4
88

transpress

modell eisenbahner

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

90 Jahre Dresden Hbf

Vergangenes in Farbe

Unter dieser Überschrift veröffentlichte „me" im Heft 3/84 eine Bildseite mit zeitgenössischen Postkarten. Immer wieder bitten uns Leser, weitere Aufnahmen dieser Art abzudrucken. Dem kommen wir freilich gerne nach. Wenngleich die seinerzeit „in Mode gekommenen" Farbbildpostkarten nichts anderes als colorierte Schwarzweiß-Fotovorlagen waren, die dann im Mehrfarbendruck vervielfältigt werden mußten, ist es doch erstaunlich, wie viele interessante Motive von den Postkartenverlagen dem Thema Eisenbahn gewidmet wurden. Und so bietet es sich an, zum 90jährigen Bestehen des Dresdner Hauptbahnhofs ausgewählte Bilder dieser Art vorzustellen.

1

2

3

1 Bei diesem Motiv ging es dem Fotografen vor allem um das Eisenbahn-Fluidum im Dresdner Hauptbahnhof. Der ausfahrende Zug in Richtung Pirna beweist es.

2 Diese Aufnahme zeigt den noch jungen Hauptbahnhof im Jahre 1906 von der Strehlener Straße aus.

3 Der Ostteil des Hauptbahnhofs. Die Postkarte verlegte im Jahre 1909 die Firma Hermann Poy in Dresden.

4 Ein Blick auf die Anlagen des Dresdner Hauptbahnhofs von der Wiener Straße her gesehen. Die Postkarte wurde 1938 abgestempelt, dürfte aber wesentlich früher erschienen sein. Interessant an der Vorlage ist die Tatsache, daß man sie nur teilweise colorierte, deutlich zu sehen an der Straßenbahn in Schwarzweiß.

Bildbeschaffung: H. Przywecki, Berlin (1), P. Reichler, Dresden (2 und 4), J. Müller, Rathmannsdorf (3); Reproarbeiten: T. Böttger, Karl-Marx-Stadt

modell eisenbahner

inhalt

4/88

eisenbahn-modellbahn-zeitschrift
37. Jahrgang

transpress
VEB Verlag für Verkehrswesen
Berlin

ISSN 0026-7422

modelleisenbahner

aktuell	Schönere Bahnhöfe – der DMV hilft mit	2
	Stabile Arbeitsgemeinschaften	2
forum	Leser schreiben, fragen und antworten ...	3
	Modellbahnwettbewerb 1988	3
literatur	Rezension	33
dmv teilt mit	Verbandsinformationen/Wer hat – wer braucht?	34
anzeigen	suche/biete/tausche	35

eisenbahn

kurzmeldungen	DDR und Ausland	16
	In fünf Jahren soll der Tunnel stehen	16
mosaik	Ein Bahnhof wird 90 Jahre alt	4
	Historische Feldbahn in Dresden 10 Jahre alt	7
	Kuriosium mit „PS"	12
international	Thyristor-Triebwagenzüge der RhB	14
fahrzeugarchiv	1. Folge: Preußische Dampftriebwagen der Bauart Stoltz	17

modellbahn

anlage	Eine Gartenbahn entsteht (3. Teil)	23
	Eine besondere Gartenbahn	26
tips	Digitale Steuerung von Lichtsignalen	21
	Zugschlußbeleuchtung für H0-D-Zugwagen	26
	Einiges zur Komplettierung von Bahnsteigen	30
	Gebäude für die Gartenbahn	36
	Eine TT-Heimanlage	36
mosaik	Faszination des Dampfes	29
	Dreiflügelige Formsignale	31

Titelbild
Zweifellos gehört der Hauptbahnhof Dresden zu den interessantesten Bauten dieser Art in unserem Land. 90 Jahre wird er in diesem Monat alt. Während des zweiten Weltkriegs stark zerstört, wurde die Bahnanlage wieder aufgebaut. Heute wird der Dresdner Hauptbahnhof täglich unter anderem von Tausenden Touristen aus aller Welt frequentiert.

Foto: B. Sprang, Berlin (9. Januar 1983)

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: 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
Oberingenieur Eisenbahn-Bau-Ing. 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
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 Zeitschriftenkatalogen des „Buchexport", Volkseigener Außenhandelsbetrieb der DDR, Postfach 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: 2. 3. 1988
Geplante Auslieferung: 7. 4. 1988

Geplante Auslieferung des Heftes 5/88: 4. 5. 1988

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 richten an: sämtliche Postämter; im Ausland an: den internationalen Buch- und Zeitschriftenhandel; zusätzlich in der BRD und in Westberlin: an den örtlichen Buchhandel, Firma Helios Literaturvertrieb GmbH, Eichborndamm 141–167, 1000 Berlin (West) 52 sowie an den Zeitungsvertrieb Gebrüder Petermann GmbH & Co KG, Kurfürstenstr. 111, 1000 Berlin (West) 30.
Auslandsbezug wird auch durch den Buchexport Volkseigener Außenhandelsbetrieb der Deutschen Demokratischen Republik, PSF 160; DDR - 7010 Leipzig, und den Verlag vermittelt.

Schönere Bahnhöfe – der DMV hilft mit

Vor rund drei Jahren sorgte in den Tageszeitungen unseres Landes eine bemerkenswerte Meldung für Aufsehen: Der Bahnhof Hohenstein-Ernstthal im Bezirk Karl-Marx-Stadt wurde von Dienststellen der Deutschen Reichsbahn und den örtlichen Organen in eine attraktive Anlage umgewandelt. Das Bahnhofsgebäude erhielt ebenso wie der Vorplatz und die Bahnsteiganlagen ein neues Gesicht. Die Akteure waren sich damals einig. Ein Bahnhof war, ist und wird die Visitenkarte einer Stadt oder Gemeinde bleiben. Denn immerhin benutzen republikweit täglich rund 1,8 Millionen Reisende die Eisenbahn im Berufs-, Schüler- und Fernverkehr. 3200 Bahnhöfe haben ein Empfangsgebäude. Daß hier Instandhaltung, Ordnung und Sauberkeit zur Selbstverständlichkeit gehören müssen, versteht sich von selbst. Das Hohenstein-Ernstthaler Beispiel wurde innerhalb weniger Monate populär und löste überall ähnliche Initiativen aus. Die Zusammenarbeit zwischen den Dienststellen der Deutschen Reichsbahn, den Räten der Bezirke und Kreise sowie den Bezirkssekretariaten der Nationalen Front zahlte sich aus. Die Gemeinschaftsaktion „Schöne Bahnhöfe und deren Umgebung" entstand. Sie hat sich in allen Teilen der DDR bewährt. Mehr noch – sie wird auch zunehmend ein Betätigungsfeld für Arbeitsgemeinschaften des Deutschen Modelleisenbahn-Verbandes der DDR (DMV). Eine von ihnen ist die Arbeitsgemeinschaft 3/2 „Müglitztalbahn" des DMV in Heidenau. Eine alte Arbeitsgemeinschaft, wie die „zwei" hinter dem Registrierstrich verrät. Bereits im November 1949 wurde sie gegründet. Gleichgesinnte bauten Modelle in der Nenngröße 0; Ausstellungen erfreuten schon in den 50er Jahren Tausende Menschen. 1962 schloß sich die damalige Interessengemeinschaft dem neu gegründeten DMV an. Im Laufe der Jahre hat sich das Profil der Heidenauer Arbeitsgemeinschaft mit ihren derzeit 44 Mitgliedern verändert. Es ist umfangreicher, interessanter und somit vielfältiger geworden. Neben den beiden Gemeinschaftsanlagen der Nenngrößen 0 und H0 steht zunehmend die „Hausbahn" – die Müglitztalbahn – im Mittelpunkt. In einer Chronik wurde die Vergangenheit und Gegenwart dieser einmaligen Bahn festgeschrieben. Und im März 1985 beschloß die Berichtswahlversammlung der Arbeitsgemeinschaft sozusagen als logische Konsequenz aus den Recherchen für die Chronik: Die Müglitztalbahn ist uns so ans Herz gewachsen, daß „jedes AG-Mitglied im Jahr einen freiwilligen Tageseinsatz zur Verschönerung, Pflege und Unterhaltung der Hochbauten leistet".

