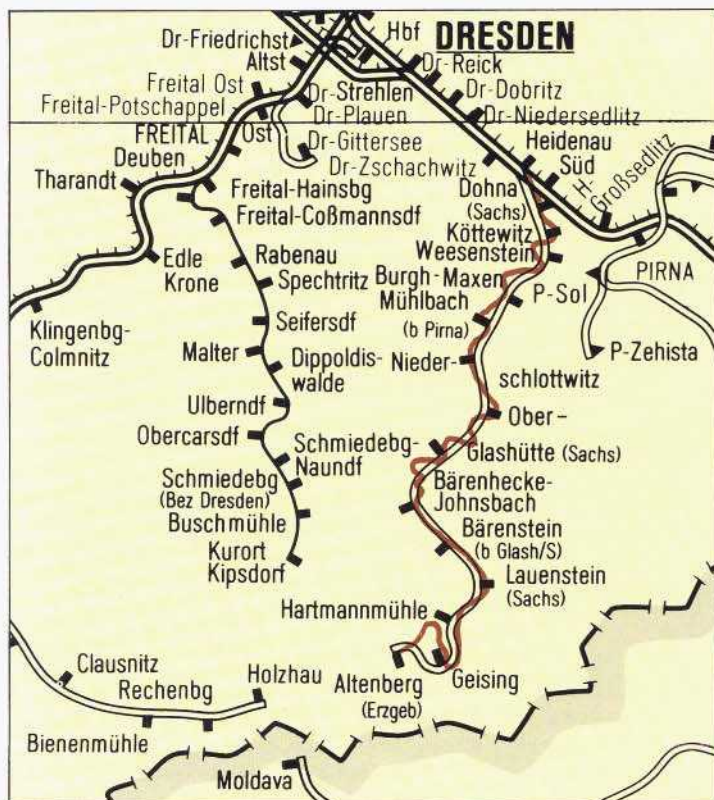


Bild 1 (oben): Bis 1934 waren die gewaltigen Leistungen des Wintersportverkehrs noch von der Schmalspurbahn zu erbringen. Hier ein Zug mit zwei VIK vor Altenberg (1934; Vorspannlok 99 699).

Bild 2 (links): Unweit von Dresden beginnt im Bahnhof Heidenau die Bahnlinie nach Altenberg. Rot eingezeichnet der ehemalige Verlauf der Schmalspurbahn. **Veröffentl. mit freundl. Genehmigung der DB, Karten- und Luftbildstelle Mainz**

Bild 3 (rechts oben): Ein Stimmungsbild aus der Zeit, als es noch richtige Winter und Beschaulichkeit beim Reisen gab. Zug vor Altenberg mit Vorspann (1934; 99 701).

Mit der »Sportbahn«

Wo findet man in Deutschland eine Eisenbahnstrecke, die im Verlauf von 100 Jahren dreimal eröffnet worden ist – zweimal als Schmalspur- und einmal als Normalspurbahn? Und was ist das für eine Eisenbahn, die sich Müglitztalbahn nennt, aber eine Gebirgsbahn ist, überwindet sie doch auf 38 km Streckenlänge 634 Höhenmeter! Außerdem: Für welche Eisenbahnstrecke wurden schon spezielle Lokomotiven und Reisezugwagen gebaut?

Diese äußerst bemerkenswerte Bahnlinie beginnt im Elbtal bei Heidenau – das bei der ersten Bahneröffnung und noch bis 1920 Mügeln bei Pirna hieß – in 121 m Meereshöhe; sie endet auf dem Kamm des östlichen Erzgebirges in 755 m über NN.

Die Schmalspurzeit

Die Schmalspurbahn Mügeln bei Pirna–Geising ist mit 750 mm Spurweite am 18. November 1890 eröffnet worden. Im Jahre 1923 erfolgte als sogenannte Notstandsarbeit die Verlängerung nach Altenberg, um das für den Wintersport günstige Gelände zu erschließen. Dazu

Wintersport im Erzgebirge



von Heidenau nach Altenberg – Teil 1

mußte die Eisenbahn noch weiter – von 590 m auf 755 m Meereshöhe – "klettern".

Bestrebungen, das Tal der Müglitz mit seiner Industrie an das Eisenbahnnetz anzuschließen, gehen bis in das Jahr 1866 zurück. Man erwog sogar den Bau einer Durchgangsstrecke nach Böhmen, um die nordböhmische Braunkohle der Industrie im Müglitztal zuzuführen. Die Kosten für diese Trasse wären jedoch unverträglich hoch gewesen, so daß man sich auf eine Stichbahn von Heidenau aus beschränkte.

