

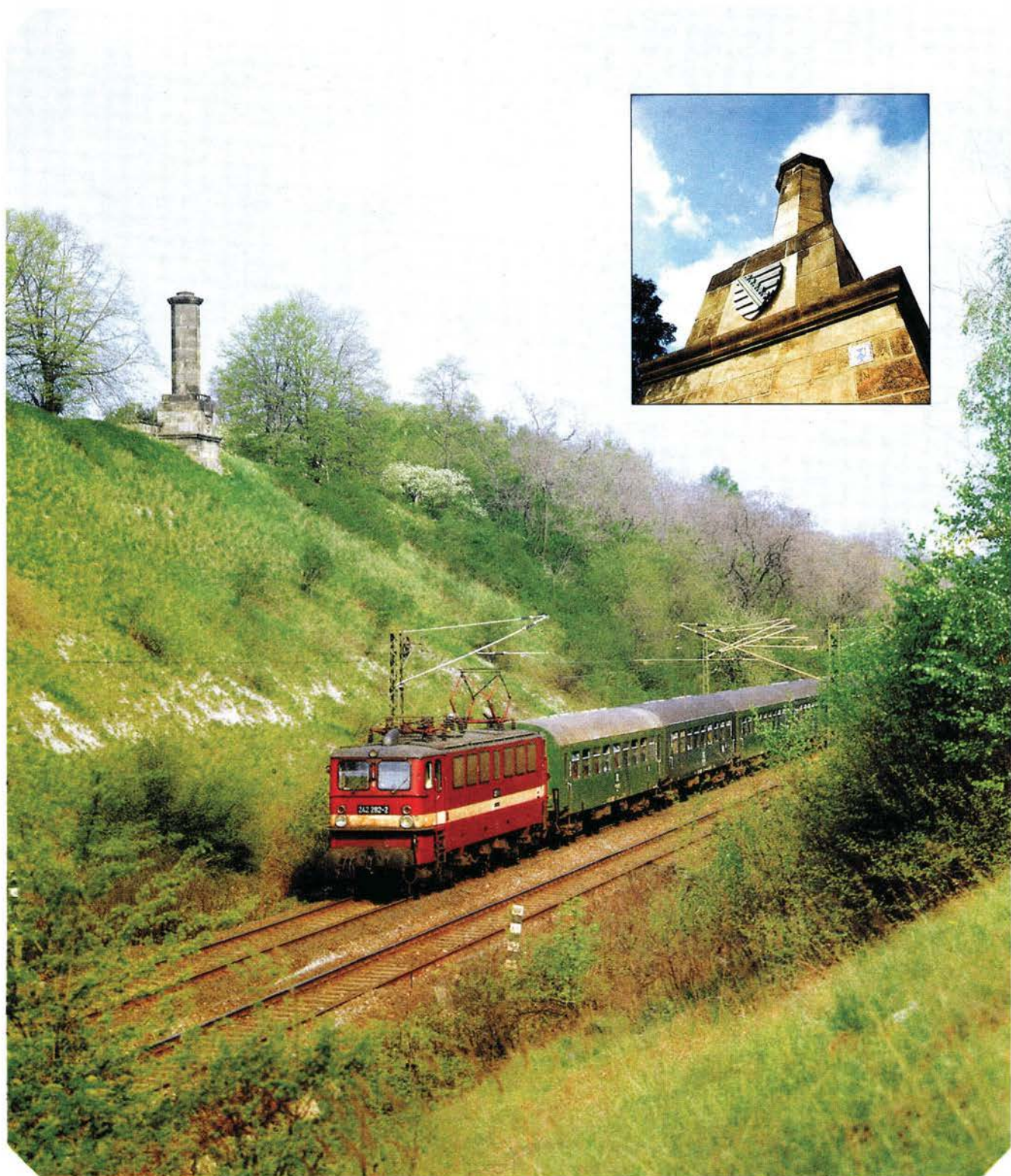
3
89

transpress

modell eisenbahner

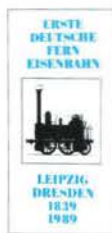
eisenbahn-modellbahn-zeitschrift · ISSN 0026-7422 · Preis 1.80 M

Leipzig-Dresden
150 Jahre Eisenbahn





Zum
150. Jubiläum

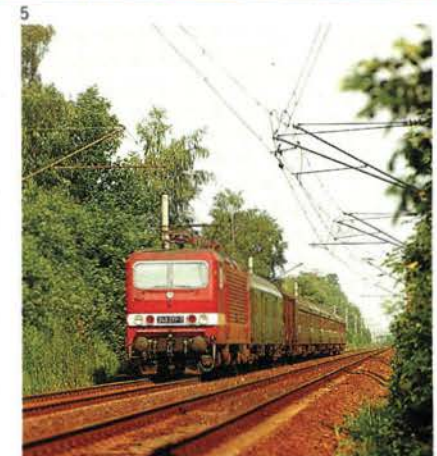


In wenigen Tagen ist es soweit: Die erste deutsche Ferneisenbahn, von 1837 bis 1839 zwischen Leipzig und Dresden erbaut, wird 150 Jahre alt. In der Geschichte unserer 40jährigen Republik wird es das bedeutendste Jubiläum des

öffentlichen Schienenverkehrs sein, das es je gegeben hat. Anlaß für uns, Sie, liebe Leser, mit dieser Ausgabe auf die Festveranstaltungen am 8. und 9. April 1989 in Riesa einzustimmen. Den Anfang machen wir mit einigen aktuellen Bildmotiven. Hier sehen Sie die Leipzig-Dresdner Eisenbahn von heute als ein leistungsfähiges Verkehrsmittel im Getriebe unserer Volkswirtschaft. Mehr zur Vergangenheit und Gegenwart – vor allem aber über den Verkehrsknoten Riesa sowie die neue SAXONIA als Vorbild und Modell – erfahren Sie in diesem Heft. Viel Freude beim Lesen.

- 1 Typisch für die Landschaft zwischen Leipzig–Dresden: Felder und kleinere Bodenerhebungen – eben die charakteristische Hügellandschaft. Hier ein Zug bei Radegast – zwischen Dahlen und Dornreichenbach –, in Richtung Leipzig fahrend. Im Hintergrund der Collm (17. August 1988).
- 2 Badeanstalt und LDE bei Niederau. Derart kurze Güterzüge verkehren höchstens im Nahbereich und sind selten anzutreffen (23. August 1988).
- 3 Freie Fahrt für den D 936 am Haltepunkt bzw. an der Blockstelle Glaubitz (22. August 1988).
- 4 Immer wieder beeindruckend ist der Döllnitztal-Viadukt – auch Zschöllauer Viadukt genannt – in der Nähe von Oschatz (11. Mai 1988).
- 5 Ein Personenzug beim km 30,8, nahe der ehemaligen Blockstelle Burkhartshain.

Fotos: B. Sprang, Berlin



eisenbahn-modellbahn-
zeitschrift
38. Jahrgang



transpress
VEB Verlag für Verkehrswesen
Berlin

ISSN 0026-7422

modelleisenbahner

| | | |
|----------------------|---|------------------|
| aktuell | Persönlichkeiten unserer Republik zum 150jährigen Bestehen der ersten deutschen Ferneisenbahn Leipzig–Dresden 250 000 beladene Güterwagen mehr; Schmalspurbahnen auf Super-8-Filmen in Farbe; Altenwalde oder Altenberg? Die richtige Spur der Weinbergsweger | 2/3 2/3 16 |
| dmv teilt mit | Verbandsinformationen / wer hat – wer braucht? | 24 |

eisenbahn

| | | |
|-----------------------|---|--------|
| mosaik | 150 Jahre Bahnhof Riesa Im Wandel der Zeiten | 4 9 |
| fahrzeugarchiv | Die SAXONIA, Original und Rekonstruktion | 10 |

nahverkehr

| | | |
|-----------------|--------------------------------------|----|
| historie | Die Riesaer Straßenbahn-Gesellschaft | 13 |
|-----------------|--------------------------------------|----|

modellbahn

| | | |
|-----------------------|--|-------|
| aktuell | Neues von PIKO | 17 |
| anlage | Gemeinschaftsanlage „Hetzdorf (Flöhatal)“ | 20 |
| tips | Aus der BR 110 entstanden | 3. US |
| vorbild-modell | Wagen der Leipzig–Dresdner Eisenbahn-Compagnie 1. Teil | 25 |