Die Hochbaumeisterei Pirna der Deutschen Reichsbahn nahm dieses Angebot gern an. Erste Arbeitseinsätze fanden im Mai und Juni 1986 auf dem Bahnhof Altenberg und dem Haltepunkt Hartmannsmühle statt. Während der Wintermonate erneuerten AG-Mitglieder fünf Stationsschilder. Doch die Bemühungen um schönere Bahnanlagen konzentrieren die Heidenauer Freunde seit Mitte 1987 auf ein Objekt, das ihnen besonders ans Herz gewachsen ist: den Haltepunkt Weesenstein. Zunächst wurde in zahlreichen Einsätzen das umliegende Gelände in Ordnung gebracht. Einzelne Holzteile des Empfangsgebäudes wurden sorgfältig saniert. Restauriert wird nun unter anderem das Uhrtürmchen. Noch in diesem Jahr soll es den Reisenden wieder zeigen, was die Stunde geschlagen hat. Hinzu kommt das Drumherum des Haltepunktes. Neue Bänke auf dem Bahnsteig, neue Glasscheiben im Gebäude. Und was die Heidenauer Freunde besonders freut: die Gemeinde Weesenstein hilft mit, unterstützt die Freunde des DMV bei ihren Aktionen. Inzwischen sind die Malerarbeiten aufgenommen worden – auch innen wird das kleine Haltepunktgebäude verjüngt. Übrigens: An allen Arbeiten waren und sind die in der Heidenauer Arbeitsgemeinschaft organisierten Ehefrauen beteiligten. Das festigt dieses Kollektiv. So hat schon mancher Reisende oder sogar Eisenbahner nicht schlecht gestaunt, als in Pausen und nach dem Tagespensum eine frohe Runde in der Nähe des Haltepunktes gemütlich zusammensaß ...

Sinnvolle Freizeitbeschäftigung im Interesse unserer Gesellschaft und natürlich zur eigenen Freude – das ist und bleibt das wichtigste Anliegen unserer Verbandsarbeit. Sie mit der Gemeinschaftsaktion „Schöne Bahnhöfe und deren Umgebung" zu verbinden, ist dabei eine der vielfältigen Möglichkeiten. Die Heidenauer Modellbahnfreunde haben mit der Instandsetzung des Haltepunktes Weesenstein inzwischen einen weiteren Stein ins Rollen gebracht: Die Gesellschaft für Denkmalpflege des Bezirkes Dresden prüfte inzwischen, ob die einheitlichen, in den 30er Jahren entstandenen und gebietstypischen Hochbauten als einzigartige, geschlossene Einheit unverändert der Nachwelt erhalten bleiben können. Bis auf die Hochbauten des Haltepunktes Köttewitz stehen jetzt alle anderen der Müglitztalbahn unter Denkmalschutz!

wdm

Stabile Arbeitsgemeinschaft

Im Dezember vergangenen Jahres bestand die AG 5/5 Greifswald 20 Jahre. Nach drei recht ruhigen Jahren kam dann der Zug ins Rollen. Auf unserer ersten Ausstellung 1970 konnten wir den 700 Besuchern fünf Anlagen, darunter eine H0-Schmalspuranlage, zeigen. Der Rat der Stadt Greifswald vermachte uns 1971 eine wichtige Station – zwei kleine Räume eines ehemaligen Fischgeschäftes konnten wir als Modelleisenbahner unser eigen nennen. Planmäßig und zuverlässig ging es weiter: 1971 wurde die erste Gemeinschaftsanlage im Rohbau gezeigt, der Containerbahnhof Eberswalde (Rbd-Auftrag) wurde nachgestaltet und die bekannte N-Anlage wurde fertig, vier Anlagen wurden für die Ostseemessen gebaut. Jährlich konnten auf ein bis zwei Ausstellungen, die in guter Zusammenarbeit, z. B. mit den Arbeitsgemeinschaften 5/4 Stralsund und 5/24 Barth gestaltet wurden, bis zu 10 000 Besucher begrüßt werden. Größere Arbeitsräume mit der Unterstützung des Kernkraftwerkes Nord, eine interessante Jugend- und Kinderarbeit, Erfahrungsaustausch und Diskussionen an regelmäßigen Arbeitsabenden, Einbeziehung der Frauen bzw. der Partnerinnen der Modellbahnfreunde und vieles mehr machten die 5/5 stabil und sorgten stets für die frische Brise, die uns wiederholt zur besten AG des Bezirksvorstandes machten. Ein guter Steuermann ist Günter Brakhahn, unser Vorsitzender (siehe Foto mit Jugendgruppe).

P. Knoll, Greifswald, Foto: W. Danitschek, Greifswald

Leser schreiben ...

90 Jahre Frankfurter Straßenbahn

Am 23. Januar 1988 wurde die Frankfurter Straßenbahn 90 Jahre alt. Um aber auch der jüngsten Entwicklung des Straßenbahnbetriebes gerecht zu werden, soll der 90. Jahrestag der Straßenbahn im Zusammenhang mit der Übergabe eines neuen Streckenabschnittes am 1. Oktober 1988 begangen werden. An diesem Tag besteht die Möglichkeit, ab 10 Uhr das Depot in der Bachgasse und einen Teil des Wagenparkes zu besichtigen. Anschließend findet eine kleine Rundfahrt mit der Straßenbahn statt.

BT Straßenbahn im VEB Kraftverkehr Frankfurt (Oder)

BR 56.20 nach dem zweiten Weltkrieg

Zu den auf Seite 23 des „me" 9/86 angegebenen Beheimatungen der 56^{20} bei der DR nach 1945 einige Ergänzungen, die sicher von Interesse sind: Vom Einsatz der 56^{20} in den Reichsbahndirektionen Halle, Dresden und Cottbus nach 1945 ist nichts bekannt; hier liegt im Fall der Reichsbahndirektionen Dresden und Cottbus sicher eine Verwechslung mit der dort Anfang der 60er Jahre recht häufig vertretenen Baureihe 56^{1} vor, von der 63 Exemplare zur DR kamen und die z. T. in größerer Stückzahl in folgenden Bahnbetriebswerken beheimatet war: Aue, Döbeln, Dresden-Friedrichstadt, Freiberg, Nossen, Schwarzenberg, Werdau und Bautzen. Um 1930 waren die Lokomotiven der Baureihe 56^{1} (G 8^{3}) bei den Reichsbahndirektionen Halle (45) und Karlsruhe (40) eingesetzt. Im August 1937 gab es im Bereich der Rbd Berlin 46 Lokomotiven der Baureihe 56^{1}, die auf folgende Bahnbetriebswerke verteilt waren: Berlin-Schöneweide (10), Wustermark (13), Berlin-Tempelhof Rbf (11) und Seddin (12).

Die 56^{20} (G8^{2}) war um 1930 in 11 Direktionen zu Hause: Altona (45), Hannover (86), Oldenburg (19), Breslau (71), Oppeln (28), Halle (110), Magdeburg (24), Kassel (108), Mainz (113), Essen (169) und Köln (67).

