

8
83

transpress

modell eisenbahner

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

100 Jahre
Hainsberg — Kipsdorf



Sie bleibt...

...und schlängelt sich neben einem sehr wilden Fluß, genannt die Rote Weißeritz, durch eine ebenso romantische wie gespenstische Schlucht: Die Schmalspurbahn von Freital-Hainsberg nach Kurort Kipsdorf. Das Gleis beschreibt abenteuerliche Kurven und wird über unzählige kleine Brücken

geführt. Diese Schmalspurbahn müßte uns erhalten bleiben. Nicht etwa aus Gründen der sogenannten Nostalgie. Aber für Freunde der erholsamen Ruhe, der frischen Waldluft und der schönen Landschaft ist dieses historische Vehikel nach wie vor eine wunderbare Einrichtung. Diese Gedanken schrieb Lotnar Kusche 1975 in einem „Plädoyer für eine Schmalspurbahn“ in „Die Weltbühne“ nach einer Fahrt nieder, die für ihn und seinen Freund Günter ein Erlebnis war. Nun — diese Bahn bleibt. Sie wird dieser Tage 100 Jahre alt.

1 Der P 14265 mit Lok 99 1734 verläßt den Bahnhof Freital-Hainsberg (26. September 1980). Das Formsignal ist 1981 etwa 200 m weiter außerhalb des Bahnhofs durch ein Lichtsignal ersetzt worden. Die Straße wird seit 1981 von einer Warnlichtanlage gesichert.

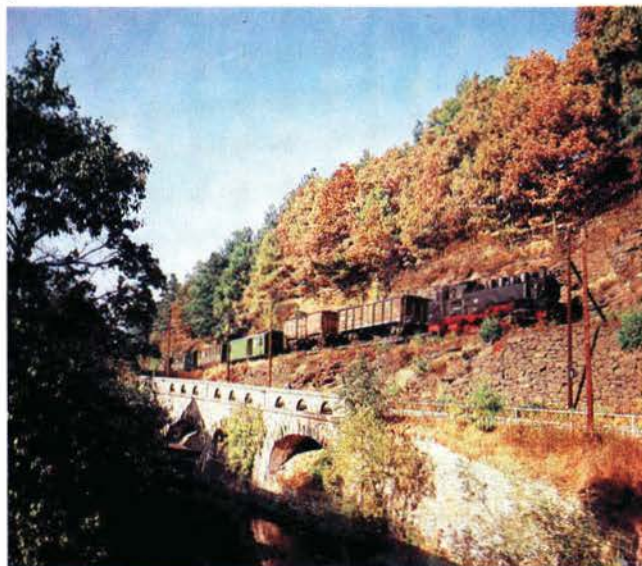
Foto: B. Sprang, Berlin

2 Ausfahrt eines Gmp in Seifersdorf. Dieses Motiv zeigt die wesentlichen Merkmale der Strecke Freital-Hainsberg—Kurort Kipsdorf: malerische Linienführung entlang der Weißeritz, Steigungen, Lokomotiven der BR 99⁷⁷⁻⁷⁹ (Aufnahme im September 1982).

Foto: H. Küster, Leipzig

3 Lok 99 1794 vor dem Lokschuppen in Kipsdorf (Aufnahme im September 1982).

Foto: R. Kahmann, Elsterwerda



eisenbahn-modellbahn-
zeitschrift
32. Jahrgang



transpress
VEB Verlag für Verkehrswesen
Berlin

ISSN 0026-7422

modelleisenbahner

forum	Leser meinen, schreiben, antworten und fragen DMV teilt mit	3 33
aktuell	6. Fotowettbewerb	18
literatur	Rezension: „Modellbahn-Elektronik“	35

eisenbahn

aktuell	Ein großes Jubiläum	2
historie	100 Jahre Hainsberg—Kipsdorf Lokbremsen in Sachsen	4 12
kurzmeldungen	Lökeinsätze DDR und Ausland	8 11
poster	Kö 100 353	9
mosaik	Kleinlok-Varianten	10

nahverkehr

mosaik	Straßenbahn-Neuigkeiten	16
---------------	-------------------------	----

modellbahn

tips	Die Reflexlichtschranke Drehscheibe automatisch geschaltet VB 140 von PIKO verbessert	20 23 35
anlage	Gemeinschaftsanlage „Mohorn“	26
vorbild-modell	Bahnhöfe Rabenau und Seifersdorf	29

Titelbild

Auf der Jubiläumstrecke Freital-Hainsberg—Kurort Kipsdorf. Hier überquert der P 14269 mit der Lok 99 1786 unmittelbar vor dem Bahnhof Schmiedeberg die Schmiedeberger Brücke. Sie ist 191 m lang, hat eine Höhe von 10,35 m und wurde in den Jahren 1924/25 gebaut. Das Bild entstand am 5. Juli 1982.

Foto: B. Sprang, Berlin

Redaktion

Verantwortlicher Redakteur:
Dipl. rer. pol. Rudi Herrmann
Telefon: 2 04 12 76
Redakteur: Ing. Wolf-Dietger Machel
Telefon: 2 04 12 04
Redaktionelle Mitarbeiterin:
Gisela Neumann
Gestaltung: Ulrich Reuter, VBK-DDR
Typografie: Ing. Inge Biegholdt
Anschrift:
Redaktion „modelleisenbahner“
DDR – 1086 Berlin,
Französische Str. 13/14, Postfach 1235
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, DDR – 1035 Berlin,
Simon-Dach-Str. 10, zu senden.

Herausgeber

Deutscher Modelleisenbahn-Verband
der DDR



Redaktionsbeirat

Günter Barthel, Erfurt
Dipl.-Ing. oec. Gisela Baumann, Berlin
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. Paul Heinz, Sonneberg
Ing. Wolfgang Hensel, Berlin
Dipl.-Ing. Hans-Joachim Hütter, Berlin
Werner Ilgner, Marienberg
Prof. em. Dr. sc. techn. Harald Kurz,
Radebeul
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

Erscheint im transpress

**VEB Verlag für Verkehrswesen
Berlin**
Verlagsdirektor: Dr. Harald Böttcher
Chefredakteur des Verlages:
Dipl.-Ing.-Ök. Journalist Max Kinze
Lizenz Nr. 1151
Druck:
(140) Druckerei Neues Deutschland,
Berlin
Erscheint monatlich;
Preis: Vierteljährlich 5,40 M.
Auslandspreise bitten wir den Zeitschriftenkatalogen des „Buchexport“, Volkseigener Außenhandelsbetrieb der DDR, DDR – 7010 Leipzig, Postfach 160, zu entnehmen.
Nachdruck, Übersetzung und Auszüge sind nur mit Genehmigung der Redaktion gestattet.
Art.-Nr. 16330

Redaktionsschluß: 15. 7. 1983
Geplante Auslieferung: 17. 8. 1983

Verlagspostamt Berlin*

Anzeigenverwaltung
VEB Verlag Technik Berlin
Für Bevölkerungsanzeigen alle

Anzeigenannahmestellen in der DDR, für Wirtschaftsanzeigen der VEB Verlag Technik, 1020 Berlin, Oranienburger Str. 13–14, PSF 201.

Bestellungen nehmen entgegen: in der DDR: sämtliche Postämter und der örtliche Buchhandel; im Ausland: der internationale Buch- und Zeitschriftenhandel, zusätzlich in der BRD und in Westberlin: der örtliche Buchhandel, Firma Helios Literaturvertrieb GmbH., Berlin (West) 52, Eichborn-damm 141–167, sowie Zeitungsvertrieb Gebrüder Petermann GmbH & Co KG, Berlin (West) 30, Kurfürstenstr. 111.
Auslandsbezug wird auch durch den Buchexport Volkseigener Außenhandelsbetrieb der Deutschen Demokratischen Republik, DDR-7010 Leipzig, Leninstraße 16, und den Verlag vermittelt.



