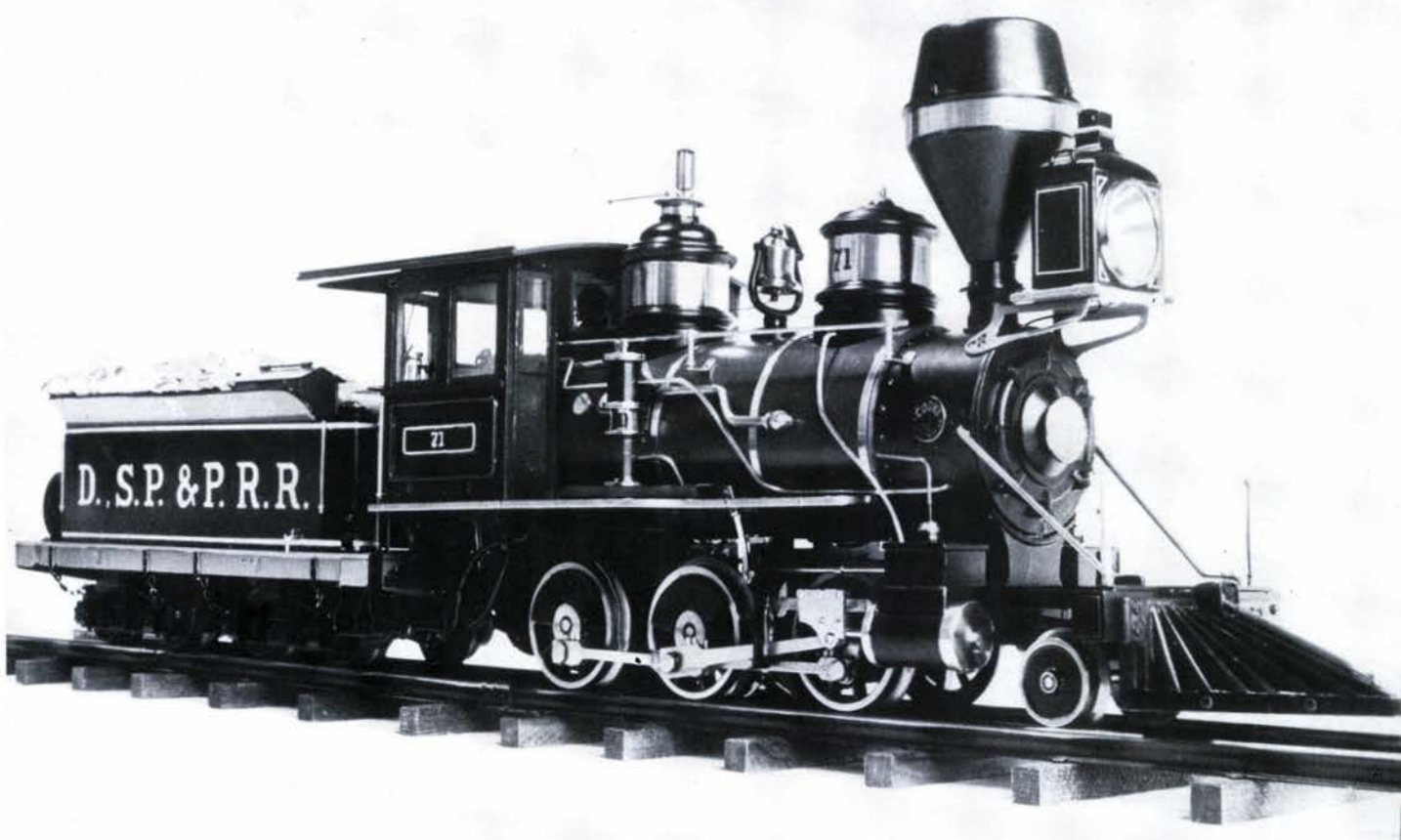


# der modelleisenbahner

FACHZEITSCHRIFT      JAHRGANG 30  
FÜR DAS MODELLEISENBAHNWESEN,  
ALLE FREUNDE DER EISENBAHN  
UND DES STÄDTISCHEN NAHVERKEHRS



Organ  
des Deutschen  
Modelleisenbahn-  
Verbandes der DDR



TRANSRESS VEB VERLAG FÜR VERKEHRSWESEN

Verlagspostamt Berlin Einzelheftpreis 1,— M

JUNI

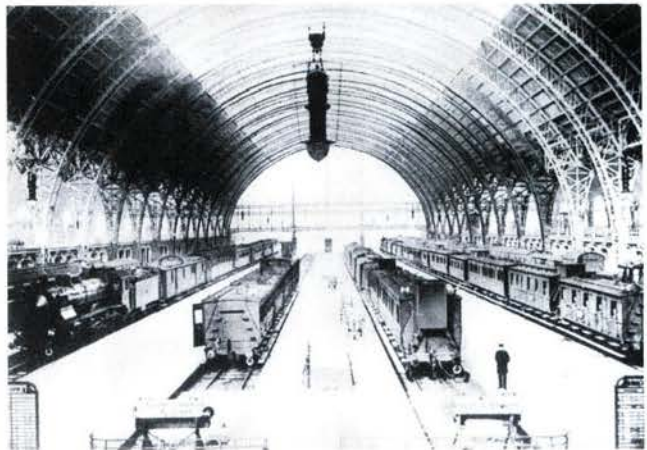
32542

6/81

## Unsere historische Fotoecke



### Das war einmal – Dresden Hauptbahnhof vor und nach der Länderbahnzeit



*Bild 1 Dresden Hbf vor dem 1. Weltkrieg*

*Foto: Sammlung R. Preuß, Berlin*

*Bild 2 Eine preußische S 4 mit Rauchkammerüberhitzer. Es folgen hinter der Lok ein sächsischer und ein preußischer Gepäckwagen.*

*Foto: Sammlung G. Meyer, Aue*

*Bild 3 Blick in die Mittelhalle des Dresdner Hbf. Der 2. Zug v. l. ist ein Abteilwagen-Zug der Windbergbahn nach Possendorf.*

*Foto: Sammlung G. Meyer, Aue*



*Bild 4 Mitte der 30er Jahre dominierte bereits der Kraftomnibusverkehr. Im Hintergrund einer der „berühmten“ Dresdner Hechtwagen.*

*Foto: Sammlung Ch. Stein, Limbach-Oberfrohna*



## Redaktion

Verantwortlicher Redakteur:  
Dipl. rer. pol. Rudi Herrmann  
Telefon: 2 04 12 76  
Redakteur:  
Ing. Wolf-Dietger Machel  
Telefon: 2 04 12 04  
Typografie: Ing. Inge Bieghold  
Anschrift der Redaktion: „Der Modelleisenbahner“,  
DDR - 1080 Berlin, Französische Str. 13/14, Postfach 1235  
Telefon: 2 04 12 76

Sämtliche Post für die Redaktion ist nur an unsere  
Anschrift zu richten.

