

12
89

transpress

modell eisenbahner

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

Neu als Modell



Jubiläums-
Nachlese

Im Heft 10/89 berichteten wir auf den Seiten 10 und 11 über das 150jährige Bestehen der Eisenbahnen in der ČSSR und informierten aus dessen Anlaß zugleich von zahlreichen Veranstaltungen.

Mit dieser Bildseite schließen wir unsere Veröffentlichungen zu den Feierlichkeiten in und um Brno ab. Noch einmal sei aber wiederholt, daß sämtliche Ausstellungen und Sonderfahrten für Tausende zu einem besonderen Erlebnis wurden. Das große Fest der Eisenbahn war zwar einmalig, doch dürften auch künftig wieder einige historische Fahrzeuge aus besonderen Anlässen zu sehen sein.

Übrigens werden die historischen Lokomotiven und Wagen von Eisenbahnern in verschiedensten ČSD-Dienststellen, insbesondere in Lokdepots, liebevoll gewartet und unterhalten.



1 Eine Rarität während der Fahrzeugparade stellte die Lokomotive 310.23 (ex BBÖ) dar. Die Reisezugwagen sind ebenfalls echte Österreicher und wurden zusammen mit der Lokomotive aus dem Nachbarland extra zum Jubiläum nach Brno überführt.

2 An das Lokomotiv-Neubauprogramm der ČSD erinnerte ebenfalls bei der Fahrzeugparade die Lokomotive 498.1042. Die technischen Daten sind im „me“ 9/80, S. 264, enthalten.

3 Sehenswert waren auch die Veteranen der elektrischen Traktion auf dem Messegelände von Brno. Hier der ČSD-ET M 400 für die Strecke Tabor–Be-

chyně. Einiges über diese Bahn kann im „me“ 7/89, S. 7, nachgelesen werden.

4 Die neueste Diesellokomotive 718 501 der ČSD auf dem Messegelände von Brno.

5 Noch einen Blick in die Vergangenheit. Nicht nur Dampflokomotiven ließen die Herzen der Fans höher schlagen, sondern gleichfalls alte Fahrzeuge der E-Traktion. Die Lokomotive E 436 004 dient heute Museumszwecken und wurde mit 1500 V Gleichstrom betrieben.

Fotos: K. Brust, Dresden



eisenbahn-modellbahn-
zeitschrift
38. Jahrgang



transpress
VEB Verlag für Verkehrswesen
Berlin

ISSN 0026-7422

Titelbild

Unter den Eisenbahnfreunden gehörten in der jüngsten Vergangenheit die erzgebirgischen Orte Schlettau und Crottendorf zum Inbegriff der Dampflokomotive. Hier fuhren noch bis zum vergangenen Jahr planmäßig Dampflokomotiven der Baureihe 86. Und vor wenigen Tagen wurden die in diesem Gebiet gelegenen Eisenbahnen 100 Jahre alt, worüber „me“ auf den Seiten 7 bis 9 dieser Ausgabe berichtet.

Das Foto zeigt einen von der Lokomotive 86 1501 gezogenen Personenzug am 6. September 1986 bei Walthersdorf.

Foto: Th. Böttger, Limbach-Oberfrohna

modelleisenbahner

forum	Leser schreiben, meinen, fragen und antworten Zu Besuch bei Kraköwer Modellbahnfreunden	2/3
international	MOROP '89 – ein Rückblick	4
junior	Wir vom Pionierpalast Berlin	22
dmv teilt mit	Verbandsinformationen/Wer hat – wer braucht?	32
literatur	Rezensionen	33

eisenbahn

mosaik	Zwischen Schwarzenberg und Annaberg-Buchholz Die Dampflokomotive 99 579 Eisenbahnjubiläum in Mecklenburg	7 11 16
poster	Dampflokomotive 99 579	10
international	Neue Lokomotiven in der ČSSR Zur Geschichte der Ugandabahn 2. Teil	6 13
fahrzeugarchiv	6. Folge: Die ersten Speichertriebwagen in Preußen	17

modellbahn

aktuell	Leipziger Herbstmesse 1989	26
anlage	Zwischen Talhausen und Bergengrün	21
tips	Ein Lokschuppen entsteht Lichtleitkabel – ein Anwendungsbeispiel	24 31
vorbild-modell	Beiwagen 197 821-2 als H0-Modell Lok 89 6225 der DR – Original und H0-Modell	28 34

Redaktion

Chefredakteur:
Ing. Wolf-Dietger Machel
Redaktionelle Mitarbeiterin:
Gisela Neumann
Gestaltung: Ing. Inge Biegholdt
Anschrift:
Redaktion „modelleisenbahner“
Französische Str. 13/14; PSF 1235,
Berlin, 1086
Telefon: 20 34 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: 3. 11. 1989

Geplante Auslieferung: 6. 12. 1989

Geplante Auslieferung des Hefes
1/90: 4. 1. 1990

Bezugsmöglichkeiten

DDR: Bestellungen sind an den örtlichen Postzeitungsvertrieb zu richten.
BRD und Berlin (West): Ortlicher Buchhandel und Zeitungsvertrieb, insbesondere Gebr. Petermann GmbH & Co. K. K., Kurfürstenstraße 111, 1000 Berlin (West) 33 und HELIOS Literatur-Vertriebs-GmbH, Eichborndamm 144-167, 1000 Berlin (West) 51
sozialistisches Ausland: zuständiger Postzeitungsvertrieb und Buchhandlungen für fremdsprachige Literatur im übrigen Ausland: der internationale Buch- und Zeitschriftenhandel.
Der Auslandsbezug wird außerdem durch den Buchexport Volkseigener Außenhandelsbetrieb der Deutschen Demokratischen Republik, PSF 160, DDR - 7010 Leipzig, und den Verlag vermittelt.

Anzeigenverwaltung

VEB Verlag Technik Berlin
Für Bevölkerungsanzeigen sind alle Anzeigenannahmestellen in der DDR, für Wirtschaftsanzeigen ist der VEB Verlag Technik, Oranienburger Straße 13-14, PSF 201, Berlin, 1020, zuständig.

Leser schreiben ...

