

6
86

transpress

modell eisenbahner

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

100 Jahre
„Molli“



100 Jahre „Molli“

Vom 5. bis 13. Juli 1986 wird die inzwischen nicht nur in unserem Land bekannte und sehr beliebte Schmalspurbahn von Bad Doberan nach Ostseebad Kühlungsborn ein besonderer Anziehungspunkt sein. Der Grund: Das 100jährige Bestehen des Streckenabschnittes Bad Doberan – Heiligendamm ist Anlaß für zahlreiche Veranstaltungen, über die wir bereits in der letzten Ausgabe des „me“ auf Seite 26 informierten. Seit 1973 gehört der „Molli“ zum festen Bestandteil der Deutschen Reichsbahn, und vor 10 Jahren wurde er in die Denkmalliste des Bezirkes Rostock aufgenommen. Während zu diesem Zeitpunkt jährlich rund 800 000 Reisende mit der Bäderbahn fahren, sind es jetzt über eine Million. Mit einer gesicherten Zukunft rollt der „Molli“ in das zweite Jahrhundert seines Bestehens. Wünschen wir ihm allzeit gute Fahrt!

1 Zwischen Ostseebad Kühlungsborn Ost und Heiligendamm sind Ostsee und Bahn so dicht beieinander, daß sie zusammen im Bilde festgehalten werden können. Diese Aufnahme entstand am 22. Juni 1983.

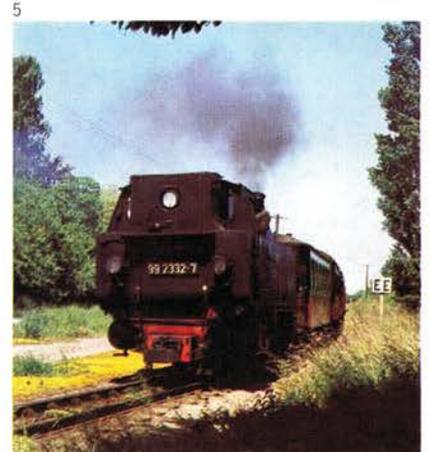
2 Ein Bäderzug erreicht am 22. Juni 1983 den Bahnhof Ostseebad Kühlungsborn Ost.

3 Am 11. Juli 1985 rollt der P 14134 mit der Lokomotive 99 2323 durch Bad Doberan in Richtung Kühlungsborn, dem größten Ostseebad unseres Landes.

4 In Bad Doberan, dem Ausgangspunkt der Schmalspurbahn, ist ein Personenzug eingetroffen (1979).

5 P 14142 verläßt den Bahnhof Ostseebad Kühlungsborn Ost in Richtung Ostseebad Kühlungsborn West.

Fotos: B. Sprang, Berlin (1, 2 und 5); R. Steinicke, Dresden (3); D. Wünschmann, Leipzig (4).



eisenbahn-modellbahn-
zeitschrift
35. Jahrgang



transpress
VEB Verlag für Verkehrswesen
Berlin

ISSN 0026-7422

modelleisenbahner

| | | |
|----------------------|--|----|
| aktuell | Mehr als nur ein Hobby | 16 |
| forum | Leser schreiben, fragen und antworten | 3 |
| literatur | Rezensionen | 35 |
| dmv teilt mit | Verbandsinformationen/Wer hat – wer braucht? | 33 |
| anzeigen | suche/biete/tausche | 34 |

eisenbahn

| | | |
|-----------------------|--|----------|
| aktuell | Auf den Schienensträngen bis 1990 | 2 |
| kurzmeldungen | Lokeinsätze/DDR und Ausland | 11/18 |
| mosaik | Mit'm Zuckeldraww an de See | 4 |
| poster | Lok 50 1002 | 10 |
| international | Eisenbahnfreunde auf Exkursion Entlang der Schwarzmeerküste | 12 14 |
| fahrzeugarchiv | Die Baureihe 50 im Bahnbetriebswerk Nossen | 7 |

nahverkehr

| | | |
|----------------------|---------------------------|----|
| kurzmeldungen | Straßenbahnen im Gespräch | 17 |
|----------------------|---------------------------|----|

modellbahn

| | | |
|-----------------------|--|----------|
| anlage | Die Neue der AG 3/27 in Freiberg | 26 |
| tips | Elektrokarren in Nenngröße H0 | 24 |
| mosaik | Gleisbilddarstellung mittels Bildschirmgrafik (Teil 2) | 19 |
| vorbild-modell | H0-Modell des Grs „Oppeln“ Das gute Beispiel | 20 22 |

Titelbild

Bad Doberan durchquert der nunmehr 100jährige „Molli“ wie eine Straßenbahn. Tausende Urlauber bewundern Tag für Tag diese besondere Streckenführung. Die Aufnahme zeigt einen Bäderzug aus Kühlungsborn, der in wenigen Minuten den Bahnhof Bad Doberan erreichen wird. Mehr über die Geschichte des „Molli“ in dieser Ausgabe.

Foto: Sammlung des Tarifamtes der DR

Redaktion

Verantwortlicher Redakteur:
Ing. Wolf-Dietger Machel
Redakteur:
Dipl.-Ing. oec. Hans-Joachim Wilhelm
Redaktionelle Mitarbeiterin:
Gisela Neumann
Gestaltung: Ing. Inge Biegholdt
Anschrift:
Redaktion „modelleisenbahner“
DDR – 1086 Berlin,
Französische Str. 13/14; PSF 1235
Telefon: 2 04 12 76
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
Karlheinz Brust, Dresden
Achim Delang, Berlin
Werner Drescher, Jena
Dipl.-Ing. Günter Driesnack,
Königsbrück (Sa.)
Dipl.-Ing. Peter Eickel, Dresden
Oberingenieur Eisenbahn-Bau-Ing.
Günter Fromm, Erfurt
Dr. Christa Gärtner, Dresden
Ing. Walter Georgii, Zeuthen
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
Jochim Schnitzer, Kleinmachnow
Ing. Lothar Schultz, Rostock
Hansotto Voigt, Dresden

Erscheint im transpress

**VEB Verlag für Verkehrswesen
Berlin**
Verlagsdirektor: Dr. Harald Böttcher
Lizenz Nr. 1151
Druck:
(140) Druckerei Neues Deutschland,
Berlin
Erscheint monatlich;
Preis: Vierteljährlich 5,40 M.
Auslandspreise bitten wir den Zeitschriftenkatalogen des „Buchexport“, Volkseigener Außenhandelsbetrieb der DDR, DDR – 7010 Leipzig, Postfach 160, zu entnehmen.
Nachdruck, Übersetzung und Auszüge sind nur mit Genehmigung der Redaktion gestattet.
Art.-Nr. 16330
Verlagspostamt Berlin
Redaktionsschluß: 23. 5. 1986
Geplante Auslieferung: 25. 6. 1986
Geplante Auslieferung des Heftes 7/86: 28. 7. 1986

Anzeigenverwaltung

VEB Verlag Technik Berlin
Für Bevölkerungsanzeigen alle Anzeigenannahmestellen in der DDR, für Wirtschaftsanzeigen der VEB Verlag Technik, 1020 Berlin, Oranienburger Str. 13–14, PSF 201.
Bestellungen sind zu richten: in der DDR: sämtliche Postämter und der örtliche Buchhandel; im Ausland: der internationale Buch- und Zeitschriftenhandel, zusätzlich in der BRD und in Westberlin: der örtliche Buchhandel, Firma Helios Literaturvertrieb GmbH., Berlin (West) 52, Eichborndamm 141–167, sowie Zeitungsvertrieb Gebrüder Petermann GmbH & Co KG, Berlin (West) 30, Kurfürstenstr. 111.
Auslandsbezug wird auch durch den Buchexport Volkseigener Außenhandelsbetrieb der Deutschen Demokratischen Republik, DDR – 7010 Leipzig, Leninstraße 16, und den Verlag vermittelt.