Die Schmalspurstrecke hatte 13 Bahnhöfe, vier Haltepunkte und 22 Anschlußgleise. Im unteren Teil des Müglitztals waren Papier- und Zellstoffbetriebe, Gußstahl- und chemische Fabriken ansässig. Im mittleren Teil hatten sich Mühlenbetriebe sowie die Uhren- und Rechenmaschinenindustrie in Glashütte angesiedelt. Vom oberen Teil der Strecke profitierten die Holzindustrie und die Hartsteinwerke. In Altenberg selbst wird seit über 500 Jahren Zinnerz geschürft und aufbereitet.

Die Schmalspurbahn besaß vor dem ersten Weltkrieg 16 Lokomotiven, 74 Personenwagen, elf Packwagen, 159 Güterwagen und 60 Roll-

wagen. Eröffnet wurde die Strecke mit Lokomotiven der Gattung I K (C n2). Im Laufe der Zeit verrichteten die Gattungen III K, IV K und V K auf der Müglitztalbahn Dienst. Letztere Baureihe (DR: 99⁶¹) war speziell für den Einsatz auf der Strecke entwickelt worden. Ihre beiden Endachsen waren als Hohachsen ausgeführt. Die Maschine sollte mit ihrem einfacheren Triebwerk die kompliziertere Meyer-Baureihe IV K ablösen, was ihr jedoch nicht gelang. Später kamen die Lokomotiven der Baureihe VI K auf die Strecke. Sie liefen bis zur Umspurung auf Normalspur zur vollsten Zufriedenheit.

Am 8. Juli 1927 ist das Müglitztal von einer schweren Hochwasserkatastrophe heimgesucht worden, besonders der Abschnitt zwischen Lauenstein und Weesenstein. Die Eisenbahnstrecke wurde auf einer Länge von 20 km fast völlig zerstört. Doch lassen wir dazu einen Zeitzegen zu Wort kommen:

"Am 8. Juli 1927 war ich im Begriff, von Heidenau mit dem Zug nach Bärenhecke-Johnsbach zu fahren. Kurz vor 21 Uhr ging der Zug unter Donnern, Blitzen und stark strömendem Regen ab. Es war nicht möglich, et-

was zu sehen, nur beim Blitzen sah man, daß die Müglitz immer mehr anschwellte und die Gefahr in Schlottwitz so groß war, daß von dem vorsichtigen Zugpersonal alle Brücken, ehe sie befahren, erst untersucht wurden. Mit etwas Verspätung trafen wir in Glashütte ein. Tiefschwarz war die Nacht, außer Pechfackeln keine Beleuchtung, keine Verbindung war zu erlangen. Jetzt hieß es warten. Ich stieg mit der Mehrzahl der Fahrgäste aus, ein Teil blieb sitzen, man wollte dort die Zeit abwarten; wir gingen in den Gepäckraum, den wir aber auf Anordnung wieder verlassen mußten. Nachdem wir fast eine Stunde im Wartesaal zugebracht hatten, erschien ein Beamter, rief "Hochwasser" und verschwand wieder.

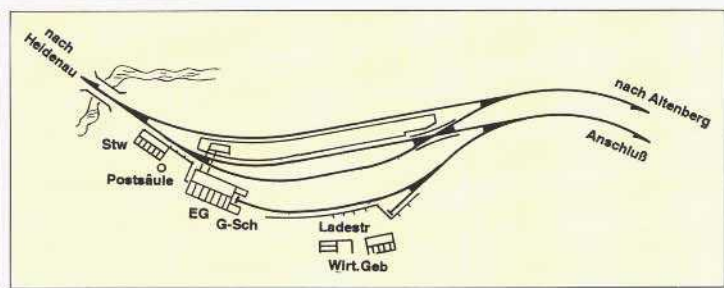
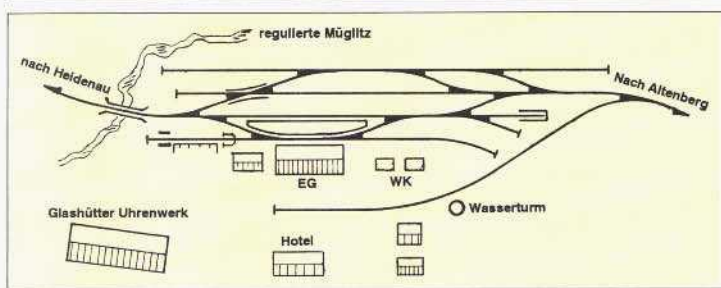
Jetzt hieß es, rette sich, wer sich retten kann! Ich hatte mit zwei Johnsbacher Lehrern eine Unterhaltung und schlug vor, auf der anderen Seite des Bahnhofs ins Freie zu kommen, aber leider unmöglich. Meterhoch kam das Wasser gestürzt und stieg so schnell, daß es binnen drei Minuten den höchsten Stand erreicht hatte. Ich stieg auf eine Bank; alle Fenster und Bänke waren besetzt, alles schrie entsetzlich um Hilfe; dabei sah ich, daß Fluten den Perso-