Mit System auswerten – „me“ 1/89, S. 4 –

Dem Beitrag von Klaus Möhle stimme ich voll und ganz zu. In der Aufteilung nach Themenkomplexen geht mir der Autor jedoch nicht weit genug; insbesondere bei den Sachgebieten zum Modell. Hier gehen aber ohnehin die Meinungen auseinander. Unterstützen muß ich z. B. die sofortige Auswertung eines „me“-Heftes. Ich habe immer alles Wichtige übernommen, auch das im Moment nicht Brauchbare. Ich habe den Artikel zum Anlaß genommen, mein System zu überprüfen, das – wie ich feststellte – komplizierter ist. Aus meinen persönlichen Erfahrungen möchte ich folgendes mitteilen: die Karteikarte DIN A 6 ist die absolut kleinste Dimension; alle Beiträge, auch wenn im Moment unwichtig, erfassen; die Abgrenzung nach Stichworten sehr genau vornehmen; für den Anfang lieber Notizen machen, welcher Fakt ist welchem Sachgebiet zugeordnet worden (Liste).
Obwohl es viel Arbeit macht,

Neue Telefonnummer

Ab sofort ist die Redaktion „modelleisenbahner“ unter der Telefonnummer
20 34 12 76
zu erreichen.

werde ich meine Kartei nach dem „System Möhle“ umstellen. Ich hoffe, im nächsten Jahr meinen Fundus durch Anwendung der Reflexkopie auch anderen Freunden zugänglich machen zu können.
W. Sager, Leipzig

Traditionslokomotive im Löscheinsatz

Am 9. September 1989 veranstalteten die Bezirksvorstände Erfurt und Dresden eine Sonderfahrt in das schöne Vogtland. Lokwechsel, Scheinanfahrten, Fotohalte und Souvenirverkäufe werden für viele in guter Erinnerung bleiben.

Ein besonderes Ereignis, was sich wohl kaum noch einmal wiederholen wird, betraf den Erfurter Sonderzug. Er erhielt in Adorf „seine Lok“, die Güstener 65 1049-9 zurück, um nach Gera über Greiz, dem Endziel der Reise, zu fahren.

Kurz hinter Adorf bemerkten wir am Waldrand einen Böschungsbrand. Der Zug hielt an und drückte ein Stück zurück. Kurzentschlossen nahm das Lokpersonal den Wasserschlauch und löschte Meter für Meter von der Lok aus das Feuer.

Als die Feuerwehr eintraf, war der Brand bereits gelöscht! Nach „getaner Arbeit“ konnten wir nun unsere Fahrt fortsetzen. Vielleicht hat es ein Eisenbahnfoto aufgenommen. Ein besonderer Dank gilt dem Lokpersonal der 65er für das schnelle Handeln!
G. Obst, Zeitz

Werklokomotive

– „me“ 11/88, S. 12 –

Die auf Abb. 2 vorgestellte Lokomotive wurde 1938 von Henschel & Sohn in Kassel als Cn2t für die Wintershall-AG Kassel gebaut (Fabrik-Nr. 23893). Einige technische Daten aus den Originalunterlagen: Spurweite 1 435 mm, Zylinder-Ø 540 mm, Kolbenhub 550 mm, Treibrad-Ø 1 100 mm, fester Achsstand 3 100 mm, Kesseldruck 13 atü, Rostfläche 2,1 m², verd. Heizfläche 136 m², Wasser 5 m³, Kohle 1,6 t, Reibungsgewicht 54 t, Zugkraft 14 200 kg, V_{max} 40 km/h. Die Lokomotive hatte eine stählerne Feuerbuchse und stählerne Henschel-Aufornstehbolzen. Gelenk-Stehbolzen, Steinkohlenfeuerung, Spindel-Kipprost, Marcotthy-Feuertür, Ventilregler, Gestra-Abschlamm-Ventil, selbsttätiger Druckausgleicher, Knorrdruckluft-Sandstreuer, Henschel-Turbo-Generator sowie Hebelhandbremse und Knorrbremse mit Zusatzbremse kamen hinzu.
Ch. Flemming, Freiberg

Fahrzeugmodelle in H0 nach preußischen Vorbildern

– „me“ 9/88, S. 22/23 –

Entgegen der Auffassung des Autors ist die preußische G 8¹ mit der Nummer 5216 im Umzeichnungsplan der DRG von 1925 enthalten. Herstellerfirma ist Hanomag, Fabrik-Nummer 7423, und gebaut wurde die Maschine 1915 (wie auch im PIKO-Katalog nachzulesen). Heimatort war die Lok mit der DRG-Nummer 55 3120 bei der Ei-

senbahndirektion Münster. Bereits 1931 gelangte die Lokomotive endgültig aufs Abstellgleis.
F. Werheid, Großenhain

Planleistung statt Sonderzug

– „me“ 11/88, S. 9 –

Das Foto Nr. 2 wurde am 5. Juni 1988 aufgenommen. Außerdem war es kein Sonderzug, sondern ein planmäßiger Reisezug. Da ich ein langjähriger Lokführer des Bw Engelsdorf bin und die betreffende Abschluffahrt, beginnend in Leipzig Hbf am 5. Juni 1988 10.11 Uhr vom Bahnsteig 21, selbst fahren durfte, können Sie mir meine Angaben getrost glauben.
D. Handke, Leipzig

Die Durchführer



Die modernen Sprachschluderer führen alles durch: die Ehe, die Arbeit, das Essen, die Diskussion, die Liebe, das Denken und, und, und. Also warum soll nicht auch bei der DR alles durchgeführt werden?
Foto: W. Menzel, Wittenberge



32 Freunde aus Arbeitsgemeinschaften des DMV-Betriebsvorstands Halle unterstützten die Deutsche Reichsbahn am 16. und 17. September 1989 im Rahmen eines freiwilligen Arbeitseinsatzes mit insgesamt 184 Stunden auf dem Gelände des Bayerischen Bahnhofs in Leipzig. Hof und Garten des ehemaligen Wohnhauses sowie die Ex-Empfangshalle wurden von Schutt, Unrat und wildem Baumbewuchs befreit und damit drei flache Güterwagen beladen. Es konnte Baufreiheit für verschiedene Gewerke geschaffen werden, um den Protikus zu restaurieren.
Text und Foto: W. Bahnert, Leipzig

BV Schwerin bilanzierte

Der Bezirksvorstand Schwerin des DMV organisierte am 30. September 1989 eine festlich gestaltete Zusammenkunft mit den Vorsitzenden der 20 Arbeitsgemeinschaften. Gewürdigt wurden die aus Anlaß des Republikgeburtstags vollbrachten Leistungen der 444 Mitglieder und 99 Schülermitglieder im Bereich dieses BV. Auf das Solidaritätskonto überwies die Freunde 13 236,70 Mark. 3 724 VMI-Stunden leisteten die Mitglieder, um Bahnanlagen zu verschönern, Arbeitsräume zu erhalten und für die Traditionspflege. Immerhin konnten sieben Schülermitglieder für einen Beruf bei der Deutschen Reichsbahn gewonnen werden. Hinzu kamen 68 Stunden Kundenberatungen in

Modellbahnfachgeschäften, unzählige Exkursionen und Vorträge. An der Beratung nahmen der stellvertretende Leiter der Politischen Abteilung der Rbd Schwerin Genosse Schultz sowie der Stellvertreter des Vorsitzenden der Bezirksgewerkschaftsleitung Kollege Draheim teil. Sie konnten sich von den Aktivitäten der DMV-Mitglieder überzeugen und unterstrichen die Bedeutung einer sinnvollen Freizeitbeschäftigung in unserem Lande zum Nutzen aller. Diese Fakten sprechen für sich und sind eine gute Ausgangsbasis für den 7. Verbandstag des DMV, der 1990 in Schwerin stattfinden wird.

