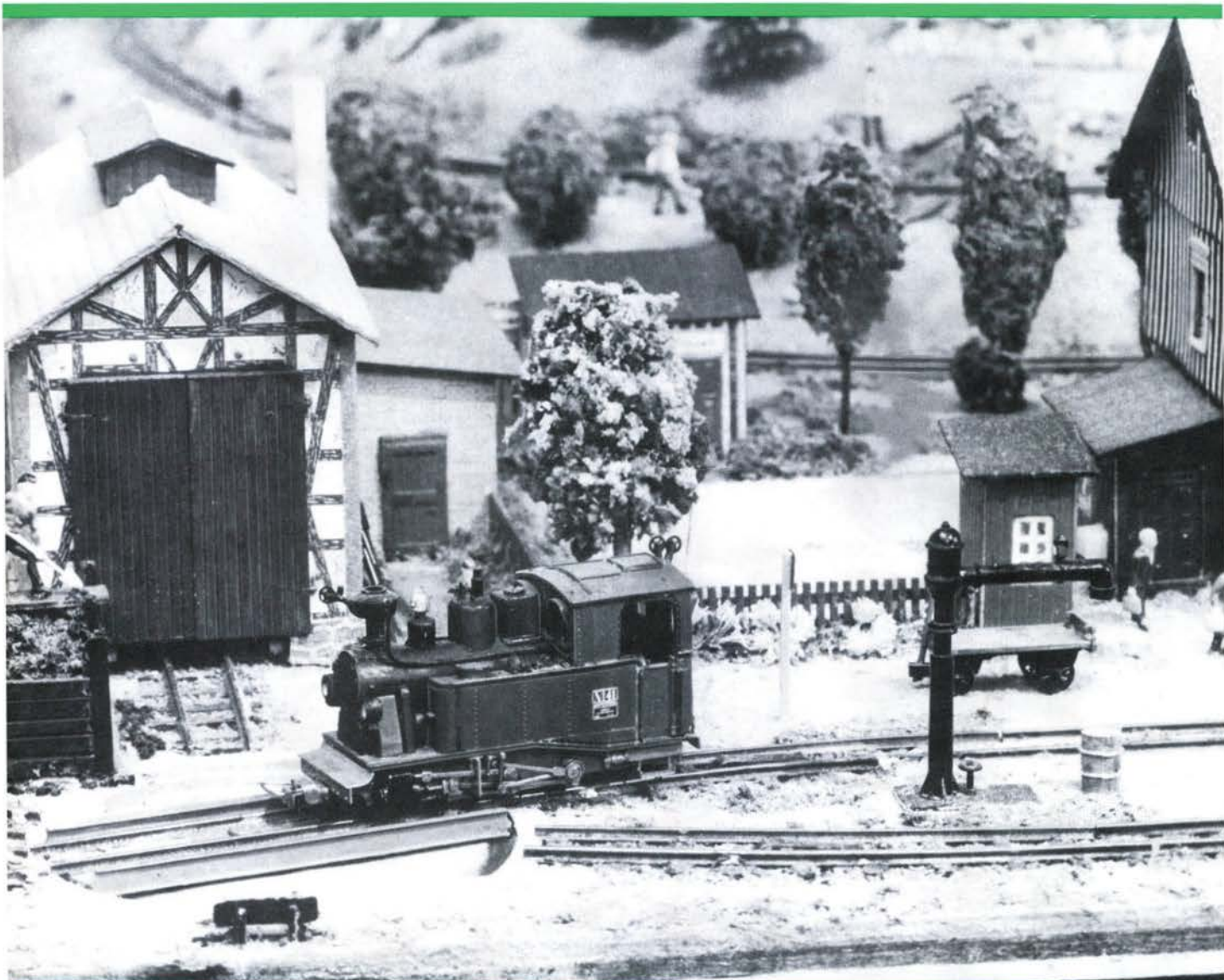


der modelleisenbahner

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



Organ
des Deutschen
Modelleisenbahn-
Verbandes der DDR



TRANSPRESS VEB VERLAG FÜR VERKEHRSWESEN

Verlagspostamt Berlin Einzelheftpreis 1,— M

OKTOBER

10/81

32542

**Das
besondere
Bild**



Bild 1 Als dieses Foto entstand, herrschte auf dem Bahnhof Schönheide Süd noch Hochbetrieb. Links im Bild ist noch deutlich die Ausfahrt nach Carlsfeld sichtbar.

Foto: G. Meyer, Aue



Bild 2 Lok 99568 vor einem Personenzug auf der Strecke Meißen-Triebischtal-Lommatzsch im Jahre 1932. Auch diese Strecke gehört schon lange der Vergangenheit an.

Foto: R. Thümler, Leipzig

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 Biegholdt
Anschrift der Redaktion: „Der Modelleisenbahner“,
DDR - 1080 Berlin, Französische Str. 13/14, Postfach 1235
Telefon: 2 04 12 76

Zuschriften, die die Seite „Mitteilungen des DMV“
(also auch für „Wer hat - wer braucht?“) betreffen,
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
Dipl.-Ing. oec. Gisela Baumann
Karlheinz Brust, Dresden
Achim Delang, Berlin
Dipl.-Ing. Günter Driesnack, Königsbrück (Sa.)
Dipl.-Ing. Peter Eickel, Dresden
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
Dipl.-Ing. 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
Jacques Steckel, Berlin
Hansotto Voigt, Dresden
Dr. Manfred Zimmermann, Sonneberg

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: 19. 8. 1981
Geplante Auslieferung: 14. 10. 1981



Alleinige Anzeigenverwaltung

DEWAG Berlin, DDR - 1026 Berlin, Rosenthaler Straße
28/31, PSF 29, Telefon: 2 44 23 52. Anzeigenannahme
DEWAG Berlin, alle DEWAG-Betriebe und deren
Zweigstellen in den Bezirken der DDR.

Bestellungen nehmen entgegen: in der DDR: sämtliche
Postämter und der örtliche Buchhandel; im Ausland:
der internationale Buch- und Zeitschriftenhandel, zu-
sätzlich in der BRD und in Westberlin: der örtliche Buch-
handel, Firma Helios Literaturvertrieb GmbH., Berlin
(West) 52, Eichborndamm 141-167, sowie Zeitungs-
vertrieb Gebrüder Petermann GmbH & Co KG, Berlin
(West) 30, Kurfürstenstr. 111.