Interview
der Redaktion „modelleisenbahner“
mit der Leiterin
des Bahnhofes Freital-Hainsberg,
Reichsbahn-Oberamtmann
Waldtraud Brestrich

Ein großes Jubiläum steht bevor

Redaktion: Die Schmalspurbahn Freital-Hainsberg—Kurort Kipsdorf wird am 3. September 1983 100 Jahre alt. Unzählige Stunden aufopferungsvoller Arbeit waren zur Vorbereitung des Jubiläums erforderlich. Was erwartet die sicherlich nicht wenigen Besucher?

Kollegin Brestrich: Uns kam es von Anfang an darauf an, den Besuchern etwas zu bieten. Vom 27. August bis 4. September 1983 wird im Bahnhof Freital-Hainsberg eine interessante Fahrzeugausstellung, die die Deutsche Reichsbahn mit dem DMV der DDR und dem Verkehrsmuseum Dresden organisiert, zu sehen sein. Als Exponate werden neben zahlreichen Schmalspurfahrzeugen, zu denen auch eine alte und wieder betriebsfähig aufgearbeitete Motordraisine gehört, die historischen Triebfahrzeuge 01137, 19017 und 98001 vorgestellt. Gleichzeitig zeigen wir moderne Triebfahrzeuge der DR.

Auf unserer Schmalspurbahn wird vom 28. August bis 4. September der Traditionszug der Strecke Radebeul Ost—Radeburg verkehren. Aus noch nicht modernisierten Wagen und dem Clubwagen besteht der von uns ebenfalls in dieser Zeit eingesetzte Festzug. Vorgesehen ist der Einsatz folgender Lokomotiven, teilweise sogar in Doppeltraktion: 99 539, 99 713, 99 1734, 99 1747 und 99 1761.

Und natürlich werden wir einen Souvenirverkauf einrichten. Bildserien, Postkarten, Ersttagsbriefe, Gläser, Servietten und Plakate, um nur einiges zu nennen, können erworben werden.

Redaktion: Waren Sie auf sich allein gestellt oder gaben die örtlichen Organe Unterstützung?

Kollegin Brestrich: Um die Aufgaben richtig anzupacken, gründeten wir bereits am 16. Juli 1981 ein Festkomitee in Rabenau. Das war übrigens ein historischer Tag. Genau 100 Jahre zuvor erfolgte nämlich unweit vom Tagungsort der erste Spatenstich zum Bahnbau. An dieser Beratung nahmen alle Bürgermeister der anliegenden Gemeinden, Mitarbeiter der SED-Kreisleitungen und der Räte der Kreise Freital und Dippoldiswalde teil. Seitdem gab und gibt

es eine ausgezeichnete Zusammenarbeit mit diesen Organen, für die ich mich bereits jetzt an dieser Stelle recht herzlich bedanken möchte. Die Bürgermeister unterstützten die Gestaltung der Bahnhofsgebäude. Hervorheben muß ich, daß zahlreiche Jugendliche aus den Gemeinden in ihrer Freizeit die Fassaden gestrichen haben und andere wichtige Arbeiten übernahmen.

Redaktion: Der bekannte und sehr beliebte Clubwagen ist 1983 bereits ausgedient. Auch schon für 1984?

Kollegin Brestrich: Die Nachfrage wächst von Jahr zu Jahr. Während der



Waldtraud Brestrich

- 45 Jahre, Mutter von 4 Kindern, verheiratet;
- 1951 Lehre bei der DR begonnen;
- danach u. a. Fahrdienstleiter in Seifersdorf (Schmalspurbahn);
- von 1962 bis 1965 Studium an der heutigen Ingenieurschule für Transportbetriebstechnik Gotha;
- danach Sachbearbeiterin Betrieb und stellvertretende Dienststellenleiterin in Freital-Hainsberg;
- seit 1975 Leiterin des Bahnhofes Freital-Hainsberg.

Wagen 1981 205 Fahrten mit 6150 Personen absolvierte und 10920 km auf unserer Strecke lief, waren es im vergangenen Jahr bereits 265 Fahrten mit 7950 Personen und einer Laufleistung von 14 550 km. Hinzu kommt, daß das Fahrzeug seit einiger Zeit dienstags ausschließlich vom Reisebüro der DDR gebucht wird. Damit kann nicht nur Kraftstoff für den bisher dafür genutzten Bus eingespart werden, sondern den Reiseteilnehmern zugleich eine reizvollere Fahrt geboten werden. Zwischendurch muß der Wagen in die

Werkabteilung Perleberg des Raw Wittenberge überführt werden, damit hier die planmäßigen Instandsetzungsarbeiten erfolgen können. Wir verdanken es übrigens in erster Linie den Kollegen dieses Produktionsbetriebes der DR, daß der Wagen heute in dieser Form existiert. Sie scheuten weder Kraft noch Mühe, den Clubwagen gemäß unseren Erfordernissen herzurichten.

Während der Veranstaltungen ist das Fahrzeug für den öffentlichen Verkehr zugelassen. Ansonsten werden Bestellungen für 1984 ab Oktober 1983 entgegengenommen. Näheres darüber werden wir noch mitteilen. Wir bitten aber gleichzeitig um Verständnis, daß schriftliche Bestellungen nicht berücksichtigt werden können. Der Aufwand, sie zu bearbeiten, übersteigt nämlich unsere Möglichkeiten. Im nächsten Jahr besteht auch wieder nur eine begrenzte Nutzung. Neben den erforderlichen Revisionen wird das Fahrzeug einige Zeit zwischen Radebeul Ost und Radeburg verkehren, denn dort ist im nächsten Jahr das 100. fällig!

Apropos Clubwagen: Ich muß in diesem Zusammenhang unbedingt das Engagement der Mitglieder unserer Arbeitsgemeinschaft 3/67 des DMV der DDR hervorheben. Gemeinsam mit den Eisenbahnern taten sie viel, als es darum ging, erste Vorbereitungen zum Herrichten des Clubwagens zu treffen. Die Freunde reinigen dieses Fahrzeug auch zwischen den einzelnen Fahrten.

Redaktion: Sie sind also mit der Zusammenarbeit zufrieden.

Kollegin Brestrich: Auf jeden Fall. Beispielsweise opferten die AG-Mitglieder zahlreiche Stunden ihrer Freizeit, um bei Oberbauerneuerungsarbeiten anzupacken. Mit durchschnittlich 10 Einsätzen pro Jahr — und das an Wochenenden — unterstützen sie die zuständige Bahnmeisterei bei körperlich sehr schwerer Arbeit.

Redaktion: Erlauben Sie noch eine Frage zu Ihrer Person und Ihren Mitarbeitern. Wir wissen, daß Sie Ihre Dienststelle sehr engagiert leiten. Wie ist das Echo bei Ihren Mitarbeitern?

Kollegin Brestrich: Wissen Sie, ich bin Eisenbahner mit Leib und Seele, bin etwas weißer oben an der Schmalspurbahn groß geworden, habe hier in Freital gelernt. Aber nicht nur die betriebstechnologischen und anderen Besonderheiten der Schmalspurbahn gegenüber ihrer großen Schwester fordern viel Einsatzbereitschaft von den Beschäftigten. Auch dem regelspurigen Betrieb im Bereich des Bahnhofes muß besonders durch den umfangreichen Güterverkehr zum Edeltahlwerk 8. Mai große Aufmerksamkeit geschenkt werden. Die 105 Beschäftigten der Dienststelle ziehen alle mit. Probleme gibt es überall, aber sie gemeinsam mit dem Kollektiv zu lösen, macht Freude.