Die 120 Lokomotiven der Baureihe 56^{20} der Rbd Halle gehörten im Januar 1937 zu den Bahnbetriebswerken: Güsten (8), Köthen (13), Lübbenau (4), Halle (16), Leipzig-Wahren (17), Doberlug-Kirchhain (8), Elsterwerda (4), Falkenberg (6), Hoyerswerda (1), Bitterfeld (11), Dessau (5), Jüterbog (9), Roßlau (11) und Wittenberg (7).

Nach dem zweiten Weltkrieg verblieben 55 Lokomotiven der BR 56^{20} bei der DR, die im Rbd-Bezirk Erfurt zusammengefaßt wurden. Die letzten Lokomotiven verschwanden Anfang der 70er Jahre aus den Bahnbetriebswerken Erfurt G, Saalfeld (S), Sangerhausen, Weimar und Weißenfels.

G. Dietz, Flöha

Leser fragen ...

nach der Strecke Ludwigstadt–Lehesten–Oertelsbruch

Wer kann Fotos über diese in den 50er Jahren abgebaute Bahn ausleihen? Sie diente vorwiegend dem Transport von Holz und Schiefer. Zwischen Lehesten und Oertelsbruch befand sich ein zwei bis drei km langer Zahnstangenabschnitt. Dieser war so steil, daß er nur mit der Lok und zwei Waggons befahren werden konnte.

Joachim Bartl, Lehesten 6862, Fröhliches Tal, PSF 13

Leser antworten ...

Nicht in Afrika, sondern bei Krupp

Die im Beitrag „Auf den Schienenwegen Afrikas" (Teil 2) auf den Bildern 3 u. 4, Heft 11/86, S. 10, gezeigten Lokomotiven, Typ U-336, sind auf dem Werkgelände von Krupp Industrietechnik in Essen fotografiert worden. Siehe das Gleis mit mehreren Spurweiten und die Einfachfahrleitung!

Die Krupp-Diesellok ist eine Lizenz von General Electric Company Erie. Pa. USA vom Typ U für 1067-mm-Spur. In den USA, in Kanada und Mexiko laufen über 1000 Loks des Typs U und C. Sie sind mit je einem 16-Zylinder-Diesel-Turbomotor ausgerüstet, der zwischen 2500 und 3600 PS leistet.

Die GE-Typenreihe enthält die U 25 B/C, U 28 B/C, U 30 B/C, U 33 B/C, U 36 B/C, U 34 CH, U 23 B/C (Motor FDL 12), U 36 CG, U 30 CG, P 30 CH, U 50 C (2×FDL 16), U 50 (2×FDL 16) und ab 1976 die B-30-7 und C-30-7 und die BQ 23-7.

C. Fricke, Isernhagen (BRD)

Der Druckfehlerteufel war's ...

..., der im Heft 3/88 ein falsches Datum zum Erfahrungsaustausch der Modellbauer angab. Treffpunkt und Uhrzeit wie angegeben, aber **am 9. April 1988.**

Modellbahnwettbewerb 1988

Hinweise für die Modelleisenbahner der DDR

Die Kommission für Wettbewerbe beim Präsidium des Deutschen Modelleisenbahn-Verbandes der DDR (DMV) gibt den Modelleisenbahnern der DDR für eine zielgerichtete Vorbereitung zur Teilnahme am Modellbahnwettbewerb 1988 nachstehende Hinweise:

Alle Teilnehmer aus der DDR erwerben sich das Anrecht zur Teilnahme am XXXV. Internationalen Modellbahnwettbewerb nur über ihre Beteiligung an den Bezirkswettbewerben des für ihren Wohnsitz zuständigen Bezirksvorstandes des DMV. Da der Aufruf des Verbandes der polnischen Modelleisenbahner zum XXXV. Internationalen Modellbahnwettbewerb noch nicht vorliegt, wird empfohlen, die Vorbereitungen auf der Grundlage der im „me" 3/87 veröffentlichten Bedingungen vorzunehmen. Der XXXV. Internationale Modellbahnwettbewerb wird voraussichtlich Ende August 1988 in Warschau stattfinden. Dieser Veranstaltung schließt sich bis Mitte September 1988 eine Ausstellung an. Für die Bezirkswettbewerbe des DMV gilt als einheitlicher **Einsendeschluß** der **15. Juli 1988** (Datum des Poststempels).

Die Wettbewerbsbeiträge sind an nachstehend genannte Anschriften der Bezirksvorstände (BV), Arbeitsgemeinschaften bzw. Beauftragte der BV des DMV zu senden oder können dort persönlich abgegeben werden:

Bezirksvorstand Berlin
Wilhelm-Pieck-Straße 142, Berlin, 1054;
bei persönlicher Abgabe: Poststelle der Reichsbahndirektion Berlin, Wilhelm-Pieck-Straße 142, Berlin, 1054;
Bezirksvorstand Cottbus
Geschäftsstelle, Bahnhofstraße 43, Cottbus, 7500;
Arbeitsgemeinschaft 2/8 Niesky, Eckart Schwerdtner, Straße der 2. Poln. Armee 26, Niesky, 8920;
Bezirksvorstand Dresden
Sekretariat, Antonstraße 21, Dresden, 8060;
Arbeitsgemeinschaft 2/3 Zwickau, Crimmitschauer Straße 16, Zwickau, 9541;
Arbeitsgemeinschaft 3/13 Karl-Marx-Stadt, Kurt-Bärthel-Straße 1, Karl-Marx-Stadt, 9005;
Bezirksvorstand Erfurt
Sekretariat, PSF 725, Erfurt, 5010;
bei persönlicher Abgabe: Bahnhof Erfurt West, Binderslebener Landstraße 31;
Bezirksvorstand Greifswald
Johann-Stelling-Straße 30, Greifswald, 2200;
Bezirksvorstand Halle
Sekretariat, Georgiring 14, Leipzig, 7010;
Bezirksvorstand Magdeburg
Sekretariat, Karl-Marx-Straße 250, Magdeburg, 3010;
Bezirksvorstand Schwerin
Uwe Gierhan, Wallstraße 40, Schwerin, 2755;

Alle Teilnehmer sollten unbedingt auf eine sichere und transportfreundliche Verpackung achten. Desgleichen sind den Exponaten unbedingt die entsprechenden Dokumentationen beizufügen.

Wir wünschen allen interessierten Modelleisenbahnfreunden viel Erfolg und hoffen auf eine rege Beteiligung.