UdSSR: Bestellungen nehmen die städtischen Abtei-
lungen von Sojuspechatj bzw. Postämter und Post-
kontore entgegen. Bulgarien: Raznoiznos, 1. rue Asse,
Sofia. China: Guizi Shudian, P. O. B. 88, Peking, CSSR:
Orbis Zeitungsvertrieb, Bratislava, Leningradská 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 Pyonggy-
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

10 Oktober 1981 · Berlin · 30. Jahrgang

Organ des Deutschen Modelleisenbahn-Verbandes der DDR



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

Inhalt

	Seite
Das besondere Bild	2. US
Wo Traditionen groß geschrieben werden	286
Claus Burghardt, Wolfram Wagner Kompliment an eine fast 100jährige	287
Auswertung des 5. Fotowettbewerbes	290
Reiner Preuß 100 Jahre Schmalspurbahnen in Sachsen	291
H0/H0 ₈ — Zimmeranlage	295
Karlheinz Uhlmann Vierachsige sächsische Schmalspurgüterwagen	296
Basteleien · Tips · Wissenswertes	299
Claus Dahl Die elektronische Zubehörsteuerung	302
Kurt Groppa Hundert Jahre Straßenbahn in Rostock	306
Wissen Sie schon	309
Reiner Scheffler Lokfoto des Monats: Die Stationen der schmalspurigen Denkmalsloks 99 534	310
Lokbildarchiv	312
Unser Schienenfahrzeugarchiv: Günther Fiebig Der ET 89 und die dazugehörenden ES 89, EB 89 und EB 99	313
Jochen Kretschmann Feuer — Wasser — Kohle!	315
Kleinbahnen im Radio	317
Rezension	317
Aus für BR01 ⁵ in Saalfeld	318
Abschied im Bw Stendal	318
Mitteilungen des DMV	319
Selbst gebaut	3. US

Titelbild

Das 100jährige Jubiläum der sächsischen Schmalspurbahnen ist uns Anlaß, dieses Thema in der vor-
liegenden Ausgabe besonders ausführlich zu behandeln.
Unser Foto zeigt ein Motiv der Heimanlage von Joachim Focke aus Leipzig. Mehr darüber lesen Sie auf
den Seiten 294 und 295.

Foto: J. Focke, Leipzig

Rücktitel

Die Schmalspurstrecke Döbeln—Mügein wurde bereits in den 60er Jahren stillgelegt.
Unser Bild zeigt einen Zug in der Nähe von Mockritz-Jeßnitz. Man beachte besonders die „Bremsele“.

Foto: G. Meyer, Aue

Wo Traditionen groß geschrieben werden

Gespräch der Redaktion „Der Modelleisenbahner“ mit dem Leiter der Traditionsbahn Radebeul Ost—Radeburg, Dipl.-Ing. Claus Burghardt

In diesem Monat, genau am 17. Oktober 1981, wäre die erste sächsische Schmalspurbahn zwischen dem damaligen Wilkau und Kirchberg bei Zwickau 100 Jahre alt geworden. Diese Strecke wurde vor 8 Jahren stillgelegt. Stellvertretend dafür verkörpert die heutige Traditionsbahn Radebeul Ost—Radeburg ein Stück Eisenbahngeschichte Sachsens.

Wie rollte der Zugverkehr in der zu Ende gehenden Saison? Was gab es an Neuigkeiten?

Jeder unserer Traditionszüge — die meisten sind übrigens dem Kursbuch zu entnehmen — befördern durchschnittlich 200 Fahrgäste. Der Zuspruch an diesem bisher störungsfrei abgewickelten Betrieb durch den Löbnitzgrund ist sehr groß und wächst ständig. Er wäre ohne die rund 40 Mitglieder unserer AG 3/58 „Traditionsbahn“ des Deutschen Modelleisenbahn-Verbandes der DDR in dieser Form nicht durchführbar.

Da sind nicht nur die Arbeitseinsätze zu nennen, sondern auch die exakte Einhaltung der Dienstpläne bei Abwicklung des Traditionsbetriebes. Unter anderem als Zugführer, Schaffner, Heizer und Zugfunkbediener stehen hier einige AG-Mitglieder ihren Mann. Nun, im vergangenen Winter haben 8 unserer Freunde einen Heizerlehrgang erfolgreich absolviert und helfen jetzt auch als „Linksaußen“ bei planmäßigen Fahrten aus. Außerdem verkaufen wir regelmäßige Souvenirs. Aber nicht nur DMV-Mitglieder geben dabei ihr Bestes, sondern neuerdings auch Stammfahrgäste.

Zahlreiche Fans konnten auch wieder in diesem Jahr in viel Dampf gehüllte Eisenbahn-Romantik erleben... Was leistet dabei die AG „Traditionsbahn“ 3/58?

Recht viel. So wurde von den Freunden unserer Arbeitsgemeinschaft der eigentlich schon ausgemusterte vierachsige Güterwagen 97-09-85 für Werkstattzwecke in der Freizeit wieder hergerichtet. Unser elfenbein/blau lackierter Klubwagen 970-459 erhielt einen neuen Außenanstrich. Hinzu kommt die laufende Unterhaltung von Anlagen und Fahrzeugen im Traditionsbereich auf dem Bahnhof Radebeul Ost. Auch in diesem Jahr waren während des Traditionsbetriebes pro Tag bis zu 14 DMV-Mitglieder im Einsatz. Die aktivsten, unter ihnen Freund Peter Reichler, sind fast jedes Mal dabei. Den Abschluß dieser Saison werden Fahrten am 17. Oktober anlässlich des 100. Jubiläums der sächsischen Schmalspurbahnen sein. An diesem Tag wird eine Ausstellung auf dem Bahnhof Radeburg eröffnet, die den Grundstock für ein kleines Museum bildet. Inzwischen ist auch eine kleine Motordraisine wieder betriebsfähig aufgearbeitet worden. Einige Vorführungsfahrten standen auch in diesem Jahr auf dem Programm. Man mußte schon Glück haben, sie zu sehen...

Was geschieht nun nach der Saison?

Auch nach Beendigung des Fahrbetriebes gibt es für uns kein Ausruhen. In dieser Zeit stehen Arbeitseinsätze zur Winterfestmachung, Abrechnungen und eine Inventur auf

dem Programm. Und schließlich gibt es ja auch bei uns ein interessantes und abwechslungsreiches AG-Leben, wie beispielsweise Klubnachmittage und Exkursionen.