Zuschriften, die die Seite „Mitteilungen des DMV“  
(also auch für „Wer hat – wer braucht?“) betreffen,  
sind hingegen 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  
Dipl.-Ing. Günter Driesnack, Königsbrück (Sa.)  
Dipl.-Ing. Peter Eickel, Dresden  
Eisenbahn-Bau-Ing. Günter Fromm, Erfurt  
Ing. Walter Georgii, Zeuthen  
Joachim Kubig, Berlin  
Prof. em. Dr. sc. techn. Harald Kurz, Radebeul  
Joachim Schnitzer, Kleinmachnow  
Hanßotto Voigt, Dresden

## Erscheint im transpress VEB Verlag für Verkehrswesen Berlin

### Verlagsleiter:

Dr. Harald Böttcher  
Chefredakteur des Verlags:  
Dipl.-Ing.-Ök. Journalist Max Kinze  
Lizenz Nr. 1151  
Druck: (140) Druckerei Neues Deutschland, Berlin  
Erscheint monatlich;  
Preis: Vierteljährlich 3,- M.  
Auslandspreise bitten wir den Zeitschriftenkatalogen  
des „Buchexport“, Volkseigener Außenhandelsbetrieb  
der DDR, DDR-7010 Leipzig, Postfach 160, zu ent-  
nehmen.  
Nachdruck, Übersetzung und Auszüge sind nur mit  
Genehmigung der Redaktion gestattet.

Art.-Nr. 16330

Redaktionsschluß: 20. 4. 1981  
Geplante Auslieferung: 12. 6. 1981



## Alleinige Anzeigenverwaltung

DEWAG Berlin, DDR-1026 Berlin, Rosenthaler Straße  
28/31, PSF 29, Telefon: 2 70 32 90. Anzeigenannahme  
DEWAG Berlin, alle DEWAG-Betriebe und deren  
Zweigstellen in den Bezirken der DDR.

Bestellungen nehmen entgegen: in der DDR: sämtliche  
Postämter, der örtliche Buchhandel und der Verlag –  
soweit Liefermöglichkeit; im Ausland: der internatio-  
nale 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 Ge-  
brüder Petermann GmbH & Co KG, Berlin (West) 30,  
Kurfürstenstr. 111.

UdSSR: Bestellungen nehmen die städtischen Abtei-  
lungen von Sojuspechat bzw. Postämter und Post-  
kontore entgegen. Bulgarien: Raznoisznos, 1. rueASSE,  
Sofia. China: Guizi Shudian, P. O. B. 88, Peking, CSSR:  
Orbis Zeitungsvertrieb, Bratislava, Leningradskaja ul 12.  
Polen: Buch: u. Wilcza 46, Warszawa 10. Rumänien:  
Cartimex, P. O. B. 134/135, Bukarest. Ungarn: Kultura,  
P. O. B. 146, Budapest 6. KdVR: Koreanische Gesell-  
schaft für den Export und Import von Druckerzeugnis-  
sen. Chulpanmul, Nam Gu Dong Heung Dong Pyongy-  
ang. Albanien: Ndermerrja Shetnore Botimeve, Tirana.  
Auslandsbezug wird auch durch den Buchexport  
Volkseigener Außenhandelsbetrieb der Deutschen  
Demokratischen Republik, DDR-7010 Leipzig, Lenin-  
straße 16, und den Verlag vermittelt.

# der modelleisenbahner

Fachzeitschrift für das Modelleisenbahnwesen, alle Freunde  
der Eisenbahn und des städtischen Nahverkehrs

6 Juni 1981 · Berlin · 30. Jahrgang

Organ des Deutschen Modelleisenbahn-Verbandes der DDR



Die Redaktion wurde im Jahre 1977 anlässlich des  
25-jährigen Bestehens mit der Ehrennadel des DMV in  
Gold ausgezeichnet.

## Inhalt

	Seite
Unsere historische Fotoecke	
Das war einmal — Dresden Hauptbahnhof vor und nach der Länderbahnzeit	2 U. S.
Maß des Reichtums	158
Kleine Bahnen mit großer Tradition	159
Lothar Nickel, Günter Wermke	
Kennen Sie die WSPB?	160
Jochen Kretschmann	
„Feuer-Wasser-Kohle!“	162
Merseburg—Mücheln und Röblingen—Vitzsburg dampffrei	163
Das Ende der Dampftraktion im Bw Nossen	164
Die „Trusebahn“ ist nicht vergessen!	165
AG „Freunde der Eisenbahn“ des DMV, Jena	
Abschied von der BR 95	166
Klaus Stiehler, Rainer Zschech	
Lichtenhain (a. d. Bergbahn)—Cursdorf — eine elektrisch betriebene Nebenbahn der DR	168
Basteleien · Tips · Wissenswertes	171
Beilage „Elektronik für den Modelleisenbahner“	173
Siegfried Kaufmann	
Richtige Wahl der Modellbahn-Spurweiten	176
Meterspurige Mallet-Lokomotiven mit Laufachsen?	
Winfried und Cornelia Schwarzbach	
Fast vergessene Loks einer fast vergessenen Bahn	178
Sigmar Scholz	
Schmalspurbahnbetrieb ohne Romantik	179
Wissen Sie schon	182
Lokfoto des Monats: Lokomotive 99 5001	183
Lokbildarchiv	184
Unser Schienenfahrzeugarchiv:	
Klaus Stiehler, Rainer Zschech	
Elektrische Trieb- und Steuerwagen der Baureihe 279.2 der DR	185
Klaus-Dieter Adomat	
Bauanleitung für das Empfangsgebäude und das Abortgebäude des Bahnhofs Miltitz-Roitzschen in der Nenngröße H0	187
Joachim Schnitzer	
Bau von H0-Formsignalen (3)	189
Mitteilungen des DMV	191
Selbst gebaut	3 U. S.

## Titelbild

Modell der Lok Nr. 71 der Dinver South-Park und Pacific Railroad, Baujahr 1883 im Maßstab  
1:22,5 Spur II<sub>m</sub>. Dieses Fahrzeug wird mit einem kompletten Personenzug aus der Pionierzeit des  
Eisenbahnwesens auf der 7. Berliner Modelleisenbahn-Ausstellung am Fernsehturm im Juni  
1981 zu sehen sein.

Erbauer dieses Modells ist der Eisenbahnfreund A. Delang von der Zentralen Arbeitsgemein-  
schaft des DMV im BV Berlin.

Foto: A. Delang, Berlin

## Rücktitel:

Es vermag wohl niemand einzuschätzen, wieviel Meter Film zwischen Saalfeld, Sonneberg und  
Eisfeld in den letzten Jahren Eisenbahnfreunde belichteten. Der Planeinsatz der BR 95.0 des Bw  
Probstzella gehört nun der Vergangenheit an. U. B. z. die 95 0041 mit einem Nahgüterzug bei der  
Fahrt durch Blechhammer am 10. August 1980. Lesen Sie dazu bitte auch unseren Beitrag „Ab-  
schied von der BR 95“ in dieser Ausgabe.

Foto: Th. Böttger, Karl-Marx-Stadt



# Maß des Reichtums

Der Eisenbahnknoten Karow (Meckl) bot in seiner wechselvollen Geschichte am 9. Mai 1981 eine besondere Attraktion. Die Sonne, die es an diesem schönen Maitag zu gut meinte, schien hier auch für viele Eisenbahnfreunde. Mit zünftiger Blasmusik wurden am Bahnsteig über 1000 Hobbyfreunde der Eisenbahn aus der DDR und dem Ausland stimmungsvoll begrüßt.