Deutscher Modelleisenbahn-Verband der DDR
Präsidium
Kommission für Wettbewerbe

Peter Reichler (DMV), Dresden

Ein Bahnhof wird 90 Jahre alt

Der Dresdner Hauptbahnhof gestern und heute

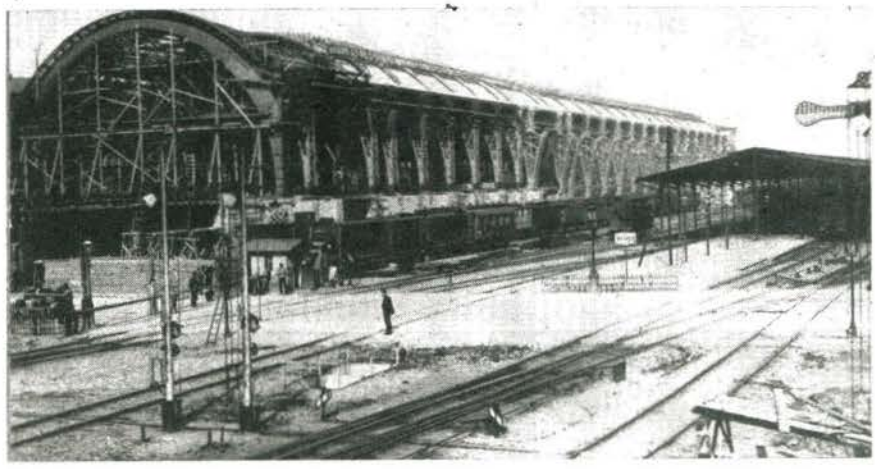
Eigentlich begehen wir dieser Tage nur ein Teiljubiläum, denn der Boden, auf dem der Dresdner Hauptbahnhof steht, trägt seit 140 Jahren Eisenbahngleise.
Am 1. August 1848 wurde der erste Abschnitt der Sächsisch-Böhmischen Staats-Eisenbahn vom Böhmischen Bahnhof in Dresden nach Pirna eröffnet. Es war die erste auf Staatskosten gebaute Eisenbahnlinie im damaligen Königreich Sachsen.
Der folgende Beitrag ist jedoch in erster Linie dem Hauptbahnhof gewidmet. Er wird am 16. April 1988 90 Jahre alt. Grundlage für diese Ausführungen bildet eine vor 20 Jahren entstandene Chronik, die zur Zeit überarbeitet wird (5). Außerdem wurden Unterlagen des Staatsarchivs Dresden und des Verwaltungsarchivs der Rbd Dresden gesichtet (1). Mitarbeiter beider Dienststellen unterstützten den Autor dankenswerterweise sehr bei dem Vorhaben, die Geschichte des Hauptbahnhofs Dresden nahezu lückenlos darzustellen.

Der Böhmische Bahnhof zu Dresden

Der technische Fortschritt und die Ergebnisse des Fernbahnbetriebs zwischen Dresden und Leipzig waren dafür maßgebend, daß sich die sächsische Regierung entschloß, eine Eisenbahn von Dresden nach Bodenbach (heute Děčin/ČSSR) bauen zu lassen. Die Vorarbeiten dazu begannen bereits im Jahre 1840. Zwei Jahre später wurde dann von Österreich und Sachsen jenes Dokument unterzeichnet, das zum Bahnbau bis an die jeweilige Landesgrenze verpflichtete. Von österreichischer Seite her war die Strecke bis nach Prag mit einem Anschluß in Richtung Wien geplant. Sachsen behielt sich vor, die Bauausführung einer Aktiengesellschaft zu übertragen. Zunächst unterbreitete man der Leipzig-Dresdner Eisenbahn (L.D.E) dieses Angebot, waren doch hier bereits Erfahrungen über den Bau und Betrieb einer Fernbahn vorhanden. Doch die Generalversammlung der L.D.E lehnte 1844 den Bahnbau ab.
Die L.D.E wirkte aber bei den Vorarbeiten mit, da sie dem Prager Komitee für den Bahnbau beigetreten war. Blieb also nur, die Arbeiten in eigener Regie, das heißt auf Staatskosten durch die neu gegründete Sächsisch-Böhmische Staats-Eisenbahn auszuführen. Ausgewählte Aufträge übernahmen jedoch einzelne Handwerksbetriebe.

Am 1. Dezember 1845 begannen 50 bis 80 Arbeiter mit dem Ausschachten am Hahneberg, der damals noch außerhalb der Stadtgrenze lag. Heute befindet sich an dieser Stelle die Brücke der Budapester Straße. Zunächst entstand das Gleisplanum. Im Mai 1848 kam ein Vertrag zwischen dem Königlichen Commisar für den Sächsisch-Böhmischen Staats-Eisenbahnbau und dem Holzzimmermeister Hübner zustande. Danach mußte Hübner ein vorläufiges Bahnhofsgebäude, einen Lokomotivschuppen, einen Wagenschuppen, eine Gepäck- und Billetexpedition sowie einen Perron in nur sechs Bauwochen errichten.
In der Bahnhofschronik wird das erste Bahnhofsgebäude wie folgt beschrieben: Es ist „ein einfacher schmuckloser Bau in Fachwerk mit Ziegeln ausgesetzt, nur aus einem Parterre- und einem Bodenraum bestehend. Etwa zwei Drittel des Baus diente als Restaurationslocalität mit gutem böhmischen Bier." Bis zur Inbetriebnahme der Gesamtstrecke Dresden–Prag am 6. April 1851 wurden die Anlagen Schritt für Schritt erweitert. Darin einbegriffen war auch die in Fachwerkbauweise entstandene Personenhalle. Innerhalb von vier Jahren stieg der Eisenbahnverkehr so stark an, daß 1855 der Personenverkehr vom Güterverkehr getrennt werden mußte. In diesem Zusammenhang war der Bau eines neuen Bahnhofs unumgänglich. Die Güteranlage wurde vergrößert. Am 15. Juni 1861 konnten hier ein provisorisches Abfertigungs- und Expeditionsgebäude eröffnet werden. Im August 1861 kam ein vorläufiges Stationsgebäude für den Personenverkehr hinzu. Damit waren die Voraussetzungen geschaffen, um von 1861 bis 1864 den Bahnhof völlig umzubauen. Am 1. August 1864 eröffnete man das neue Empfangsgebäude. Der Güterverkehr lief von nun an über den neu errichteten Güterbahnhof (heute Abstellbahnhof Dresden-Altstadt). Das neue, im Renaissancestil nach Entwürfen von Haenel und Canzler errichtete Empfangsgebäude des Böhmischen Bahnhofs hatte fünf Teile und zwei Geschosse erhalten. Nur die zwei

1



2

1 Im Jahre 1895 entstand die Südhalle des Dresdner Hauptbahnhofs. Diese Aufnahme stammt aus dieser Zeit und zeigt, daß schon damals das Prinzip „Fahren und Bauen" galt.
2 1929 wurde dieses Bild angefertigt. Die Reklame oberhalb des Seiteneingangs wirbt für das beliebte Radeberger Pilsner.
3 Zwei Jahre später: Der Ostbau des Hauptbahnhofs mit Blick in Richtung Pirna. Links und rechts die früheren Gebäude der Reichsbahndirektion. Beide wurden 1945 ein Raub der Flammen.
4 Vor dem Wiederaufbau des Empfangsgebäudes wurde dieses Bild aufgenommen. Ein Blick auf das Titelfoto dieser Ausgabe zeigt den Zustand von heute.
5 Trostlos sah es nach der Zerstörung ebenso in der Bahnhofshalle aus: Schutt, Trümmer und ausgebrannte Wagen.

Zwischenbauten waren eingeschossig ausgeführt worden. 1869 wurden die Zwischenbauten aufgestockt und von der Generaldirektion der Königlich Sächsischen Staatseisenbahnen (K.Sächs.St.E.B.) bezogen.

Der Dresdner Hbf – erst nur provisorisch

Bald waren aber auch diese Anlagen – wie überhaupt die Dresdner Bahnhöfe – für den Betrieb und Verkehr nicht mehr ausreichend. Deshalb befaßte man sich ab 1869 wiederum mit neuen Projekten. Auf sie soll an dieser Stelle nicht weiter eingegangen werden. Es sei lediglich erwähnt, daß man u. a. an verschiedenen Stellen einen „Centralbahnhof" plante. Im Erläuterungsbericht für die Entwürfe zur Umgestaltung der Dresdner Bahnhöfe vom April 1888 werden als vorhanden vermerkt: sieben Güterbahnhöfe, vier Personenbahnhöfe und sieben Bahnlinien. Dieser Bericht bildete dann im Jahre 1890 die Grundlage für das 25. Decret an die Stände des Königreichs Sachsen. Hierin wurde festgestellt, daß die räumlich getrennten Bahnanlagen nicht nur das „Publicum", sondern auch die Betriebsführung der K.Sächs.St.E.B. belaste. Der Böhmische Bahnhof sollte deshalb als Hauptbahnhof ausgebaut werden. Hier plante man, alle in Dresden aus- und einlaufenden Personenzüge anfangen und enden zu lassen. In Dresden-Neustadt müßte ein Durchgangsbahnhof entstehen. Der Hauptbahnhof sollte aber dennoch als Durchgangsstation für die Relation Landesgrenze–Riesa–Leipzig und für beide Berliner Linien sowie als Kopfstation für Züge aus Richtung Chemnitz und Görlitz/Zittau geplant werden.