Ist es schon jetzt möglich zu sagen, was die Fahrgäste der Traditionszüge 1982 erwarten?

Zur Zeit laufen schon die ersten Vorbereitungen für eine Sonderfahrt am 21. Februar 1982. An diesem Tag findet der traditionelle Radeburger Karneval statt. Dann ist unser Zug besonders bei der Bevölkerung gefragt. Einige Traditions-wagen werden außerdem 1982 in der Werkabteilung Perleberg des Raw Wittenberge ausgebessert.

Wie wird die Zusammenarbeit zwischen Traditionsbahn und den zuständigen Stellen der Deutschen Reichsbahn eingeschätzt?

Schon seit vielen Jahren ist die enge Zusammenarbeit mit der Deutschen Reichsbahn Voraussetzung für die Durchführung unseres Betriebes. Da sind besonders das Raw Görlitz, das Bw Nossen, das Bww Dresden, die Rbd und die Arbeitsgruppe „Traditionsbetrieb“ im Reichsbahnamt Dresden zu nennen. Ein fruchtbringender Kontakt entwickelte sich auch mit der Werkabteilung Perleberg des Raw Wittenberge. Mit sehr viel Einsatzbereitschaft und Können unterhalten die dortigen Kollegen unter Leitung von Werkabteilungsleiter Jürgen Baum unsere Traditions-wagen. Dies zeigt besonders die Instandsetzung des vierachsigen Personenwagens 979-024 mit Oberlichtaufbau, der zu Beginn dieses Jahres übergeben worden ist. Die in dem 1898 gebauten Fahrzeug vorhandenen 26 Plätze sind natürlich sehr begehrt. Aber auch die Eisenbahner an der Strecke geben ihr Möglichstes, unserem Anliegen Rechnung zu tragen. Natürlich helfen darüber hinaus auch andere Arbeitsgemeinschaften des DMV. In diesem Jahr gaben Freunde aus den AG 7/3, 1/18, 3/31, 3/54, 3/63, 3/75 und 3/12 hilfreiche Unterstützung bei der Pflege und Instandhaltung von Fahrzeugen und Anlagen. Besonders freuten wir uns, als aus dem mecklenburgischen Gnoi von der dortigen Arbeitsgemeinschaft 8/20 5 Schüler und ein Betreuer anreisten. 170 Schwellen wechselten die jungen Freunde aus und schafften somit auch eine Voraussetzung, den Regelbetrieb auf der Strecke Radebeul Ost—Radeburg zu verbessern.

Deshalb gilt allen Freunden ein herzliches Dankeschön, die uns bei dieser großen Sache, die zugleich eine wichtige kulturpolitische Aufgabe ist, bisher unterstützt haben.

Wir wünschen für die künftige Arbeit weiterhin viel Erfolg und danken für das interessante Gespräch.

Kompliment an eine fast 100jährige

Aus Geschichte und Gegenwart der Traditionsbahn Radebeul—Radeburg

Die 1974 eröffnete Traditionsbahn ist ein Objekt, an dem die Früchte guter Zusammenarbeit zwischen dem DMV der DDR und der DR besonders deutlich erkennbar sind. Jährlich überzeugen sich davon Tausende Fahrgäste und Besucher des In- und Auslandes. Immer größer wird aber auch der Kreis von DMV-Mitgliedern und anderen Eisenbahnfreunden, die in den verschiedensten Formen zur Unterhaltung und Ausgestaltung der Bahn beitragen und somit die Arbeit der Eisenbahner und der AG 3/58 in dankenswerter Weise unterstützen. Damit wächst auch das Informationsbedürfnis über Entwicklung und Perspektive der Strecke ständig. Möge der folgende Beitrag dazu dienen, wieder einmal über diese in breiten Kreisen der Öffentlichkeit bekannte Bahn zu berichten.

Wie es zum Bahnbau kam

Das Gebiet um Radeburg mit seiner ausgedehnten Landwirtschaft und seinen kleinen Fabriken war um 1870 verkehrsmäßig kaum erschlossen. Die Kapazität von Postkutsche und Lastfuhrwerken konnte mit der Entwicklung der Produktion nicht mehr Schritt halten. So wurde der Wunsch nach einer Eisenbahn immer größer. Nachdem zwei Normalspurbahn-Projekte gescheitert waren, stand 1881 der Plan einer Eisenbahn nach Radebeul auf der Tagesordnung. Da der enge Löbnitzgrund einer Normalspurbahn erhebliche Schwierigkeiten entgegensezte, kam nur eine Schmalspurbahn mit der in Sachsen inzwischen generell festgelegten Spurweite von 750 mm infrage. Nachdem beide Kammern des Landtags dem Bahnbau endlich zugestimmt hatten, begannen 1883 die Erdarbeiten. Das Terrain bot außerhalb des Löbnitzgrundes kaum Schwierigkeiten. Lediglich der Dippelsdorfer Teich mußte mit einem Damm überquert werden. Insgesamt wurden 19 628 m Gleis verlegt, 17 Brücken und 75 Durchlässe errichtet. Die Gesamtbaukosten betragen 747 532 Goldmark (45 168 M/km). Manche Schwierigkeiten gab es bei der Enteignung des zum Bahnbau benötigten Landes. Erst 1891 wurden die letzten Streitigkeiten geschlichtet und die Akten dem Archiv übergeben. Die Bauleitung hatte Sectionsingenieur von Lilienstein inne. Bereits am 12. August 1884 erreichte die Bauleitung „Ella“ erstmals Radeburg.

Die Eröffnung

Da die Arbeiten zügig weitergeführt wurden, konnte die Eröffnung auf den 15. September festgelegt werden. Dies war für die angrenzenden Gemeinden ein Festtag, ging doch ein langgehegter Wunsch in Erfüllung. In den Extrazügen und beim Festessen trafen sich Honoratioren und begüterte Bürger. Außerdem bestimmten Ehrenjungfrauen und Girlanden das Bild. Nur ein Anwohner im Löbnitzgrund blieb davon unberührt. Er hißte bei jeder Vorbeifahrt eines Zuges die schwarze Fahne, da er sich für sein Land nicht genügend entschädigt glaubte. Der planmäßige Reise- und Güterverkehr wurde am 16. September 1884 aufgenommen. Die neue Bahn fand sofort starken Zuspruch. Allein am 21. September wurden über 6000 Fahrgäste in 6 regulären und 10 Sonderzügen befördert.