Bild 4: Ein mit Wintersportlern besetzter Sonderzug aus Heidenau ist soeben im 755 m hoch gelegenen Endbahnhof Altenberg eingetroffen (um 1930).

Bild 5: Wochenend-Sonderzüge hielten als sogenannte Eilzüge nicht auf allen Unterwegsbahnhöfen, wie auf dem Fahrplan von 1933 zu sehen ist. *Slg. Treutler*

132 m Heidenau - Altenberg (Erzgeb)															Alle Züge 2.3 Klasse									
5.28	w 5.45	6.35	8.00	10.10	...	13.06	14.47	16.00	w 17.15	20.30	S 20.53	ab Pirna	132 c	an	w 6.53	w 8.03	13.27	16.44	19.03	S 19.32	21.12	22.10	22.52	
5.41	S 6.20	8.42	10.00	...	13.00	14.40	15.55	17.05	20.45	...	20.45	ab Dresden Hbf	7.03	8.02	13.34	16.53	19.07	S 19.18	21.24	22.07	22.47	
2894	2906	2896	2916	2896a	2904	2910	2898	11228	2900	km	Zug Nr	RBD Dresden	Zug Nr	2891	2893	2895	2897	2897a	2911	2905	2899	2907		
6.01	S 6.48	9.03	S 10.23	3. KU	13.21	Sa 15.08	16.18	17.30	21.07	0,0	ab Heidenau	..... an	w 6.38	7.40	13.17	16.31	w 18.45	S 18.55	S 20.58	21.45	S 22.25		
6.07		9.09			13.28		16.27	17.37	21.13	2,4	w Dohna (Sachs)	..... an	w 6.32	7.34	13.06	16.25	18.38			20.52	21.39		
6.14		9.16			13.36		16.35	17.44	21.21	4,6	w Köttwitz	..... an	w 6.24	7.26	12.59	16.17	18.30			20.43	21.31		
6.22		9.21			13.41		16.40	17.50	21.27	6,3	w Weesenstein	..... an	w 6.20	7.21	12.54	16.13	18.24			20.37	21.26		
6.30		9.29			13.50		16.48	17.59	21.35	8,8	w Burkhardswalde-Maxen	..... an	w 6.10	7.13	12.46	16.05	18.16			20.30	21.17		
6.37		9.35			13.56		16.55	18.05	21.41	11,0	w Häselich	..... an	w 6.04	7.06	12.40	15.59	18.09			20.22	21.11		
6.44		9.43			14.05		15.50	17.03	21.49	14,2	w Niederschlottwitz	..... an		6.58	12.32	15.51	18.00			20.14	21.03	21.49	
6.52		9.48			14.10		15.56	17.09	21.54	16,4	w Oberschlottwitz	..... an	3. KU	6.53	12.27	15.45	17.54			20.08	20.56		
7.00		9.56			14.19		17.17	18.31	22.02	19,5	w Dittersdorf (b Glash Sachs)	..... an		6.43	12.19	15.36	17.45			19.59	20.48		
7.04		7.42	10.00	11.14	14.23		16.07	17.21	22.06	20,7	an Glashütte (Sachs)	..... ab		6.38	12.14	15.31	17.40	18.04		19.54	20.43	21.30	
7.05		7.42	10.01	11.15	Sa 13.10	14.24	16.09	17.22	22.07	20,7	ab			6.37	12.14	15.29	17.38	18.03		19.53	20.43	21.29		
7.12		10.08			13.17	14.31	17.32	18.46	22.14	23,5	w Schülleremühle	..... an		6.31	12.08	15.22	17.31			19.47	20.37		
7.18		10.14			13.23	14.38	17.39	18.53	22.20	25,7	w Bärenhecke-Johnsbach	..... an		6.25	12.01	15.15	17.24			19.41	20.30		
7.28		8.04	10.24	11.36	13.29	14.48	16.32	17.49	22.30	28,3	w Bärenstein (b Glash Sachs)	..... an		6.18	11.55	15.09	17.18	17.46		19.35	20.24		
7.38		8.14	10.34	11.47	13.39	15.00	16.42	17.59	22.40	31,9	w Lauenstein (Sachs)	..... an		6.09	11.46	14.59	17.08	17.35		19.25	20.15	21.04	
7.43		11.40			13.45	15.05	18.04	19.21	22.46	33,9	w Hartmannmühle	..... an		6.03	11.38	14.51	17.01			19.17	20.07		
7.49		8.25	10.46	11.59	13.51	15.12	16.53	18.10	22.52	36,1	w Geising	..... an		5.56	11.32	14.44	16.54	17.23		19.11	20.01	20.52	
8.03		8.38	10.59	12.12	Sa 14.04	15.25	17.07	18.24	23.05	41,6	an Altenberg (Erzgeb)	..... ab		5.42	11.17	14.30	16.37	17.08	S 18.56	19.46	S 20.37		