Diese Vorstellungen fanden bei allen Beteiligten großes Interesse. In späteren Schreiben und Verhandlungen zwischen den K.Sächs.St.E.B., der Stadt und den Anliegern forderte man, daß der Niveauübergang mit der Prager Straße beseitigt wird. Waren doch die häufig geschlossenen Schranken ein starkes Hindernis für den Straßenverkehr.

Natürlich gab es auch Gegenstimmen zum vorliegenden Projekt. Beispielsweise veröffentlichte die Tageszeitung „Dresdner Nachrichten" im Jahre 1892 eine Eingabe zum vorgelegten Projekt. Bemängelt wurde unter anderem die Hochlegung des Bahnhofs mit einem Bahndamm bis Reick. Die Gegner befüchteten die Trennung von Dresdner Stadtteilen durch eine „chinesische Mauer". Die geplanten Brücken über den Straßen empfand man als unschön. Vorgeschlagene Gegenprojekte lehnten die K.Sächs.St.E.B. ab. Sie hätten zu große Steigungen und Umwege erfordert. Noch 1892 begann man mit den Arbeiten an der jetzigen Südhalle und am Hahnebergeinschnitt. Das konnte ohne besondere Einschränkungen des Betriebes geschehen. Bauausführend waren Privatfirmen.

1893 wurde eine provisorische Abfertigungseinrichtung für den Reiseverkehr in der Südhalle eingerichtet. Sie enthielt Räume für Gepäck, ein Restaurant, Wartesäle und war nur von der Strehlener Straße zugänglich.

Im Herbst 1893 bzw. Mai 1894 wurden die Chemnitzer und Bergstraßenbrücke über den Hanebergeinschnitt (nahe der heutigen Brücke Budapester Straße) dem Betrieb übergeben. Anfang Juni 1895 war die Südhalle so weit fertiggestellt, daß fünf Tage lang vom Stationspersonal probeweise der Betrieb geübt werden konnte. Als dann am 18. Juni 1895 der Schnellzug 224 von Görlitz um 3.55 Uhr in die neue Südhalle einlief, wurden alle anderen alten Abfertigungsanlagen stillgelegt. Nach dem Abbruch begann der Bau der Mittel- und Nordhalle. Dabei verwendete man den bekannten Sandstein aus Schöna, Krippen und Cotta. Ebenfalls am 18. Juni 1895 ging der Abstellbahnhof Altstadt in Betrieb.

Von 1898 bis 1945

Schnell ging nun der Bau des Dresdner Hauptbahnhofs voran. Die Gesamtanlage wurde am 16. April 1898 in Betrieb genommen. Zitiert sei hier aus dem Bericht des „Dresdner Anzeigers" über das Gebäude nach seiner Eröffnung: „Links und rechts vom Haupteingang sind zwei schlanke viereckige Uhrtürme vorhanden. Der Mittelbau mit Rundbogenabschluß wird von einer 25 m hohen Kuppel überragt. In der Mitte des Bogens die Bekrönungsgruppe von Prof. Rentsch mit Saxonia und zwei Figuren, die die ‚Ingenieur- und Maschinenbaukunst', nach anderen Quellen die ‚Wissenschaft und Technik' verkörpern. An der Wandfläche eine männliche und eine weibliche Gestalt

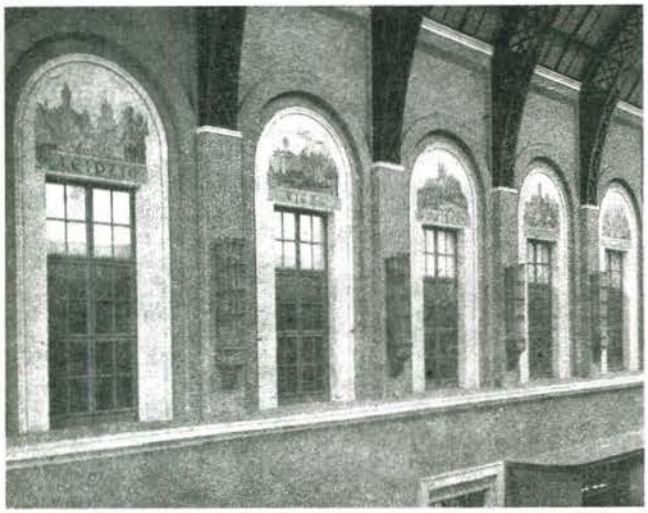
3

4

5

als Träger für elektrische Lampen (selbige wurden in den 30er Jahren entfernt, d. V.) vom Bildhauer Albert Starcke. An den Fensterbögen links und rechts zur Mittelhalle befinden sich 26 Wappen von Städten Sachsens." Diese Malerei stammte von der Firma Ernst Kiessling. Besonders gelobt wurden die Räume des Bahnhofsrestaurants. Im Wartesaal I. Klasse (heute MITROPA-Selbstbedienungs-Gaststätte) waren über der Wandvertäfelung Fliesenbilder in Blaumalerei der Porzellanmanufaktur Meißen nach Entwürfen von Prof. Ludwig Sturm vorhanden (nicht, wie in den „Historischen Bahnhofsbauten I", transpress VEB Verlag für Verkehrswesen, Berlin 1986, angegeben, Julius Storm).
Leider sind davon keine Fotos überliefert. Bekannt ist nur, daß es sich um Städte- und Landschaftsbilder gehandelt hat, unter anderem von Pirna, Bautzen und Leipzig.

6



7

6 In der Kuppelhalle seit 1952 zu sehen: Städtebilder, u. a. von Leipzig, Riesa, Meißen, Bautzen und Zittau.
7 Im ehemaligen Empfangs- und Aufenthaltsraum der sächsischen Fürsten ist heute das Kino untergebracht.

Fotos: Bildstelle der Rbd Dresden (1 bis 5), Deutsche Fotothek, Dresden (5 und 6), Verfasser (7)