Titelbild

Vor 150 Jahren erreichte der Oberauer Tunnel viel Aufsehen, handelte es sich doch um eine ingenieurtechnische Meisterleistung ersten Ranges. Durch das Bauwerk brauchten die hier vorhandenen Bodenerhebungen nicht umfahren zu werden; die LDE wurde dadurch insgesamt 7 km kürzer. Aber es gab auch Tunnelgegner. Mediziner sagten schwere gesundheitliche Schäden für das „reisende Publicum“ voraus. Doch der technische Fortschritt setzte sich durch. 1934 wurde der Tunnel aufgeschlitzt, und heute erinnert ein Obelisk an den einstigen Tunnel am km 93,2 der Strecke.
Fotos: B. Sprang, Berlin, und R. Kahmann, Elsterwerda

Redaktion

Chefredakteur:
Ing. Wolf-Dietger Machel
Redakteur: Hans Drescher
Redaktionelle Mitarbeiterin:
Gisela Neumann
Gestaltung: Ing. Inge Biegholdt
Anschrift:
Redaktion „modelleisenbahner“
Französische Str. 13/14; PSF 1235,
Berlin, 1086
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, Simon-Dach-Str. 10, Berlin, 1035, zu senden.

Herausgeber

Deutscher Modelleisenbahn-
Verband der DDR



Redaktionsbeirat

Studienrat Günter Barthel, Erfurt
Karlheinz Brust, Dresden
Achim Delang, Berlin
Werner Drescher, Jena
Dipl.-Ing. Günter Driesnack,
Königsbrück (Sa.)
Dipl.-Ing. Peter Eickel, Dresden
Eisenbahnbau-Ingenieur Ober-
ingenieur Günter Fromm, Erfurt
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
Klaus Lehm, Sonneberg
Dr. oec. Joachim Mucha, Dresden
Ing. Manfred Neumann, Berlin
Wolfgang Petznick, Magdeburg
Ing. Peter Pohl, Coswig
Ing. Helmut Reinert, Berlin
Gerd Sauerbrey, Erfurt
Dr. Horst Schandert, Berlin
Ing. Rolf Schindler, Dresden
Joachim Schnitzer, Kleinmachnow
Ulrich Schulz, Neubrandenburg
Ing. Lothar Schultz, Rostock
Hansotto Voigt, Dresden
Dipl.-Ing. oec. Hans-Joachim Wilhelm,
Berlin

Erscheint im transpress

**VEB Verlag für Verkehrswesen
Berlin**
Verlagsdirektor: Dr. Harald Böttcher
Lizenz Nr. 1151
Druck:
(140) Druckerei Neues Deutschland,
Berlin
Der „modelleisenbahner“ erscheint
monatlich.
Preis: Vierteljährlich 5,40 M.
Auslandspreise bitten wir den Zeit-
schriftenkatalogen des „Buchexport“,
Volkseigener Außenhandelsbetrieb
der DDR, PSF 160,
DDR - 7010 Leipzig, zu entnehmen.
Der Nachdruck von Beiträgen –
auch auszugsweise – ist nur
mit Zustimmung der betreffenden
Urheber gestattet. Art.-Nr. 16330

Verlagspostamt Berlin
Redaktionsschluß: 1. 2. 1989
Geplante Auslieferung: 6. 3. 1989
Geplante Auslieferung des Heftes
4/89: 10. 4. 1989

Anzeigenverwaltung

VEB Verlag Technik Berlin
Für Bevölkerungsanzeigen alle
Anzeigenannahmestellen in der
DDR, für Wirtschaftsanzeigen der
VEB Verlag Technik, Oranienburger
Str. 13–14, PSF 201, Berlin, 1020
Bestellungen sind in der DDR zu rich-
ten an sämtliche Postämter; im Aus-
land an: den internationalen Buch-
und Zeitschriftenhandel; zusätzlich in
der BRD und in Westberlin: an den
örtlichen Buchhandel, Firma Helios
Literaturvertrieb GmbH, Eichborn-
damm 141–167, 1000 Berlin (West) 52
sowie an den Zeitungsvertrieb Ge-
brüder Petermann GmbH & Co KG,
Kurfürstenstr. 111, 1000 Berlin (West)
30.
Auslandsbezug wird auch durch den
Buchexport Volkseigener Außen-
handelsbetrieb der Deutschen
Demokratischen Republik,
PSF 160, DDR - 7010 Leipzig,
und den Verlag vermittelt.



**Persönlichkeiten unserer Republik zum 150jährigen Bestehen
der ersten deutschen Ferneisenbahn Leipzig–Dresden**

Hans Modrow,
1. Sekretär der Bezirksleitung Dresden
der Sozialistischen
Einheitspartei Deutschlands



150 Jahre erste deutsche Ferneisenbahn Leipzig–Dresden im 40. Gründungsjahr unserer Republik – das ist schon Grund zum Feiern, unseren Blick zurück auf große Traditionen und zugleich nach vorn zu richten. Wofür Friedrich List so leidenschaftlich kämpfte, wurde in der Tat Ausgangspunkt und Katalysator einer fruchtbaren und dynamischen Entwicklung, die bis in unsere Tage wirkt. Die im sächsischen Raum historisch gewachsenen, in unserer Republik in der Hand des Volkes, durch die Werktätigen und für die Werktätigen auf qualitativ höherem Niveau ausgebauten starken Potentiale von Wirtschaft, Wissenschaft und Technik bringen große Möglichkeiten, aber auch große Verantwortung. Es gilt, sie zum Wohle der Menschen, zur Stärkung des Sozialismus und des Friedens gut zu nutzen. Die Eisenbahner werden dabei weit in das nächste Jahrtausend hinein entscheidende Signale und Weichen zu stellen haben; denn immer deutlicher zeigt sich: Die Eisenbahn gehört längst nicht zum alten Eisen. Diese „großartige und segensbringende Verbindung“ hat eine große Zukunft, die wir gemeinsam gestalten müssen.

Hans Modrow

Prof. Dr. sc. Gerd Schönfelder,
Intendant der Semperoper
zu Dresden



Aus Anlaß des 150jährigen Bestehens der ersten deutschen Ferneisenbahnstrecke Leipzig–Dresden möchte ich namens meiner Mitarbeiter und Künstler eine herzliche Gratulation aussprechen. Zugleich sei aber auch ein Dankeschön gesagt, denn Künstler zählen in aller Welt neben den Händlern zu den von Berufs wegen auf die Verkehrsmittel Angewiesenen. Ich bin überzeugt, daß in den verflossenen 150 Jahren auf der Strecke Leipzig–Dresden Tausende von Sängern und Instrumentalisten befördert wurden, die durch den kulturellen Austausch zwischen den beiden Sachsen-Metropolen im nicht unerheblichen Maße zur Einheit und zum hohen Ansehen der sächsischen Musik- und Opernkultur beigetragen haben. Mir bleibt nur zu wünschen, daß die Strecke Leipzig–Dresden auch die erste sein wird, die in einer Fahrzeit von – sagen wir – 15 Minuten durch einen Magnetkissenzug bewältigt wird.

Gerd Schönfelder

Prof. Dr.-Ing. habil. Peter Gräbner,
Rektor der Hochschule für Verkehrswesen
„Friedrich List“ Dresden



Die 150. Wiederkehr des Tages der Inbetriebnahme der ersten deutschen Ferneisenbahn von Leipzig nach Dresden im April 1889 ist für mich und das Kollektiv der Wissenschaftler, Arbeiter, Angestellten und Studenten der Hochschule für Verkehrswesen „Friedrich List“ Dresden Anlaß zum ehren-den Gedenken an diese Pioniertat des Eisenbahnbauens. Besonders für eine Lehr- und Erziehungseinrichtung ist es außerordentlich wichtig, die von ersten Eisenbahnern unter komplizierten technischen Bedingungen vollbrachten Leistungen im Gedächtnis der jungen Generation zu bewahren und daraus Initiativen für die Bewältigung der in unserer Zeit stehenden Probleme abzuleiten. Wir widmen diesem Jubiläum eine eintägige wissenschaftliche Konferenz, in der der Bogen von der ökonomischen Bedeutung der Leipzig–Dresdner Eisenbahn über die Entwicklung des Strecken-, Brücken- und Hochbaus, des rollenden Materials, des Sicherungs- und Fernmeldewesens und der Transporttechnologie bis zu den gegenwärtigen und künftigen Aufgaben dieser bedeutenden Magistrale gespannt wird und wünschen uns dafür eine rege Beteiligung aus Wissenschaft und Praxis.