*B. Westphal,
Sekretär des BV Schwerin*

Leser meinen ...

... zum Thema Automodelle
– „me“ 1/89, S. 4 –

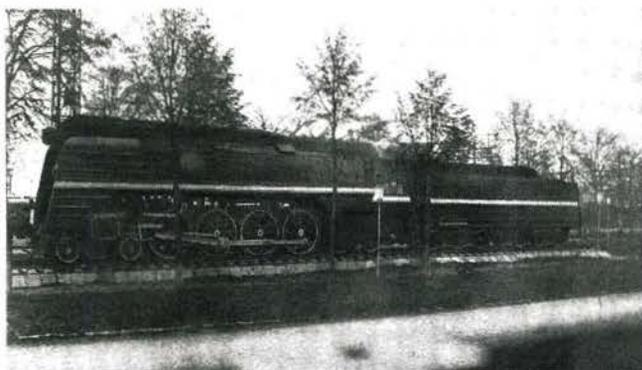
Die Absicht, ein neues Automodell zu entwickeln, ist sehr zu begrüßen. Ich kann mich jedoch der positiven Kritik von Herrn Dumrath nicht anschließen. Der TATRA 815 von MAB erfüllt nicht den Anspruch an ein Modellfahrzeug. Schon der optische Vergleich mit den nun seit Jahren gefertigten Automodellen läßt den Größenunterschied deutlich werden. Hier ist eigentlich ein Spielzeugauto entstanden. Die Zeiten, als es noch eine bescheidende „Modellvielfalt“ gab, sind bis jetzt nicht wieder erreicht worden. Daran haben auch der Nachbau einiger älterer Modelle und das Škoda-Müllfahrzeug nichts geändert, auch der Umbau von Industriemodellen kann das Fehlen neuer Modellautos nur wenig ausgleichen. Vielleicht kann die Redaktion einmal die Wünsche der Modellbahnernachgelungenen Automodellen an die Industrie herantragen.

R. Kühr, Berlin

Leser fragen ...

14 SY?

In Orscha (UdSSR) entstand dieses Foto. Es müßte m. E. eine der Y von Norfolk & Westernhandelo sein. Die Achsfolge 2'D2' und der sechsachsige Tender stimmen überein. Die Beschreibung der Verkleidung paßt



ebenfalls zu der abgebildeten Maschine. Wer kann zuverlässige Angaben machen?

Text und Foto:

H. Schweda, Halle-Neustadt

Schilder „T 9“ und „60 km/h“
Unsere Arbeitsgemeinschaft pflegt die Museumslok 91 134,

die ja im Bw Schwerin gut untergekommen ist. Zur Vervollständigung der Schilder suchen wir leihweise ein Schild „T 9“ und „60 km/h“ als Vorlage zum Nachguß.

AG 8/26 Schwerin des DMV,
Wismarsche Straße 180,
Schwerin, 2758



Dampfspeicherloks in Lauchhammer

Während eines Aufenthaltes in Lauchhammer entdeckte ich im dortigen Braunkohlenkombinat (BKK) mehrere Dampfspeicherlokomotiven. Wer kann über diese Fahrzeuge genaue Angaben machen?

F. Zeischel, Cottbus

Leser antworten ...

Zum Verbleib des E1
– „me“ 6/89, S. 17 bis 20 –

Der Akkumulatortriebwagen der K. Sächs. Sts. E. B. verblieb offenbar im sächsischen Raum und wurde später möglicherweise als Reisezug- bzw. Bahndienstwagen genutzt. Im Herbst 1960 jedenfalls entdeckte ich einen Wagenkasten am km 59,85 der KC-Linie in Karl-Marx-Stadt. Das Original-Porzellan(!)-Nummernschild „E1“ war noch erhalten. Übrigens gelang das Foto nur deshalb, weil die „Botanik“ zum Aufnahmezeitpunkt keine Blätter mehr hatte.

Text und Foto: G. Meyer, Aue

Ausstellung muß ausfallen

Die im Heft 11/89 angekündigte und vom 3. bis 17. Dezember 1989 vorgesehene Modellbahn-Ausstellung im Magdeburger Pionierhaus „Hermann Matern“ kann aus organisatorischen Gründen nicht stattfinden. BV Magdeburg

Zu Besuch bei Krakówer Modellbahnfreunden

Eine Delegation des DMV-Betriebsvorstandes Magdeburg besuchte vom 28. September bis 1. Oktober 1989 den Modelleisenbahn-Club in Kraków. Seit knapp zwei Jahren besteht zwischen beiden Organisationen ein Partnerschaftsvertrag. Auch diesmal stand der Erfahrungsaustausch im Vordergrund. Großes Interesse fand die von den Krakówer Modellbahnfreunden gestaltete Ausstellung „Die Europäischen Bahnen“ im Kulturhaus der Eisenbahner. Hier erhielten zahlreiche Besucher einen Einblick in den internationalen Modelleisenbahnbau. Die Krakówer Freunde beschäftigen sich jedoch nicht nur mit der Modelleisenbahn, sondern gleichzeitig mit der Dampflokgeschichte der PKP und der Kra-

kówer Straßenbahn. Große Resonanz fanden die Exkursionen zu den Betriebshöfen Brezakstraße und Nowa Huta der Straßenbahn sowie Stadtrundfahrten mit einem historischen Triebwagen (Linke-Hofmann, ex Wroclaw) und den kürzlich aus Nürnberg übernommenen Großraumwagen. Als ein weiterer Höhepunkt erwies sich die Besichtigung des Bahnbetriebswerks Sucha Beskidzka. Die Lokomotive Ty 2-515 (ex BR 52/DR) übernahm hier am Exkursionstag anfallende Rangieraufgaben. In dieser Dienststelle wird viel für die Traditionspflege getan. Neben einer aufschlußreichen Chronik erinnern zwei liebevoll gepflegte Denkmallokomotiven an die große Zeit der Dampftraktion. Exkursionen,

zahlreiche Gespräche und gemeinsame Filmabende trugen dazu bei, daß die Beziehungen zwischen Kraków und Magdeburg im Sinne einer interessanten Freizeitgestaltung weiter vertieft werden konnten.