Auf den Schienensträngen bis 1990

1 500 Kilometer werden elektrifiziert

Die dynamische Entwicklung aller Bereiche unserer Volkswirtschaft stellt selbstverständlich an die Leistungsfähigkeit, Zuverlässigkeit und Effektivität der Infrastruktur höhere Anforderungen. Im Verkehrswesen kommt es darauf an, die steigende Produktion mit einem sinkenden spezifischen Transportaufwand zuverlässig zu bewältigen. Bis 1990 sollen weitere 1 500 km Hauptstrecken elektrifiziert und der Anteil der elektrischen Zugbeförderung auf rund 60 Prozent erhöht werden. Aufgenommen wird der Fährverkehr zwischen Mukran und Klaipeda.

Damit einhergehen muß die umfassende Einführung moderner Transporttechnologien, des Container- und Palettentransports. Im Personenverkehr sind die Qualität, Pünktlichkeit und Zuverlässigkeit weiter zu verbessern. Dabei stehen der Berufsverkehr sowie der Nahverkehr in der Hauptstadt und in den industriellen Ballungsgebieten im Vordergrund.

(Aus dem Bericht des ZK der SED)

Reiseverkehr wird attraktiver

Die weitere Gestaltung der entwickelten sozialistischen Gesellschaft in der DDR, das damit verbundene dynamische Wachstum unserer Volkswirtschaft sowie die Verbesserung der Arbeits- und Lebensbedingungen stellen höhere Ansprüche an das Verkehrswesen. Die sich daraus ergebenden Aufgaben sind auf dem Wege der umfassenden Intensivierung und Modernisierung des einheitlichen sozialistischen Verkehrswesens zu realisieren.

Im Personenverkehr geht es außerdem um den pünktlichen und zuverlässigen Verkehr, um Reisezeitverkürzungen und die Verbesserung der Information und Abfertigung der Reisenden.

Durch Einsatz der Mikroelektronik im Dienst der Reisenden sind die Verwirklichung des Selbstbedienungsprinzips

beim Erwerb von Fahrkarten rund um die Uhr sowie die automatische Platzreservierung zu erweitern, so daß weitere Erleichterungen für die Reisenden spürbar werden.

Die Steigerung der Leistungen im öffentlichen Personenverkehr erfordert vor allem die verkehrsseitige Erschließung neuer Wohngebiete und Arbeitsstätten, vorrangig durch den Einsatz elektrisch betriebener Verkehrsmittel, die Erhöhung der Durchlaßfähigkeit in hochfrequentierten Stadtverkehrsknotenpunkten durch den Einsatz von mikrorechnergestützten, verkehrsbahngestützten, verkehrsbahngestützten Steuerungssystemen, die Erhöhung des Leistungsangebots und der Attraktivität des Fernreise- und internationalen Verkehrs.

Die Nahverkehrssysteme sind durch die Vervollkommnung der Arbeitsteilung zwischen den Verkehrszweigen, vor allem durch den Ausbau des Straßennetzes und die Erweiterung des S-Bahn-Verkehrs in Ballungsgebieten, attraktiver und umweltfreundlicher zu gestalten. In der Hauptstadt der DDR, Berlin, sind auf der Grundlage der gefaßten Beschlüsse die Leistungsfähigkeit und Attraktivität der Nahverkehrsmittel und -anlagen entsprechend den Anforderungen zu erhöhen.

Schwerpunkte dabei sind der Abschluß der Rekonstruktion des künftigen Hauptbahnhofs, der Anschluß von Berlin-Hellersdorf an die U-Bahn und die Weiterführung der S-Bahn über Wartenberg hinaus. Die Rekonstruktion der S- und U-Bahnhöfe ist abzuschließen. Zwischen den Bezirksstädten Dresden, Leipzig, Halle und Magdeburg sind weitere Städteexpresszugverbindungen einzurichten.

Mehr Güter über die Schienen

Im Güterverkehr ist der volkswirtschaftlich begründete Transportbedarf durch rationelle Transporttechnologien zuverlässig und mit weniger Energie, Material, Arbeitszeit und Kosten zu realisieren.

Das erfordert die engere Verflechtung von Produktion und Transport durch die Anwendung neuer, effektiver Methoden der Transportoptimierung und den schrittweisen Aufbau rechnergestützter Produktions-Transportketten in allen Wirtschaftszweigen.

Die Verlagerung von Straßentransporten auf die energiegentigeren Verkehrszweige Eisenbahn und Binnenschifffahrt ist fortzusetzen. Zur Rationalisierung der volkswirtschaftlichen Transportprozesse ist der Container- und Palettenverkehr weiter auszubauen. Der

Umlauf und die Auslastung von Containern sind mit dem Ziel zu erhöhen, mit jedem Großcontainer im Jahre 1990 15 Prozent mehr Güter zu transportieren als 1985. Die materiell-technische Basis ist durch die Rekonstruktion, Modernisierung und die Inbetriebnahme neuer Containerumschlagplätze auszubauen.

Mikroelektronik und Robotertechnik

Die schnelle und zuverlässige Durchführung der Transporte erfordert sowohl modernste Transporttechnologien als auch die Erhöhung des eigenen Beitrages des Verkehrswesens für die Entwicklung der Transportkapazitäten durch verstärkte Entwicklung und Anwendung moderner Schlüsseltechnologien, insbesondere der Mikroelektronik und der Robotertechnik. Durch Automatisierung ganzer technologischer Prozesse sind weitere Kapazitätserhöhungen zu erreichen und die Kosten zu senken. Auf entscheidenden Gebieten ist das internationale Niveau in der technologischen Arbeit im Gütertransport sowie in den Bau- und Reparaturprozessen mitzubestimmen. Die Leistungsfähigkeit, besonders der Eisenbahn und der Binnenschifffahrt, ist bedeutend zu erhöhen. Die Elektrifizierung wird den Gesamtenergieverbrauch senken. Das Zentrale Jugendobjekt „Elektrifizierung von Eisenbahnstrecken“ wird weitergeführt. Durch Automatisierung bzw. Teilautomatisierung ganzer Produktionsabschnitte in den Reichsbahnausbesserungswerken sind die Voraussetzungen für den verstärkten Neubau von Güterwagen, Reisezugwagen und Containern sowie deren rationellste Instandhaltung zu schaffen. Zur Steigerung der Produktivität im Eisenbahnwesen, zur weiteren Erhöhung der Sicherheit im Eisenbahnverkehr sowie zur Verbesserung der Arbeits- und Lebensbedingungen der Eisenbahner ist die Ausrüstung mit moderner Sicherungstechnik fortzusetzen.

(Aus der Direktive zum Fünfjahrplan für die Entwicklung der Volkswirtschaft der DDR in den Jahren 1986 bis 1990).

In allen Bereichen Computer

Die Zahl der im Einsatz befindlichen 2 500 Mikrorechner ist bis 1990 zu verzehnfachen. Dann werden 25 000 bis 30 000 mikroelektronische Geräte, Anlagen und Systeme vorhanden sein. 2 000 Technologen-Arbeitsplätze sind bei Eisenbahn und Kraftverkehr mit Büro- und Personalcomputern auszurüsten.

(Aus dem Diskussionsbeitrag von Verkehrsminister Otto Arndt)

Leser schreiben ...