Leser meinen...

„Feuer Wasser Kohle“

nach wie vor gewünscht

Der neugestaltete „modelleisenbahner“ ist sehr gut. Am besten gefallen mir die Beiträge von Jochen Kretschmann. In den geschilderten Erinnerungen sind meist spezielle Zeichnungen, wie die „93er – Bulle“, „volles Rohr“, „die Hütte aufmachen“ usw. enthalten. Es wäre gut, wenn diese Begriffe künftig erläutert werden würden.

Ich würde es begrüßen, wenn Jochen Kretschmann seine Erlebnisse in einem Buch zusammenfassen könnte.
Frank Neumann, Mihla

Neben dieser Zuschrift erreichen uns beinahe täglich Briefe von Lesern, die sich ebenfalls für diese Beiträge begeistern. Wir werden deshalb auch im nächsten Jahr die Artikelfolge fortsetzen.

Die Anregung, die aus der Umgangssprache des Lokpersonals stammenden Begriffe zu erläutern, haben wir aufgegripen und darüber mit Jochen Kretschmann gesprochen. In den folgenden Serien werden solche Ausdrücke erläutert.
me.

Leser schreiben...

TT ist gefragt

„Modellbau '83“ hieß die auf dem Messegelände der Westfalenhalle Dortmund vom 13. bis 17. April 1983 stattgefundene Veranstaltung, an der auch Mitglieder des Arbeitskreises TT-Modellbahn e. V. Remscheid teilnahmen. Er war die einzige Organisation, die hier eine Modellbahnanlage ausstellte!

Eine Nenngrößenumfrage ergab, daß sich 35,4% der Besucher — das waren 325 Modellbahnfreunde — für die Nenngröße TT entschieden. Über 80 000 Interessenten waren an unserem Stand. Um zur Teilnahme anzuregen, stellte u. a. der VEB Berliner TT-Bahnen drei Zugpackungen als Preis zur Verfügung.

Damit ist eindeutig bewiesen, daß das Interesse an dieser Nenngröße in der BRD wieder wächst.

Franz Kaupsch, Remscheid

Eine gelungene Sache!

Eine recht gute Zusammenarbeit besteht bereits seit Bestehen des DMV zwischen den Arbeitsgemeinschaften 7/1 Wernigerode, der AG 7/16 Thale (Harz) und der AG 7/44 „Freunde der Eisenbahn“ in Wernigerode. Gemeinsame Ausstellungen, Farbdiavorträge, Wanderungen und Erfahrungsaustausche stehen seitdem auf der Tagesordnung. Kürzlich organisierte die AG 7/1 „Harzquerbahn“ Wernigerode eine Sonderfahrt mit dem Oldtimerzug der Harzquerbahn von Wernigerode nach Benneckenstein. Dazu hatten die Arbeitsgemeinschaften ihre Patenbrigaden, die Leitungen der Klubhäuser in Thale und Wernigerode sowie liebe Freunde und Gäste eingeladen. Für gutes Wetter sorgte Freund Hans Röper von der AG 7/44, der in seiner Wetterstation in Wernigerode den großen Wettermacher-Hebel einfach auf „schön“ gestellt hatte. Alles in allem: Wiederum zeigte sich, wie wichtig es ist, solche Exkursionen auf die Beine zu stellen, damit die gemeinsame Arbeit weiter verbessert werden kann.
Fritz Seeger, Wernigerode

Schüler-AG mit guter Bilanz

Die polytechnische Ausbildung bereitet die Schüler und Jugendlichen auf die Berufspraxis vor und gibt ihnen Anregung für die spätere Berufswahl. Die im Jahre 1981 gegründete Arbeitsgemeinschaft an der 81. POS „Alexander Matrosow“ in Leipzig-Grünau konzentriert ihre Arbeit darauf, elektronische und elektrotechnische Grundkenntnisse anschaulich zu vermitteln und die Eisenbahn im Modell realitätsnah widerzuspiegeln. Dabei geht es um den Bau der H0-Anlage Bahnhof „Leipzig-Plagwitz“ mit der naturgetreuen Nachbildung des Personenbahnhofs, seiner Umgebung und dem zweigleisigen Abzweig der S-Bahn-Linie C nach Leipzig-Grünau.

Die 28 Schüler, 8 Jugendlichen und 3 Erwachsenen sehen ihre Aufgabe nicht nur im Modell-

bau. Fünf Abgänger der 10. Klasse erlernen einen Beruf bei der DR, zehn weitere Modellbahnfreunde wollen Eisenbahner werden.

L. Kleeberg, Leipzig

Leser antworten...

Zum Thema Werklokomotiven

Zu dem im Heft 11/82 auf der Seite 8 veröffentlichten Bild 5 unter der Rubrik „Werklokomotiven“ kann ich folgendes mitteilen:

Die Lok gehörte zu einem von der Firma „Henschel“ entwickelten Werklokomotivtyp, die unter der Bezeichnung „Minister Stein“ mit der Nummer P III 2677 angeboten wurde. Es handelt sich dabei um eine Cn2t-Lok, die für eine Geschwindigkeit von 40 km/h zugelassen war. Diese Lokomotiven wurden in größerer Zahl für viele Industriebetriebe gebaut. So erhielten 1943 auch die von der Gewerkschaft Michel im Geiseltal betriebenen Braunkohlenbetriebe für ihr umfangreiches Werkbahnnetz ebenfalls eine solche Maschine. Sie war unter der Nummer 45464 bei Henschel in Auftrag gegeben worden. Da Henschel mit der Kriegslokomotivproduktion ausgelastet war, wurde die Lok bei der Fa. Compagnie Generale de Construction de Lokomotives Bationelles-Chatillon gebaut. Sie wurde allerdings mit der Henschel-Fabriknummer 26527 in Dienst gestellt und am 9. Februar 1943 in Nantes abgenommen. Ohne größere Störungen war die Lok

darauf zuerst in Großkayna, später im Bereich der Grube Leonhardt in Neumark eingesetzt. Vom 20. März bis 10. August 1964 erhielt sie ihre letzte Hauptuntersuchung im Raw Halle und wurde Anfang 1968 außer Dienst gestellt. Am 22. Mai 1968 wurde sie ausgemustert und noch im gleichen Jahr zerlegt.
Uwe Janek, Mücheln

Leser fragen...

Wer kann helfen?

Es wäre sicherlich für viele Leser interessant, Einzelheiten über den im erzgebirgischen Bahnhof Holzau weitgehend abgewrackten und äußerlich in einem schlechten Zustand befindlichen Personenwagen aus der Länderbahnzeit mit noch sehr gut erhaltenem Emblem zu erfahren. Wer kann über diesen Wagen etwas mitteilen? Wann und wo wurde er gebaut? Auf welchen Strecken war er beheimatet?
Ottma. Pfeiffer, Kölleda

Bahnpost auf Schmalspurstrecken

Einen auch für Eisenbahnfreunde aufschlußreichen Beitrag über die Bahnpostbeförderungen auf sächsischen Schmalspurbahnen veröffentlicht die Zeitschrift „sammler express“ in ihrem Heft 16/1983. Autor dieses erstmals vorgestellten Themas ist Wolfram Wagner aus Dresden.