Bilder 6 und 7: Der Bahnhof Glashütte als Schmalspurbahnhof (links, siehe auch Bild 10) und als Normalspurbahnhof ab 1938 (rechts). *Zeichnung: GP, IN*

Bild 8: Eisblöcke aus einem nahegelegenen Teich werden 1930 zum Präparieren der Sprungschancen vom Pferdeschlitten auf die Eisenbahn verladen.





Bild 9: Trotz der starken Gattung VI K und deren Nachbau kam man auf der Müglitztalbahn nicht ohne Vorspann aus (99 701 vor weiterer VI K um 1930).
Bild 10: Bahnhof Glashütte im Jahre 1928 nach dem großen Unwetter vom 8. Juli 1927. Knapp fünf Monate hatten die Aufräumarbeiten gedauert.





Bild 11: Die Verwüstungen durch das Unwetter vom 8. Juli 1927 waren vor allem auf dem Bahnhof Glashütte verheerend. **Bilder 1, 3, 4, 8 bis 11:** Sächsische Landesbibliothek, Abt. Deutsche Fotothek

Bild 13 (rechts): Als Schmalspurlokomotive eigens für die Müglitztalbahn entwickelt – sächs. V K (hier 99 618) mit schwenkbaren Endachsen und Außenrahmen. **Foto:** Sammlg. Weisbrod

Bild 12 (unten): Nach dem Unwetter konnte der Betrieb erst am 1. Dezember 1927 wieder aufgenommen werden. **Foto:** Fischer, Sammlg. Weisbrod

nenzug abtrieben, teilweise in die Müglitz, teilweise auf die Seite legten. Noch schrecklicher wurde das Hilferufen der Darinsitzenden. Alle Lichter im Zug erloschen.

In diesem Augenblick drückten eine Holzkiste und Holzklötze die nach der Bahnseite befindlichen Türen und Fenster ein. Meterhoch strömte das Wasser herein, entsetzliches Jammern vereinte sich mit dem Toben und Brausen des Wassers. Lehrer Hasler, der mit mir auf der Bank stand, sprang herunter und schwamm nach dem Fenster zu seinem Kollegen. In diesem Augenblick hob sich die Bank, und ich stürzte ebenfalls in die Fluten. Ich hielt mich an der Bank fest und wurde mit ihr durch die Strömung und durch Schwimmen an das Fenster getrieben, wo die beiden Lehrer standen, die mich mit großer Anstrengung hinaufzogen. Unterdessen war Stillstand eingetreten, aber doch waren wir bis Brusthöhe noch im Wasser. Das Klagen einer Frau war plötzlich ver-

stummt, und ich glaube sicher, daß sie ihr Ende gefunden hat. Langsam ging nun das Wasser zurück, so daß wir gegen 3 Uhr morgens von der Feuerwehr gerettet werden konnten. Draußen bot sich ein Bild der Verwüstung, und man kann es noch gar nicht fassen, was geschehen war." •