In zwei von vier Speisesälen des Obergeschosses konnte man Wandgemälde von den Schlössern Weesenstein und Moritzburg bewundern. Außerdem gab es die Säle Meißen und Pirna (nicht identisch mit den heutigen) sowie den Wartesaal III. Klasse (heute Handgepäckaufbewahrung). Nach 1914 kamen noch die Keller- und die Tunnelschänke links und rechts vom Haupteingang dazu. An der Nordseite des Wiener Platzes (heute Leninplatz) befindet sich ein Kino. Es steht in direkter Verbindung mit dem Hauptbahnhof. Bis 1918 waren hier der Empfangs- und Aufenthaltsraum der sächsischen Fürsten untergebracht.
Nach der Novemberrevolution richtete man darin zusätzliche Fahrkartenausgaben ein. Von 1933 bis 1945 dienten die Räume den faschistischen Machthabern für Empfangs- und Aufenthaltszwecke. Zurück zu den anderen Bahnanlagen:
Bereits einige Jahre nach der Eröffnung des Hauptbahnhofs stieg der Verkehr weiter an. Die vorhandenen Einrichtungen waren besonders nach dem ersten Weltkrieg an der Grenze ihrer Kapazität angelangt. Das wird durch ein Projekt des damaligen Stadtarchitekten Fritzsch deutlich. Er wollte 1921 bzw. 1924 anstelle der Kuppelhalle später auf dem Ostbau ein Turmhaus errichten. Doch die Eisenbahn lehnte es ab: „... Man kann nicht mitten in die nach jeglicher Hinsicht beschränkten und unzulänglichen Anlagen ... Riesengebäude im Werte von 120 Mill. Mark setzen ..." (1) Und so blieb der Eisenbahn nur übrig, die vorhandenen Anlagen umzubauen und zu modernisieren; Pläne gab es genug. Entstanden ist dann der heutige Bahnsteig 1/2. In diesem Zusammenhang mußte die Güterzuggleisanlage an der Südhalle verbreitert werden. Um 1934/1936 wurden die Kraftstellwerke 1, 2 und „Fdl Ost" in Betrieb genommen. Im November 1939 stellte man jedoch alle Arbeiten ein. Sie wurden nicht als „kriegswichtig" eingestuft. Doch Projektierungsarbeiten liefen zunächst weiter. Seit 1941 gab es Verhandlungen über einen Totalumbau des Hauptbahnhofs nach Kriegsende. Mit einbezogen wurde das ehemalige Gebäude der Technischen Hochschule (heute Hochschule für Verkehrswesen „Friedrich List"). Hier sollte ein neues RBD-Gebäude entstehen. Als die faschistischen Machthaber den „totalen Krieg" ausgerufen hatten, mußten auch diese Arbeiten eingestellt werden. Einschränkungen im Reiseverkehr standen nun auf der Tagesordnung. Dafür sah man häufiger Truppen-, Gefangenen- und Verwundetentransporte ... Hinzu kamen Flüchtlinge und Umsiedler. Zu diesem allgemeinen Chaos kam noch Schlimmeres: die Luftangriffe am 16. Januar, 13./14. Februar und 17. April 1945 auf Dresden. Von den etwa 2000 schutzsuchenden Menschen in den Kellern des Hauptbahnhofs kamen etwa 600 auf elende Weise um. Viele Hunderte wurden verletzt.

Das neue Zeitalter

Wenige Tage nach dem letzten Luftangriff begannen die Aufräumungsarbeiten durch pflichtbewußte Arbeiter. Bis Ende 1948 wurden viele hundert Güterwagen mit mindestens 15 000 t Schutt abgefahren. Zunächst war der Ostbau und bis Ende Mai 1945 auch die Südhalle wieder befahrbar. Ab 26. Juni 1945 rollten die Züge durchgängig von Meißen bis Pirna. Die Stellwerke befanden sich in provisorischen Unterkünften. Lange Zeit war man der Meinung, daß der Bahnhof Dresden-Neustadt den Hauptverkehr bewältigen kann. Nach Diskussionen um einen neuen Hauptbahnhof in Dresden-Mitte fiel dann die endgültige Entscheidung: der Hauptbahnhof bleibt.
Daraufhin begannen im Jahre 1950 die Beratungen über den Wiederaufbau. Bis 1951 waren bereits einzelne Betriebsanlagen wie Stellwerk und Gleise neu gebaut und instand gesetzt worden. Das Stellwerk 1 sowie die Befehlsstellwerke Ost und West erhielten 1952 Gleisbildtechnik. Im Bahnhofsgebäude hatten 1951 Mitglieder der Freien Deutschen Jugend mit den Aufräumungsarbeiten begonnen. Im gleichen Jahr waren die Kuppelhalle und die Durchgänge zu den Bahnsteigen fertiggestellt worden. Dort, wo sich vorher die Wappen in der Kuppelhalle befanden, kann man jetzt Städtebilder betrachten. Bald danach konnte der Wiederaufbau des Dresdner Hauptbahnhofs im wesentlichen abgeschlossen werden. Eine neue Etappe wurde dann mit der Elektrifizierung des Dresdner Knotens eingeleitet. Am 25. September 1966 fuhren mit Elloks bespannte Züge erstmals offiziell bis Dresden.
Wer heute im Dresdner Hauptbahnhof aussteigt, findet einen riesigen Bauplatz vor. Baugruben und Großgeräte an der Straßenunterführung zeugen von der inzwischen notwendig gewordenen Rekonstruktion der Eisenbahnbrücken, die noch einige Jahre in Anspruch nehmen wird.
Der Dresdner Hauptbahnhof ist ein Objekt der Bezirksdenkmalliste. Er wird nach den Rekonstruktionsarbeiten wieder eine repräsentative Anlage der Elbmetropole sein.

Quellenangaben
(1) Staatsarchiv Dresden, Bestand Finanzministerium Akten 37544 und 37537, früherer Bestand des Verwaltungsarchivs der Rbd Dresden, Akten 6341, 6346 und 6732
(2) Fritz-Hager-Archiv der AG 3/58 des DMV
(3) Aufzeichnungen von K. Stiegler, ehemaliger Bahnhofschronist
(4) „70 Jahre Dresden Hauptbahnhof", Bahnhofschronik

Dieter Fröbel (DMV), Dresden

Historische Feldbahn in Dresden 10 Jahre alt

Eine Arbeitsgruppe der AG 3/7 des DMV stellt sich vor

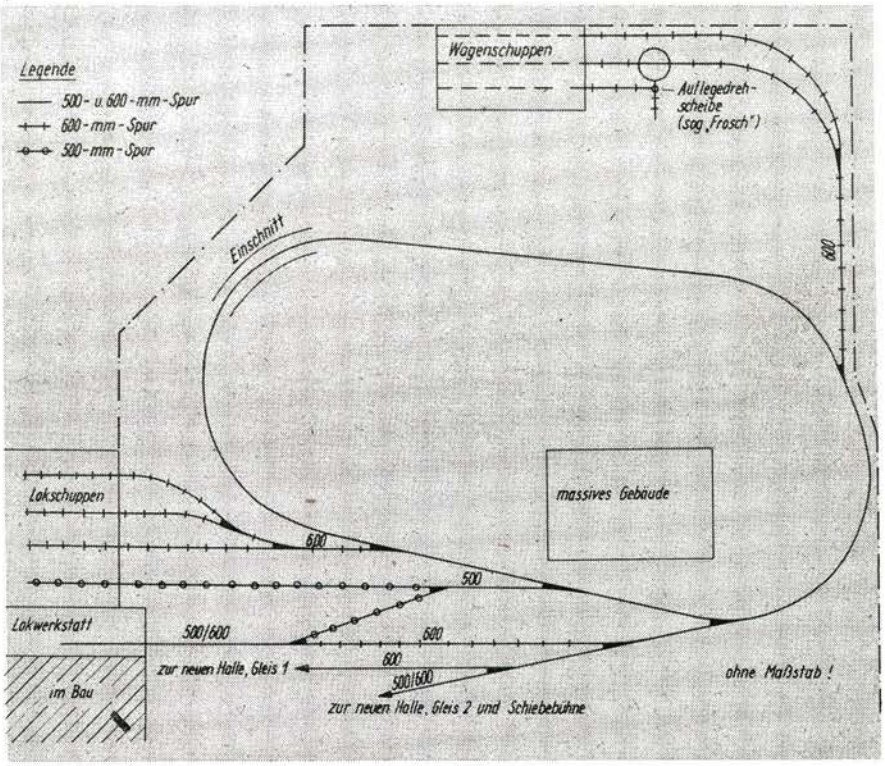
Vielschichtig sind hierzulande die Möglichkeiten, einer sinnvollen und gesellschaftlich nützlichen Beschäftigung nachzugehen. So haben sich im Deutschen Modelleisenbahn-Verband der DDR viele interessierte Freunde der schienengebundenen Verkehrsmittel und alle Modelleisenbahner zusammengefunden, um ihr Hobby und den Erfahrungsaustausch mit Gleichgesinnten zu pflegen. Dazu gehören auch die Mitglieder der Arbeitsgemeinschaft 3/7 „Freunde des Eisenbahnwesens, Verkehrsmuseum Dresden". Sie organisieren Vorträge über das Vorbild und die Modellbahntechnik, beteiligen sich an Arbeitseinsätzen auf der Schmalspurbahn Freital-Hainsberg–Kurort Kipsdorf, an Exkursionen oder arbeiten in einer der beiden Arbeitsgruppen „Traditionsstraßenbahn Bad Schandau" bzw. „Historische Feldbahn Dresden" aktiv mit. Über die letztgenannte Arbeitsgruppe soll im folgenden berichtet werden.