Peter Gräbner

**250 000 beladene
Güterwagen mehr**

Die DR beförderte im vergangenen Jahr 349 Mill. t Güter. Das sind 5 Mill. t mehr als im Vorjahr. Legt man je Waggon 20 t zugrunde, dann wurden dafür 250 000 Güterwagen benötigt. 1949, vor 40 Jahren, transportierte die Eisenbahn 146 Mill. t Güter. 1988 erhielt die DR 115 Elloks. Neu eingesetzt wurden außerdem 2 287 Güterwagen und 2 431 Großcontainer. Mit 358 km

konnte das bisher größte Ergebnis bei der Elektrifizierung erreicht werden. Der Anteil der Elektrotraktion an der Zugförderungsleistung stieg von 41,7 Prozent im Jahre 1987 auf 47,7 Prozent. 6 317 km Gleise wurden in stand gesetzt bzw. stabilisiert. 214 Bahnhöfe und Haltepunkte bekamen ein neues Gesicht, und 802 Pflegeverträge sind zur Verschönerung der Bahnanlagen abgeschlossen worden. In diesem Jahr werden unter anderem 115 Elloks, 32 U-Bahn-Doppeltriebwagen sowie der er-

ste serienmäßig produzierte S-Bahn-Zug für die Hauptstadt hergestellt.
me

**Schmalspurbahnen auf
Super-8-Filmen in Farbe**

„me“ berichtete in den Hefen 5/87 und 1/88 ausführlich über die im Auftrage des Ministeriums für Verkehrswesen von Mitarbeitern der Zentralstelle für Bildung des Verkehrswesens (ZfBV) hergestellten Filme zum

Thema Schmalspurbahnen der DR. Inzwischen sind die angekündigten 8-mm-Heimfilme im VEB DEFA-Kopierwerk hergestellt worden. Anlässlich des 150jährigen Jubiläums der ersten deutschen Ferneisenbahn Leipzig–Dresden werden voraussichtlich ab April 1989 folgende acht Farbfilme über unsere Schmalspurbahnen angeboten:
Nr. 1201 Cranzahl–Kurort Oberwiesenthal, Nr. 1202 Freital–Hainsberg–Kurort Kipsdorf, Nr. 1203 Zittau–Kurort Oybin/



**Persönlichkeiten unserer Republik zum 150jährigen Bestehen
der ersten deutschen Fernbahn Leipzig–Dresden**

**Dr. Bernd Seidel,
Oberbürgermeister
der Stadt Leipzig**



Vor 150 Jahren wurde die erste deutsche Fernbahnstrecke zwischen Leipzig und Dresden in Betrieb genommen. Dieses historische Ereignis ist für unsere Stadt und seine Bürger von großer Bedeutung, ging doch ihre Entwicklung vom mittelalterlichen Handelsplatz zur sozialistischen Großstadt immer mit dem Ausbau wichtiger Verkehrsverbindungen einher.

So verdankt Leipzig seine Gründung im Jahre 1165 vor allem der Lage an zwei bedeutenden Handelsstraßen.

Der über die Jahrhunderte erlangte Stellenwert Leipzigs als internationaler Handelsplatz, die Anfang des 18. Jahrhunderts einsetzende industrielle Revolution und die günstige geographische Lage bildeten den Ausschlag, die erste deutsche Fernbahn zwischen Leipzig und Dresden zu bauen. Heute ist die Bezirks- und Messestadt ein Verkehrsknotenpunkt des internationalen und nationalen Personen- und Güterverkehrs.

Die Verwirklichung eines weitreichenden Bauprogramms in Einheit mit dem weiteren Ausbau des Verkehrsnetzes wird heute ebenso wie in der Zukunft das Profil unserer Stadt und ihre internationale Ausstrahlung prägen.

**Prof. Dr. h. c. Hans-Joachim Rotzsch,
Thomaskantor**



Vor 150 Jahren wurde die Eisenbahnlinie Leipzig–Dresden in Betrieb genommen und damit eine feste Verbindung zwischen zwei Städten geschaffen, die die ältesten sächsischen Knabenchöre in ihren Mauern beherbergen. Ob durch dieses epochale Ereignis die freundschaftlichen Beziehungen enger oder die Rivalität zwischen den Chören gefördert worden ist, vermag ich heute nicht zu sagen; mein wohl berühmtester Amtsvorgänger Johann Sebastian Bach, den es oft zu Besuchen nach Dresden zog, hätte dieses neuartige Verkehrsmittel, wäre es noch 100 Jahre früher entstanden, sicher gern und häufig genutzt.

Daß die große Eisenbahn für uns in das 21. Jahrhundert möglichst pünktlich, sauber und vor allem unfallfrei fährt, wünscht sich und der DR der Leipziger Thomaskantor.

**Prof. Dr. sc. techn. Wolfgang Altner,
Ordentliches Mitglied der Bauakademie der
Deutschen Demokratischen Republik und
Rektor der Technischen Hochschule Leipzig**



Der Pfiff der Dampflokomotive BLITZ anlässlich ihrer Jungfernfahrt auf der ersten Fernbahnstrecke Deutschlands von Leipzig nach Dresden im Jahre 1839 ertönte in einer für diese Zeit beispiellosen technischen Entwicklungsetappe. Die damals neue Transport- und Beförderungstechnologie stellte an das Wissen und Können der Maschinenbau- und Bauingenieure sowie an die Nachrichten- und Signaltechniker ungewöhnliche Anforderungen. Es mußte hier überall wissenschaftlich-technisches Neuland beschrritten werden.

Heute, nach 150 Jahren, ist die Eisenbahn trotz Straßenfahrzeuge und Luftfahrt modern geblieben. Das hat seine Ursachen in ihrer technischen Wandlungs- und Innovationsfähigkeit durch Integration solcher Schlüsseltechnologien wie Elektronik, Informatik, Automatisierungstechnik, sicher auch zukünftig die Fluid- und Magnettechnik. Die Weiterentwicklung der alten, jungen Eisenbahn ist und bleibt eine Herausforderung für uns Wissenschaftler und Ingenieure in natura und am Modell.

Den wissenschaftlichen Veranstaltungen aus Anlaß des Jubiläums wünsche ich einen guten Verlauf sowie einen vollen Erfolg und grüße alle Eisenbahnfreunde mit Fahrt frei!

Kurort Jonsdorf, Nr. 1204 Bad Doberan–Ostseebad Kühlungsborn West (Molli), Nr. 1205 Putbus–Göhren (Rasender Roland), Nr. 1206 Wernigerode–Drei Annen Hohne–Eisfelder Talmühle–Nordhausen (Harzquerbahn), Nr. 1207 Gernrode–Alexisbad–Härzgerode/Stiege (Selketalbahn) und Nr. 1208 Radebeul Ost–Radeburg (Löbnitzdackel). Die Heimfilme stellen eine Schnittfolge der schönsten und interessantesten Einstellungen aus den ZfBV-Filmen dar. Jeder dieser mit Untertiteln versehe-

nen Stummfilme ist 20 m lang; die Vorführung dauert pro Film dreieinhalb Minuten. Die Filme sind für 20,20 Mark pro Stück im Fotofachhandel erhältlich. Ein ausführlicher Begleittext wird mitgeliefert. Mitglieder des DMV können über ihre Arbeitsgemeinschaft Sammelbestellungen beim zuständigen Bezirksvorstand einreichen. Ein Direktverkauf ab Kopierwerk ist nicht möglich. Ende dieses Jahres wird auch der Heimfilm „Traktion mit Tradition“ (30-m-Länge) über regel-

spürige Dampflokomotiven im Angebot sein.
me

Altenwalde oder Altenberg?