Weitere Entwicklung der Bahn

In der Folgezeit ging es weiter gut voran. 1907 erbrachte die Bahn z. B. Reineinnahmen von 172 600 Mark, das Anlagekapital wurde mit 4,7% verzinst. Damit stand die Strecke bezüglich ihrer Rentabilität an zweiter Stelle unter den sächsischen Schmalspurbahnen. Zur besseren Bedienung des Reiseverkehrs wurden die Haltepunkte Cunnertswalde (am 10. Juni 1886) und Dippelsdorf-Buchholz (ab 1. Oktober 1899) in Betrieb genommen. Im Jahre 1901 entstand vom Bahnhof Radeburg aus eine 2,5 km lange Anschlußbahn zu den Backofenplatten- und Schamottfabriken (heute VEB Schamottewerk).

Kurios erscheint heute, daß bereits 1902 einige Gemeinden aus Umweltschutzgründen bei der Königlichen Generaldirektion der Staatsbahn um Elektrifizierung der Strecke baten, was jedoch abgelehnt wurde. Schon am 9. August 1899 hatte sich auch Fräulein Therese Natalie von Beschwitz über zu laute Geräusche und starke Rauchbelästigung beschwert. Die Generaldirektion antwortete darauf: „Der bei dem Betrieb der an diesem Grundstück vorüberfahrenden Eisenbahn erzeugte Lärm und die Rauchzuführung sind nicht so erheblich, daß hierdurch das Grundstück geschädigt und sein Wert gemindert würde.“

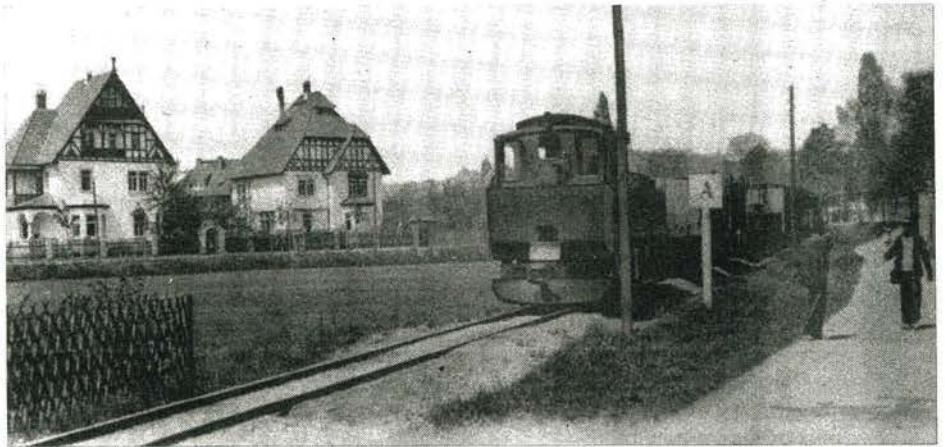
Bild 1 Hier präsentiert sich das Personal des Bahnhofes Radeburg unter Leitung von Bahnverwalter Schulze mit sämtlichen Betriebsmitteln (u. a. I K Nr. 12 und 13) im Jahre 1890 dem Fotografen.





Bild 2 Eine „vergessene“ Zugkreuzung führte am 6. Juni 1897 zu diesem Zusammenstoß bei Bärnsdorf.

Bild 3 PmG nach Radebeul kurz hinter dem „Weißen Roß“ im Jahre 1905.



Neue Projekte wurden nie vollendet

Der erste Weltkrieg unterbrach die positive Bilanz der Bahn. Bei Kriegsende 1918 war nur noch eine Lokomotive betriebsfähig. Doch in diese Zeit fällt auch die einzige Erweiterung dieser Schmalspurbahn. Seit 1890 wurde das Projekt einer normalspurigen sächsischen Nordostbahn Löbau—Großenhain diskutiert. Nach langem Hin und Her wurde 1914 beschlossen, eine solche Bahn von Radeburg Nord über Böhla nach Priestewitz zu führen. Nachdem 1916/17 die ersten Mittel genehmigt worden waren, konnte am 1. Februar 1919 das Neubauamt Radeburg gebildet werden. Als bald begannen die Arbeiten an der Normalspurstrecke. Um Anschluß zu erhalten, mußte die Schmalspurbahn ab km 16,1 (Einfahrt Bahnhof Radeburg) um 2 km zum neuen Bahnhof Radeburg Nord verlängert werden. An der Abzweigung sollte der Bahnhof Radeburg Süd entstehen. Der zu diesem Zweck dort angelegte Damm ist heute noch sichtbar. Die neue Strecke führte danach auf einer Brücke über die Promnitz und die Staatsstraße. Auch das Rote Wasser und die Große Röder mußten überquert werden. 1922 wurde die Strecke bis Radeburg Nord als schmalspurige Anschlußbahn in Betrieb genommen. Bis Ende 1923 verkehrte täglich ein Bauzug von Dippelsdorf (heute Friedewald Bad) nach Radeburg Nord, ohne den Bahnhof Radeburg anzufahren. Nachkriegskrise und Inflation ließen die Arbeiten auf der Normalspurstrecke Radeburg—Priestewitz ins Stocken geraten. Am

24. November 1923 wurden sie schließlich wegen zu hoher Kosten eingestellt.

Bis dahin wurden 39 880 Rentenmark und 6,8 Quadrillionen Papiermark fast ausschließlich für Brückenwiderlager und Dämme verbaut. Nach weiteren Berechnungen war auch die Rentabilität der Strecke nicht mehr gesichert. Außerdem verwahrte sich die interalliierte Militär-Kontrollkommission gegen den Bahnbau. Daraufhin wurde die Schmalspurverlängerung abgebrochen. Doch 1937 wurden nochmals ca. 700 m Gleis auf dieser Trasse verlegt, um die Materialzufuhr für den Bau der „Reichsautobahn“ abzusichern. Bis zu 48 Güterzüge verkehrten in dieser Zeit täglich und beanspruchten Personal und Betriebsmittel bis zum letzten. 1939 wurde das Anschlußgleis wieder abgebaut und 1943 die große Röderbrücke demontiert. Die positive Entwicklung der Beförderungsleistungen wurde mit Beginn des zweiten Weltkrieges unterbrochen. Züge fielen aus, Personale wurden eingezogen. Frauen nahmen dafür erstmals Tätigkeiten im Betriebsdienst auf.