Ein Ellok-Veteran war der Anfang

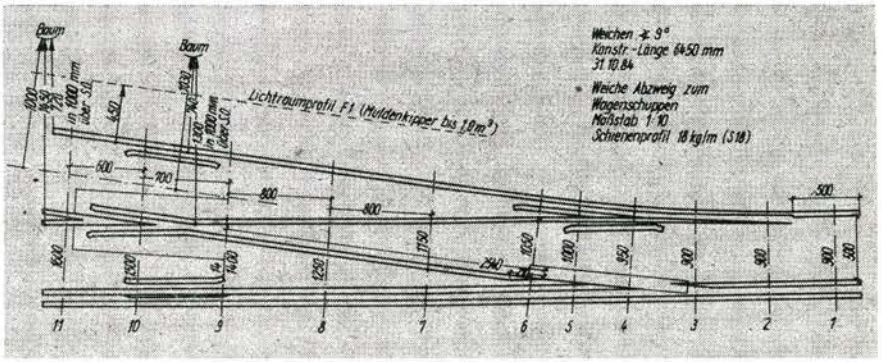
Die Entstehung der Arbeitsgruppe „Historische Feldbahn Dresden" (HFD) geht auf das Jahr 1978 zurück. Während einer Exkursion zum Schmalspurmuseum Rittersgrün entdeckten einige Freunde in einer stillgelegten Ziegelei am Stadtrand von Dresden eine alte Feldbahn-Ellok. Dieser Veteran ließ die Exkursionsteilnehmer nicht mehr los. Eine an Ort und Stelle einberufene Beratung des Vorstandes führte zu dem Beschluß, diese Lokomotive zu erwerben, aufzuarbeiten und somit der Nachwelt zu erhalten. Eine genauere Untersuchung ergab, daß sich diese Lokomotive in einem äußerst schlechten Zustand befand. Die Fahrwiderstände waren teilweise zerbrochen, Fahrschalter, Achslagerschalen und -gehäuse fehlten. Aber auch zerbeulte und verrottete Blechteile hielten die Freunde von ihrem Vorhaben nicht ab. Zunächst half der VEB Stadtreinigung Dresden. Er sorgte für eine Unterstellmöglichkeit in einer Außenstelle und organisierte den Abtransport dieses Oldtimers. Diese Lokomotive wurde übrigens im Jahre 1903 von der AEG gebaut und verfügte über zwei Gleichstrom-Tatzlagermotoren von je 18 PS/220 Volt. Die Maschine wurde seinerzeit auf einer Messe erworben und noch vor ihrem Einsatz von 600-mm- auf 500-mm-Spur umgebaut. Bereits am 10. Juni 1978 konnte sie in ihr neues Quartier nach Dresden-Klotzsche überführt werden.

Dann gab es eine „Zwangspause" von einem Jahr. Mit den Straßenbahnfreunden unserer AG widmeten wir uns der Aufarbeitung des Lockwitztalbahnwagens. Dann jedoch begann die Suche nach einer kleinen Feldbahndiesellokomotive, die zum Verschub des Ellok-Veteranen genutzt werden sollte. Natürlich beschäftigten wir uns weiterhin mit der Ellok, suchten nach Ersatzteilen und verlegten einige Gleise im Gelände. Im Sommer 1981 schließlich wurden wir darüber informiert, daß der „Staatliche Forstwirtschaftsbetrieb Kamenz" in einer stillgelegten Kiesgrube noch zwei Feldbahn-Diesellokomotiven abgestellt hat, die für unser Vorhaben genutzt werden könnten. Eine sofortige Besichtigung vor Ort nahm uns zunächst den Mut. Beide Maschinen waren wenige Tage zuvor durch Jugendliche aus einem massiven Lokschuppen geholt, arg demoliert und wesentlicher Teile beraubt worden. Am besten erhalten schien die Deutz-Lok des Typs OME 117 mit Zweitaktdieselmotor zu sein. Somit bestand die Aussicht auf eine relativ schnelle Instandsetzung. Aber die zweite Lok, eine 12-PS-Gmeinder-Maschine mit Güldner-Motor, sah böse aus! Kein Kühler mehr, keine Auspuffanlage, die komplette Kraftstoffanlage fehlte. Zu allem Überfluß war der Motor zerfroren – ein handtellergroßes

1



2



1 Die Gleisanlagen für die Probe- und Vorführungsfahrten auf dem Gelände des VEB Stadtreinigung in Dresden-Klotzsche.

2 Eine bemerkenswerte Eigenkonstruktion stellt diese gemischtspurige Weiche dar. Die vorhandenen Spurweiten von 500 mm und 600 mm zwangen zu solch einer Lösung.

Zeichnungen: Verfasser

Loch im Zylinderblock! Dennoch entschieden wir uns für den Erwerb der Lokomotiven. Nachdem beide Maschinen am 8. August 1981 wiederum mit einem Tieflader der Stadtreinigung Dresden nach Klotzsche überführt waren, konnte kurze Zeit später die Deutz-Lok schon die ersten Auspuffwolken ausstoßen ...

Zwei Spurweiten – ein Problem?

Mit den beiden Diesellokomotiven kam ein neues Problem auf uns zu: Beide Loks sind für die 600-mm-Spur ausgelegt. Was also tun? Die Ellok als Außenseiter behandeln, es beim 500-mm-Schuppengleis belassen und neue Gleise nur noch in 600-mm-Spur bauen? Die Würfel fielen zugunsten der Anlage eines Dreischienengleises. Dadurch mußten aufgrund der geringen Spurdifferenz Weichen mit komplizierten Sonderkonstruktionen selbst gebaut werden. Diese Entscheidung läßt allerdings die Möglichkeit offen, überall dort, wo nur eine der beiden Spurweiten benötigt wird, auch nur diese eine zu verlegen.

Beim Gleisbau auf dem relativ großen Hofgelände war außerdem zu berücksichtigen, daß der Hof uneingeschränkt von Straßenfahrzeugen befahrbar bleiben muß und die Gleise und Weichen in das Hofniveau abzusenken waren. Da wir unsere Gleise recht solide gebaut haben (Schienen 18 kg/m auf halbierten DR-Holzschwellen, genagelt), wird nur derjenige, der schon einmal eine 100jährige Hofdecke mit Packlager 80 cm tief aufgehackt und ausgegraben hat, verstehen, wieviel Schweiß dabei geflossen ist (und bei Erweiterungen bisweilen auch heute noch fließt).