Damals ist zum ersten Male der Umbau auf Regelspur erörtert, doch angesichts der veranschlagten Kosten von 22,5 Millionen Reichsmark – dem Fünffachen der Anlagekosten der Schmalspurbahn – nicht realisiert worden. Der planmäßige Zugverkehr auf der gesamten Strecke war nach dem Wiederaufbau erst am 1. Dezember 1927 möglich. Dieses Ereignis ist auf allen Bahnhöfen in gleicher Weise wie die Eröffnung der Strecke im Jahre 1890 gefeiert worden. Weil mehr als die Hälfte der Strecke neu gebaut werden mußte, hatte die zweite

* Preuß. Reiner: Die Müglitztalbahn (S. 64–66), Berlin, 1985.

Eröffnungsfeier durchaus ihre Berechtigung. Der Güterverkehr und der Personenverkehr auf der Müglitztalbahn war Ende der zwanziger und Anfang der dreißiger Jahre rückläufig. Im Güterverkehr ging die Zahl der umgeladenen Schmalspurgüterwagen zwischen 1928 und 1933 von 7719 auf 5619 zurück. Die Zahl der auf Rollfahrzeugen beförderten Normalspurgüterwagen sank im gleichen Zeitraum von 13 611 auf 6099. Der Stückgutverkehr ging von 12 265 t auf 8200 t zurück. Daran änderte sich auch nichts, als die Deutsche Reichsbahn auf die Sondergebühren für das Umladen der Güter und das Aufbocken normalspuriger Güterwagen verzichtete.

Dem Personenverkehr tat die Konkurrenz des Automobils Abbruch. Die Autobusse der Reichspost und der Kraftverkehrsgesellschaft Sachsen waren wesentlich schneller in Geising und Altenberg als die Eisenbahn. Mit der Zunahme des Kraftverkehrs häuften sich auch die Kollisionen zwischen Auto und Eisenbahn, denn die Staatsstraße Heidenau – Altenberg wurde 25mal von der Eisenbahn niveaugleich gekreuzt.