Das war schon ein Gewimmel auf dem sonst stillen Bahnhof, der mittlerweile auch fast 100 Jahre auf dem Buckel hat.

Seine Erbauer haben sicher nicht daran gedacht, daß sich einmal Eisenbahnfans aus unserem Lande, aus der befreundeten ČSSR, der BRD und der Schweiz auf die Beine machen würden, um hier ihrem beliebten Hobby zu fröhnen. Dafür bot das Sterntreffen mit der „Lokparade“ der Baureihen 50, 52 und 44, die die Sonderzüge der Bezirksvorstände Schwerin, Greifswald und Berlin des DMV der DDR nach Karow (Meckl) gezogen hatten, ausgiebig Gelegenheit. Und die Foto- und Filmaufenthalte während der Hin- und Rückfahrt waren ganz nach dem Geschmack der Eisenbahnfreunde.

Überhaupt steckte in den Sonderfahrten viel Dampf. Den Organisatoren und den Dienststellen der Deutschen Reichsbahn war es gelungen, daß den Teilnehmern die Exkursionen zu einem nachhaltigen Erlebnis wurden. Allen war die Freude und Zufriedenheit anzusehen. Und die vielen Autogrammwünsche an das Lokpersonal am Ende der Fahrten sind sicher auch als ein Dankeschön für die gute Arbeit aufzufassen.

Viele Freunde wußten sich eins mit der Vizepräsidentin der Reichsbahndirektion Schwerin, Renate Fölsch, die in ihrer Begrüßungsansprache sagte, daß diese Sonderfahrten und das Sterntreffen auch ein Ausdruck der Kulturpolitik unseres sozialistischen Staates seien. In der Tat spürt doch jeder, daß sich die Politik der Hauptaufgabe Jahr für Jahr besser auszahlt, daß mehr Freizeit von heute das Resultat guter Arbeit von gestern ist. Wir halten es auch hier mit Marx, der im Grundriß der Kritik

der politischen Ökonomie davon sprach, daß in der kommunistischen Gesellschaft die Freizeit zum Maß des Reichtums der Gesellschaft wird. Er verwies auch auf den Zusammenhang zwischen kulturvoller Beschäftigung in der Freizeit, die den Menschen bildet, verändert und die die Persönlichkeit formt, und den hierbei erworbenen Fähigkeiten und Eigenschaften, die in der Produktion wirksam werden.

Der X. Parteitag der SED hat trotz veränderter außenwirtschaftlicher Bedingungen den bewährten Kurs der Hauptaufgabe bestätigt und hierfür die ökonomische Strategie erarbeitet. In allem geht es darum, den Frieden zu sichern, den Wohlstand des Volkes zu mehren und die Freude am Leben zu fördern. Das geht uns alle an. Wir alle sind aufgerufen, gut zu arbeiten und gleichermaßen für eine hohe Arbeitskultur zu sorgen, insgesamt ein kulturvolles Leben in einem Staat zu führen, in dem die sinnvolle Freizeitgestaltung einen hohen Rang hat.

Wenn im Bericht des Zentralkomitees der SED an den X. Parteitag gesagt wird, daß für den Sozialismus ein reiches geistiges Leben charakteristisch ist, daß die weitere Gestaltung der entwickelten sozialistischen Gesellschaft nicht nur höhere Ansprüche an das Leistungsvermögen der Menschen stellt, sondern zugleich die volle Entfaltung ihrer geistigen Bedürfnisse und Fähigkeiten ermöglicht und fördert, dann ist damit auch unser Hobby einbegriffen. Das sollte alle Freunde anregen, mit guten Leistungen auf ihren Interessengebieten nicht nur sich selbst, sondern durch die Vermittlung ihrer Erfahrungen auch anderen Freude zu bereiten.

Vom Vorbild, zum Beispiel der Deutschen Reichsbahn und den Straßenbahn-Betrieben, sind wir stets in vielfältiger Art und Weise gut unterstützt und gefördert worden. Es ist uns daher ein großes Bedürfnis, anlässlich des Tages des Eisenbahners und des Tages der Werktätigen des Verkehrswesens allen Frauen und Männern auf diesem Wege einen herzlichen Glückwunsch für ihre großen Leistungen zu übermitteln. Wir möchten das verbinden mit einem ebenso herzlichen Dank für

das Verständnis der Anliegen der Modelleisenbahner, der Freunde der Eisenbahn und des städtischen Nahverkehrs.

Die Entwicklung des Vorbilds verdient unsere volle Aufmerksamkeit. Großes ist vollbracht worden. So sind von 1976 bis 1980 25,9 Prozent mehr Güter transportiert worden als im vorhergehenden Fünfjahrplan. Im 70er Jahrzehnt waren die Transportleistungen insgesamt höher als in den 20 Jahren davor. Über die Hälfte des Güterwagenvorks der Eisenbahn wurde erneuert. 1500 km Strecke sind zwei- und mehrgleisig ausgebaut worden. Der Anteil der Transportleistungen, die mit modernen Elektro- und Diesellokomotiven erbracht wurden, erhöhte sich von 58 auf 92 Prozent, was eine jährliche Einsparung von 2,5 Millionen Tonnen Steinkohle bedeutet.

Die vom X. Parteitag an das Verkehrswesen gestellten Aufgaben sind anspruchsvoll. Die Verkehrspolitik ist darauf gerichtet, den Aufwand für alle Transportprozesse zu senken, den Transport auf kürzestem Wege mit weniger Treibstoff und Energie effektiver abzuwickeln.

Das wichtigste Vorhaben zur Erhöhung der Leistungsfähigkeit der Eisenbahn und zur Senkung des Energieaufwands ist die Strecken elektrifizierung. Bis 1985 sollen 730 bis 750 km Eisenbahnstrecken elektrifiziert werden. Damit wird sich der Anteil der elektrischen Zugförderung auf 30 Prozent erhöhen. Das ist auch eine entscheidende Voraussetzung dafür, daß weitere 15 Millionen Tonnen Güter, die gegenwärtig noch vom Kraftverkehr mit einem hohen spezifischen Energieaufwand transportiert werden, künftig auf die Eisenbahn verlagert werden können. Auch der Fahrzeugpark der Eisenbahn wird weiter modernisiert, um rationeller und effektiver transportieren zu können.

Es ist schon ein bedeutender und interessanter Volkswirtschaftszweig, mit dem sich die Hobbyfreunde befassen. Die Geschichte, Gegenwart und Zukunft bieten viel Stoff für eine schöpferische Betätigung beim Hobby, für Arbeitsfreude und Wohlbefinden.