Bitte nehmen Sie zur Kenntnis:

Bekanntmachung.

Die Beschädigung, Verunreinigung und das Beschreiben der Wände und Türen in den Bedürfnisanstalten ist verboten.

Zuwiderhandlungen werden auf Grund des § 82 der Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung mit Geldstrafe bis zu 100 Mark bestraft.

Königliche Eisenbahndirektion.

Eingesandt von Helmut Steinhäuser, Weißenfels

Dipl.-Ing. Hans-Christoph Thiel (DMV),
Freital

100 Jahre Weißeritztalbahn

Am 3. September begeht eine Bahn ihr 100jähriges Betriebsjubiläum, die sich nunmehr die dienstälteste öffentliche Schmalspurbahn unserer Republik nennen darf – die Schmalspurbahn Freital-Hainsberg—Kurort Kipsdorf! Als zweite Schmalspurbahn des damaligen Königreiches Sachsen wurde sie von ihren Anwohnern und den Eisenbahnern liebevoll „die gute Bimmelbahn“, zu allererst sogar „Klingelbahn“ genannt. Erst in den letzten Jahren kam der Name „Weißeritztalbahn“ auf.

Wie vor einhundert Jahren werden auch heute noch die Züge mit Dampflokomotiven durch das Tal der Roten Weißeritz auf die 26,25 km lange Strecke geschickt und überwinden dabei einen Höhenunterschied von 350 m. Bei einem Mindestradius der Bögen von nur 50 m und Steigungen bis zu 1:28,4 werden von der Schmalspurbahn Freital-Hainsberg—Kurort Kipsdorf zahlreiche natürliche Hindernisse umfahren und Höhen erklommen, vor allem im Rabenauer Grund, in den Streckenabschnitten vor der Talsperre Malter und vor Kurort Kipsdorf. Dem Reisenden erschließt die Weißeritztalbahn das Naturschutzgebiet des Rabenauer Grundes, das Naherholungsgebiet der Talsperre Malter und das Osterzgebirge um den Kurort Kipsdorf mit seinen zahlreichen Ausflugs- und Urlaubseinrichtungen. Aber auch im Berufsverkehr von und nach Freital sowie zwischen der Kreisstadt Dippoldiswalde und der Stadtgemeinde Schmiedeberg sind von ihr Tag für Tag bedeutende Aufgaben zu erfüllen. Auf der Weißeritztalbahn rollen täglich drei Güterzugpaare, die zu meist ihre Fracht über die vorhandenen sieben Anschlußgleise und -bahnen direkt dem Kunden zustellen bzw. von ihm abholen.

Im Gebiet um Dippoldiswalde und Altenberg war der Bergbau bestimmendes Element für die wirtschaftliche Entwicklung im frühen Mittelalter. Die

reichlich vorhandene Wasserkraft nutzend, siedelten sich im Tal der Roten Weißeritz zahlreiche Mühlen an; oberhalb der Gemeinde Schmiedeberg entstand ein kleines Hüttenwerk zum Schmelzen von Zinnerzen – dem historischen Vorläufer des heutigen Gießerei- und Maschinenbaubetriebes „Ferdinand Kunert“. Da der Bergbau im Tal der Roten Weißeritz bereits im 19. Jahrhundert fast völlig zum Erliegen kam, wirkte sich dies auf die weitere Entwicklung der Verkehrsverbindungen, besonders zur nahen Residenzstadt

Nebenbahn Dresden—Kreischau—Dippoldiswalde—Schmiedeberg—Landesgrenze eine eigenständige Verbindung nach Böhmen zu schaffen. Erst mit der Entscheidung des Landtages im April 1876, der Königlichen Staatsregierung das Gesuch zum Bau einer Eisenbahn Dresden—Schmiedeberg „zur Erwägung“ zu übergeben, wurde ernsthaft der Bahnbau ins Auge gefaßt. Im Herbst 1878 begannen dann die ersten Vermessungsarbeiten durch Ingenieure der Königlich Sächsischen Staatseisenbahnen.



Dresden, negativ aus. So wurde erst 1818 eine regelmäßige Fahrpost zwischen Dresden und Dippoldiswalde eingerichtet, die man 6 Jahre später über Schmiedeberg hinaus bis Altenberg verlängerte. Mit Beginn der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts machte sich aber das Fehlen eines Anschlusses an das sächsische Eisenbahnnetz für die wirtschaftliche Weiterentwicklung der vor allem sehr kleinen Betriebe im Tal der Roten Weißeritz nachteilig bemerkbar. Am 7. August 1865 gründete sich im Rittergut (Schmiedeberg-) Naundorf das „Comité für Erbauung einer Nebenbahn Dresden—Dippoldiswalde—Schmiedeberg“. In einer Petition vom gleichen Tag wird das erste Mal schriftlich der Bau einer Eisenbahn nach Schmiedeberg gefordert. Das Komitee selbst hatte 1200 Taler für notwendige Vorarbeiten aufgebracht. Da aber keine weiteren Mittel vorhanden waren, wurde die Forderung erhoben, den Bahnbau auf Staatskosten zu betreiben. Die sächsische Regierung jedoch verfolgte den Bahnbauwunsch mit nur mäßigem Interesse. Auch schlug das Vorhaben der Berlin-Dresdner-Eisenbahngesellschaft aus dem Jahre 1872 fehl, mit Hilfe einer

Zwei Projekte und Böllerschüsse

Die Regierung ließ zwei Projekte für eine Eisenbahnstrecke nach Schmiedeberg ausarbeiten: zum einen von Dresden aus durch das Lockwitztal nach Dippoldiswalde und Schmiedeberg und zum anderen von (Freital-) Hainsberg aus die Rote Weißeritz flußaufwärts nach Schmiedeberg. Die Regierung entschloß sich für die letztere Variante und beantragte mit dem königlichen Dekret Nr. 24 vom 2. Dezember 1879 den Bau der Bahn. In der darauffolgenden Sitzung des Ständehauses vom 16. Januar 1880 wurden das königliche Dekret befürwortet und die Trassenführung durch das Tal der Roten Weißeritz für richtig empfunden. Daraufhin hat die I. Kammer am 1. März 1880 den Bau der „schmalspurigen Secundärbahn Hainsberg—Schmiedeberg“ genehmigt. Noch am gleichen Tage wurde diese Entscheidung freudig begrüßt – die Städte Rabenau und Dippoldiswalde zeigten sich in feierlicher Beflagung und über Dippoldiswalde erschallten 36 Böllerschüsse! Der Bahnbau wurde nach den vorangegangenen Vermessungsarbeiten in zwei Sektionen zu je vier Baulosen unterteilt. Unter großer Anteilnahme