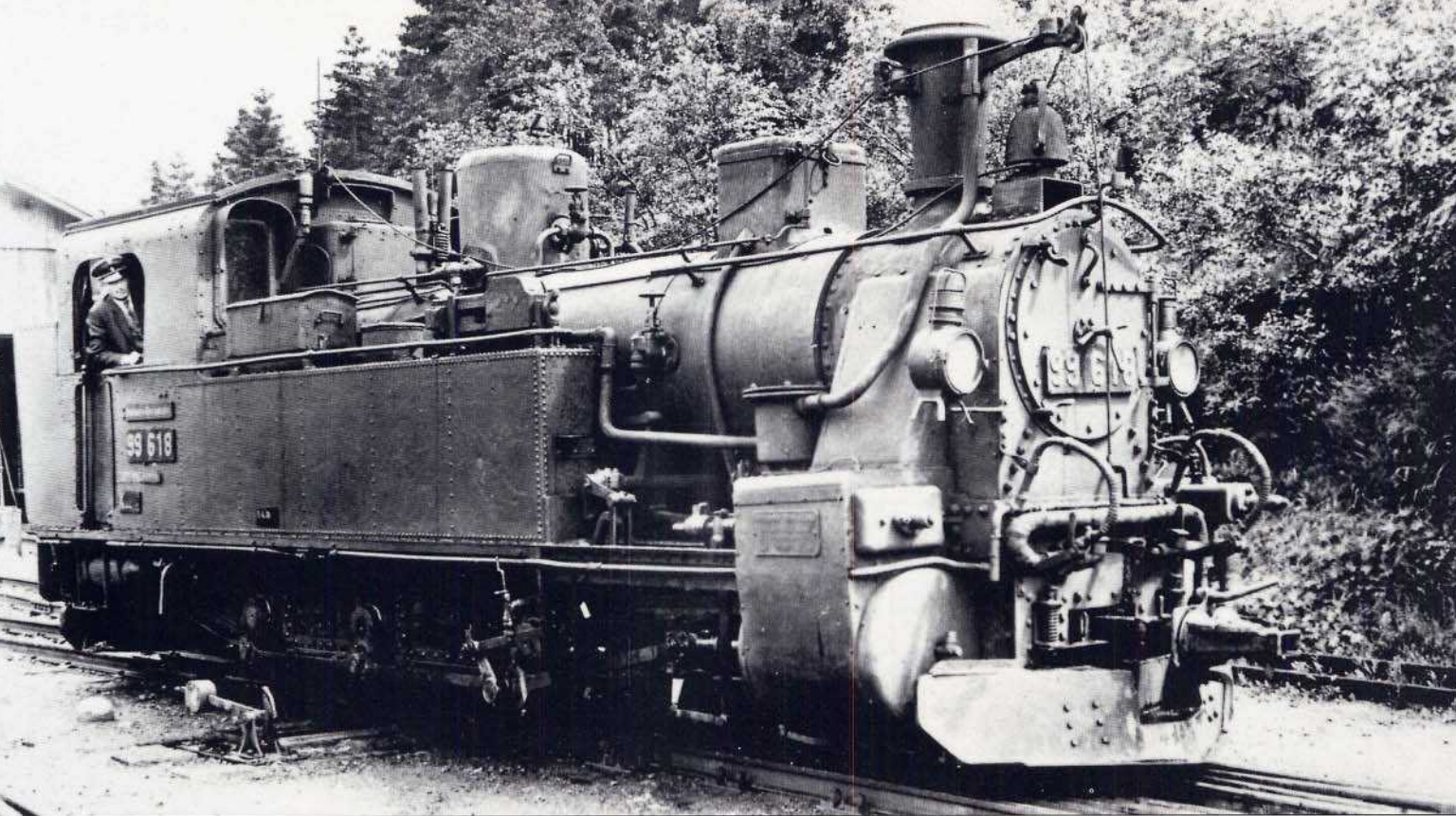
Der Umbau auf Normalspur

1933 legte die RBD Dresden ein Projekt zum Umbau der Müglitztalbahn auf Normalspur vor, das auch dazu dienen sollte, die im Ostergebirge besonders hohe Arbeitslosigkeit zu mindern. Mit dem Umbau auf Normalspur sollten erreicht werden:

- wesentliche Verkürzung der Fahrzeiten;
- höhere Lage des Bahnplanums, um die Strecke vor möglichem Hochwasser zu sichern;
- Beseitigung der 25 niveaugleichen Straßenübergänge.

Das Hauptproblem beim Umbau waren die Krümmungsverhältnisse. 7,8 km der Schmalspurstrecke wiesen einen geringeren Halbmesser als 100 m auf. In vertretbarer Weise war der Umbau auf Normalspur nur möglich, falls man





abweichend von § 7.1 der Eisenbahn-Bau- und -Betriebsordnung kleinere Radien als 180 m zuließ. Man einigte sich auf einen kleinsten Halbmesser von 140 m, was zusammen mit der Beseitigung der niveaugleichen Straßenübergänge die Neutrassierung von mehr als 15 Streckenkilometern erforderte.

Mindestens ebenso große Probleme wie die Radien im Streckengleis bereiteten die Radien der Anschlussgleise. Sie maßen im unteren Teil des Tales nur 60 m. Den Gedanken, im Bereich der Anschließer den Schmalspurbetrieb beizubehalten und die regelspurigen Güterwagen auf Rollfahrzeuge umzusetzen, ließ man bald fallen. Wenn die Umbauten teilweise auch recht aufwendig waren: Der Mindestradius der Anschlussgleise mußte 100 m betragen.

Die neue, regelspurige Strecke war mit 38 km um 3,65 km kürzer als die Schmalspurtrasse. Die Normalspurbahn nahm einige Abkürzungen durch den Berg. Es waren fünf Tunnel entstanden:

- Köttewitzer Tunnel (199 m) mit Steigung 1:250 und 600 m Halbmesser;
- Weesensteiner Tunnel (240 m);
- Glashütter Tunnel (Pilztunnel, 292 m) mit Steigung 1:50 und 275 m Halbmesser;
- Gleisbergtunnel bei Glashütte (539 m) mit Steigung 1:39;
- Geisingtunnel (236 m) mit Steigung 1:30 und 240 m/140 m Halbmesser (S-Bogen).