R. H.

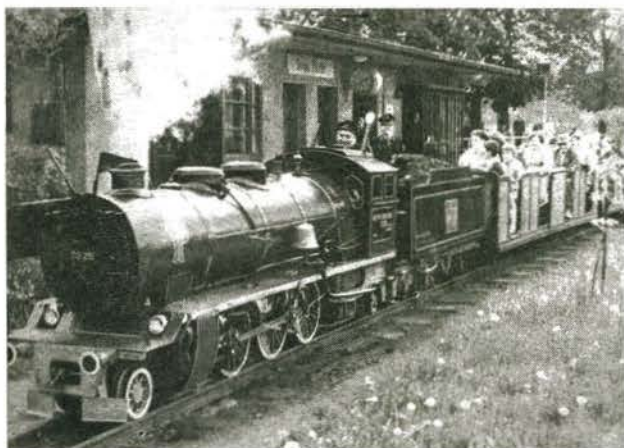
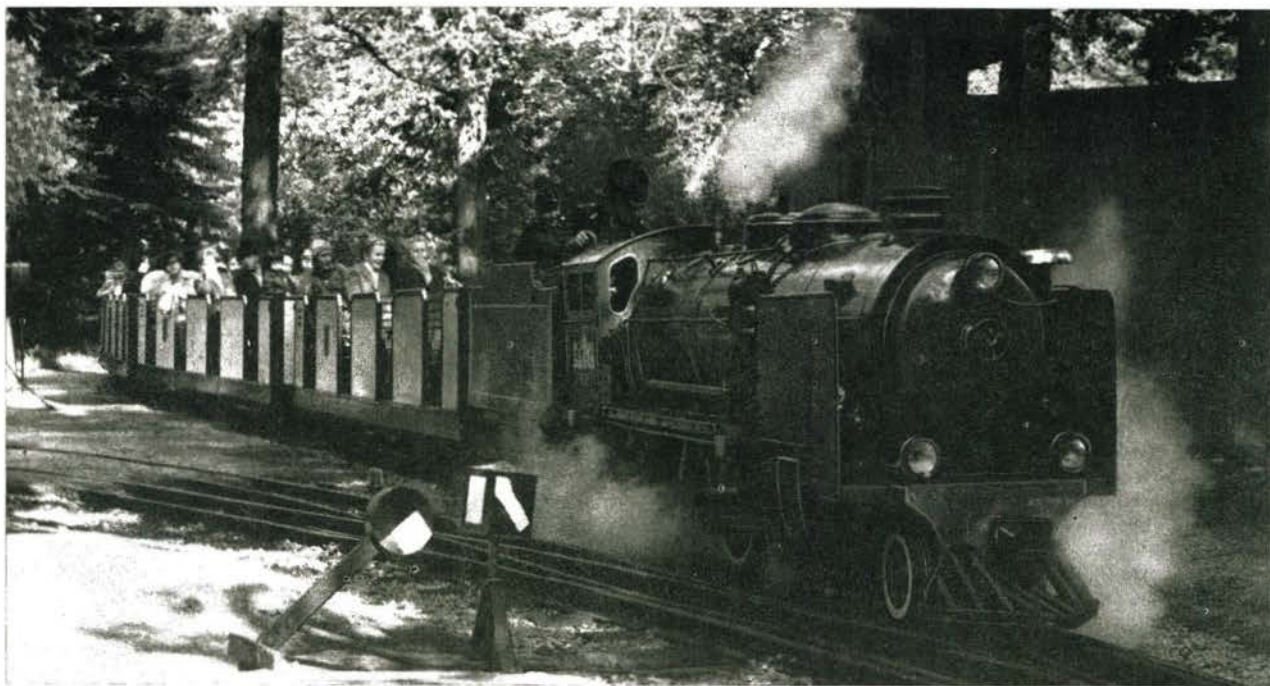


In unserer Republik gibt es 11 Pioniereisenbahnen. Sie erfreuen sich bei alt und jung großer Beliebtheit. Alljährlich sind sie Anziehungspunkte für viele Besucher, und immer ist für alle eine Fahrt mit der kleinen Bahn ein besonderes und nachhaltiges Erlebnis. Und alle sind beeindruckt, wie diszipliniert und verantwortungsbewußt die Pioniereisenbahner ihren Dienst versehen. In der Tat: Hier finden Mädchen und Jungen eine interessante Freizeitbeschäftigung. Und mehr — bei vielen reife auf der kleinen Spur die Ent-

scheidung für einen Beruf beim „Großen Bruder“, der Deutschen Reichsbahn.

Seit 30 Jahren in Dresden und Leipzig und seit 25 Jahren in Berlin rollen die kleinen Räder im ratternden Takt. Anlässlich dieser Jubiläen kann jede dieser Bahnen eine stolze Bilanz ziehen. Allen Betreuern und den Paten gebührt dafür ein herzliches Dankeschön. Auch weiterhin gute Fahrt auf schmaler Spur!

## Kleine Bahnen mit großer Tradition



**Bild 1** Am 1. Mai 1951 wurde die Pioniereisenbahn Dresden im Großen Garten in Betrieb genommen. Ständiger Briefwechsel besteht mit sieben Pioniereisenbahnen in der Sowjetunion. Mit der Budapester Pioniereisenbahn werden intensiv Erfahrungen ausgetauscht.

**Bild 2** „Fahrt frei“ hieß es am 5. August 1951 für die Leipziger Pioniereisenbahn. Bisher gönnten sich über drei Millionen Fahrgäste eine Fahrt auf dem 1,9 km langen Gleisoval im Norden der Stadt.

**Bild 3** Am 10. Juni 1981 rollte die Pioniereisenbahn in Berlin 25 Jahre in der Wuhlheide. Seitdem sind über 5000 Mädchen und Jungen ausgebildet worden.

Fotos: W. Pawlik, Archiv



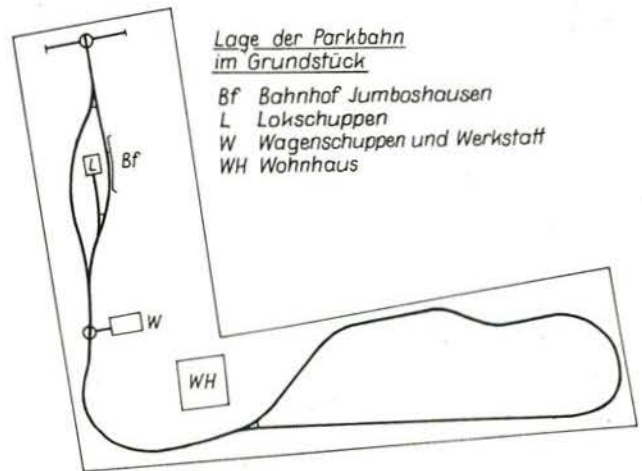
## Kennen Sie die WSPB?