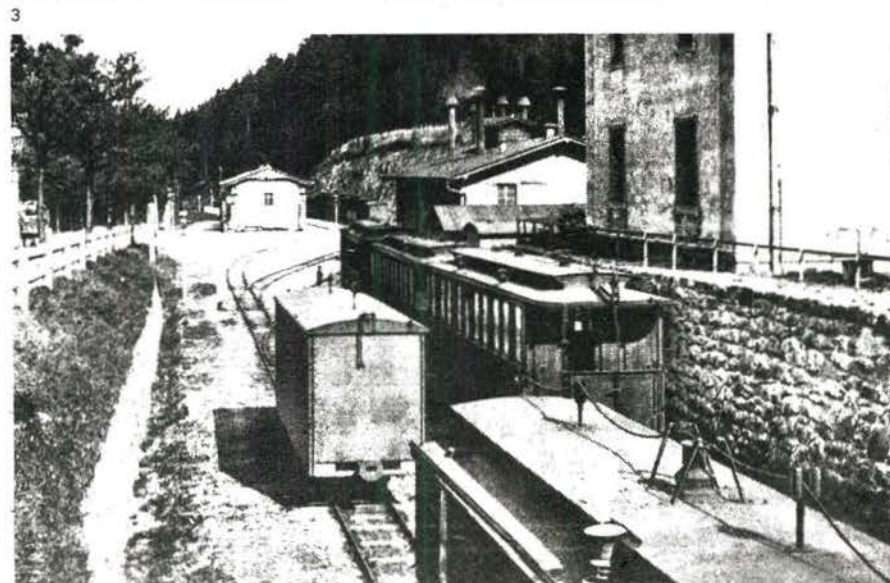
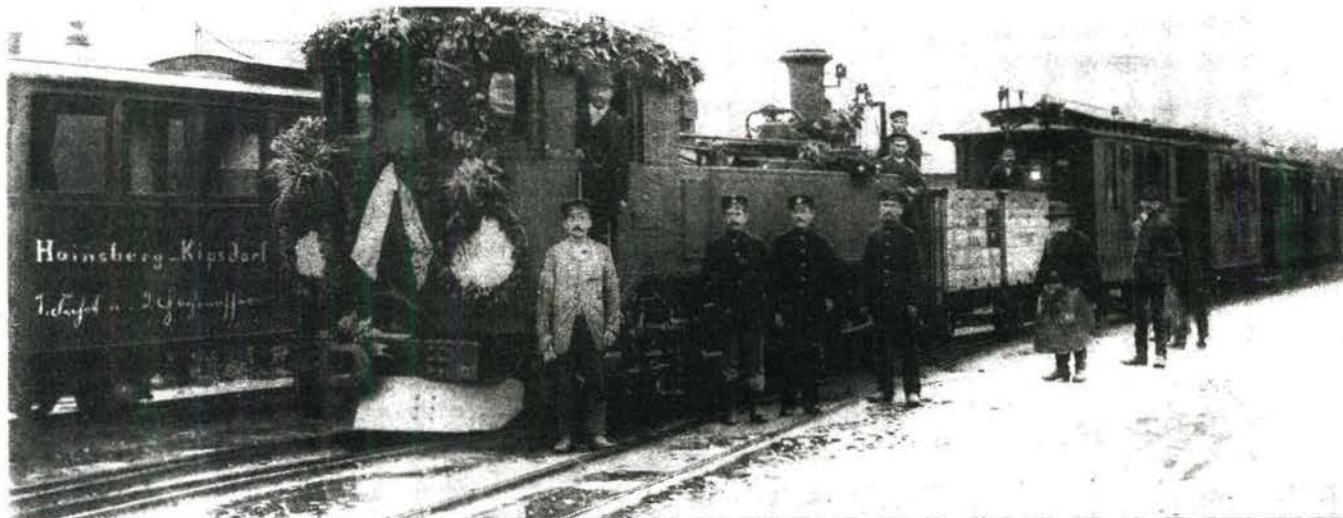
der Bevölkerung erfolgte am Nachmittag des 16. Juli 1881 der erste Spatenstich nahe der Rabenauer Mühle. Von der exakt 21661,9 m langen Strecke bis Schmiedeberg waren bis Ende 1881 bereits 71 Prozent der veranschlagten Erdmassen gewonnen, bewegt und eingebaut sowie 38 Prozent des späteren Bahnplanums hergestellt. Nach der bahnpolizeilichen Inspektionsfahrt wurde die feierliche Einweihung der Schmalspurbahn Hainsberg—Schmiedeberg am 30. Oktober 1882 vollzogen. Der Festzug an

sich seinerzeit eine Fortführung der Bahn bis Altenberg versprach. Im Jahre 1883 sind die Bauarbeiten am Abschnitt Schmiedeberg—Kipsdorf derart beschleunigt worden, so daß bereits am 3. September 1883 die Gesamtstrecke Hainsberg—Kipsdorf eröffnet werden konnte.

In den ersten Betriebsjahren genügte es, alle Züge gemischt zu fahren. Erst ab 1894 wurden reine Personen- und Güterzüge gefahren, um vor allem die Reisegeschwindigkeit im Personenverkehr spürbar anzuheben. Gleichzeitig

daß er vier Züge aufnehmen konnte und Überholungen bzw. Kreuzungen möglich waren.

Die sächsische Regierung befaßte sich auch mit Untersuchungen, diese Schmalspurbahn auf Regelspur umzubauen. Da aus Kostengründen dieses Vorhaben – erstmals 1904 – abgelehnt wurde, entschloß man sich für den Rollbockbetrieb im Güterverkehr. Bereits 1899 wurden in Hainsberg eine Rollbockgrube angelegt und Versuchsfahrten bis zur Spinnerei Coßmannsdorf durchgeführt. Der Rollbockverkehr



jenem Tag wurde aus allen acht zweiachsigen Personenwagen gebildet, über die diese Bahn anfangs verfügte, und von der Lok I K Nr. 3 gezogen. Der öffentliche Zugbetrieb begann am 1. November 1882.

Im Januar 1882 beantragten die Forstreviere Bärenfels und Schmiedeberg, die Bahn bis Kipsdorf zu verlängern. Dem wurde stattgegeben, zumal man

wurde auch ein umfangreiches Programm in Angriff genommen, um die bis dahin nur sehr bescheidenen Bahnhofsanlagen zu erweitern. So erfolgte in den Jahren 1896 bis 1906 der Ausbau der Stationen Coßmannsdorf, Rabenau, Malter und Obercarsdorf zu Kreuzungsbahnhöfen. Der Bf Dipoldiswalde wurde in den Jahren 1900 bis 1914 schrittweise so ausgebaut,

1 Baulokomotive der Gattung I K auf einer massiven Bogenbrücke im Rathenauer Grund vor dem Tunnel am Einsiedlerfels im Sommer 1882.

Reproduktion: Verfasser

2 Lok IV K Nr. 115 mit dem ersten Zug nach Beseitigung der Hochwasserschäden am 10. September 1897 nach Ankunft im Bahnhof Hainsberg.

Foto: Sammlung Haus der Heimat, Freital

3 Ehemaliger Bahnhof Kipsdorf. Auf engstem Platz waren das Gebäude und die bescheidenen Gleisanlagen vorhanden.

Reproduktion: Verfasser

wurde jedoch auf der Gesamtstrecke nicht eingeführt, denn nach den Arbeiten für Profilverfreiheit – so schlitze man zum Beispiel im Herbst/Winter 1905/06 den Tunnel im Rabenauer Grund auf – fiel die Entscheidung zugunsten des Einsatzes von Rollwagen. Am 12. November 1906 fuhr dann der erste Zug mit regelspurigen Güterwagen nach Kipsdorf. Dennoch ist bis in die heutigen Tage der Gütertransport mit den Schmalspurgüterwagen für Bahndiensttransporte geblieben. Mit Schmalspurgüterwagen wurden bis zum Jahre 1972 Güter im Binnenverkehr mit den benachbarten Strecken des Wilsdruffer Netzes transportiert.