Ausstellungszug ist unterwegs

Der Magdeburger Ausstellungszug mit der Modellbahnanlage und dem Berufsorientierungsbe- reich ist noch auf folgenden Bahnhöfen zugänglich: 4./6. 7. Möser; 11./19. 7. Salzwedel; 18./20. 7. Diesdorf; 25./27. 7., 1./3. 8. und 8./10. 8. Arendsee; 15./17. 8., 22./24. 8. und 29./31. 8. Ilsenburg; 5./7. 9. Egel; 12./14. 9. Calbe (Saale) West; 19./21. 9. Nienburg (Saale); 26./29. 9. Wanzleben; 3./5. 10. Magdeburg Hbf. Der Zug wird in der Regel nach Schließung der genannten Aus- stellungstage zum nächsten Ein- satzort umgesetzt. Die Öffnungs- zeiten sind einheitlich festgelegt: Freitag 15–18 Uhr, Sonnabend 9–12 Uhr und 15–18 Uhr sowie Sonntag 9–12 Uhr.

H. Sperling, Magdeburg

Ergänzungen zu „Auf schmaler Spur durch die ČSSR“, „me“ 11/85, S. 6ff.

Klaus Jünemann, Berlin, machte auf Fehler in der Veröffentlichung aufmerksam, die sich durch Zeilenverschiebungen in den Tabellen auf Seite 7 erga- ben:

M 21.005 hatte die Fabriknum- mer 58 737/1945. Der Umbau in Ba/u 619 beim M 21.007 ist zu streichen. Werner Umlauf, Er- furt, gab folgende Ergänzungen zur Verteilung der ČSD-Triebwa- gen M 11 in den Jahren 1938 bis 1945:

M 11 001 und M 11 002 bis 1938 Osobloha, M 11 003, M 11 004, M 11 005, M 11 009 bis 1938 bei ČSD-Bahn Berehovo (von 9.

März 1939 an MÁV, von 1944 an SŽD), M 11 006, M 11 007, M 11 008 bis 1938 Jindřichov Hra- dec, von 1938 bis 1945 M 11 001, M 11 002 und M 11 006 in DRG 136 001, 136 002, 136 003 umnummeriert, M 11 003, M 11 004, M 11 005, M 11 009 auf der o. a. MÁV-Strecke in der Karpatho-Ukraine, M 11 007 und M 11 008 in Jindřichov Hradec. M 11 009 kam 1939 auf das von Ungarn annektierte rumänische Gebiet und wurde 1980 als Wa- genkasten bei den CFR gesehen. Herr Umlauf fügt hinzu, daß 1945 sämtliche Triebwagen in Osobloha ausgebrannt abgestellt waren. Eine Dampflokomotive war ausgebrannt und umge- stürzt, es war die Lokomotive Nummer 2 der Kleinbahn Berga–Lingen–Quakenbrück. Die Schmalspurbahnen von Jind- řichov Hradec wurden 1938 be- trieblich geteilt. Jindřichov Hra- dec–Nova Bystřice kam zur RBD Linz, die Strecke Jindřichov Hra- dec–Obrataň blieb eine Strecke der Böhmischo-Mährischen Eisen- bahn (BMB), deren Personale auch zwischen Jindřichov Hra- dec und Nova Bystřice einge- setzt waren. Vielen Dank für die Hinweise.

E. Preuß, Berlin

Leser fragen ...

Seit wann Dreilichtspitzensignal?

Seit langem beschäftigt mich die vorbildgerechte Beleuchtung von Modellbahntriebfahrzeu- gen. So habe ich trotz eines in-

tensiv betriebenen Literaturstu- diums noch nicht herausbekom- men, seit wann bei der DR das Dreilichtspitzensignal an Trieb- fahrzeugen der DR Pflicht ist. Weshalb wurde bei Dampfloks mal mit zwei und mal mit drei Lampen gefahren?

J. Strauch, Dresden

Leser antworten ...

Signalbuch gibt Aufschluß

Das Dreilichtspitzensignal (Si- gnal Zg 1a) wurde erstmals im Si- gnalbuch der Deutschen Reichs- bahn vom 1. April 1959 erwähnt. Auf Nebenbahnen mit ungesi- cherten Bahnübergängen ist es Pflicht; auf allen anderen Strek- ken wird es geführt, wenn die Triebfahrzeuge damit ausgerüs- tet sind. Die Neubaufahrzeuge wurden bzw. werden bereits vom Her- stellerwerk mit diesem Signal ausgerüstet. Demgegenüber mußten alle Dampflokomotiven ab 1958 durch die Reichsbahn- ausbesserungswerke mit einer dritten Steckdose an Rauchkam- mertür und Tenderrückwand ausgerüstet werden, um dort die dritte Signalleuchte nach ent- sprechender Befestigung an- schließen zu können.

Bei einigen Reko-Dampfloko- motiven, z. B. die mit kegelförmiger Rauchkammertür, wie die BR 01⁵ und die Lokomotiven 18 201, 19 015 und 19 022 wurden eben- falls fest mit der Lok verbundene Leuchten montiert. Die anderen Dampfloks verfügen durchweg über aufsteckbare Signallampen,

die als Lokbestückungsgerät in der Lagerwirtschaft geführt wur- den. Wenn also heute auf Haupt- bahnen Dampflokomotiven mit dem Regelspitzensignal Zg 1b (zwei Stirnleuchten) angetroffen werden, ist das auf einen zu ge- ringen Loklaternenbestand in den Bw zurückzuführen. Schließ- lich werden diese Lampen kaum noch beschafft, da die Dampflo- ke keine Zukunft mehr hat.

W. Petznick, Magdeburg

Modellbahn-Steuerbausteine

In Ergänzung zu dem im Heft 4/1986 veröffentlichten Beitrag über die neuen MBS möchten wir darauf hinweisen, daß die Ausgänge der Schattenbahnhof- Bausteine MBS S3.1. und MBS S1.1 zur Ansteuerung der Wei- chen Dauerstrom liefern. Elektro- magnetische Impulsantriebe ohne Endabschaltung sind daher nur in Verbindung mit entspre- chenden Schutzschaltungen ge- eignet.

VEB GRW Teltow

„Historische Rationalisierung“



Damals und heute: keine Leute, keine Leute! Aufgenommen im Schmalspur- bahnmuseum Bahnhof Oberritters- grün Ende Juni 1984 von Stefan Rasch, Mülsen St. Jacob.

Erst das Gehirn einschalten ...

„Hilfe, rettet uns. Wir haben ein Recht auf Leben! Tod den Elloks!“ Sol- cher und ähnlicher Blödsinn war tat- sächlich im September 1985 auf der Tenderseitenwand der 03 0020-2 zu lesen. Anlaß für diese Geistlosigkeit, anders kann man es nicht nennen, war die geplante Zerlegung dieser 1941 gebauten Maschine in der Ein- satzstelle Putbus. Seit 1956 war sie im Bw Stralsund beheimatet und schied mit anderen Vertreterinnen ihrer Baureihe zum Sommerfahrplan 1980 aus dem Plandienst aus. Jeder Eisenbahnfreund weiß, daß nicht

jede Maschine aufgehoben werden kann. Bei aller Sympathie für die Dampflo, zu der ich mich bekenne, sind die oben zitierten Sprüche abso- lut fehl am Platze. Wer seinen Kopf