Wohl mancher Modelleisenbahner hat schon einmal den Wunsch verspürt, auf einer eigenen großen Bahn mitzufahren. Ist nun ein geeignetes Grundstück vorhanden, so kann dieser Wunsch der Realität näher rücken und unter Umständen erstaunliche Formen annehmen. So erging es jedenfalls dem bisherigen Technischen Leiter und jetzigen Vorsitzenden der durch ihre S-Bahn-Anlage weithin bekannten Arbeitsgemeinschaft 1/13 „Weinbergsweg“ des DMV. Das Grundstück seiner Eltern von über 3000m<sup>2</sup> in L-Form bot sich geradezu für die Anlage einer Gartenbahn an. Doch für das Mitfahren auf einer solchen Bahn sollten schon wenigstens 381 mm Spurweite gewählt werden. Doch dahin führte kein Weg, denn die größere Anzahl dazu benötigter Drehteile war nicht zu beschaffen. Deshalb reifte ein anderer Gedanke: Man müsste auf Fertiges und Vorhandenes zurückgreifen können! Als Schlosser kann man vieles selbst bauen, wenn nur Radsätze und Achslager vorhanden sind! Der neue Gedanke kreiste schließlich um

die Spurweite der Feldbahnen von 600 mm. Eine verwegene Idee. Doch bei Seitenlängen des Grundstücks von etwa 100 Metern ist das nicht unmöglich. Freund Wermke und seinen Söhnen ging die Sache nicht mehr aus dem Kopf. In der Umgebung von Spreenhagen gab es stillgelegte Sägewerke, in denen Feldbahngleisjoche zu haben waren. Auf gleiche Weise kam ein erstes Lorenfahrgestell dazu, die Basis zum Wagen Nr. 1, einem Kastenwagen. Das war die Geburt der „WSPB“ im Jahre 1972. Dieses Kurzzeichen bedeutet „Wermkes Spreenhagener Parkbahn“, ein Name mit voller Berechtigung, denn der Besitzer hat das Grundstück in jahrzehntelanger, liebevoller Arbeit in einen parkartigen botanischen Garten verwandelt. Und hier hat der „Trend zu größeren Spurweiten“ zu einem sehr interessanten Ergebnis geführt. Allerdings muß gesagt werden, daß bei dem nach und nach entstandenen Streckengleis ein Lokomotivbetrieb überhaupt nicht vorgesehen war. Dieser ist vielmehr einem glücklichen Zufall zu verdanken. Doch soll



Bild 1 Vor dem Lokschuppen wird „Jumbo“ für den Einsatz vorbereitet.  
Bild 2 Vier Plätze hat der winzige erste Personenwagen.



die „geschichtliche Entwicklung“ der WSPB der Reihe nach betrachtet werden.

Im Gründungsjahr 1972 entstanden neben dem Wagen Nr. 1 — das Fahrgestell dazu wurde zur Erleichterung des Flußmeisters aus einem Fließ geborgen — etwa 25 Meter Gleis. Noch einmal 25 m wurden 1973 geschafft. Aus weiteren, von verschiedenen Besitzern erworbenen ehemaligen Feldbahnfahrzeugen, wurden nach ihrer Aufarbeitung im Jahre 1974 der Flachwagen Nr. 2 und die Muldenkipper Nr. 3 und 4. Im darauffolgenden April 1975 schlug die „Sternstunde“ der WSPB. Eine 10-PS-Kleindiesellok des VEB Lokomotivbau Karl Marx, Babelsberg, die nach längerem Aufenthalt auf einem Kinderspielplatz — Motor und Getriebe enthielten vier Eimer Sand — verschrottet werden sollte, konnte für die WSPB gerettet werden. Sie wurde vom verständnisvollen Gartenbauamt gegen Übernahme des Abtransportes großzügig überlassen. Ein halbes Jahr nahm die Aufarbeitung der Lok — verschrottet werden sollte, die übrigens wie auch die Freunde der AG 1/13 den Streckenbau tatkräftig unterstützten, nach bestem Können mithelfen. Am 11. November 1975 erfolgte dann der Transport nach Spreenhagen und die erste Inbetriebnahme der Lok „Jumbo“ bei ihrer neuen „Heimatbahn“. Inzwischen war



die Erweiterung der Strecke bis zum „Meterstein“ 140 erfolgt. Auf dieser Strecke gab es bereits einen „Güterverkehr von Hand“ zwischen den beiden Komposthaufen an den entgegengesetzten Enden des Grundstückes.

Nunmehr war ein Lokschuppen vonnöten, der aus dem nicht mehr erforderlichen Pumpenhaus entstand. Der darüber sich erhebende ebenfalls ausgediente „Wasserturm“ gab der Anlage ein verwegenes, urtümliches Aussehen. Leider mußte er wegen Baufälligkeit 1980 entfernt werden. Hier erfolgte in den nächsten Jahren der Ausbau des Bahnhofs „Jumboshausen“. Nun, da eine Lok zur Verfügung stand, konnte man an die Einführung eines Personenverkehrs denken. Ein Lorenfahrgestell wurde zunächst durch Vergrößerung des Achsstandes von 500 auf 700 mm verändert. Aus alten Möbelteilen und Stahlwinkeln formte sich langsam der Aufbau des Personenwagens Nr. 5 mit vier Sitzplätzen. Für den Anfang reichte dieses Sitzplatzangebot aus. Doch der „Reiseverkehr“ auf der WSPB sprach sich unter Freunden und den Nachbarn im Ort herum. Besonders die Kinder waren und sind die zahlreichsten Interessenten. So reifte schnell der Plan zum Bau eines vierachsigen Personenwagens in Form eines Tiefladers, der als Wagen Nr. 6 noch 1977 in Betrieb genommen werden konnte. Er bietet in seinem Mittelabteil vier Erwachsenen und in seinen beiden Endabteilen über den Drehgestellen (aus Lorenfahrgestellen mit verkürztem Achsstand) jeweils zwei Kindern Platz.

Auch der Gleisbau wurde forciert. Um ausgehend vom Bahnhof Jumboshausen ohne Fahrtunterbrechung zu diesem zurückkehren zu können, wurde die schon im Bau befindliche Wendeschleife geschlossen. Da am Kopfbahnhof nach jeder Fahrt die Lok ins Schuppengleis fahren mußte — es gab nur zwei Stumpfgleise —, während die Wagen von Hand ans andere Ende rangiert wurden, sollte ein Umfahrgleis den Bahnhof erweitern. Der Bau begann 1978 und wurde 1979 beendet. Damit wurde die Entwicklung der kleinen Parkbahn im wesentlichen abgeschlossen.

Die Anlage enthält etwa 270 Meter Gleis, vier Weichen, deren Aufarbeitung durch Selbstanfertigung vieler Teile mehr als mühsam war, sowie zwei fast eingebaute Drehscheiben. Für unvorhersehbare Fälle sind noch drei auflegbare Drehscheiben vorhanden. Die weiteren Arbeiten werden sich in erster Linie auf die Erhaltung und Pflege der Anlagen und Fahrzeuge konzentrieren.

Wie bereits bemerkt, erfreut sich die kleine Bahn im Ort und bei den Freunden der Arbeitsgemeinschaft großer Beliebtheit. Zur Inbetriebnahme des „großen“ Personenwagens hatte man eine Exkursion organisiert. Mit dem umgebauten, aber in der ursprünglichen Form erhaltenen ehemaligen Schleppdampfer „Voll Dampf“, dessen Eigentümer der Fährmann der Fähre Oberschöneweide—Baumschulenweg über die Spree in Berlin ist, fuhr man von dort nach Spreenhagen und auch abends zurück.

Zum Tag des Kindes war der örtliche Kindergarten zu Gast, und sogar ausländische Freunde machten schon die Bekanntschaft der WSPB.

Es ist erstaunlich, welchen Nutzen der Betrieb für das Grundstück erbringt, denn jährlich werden „im Güterverkehr“ etwa 20 Kubikmeter Abfälle und Kompost transportiert. Hinzu kommen bedarfsweise Transporte von Sand wie auch Baumaterialien, da das Grundstück keine Einfahrt für größere Fahrzeuge besitzt und am Tor die Umladung in die Wagen der Bahn erfolgt.