Bis zum Jahre 1960 erfolgte auch der Stückgutverkehr im wesentlichen mit solchen Wagen. Im Zuge der großen Dresdner Bahnhofsumbauten wurde in den Jahren 1902 bis 1914 der Streckenabschnitt (Freital-)Potschappel—Tharandt zur viergleisigen Hauptbahn ausgebaut. Dies führte auch zu umfangreichen Baumaßnahmen in (Freital-)Hainsberg, so daß man heute im Bahnhof Freital-Hainsberg keinerlei Sachzeugen mehr findet, die die 100jährige Geschichte der Weißeritztalbahn mitgeschrieben haben. Das heutige Empfangsgebäude des Bahnhofs Freital-Hainsberg ging mit den wesentlichen neuen Schmalspuranlagen am 18. April 1905 in Betrieb, und die Streckenlänge der Weißeritztalbahn vergrößerte sich dadurch um 630 m.

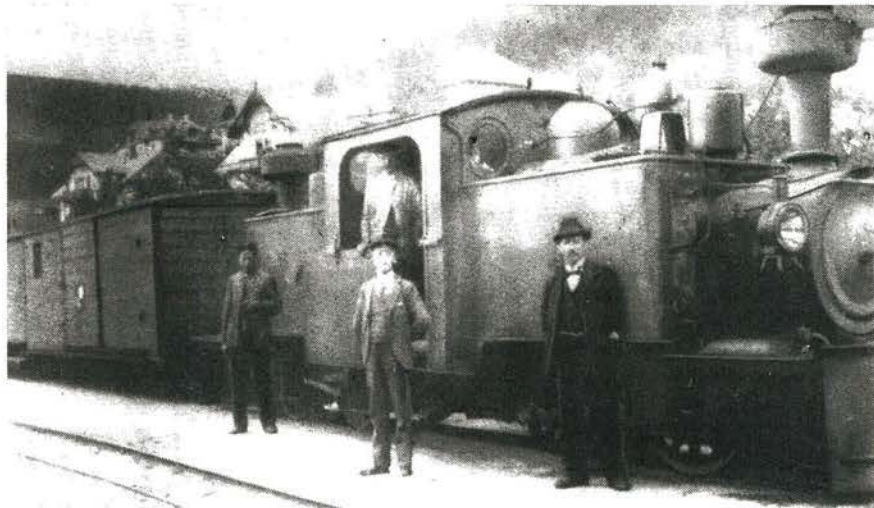
Die Rote Weißeritz machte zu schaffen

Als typische Flußtalbahn mußte sie mehrmals die Tücken der Roten Weißeritz hinnehmen. Besonders durch die Hochwasser entstanden enorme Schäden. So wurden nach einem zweitägigen Landregen mit Wolkenbrüchen am 29./30. Juli 1897 insgesamt 4,13 km Bahndamm und 7,04 km Gleis zerstört. Der Verkehr mußte eingestellt werden. Nach Beseitigung der Schäden konnte der Zugbetrieb im Abschnitt Hainsberg—Rabenau am 25. August 1897 und auf der Gesamtstrecke am 10. September 1897 wieder aufgenommen werden. Erst der Bau der Talsperre Malter in den Jahren von 1910 bis 1913 gewährte einen sicheren Hochwasserschutz für den Streckenabschnitt Freital-Hainsberg—Malter, auch wenn die Hochwasser von 1927, 1957 und 1958 abermals zu Schäden führten.

Mit dem Bau der Talsperre war die Verlegung der Weißeritztalbahn von der Talsohle an den Hang verbunden. Die Umtrassierung der Bahn im Streckenabschnitt Spechtritz—Dippoldiswalde erfaßte 6951 m Gesamtlänge und wurde in den Jahren 1909 bis 1912 ausgeführt. Die Bahnstationen in Seifersdorf und Malter sind wesentlich erweitert errichtet worden und dienen auch heute noch als Kreuzungsbahnhöfe. Für den Bau der Talsperre Malter hatte die Weißeritztalbahn alle Baustofftransporte zu übernehmen. Dafür sind sowohl das ehemalige Streckengleis ab Spechtritz (heute Wanderweg!) und das ehemalige Streckengleis aus Richtung Dippoldiswalde als auch eine Vielzahl kurzfristiger Anschlußgleise genutzt worden, um der Baustelle täglich durchschnittlich 22 Wagenladungen zuzustellen.

Um die Jahrhundertwende wurde die Weißeritztalbahn im Abschnitt (Schmiedeberg-) Naundorf—Buschmühle aufgrund ihrer teilweisen Streckenführung auf der Straße zum echten Verkehrshindernis. Zudem gestattete die Bahnofsanlage von Schmiedeberg keinen Ausbau, der aber für den Umschlag von jährlich ca. 30 000 t Gütern dringend notwendig war. Nicht nur auf Initiative der sächsischen Staatseisenbahnen, sondern auch auf Betreiben der Amtshauptmannschaft Dippoldiswalde ist daher

4



4 Fairlie-Lokomotive Nr. 19 mit einem Güterzug im Bahnhof Schmiedeberg um 1890. Foto: Sammlung Haus der Heimat, Freital

das Verlegen der Trasse der Bahn erwirkt und 1912 von der Regierung genehmigt worden. Jedoch verhinderte der Ausbruch des ersten Weltkrieges den Umbau. In den Jahren 1918 bis 1924 geschah dies dann im Abschnitt Obercarsdorf—Buschmühle. Seit dem 1. Dezember 1924 fahren die Züge über diese 4,1 km lange Strecke mit dem markanten 200 m langen Viadukt in Schmiedeberg, der das einmündende Pöbeltal überbrückt.

An dieser Stelle sei eine Besonderheit genannt: Von 1882 bis 1884 diente das ohnehin sehr kleine Stationsgebäude von Schmiedeberg sowohl dem Reiseverkehr als auch der Unterbringung einer Lokomotive der Gattung I K. Nachdem die alte Bahntrasse in Schmiedeberg stillgelegt war, wurde dieses Gebäude nicht abgerissen, sondern um ca. 300 m in Richtung (Freital-) Hainsberg „verfahren“ und anschließend um 90° gedreht. Noch heute dient das ehemalige Stationsgebäude einer Tischlerei als Werkstatt und ist das älteste und weitgehendst im Originalzustand erhalten gebliebene Gebäude der Weißeritztalbahn.

Mit der Eröffnung der Bahn bis Schmiedeberg im Jahre 1882 wurden

auch Stimmen laut, die eine Eisenbahnverbindung von Schmiedeberg durch das Pöbeltal nach Rehefeld/Moldau (heute: Moldava/ČSSR) forderten. Da aber erst zu Beginn unseres Jahrhunderts das Transportaufkommen den Bahnbau dieser „Pöbeltalbahn“ wirtschaftlich rechtfertigte, ließ die sächsische Regierung dieses Bauvorhaben über Jahre hinweg „auf sich beruhen“. Im Zusammenhang mit den Vorarbeiten zur Verlegung der Weißeritztalbahn im Abschnitt Obercarsdorf—Buschmühle wurde das eigens

5 Bahnhof Kurort Kipsdorf am 25. Januar 1981 – Eingangstor zum Erholungszentrum des Osterzgebirges.

Foto: H. Merbt, Bad Schandau

6 Zu den schönsten Fotomotiven zählt die Brückenüberfahrt über einen Teil der Maltertalsperre.

Foto: R. Scheffler, Oschatz

hierfür gegründete Neubauamt Schmiedeberg auch mit den Vorarbeiten für die Pöbeltalbahn beauftragt. An der Pöbeltalbahn wurden die Erdarbeiten im Herbst 1918 begonnen. Bis 1925 waren ca. 3,5 km Trasse fertiggestellt. Im Jahre 1925 wurden aber die Bauarbeiten aufgrund finanzieller Schwierigkeiten eingestellt.