Ein Blick auf die zurückliegenden 35 Jahre

Ende April 1945 wurde eine Lok bei Kampfhandlungen in Radeburg stark beschädigt. Anfang Mai kam der Verkehr völlig zum Erliegen. Erst im Juni fuhren wieder die ersten Züge. Noch bis 1949 war ein Notfahrplan verbindlich. Das Brennmaterial war teilweise so schlecht, daß die Züge unterwegs zum „Dampfmachen“ anhalten mußten. Die ersten Nachkriegsjahre verlangten von den Eisenbahnern große



Bild 4 Traditions-Eisenbahner vor der Lok 99 539.

Anstrengungen, galt es doch, die Verbindung zwischen Stadt und Land überhaupt aufrechtzuerhalten. Erst nach der Gründung unserer Republik verbesserten sich die Situation und damit auch die Arbeits- und Lebensbedingungen der Eisenbahner. Bis 1958 war wieder ein beachtlicher Anstieg der Beförderungsleistungen zu verzeichnen. Danach wurden viele Aufgaben vom Kraftverkehr übernommen, während sich im Berufs- und Ausflugsverkehr die wachsende individuelle Motorisierung spürbar bemerkbar machte. So war das Schicksal der Strecke wie auch aller anderen Schmalspurbahnen unserer Republik schon fast besiegelt: Zwischen 1970 und 1976 sollte nach entsprechenden Wirtschaftlichkeitsuntersuchungen ein Verkehrsträgerwechsel erfolgen. Doch zunehmend erfreuten sich einige Schmalspurbahnen bei der Bevölkerung großer Beliebtheit. Eine nochmalige Untersuchung auf ausgewählten Schmalspurbahnen führte 1974 zu der Entscheidung, die Strecke Radebeul—Radeburg auch künftig weiter zu be-

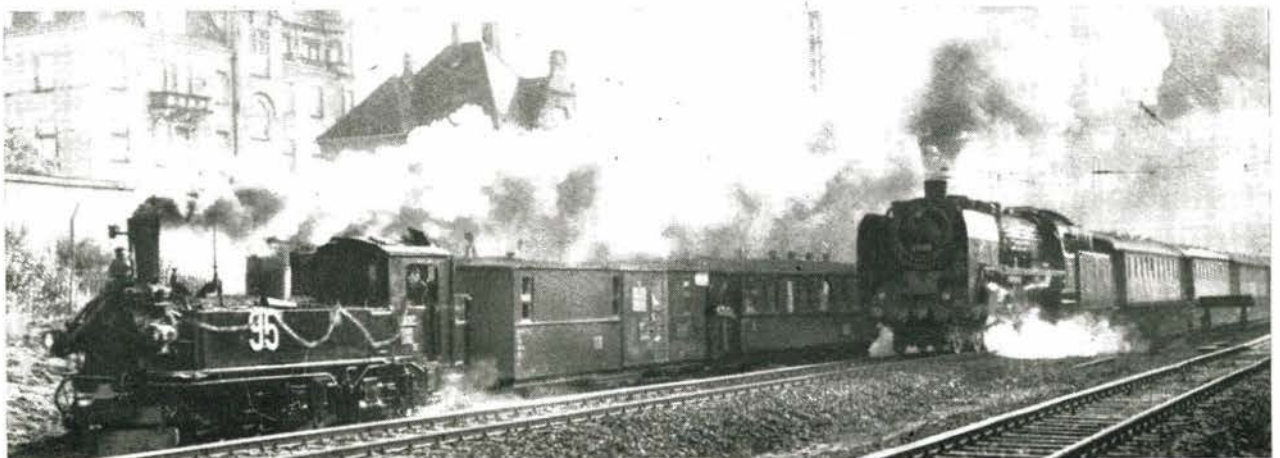
treiben. Daher verkehren auch auf dieser Bahn zur Freude vieler Anwohner, Touristen und Eisenbahnfreunde täglich noch acht Reisezugpaare und ein Güterzugpaar mit Rollfahrzeugen.

Seit 1974 Traditionsbahn...

Über die seinerzeit noch von manchem nicht ganz ernst genommenen Anfänge des Traditionsbetriebes wurde im „Modelleisenbahner“ bereits in den Heften 7/76 und 3/78 ausführlich berichtet. Inzwischen hat sich diese in enger Zusammenarbeit zwischen der DR und dem DMV geschaffene Einrichtung erfreulich weiterentwickelt. Während in den stilgerecht ausgestatteten Wagen der ehemaligen 2., 3. und 4. Klasse jährlich Tausende Urlauber, Erholungssuchende und Arbeitskollektive eine stimmungsvolle Fahrt in die Vergangenheit genießen und dabei den Informationen des 1980 in Betrieb genommenen Zugfunks lauschen,

Bild 5 Traditionszug anlässlich des 95jährigen Bestehens dieser Strecke am 16. September 1979 bei der Ausfahrt von Radebeul Ost.

Fotos Sammlung W. Wagner (1), R. Fiedler(1), R. Ende (3)



nutzen viele Eisenbahnfreunde an der Strecke die Gelegenheit, den musealen Zug zu fotografieren. An seinem attraktiven Aussehen haben auch die Eisenbahner großen Anteil. Im Raw „DSF“ Görlitz wird die Lok 99 539 schrittweise weitestgehend in ihren Ursprungszustand versetzt. Die Kollegen der Werkabteilung Perleberg des Raw Wittenberge bauten in mühevoller Kleinarbeit den Wagen 979-024 (ex 970-309, ex sä. 325) wieder originalgetreu auf. Auch die Rbd Dresden und die beteiligten Dienststellen, wie das Bwv Dresden und das Bw Nossen, bei dem ein Pflegekollektiv für die beiden Traditionsloks gebildet wurde, werden ihrer in der Ordnung für Eisenbahnmuseumsfahrzeuge begründeten Verantwortung für die Durchführung des Traditionsbetriebs immer besser gerecht.

Besonders hervorzuheben ist die Tatsache, daß eine gemeinsame Konzeption der Rbd Dresden und des DMV zur weiteren Entwicklung der Traditionsbahn erarbeitet werden konnte. Sie enthält, vor allem in Vorbereitung des 100jährigen Streckenjubiläums 1984, die in der nächsten Zeit zu lösenden Aufgaben. Bereits begonnen wurde mit der Schaffung eines zweiten Traditionszuges mit weiteren Oberlichtwagen. Nachholebedarf besteht u. a. noch bei der Sanierung von Hochbauten, des Oberbaues und der Brücken. Für einen effektiven Einsatz des zweiten Traditions-

zuges ist es notwendig, den Bahnhof Friedewald wieder für Zugkreuzungen auszubauen. Auch auf anderen Bahnhöfen sollen evtl. wieder die alten Gleisanlagen aufgebaut werden und vorrangig zum Aufstellen von Museumsfahrzeugen dienen.