Der im Heft 1/89 veröffentlichte Modellbauvorschlag „Bahnhof Altenwalde“ stieß auf großes Interesse. Dennoch wurde bemängelt, daß hier nicht der richtige, vorbildbezogene Name Altenberg genannt wurde. Dazu sei folgendes gesagt: Die Ortsbezeichnung Altenwalde wählte

der Autor dieses Beitrages bewußt, da der Lageplan Kompromisse gegenüber dem Vorbild enthält. Inwieweit es aber dann zweckmäßig ist, die anderen im Umfeld befindlichen Eisenbahnanlagen mit den vorbildgetreuen Namen zu nennen, bedarf einer Diskussion in unserem Beirat und mit erfahrenen Modelleisenbahnern. Wir werden auf dieses Thema noch einmal zurückkommen und danken allen Lesern, die sich dazu geäußert haben.
me

Reiner Scheffler (DMV), Oschatz

150 Jahre Bahnhof Riesa

Anlässlich des 150jährigen Bestehens der Leipzig-Dresdner Eisenbahn wurde Riesa als Mittelpunkt für die damit verbundenen Festveranstaltungen gewählt. Zum einem, weil die zentrale Streckenlage des Bahnhofs ideale Möglichkeiten bietet und zum anderen, weil diese Stadt am deutlichsten demonstrieren kann, welchen Einfluß der Verkehrsträger Eisenbahn auf ihre industrielle Entwicklung genommen hat. Insofern ist auch der 21. November 1838 ein denkwürdiger Tag. Von Leipzig kommend, erreichte damals der erste Eisenbahnzug die Station Gröba (später Riesa). Der aus einem Kloster hervorgegangene Marktort Riesa zählte in jenem Jahr knapp 2000 Einwohner. Heute leben in der Industriestadt Riesa 56 000 Bürger. Der VEB Stahl- und Walzwerk und das Rohrkombinat sind die wichtigsten Betriebe der Stadt. Und ohne den 3,4 km langen Bahnhof (km 63,3–66,7) würden die anfallenden Transportaufgaben nicht zu meistern sein. Derzeit verkehren täglich bis zu 400 Züge über Riesa. Im Bahnbetriebswerk Riesa sind rund 90 Triebfahrzeuge beheimatet. Sie tragen dazu bei, daß weit über den Eisenbahnknoten Riesa hinaus wichtige Zuförderungsarbeiten gelöst werden. Und das zu jeder Jahreszeit. Doch blicken wir zurück. Eineinhalb Jahrhundert Eisenbahngeschehen geben dazu einen guten Anlaß.

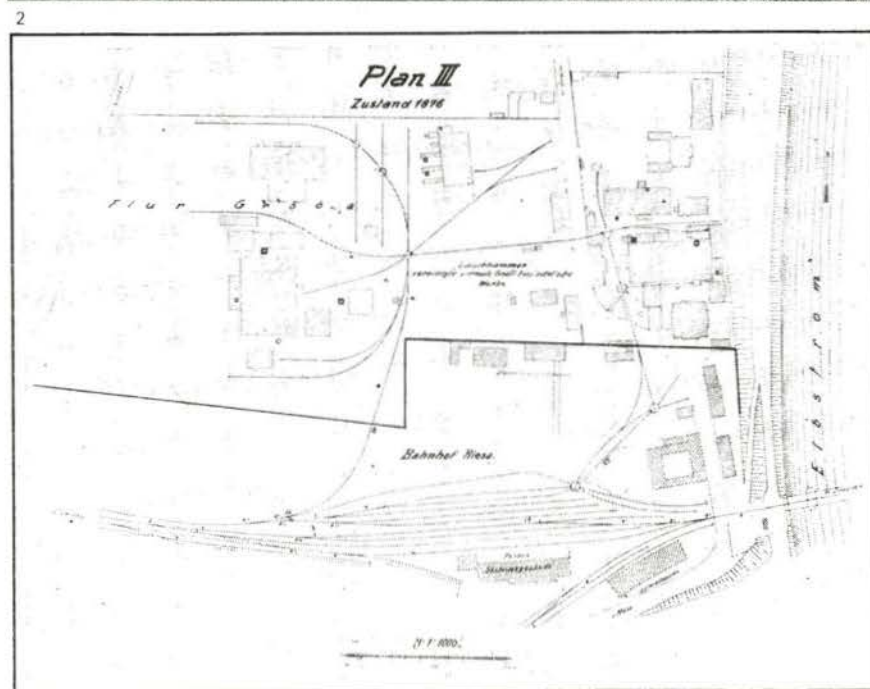
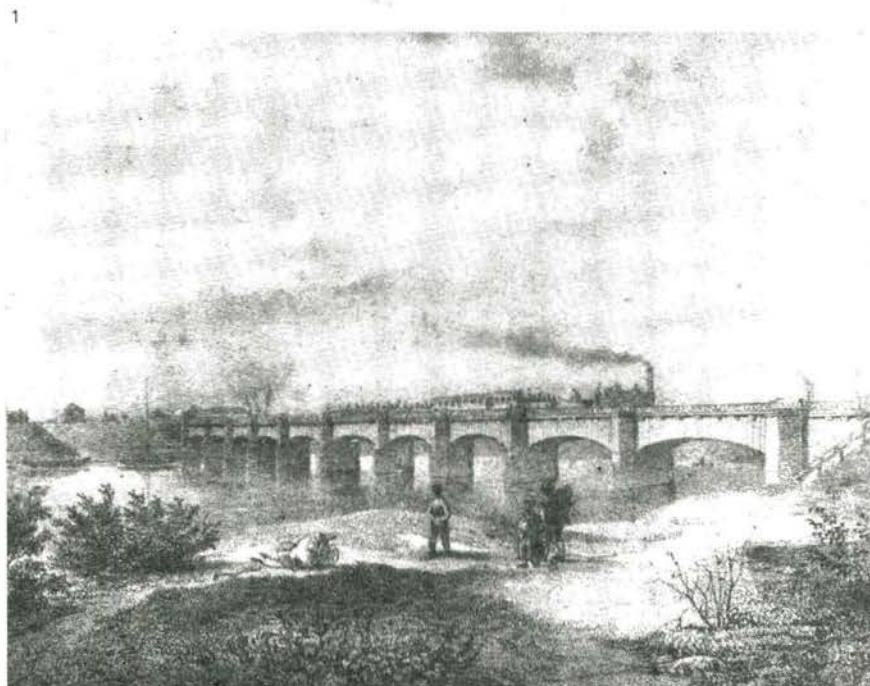
Bahnhof und Elbbrücke entstehen

Im Zusammenhang mit dem Bau der Leipzig-Dresdner Eisenbahn (LDE) entstandene Streitigkeiten um die Linienführung konnten bald beendet werden. Die Würfel waren gefallen; die Elbe wurde nahe der Ortschaft Riesa überquert. Jetzt erwarb die Leipzig-Dresdner Eisenbahn-Compagnie ein Gelände von 240 m Länge und 180 m Breite. Hier sollte die Station für Riesa entstehen. In des erwarteten die Riesaer ihre Eisenbahn mit Ungeduld. Immerhin waren schon mehrere Streckenabschnitte in Betrieb, und viele Geschäftstüchtige warben um den Begriff Eisenbahn, womit die Bevölkerung regelrecht in Spannung versetzt wurde. So konnte man dazu in der örtlichen Presse fol-

gendes lesen: „Eisenbahnkoffer, Eisenbahnbier, Eisenbahnkleidung und Eisenbahngeld – alles ist fertig, nur die Eisenbahn fehlt!“ – Doch dann war es so weit. Am 21. November 1838 wurde mit einem von Oschatz eingefahrenen Dampfwagenzug die neue Station eröffnet. Für das reisende Publikum waren eine 10 m × 5 m große „Passagierstube“, ein kleines „Einnehmerhäuschen“ für den Billetverkauf und ein „Freiabort“ vorhanden. Die Lokomotiven stellte man in einem eigens dafür errichteten Schuppen ab. Noch im Bau befand sich ein Güterschuppen und eine Koksanlage mit zwölf Öfen, in denen die auf Elblastkähnen angelieferte

englische Steinkohle zum idealen Brennstoff für die Lokomotiven umgewandelt wurde.

Das wichtigste Bauwerk war jedoch die Elbbrücke. Unter Leitung des Landbau-meisters Königsdörffer wirkten 600 Arbeiter, um die 340 m lange auf 11 Pfeilern ruhende und 270 000 Taler kostende, imposante Anlage zu erbauen. Am 1. April 1839 – die Bauarbeiten begannen bereits am 1. August 1836 – erklärte der Oberingenieur Kunz, daß die erste Eisenbahnstrombrücke Deutschlands fertiggestellt sei. Damit stand der Inbetriebnahme des letzten Streckenabschnitts Riesa-Oberau und der durchgehenden Verbindung Leipzig-Dres-



den nichts mehr im Wege. Am 7. April 1839 wurde für die Reisenden in den drei Eröffnungszügen, ebenso wie für viele Schaulustige, das Überqueren der Elbbrücke zu einem beeindruckenden Erlebnis, das zwischen Leipzig und Dresden nur noch durch die Oberauer Tunneldurchfahrt überboten wurde (siehe Titelbild dieser Ausgabe – die Red.).