Am Ende der zwanziger Jahre nahm, besonders mit dem wiederbelebten Wintersport, der Personenverkehr auf der Weißeritztalbahn wieder zu. An einem Sonntag zählte man in 37 Zügen immerhin ca. 13 000 Fahrgäste! Dabei war vor allem der Bf Kipsdorf hoch frequentiert, der zu jener Zeit mit nur zwei Bahnsteiggleisen und einem Umfahrgleis bei weitem nicht mehr den An-

forderungen gerecht werden konnte. Seine Anlagen wurden deshalb in der ersten Etappe in den Jahren 1926 bis 1928 so ausgebaut, indem auf dem unteren Bahnhofsteil (Ladestelle) ein vierständiger Lokschuppen und drei Reisezugabstellgleise errichtet wurden. Da in einem Gutachten vom Sommer 1932 der regelspurige Umbau der Weißeritztalbahn abermals abgelehnt wurde, begannen im Herbst 1932 die Arbeiten am oberen Bahnhofsteil. Er erhielt vier Bahnsteige und ein repräsentatives Empfangsgebäude.

teilweise modernisiert wurde (Lichtsignaltechnik).

Die Fahrzeuge

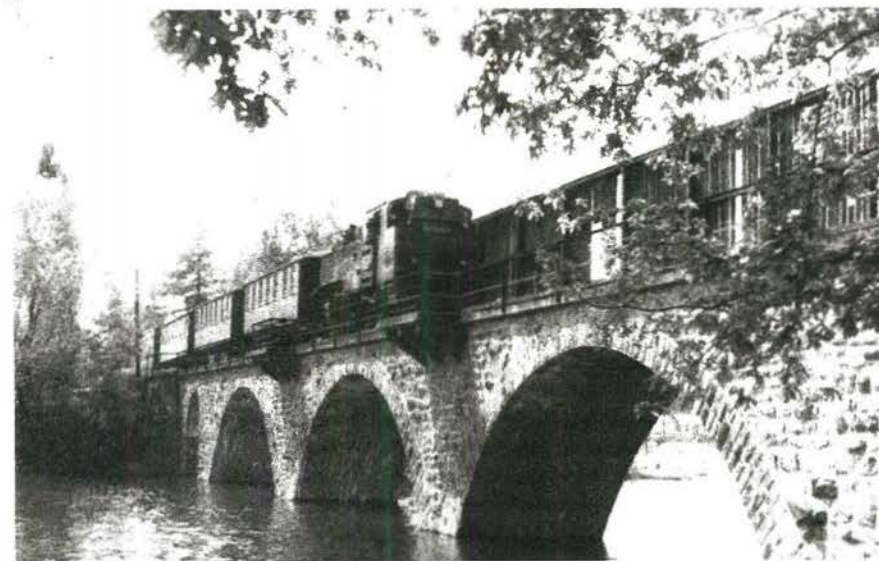
Auf der Weißeritztalbahn sind alle bekannten Gattungen und Baureihen sächsischer Schmalspurbahnlokomotiven der 750-mm-Spur eingesetzt worden. Schon ein Jahr nach der Betriebseröffnung reichten die Zugkräfte der kleinen dreiachsigen Lokomotiven der Gattung IK nicht mehr aus. Man beschaffte im Jahre 1885 von England zwei Lokomotiven der Bauart Fairlie.

auf der Weißeritztalbahn, die dann bis zum Jahre 1919 das Bild dieser Bahn prägten. Von den im Jahre 1914 auf der Weißeritztalbahn beheimateten 10 Lokomotiven der Gattung IV K waren drei in Kipsdorf, die restlichen sieben in Hainsberg stationiert. Die Lokomotiven der nächsten Generation waren die der Gattung VI K (später 99⁶⁴⁻⁶⁵) und der Baureihe 99⁶⁷⁻⁷¹. Von 1919 bis 1932 fuhren diese Lokomotiven und erforderten einen abermaligen Umbau aller Lokschuppen. In den Jahren 1928 bis 1931 wurden der gesamte Oberbau und alle Brücken der Weißeritztalbahn verstärkt, so daß im Februar 1932 die Baureihe 99⁷³⁻⁷⁶ eingesetzt werden konnte. Die Neubaulokomotiven der Baureihe 99⁷⁷⁻⁷⁹ wurden ab 1967 von der eingestellten Trusebahn und vom reduzierten Thumer Netz nach hier umgesetzt. Heute versehen drei Lokomotiven der Baureihe 99⁷³⁻⁷⁶ und sechs der Baureihe 99⁷⁷⁻⁷⁹ ihren Dienst auf der Weißeritztalbahn, wovon die 99 1734 seit 1978 die Plakette „50 Jahre Einheits-Schmalspurlokomotive Sachsens“ trägt. Die im Mai 1962 gemachten Versuchsfahrten mit den Schmalspurdiesellokomotiven V 36 brachten auch auf der Weißeritztalbahn nicht den gewünschten Erfolg. In den Jahren 1950/1951 verkehrte der dreiteilige Dieseltriebwagen VT 137 600 ebenfalls zwischen Freital-Hainsberg und Kurort Kipsdorf. Aber auch er war der steigungs- und krümmungsreichen Strecke nicht auf die Dauer gewachsen.

Bereits 1883 sind die ersten vierachsigen Personenwagen sächsischer Schmalspurbahnen auf der Weißeritztalbahn gelaufen. Im Jahre 1886 kam der erste Aussichtswagen sächsischer Schmalspurbahnen. Seit dem Jahre 1900 gehören ausschließlich vierachsige Personenwagen zum Bild der Reisezüge. Anfang der zwanziger Jahre rüstete man die Fahrzeuge von der bis dahin üblichen Heberleinbremse auf die Körting-Saugluftbremse um. Im Jahre 1930 wurde mit den ersten Einheitsreisezugwagen auch die halbautomatische Mittelpufferkupplung Bauart Scharfenberg eingeführt. Ab Juni 1933 verkehrte auch wieder ein Aussichtswagen am Schluß planmäßiger Züge. Der eingangs erwähnte wurde um 1915 verschrottet.

Ein neuer Außenseiter im Fahrzeugpark der Weißeritztalbahn ist der bereits überall bekannte Salonwagen.

Die Weißeritztalbahn gehört zu jenen ehemaligen sächsischen Schmalspurbahnen, die auch in Zukunft erhalten bleiben.



Hierzu war es erforderlich, bis zu 30 600 m³ Erd- und 56 000 m³ Felsmaterial zu bewegen. Seit dem 1. Dezember 1934 ist die erweiterte Bahnhofsanlage in Betrieb. In Spitzenzeiten des Wintersportverkehrs wurde alle 10 Minuten ein Zug abgefertigt. Dem diente auch das mechanische Stellwerk am Nordkopf des oberen Bahnhofsteils, das heute noch in Betrieb ist und

Diese Lokomotiven versahen bis 1902 bzw. 1909 auf der Weißeritztalbahn ihren Dienst. Bereits vier Jahre nach dem Einsatz der Fairlie-Lokomotiven wurde eine weitere Lokgattung, die III K-Stütztenderlokomotiven der Bauart Klose, in Dienst gestellt. Im Jahre 1892 erfolgte mit den Lokomotiven Nr. 106 und 107 erstmals der Einsatz der Lokomotiven der Gattung IV K