KOMMENTAR

zum Denken und nicht lediglich zum „Fotoapparatuhängen“ hat, der hat doch längst mitgekriegt, daß eine größere Anzahl von Dampflokomoti- ven der verschiedensten Baureihen erhalten bleibt, davon einige im be- triebsfähigen Zustand!! Die stark be- suchten Fahrzeugausstellungen zu

den Jubiläen im vergangenen Jahr legten doch dafür beredtes Zeugnis ab!! Oder denken wir an die Schmal- spur-Traditionsbahnen! An die Son- derfahrten! Was bei uns für die Tra- ditionspflege getan wird, kann sich wirklich sehen lassen. Auch vor 150 Jahren gab es Leute, die über die Dampflokomotiven das dümmste Zeug sagten oder schrieben. Also: Siehe Überschrift, dann Sprech- oder Schreibwerk betätigen. Der geistvolle Fan sollte nachhelfen, wenn er auf solche geistlosen Übel- täter stößt. Etwa so: Vor wenigen Wochen wurden der 1 000. Kilome- ter Strecke mit Fahrdraht seit dem X. Parteitag der SED und die 125. El- lok der BR 243 übergeben. Peter Köhler

Hans-Joachim Schramm (Kulturbund der DDR), Ostseebad Kühlungsborn

Mit'm Zuckeldraww an de See

Zum 100jährigen Bestehen des „Molli“

Am 9. Juli dieses Jahres feiert die Bäderbahn Bad Doberan–Ostseebad Kühlungsborn West ihren einhundertsten Geburtstag. Vom Volksmund in vielen Dialekten liebevoll „Molli“ genannt, erfreut sich die Jubilarin bei jung und alt großer Beliebtheit. Dabei übernimmt die Bahn auch heute noch pünktlich und zuverlässig vor allem jene Aufgabe, für die sie vor 100 Jahren gebaut wurde. Sie befördert Urlauber. Der Güterverkehr spielte bis zu seiner Einstellung im Jahre 1969 stets eine untergeordnete Rolle.

Seit fast 200 Jahren Badeort

Heiligendamm, Endpunkt der zunächst 6,61 km langen Strecke, ist seit 1793 Badeort. In jenem Jahr ließ Dr. Vogel, Leibarzt des Großherzogs Friedrich Franz I., die ersten Badeanlagen errichten. Zunächst wurden zwei Badeschiffe gebaut, von denen aus die zahlungskräftigen Gäste – andere waren nicht erwünscht – ins Wasser gingen. Männlein und Weiblein mußten dabei streng voneinander getrennt sein, das verlangte die öffentliche Moral.

Möglichkeiten zur Übernachtung gab es in Heiligendamm damals noch nicht. Und so bewegte sich in den Sommermonaten ein langer Pferdewagenzug vormittags von Doberan nach Heiligendamm, am Nachmittag dann in umgekehrter Richtung zurück.

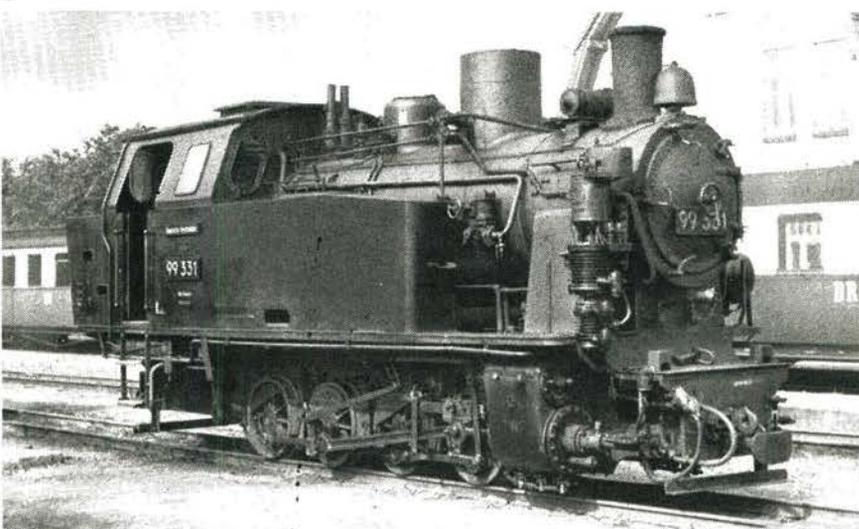
Mit Beginn des 19. Jahrhunderts setzte in Doberan eine rege Bautätigkeit ein. In den Jahren 1801 und 1802 entstand das von dem Architekten Karl Theodor Severin entworfene und unter seiner Leitung gebaute Salongebäude neben dem Logierhaus. Bis 1809 wurde das Schauspielhaus und das großherzogliche Palais am Kamp fertiggestellt. Doberan war Sommerresidenz der Großherzöge von Mecklenburg-Schwerin geworden. Am 13. November 1872 befaßte sich der mecklenburgische Landtag auf seiner Sitzung in Malchin mit dem Antrag zum Bau einer Pferdeisenbahn von Rostock über Doberan oder Warnemünde nach Heiligendamm. Bereits 10 Tage später stimmte der Großherzog diesem Vorhaben zu. Durch die Engstirnigkeit der in diesem Gebiet ansässigen Ritter und Landjunker konnte das Projekt nicht verwirklicht werden.

Dampfstraßenbahn im Interesse des Großherzogs

Mit der 1883 abschnittswise Inbetriebnahme der Eisenbahn von Wismar nach Rostock stieg die Zahl der Besucher des Seebades Heiligendamm sprunghaft an. Besonders an den Wochenenden reichten die vorhandenen Pferdedroschken nicht mehr aus, um die Ausflügler nach Heiligendamm zu bringen. So wurde durch die Doberaner Stadtväter Anfang 1886 der Bau einer Dampfstraßenbahn nach Heiligendamm nachdrücklich gefordert und durch das Großherzogtum unterstützt. Der Stettiner Eisenbahnbau- und Be-

triebsunternehmer Lenz, der auch die Wismar-Rostocker Eisenbahn gebaut hatte, zeigte sich an dem Vorhaben interessiert. Am 3. April 1886 beantragte Lenz die Konzession zum Bau und Betrieb einer schmalspurigen Eisenbahn zwischen Doberan Bahnhof und dem Seebad Heiligendamm.

Wie aus den noch vorhandenen Unterlagen ersichtlich ist, gab es zwischen dem Großherzoglichen Innenministerium und Lenz keine nennenswerten Unstimmigkeiten. Trassenführung und Finanzierung waren bald geklärt. Das für den Bahnbau erforderliche Gelände wurde durch die Stadt Doberan unent-



1 Damit die Besucher des Seebades Heiligendamm auch Grüße mit einem Dampfstraßenbahnbild versenden konnten, wurde kurze Zeit nach Inbetriebnahme der D.H.E. diese Postkarte herausgegeben.

2 Als Ersatz für die in den Jahren 1923 und 1924 gelieferten Henschel-Loks 99 311 bis 99 313 wurden 1961 aus Werklokkbeständen die SDAG Wismut

drei 1950 und 1951 gebaute Dn2t übernommen. Zwei der damals mit den Nummern 99 331 bis 99 333 bezeichneten Loks sind noch vorhanden. Hier die 99 331 (ab 1970 99 2331) 1966 im Bahnhof Ostseebad Kühlungsborn West (LKM 30011/1951). Die Lok 99 333 wurde nach Einstellung des Güterverkehrs entbehrlich und 1969 ausgemustert. Der Kessel diente im Raw „DSF“ Görlitz noch für stationäre Zwecke.

geltlich bereitgestellt. Jetzt mußte alles schnell vonstatten gehen, denn der Großherzog wünschte die Betriebseröffnung noch in der Saison 1886.

Am 25. Mai 1886 wurde mit den Bauarbeiten begonnen. Nachfolgend einige Auszüge aus dem Erläuterungsbericht: „Das Planum ist 3,1 m breit, mit 0,4 m tiefen Gräben versehen, deren Sohlenbreite 0,3 m beträgt.