Die Anlagen werden vervollständigt

Von nun an kamen auf der Station Gröba rasch weitere Bauten hinzu. Die beiden Hauptgleise erhielten bald überdachte Bahnsteige. Ab dem 1. Oktober 1840 begann der zweigleisige Strecken-

ausbau, wurden Fluren erweitert und erste Bahnwärterhäuser geschaffen. Am 1. September 1844 weihte man ein zweistöckiges Empfangsgebäude ein. Schon jetzt zeigte sich, daß die Leipzig-Dresdner Eisenbahn für die Stadt einen Gewinn brachte.

Der Umschlag zwischen Elbkähnen und Eisenbahn hatte dabei eine nicht zu unterschätzende Bedeutung. Schließlich ließ sich an diesem Kreuzungspunkt von Fluß und Eisenbahn der Hüttenfachmann Schönberg nieder und gründete 1843 ein Eisenhammerwerk.

Riesa wird Eisenbahnknoten

Ein weiteres wichtiges Ereignis für Riesa

Anhalter Bahn (Herzberg-Röderau) an die LDE an und schuf dadurch eine wichtige Verbindung nach Berlin. Zurück zur Riesaer Industrie: 1854 erhielt das nun als „Gräflich Einsiedelsche Eisenwerk“ bezeichnete Hammerwerk das erste Anschlußgleis. 1859 wurden darauf bereits 1000 Wagen befördert! Inzwischen entstanden an der Elbe zahlreiche Holz-, Stein-, Kohlen- und Getreidehandlungen. Die Güter mußten zunächst mit Fuhrwerken zu den Bahnhöfen gebracht werden. Der Wunsch, eine Gleisverbindung zum Elbufer zu schaffen, wurde 1863 durch einen Anschluß an die Chemnitzer Bahn erfüllt.

Etwas muß geschehen!

Der Bahnhof Riesa hatte nur eine geringe Ausdehnung. Einen solch dynamischen industriellen und damit verkehrsfördernden Aufschwung hatte die LDE-Compagnie zunächst nicht erwartet. Als dann noch am 15. Oktober 1875 die Strecke Elsterwerda-Riesa eröffnet wurde und eine Fortsetzung nach Lommatzsch-Nossen im Gespräch war sowie die Pläne einer Elbkai- und Hafenbahn vorlagen, mußte dringend etwas geschehen! Die Würfel fielen schnell. Zwischen 1875 und 1880 verwandelte sich das Gelände um den Bahnhof in einen riesigen Bauplatz.

Außerdem eine neue Brücke

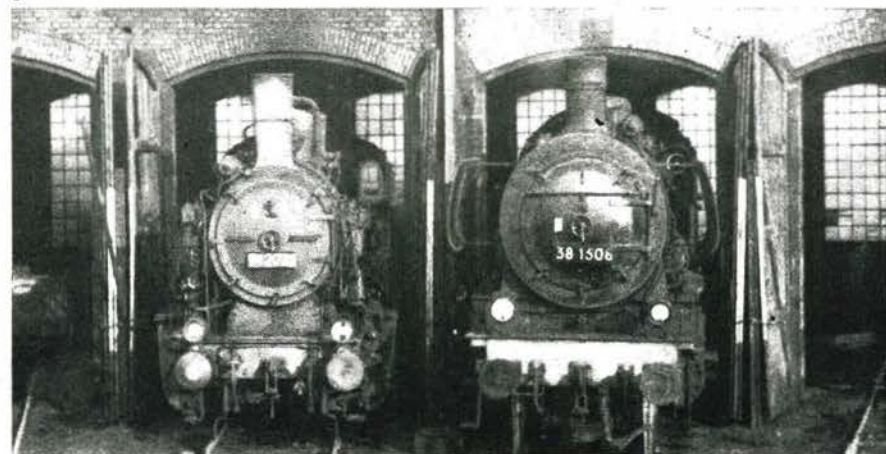
Doch während der Umbauarbeiten geschah etwas Unvorhergesehenes. Die arg belastete Elbbrücke hielt dem Hochwasser und Eisgang im Februar 1876 nicht mehr stand und stürzte ein. Das war dann auch zugleich der letzte Anstoß, um die bereits lange diskutierte Übernahme der LDE durch den sächsischen Staat zu vollziehen. Rückwirkend vom 1. Januar 1876 an ging die LDE in Staatseigentum über; die Kosten für den Brückenneubau übernahm nun der Staat. Parallel dazu wurde der Eisenbahnknoten Riesa ausgebaut. Ab dem 5. April 1877 fuhren die Züge von Riesa nach Lommatzsch. Hinzu kam ein neues, stattliches Empfangsgebäude. Als Krönung wurde dann am 12. Februar 1877 die eiserne Eisenbahn- und Straßenbrücke dem Verkehr übergeben.

Der neue – nun breiträumige und besser zugängliche Güterbahnhof konnte am 3. November 1879 eröffnet werden. Der alte Chemnitzer Bahnhof wurde im Dezember 1879 geschlossen.

Hafen- und Anschlußbahnen

Noch aber fehlte die neue Verbindungsbahn zum Elbkai. Die 1,63 km lange und in einer Steigung von 1:100 liegende Strecke wurde dann am 1. Juni 1887 eröffnet. Bemerkenswert ist die Tatsache, daß sie nicht als Anschlußbahn, sondern als Nebenbahn betrieben werden mußte. Das Bedürfnis, die Elbkaianlagen zu erweitern und den Schiffen Schutz zu bieten, führte schließlich zum

3



4



5



folgte nur wenig später: Am 9. Mai 1845 wurde der erste Spatenstich zum Bau der Riesa-Chemnitzer Eisenbahn vollzogen. Dieser Schienenstrang öffnete dann das Tor zum industriellen Handwerk des Erzgebirges und zur böhmischen Kohle. Mit seiner Inbetriebnahme am 29. August 1847 erhielt Riesa einen zweiten Bahnhof. Er wurde später durch einen Gleisanschluß mit dem Leipzig-Dresdner Bahnhof verbunden. Am 1. Oktober 1848 schloß die Berlin-

1 Einer der ersten Züge fährt 1839 über die 340 m lange Elbbrücke in Richtung Dresden.

2 Lage des Bahnhofs Riesa im Jahre 1876

3 Zwei langjährige Lokvertreter 1966 im Bw Riesa

4 Noch kein Sonderzug: Die 01 137 hat mit einem D-Zug vom Befehlsstellwerk Ausfahrt bekommen (1973).

5 1984 – weitere Lichtsignale werden montiert.

Bau eines Hafens. Man nutzte die Mündung des Döllnitzbaches und verband den Hafen mit den Kaianlagen. Die gleichzeitig angelegte und 5 km lange Trasse entlang des 700 m langen Hafenbeckens wurde am 3. September 1888 in Betrieb genommen. 1890 hatten die ständig erweiterten Gleisanlagen des Eisenhammerwerkes schließlich den Charakter einer Werkbahn erhalten. Auch die Anlagen der Hafenbahn vergrößerte man, und mehrere Industrieanschlüsse kamen hinzu.

Der Bahnhof wird immer größer

Weitere bedeutende Bauvorhaben konnten 1913 und 1914 verwirklicht werden. Darin einbezogen waren vor allem die Bahnanlagen, beispielsweise die Tunnelunterführungen zu den Bahnsteigen. Die Arbeiten insgesamt konnten erst drei Jahre nach Übernahme der sächsischen Staatsbahn durch die Reichsbahn – im Jahre 1923 – beendet werden.

1929 gründete die Reichsbahndirektion Dresden in Riesa ein Reichsbahnamt. Bereits einige Jahre zuvor wurde der Bahnhof Riesa Hafen eine selbständige Dienststelle.

Riesa hatte sich zu einem bedeutendem Verkehrsknoten im Schienennetz des Landes entwickelt. Mehr als 1 200 Eisenbahner waren hier in den 20er und 30er Jahren beschäftigt.