Weiterhin ist die Erhaltung weiterer Triebfahrzeuge für die Traditionsbahn in der Perspektive vorgesehen. Daher sollen Vertreter aller in den sächsischen Netzen noch vorhandenen Fahrzeuge nach ihrem Ausscheiden aus dem Regeldienst in Radebeul eine neue Heimat erhalten. Größere Anstrengungen sind noch für die freundlichere Gestaltung von Empfangsgebäuden, der Haltepunkte und Bahnhöfe sowie von Anliegerbereichen an der Strecke erforderlich. Erst dann wird es möglich sein, den Traditionsbetrieb zu einer Traditionsbahn im wahrsten Sinne des Wortes umzuwandeln.

Literatur:

- (1) Akten Archiv Rbd Dresden Nr. 32551, 32858, 33455, 33551
- (2) Radeburger Tageblatt, Radebeuler Tageblatt, Kötzschebrodaer Anzeiger, versch. Ausgaben
- (3) Großhainer Stadt- und Landkalender 1960
- (4) Verfügungen und Mitteilungen des MfV
- (5) Der Modelleisenbahner, versch. Hefte

Auswertung des 5. Fotowettbewerbes

Am 22. August 1981 fand im Verkehrsmuseum Dresden die Auswertung des 5. Fotowettbewerbes der Kommission „Freunde der Eisenbahn“ (FdE) und der Fachzeitschrift „Der Modelleisenbahner“ statt. Bekanntlich stand der Aufruf diesmal unter dem Motto „Eisenbahn und Landschaft“. In die Wertung gelangten 60 Einzelfotos und 23 Fotoserien.

Der Jury gehörten an:

Heinz Ruge	Leiter der Jury, Fotoclub DR 74, Dresden,
Dieter Bätzold	Vorsitzender der Komm. FdE im BV Halle,
Werner Drescher	Vorsitzender der Komm. FdE im BV Erfurt
Achim Delang	Vorsitzender der Zentralen Revisionskommission, Berlin, Fotografenmeister,
Rudi Herrmann	Verantw. Redakteur der Zeitschrift „Der Modelleisenbahner“
Rolf Kluge	AG Meißen, Fotografenmeister und
Herbert Bernhardt	als Schriftführer, Fotoclub DR 74, Dresden (ohne Bewertung).

Folgende Diplome wurden vergeben (6 Einzelfotos und 4 Serien):

Autor	Titel
Thomas Willsdorf, Dresden	Auf großer Fahrt
Wolfgang Albrecht, Oschatz	Morgenstimmung im Schwarzwassertal
Herbert Bernhardt, Dresden	Spitzkehre der Rübelsandbahn
Günther Feuereißer, Plauen	Serie: Mit der Eisenbahn durch das Jahr
Rainer Heinrich, Steinpleis	Serie: Doppeltraktion
Manfred Dietsch, Rockendorf	Kunstabauten in der Landschaft
Rudolf Heym, Suhl	Minus 25 Grad und Allein in Eis und Schnee
Reinhard Kahmann, Elsterwerda	Serie: Saalfelder Landschaft
Klaus Mohr, Löbau	Serie: Der LVT im schönen Elbsandsteingebirge

Folgende Anerkennungspreise wurden vergeben:

Autor	Titel
Michael Günther, Berlin	Triebwagenzug auf der Ohre-Brücke in Karlovy Vary
Siegfried Neumann, Zittau	Serie: Zittau — Kurort Oybin/Jonsdorf
Thomas Böttger, Karl-Marx-Stadt	Eisenbahnviadukt bei Reiern-Langenleuba
Frank Ebermann, Dresden	Begegnung im Wald bei Klotzsche
Günther Feuereißer, Plauen	Zwei Dampfer in Meißen
Stefan Rasch, Mülsen St. Jacob	Serie: Rückbau im Wald bei Schönheide Süd
Hans Pöser, Gera	Serie: Oberweißbacher Bergbahn
Manfred Dietsch, Rockendorf	Auf schmalen Spuren durchs Erzgebirge
Michael Schrödter, Leipzig	Freitagabend
Jörg Schulze, Brandenburg	Der Sonne entgegen

Folgende Sonderpreise wurden vergeben:

Autor	Titel
Thorsten Fischer, Berlin	Der Abdampfschlag hallt im Saaletal wider
Peter Mohr, Löbau	Unterwegs im Schneegestöber
Dieter Zachow, Cottbus	Einfahrt in den Bahnhof Uhlstädt
Ulrich Lippke, Dresden	April
Hartmut Stange, Halle	Serie: Ein Frühlingstag an der Selketalbahn

Selbstverständlich werden wir wieder einige dieser Fotos in unserer Zeitschrift veröffentlichen.

100 Jahre Schmalspurbahnen in Sachsen

Am 17. Oktober 1981 ist es 100 Jahre her, daß in Sachsen die erste schmalspurige Eisenbahn dem öffentlichen Verkehr übergeben wurde. Es handelte sich um die 10,05 km lange Strecke Wilkau—Kirchberg. Am 1. November 1882 bis Saupersdorf verlängert, wuchs die Streckenlänge später auf 41,85 km bis Carlsfeld. Mit der Strecke Wilkau—Kirchberg hatte Sachsens Eisenbahn eine Entwicklung eingeleitet, die Jahrzehnte von Interesse, auch mit unterschiedlichen Diskussionen begleitet wurde. Es kamen immer mehr schmalspurige Strecken hinzu. Die sächsischen Staatseisenbahnen führten in ihrer Statistik von 1919 519,88 km Betriebslänge als Schmalspurbahnen an. Die größte Betriebslänge wurde 1923 mit 544 km erreicht (Tabelle 1). Die Spurweite betrug überwiegend 750 mm, in Ausnahmefällen 1000 mm. Der 7,86 km lange Streckenabschnitt Zittau Vorstadt—Oybin war zweigleisig verlegt.

Bekannt ist, daß die meisten der sächsischen Schmalspurbahnen stillgelegt worden sind. Dazu gehört auch die Strecke von Wilkau (später Wilkau-Haßlau) nach Kirchberg. Auf mehreren Strecken kann man sich heute noch über den schmalspurigen Betrieb mit seinen zahlreichen Besonderheiten gegenüber dem Normalspurbetrieb erfreuen. Bei der in diesem Heft behandelten Strecke Radebeul Ost—Radeburg wird aktiv die 100jährige Tradition sächsischen Schmalspurbetriebes gepflegt.