Lok-einsätze

Bw Güsten

Zum Bestand dieses Bw gehören die Loks 41 1132, 41 1159, 41 1103 und 41 1303. Planmäßig verkehren zwei dieser Loks vor folgenden Personenzügen: P 3222 (Sangerhausen—Lutherstadt Wittenberg), P 3496 (Lutherstadt Wittenberg—Köthen), P 9514 (Köthen—Güsten), P 9538 (Bernburg—Aschersleben), P 3498 (Dessau—Güsten), P 6342 (Aschersleben—Schönebeck), P 3223 (Schönebeck—Sangerhausen), P 3226 (Sangerhausen—Schönebeck) und P 6251 (Schönebeck—Aschersleben). Gr. (Ende Juni 1983)

Bw Rostock

Eingesetzt wird z. Z. die Lok 50 3691, Reservezwecken dient die 50 3534. Folgende Züge werden mit einer Dampflok gefahren: 7.45 Uhr ab Rostock nach Tessin (an 9.47 Uhr), 10.53 Uhr ab Tessin nach Rostock Gbf Altstadt (an 13.00 Uhr), Personenzüge 18211 und 18212 (Rostock—Tessin—Rostock), ab Rostock Gbf 19.08 Uhr nach Tessin (an 20.56 Uhr), ab Tessin 21.56 Uhr nach Rostock Gbf Altstadt (an 23.46 Uhr). Samstag zusätzlich: 15.05 Uhr ab Rostock Gbf Altstadt nach Ribnitz (an 17.04 Uhr), ab Ribnitz 18.00 Uhr zum Überseehafen Rostock (an 21.32 Uhr). Mei. (Stand Ende Juni 1983)

Bw Aue

Nach wie vor steht dem Bw Aue eine Lok der BR 50³⁵ des Bw Karl-Marx-Stadt-Hilbersdorf zur Verfügung. Mitte Juni 1983 handelte es sich um die 50 3647. Folgende Züge werden mit dieser Lok bespannt: Aue ab 16.27 Uhr N 65355 Hf an 23.53 Uhr, KWF Hf ab 2.34 Uhr Lz Km an 2.38 Uhr, ab 3.11 Uhr P 18610 Aue an 4.44 Uhr, ab 4.55 Uhr P 18617, Km ab 6.55 Uhr ab 8.40 Uhr Lz Ks an 8.43 Uhr, ab 9.35 Uhr N 64354 Aue an 12.35 Uhr, KWF Aue ab

14.28 Uhr, P 17624 Bl an 14.50 Uhr, ab 15.25 Lr 17626 Aue ab 15.44 Uhr.

Abweichungen an Sa u. So: Hf ab 1.56 Uhr N 64366 Ks an 2.06 Uhr, ab 2.16 Uhr Lz Km an 2.19 Uhr, ab 5.29 Uhr P 18612 Aue an 7.08 Uhr, KWF Aue ab 9.49 Uhr N 66324 Zw an 11.52 Uhr, ab 13.47 Uhr Dg 54311 Aue an 15.00 Uhr KWF, weiter wie oben.

Legende:

Aue — Aue (Sachs), Hf — Hilbersdorf, Km — Karl-Marx-Stadt Hbf, Ks — Karl-Marx-Stadt Südbahnhof, Bl — Blauenthal, Zw — Zwickau (Sachsen), KWF — Kohle laden, Wasser nehmen usw. N — Nahgüterzug, P — Personenzug, Lz — Leerfahrt, Lr — Leerreisezug, Dg — Durchgangsgüterzug. Gmr. (Mitte Juni 1983)

Bw Nossen

Zur Zeit werden nur zwei Dampfloks der BR 50 eingesetzt. Hier einige Richtzeiten: Nossen ab 5.00 Uhr, an Riesa 6.15 Uhr, ab Riesa 7.00 Uhr, an Nossen 8.20 Uhr; ab Nossen

14.10 Uhr, an Riesa 15.50 Uhr, ab Riesa 20.05 Uhr, an Nossen 21.10 Uhr; ab Döbeln 10.10 Uhr, an Nossen 11.00 Uhr; ab Nossen 13.40 Uhr, an Döbeln 14.30 Uhr (alles Güterzüge). Außerdem werden auf der KBS 330 folgende Züge mit Loks der BR 50 gefahren: P 4733, P 7768, P 7773, P 7774 und P 7777. Cl. (Ende Juni 1983)

Bw Nordhausen

Hier werden für Planeinsätze z. Z. keine Dampfloks eingesetzt. Mitte Juni 1983 wurde die letzte betriebsfähige Lok abgestellt. Die Leistungen der BR 52.8 übernahmen Loks der BR 119. Während die Lok 52 8054 mit einem Lokzug zum Raw Meiningen überführt worden ist, sind die 52 8140 und 52 8179 an das Bw Brandenburg abgegeben worden. Die 44 1486 erhielt die VEB Molkerei Erfurt als Heizlok. Kalt abgestellt sind in Nordhausen z. Z. die 52 8069 und 44 2397. Po. (Ende Juni 1983)

Bw Elsterwerda

Zum Bestand dieses Bw gehören: 52 8008, 52 8009, 52 8015, 52 8020, 52 8111, 52 8113, 52 8116, 52 8149, 52 8190 und 44 1393 (Heizlok). Nie. (Ende Mai 1983)

BR 270 und 280

Der im Jahre 1979 im KLEW Hennigsdorf für die Berliner S-Bahn entwickelte und gebaute elektrische Mustertriebzug der Baureihe 270 (siehe auch „der modelleisenbahner“ Heft 2/80, S. 59–60) wurde nach umfangreichen meß- und laufftechnischen Untersuchungen auf den S-Bahn-Strecken Berlins und nach einer Probezerlegung im Raw „Roman Chwalek“ Berlin-Schöneweide auf den Einsatz im Regelbetrieb vorbereitet. Dieser S-Bahn-Zug besteht aus zwei Halbzügen, also aus insgesamt acht Wagen.

Bei den für den S-Bahn-Betrieb in den Bezirksstädten der DDR im gleichen Betrieb hergestellten Triebzügen der Baureihe 280 ist die Erprobung vor einigen Jahren abgeschlossen worden. Mit einer Serienfertigung ist in den nächsten Jahren nicht zu rechnen, da die DR vorerst ihre Nahverkehrsprobleme vorzugsweise mit Wendezügen, vor allem mit Doppelstockzügen, lösen wird. Das entspricht auch einem internationalen Trend. Ein Halbzug wurde im April 1983 zum Umbau als Fahrleitungsinstandhaltungszug nach Plauen überführt. Ein weiterer Halbzug, der z. Z. in Großkorbetha abgestellt ist, soll danach folgen.

K. (Mitte Juni 1983)

Raw „DSF“ Görlitz

Vor kurzem wurde die 35 1078 verschrottet. Sie steht also für Heizzwecke nicht mehr zur Verfügung. Dagegen wird die Lok 35 1074 weiterhin für Heizzwecke genutzt. Über die Verwendung der 52 9900, die nicht betriebsfähig ist, wird noch entschieden. He. (Ende Mai 1983)

99 1784 auf Rügen im Einsatz

Seit dem 7. Juli 1983 verkehrt die Lok 99 1784 (ex Freital-Hainsberg), jetzt zum Bw Stralsund gehörend, auf der Strecke Putbus—Göhrn. Kr. (Mitte Juli 1983)



Bis zum 28. April 1983 war die 50 3691 vor S-Bahn-Zügen zwischen Rostock und Warnemünde anzutreffen. Foto: K. Meissner, Rostock



Ein solches Motiv ist im Raw „DSF“ Görlitz nicht einmal selten! Am 16. November 1982 zog die ehemalige RükB-Lok 99 4633 die 99 0243 in die Ausbesserungshalle. Foto: W. Rettig, Görlitz