Kurz vor Kriegsende zerstörten die Faschisten einen Teil der Bahnanlagen. Die Elbbrücke, ein Stellwerk, die Lokdrehscheibe, die Wasserstation sowie mehrere Einfahrgleise wurden sinnlose Opfer. Doch die Schäden hielten sich in Grenzen. Der Zugverkehr war nur kurze Zeit unterbrochen.

Das neue Zeitalter

Am 1. Juli 1945 rollte der Verkehr wieder über die behelfsmäßig instand gesetzte Brücke. Den schweren Anfangsjahren folgten in den 60er Jahren die Modernisierung und Erneuerung vieler Anlagen. 1964 begann der Bau einer neuen Elbbrücke, diesmal mit dem Ziel, Eisenbahn- und Straßenverkehr zu trennen.

Der nun doch alt gewordene, seit 1945 nur noch eingleisig befahrene Brückenbau bot nicht genügend Lichtraummaß für die geplante Elektrifizierung. Am 27. Juli 1966 konnte die neue Stahlkonstruktion ihrer Bestimmung übergeben werden. Mit dem von Berlin kommenden D 70 wurde der Regelbetrieb über das neue Bauwerk aufgenommen. Nachdem die gesamte Trägermasse in die Mitte der Pfeiler gerückt wurde, konnte nach einer nur 14stündigen Totalsperrung am 24. Mai 1967 der zweigleisige Betrieb über die Elbe aufgenommen werden.

1962 und 1964 kamen erste Diesellokomotiven nach Riesa. Sie lösten die Dampftraktion im Rangier- und Bergbetrieb ab. Erste Großdieselloks anderer

Tabelle Die in Riesa beheimateten Lokomotiven (1846–1989)

| Bezeichnung | Bauart | Hersteller | Einsatzzeit in Riesa | Vorrangiger Verwendungszweck | Bemerkungen |
|--|----------|--------------------|------------------------------|--|---------------------------|
| RIESA | 1 Bn2 | Hawthorn | 1846–1867 | Rangier- u. Streckendienst (bei LDE) | |
| STEIGER | 1 Bn2 | Stephenson | 1846–1874 | Rangier- u. Streckendienst (bei R-C) | |
| RIESA | 1 Bn2 | Stephenson | 1846–1873 | Rangier- u. Streckendienst (bei R-C) | 1873 verkauft |
| PEGASUS | 1 A1n2 | Sä./Masch. | 1839–1861 ¹⁾ | Rangier- u. Streckendienst (bei LDE) | |
| ELBE | 1 A1n2 | Borsig | 1848–1868 ²⁾ | Rangier- u. Streckendienst (bei LDE) | |
| RIESA (VIa) | 1 A1n2 | Hartmann | 1868–1894 | Streckendienst für LDE | |
| OSTRU | 1 Bn2 | Hartmann | 1855–1892 | Streckendienst für R-C | |
| ELBE (VI) | 1 Bn2 | Henschel | 1875–1924 | Streckendienst/Hafenbahn | ab 1894 FRANKENBERG |
| RIESA (IIIb) | 1 Bn2 | Hartmann | 1895–1924 | Streckendienst/Hafenbahn | |
| 23 ¹⁰⁻¹¹⁾ | 1'C1'h2 | Babelsberg | 1959–1961/ 1969–1972 | Personenzüge | |
| 34 ⁷⁶⁻⁷⁹⁾ (IIIb) | 1 Bn2 | Hartmann | 1874–1928 | Rangier- u. Streckendienst/ Hafenbahn | |
| 34 ⁸⁰⁾ (VIbV) | 1'Bn2v | Hartmann | 1892–1926 | Personenzüge | |
| 36 ⁹⁻¹⁰⁾ (VIIIIV2) | 2'Bn2v | Hartmann | 1900–1930 | Personenzüge | |
| 38 ²⁻³⁾ (XII H2) | 2'Ch2 | Hartmann | 1921–1964 ³⁾ | Personenzüge | |
| 38 ¹⁰⁻⁴⁰⁾ (pr P8) | 2'Ch2 | Schwarzkopff u. a. | 1923–1970 | Personenzüge (auch Eil- u. D-Züge) | |
| 39 ⁰⁻²⁾ (pr P10) | 1'D1'h3 | Borsig | 1949–1959 | Personenzüge (auch D-Züge) | Abgabe/Reko |
| 41 | 1'D1'h2 | Schwarzkopff u. a. | 1942–1946 ⁴⁾ | Streckendienst | Abgabe Rostock |
| 43 | 1'Eh2 | Henschel u. a. | 30er Jahre ⁴⁾ | Streckendienst | Abgabe Chemnitz |
| 44 | 1'Eh3 | Henschel u. a. | 1968–1969 ⁴⁾ | Streckendienst | Abgabe Raw Cottb. |
| 50 | 1'Eh2 | Wien u. a. | 1951/1968–1970 | Streckendienst | Abgabe Hilbersdorf |
| 52 | 1'Eh2 | verschieden | 1943–1947/ 1951/1968–1970 | Güterzüge | Abgabe Raw Cottb. |
| 53 ⁹²⁾ (V) | Cn2 | Eßlingen | 1868–1924 | | |
| 55 ¹⁸⁻²²⁾ (pr G8) | Dh2 | Vulcan | 1934–1947 | | Abgabe Luckau |
| 56 ¹⁾ (pr G8 ²⁾) | 1'Dh3 | Henschel | 1947–1962 | | |
| 56 ²⁸⁾ (pr G8 ²⁾) | 1'Dn2v | Henschel | 1934–1947 | Rangier- u. Streckendienst bei LDE u. Staatsbahn | |
| 57 ²⁾ (XI Hv) | Eh2v | Hartmann | 1919–1931 | | |
| 58 ⁴⁾ (XII H) | 1'Eh3 | Hartmann | 1930–1968 | | |
| 58 ¹⁹⁻²¹⁾ (pr G12) | 1'Eh3 | Henschel u. a. | 1934–1974 | | |
| 58 ³⁸⁾ (Reko G12) | 1'Eh3 | Raw Meiningen | 1958–1963/ 1965–1979 | Streckendienst | |
| 64 (Einheits-lok) | 1'C1'h2t | verschieden | 1936–1939/ 1945/46 | Personenzüge | Abgabe Pirna |
| 71 ³⁾ (IV T) | 1'B1'n2t | Hartmann | 1898–1951 | Rangier- u. Streckendienst | |
| 74 (pr T12) | 1'Ch2t | Union u. a. | 1924–1936 | Rangier- u. Streckendienst | |
| 75 ⁵⁾ (sä XIV HT) | 1'C1'h2t | Hartmann | 1940–1954 | Personenzüge | Abgabe Werdau/ Zwickau |
| 86 (Einheits-lok) | 1'D1'h2 | verschieden | 30er Jahre | Personenzüge | |
| 89 ²⁻³⁾ (sä VT) | Cn2t | Hartmann | 1872–1967 | Rangierdienst/Hafenbahn | |
| 91 ³⁻¹⁰⁾ (pr T9) | 1'Cn2t | Union | 1939–1943/ 1947–1962 | Rangierdienst/Hafenbahn | Abgabe Rochlitz |
| 92 (pr T13) | Dn2t | Union | 30er Jahre | Rangierdienst/Hafenbahn | |
| 94 ¹⁹⁻²¹⁾ (sä XI HT) | Eh2t | Hartmann | 1910–1970 | Rangierdienst/Hafenbahn | |
| 98 ⁷⁰⁾ (sä VII T) | Bn2t | Hartmann | 1875–1964 | Rangierdienst/Hafenbahn | |
| 98 ⁷⁷⁾ (310.1) | Cn2t | ČSD | 1942–1945 | Rangierdienst/Hafenbahn | |
| 98 ⁷⁹⁾ (sä, II) | 1 Bn2t | Hartmann | 1866–1902 | Rangier- u. Streckendienst | |
| Kö (Motorlok) | Bdm | Krauss u. a. | ab 1934 | Rangierdienst | |
| V 15 (101/102) | Bdh | LKM | ab 1962 | Rangierdienst | |
| V 23 (102 ⁹⁾) | Bdh | LKM | ab 1968 | Rangierdienst | |
| V 60 (105/106) | DdK | LEW | ab 1964 | Rangier- u. Streckendienst | |
| V 180 (118) | C'C' | LKM | 1970–1973 | Streckendienst | |
| V 200 (120) | Co'Co' | Woroschi-lowgrad | ab 1978 | Güterzüge | |
| E 42 (242) | Bo'Bo' | LEW | ab 1976 | Streckendienst | |
| (250) | Co'Co' | LEW | ab 1982 | Streckendienst | |

Hinweis:

Der Begriff „Streckendienst“ umfaßt alle Zugarten. Lokomotiven, bei denen Rieser Personale nur Aushilfsdienste leisteten, bzw. auf Lokomotiven fremder Bw fuhrten (so BR 22 oder BR 243), wurden nicht erfaßt. Die Zusammenstellung ergänzten die Herren M. Göhler (Bw Riesa) und K. Raunischke (Döbeln).