– Die Geleise in den Straßen werden mit Haarmann'schen Oberbau versehen, die Spurrinnen aufweisen.

– Das Geleis soll aus 91 mm hohen, breitbasigen Schienen, 0,90 m Spur, aus 1,50 m langen, 0,18 m breiten,

durchgehende Verbindung Berlin–Neustrelitz–Rostock war hergestellt. Mittags um 12.30 Uhr traf der erste Schnellzug von Berlin kommend auf dem Lloyd-Bahnhof ein.

Von Anfang an ein enormer Ansturm

Die Abnahme der Doberan-Heiligendammer Eisenbahn (D.H.E.) fand zwei Tage vor der Betriebseröffnung am 7. Juli 1886 statt. Zeitgenössischen Veröffentlichungen ist zu entnehmen, daß sich die Doberaner Bevölkerung als Augenzeugen nahezu vollzählig an dieser ersten Fahrt der Lok mit drei Wagen beteiligte. Die Maschine wurde von der

wagen. Zur Saisonöffnung am 15. Mai 1887 waren dann sieben ausschließlich von der Kölner Firma Herbrandt gelieferte Wagen vorhanden. Hinzu kam außerdem noch ein zweiachsiger und ebenfalls in Köln gebauter Gepäckwagen, der durch die großartige Unterstützung der Werkabteilung Perleberg des Raw Wittenberge und der Konstruktionsabteilung des Raw Wittenberge wieder betriebsfähig hergerichtet werden konnte und heute mit der alten Betriebsnummer D.H.E. 71 bei Traditionsfahrten im Zugverband mitläuft.

Von 1886 bis 1968 auch Bahnpost

Am 17. Juli 1886 wurde die Bahnpostbeförderung aufgenommen und auch nach der Verlängerung der Bahn im Jahre 1910 weitergeführt. Erst 1968 übernahmen Straßenfahrzeuge diese Aufgabe.

Der Bahnbau hatte an Gesamtkosten 254 688,24 Mark erfordert. Das Unternehmen war sofort rentabel. Beweis dafür ist der erste Bericht über die Verwaltung der Schmalspurbahn. Nach Abzug aller Ausgaben verblieb trotz der kurzen Betriebszeit von Juli bis September 1886 ein Gewinn in Höhe von 4 000 Mark. Im zweiten Betriebsjahr betrug der Überschuß rund 10 300 Mark.

Obwohl die Konzessionsbedingungen der Firma Lenz die Betriebsrechte für 15 Jahre gewährten, kaufte die Großherzogliche Regierung im Jahre 1890 die Bahn mit allen ihren Anlagen und Betriebsmitteln.

Damit wurde die Bäderbahn Staatseigentum und von der Mecklenburgischen Friedrich-Franz-Eisenbahn (M.F.F.E.) verwaltet.

Ab 1910 bis nach Brunshaupten bzw. Arendsee

Neidvoll registrierten die Einwohner der Gemeinden Brunshaupten, dem heutigen Ostseebad Kühlungsborn Ost, und Arendsee, dem heutigen Ostseebad Kühlungsborn West, den wirtschaftlichen Aufschwung des Seebades Heiligendamm. Zwar wuchs die Zahl der Badegäste auch in diesen Orten ständig, doch An- und Abreise waren beschwerlich und unbequem. Sowohl von Hamburg als auch von Berlin gab es bis Kröpelin gute Eisenbahnverbindungen. Dann jedoch hieß es meist umsteigen auf Pferdewagen. Der Zustand der Chaussee durch die Kühlung von Kröpelin nach dem etwa 6 km entfernten Brunshaupten trug keinesfalls dazu bei, daß sich die Reisenden ausschließlich auf die landwirtschaftlichen Schönheiten konzentrieren konnten ... Um so mehr war der Wunsch nach einer Eisenbahnverbindung verständlich. Am 9. Dezember 1899 befaßte sich der mecklenburgische Landtag mit dem Angebot der „Baltischen Elektrizitätsgesellschaft in Kiel“, die vorhandene Schmalspurbahn ab Seebad Heiligendamm über Hinterbollhagen, Niedersteffenshagen,

3



3 Im gleichen Jahr entstand dieses Foto mit der 99 2321 (O & K 12 400/1932) beim Verlassen des Bahnhofs Ostseebad Kühlungsborn West.

0,12 m hohen Schwellen, Laschen und Hakennägeln gebaut werden.“

Warum 900-mm-Spur?

Die Frage nach der ungewöhnlichen Spurweite von 900 mm wird im Erläuterungsbericht gleichfalls beantwortet. Dazu heißt es: „Für die Wahl der Spurweite von 0,90 m ist der Umstand maßgebend gewesen, daß zum Teil für den Oberbau und zum Teil für die Betriebsmittel als Reserve vorhandenes Material benutzt werden soll, um die Anlagekosten möglichst einzuschränken und die Rentabilität des Unternehmens trotz der kurzen Betriebszeit, im Jahre von 4 Monaten, zu ermöglichen.“

In der auch für heutige Verhältnisse kaum vorstellbaren kurzen Zeit von nur sechs Wochen war die 6,61 km lange Strecke fertiggestellt. Am 1. Juli 1886 stellte Lenz den Antrag zur Abnahme der Bahn.

Am gleichen Tag war übrigens auch der Lloyd-Bahnhof in Rostock Schauplatz eines feierlichen Ereignisses. Die nun

„Hohenzollern-Actien-Gesellschaft für Lokomotivbau Düsseldorf“ mit der Fabrik-Nummer 304 geliefert. Dem Angebot der Hohenzollern-AG gingen jedoch Verhandlungen mit der „Schweizerischen Lokomotiv- und Maschinenfabrik Winterthur“ voraus. Diese Firma bot eine Lok mit annähernd gleicher Leistung an, allerdings zu einem höheren Preis. Dem Angebot von 15 000,- bis 17 000,- Mark, zuzüglich 1000,- Mark für den Oberflächenkondensator, standen 14 000,- Mark der Hohenzollern-AG gegenüber. Die Entscheidung dürfte Lenz nicht schwergefallen sein ...

Die gelieferte Lok war ausschließlich für den Einsatz als Dampfstraßenbahn gebaut und hatte ein dementsprechendes Aussehen. Das Triebwerk, zweifach gekuppelt, war voll verkleidet (Abb. 1). Die Lok wurde zunächst mit der Betriebs-Nummer 1, später 1001, geführt. Schon wenige Wochen nach Inbetriebnahme der Dampfbahn reichten die vorhandenen Betriebsmittel nicht mehr aus, um dem zeitweise enormen Ansturm von Reisenden zu bewältigen. Lenz bestellte im Dezember 1886 eine zweite Lok und vier weitere Reisezug-

Brunshaupten und Arendsee nach Mechelsdorf zu verlängern und zu elektrifizieren. In Mechelsdorf hätte Anschluß an die seit 1889/90 bestandene und ebenfalls 900-mm-spurige Rübenbahn bestanden. Landtag und Großherzog gaben dem Projekt noch am gleichen Tage ihre Zustimmung. Technische Mängel und finanzielle Schwierigkeiten führten jedoch zum Scheitern. In den drei Badeorten Fulgen, Brunshaupten und Arendsee gründeten die Gemeindevorstände einen Badeverein, den man durchaus als einen Vorläufer der heutigen Kurverwaltung betrachten kann. Gemeinsam forderten sie die Verlängerung der bestehenden Bahn von

zwischen dem ersten und dritten Projekt entscheiden. Mit mecklenburgischer Gründlichkeit, oftmals als Langsamkeit des Denkens mißverstanden, wurden die Vorschläge geprüft. Schließlich entschied man sich für die Verlängerung der bis Heiligendamm bestehenden Strecke.