Die oben erwähnten Forderungen bezüglich des Umbaus der Strecke sind in allen Punkten erreicht worden. Alle 25 niveaugleichen Kreuzungen zwischen Bahn und Straße wurden

beseitigt, und der Bahnkörper lag weitgehend außer Reichweite eines Müglitz-Hochwassers. Die Fahrzeiten sind ebenfalls wesentlich verkürzt worden. Die Züge begannen und endeten jetzt in Dresden Hbf. Den Vergleich der Fahrzeiten mit den Autobussen der Reichspost und der Kraftverkehrsgesellschaft Sachsen gewann jetzt die Deutsche Reichsbahn. Ein Sportzug fuhr von Dresden nach Altenberg durch und beförderte im Winterfahrplan Wintersportler in das schneesichere Gebiet um Altenberg. Er brachte der Müglitztalbahn auch den Namen "Sportbahn" ein.

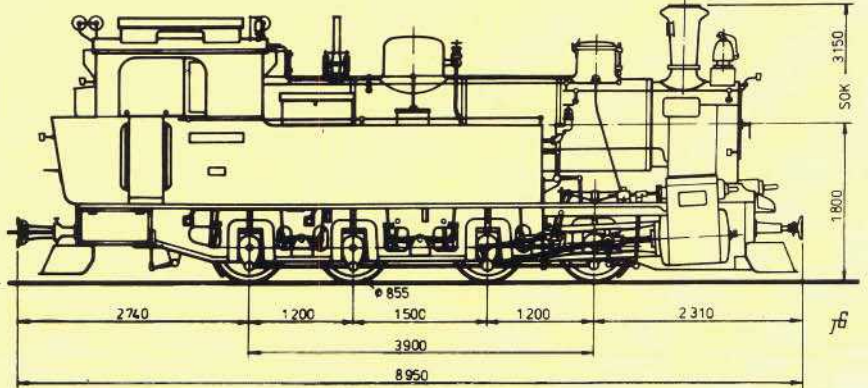
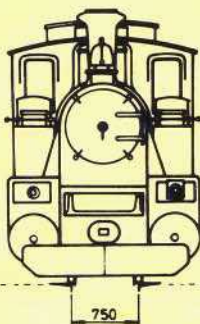
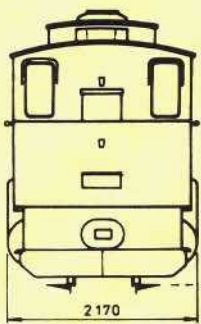
Manfred Weisbrod

Fahrzeiten bergwärts

von Dresden nach	Reichspost 1937 km min	KVG km min	Schmalspur km min	Normalspur km min	Sportzug min
Glashütte	34 69	- -	32 86	30 44	-
Geising	50 98	30 65*	48 139	44 63	-
Altenberg	- -	39 85	53 151	49 71	58

KVG = Kraftverkehrsgesellschaft Sachsen
* = Umsteigen in Dippoldiswalde

Bild 14: Eine Zeichnung der sächsischen Gattung V K (99⁶¹) im H0-Maßstab 1:87. Die eingetragenen Maßzahlen geben die Originalgrößen an. **Zeichnung:** R. Taege



99 611-619



Bild 1: Die "halbverkleidete" 01 1081 wurde wahrscheinlich 1949 in Rotenkirchen (Fulda) aufgenommen; sie ließ den "Glanz" der vollverkleideten 01¹⁰ aber immer noch erahnen. **Foto: Sammlung Dr. Scheingraber**

Bild 3 (rechts): Bereits umnummeriert in 011 072, zeigt sich die ehemalige 01 1072 mit neuem Hochleistungskessel Ende der sechziger Jahre im Bahnhof Rheine. **Foto: U. Geum**

Erinnerungen an die Baureihe 011

Am 29. August 1939, dem Tag der Abnahme der Baumusterlokomotive 01 1001, war die Welt (fast) noch in Ordnung. Von den neuen "Paradepferden" unter den deutschen Schnellzuglokomotiven versprach man sich kürzere Reisezeiten im Fernverkehr. Mit 150 km/h Höchstgeschwindigkeit waren die Maschinen

der Baureihe 01¹⁰ den Elektrolokomotiven und vielen Schnelltriebwagen ebenbürtig. Hatten die Verantwortlichen der Deutschen Reichsbahn 1938 noch das große Ziel einer Serie von 400 dieser eleganten Stromlinienlokomotiven vor Augen, waren die Ansprüche ein Jahr später bereits auf 205 Maschinen ge-

Bild 2: Aufgrund der aufkommenden Verdieselung mußte sich die 011 072 Ende der sechziger Jahre in Rheine schon mit weniger hochwertigen Leistungen zufriedengeben. **Foto: U. Geum**