Wir werden uns in den weiteren Betrachtungen darauf beschränken, wie es überhaupt zum Schmalspurbahnbetrieb in Sachsen kam und welche Faktoren den Bau schmalspuriger Eisenbahnen förderten. Wie in allen deutschen Ländern, waren auch im Königreich Sachsen um 1875 die wichtigsten Eisenbahnlinien gebaut. Unterschiede zwischen Haupt- und Nebenbahnen kannte man noch nicht. Einige Gegenden fühlten sich vernachlässigt und forderten auch ihre Eisenbahn. Die wirtschaftlichen Verhältnisse ließen den Bau weiterer kostspieliger Eisenbahnen nicht zu. Der Verein Deutscher Eisenbahnverwaltungen hatte 1869 „Grundzüge für die Gestaltung der sekundären Eisenbahnen“ veröffentlicht, mit denen auf Vorzüge eines Sekundärbahnbetriebes hingewiesen wurde. Er zeichnete sich durch Sparsamkeit gegenüber dem bisher bekannten Eisenbahnbetrieb aus. Am 13. Juni 1874 beauftragte die II. Kammer

des sächsischen Landtages die Regierung, mitzuteilen, inwieweit sich ein Sekundärbahnssystem auch in Sachsen anwenden ließe. Solche Sekundärbahnen gab es schon in Nordamerika, Schottland und in Skandinavien.

In einem Dekret vertrat die sächsische Regierung den Standpunkt, daß durchaus auch in Sachsen Sekundärbahnen gebaut werden sollten und — man höre und staune! — für lange Strecken die Schmalspur für kurze Strecken die Normalspur zu verwenden sei. Das hatte einen guten Grund: Wenn schon gespart werden sollte, dann gründlich! Bis 13 km ließ sich die Schmalspur wegen der Umladekosten nicht rechtfertigen, sonst sei die Schmalspur auf Grund ihrer Anpassungsfähigkeit an das Gelände zu bevorzugen.

Der Finanzminister von Könneritz erklärte im Landtag während der 37. Sitzung am 18. Februar 1878: „Wollen wir daher unser Eisenbahnnetz weiter ausbauen, so müssen wir zum Bau von Bahnen übergehen, die mit dem vorhandenen Verkehre im richtigen Einklang stehen: nämlich zu dem System der schmalspurigen Bahnen.“ (3) Und er macht den Abgeordneten die in Sachsen noch wenig bekannten Schmalspurbahnen schmackhaft, indem er auf ihre Vorteile verweist: „... die schmalspurigen Bahnen (stellen) sich im Betriebe wohlfeiler. Das liegt in der Hauptsache daran, daß die Bahnbewachung entfallen kann, weil nur mit einer Geschwindigkeit von 15 Kilometern pro Stunde gefahren wird, daß auf den Bahnhöfen weniger Arbeitskräfte notwendig sind zum Rangieren der Wagen, weil letztere leichter sind, daß die sämtlichen Einrichtungen der schmalspurigen Bahnen einfacher sind, folglich auch weniger Unterhaltung erheischen, daß bei den Zügen Begleitpersonal erforderlich ist und endlich, daß das Verhältnis der transportierten toten Last zur produktiven Last ein günstigeres ist.“ (3) Die Abgeordneten mißtrauten der wohl einseitigen Darstellung, verwiesen auf die Nachteile des Umladens und beschlossen, die Sekundärbahnen in erster Linie in Normalspur zu bauen. Der Vorstoß der Regierung war zunächst gescheitert.

Der schon 20 Jahre währende Streit um eine Eisenbahn zwischen Wilkau und Kirchberg brachte 1879/1880 das Thema „Schmalspurbahn“ wieder in den Landtag. Die



Bild 1 Strecke Wilkau-Haßlau—Kirchberg (Sachs) unter der Autobahnbrücke um 1968

Foto: Sammlung R. Preuß

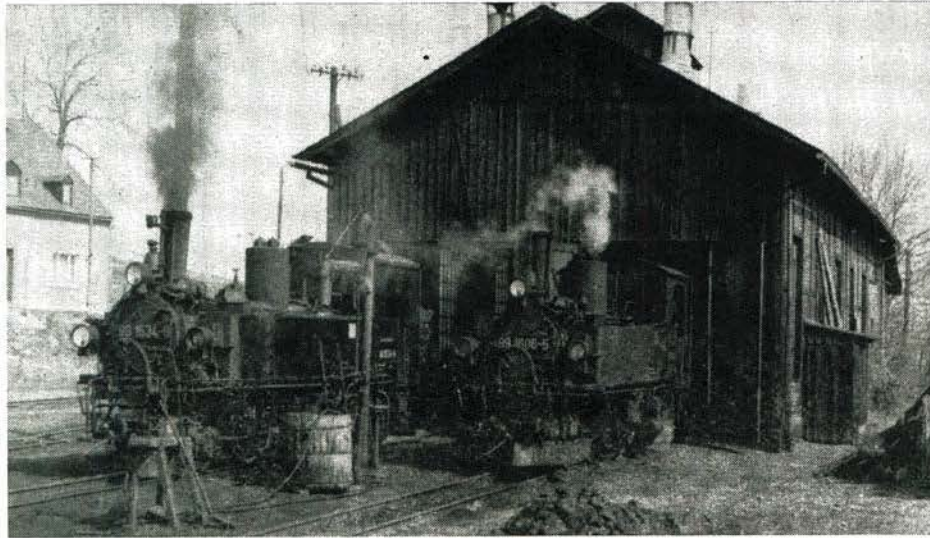


Bild 2 Lokomotivschuppen im Bahnhof Schönheide Mitte am 7. April 1974, davor die Loks 99 1534 und 99 1606.
Foto: R. Preuß