Schließlich ist später sogar der zweite Kompostplatz eingesparrt worden, und an der Strecke entstand ein Verbrennungsöfen für trockenes Laub und dürre Äste. Man kann also sagen, es haben sich hier verschiedene Steckenpferde glücklich vereint!

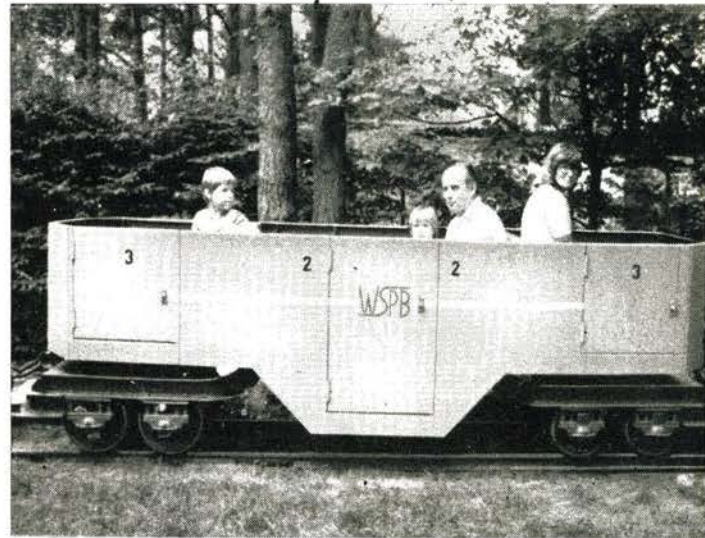
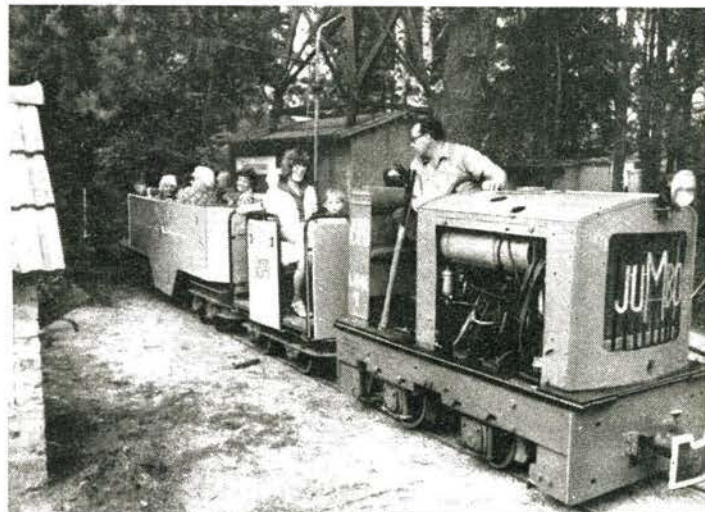


Bild 3 Der vierachsige Personenwagen mit insgesamt acht Plätzen

Bild 4 Ein malerischer Streckenabschnitt im Bereich der Wendeschleife

Bild 5 Im Bahnhof Jumboshausen ist ein fast vollbesetzter Personenzug eingetroffen.

Fotos und Zeichnung: L. Nickel, Berlin





## „FEUER — WASSER — KOHLE!“

### Ein Lokführer erinnert sich

Über die Dampflokomotiven ist in unserer Zeitschrift schon viel geschrieben worden. Zumeist stand die Technik und Geschichte im Mittelpunkt. Nach wie vor wünschen die Leser Abhandlungen über die Feuerröster. Wir kommen dem im Rahmen unserer Möglichkeiten gern nach. Mit diesem Heft beginnen wir, in zwangloser Folge eine Reihe

von Beiträgen zu veröffentlichen, in denen interessante Erfahrungen und auch Erlebnisse mit Dampflokomotiven verschiedener Baureihen beschrieben werden. Unser Autor ist mit Leib und Seele Eisenbahner, dazu engagierter Modelleisenbahner und ist heute als Schichtleiter im Bw Berlin-Ostbahnhof tätig.

## Mit einer T 3 auf der Wanderung durch die Mark

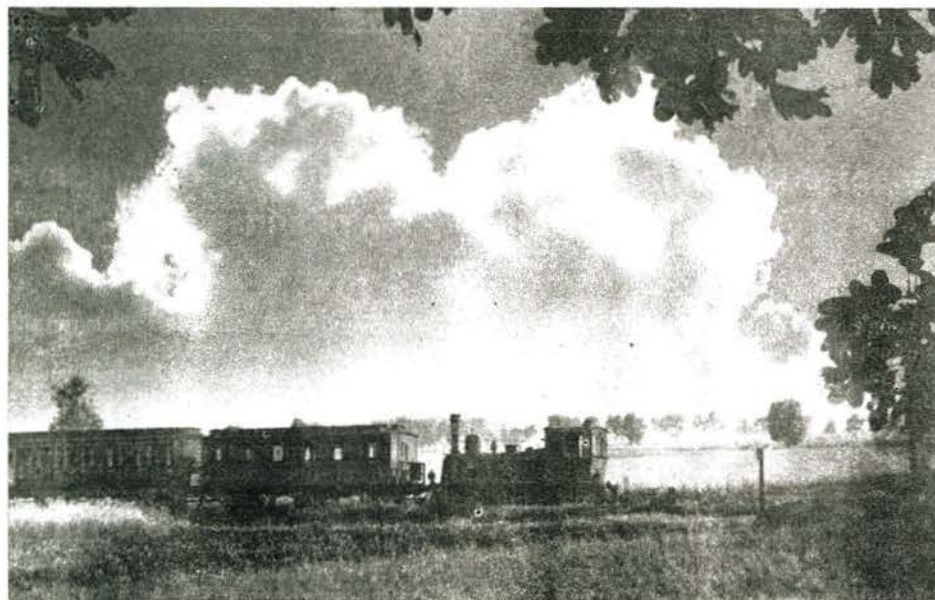
Wiesen, Bruch, dazwischen Wälder aus hochstämmigen Kiefern mit dunklen Kronen, über denen hoch droben lautlos ein Habichtpärchen seine Kreise zieht, und ein eingie-siger, auf Kies gebetteter Schienenstrang. Das war die Heimat der T 3. Ein Feldweg, umsäumt von Weidenbäumen überquert das Gleis. Neben dem Warnkreuz ein gußeisernes Schild: Halt, wenn das Läutewerk der Lokomotive ertönt oder sich ein Zug nähert! mahnt die Aufschrift.

Typisches „Amtsdeutsch“ — wie soll hier wohl das Läutewerk einer Lokomotive ertönen, wenn sich kein Zug nähert?

Ach was, Schwamm drüber. War das nicht eben die dünne Fistelstimme einer Dampfpfeife? Und die weißen Wölkchen dort zwischen den Bäumen... Schon hört man den rhyth-

auf der Oderbruchbahn, auf der „Mittenwalder“ oder auch der „Ruppiner Eisenbahn“ zugetragen haben. Auf jeden Fall aber war unsere T 3 dabei im wahrsten Sinne des Wortes „führend“. Ohne sie wäre der Begriff „Kleinbahn“ undenkbar.