Allen Freunden, den verantwortlichen Kollegen der Krakówer Straßenbahn und der PKP, besonders aber dem Vorsitzenden des Krakówer Modelleisenbahn-Clubs Jarosław Moskala sei an dieser Stelle für die hervorragende Organisation und Betreuung noch einmal herzlich gedankt.

me

**MOROP '89 –
ein Rückblick**



Appenzell, gelegen in der Ostschweiz, war vom 3. bis 8. September 1989 Gastgeber des 36. MOROP-Kongresses. Die rund 5000 Einwohner zählende Gemeinde ist der Hauptort des Halbkantons Appenzell-Interroden und befindet sich im reizvollen Appenzeller Land. Als ein Knotenpunkt der meterspurigen Appenzeller Bahnen (AB), einer elektrisch betriebenen Privatbahn, stellt Appenzell zugleich ein Zentrum des Tourismus dar.

Insgesamt reisten 205 Modelleisenbahner und Eisenbahnfreunde aus 15 Ländern Europas nach Appenzell. Neben interessanten eisenbahntechnischen Exkursionen standen die Tagungen des Leitenden Ausschusses (LA), des Technischen Ausschusses (TA) und des Ausschusses für Eisenbahnfreunde (AE) ebenso im Mittelpunkt des Geschehens wie die Generalversammlung der internationalen Pressevereinigung „ferpress“, der auch unsere Zeitschrift angehört.

Am 4. September 1989 schließlich wurde der Kongreß vom Vizepräsidenten des Schweizer Verbandes „Eisenbahn-Amateur“ Pierre Blattner eröffnet. Unter den Gästen konnten der Landesführer Regierungsrat Paul Zeller, die

Direktoren der Appenzeller Bahnen und der Rhätischen Bahn, Vizedirektoren anderer Privatbahnen sowie Mitarbeiter der Schweizerischen Bundesbahnen (SBB) begrüßt werden. Die Gäste unterstrichen in ihren Begrüßungsreden besonders die Bedeutung der Privatbahnen – ob regelspurig oder schmalspurig – für den Flächenverkehr in der Schweiz. Modern und zeitgemäß ausgebaut, erfreuen sie sich trotz hoher individueller Motorisierung eines regen Zuzpruchs.

In seiner Eröffnungsansprache unterstrich MOROP-Präsident Dr. Ehrhard Thiele (DDR), daß bereits zum vierten Mal der MOROP-Kongreß in der Schweiz stattfindet und dieser wiederum eine gute Grundlage für eine enge Zusammenarbeit der Modelleisenbahner und Eisenbahnfreunde aus ganz Europa schaffe. Dazu würden nicht nur die turnusmäßigen Beratungen, sondern ebenfalls die eisenbahntechnischen Exkursionen beitragen.

Auch hier wurde über die künftige internationale Arbeit im Sinne einer völkerverbindenden Freizeitgestaltung diskutiert, wurden neue Gedanken geboren. Auf dem Exkursionsprogramm standen unter anderem die Züricher S-Bahn, Fahrten auf der Sihltalbahn, der Rhätischen Bahn, den Zahnradbahnen Rheineck-Walzhausen und Roschbach-Heiden, den SBB und natürlich auf den Appenzeller Bahnen. Hier, wie auch auf der Rhätischen Bahn, erfreuten z. T. dampflokbespannte Sonderzüge die MOROP-Teilnehmer.

Beindruckend kehrten die Freunde von der Internationalen Messe für Modelleisenbahnen, Anlagenbau und Modelltechnik (Mobautech) zurück. Sie bot vieles: von Klubanlagen, teilweise modulgerecht aufgebaut, über Stände der Modellbahnindustrie und Verlagshäuser bis zu Exponaten zum Thema „Obus – Vorbild und Modell“.

Die Gartenbahnfreunde kamen indes an der Freilandanlage im St. Galler Naherholungsgebiet „Schiltacker“ voll auf ihre Kosten. Auf einer Fläche von 750 m² wird dort die größte LGB-Anlage der Schweiz auf 1000 m Gleis mit 64 Weichen, 30 Lokomotiven und 120 Wagen betrieben. Der sehr rührige LGB-Club St. Gallen leistet jährlich mit seinen 74 Mitgliedern eine breite Öffentlichkeitsarbeit. Viel Beifall fand außerdem eine Stippvisite bei der Modellbahnfirma HAG in Mörschwil bei St. Gallen. Hier werden H0-Modelle nach Schweizer Vorbild in meist manueller Arbeit aus Metall hergestellt, die ob ihrer robusten Bauweise zahlreiche

**Aus der Arbeit
des Ausschusses
für Eisenbahn-
freunde (AE)**

Im Mittelpunkt der Arbeit dieses Ausschusses stand dessen weitere Profilierung. Die vom AE bearbeiteten Arbeitsblätter informieren zwar die Mitgliedsverbände über Aktivitäten in den jeweiligen Ländern, sind aber unvollständig, da entsprechende Zusatzen nicht in jedem Fall eintrafen. Während des MOROP-Kongresses 1988 in Stockholm wurde zu einem internationalen Fotowettbewerb aufgerufen, der bisher jedoch nicht zur erhofften Resonanz führte. Ein derartiges Vorhaben ist neu zu durchdenken. Bisher kaum befriedigen können die gegenseitigen Informationen über landeseigene Programme für Eisenbahnfreunde.

Trotz unterschiedlicher Arbeitsmöglichkeiten bei der Traditionspflege in den einzelnen Ländern wurden gemeinsame Probleme und Erkenntnisse sichtbar.

Insgesamt ist die Arbeit des AE effektiver zu gestalten. Erste Vorschläge dazu werden auf einer Zwischentagung in Den Haag beraten.

Forum der Eisenbahnfreunde

Das 150jährige Bestehen der ersten deutschen Fernbahn Leipzig-Dresden stand im Mittelpunkt des Forums für Eisenbahnfreunde am 4. September 1989 in Appenzell. Eine kurze Einführung zur Friedrich-List-Ehrung der DDR sowie Filme von der Fahrzeugparade in Riesa und über die Geschichte der LDE fanden viel Interesse bei den 45 Teilnehmern. Diskussionen in kleineren Kreisen über Fragen der Traditionspflege schlossen sich an.