Fußnoten:

1) auch in Leipzig; 2) auch in Dresden; 3) nicht durchgehend; 4) nur wenige (einzelne) Maschinen

Bw gehören seit 1966 zum täglichen Bild.

Der Knoten Riesa kommt unter Strom

In die Rekonstruktion der Strecke Leipzig–Dresden mit dem erneut zweigleisigen Ausbau – 1945 mußte das zweite Gleis abgebaut werden – wurden auch die Gleisanlagen des Bahnhofs Riesa einbezogen. Neue Weichen und Gleise waren zu verlegen. Von 1967 bis 1969 standen außerdem die umfangreichen Vorarbeiten zur Elektrifizierung des Knotens Riesa im Vordergrund. Anschließend wurden eine Umformerstation (Unterwerk), 197 Fahrleitungsmasten und mehrere Kilometer Fahrdräht gezogen. Am 28. September 1969

konnte der elektrische Zugbetrieb in Richtung Dresden aufgenommen werden. Seit dem 1. Juni 1970 ist die gesamte Strecke Leipzig–Dresden mit Elloks befahrbar. Die letzte Dampflokomotive des Bw Riesa wurde 1979 außer Dienst gestellt. In Riesa selbst wurden im November 1976 die ersten Elloks (BR 242) beheimatet.

Bereits 1973 erhielt der Bahnhof Riesa anstelle der Formsignale die ersten Lichtsignale. Das Empfangsgebäude wurde ebenfalls modernisiert und dem gestiegenen Verkehrsaufkommen angepaßt. Ein Auslandschalter, elektrische Fahrtanzeiger sowie der Einsatz von mikrorechnergesteuerten Fahrkartenautomaten sind dafür Beispiele.

Anlaß des 150jährigen Bahnhofs- und Streckenjubiläums vorgenommenen Sanierungs-, Rekonstruktions- und Ausbaubarbeiten. Dadurch konnten auch die Arbeits- und Lebensbedingungen der 1 600 Eisenbahner des Dienstortes Riesa verbessert werden. Er gehört übrigens zu jenen Bereichen der Deutschen Reichsbahn, von denen in den zurückliegenden Jahren zahlreiche Initiativen für eine erfolgreiche Arbeit aller Eisenbahner unseres Landes ausgingen.

Zunächst nur ein Maschinenhaus

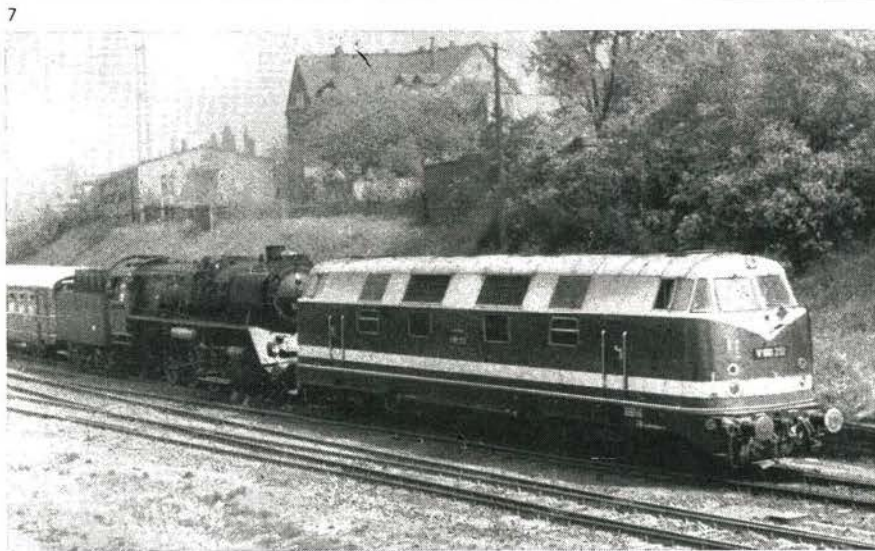
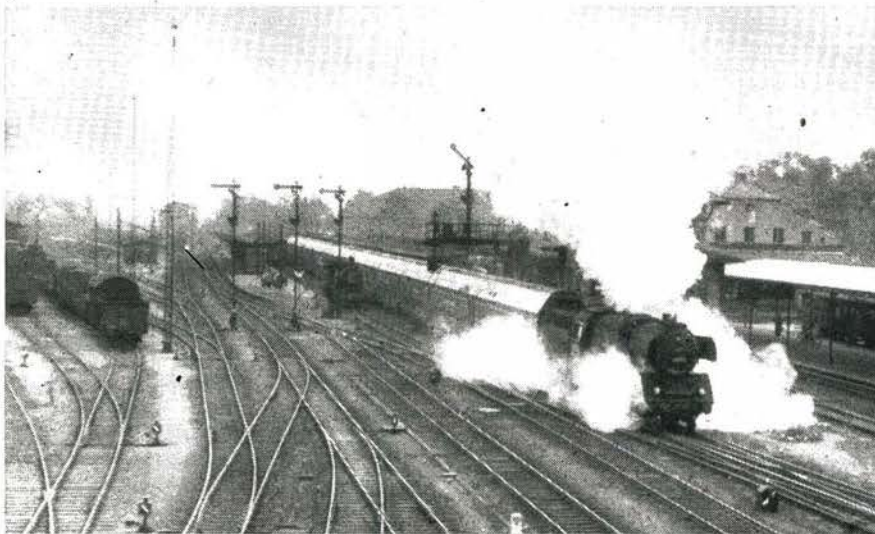
Die LDE-Compagnie hatte bereits vor dem Bau ihrer Bahnanlagen festgelegt, wo sie ihre Lokomotiven stationieren, warten und pflegen wollte.

Neben den Endpunkten Leipzig und Dresden sollte dies auch in Wurzen, Luppah-Dahlen, Oschatz und Riesa geschehen. Während Lokomotivbehandlungsanlagen in Dahlen und Oschatz nur für kurze Zeit benötigt wurden, war Riesa als mittlerer Streckenpunkt schon von Anbeginn als eine bedeutende Lokstation geplant.

Mit dem Bau der ersten Anlagen entstand hier 1837 ein Maschinenhaus für zwei Lokomotiven mit innenliegendem Wasserbrunnen und mit einer auf Kugeln laufenden sowie von Hand zu bedienenden Drehscheibe. Die ersten englischen Maschinen gehörten zum Leipziger und Dresdner Bestand, wurden hier nur mit Koks und Wasser versorgt, entschlackt und bis zur weiteren Fahrt im Lokschuppen untergestellt. Doch schon wenig später beantragte die Station Riesa zwei eigene Maschinen und größere Wartungsanlagen. 1850 entstand dann parallel zum Empfangsgebäude eine nun gleich zweigleisig angelegte Maschinenhalle für vier Lokomotiven. Über der Halle waren jedoch Wohnungen eingebaut, die alsbald vom Begutachter Andreas Schubert – dem Erbauer der SAXONIA – als unzumutbar bezeichnet wurden. Mit Übernahme der Riesa-Chemnitzer Bahn durch die LDE im Jahre 1862 wurde schließlich erneut ein größeres, jetzt für sechs Lokomotiven bestimmtes, Gebäude geschaffen.