Vor fast 100 Jahren erblickte die 89er das Licht der Schienenwelt. Die zu dieser Zeit wie Pilze aus dem Boden schießenden „Klein- und Sekundärbahnen“ verlangten nach einer Lokomotive, die billig im Betrieb und in der Unterhaltung war, über keine zu hohe Achsfahrmasse, jedoch über eine entsprechende Leistung verfügen sollte. Da die Geschwindigkeit auf diesen Bahnen in der Regel 30 km/h nicht überschritt, erschien ein Raddurchmesser von 1100 mm groß genug. (Ein Nachbau der preußischen T 3, die meck-



Einer der letzten Personenzüge auf der Strecke Mittenwalde Nord—Schönefeld. Diese Reststrecke der Neukölln-Mittenwalder Eisenbahn (NME) wurde 1949 von der DR übernommen und 1951 stillgelegt.

Foto: Sammlung D. Schau, Berlin

mischen Viererschlag, verbunden mit der ewig feuchten Aussprache eines Naßdampfers. Wieder gellt die Dampfpfeife, und bedächtig beginnt das Dampfbläutewerk seinen Warruf. Mit ihrem kurzen Achsstand nimmt die T 3 jeden Schienenstoß mit, wird buchstäblich in die Kurve hineingeschaukelt, und die ständig klappernde Allan-Steuerung liefert dazu die Begleitmusik. Eine feucht-warme Dunstwolke, ein Gemisch von Teer, Rauch und Wasserdampf hinterlassend, rollt die 89 6115 vorüber. Ihr folgen ein dreiachsiger BCl3, ein Bi und ein alter-preußischer Pwi mit einer offenen Bühne, alle noch mit Speichenrädern und Stangenpuffern...

Erinnerungen! So oder ähnlich kann es sich im Havelland,

lenburgische T 3b erhielt einen Raddurchmesser von 1150 mm und soll inoffiziell „Renn-T 3“ genannt worden sein, da sie die beachtliche Geschwindigkeit von 45 km/h erreichte.)

Wie gesagt — einfach war diese Lokomotive. Zuerst wurde auf Luftpumpe und Druckluftbremse völlig verzichtet. Als sich dies später nicht mehr umgehen ließ, mußte der Heizer jedoch weiterhin leertahrende bzw. rangierende Lokomotiven mit seinem „kalten Regler“ — der Handbremse — abbremsen. Eine Zusatzbremse oder eventuell noch elektrische Beleuchtung waren schon Spitzenklasse.

Mit 1,4 t Kohle und 4 m<sup>3</sup> Wasser waren die Betriebsstoffe zwar dem ursprünglichen Verwendungszweck angepaßt,



zumal die T 3 über eine Anlage verfügte, die es ermöglichte, den Wasservorrat aus jedem Graben oder Fließ zu ergänzen. (Daß man danach allerdings Wasserflöhe und Froschlarven im Wasserstandglas beobachten konnte, ist dickstes „Schienenlatein“.)

Problematisch dagegen wurde es mit der Kohle. Was half es, daß man beim Bekohlen „herauszog“, fast den gesamten Führerstand voll Kohle packte und dem Lokführer nur knapp Platz zum Stehen ließ. In letzter Konsequenz mußte der Heizer doch die Kohle aus dem rechten Kasten herausholen, um den Führer „herumschicken“, was alles andere als eine Freude war. Die Schaufel war nicht viel größer als eine „Müllschippe“ — wie sollte sie auch, bei 1,35 m<sup>2</sup> Rostfläche.

Sobald der „Linksaußen“ über die 1,75 m Körpergröße hinaus war, hatte er seine Probleme. Durch die zu langen Arme machten die Hände beim Schaufeln sehr oft schmerzhaft Bekanntschaft mit der Führerhausrückwand oder dem Wurfhebelgewicht der Handbremse, und die Sitzposition auf dem Kohlenhaufen im Führerstand war mitunter mehr als ungünstig. Für das Ausschlacken (einen Kipprost besaß die T 3 natürlich nicht) galt das gleiche wie für das Schaufeln. Mit der Blechschaufel die Schlacke vom Rost holen gelang mir nur mit zweimal „Armbrechen“ oder — einer zerschlagenen Scheibe an der Rückwand. Ob die Heizer damals alle klein waren? Dafür war die T 3 aber beim Abölen sehr „heizerfreundlich.“ Die Achsen hatten nur Oberschmierung, vielleicht auch deshalb, weil die Kanäle im Schuppen zu flach waren... Doch genug davon. Unsere Lokomotive hat es verdient, daß man ihre guten Seiten würdigt.

Als junger Lokführer wurde ich kurzzeitig zur ehemaligen „Osthavelländischen“ abkommandiert. Ein Gmp sollte von Veiten über Bötzow und Nieder-Neuendorf nach Spandau befördert werden. Als ich den Bremszettel sah, dachte ich, mich tritt ein Pferd. 325 Tonnen Zuglast — mit dieser kleinen „Katze“... Eine 64er würde damit unweigerlich liegenbleiben. Mein Vorgänger, er hatte bestimmt mehr Dienst als ich Lebensjahre, beruhigte mich: „Kannst du ruhig nehmen — sie macht es schon...“ Nun gibt es bei uns ein ungeschriebenes Gesetz. Man kann in der Kantine am „Münchhausen-Tisch“ sonst etwas erzählen, meinetwegen,

daß man während der Fahrt eine Achse gewechselt hätte oder noch Schlimmeres — doch in der Praxis einen Kumpel in die Pfanne hauen — das geht gegen die Lokführerehre. Trotzdem war mir nicht wohl. Ich dachte an die schwächlichen, zerbrechlich wirkenden Stangen, sah mich im Geiste schon in der Marwitzer Kurve hängenbleiben... Und dann... Ja dann mußte ich wohl. — Laß eine Lokomotive nie merken, daß du vor ihr Angst hast, hatte mir mein Lehrmeister mit auf den Weg gegeben — sie macht sonst mit dir was sie will...

Scheinbar merkte es die T 3 nicht. Sie hüllte sich in weiße Abdampf Wolken, stolperte zweimal — doch dann bewegte sie sich. Fast ungläubig vernahm ich das gedämpfte, feuchtwarme Puffen des Abdampfes, spürte, wie die Maschine nickend über die Schienenstöße rollte. „Mach auf, Meister, es kommt alles mit“, meinte der Heizer auf seinem „Privatgebirge“ thronend und winkerte mir aufmunternd zu. Ich nahm die Steuerung etwas zurück, schob den Regler weiter auf. Deutlich spürte ich, wie sich die kleine Maschine gehorsam in die Kupplung legte, sah die grauschwarzen Wolken, die sie aus ihrem langen Schornstein in den Himmel stieß und merkte auf einmal, daß ich mit ihr fuhr — und wir beide Freunde geworden waren...