Die dazugehörige Begründung der Sachverständigen der G.E.D. Schwerin wurde während der Sitzung des mecklenburgischen Landtages am 18. Dezember 1908 als Vorlage eingebracht. Hier war nun über den Bahn- oder Chausseebau zu entscheiden. Nach stürmisch geführter Debatte am Nachmittag des gleichen Tages stimmte der

Nun auch Güterverkehr

Am 12. Mai 1910 wurde der zweite, rund 8,8 km lange Abschnitt von Heiligendamm nach Arendsee eröffnet. Seit diesem Tage verkehren die Züge auf der nun 15,4 km langen Strecke ganzjährig.

Hinzu kam jetzt der Güterverkehr, er hatte aber zu keiner Zeit überragende Bedeutung. Vor allem landwirtschaftliche Erzeugnisse, Düngemittel, Kohle und Baumaterial waren zu transportieren. Bis zum Ausbruch des ersten Weltkrieges wuchs durch die günstige Bäderbahnverbindung die Zahl der Badegäste stetig.

Mitte der 20er Jahre – also einige Zeit nach Übernahme der Schmalspurbahn durch die Reichsbahn – sollte die Strecke regelspurig ausgebaut werden. Dieses Projekt wurde jedoch wegen technischer und finanzieller Schwierigkeiten verworfen.

Traditionszug und Salonwagen

Jetzt, im 100. Jahr ihres Bestehens, ist der Bäderbahn eine für lange Zeit gesicherte Zukunft gewiß. Sie zählt bekanntlich zu jenen Schmalspurbahnen unserer Republik, die langfristig erhalten bleiben.

Für Traditionsfahrten stehen vier Reisezugwaren alter Bauart mit Oberlichtaufbau, ein zwei- und ein vierachsiger kombinierter Post-Gepäckwagen und je ein Güterwagen der Gattungen GGW und OOW bereit. Aus Rahmen und Drehgestellen eines ausgemusterten GGW entstand in der Werkabteilung Perleberg ein Salonwagen mit Modernisierungsaufbau (Abb. 4). Dieses Fahrzeug wird bei Sonderfahrten, die von der Deutschen Reichsbahn und der Interessengemeinschaft Eisenbahngeschichte beim Kulturbund der DDR organisiert werden, dem Traditionszug beigegeben. Durch den Feriendienst des Freien Deutschen Gewerkschaftsbundes und das Reisebüro der DDR wird dieser Wagen darüber hinaus ganzjährig genutzt!

Quellenangaben

- (1) Unterlagen aus dem Staatsarchiv Schwerin
- (2) Unterlagen aus dem Verwaltungsgebiet der Reichsbahndirektion Schwerin



4 Zum 100jährigen Bestehen des „Molli“ steht nun auch auf 900-mm-Spur ein Salonwagen bereit. Die Perleberger Eisenbahner bauten diesen Wagen (Nummer 990-316 [T]) auf dem Fahrgestell eines ausgedienten Güterwagens völlig neu auf.

Fotos: Verfasser (4); Sammlung des Verfassers (1); K. Kieper, Ahrensfelde (2); R. Steinicke, Dresden (3).

Heiligendamm bis in die drei Orte. Außerdem gab es noch eine größere Interessengruppe von Großbauern und Grundbesitzern, die statt einer Bahn den Bau einer Chaussee von Heiligendamm nach Brunshaupten wünschten. Und schließlich setzten sich die Stadtväter von Bützow und Kröpelin für eine regelspurige Eisenbahn Bützow-Kröpelin-Brunshaupten ein. Im Oktober 1908 mußte die großherzogliche General-Eisenbahn-Direktion Schwerin (G.E.D.)

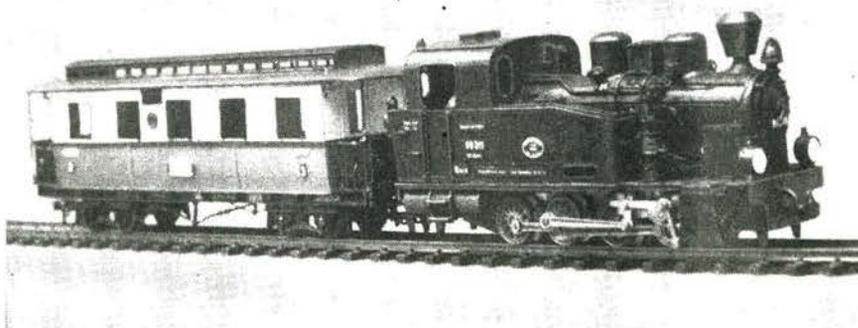
Landtag dem Bahnprojekt zu. Mit Jubel und Begeisterung wurde in Brunshaupten und Arendsee diese Nachricht aufgenommen und noch am Abend würdig gefeiert. Grundstücks- und Finanzierungsprobleme wurden ebenso wie Fragen der Trassenführung schnell geklärt. Einige Anlieger waren nicht bereit, den erforderlichen Baugrund zu den von der G.E.D. genannten Bedingungen abzugeben. Auf der Grundlage des Enteignungsgesetzes vom 29. März 1845 wurde in diesen Fällen nachgeholfen. Die Werteinschätzung oblag einer eigens dazu ernannten Enteignungskommission, die jedoch aus gutem Grund erst eine Woche nach der Inbetriebnahme der Strecke ihre eigentliche Aufgabe übernahm.

„Molli“ als Modell

Die Gruppe Modellbau der Interessengemeinschaft Mecklenburgische Eisenbahnen im Kulturbund der DDR beschäftigt sich mit dem Nachbau des „Molli“ im Maßstab 1:87. Dazu gehören auch die auf dem Foto zu sehenden Fahrzeuge.

Während der Festveranstaltung zum 100jährigen Jubiläum der Bäderbahn werden unter anderem diese Fahrzeuge in einer Ausstellung zu sehen sein.

Foto: J. Schaft, Ostseebad Kühlungsborn



Hartmut Stange, Dresden

Die Baureihe 50 im Bahnbetriebswerk Nossen

Um die vor ihrer durchgehenden Elektrifizierung teilweise noch eingleisige Strecke Leipzig–Riesa–Dresden (L/D)* zu entlasten, bestand vor 1970 im Güterzugverkehr zwischen den beiden bedeutenden Rangierbahnhöfen Engelsdorf und Dresden-Friedrichstadt ein interessanter Richtungsverkehr. Durchgangsgüterzüge von Leipzig nach Dresden fuhrten grundsätzlich über die Strecke L/D*. Züge von Dresden verkehrten dagegen auf der Strecke Borsdorf–Coswig (B/C*) über Nossen–Döbeln–Großbothen nach Leipzig. An diesem Ringumlauf waren die Bahnbetriebswerke Dresden-Friedrichstadt und Engelsdorf mit Lokomotiven der Baureihe 58³⁰ sowie die Bahnbetriebswerke Riesa, Döbeln und Nossen mit der Baureihe 58^{2,4,5,10-21} beteiligt. Weiterhin setzte das Bahnbetriebswerk Engelsdorf für leichte Züge auch Loks der BR 52 ein.

Nossen bekommt die Baureihe 50

Bei der Deutschen Reichsbahn verringerte sich zum Ende der 60er Jahre der Unterhaltungsbestand der Baureihe 58^{2,4,5,10-21} infolge von Ausmusterungen sehr stark. Auf diese Baureihe konnte im Bahnbetriebswerk Nossen durch die Aufnahme des durchgehenden elektrischen Zugbetriebes auf der inzwischen wieder zweigleisig ausgebauten Strecke L/D* verzichtet werden. Die schweren Zugförderungsleistungen zwischen Dresden-Friedrichstadt nach Engelsdorf übernahmen elektrische Triebfahrzeuge, und der sogenannte Ringumlauf erübrigte sich. Für die Bespannung der verbleibenden Nahgüterzüge reichten die leichteren Zwei-Zylinder-Loks der Baureihe 50 aus. Durch ihre mittlere Kuppelachsmasse von 15,3 t waren diese Maschinen auf allen Strecken freizügig einsetzbar.