Weitere Fahrzeuge kamen hinzu

Inzwischen stand fest, daß der Fahrzeugpark Schritt für Schritt erweitert werden sollte. Nun schon gezielt auf die Suche nach historisch wertvollen Lokomotiven gehend, entdeckten wir 1981 im Schotterwerk Bernbruch eine 1923 von Krauss gebaute Feldbahndampflokomotive. Nach langen Bemühungen um ihren Erwerb konnten wir sie endlich im Januar 1982 abholen und in ihr neues Quartier überführen. Sie wurde von uns in mühevoller Kleinarbeit instand gesetzt, auf der Ausstellung „100 Jahre Schmalspurbahn Radebeul Ost–Radeburg" 1984 breiten Kreisen der Öffentlichkeit vorgestellt und ist seither das Schmuckstück unserer Sammlung. Auf der gleichen Ausstellung in Radebeul wurde übrigens auch die damals aufgearbeitete, aber noch nicht betriebsfähige Gmeinder-Diesellok gezeigt.

Der Erfolg mit der Wiederinbetriebnahme der Deutz-Lok regte uns an, dem Hinweis auf eine O & K-Benzollok des Typs S 5 bei einem Baumeister in Berggießhübel nachzugehen. Fast 40 cm tief in die Wiese eingesunken, fanden wir das wertvolle Stück im Herbst 1982 mit vollkommen verrostetem Gehäuse und in einem denkbar schlechten Zustand vor. Ein Buchwert von „Null" und einen Schrottwert von vielleicht netto 350,– M verkörpernd, versuchte der geschäftstüchtige Baumeister, aus unserem Interesse Kapital zu schlagen. Er wollte uns sogar mit der Drohung der umgehenden Verschrottung erpressen, um die von ihm geforderte und fast 100 % über dem Schrottwert liegende Kaufsumme von uns zu erhalten. Die Abteilung Kultur beim Rat des Stadtbezirkes Dresden Nord setzte dieser Sache ein Ende und erwarb für uns diese Lokomotive. Am 11. Dezember 1982 wurde sie von uns mit Hilfe der Transporttechnik des VEB Stadtreinigung Dresden geborgen und ebenfalls in unser kleines Domizil nach Dresden-Klotzsche überführt. Hier konnte die Maschine wie die anderen Fahrzeuge witterungsgeschützt untergebracht werden. Wesentliche Teile sind erst einmal konserviert worden.

Am 19. Mai 1987 konnte mit den Landesbühnen Sachsen Radebeul ein Patenschaftsvertrag abgeschlossen werden. Er beinhaltet, daß diese Lokomotive von deren Kfz-Werkstatt für uns aufgearbeitet wird. Die dortigen Kollegen wollen sich bemühen, in ihrer Freizeit nicht nur den äußerlich optischen Zustand entsprechend dem Lieferjahr wieder herzustellen, sondern die Lok auch möglichst wieder betriebsfähig zu machen.

Als Ergebnis gezielter Suche nach weiteren interessanten Objekten kann man die im VEB Lausitzer Granit, Betriebsteil Oberkaina, von uns entdeckte und am 3. September 1983 erworbene O & K-Diesellok des Typs MD 1 betrachten. Sie harrt mit einem schweren Frostschaden am Motor derzeit noch auf ihre Aufarbeitung.

Eine in der Nähe der Autobahn bei Nossen befindliche Ziegelei war ein nächstes Ziel. Hier konnten wir eine betriebsfähige Jung-Diesellok EL 105 für unsere Sammlung erhalten. Eine zweite typengleiche Maschine mit defektem Motor durften wir sozusagen als „Zugabe" zur Ersatzteilgewinnung mit übernehmen.

Daß sich auch an anderen Stellen schon Initiativen zur Erhaltung historisch wertvoller Feldbahnfahrzeuge regten, merkten wir, als man uns auf eine Jung-Diesellokomotive Typ ZL 105 aufmerksam machte. Dem Rat der Gemeinde Grüna gehörend, war sie im dortigen Freibad abgestellt und für eine projektierte Vergnügungsbahn im Badgelände vorgesehen. An ihr waren von initiativreichen Jugendlichen schon umfangreiche Korrosionsschutzarbeiten vorgenommen worden. Doch der zweifellos begrüßenswerte Plan dieser Gemeinde stellte die dortigen Akteure vor schier unlösbare Probleme. Deshalb wurde auf unseren Antrag hin während einer Gemeinderatssitzung beschlossen, uns die Lokomotive kostenlos zu überlassen.

Im Jahre 1981 bekamen wir von einem Mitglied unserer Arbeitsgemeinschaft den Hinweis, daß er in der Nähe von Wolkenstein in einem Betrieb auf einem 500-mm-spurigen Werkbahnnetz eine Deutz-Diesellok fotografieren konnte. Sofort eingeleitete Verhandlungen mit dem Rechtsträger des Objekts, dem VEB MZ Motorradwerk Zschopau, brachten zunächst nicht den gewünschten Erfolg. Man gestattete uns aber immerhin schon, Teile der nicht mehr benötigten Gleisanlage zu demontieren und zu übernehmen. Erst am 1. Dezember 1984 war es dann soweit: Die voll betriebsfähige Lokomotive, die als Pendant zu unserer bereits vorhandenen 600-mm-spurigen Deutz OME 117 eine vollkommen andere Rahmenkonstruktion aufweist, durfte nach Dresden überführt werden.

Öffentlichkeitsarbeit verhalf zu weiteren Fahrzeugen

Da nun die Arbeitsgruppe HFD als Teil der AG 3/7 zunehmend populär wurde, war es nicht verwunderlich, daß wir auch von Außenstehenden viele Hinweise bekamen, die es uns ermöglichten, weitere interessante Fahrzeuge zu erwerben. So erhielten wir im Sommer 1985 eine O&K-Zweizylinderlok des Typs MD2 d, im Herbst des gleichen Jahres eine besonders wertvolle Lok des gleichen Herstellers, Typ LD 2, mit liegendem Einzylinder-Rohölmotor. Sie ist trotz ihres hohen Alters von 57 Jahren noch voll betriebsfähig!

Der stillgelegte Tagebau Gerlebogk des VEB Silikatwerk Brandis übergab uns im Frühjahr 1986 zwei Jung-EL 105, eine für 500-mm- und eine für 600-mm-Spur. Im Sommer 1986 erhielten wir die erste NS 1 (Neubaulok/LKM Babelsberg). Sie wird als Verschublok genutzt. Kurze Zeit später traf aus der stillgelegten Ziegelei Brossen eine 500-mm-spurige RL 1c (Hersteller Orenstein & Koppel) ein, die allerdings später mit einem Junkers-Motor ausgerüstet wurde. Dieser Zweizylinder-Gegenkolben-Dieselmotor ist technisch so interessant, daß wir uns bemühen wollen, einen weiteren zu beschaffen und ihn als Demonstrations-Schnittmodell aufzustellen.

Ein Eigenbau-Schienenkuli (Lowryfahrgestell mit Motor und Getriebe), angetrieben von einem Deutz-Stationärmotor, ging im Herbst 1986 aus Privathand an uns. Weitere Lokomotiven, wie eine „DIEMA", eine „Ruhrthaler" mit HATZ-Zweitaktdieselmotor und eine O&K-MD 1 ergänzen seit dem Frühjahr 1987 unsere Sammlung, während zwei 600-mm-spurige AEG-Elektroloks auf den Transport nach Dresden warten. Eine 700-mm-spurige Jung-EL 110, die derzeit noch im Einsatz ist, wird uns in der nächsten Zeit übereignet, während eine nicht betriebsfähige Jung-ZL 111 im Tausch gegen eine EL 105 erworben werden soll.