R. Steinicke



1 Die Fahrt am 5. September 1989 wurde in Neuhäusern unterbrochen, Zeit genug, um den Ellok-Oldtimer zu fotografieren.

Interessenten nicht nur in der Schweiz finden. Alles in allem boten die mit viel Engagement organisierten Exkursionsprogramme jedem etwas.

Diese Tatsache wurde den Organisatoren des 36. MOROP-Kongresses während der Fahrten immer wieder bestätigt, aber auch und besonders am 8. September 1989 anlässlich der Abschlußveranstaltung. Hier zog MOROP-Präsident Dr. Ehrhard Thiele eine beachtenswerte Bilanz. Dem MOROP gehören derzeit 20 Verbände aus 17 Ländern Europas an. Seit dem MOROP-Kongreß in Stockholm im vergangenen Jahr seien 66 Klubs mit 3704 Mitgliedern hinzugekommen. Jetzt sind im

MOROP 1275 Klubs mit 61 043 Mitgliedern organisiert. Gerade deshalb ginge es darum – so der Redner –, die Arbeit in den Ausschüssen noch effektiver zu gestalten und wirkungsvoller für die Modelleisenbahner und Eisenbahnfreunde auszurichten. Eine wichtige Aufgabe der künftigen Arbeit bestünde darin, jüngere Freunde in die Arbeit der Ausschüsse einzubeziehen. Diese drei Schwerpunkte habe der LA ausführlich diskutiert.

Zweifellos wurde der 36. MOROP-Kongreß ein voller Erfolg. Allen Organisatoren, besonders aber dem Hauptorganisator, Herrn Emil Klingelfuß, gilt für das Gebotene ein herzliches Dankeschön.



2 Stets dicht umlagert war die LGB-Freilandanlage am Stadtrand von St. Gallen (6. September 1989).

3 Was wäre die Rhätische Bahn ohne ihre legendären Krokodile? Auch vor dem MOROP-Sonderzug war eine dieser Maschinen zu bewundern – hier am 7. September 1989 im Bahnhof Filisur.

Fotos: W.-D. Machel, Potsdam



Aus der Arbeit des Technischen Ausschusses (TA)

- Schwerpunkte in der künftigen Arbeit bilden
 - Wünsche der Modellbahnindustrie und der Verbände zu bearbeiten,
 - Dokumentationen zur Anwendung von NEM zu entwickeln und abzustimmen,
 - die Epoche-Normen auf Länderbasis weiterzuentwickeln,
 - Frimennormen sowie Bewertungskriterien für Fahrzeuge zu bearbeiten und
 - Übergangseinrichtungen an Reisezugwagen zu normen.

- Folgende NEM-Entwürfe wurden behandelt:
 - NEM 111 – kleinste Bogenradien (verabschiedet),
 - NEM 122 – Querschnitt des Bahnkörpers (verabschiedet),
 - NEM 645 – Wechselstrom-Mittelleiter-System (muß aktualisiert werden und wurde daher ausgesetzt),
 - NEM 900 – Module (Festlegung des Nummernsystems für die einzelnen Länder),
 - NEM 121 – Zahnstangen (weitere Bearbeitung) und
 - NEM 810-F Epochen in Frankreich (vorgelegt und zur Kenntnis genommen).

Von der Delegiertenversammlung verabschiedet wurden die NEM 111, 122 und 810-F. Damit gibt es derzeit 42 gültige Normblätter.

- Neu gewählt wurden Herr Hermann Herless (Österreich) zum Leiter des TA, Herr Pierre Schrade (Schweiz) zum ersten Stellvertreter, Herr Nicole Graince (Frankreich) zum zweiten Stellvertreter und Herr Gerhard Krauth (BRD) zum Sekretär (deutsch).

Forum der Modelleisenbahner

Das MOROP-Forum der Modelleisenbahner fand im Rahmen der Mobau-tech am 6. September 1989 in St. Gallen statt. Die Firma Märklin stellte ihren neu entwickelten Fünf-Sterne-Antrieb vor. Vergleichsfahrten mit der konventionellen Technik veranschaulichten die Vorzüge des elektronisch gesteuerten Antriebs. Aufmerksame Zuhörer gewannen Vertreter von zwei Schweizer Modellbahn-Clubs, die zwei selbstentwickelte Modulsysteme vorstellten. Genormt sind hierbei lediglich das Systemraster sowie die Verbindungselemente und die Lage des Gleisübergangs. Ebenfalls diskutiert wurde über verschiedene Zahnstangensysteme für Zahnradbahnen, deren Normung innerhalb des TA vorbereitet wird.

Leider nahmen an diesem Forum nur relativ wenige Modelleisenbahner teil, da über diese Veranstaltung vorab zu wenig informiert worden war.

O. Herfen

Gottfried Köhler, Berlin

Auf der 31. Maschinenbaumesse
in Brno entdeckt

Neue Lokomotiven in der ČSSR

Sehr erfolgreich ist die lokomotivbauende Industrie in unserem Nachbarland. Elektrische Triebfahrzeuge von Škoda Plzeň und Dieselloks von ČKD Praha haben international einen guten Ruf. Das bestätigte sich auch 1989 auf der Maschinenbaumesse in Brno. So standen auf dem Freigelände zwei Plzeňer Erzeugnisse und zwar die Ellok BR 169 (Werkbezeichnung 85 E) und die BR 372 (Werkbezeichnung 80 E). Letzgenannte ist die Zweisystemlokomotive für den Einsatz auf Strecken mit Fahrdrabtspannung von 3-kV-Gleichstrom und 15-kV- und 16²/₃-Hz-Wechselstrom (Abb. 1). Bei der DR trägt sie die Baureihenbezeichnung 230 (siehe „me“ 1/88, S. 3-4). Wie auf der Messe zu erfahren