Bereits mit Beginn des Winterfahrplanabschnittes 1969/70 wurde im Bw Nossen der Umlauf der Baureihe 58 von ursprünglich acht Planloks auf vier Maschinen gekürzt. Gleichzeitig entstand für die BR 50 ein Umlauf mit drei Planloks und einer Rangierlok. Die erste Lo-

komotive der BR 50 wurde allerdings mit der 50 1002 erst am 20. Oktober 1969 von Zwickau nach Nossen umbeheimatet. Da anfangs noch nicht genügend Maschinen der BR 50 vorhanden waren, wurden auch die Personenzugloks der BR 23¹⁰ (später 35¹⁰), teilweise sogar noch die letzte betriebsfähige Nossener Lok der BR 38, die 38 308, im Güterzugdienst eingesetzt. Mit Beginn des Sommerfahrplanabschnittes 1970 wurde durch das Bw Nossen infolge des elektrischen Betriebes zwischen Dresden und Leipzig keine Lok der BR 58



1 In den Jahren 1982 bis 1984 verkehrte der P 15768 von Nossen nach Riesa freitags und sonntags mit zwei Dampflokomotiven. Während die Zuglok 35 1113 den E 944 weiter nach Dessau zog, fuhr die Vorspannlok der Baureihe 50 mit dem P 3946 als Schlußlok bis Gröditz. Das Foto zeigt die beiden Nossener Maschinen 50 1298 und 35 1113 beim Umsetzen im Bahnhof Riesa am 6. Mai 1983. 50 1298 wurde 1941 von der Berliner Maschinenbau AG, vorm. Schwartzkopff, mit der Fabriknummer 11 592 an die Deutsche Reichsbahn geliefert.

mehr für den Planeinsatz benötigt. Mit der Abgabe der 58 1132 am 27. August 1970 an das Bw Zwickau und dem Abgang der 58 1732 am 1. Oktober 1970 in den Schadpark war die Zeit dieser Baureihe in Nossen vorbei. Lediglich im Winter 1973/74 war die 58 1094 nochmals für Heizzwecke in Nossen eingesetzt.

Einsatz im Güterzugdienst

Seit dem 31. Mai 1970 bestand im Bw Nossen für den Güterzugverkehr ein Umlauf mit sechs Planlokomotiven der BR 50, der ab 23. Mai 1971 auf fünf Lokomotiven reduziert wurde. Dabei handelte es sich um nichtrekonstruierte Maschinen, die zu diesem Zeitpunkt zum größten Teil in der Rbd Dresden beheimatet waren. Bis zum Eintreffen der ersten zwei Dieselloks der BR 106 im Jahre 1971 war eine weitere 50er im Rangierdienst auf dem Bahnhof Nossen sowie für Übergabefahrten erforder-

lich. Aufgrund ihres geschlossenen Führerhauses wurde übrigens meist die 50 3027, später auch die 50 1284, für diese Zwecke genutzt. Die Hauptleistungen erbrachte die BR 50 vor Nahgüterzügen zwischen Nossen und Dresden-Friedrichstadt, Riesa, Elsterwerda, Döbeln sowie Großbothen. Einen durchgehenden Güterzugverkehr über die Rbd-Grenze hinter Großbothen gab es nicht mehr. Weiterhin bespannten die Nossener 50er die Nahgüterzüge von Roßwein über Berbersdorf nach Karl-Marx-Stadt-Hilbersdorf sowie die

damals noch verkehrenden Güterzüge zwischen Nossen und Freiberg. Reisezugleistungen blieben für diese Loks eine Ausnahme. Lediglich auf der Strecke zwischen Döbeln und Großbothen sowie zwischen Riesa und Elsterwerda-Biehla verkehrten Personenzüge in einigen Fahrplanabschnitten mit Lokomotiven der BR 50. Die Bespannung des im Bw Nossen stationierten Hilfszuges teilten sich Lokomotiven der Baureihen 50 und 35¹⁰.

Von 1970 bis 1975 war der Lokbestand der Baureihe 50 in Nossen mit rund 10 Maschinen relativ konstant. Zu- und Abgänge gab es nur selten. Seit Mitte der 70er Jahre gehörten die nicht rekonstruierten Lokomotiven der BR 50 bereits zum Auslaufbestand der Deutschen Reichsbahn. In den Bahnbetriebswerken Dresden sowie Reichenbach (Vogtland) mit seinen Einsatzstellen Zwickau und Werdau konnte durch den voranschreitenden Traktionswechsel auf den weiteren Einsatz der BR 50 verzichtet werden. Auch das Bw Karl-Marx-Stadt kürzte den Dampflokeneinsatz. Im Bw Nossen dagegen war ein vollständiger Traktionswechsel noch nicht geplant. In den Jahren 1975 bis 1977 wurden zwar alle Nossener Maschinen der BR 35¹⁰ durch Dieselloks der BR 110 abgelöst, doch die Baureihe 50 sollte noch weiterhin eingesetzt werden. Um durch Ausmusterung dieser Maschinen

* Bahnamtliche Abkürzung für Strecken der Königlich Sächsischen Staatseisenbahnen, die auch heute noch in der Rbd Dresden Anwendung findet.



Übersicht der beim Bahnbetriebswerk Nossen beheimateten Lokomotiven der Baureihe 50 (Stand 31. März 1986).

2 Lok 50 2416 in ihrem letzten Heimat-Bw Nossen am 14. Oktober 1978. Die Maschine besaß seit 1968 einen Giesl-Ejektor, mit dem die Deutsche Reichsbahn auch 52 andere Altbau-50er ausrüstete. 50 2416 wurde im Jahr 1942 von Krauss-Maffei mit der Fabriknummer 16291 in UK-Ausführung gebaut.

3 Lok 50 3014 im Juni 1978 in Braunsdorf-Lichtenwalde mit einem der letzten Nahgüterzüge, die das Bw Nossen nach Karl-Marx-Stadt-Hilbersdorf bespannte. Die Maschine wurde 1942 in Übergangskriegsausführung von der Maschinenfabrik Esslingen hergestellt.