Maschinenbahnhof und Ringlokschuppen

Doch auch diese Anlagen entsprachen bald nicht mehr den gestiegenen Anforderungen. 1876 kam ein 16ständiger Ringlokschuppen hinzu. Er wurde außerhalb des Personenbahnhofs gebaut und als Maschinenbahnhof bezeichnet. Ein Lokomotivdienstgebäude war nicht vorhanden. Die Schränke des Personals standen zwischen den Ständen. Zum Waschen mußte das warme Wasser der Lokomotiven genügen. Mit dem Ausbau des Güterbahnhofs von 1876 bis 1879 war ein weiterer Ringlokschuppen mit 25 Ständen (in Höhe des heutigen Stellwerks 1) geplant. Als Standort erwies sich aber das Gleis-



6 1966 hatte die 22er den D 84 mit einer aus 11 Wagen bestehenden Doppelstock-Zugseinheit in Fahrt zu bringen.

7 Ende der 60er Jahre: Traktionswechsel – BR 22/V 180

Fotos: Sammlung R. Grieshammer, Riesa (1); Sammlung Verfasser (2); D. Wünschmann, Leipzig (3); Verfasser (4, 6 und 7); D. Ludewig, Wülkowitz (5)

Die Aufnahme des elektrischen Zugbetriebes nach Falkenberg (Elster) ab 29. November 1986 und Elsterwerda ab 14. Dezember 1986 trugen dazu bei, den Eisenbahnknoten Riesa weiter zu modernisieren. Die Vorbereitungen für den elektrischen Zugbetrieb in Richtung Döbeln laufen z. Z. auf Hochtouren. Nicht zu unterschätzen sind die aus

dreieck der Verbindungskurve als günstiger. Ein 26(!)ständiger Ringlokschuppen wurde hier 1891 eingeweiht. Die mit einer Werkstatt und Verwaltungsgebäuden ausgestattete Maschinenstation erweiterte man im Jahre 1900 durch einen Neubau mit sieben Lokständen. Der bisherige Maschinenbahnhof wurde zu dieser Zeit aufgelöst und in eine Entseuchungsanlage umgewandelt. 1912 erhielt das neue Gebäude eine zentrale Rauchabzugseinrichtung. 1915 konnte durch eine Tunnelunterführung ein gefahrloser Zugang für die Personale zum Heizhausgelände geschaffen werden.

Von nun an Bw Riesa

1925 wurde das Lokomotiv- und Werkstättenwesen der DRG neu geordnet. Für die bei den Länderbahnen unterschiedlich bezeichneten Lokomotivbehandlungsanlagen galt jetzt einheitlich die Bezeichnung Bahnbetriebswerk. Die Bahnbetriebswerke unterstanden den Maschinenämtern der Reichsbahndirektionen. In Riesa wurde die damit verbundene Neustrukturierung erst ab Mai 1929 wirksam. Der Bahnhof, das Bahnbetriebswerk, die Bahnmeisterei sowie die Sicherungs- und Fernmeldemeisterei galten jetzt als selbständige Dienststellen. Das neu gegründete Bw beheimatete damals 81 Lokomotiven und beschäftigte 312 Eisenbahner. Zum Bw gehörten die Lokomotivbahnhöfe Großhain Cottbuser Bahnhof, Röderau, Oschatz und Strehla. Erst 1962 kam Döbeln als Außenstelle hinzu. Lange Zeit war das Bw Riesa nur für Zugförderungsleistungen in der näheren Umgebung zuständig.

Der Lokomotiveinsatz

Sämtliche bisher in Riesa beheimateten

Lokomotivbauarten sind aus der Tabelle ersichtlich. Die nachstehenden Ausführungen enthalten daher nur ergänzende Informationen.

Die Riesaer Personale fuhren anfangs nur selten auf der Strecke. Sie verrichteten hauptsächlich Rangierdienste. Vor allem bei der LDE gaben viele Jahre die in Leipzig und Dresden beheimateten Maschinen den Ton an. Erst mit Inbetriebnahme des eigenen Maschinenbahnhofs im Jahre 1876 fuhren Riesaer Personale mit ihren Maschinen nach Leipzig und Dresden, aber auch verstärkt nach Jüterbog und Chemnitz. Außerdem gab es zahlreiche Maschinen, die ihren Dienst auf dem neugeschaffenen Rangierbahnhof und den Hafen- sowie Kaianlagen verrichteten. Der vielfältige Bestand an Lokomotiven erreichte zu Beginn der 40er Jahre dieses Jahrhunderts einen Höhepunkt. Neben den eigenen Baureihen liefen auch französische und polnische Beutefahrzeuge. Mehrere durch die Kriegswirren nach hier verschlagene Einzelgänger kamen hinzu.

Nach dem zweiten Weltkrieg wurde der Lokomotivbestand erstmals am 27. Juli 1945 erfaßt. Zu diesem Zeitpunkt existierten 78 Maschinen, die sich in 13 Baureihen aufteilen. 37 Lokomotiven waren schadhaft oder galten als vermißt. Erst 1950 konnte das Bw seinen Lokomotivbestand wieder in geregelte Bahnen bringen.

Eine Vielzahl preußischer P 8 (Baureihe 38), einige P 10 (Baureihe 39⁰), als auch Maschinen der Baureihen 58 und 94 gehörten dann für längere Zeit zum Bw Riesa. Am 1. Dezember 1955 gab es hier die Baureihen 38 (6), 39 (5), 56¹ (5), 58 (19), 89 (10), 92 (1), 94 (14) und 98 (2). Diese 62 Lokomotiven rangierten in

Riesa, Riesa Hafen, Oschatz und Großhain, fuhren Nahgüterzüge nach Wurzen, Coswig, Falkenberg (Elster), Döbeln und Elsterwerda, bespannten die schweren Durchgangsgüterzüge im Ringverkehr zwischen Leipzig und Dresden, nach Karl-Marx-Stadt und Senftenberg. Sie erbrachten aber auch vor Personenzügen bis Leipzig, Dresden, Nossen, Karl-Marx-Stadt und Jüterbog große Leistungen. Von 1951 bis 1959 übernahm das Bw Riesa Schnellzugleistungen zwischen Karl-Marx-Stadt und Berlin. Dazu wurden meist Lokomotiven der Baureihe 39 bereitgestellt.

Am 21. März 1962 begann mit drei V 15 die Traktionsumstellung von der Dampftraktion auf die Dieseltraktion. Die ersten elektrischen Fahrzeuge gelangten im November 1976 (BR 242) zum Bw-Bestand, die Baureihe 250 wurde erst ab Mai 1982 beheimatet.

Am 25. Mai 1979 verabschiedete sich die Dampflokomotive mit den letzten Planleistungen endgültig vom Bw Riesa. Zuletzt waren die Lokomotiven 58 3039 (Riesa) und 58 3052 (Döbeln) im Einsatz. 1988 verfügte das Bw Riesa über 76 Lokomotiven, darunter 23 Elloks. Ein Teil der Personale fährt seit Jahren auf Lokomotiven der Baureihe 243 des Bw Dresden. Die Zukunft wird auch für Riesa große Bespannungsleistungen bringen. Heute ist das Bw Riesa keine lokale „Zwischenstation“ mehr, sondern zu einem geachteten Partner neben den ganz großen Bahnbetriebswerken der Deutschen Reichsbahn geworden.

Für die Auskünfte und Unterstützung dankt der Autor den Kollegen Michael Göhler (Bw Riesa) und Karl Raunischke (Döbeln).

Riesaer Werklokomotiven

Die Lokomotive 2 des VEB Binnenhäfen Oberelbe, Hafenbahn Riesa, wurde vom LKM Babelsberg 1960 mit der Fabrik-Nummer 253 019 an die DR ausgeliefert. Als V 15 1018 gehörte die Maschine bis 1. September 1965

zum Bestand des Bw Riesa. Und auch heute ist sie gelegentlich hier zu sehen, um anfallende Reparaturen im Auftrage des VEB ausführen zu lassen. Diese Aufnahme entstand Mitte 1984 im Bw Riesa.
Text und Foto: M. Göhler, Riesa

Schon sehr zeitig verließ diese ex sä VIIT die Gleise der Staatsbahn. Von 1927 bis 1946 war die ehemalige 98 7055 – bis 1920 als IFFLAND bezeichnet – Werklok des heutigen Stahl- und Walzwerkes Riesa und von 1946 bis 1961 im Glaswerk Freital eingesetzt.

Unser Foto zeigt die Maschine 1930 im Bw Riesa, wo sie bereits eine Gastrolle gab.

Foto: Hubert, Text und Foto-Sammlung: R. Scheffler, Oschatz