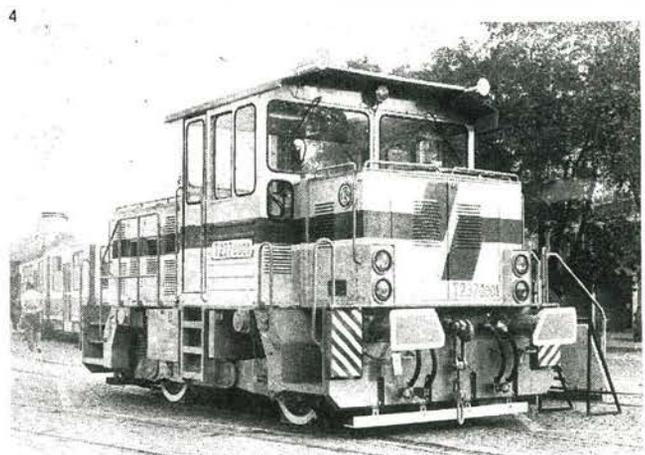
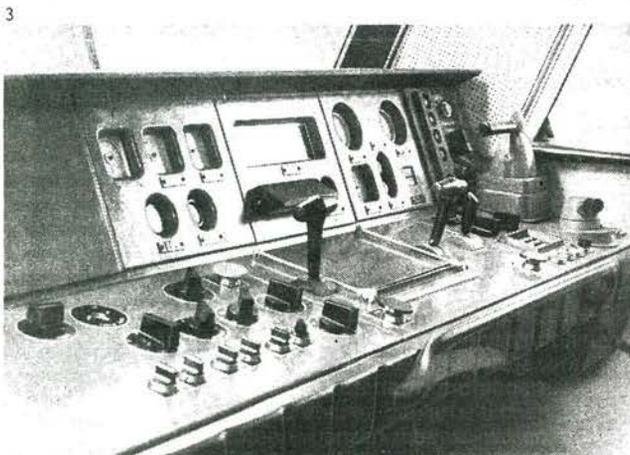
war, erhält die DR im Jahre 1991 insgesamt 19 Maschinen; 14 übernehmen die ČSD. Großes Interesse an diesen Fahrzeugen zeigten außerdem das Braunkohlenkombinat Bitterfeld und die PKP. Die BR 169 wurde erstmals der Öffentlichkeit als Neuentwicklung vorgestellt; sie gilt als Prototyp der sogenannten dritten Ellokgeneration des ČSSR-Neubaus. Diese auf 3-kV-Gleichstromstrecken einsetzbare vierachsige Lokomotive erhält Asynchronmotoren (Abb. 2 und 3). Mit Einzelachsantrieb ausgestattet, werden die Fahrmotoren aus Traktionsumformern (Eingangs-Pulsstellern und Wechselrichtern) gespeist. Jedem Drehgestell ist ein Traktionsumformerblock zugeordnet mit insgesamt 50 Thyristoren und 32 Dioden. Die Fahrmotoren werden durch gleichzeitigen Anstieg der Spannung und der Frequenz bis zu den Nennwerten gesteuert. Während der Pulssteller als Impulssteuerung mit Frequenzum-schaltung gesteuert wird, geschieht dies beim Wechselrichter mit der Motorfrequenz. Beachtenswert sind die für die Maschine entwickelten zwei Drehgestelltypen. In wesentlichen Baugruppen, wie Rahmen, Federung und Bremse, stimmen sie überein. Unterschiedlich ist allerdings der Antrieb gestaltet. Für die langsamlaufenden Asynchron-Fahrmotoren wurde der direkte Antrieb ohne Getriebe entwickelt. Die schnelllaufenden Asynchron-Fahrmotoren verfügen noch über den

konventionellen Antrieb mit Getriebe. Die neuentwickelte BR 169 hat eine Eigenmasse von 80 t, eine Dauerleistung von 4 000 kW, eine elektrodynamische Bremse von 3 200 kW; sie ist im Geschwindigkeitsbereich bis 160 km/h einsetzbar.

Die Lokomotivwerke ČKD Praha produzieren schwere Rangiermaschinen. Die in diesem Jahr in Serie hergestellte T 419.1, Leistung 600 kW, Dauerzugkraft 128 kN, dieselelektrischer Antrieb, elektrodynamische Bremse, elektronische Leistungsregelung, V_{max} 80 km/h, war in Brno ebenfalls ausgestellt. Des weiteren machte ein Erzeugnis aus dem gleichen Betrieb auf sich aufmerksam. Durch Farbe und gutes Design schon äußerlich schmuck, hat die zweiachsige Rangierlokomotive vom Typ T 237.0 einen seit vielen Jahren bewährten 250-kW-LKW-Motor des Typs LIAZ als Antriebsquelle (Abb. 4). Der dieselelektrische Antrieb ermöglicht eine Dauerzugkraft von 64 kN. Die V_{max} liegt bei 60 km/h. Bei einer Eigenmasse von nur 28 t ist die Lokomotive universell, insbesondere auf Anschlußbahnen, verwendbar.

Ergänzt sei, daß diese Maschine auch in Sonderausführung (u. a. für Schmalspurbahnen oder für U-Bahnen mit eingeschränktem Lichtraumprofil) angeboten wird.

Fotos: Verfasser



Thomas Berger (DMV), Karl-Marx-Stadt

Zwischen Schwarzenberg und Annaberg-Buchholz

Über Vergangenheit und Gegenwart zweier Nebenbahnen im Erzgebirge

Am 1. Dezember 1989 wurden die erzgebirgischen Nebenbahnen Buchholz (heute Annaberg-Buchholz)–Schwarzenberg (B-Sg) und Walthersdorf–Crottendorf (W-C) 100 Jahre alt. Grund genug, die Geschichte dieser Strecken nachzuzeichnen.

Pläne, Projekte und Probleme

Bereits 1853 forderten Ortsansässige eine Eisenbahn zwischen Annaberg und Schwarzenberg. Dieser Wunsch stand im Zusammenhang mit dem bevorstehenden Bau der Obererzgebirgischen Eisenbahn von Zwickau nach Schwarzenberg. Als es 1860 darum ging, Annaberg an das Eisenbahnnetz anzuschließen, kam wiederum eine Verbindung mit Schwarzenberg ins Gespräch, ohne jedoch verwirklicht zu werden. Erst massive Forderungen nach neuen Bahnverbindungen für das Westerzgebirge waren um 1880 Anlaß, sich intensiv mit dem Bau einer Strecke Annaberg–Schwarzenberg zu beschäftigen. Zunächst wurde eine Trasse von Schönfeld über Schlettau, Scheibenberg und Elterlein nach Schwarzenberg vorgesehen. Doch Annaberg und Buchholz fürchteten um ihre zentrale Lage im Verkehrsnetz des Erzgebirges, und außerdem wäre damit das industrie-reiche Mittweidatal zugunsten des weniger bedeutenden Schwarzbachtals benachteiligt worden. Verschiedene Ansichten gab es auch über die zu wählende Spurweite.