| Nr. | Herkunft von | Bestand in Nossen | Abgang an | Ausmusterung genehmigt am | Zerlegebestätigung am |
|---------|--------------|-----------------------|-----------|---------------------------|-----------------------|
| 50 1002 | Bw Zwi | 20. 10. 69–31. 12. 85 | z-Park | — | — |
| 50 1005 | Bw Km | 17. 12. 77–26. 3. 79 | z-Park | 3. 7. 79 | 31. 1. 80 Bw Rie |
| 50 1237 | Bw Dre | 1. 12. 70–12. 9. 72 | Bw Km | z-Park | |
| | Bw Km | 25. 8. 76– 9. 2. 78 | z-Park | 4. 4. 78 | .78 |
| 50 1284 | Bw Dre | 14. 1. 71–10. 11. 73 | Bw Km | z-Park | |
| | Bw Km | 23. 7. 75–15. 4. 76 | z-Park | 7. 5. 76 | 30. 6. 76 Raw Mei |
| 50 1298 | Bw Rie | 1. 1. 80–29. 12. 83 | z-Park | 14. 6. 84 | 16. 11. 84 TE Zwi |
| 50 1308 | Bw Km | 26. 6. 70–15. 11. 73 | Bw Km | z-Park | |
| 50 1333 | Bw Zwi | 30. 5. 70–29. 6. 77 | z-Park | 19. 8. 77 | 15. 11. 77 Raw Mei |
| 50 1387 | Bw Km | 6. 9. 77–24. 10. 77 | z-Park | 15. 11. 77 | 31. 8. 78 Raw Cs |
| 50 1388 | Bw Rch | 7. 6. 78– 4. 11. 79 | z-Park | 13. 12. 79 | 24. 6. 80 |
| 50 1432 | Bw Rch | 19. 5. 78–10. 8. 79 | z-Park | 1) | |
| 50 1504 | Bw Dre | 11. 3. 71–24. 10. 77 | z-Park | 15. 11. 77 | 31. 1. 78 Raw Cs |
| 50 1694 | Bw Dre | 9. 10. 70–13. 5. 71 | Bw Rie | z-Park | |
| 50 1851 | Bw Dre | 19. 6. 75–19. 2. 77 | z-Park | 24. 3. 77 | 30. 6. 77 Raw Mei |
| 50 1945 | Bw Dre | 5. 11. 77– 79 | z-Park | 14. 5. 79 | 15. 6. 79 Raw Mei |
| 50 1992 | Bw Rch | 27. 12. 69–22. 12. 79 | Bw Dre | z-Park | |
| 50 2146 | Bw Dre | 1. 6. 70– 9. 12. 79 | Bw Fko | z-Park | |
| 50 2347 | Bw Dre | 19. 6. 75–24. 10. 77 | z-Park | 15. 11. 77 | 31. 1. 78 Raw Cs |
| 50 2349 | Bw Km | 23. 5. 75– 6. 6. 77 | z-Park | 19. 8. 77 | 15. 11. 77 Raw Mei |
| 50 2378 | Bw Km | 6. 8. 76– 6. 6. 77 | z-Park | 19. 8. 77 | 15. 11. 77 Raw Mei |
| 50 2407 | Bw Km | 25. 8. 76– 6. 11. 79 | Bw Gla | z-Park | |
| 50 2416 | Bw Rch | 6. 5. 78– 7. 2. 79 | z-Park | 24. 4. 79 | 15. 6. 79 Raw Mei |
| 50 2641 | Bw Dre | 19. 6. 75–25. 9. 77 | z-Park | 4. 11. 77 | 15. 12. 77 Raw Cs |
| 50 2948 | Bw Dre | 19. 6. 75–23. 7. 78 | z-Park | 2) | |
| 50 3014 | Bw Rch | 19. 5. 78–25. 10. 79 | Bw Dre | z-Park | |
| 50 3027 | Bw Dre | 11. 6. 70–31. 5. 78 | z-Park | 24. 10. 78 | 10. 12. 78 Raw Mei |
| 50 3093 | Bw Aue | 19. 11. 69–13. 10. 77 | Bw Km | z-Park | |
| 50 3108 | Bw Km | 25. 8. 77–25. 9. 77 | z-Park | 4. 11. 77 | 15. 12. 77 Raw Cs |
| 50 3109 | Bw Rch | 1. 7. 70–21. 8. 70 | Bw Km | z-Park | |
| 50 3113 | Bw Dre | 28. 8. 75–31. 5. 78 | z-Park | 24. 10. 78 | 10. 12. 78 Raw Mei |
| 50 3138 | Bw Gla | 2. 6. 70–31. 5. 81 | z-Park | 17. 8. 81 | 15. 12. 81 Bw Dre |
| 50 3529 | Bw Stl | 30. 10. 81–20. 9. 85 | Bw Gla | z-Park | |
| 50 3536 | Bw Stl | 28. 11. 81– | | | |
| 50 3539 | Bw Gt | 29. 9. 78–15. 2. 84 | Bw Rch | z-Park | |
| | Bw Rch | 3. 5. 84– | | | |
| 50 3540 | Bw Stl | 19. 11. 81– | | | |
| 50 3551 | Bw Stl | 30. 10. 81–29. 5. 85 | Bw Gla | z-Park | |
| 50 3554 | Bw Mbg | 18. 10. 78– 7. 8. 80 | Bw Wsm | z-Park | |
| 50 3565 | Bw Dre | 18. 10. 83–22. 10. 84 | Bw Dre | z-Park | |
| 50 3581 | Bw Swl | 27. 9. 78– | | | |
| 50 3603 | Bw Dre | 19. 10. 84– | | | |
| 50 3647 | Bw Km | 4. 1. 86– | | | |
| 50 3657 | Bw Oeb | 1. 10. 78–22. 5. 85 | Bw Gla | z-Park | |
| 50 3658 | Bw Gt | 1. 10. 78–26. 6. 81 | Bw Rch | z-Park | |
| 50 3668 | Bw Mbg | 31. 5. 78–30. 5. 80 | Bw Wbg | z-Park | |
| 50 3673 | Bw Hlb | 24. 6. 78–12. 3. 82 | Bw Km | z-Park | |
| | Bw Km | 5. 5. 82– 1. 6. 82 | Bw Dre | z-Park | |

Legende: Cs – Cottbus, Dre – Dresden, Fko – Frankfurt (O.), Gla – Glauchau, Gt – Güsten, Hlb – Halberstadt, Km – Karl-Marx-Stadt, Mei – Meiningen, Mbg – Magdeburg, Oeb – Oebisfelde, Rch – Reichenbach (V.), Rie – Riesa, Stl – Stendal, Swl – Salzwedel, Wsm – Wismar, Zwi – Zwickau (heute Einsatzstelle des Bw Reichenbach [V.])

1) am 17. 10. 1979 als Dampfspender an Strumpfkombinat ESDA verkauft
2) am 28. 11. 1978 als Dampfspender an VEB GOTHANA Mühlhausen verkauft

den Bestand an betriebsfähigen Loks zu halten, erhielt das Bw Nossen aus anderen Bahnbetriebswerken der Rbd Dresden weitere 50er.

Im Juni 1975 konnte das Bw Nossen die letzten Betriebsloks der BR 50 aus dem Bw Dresden übernehmen. Später folgten auch freigewordene Maschinen aus den Bahnbetriebswerken Reichenbach und Karl-Marx-Stadt. Die meisten dieser Loks fuhren noch bis zum Ablauf ihrer Kesselfrist und wurden danach sofort ausgemustert. Zum Ende der 70er Jahre war Nossen zu einem typischen Auslauf-Bw für Dampflokomotiven geworden. In dem relativ kurzen Zeitraum von 1975 bis 1979 wurden 18 Altbau-50er in das Bw Nossen umgesetzt und 19 hier auch ausgemustert.

Rekolokomotiven in Nossen

Noch im Jahre 1977 waren alle 136 rostgefeuerten Rekoloks der Baureihe 50³⁵⁻³⁷ in den Bahnbetriebswerken der Rbd Magdeburg beheimatet. Durch den verstärkten Einsatz von Diesellokomotiven wurden dort einige dieser Maschinen entbehrlich und an andere Rbd-Bezirke abgegeben.

Auch Nossen profitierte von diesem Loküberschuß. Durch die Zuführung von Reko-50ern konnte hier der Bestand an Altbaumaschinen weitestgehend ersetzt werden. Den Anfang machte die 50 3668, die am 31. Mai 1978 vom Bw Magdeburg über das Raw Meiningen nach Nossen gelangte. Als in den ersten Oktobertagen des Jahres 1978 mit den in einem Lokzug bewegten 50 3539, 50 3581, 50 3657 und 50 3658 aus dem Raw Meiningen gleich