Gute, alte T 3! Eine Schönheit warst du von Angesicht nie. Anspruchslos und zuverlässig — wie es sich gehörte — hast du deinen Dienst versehen, auch wenn es keine Schnellzüge mit 120 km/h oder scheinbar unendlich lange Güterzüge waren. Deine Heimat war die Nebenbahn mit ihren zahllosen unbeschränkten Übergängen, den kleinen Bahnsteigen und Haltepunkten, den zu bedienenden Anschlüssen — alles Arbeiten, die auch gemacht werden mußten. Und wenn einer erzählt, daß der Landbriefträger deine Personenzüge nicht benutzen konnte, weil er einen Eilbrief zuzustellen hatte... lächle darüber! Bestimmt wußte er es nicht besser, oder... was weiß er überhaupt von uns? Er kennt nicht die glühende Hitze des Hochsommers, den Staub, der die Kehle ausdörft, die tückischen Herbstnebel, wenn sie aus Sümpfen und Bruch steigen, den Schneesturm, wenn er heulend über das Land fegt, deine Gleise verwehte, dich und deine beiden Männer in Eispanzer hüllte und man dennoch nach dir die Uhr stellen konnte. Die Zeit mit dir habe ich nie bereut.

## Merseburg — Mücheln und Röblingen — Vitzenburg dampffrei

Anfang Dezember vergangenen Jahres wurde damit begonnen, die zur Bedienung der Strecke Merseburg—Mücheln vorhandenen BR 52.8 der Einsatzstelle Querfurt des Bw Röblingen allmählich abzulösen bzw. für andere Leistungen einzusetzen. Zunächst wurden die Dieselloks 110 139 und 110 140 vom Bw Leipzig Süd nach Röblingen abgegeben. Bis zum 13. Dezember 1980 absolvierten sie die notwendigen Probefahrten. Einen Tag später zog die 52 8174 letztmalig die Personenzüge 19522, 17577, 15532 und 15537 durch das Geisetal. Genau 94 Jahre nach Eröffnung dieser Strecke (vgl. ME 10/80) übernahm die Diesellok 110 139 den für die Dampfloks verbliebenen Umlauf.

Gegenwärtig sind in der Lokeinsatzstelle Querfurt noch die Lokomotiven 52 8028, 8044, 8063, 8103, 8108 und 8114 abgestellt. Die Lokomotiven 52 8077, 8119 und 8174 waren noch bis vor kurzem zur Bedienung der Strecke Röblingen—Querfurt—Vitzenburg im Einsatz. Am 14. April verkehrte letztmalig die festlich geschmückte Lok 52 8033 auf der Strecke Röblingen—Querfurt. Es handelte sich dabei um den letzten planmäßigen Dampflokeinsatz der Rbd Halle.

Ja.

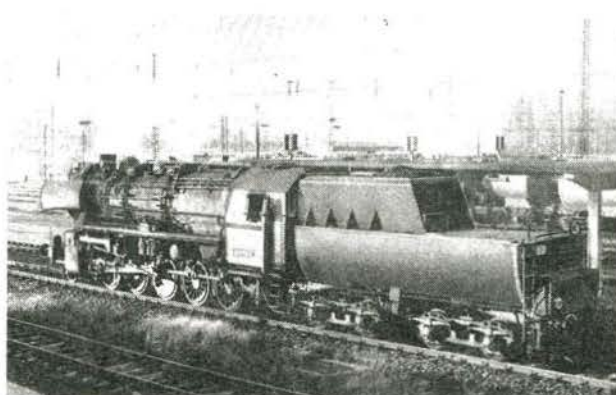
Bild 1 Lok 52 8063 der Einsatzstelle Querfurt des Bw Röblingen vor einem Gmp im Herbst 1980 bei Schraplau.







**Bild 2** Der Traktionswechsel war bereits zum Zeitpunkt dieser Aufnahme deutlich sichtbar. Eine 52.8 neben sowjetischen Großdieselloks vor dem Bw Röblingen



**Bild 3** Die inzwischen umbeheimatete Lok 52 8034 wartet in Bramsbedra auf den nächsten Einsatz.

Fotos: U. Janek (2) P. Waek (1)

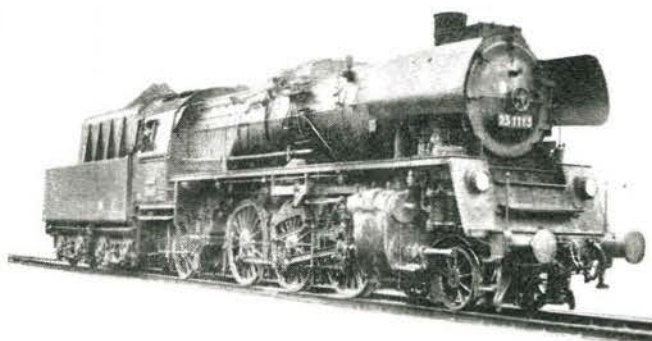
## Das Ende der Dampftraktion im Bw Nossen

Vor den Toren Dresdens an der landschaftlich reizvollen Strecke von Leipzig über Döbeln nach Meißen liegt das Städtchen Nossen. Dieser Ort ist in den letzten Jahren zum Begriff für Eisenbahnfreunde geworden, denn das dortige Bahnbetriebswerk beheimatet noch eine Reihe interessanter Dampflokomotiven.

Bis zum 23. Februar dieses Jahres setzte das Bw Nossen noch drei Triebfahrzeuge der BR 50 ein. Es handelte sich dabei sowohl um Maschinen der Ursprungsausführung, als auch um rekonstruierte Loks. Besonderes Interesse erweckte immer noch die bis dahin gelegentlich eingesetzte 50 1002. Durch die Initiative von Eisenbahnfreunden erhielt sie sogar wieder die Wagner-Windleitbleche. Das Triebfahrzeug bewährte sich noch bis vor wenigen Monaten im planmäßigen Güterzugdienst, den es zusammen mit den Loks 50 3539 und 50 3581 versah. In Reserve standen die 50 1298, 3657, 3658 und 3673. Zur Zeit sind sämtliche Lokomotiven abgestellt. Eine Wiederaufnahme von Regelleistungen durch Dampflok des Bw Nossen ist derzeit nicht mehr vorgesehen.

Über ein Jahrzehnt beheimatete das Bw Nossen Maschinen der BR 35 (ex. 23<sup>10</sup>). Im Mai 1977 beendete die 35 1106 den planmäßigen Einsatz dieser BR bei der Deutschen Reichsbahn. Aber auch heute beheimatet das Bw Nossen noch die Traditionslokomotive 35 1113. Eine betriebsfähige Aufarbeitung ist für diese schöne Lok vorgesehen.

Abgerundet wird das Bild durch die Heizlokomotiven 50 3138 und die zum Dampfspender umgebaute 58 1042. Im Mittelpunkt stand bis Februar natürlich der Planeinsatz der BR 50 auf den Strecken Nossen—Freiberg, Nossen—



Großbothen und Nossen—Riesa. In Nossen werden aber nach wie vor die Schmalspurmaschinen des Mügeln Netzes, der Traditionsbahn Radebeul Ost—Radeburg und der Strecke Freital-Hainsberg—Kipsdorf unterhalten. Von Zeit zu Zeit gelangen auf Spezialtransportwagen Schmalspurloks zur Ausführung der Planarbeiten nach Nossen.

**Ja.**

**Bild 1** Lok 23 1113 im Mai 1968 auf dem Bw-Gelände Dresden-Altstadt. Die ab 1970 als 35 1113 bezeichnete Lok wird künftig vor Sonderzügen zu sehen sein.

Foto: R. Kluge, Lommatzsch

**Bild 2** Lok 50 3581 durchfährt am 18. Juli 1980 Döbeln Ost mit einem Güterzug.

Foto: R. Heym, Suhl