Nun endlich Bahnbau

Neue Vorarbeiten führten schließlich zum Bau einer regelspurigen Sekundärbahn von Buchholz über Walthersdorf, Schlettau, Scheibenberg und weiter durch das Mittweidatal nach Schwarzenberg, der am 17. und 25. März 1886 genehmigt wurde.

Die ebenfalls erwünschte Bahn nach Crottendorf sollte ursprünglich schmalspurig ausgeführt werden. Genaue Berechnungen ergaben jedoch, daß der regelspurige Ausbau bei nur geringen Mehrkosten erhebliche betriebliche Vorteile erwarten ließ. Im Frühjahr 1888 stand dann fest, die Zweigbahn Walthersdorf–Crottendorf ebenfalls regelspurig auszuführen.

Anfang April 1888 begannen die Arbeiten zwischen Buchholz und Schwarzenberg. Erst im Mai 1889 konnte die Crottendorfer Stichbahn in Angriff genommen werden.

Parallel dazu entstanden übrigens die Strecken Schönfeld–Geyer und Grünstädtel–Oberrittersgrün. Letztgenannte war schon

vor Vollendung der Strecke B-Sg fertiggestellt worden. Deshalb wurde der Abschnitt Schwarzenberg–Grünstädtel zusammen mit der Schmalspurbahn nach Oberrittersgrün bereits am 1. Juli 1889 eröffnet. Genau fünf Monate später, am 1. Dezember 1889, rollten die Züge durchgängig von Schwarzenberg nach Annaberg bzw. von Schlettau nach Crottendorf.

Ein wichtiger Verkehrsträger

In den ersten Betriebsjahren fuhren auf beiden Strecken ausschließlich gemischte Züge bzw. reine Güterzüge. Bedeutend war der Transport böhmischer Braunkohle. Mit der Eisenbahn gelangte sie über Weipert–Bären-

hens. Von Anfang an hatte man aus Sparsamkeitsgründen darauf verzichtet, den nur 1,3 km von Schlettau entfernten Abzweigungsbahnhof Walthersdorf für die Zugbildung nach Crottendorf vorzusehen, weshalb der Bahnhof Schlettau für diese Strecke bis heute der betriebliche Ausgangspunkt ist. Mit der Inbetriebnahme der Strecke Zwönitz–Scheibenberg im Jahr 1900 gewann der Bahnhof Schlettau weiter an Bedeutung, da die Züge bis Schlettau durchliefen. Der zweigleisige Lokscheupen gehörte als Lokeinsatzstelle zum Bw Buchholz.

Obwohl beide Strecken nicht kostendeckend betrieben werden konnten, stieg das Verkehrsaufkommen bis zum ersten Weltkrieg



1 Bahnhof Schlettau um 1910 mit den Angestellten, rechts ein Zug mit einer Lokomotive der Gattung V T. Der hinter dem Gepäckwagen befindliche Stehwagen verdient besondere Aufmerksamkeit. Ein derartiges Fahrzeug gehört heute zu den Eisenbahnmuseumsfahrzeugen der DDR.

2 Ein Blick auf den Bahnhof Annaberg mit der Lokeinsatzstelle um 1910.

stein ins sächsische Erzgebirge und war, da sie billiger als die hiesige Steinkohle angeboten wurde, das wichtigste Heizmaterial in vielen Gemeinden. Aus diesem Grunde überstieg der Frachtempfang der einzelnen Stationen stets den sich vornehmlich aus Holz, Produkten der Holzverarbeitenden Industrie und Kartonagen zusammensetzenden Frachtversand.

Bald waren einige Bahnhöfe und Haltestellen beider Strecken dem ständig steigenden Transportaufkommen nicht mehr gewachsen. So wurde der Bahnhof Buchholz (ab 1949 Annaberg-Buchholz Süd) von 1905 bis 1907 großzügig umgebaut, und anstelle des bis dahin in Annaberg befindlichen Lokbahnhofs errichtete man hier einen neuen. Diese Bahnanlagen sind bis heute erhalten geblieben.

Viele Jahre gehörte auch der Bahnhof Schlettau zum Mittelpunkt des Betriebsgesche-

ständig an. Noch im Sommer 1914 forderte die Gemeinde Crottendorf den Einsatz eines Triebwagens auf ihrer Strecke. Doch nun hatte sich der Eisenbahnbetrieb dem Kriegsgeschehen unterzuordnen. Auf beiden Strecken verdoppelten sich die Fahrpreise bis 1919. Wegen des Kohlemangels war man im Winter 1919/20 an Sonntagen, teilweise auch in der Woche, zur Betriebsruhe gezwungen.

Unter Regie der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft wurden Mitte der 20er Jahre nicht nur die Gleisanlagen auf einigen Bahnhöfen erweitert, sondern es wurde auch der Oberbau verstärkt, so daß mit dem Einsatz stärkerer Lokomotiven die Reisegeschwindigkeit erhöht werden konnte. Während des zweiten Weltkriegs war der Bahnbetrieb nicht eingeschränkt worden, befanden sich doch im Einzugsbereich dieser Bahnen sogenannte kriegswichtige Betriebe.

Die Schiene bleibt unentbehrlich

Da nach der Kapitulation Hitlerdeutschlands der Landkreis Schwarzenberg bis etwa Ende Juni 1945 unbesetzt blieb, befanden sich die Strecken teilweise im „Niemandland“. Ob in dieser Zeit auf den Jubiläumsstrecken Züge fuhren, konnte bisher nicht geklärt werden. Nachweisbar ist dies erst ab Juli/August 1945.

Zu Beginn der 50er Jahre wurde wieder ein uneingeschränkter Bahnbetrieb gewährleistet. Eine bedeutende Rolle spielten zu dieser Zeit Gütertransporte für die Wismut von und nach Johanngeorgenstadt. Damit erhöhte sich auch das Reiseverkehrsaufkommen. Später fuhr über die Jubiläumsstrecke B-Sg sogar ein Schnellzugpaar von Annaberg-Buchholz über Werda nach Berlin und zurück. In den 60er und 70er Jahren wurde der Bahnbetrieb weitestgehend rationalisiert. Dazu gehörte unter anderem die Umwandlung des Bahnhofs Raschau in einen unbesetzten Haltepunkt. Zwischen Walthersdorf und Crottendorf sorgt der vereinfachte Nebenbahndienst für eine ökonomischere Betriebsführung. Mehrmals war vorgesehen, diese Strecke stillzulegen. Dieses Vorhaben wurde jedoch dank des relativ hohen Güteraufkommens nie verwirklicht.