Tabelle 1: Schmalspurbahnen in Sachsen

Strecke	Eröffnung des 1. Abschnitts	Betriebslänge (km)
a) Strecken nach dem Stand von 1914 ¹⁾		
Reichenbach (Vogtl) unt Bf—Oberheinsdorf	1902	5,40 ²⁾
Grünstädtel—Oberrittersgrün	1889	9,36
Wilkau—Carlsfeld	1881	41,85
Mosel—Ortmansdorf	1885	13,94
Cranzahl—Oberwiesenthal	1887	17,35
Schönfeld-Wiesa—Meinersdorf	1888	29,78
Wolkenstein—Jöhstadt	1892	24,33
Wilischthal—Thum	1886	13,54
Hetzdorf (Flöhatal)—Eppendorf	1893	9,77
Mulda—Sayda	1897	15,48
Klingenberg-Colmnitz—Frauenstein	1898	19,71
Hainsberg—Kipsdorf	1882	26,19
Hainsberg—Potschappel	1913	3,25 ³⁾
Potschappel—Nossen	1886	38,79
Wilsdruff—Gärtitz	1910	51,86
Oschatz—Strehla ⁴⁾	1891	12,03
Oschatz—Mügeln—Döbeln	1884	31,27
Mügeln b. O.—Nerchau-Trebsen	1888	23,94
Nebitzschen—Kroptowitz	1903	6,31
Radebeul—Radeburg	1884	16,49
Mügeln b. P. ⁵⁾ —Geising-Altendorf	1890	36,10
Kohlmühle—Hohnstein (Sächs. Schweiz)	1897	12,13
Taubenheim (Spree)—Dürrenhennersdorf	1892	12,04
Herrnhut—Bernstadt (Oberlausitz)	1893	10,10
Zittau—Hermersdorf (Böhmen)	1884	15,73
Zittau—Oybin	1890	10,58
Bertsdorf—Jonsdorf	1890	3,83
b) Nach 1914 eröffnete Strecken		
Klingenthal—Sachsenberg-Georgenthal	1917	4,96 ⁶⁾
Oberdittmannsdorf—Klingenberg-Colmnitz	1921	18,50
Geising—Altendorf	1923	5,60
Eppendorf—Großwaltersdorf	1916	3,79

¹⁾ Nicht aufgeführt ist die am 17.10.1884 eröffnete und 19,46 km lange Schmalspurstrecke Klotzsche—Königsbrück, die 1897 auf Normalspur umgebaut wurde.

²⁾ Spurweite 1,0 m

³⁾ Verbindungsbahn für Güterverkehr

⁴⁾ einschl. Elbkaibahn

⁵⁾ später Heidenau

⁶⁾ Spurweite 1,0 m; elektrischer Betrieb

Der Druckfehlerteufel ...

hatte sich in den Heften 8 und 9/81 gleich dreimal eingeschlichen! In der im Heft 8/81 veröffentlichten Rezension über das „Lokarchiv 4“ wurde versehentlich angegeben, daß die Lok 99 555 in Kayna aufgestellt sei. Das entspricht nicht der Tatsache; das stolze Dampfroß befindet sich im nahe liegenden Söllnitz.

Der Autor des ebenfalls in dieser Ausgabe auf der Seite 239 stehenden Beitrages „Zur Alterung von Modellbahnwagen“ heißt nicht A. Schleukirch, sondern A. Schenkrich.

Die in dem Beitrag „Die BR 44.0 — Anziehungspunkt für Eisenbahnfreunde“ unter Bw Angermünde vorhandenen Angaben sind für das Bw Eberswalde verbindlich.

Wir bitten unsere Leser um Verständnis!

Abgeordneten, die recht unterschiedliche Interessen zu vertreten hatten, wollten der Regierung die Zustimmung zu einer Bahn nach Kirchberg nicht geben, da das Geld für eine Eisenbahn neben einer gut ausgebauten Landstraße nicht ausgegeben werden sollte. Als die Regierung die Bahn bis Saupersdorf einrichten wollte, denn Fabriken und Steinbrüche lagen hinter Kirchberg und bei Saupersdorf, konnte ein Stimmungsumschwung im Landtag erzielt werden. Für das Terrain in Kirchberg und von da bis Saupersdorf war die Schmalspurbahn von Vorteil. So erhielt Kirchberg endlich eine Eisenbahn, und es begann ab 1881 für die sächsischen Schmalspurbahnen ein Vormarsch, der mehrere Jahre anhält. Der Bau von normalspurigen Eisenbahnen trat in den Hintergrund.

Die Argumente für den Bau von Schmalspurbahnen standen in dem Dekret Nr. 24, das der II. Kammer am 8. Dezember 1879 vorgelegt wurde und das neben Wilkau—Saupersdorf zugleich den Bau der Schmalspurbahnen Hainsberg—Schmiedeberg, Döbeln—Mügeln—Oschatz mit Flügelbahn Mügeln—Wermersdorf und Geithain—Leipzig (diese aber dann als Regelspur ausgeführt) empfahl. An Vorteilen wurde in diesem Dekret aufgezählt:

1. Die Schmalspurbahn kann sich dem Gelände besser anpassen, so daß die Oberbaukosten geringer sind.
2. Mit einfacheren Betriebsmitteln (Lokomotiven und Wagen) stellen sich die Betriebskosten niedriger.
3. Die Anpassungsfähigkeit der kleinen Spurweite läßt mehr Zweiggleise (Anschlußgleise) an Fabriken zu. Hinzu kamen die Vorteile des Sekundärbahnbetriebes — Wegfall des Personals für Bahnbewachung, weil ungesicherte Wegübergänge zugelassen werden. „Ferner sind aber die Kosten der Umladung nicht so bedeutend, als gemeinhin angenommen wird, und es läßt sich der Aufwand ermäßigen, daß für die Umladung gewisser Güter mechanische Vorrichtungen hergestellt werden.“ (2)

Das war ein folgenschwerer Irrtum, wie sich Jahre später herausstellen sollte. Der anwachsende Güterverkehr zwang zur Beschaffung von Rollböcken und Rollwagen. Entfielen nun die Umladungen, mußten schwerere Lokomotiven beschafft, Oberbau und Brücken verstärkt werden, die Bau- und Betriebskosten gingen immer mehr in die Höhe.

Die weitere Entwicklung — auch im Straßenverkehr — hat den Schmalspurbahnen eine untergeordnete Bedeutung zugewiesen. Interessant ist dennoch, wie Schmalspurbahnen die Eisenbahnpolitik eines Landes mitbestimmt haben.

Quellenverzeichnis:

- (1) Wiedemann: Die Sächsischen Eisenbahnen in historisch-statistischer Darstellung (1902)
- (2) 24. Decret an die Stände, die Erbauung mehrerer Secundäreisenbahnen betreffend (1879)
- (3) Mitteilungen über die Sitzungen des Landtages (1878), S. 475 ff