Im Zusammenhang mit dem Bau des Pumpspeicherwerkes Markersbach entstand nach dem Abbau der Schmalspurbahn Grünstädtel-Oberittersgrün auf dem Bahnhof Grünstädtel ein großer Umschlagplatz für Baustoffe. Hier und im Bereich drei weiterer Anschlußgleise wird heute ein Teil des Güterumschlags erbracht. Wagenladungsverkehr findet außerdem in Scheibenberg, Schlettau und Crottendorf ob.Bf. statt. Der 1983 eröffnete Containerumschlagplatz im Bahnhof Annaberg-Buchholz Süd wird ebenfalls zum Teil über die Strecke von Schwarzenberg bedient. Zum Containergut gehören übrigens auch die in Niederschmiedeberg produzierten Kühlschränke, die bis zum November 1986 mit der Schmalspurbahn nach Wolkenstein transportiert wurden.

Bahnanlagen und Fahrzeuge

Die Bahnanlagen der zwei Linien haben sich in den vergangenen 100 Jahren kaum verändert. Das betrifft die Gleisanlagen ebenso wie die Hochbauten. Nach einheitlichen Grundsätzen errichtete Empfangsgebäude in Grünstädtel, Raschau, Markersbach, Obercrottendorf und Walthersdorf zeugen davon, daß man schon vor 100 Jahren kostengünstig gebaut hat.

Auf der Strecke W-C waren in der Reihenfolge ihres Einsatzes folgende Lokomotiven im Dienst: VII T, V T, IV T und pr.T 9³. Letztere fuhren bis etwa Mitte der 30er Jahre, bevor sie von Einheitslokomotiven der BR 64 abgelöst wurden. Allerdings kamen während des zweiten Weltkriegs noch einmal die Lokomotiven der ehemals sächsischen Gattung VT zum Einsatz. Nach dem zweiten Weltkrieg übernahm dann die BR 86 den Zugdienst, bis sie von der BR 110 abgelöst wurde.

Zwischen Buchholz und Schwarzenberg fuhren wahrscheinlich zunächst Lokomotiven der Gattung III, später der Gattung IV T und

3



4



VT. Die zwei Maschinen der Gattung MIT V – die Vorgänger der bekannten Windbergloks – sind 1890 zur Inbetriebnahme der Strecke beschafft und in Buchholz stationiert worden. Sie dienten zu Vorspann- oder Schiebezwecken im Güterzugdienst. Ab Mitte der 20er Jahre bis in die 60er Jahre prägten sächsische Lokomotiven der BR 38 das Bild. Wesentlichen Anteil an der Zuförderung hatte außerdem die BR 86. Bereits 1931 erhielt das damalige Bw Buchholz die ersten fabrikneuen 86er. Erst Ende 1976 verschwand hier diese Baureihe und ist durch Diesellokomotiven der Baureihen 110 und 118 ersetzt worden.

Anziehungspunkt für Eisenbahnfreunde

Doch zur Freude vieler Dampflokfans kam die 86er hier ab 1982 noch einmal zu neuen Ehren. Für sechs Jahre wurden die Jubiläumsstrecken zu einem Dorado für Eisenbahnfreunde aus nah und fern. Außerdem sorgten Lokomotiven der Baureihe 50 von 1984 bis Ende 1987 auf der Strecke Schwarzenberg-Annaberg-Buchholz für gelegentliche Abwechslung. Mit Beginn des Jahresfahrplans 1988/89 verschwand dann die BR 86 zwischen Annaberg-Buchholz und Crottendorf endgültig aus dem Plandienst.

Der Markersbacher Viadukt

Abschließend sei noch etwas zum großen Viadukt in Markersbach bemerkt, dem sicher beeindruckendsten Ingenieurbauwerk beider Strecken. Bei dem unter Leitung des

3 1890 wurde den Erbauern des Markersdorfer Viaduktes dieses Denkmal vor Ort gesetzt.

4 Bahnbetriebsunfall im Jahre 1920 zwischen Crottendorf unt. Bf. und Walthersdorf Hp.; vor der pr. T 9 eine V T mit einem Hilfszugwagen

Fotos: Repros Th. Böttger, Limbach-Oberfrohna (1) und W. Ilgner, Marienberg (2); Verfasser (3); Repro W. Groß, Crottendorf (4); S. Bergelt, Karl-Marx-Stadt (5); J. Viehweger, Stollberg (6 und 9); Albrecht, Oschatz (7); Th. Böttger, Limbach-Oberfrohna (8)

Geheimen Finanzrates Köpcke konstruierten Bauwerk handelt es sich um einen Gerüstpfelerviadukt, der von der damaligen Königin-Marien-Hütte in Cainsdorf bei Zwickau hergestellt und vom Dezember 1887 bis April 1888 errichtet wurde. Die Funktion massiver Pfeiler übernimmt hier ein Stahlgerüst. Die Brücke kostete 247 778 Mark. Heute mag es etwas kurios erscheinen, daß in den ersten Betriebsjahren der Bahn einige Anwohner die Zuverlässigkeit des Bauwerks in Frage stellten und deshalb lieber eine Bahnfahrt mieden.

Der 236,5 m lange Viadukt ist 37 m hoch. Ursprünglich war er für eine Achsfahrmasse von 14 t bemessen. Anlaß, ihn im Jahre 1926 zu verstärken. Das 100jährige Bestehen der Brücke beging die Gemeinde Markersbach im Oktober 1988 mit einem Bahnhofs- und Volksfest.

Quellenangaben

- (1) Der Civilingenieur, 1891, S. 320–332
- (2) Chemnitzer Tageblatt und Anzeiger, 3. Dezember 1889, Stadtarchiv Karl-Marx-Stadt
- (3) Bücher zu den Verhandlungen, Berichten, Decreten usw. der sächsischen Landtage 1881/82, 1883/84, 1885/86 und 1887/88, Stadtarchiv Karl-Marx-Stadt
- (4) –: Über Schlettau im ersten Weltkrieg, 7. Zur Kriegszeit auf dem Bahnhof
- (5) Statistischer Bericht der Kgl. Sächs. Staats-Eisenbahnen 1888ff.
- (6) Meyer, Näbrich, Preuß: Lokomotiv-Archiv Sachsen, transpress VEB Verlag für Verkehrswesen, Berlin 1984
- (7) Staatsarchiv Dresden, Signaturen 4487 u. 4489
- (8) Roßberg, S.: Die Entwicklung des Verkehrswesens im Erzgebirge (unveröffentlichte Aufzeichnungen)
- (9) Walther, J.: Belegarbeit zur Markersbacher Brücke
- (10) Auskünfte von Eisenbahnern