

der modelleisenbahner

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



Organ
des Deutschen
Modelleisenbahn-
Verbandes der DDR



NOVEMBER
TRANSPRESS VEB VERLAG FÜR VERKEHRSWESEN

Verlagspostamt Berlin Einzelheftpreis 1,— M

32 542

11/81

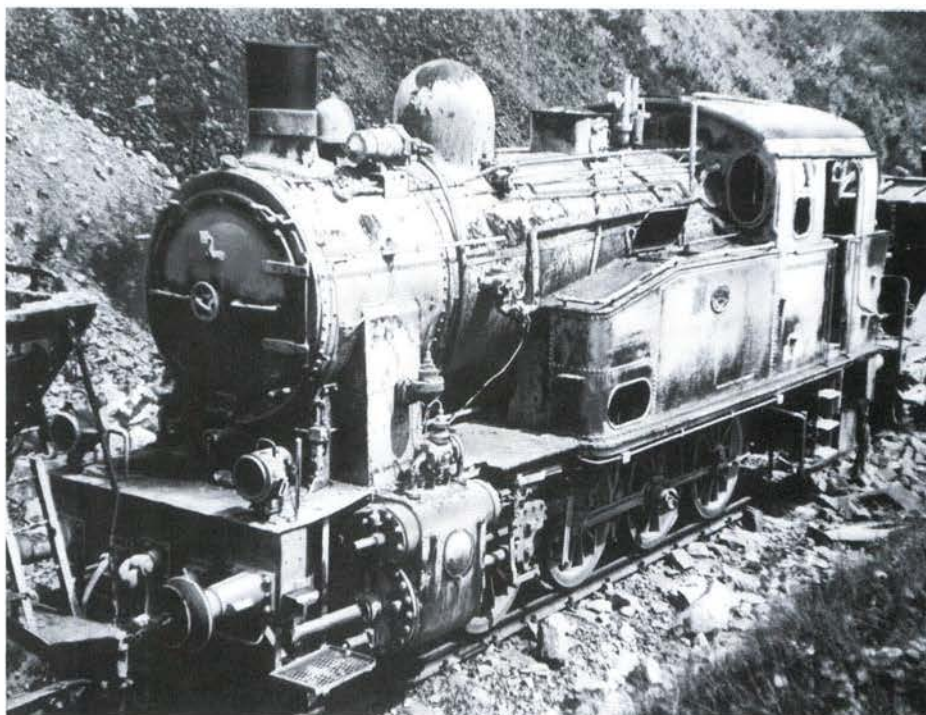


Bild 1 Die ehemalige vierfachgekuppelte Werklok 4 des VEB Harzer Kalkwerke Rübeland wurde von Henschel 1922 mit der Fabrik-Nr. 19036 an die frühere Weimar-Berka-Blankenhainer Eisenbahn ausgeliefert. Dort mit der Betriebsnummer 92 0092 bezeichnet, verkehrte diese Maschine vor Reise- und Güterzügen auf der von dem damaligen Betriebsführer Herrmann Bachstein betriebenen Nebenbahn. Nach Übernahme dieser Nebenbahn durch die DR im Jahre 1949 erhielt sie 1950 die Nr. 92 6579 und gehörte weiterhin zum Bestand des Bw Weimar. Nach einer Flankenfahrt mußte die Lok 1956 in Weimar abgestellt werden und wurde wieder aufgearbeitet. Danach verkaufte sie die DR an den genannten Betrieb. U. B. z. die Maschine am 20. Mai 1973 bereits abgestellt auf dem dortigen Werkgelände.

Bild 2 Diese von Deutz mit der Fabrik-Nr. 26087 (das Baujahr war leider nicht zu ermitteln) gebaute Lok war bis Ende 1974 auf dem Anschlußgleis des Mischfutterwerkes Ebeleben eingesetzt. U. B. z. die Maschine am 20. Mai 1973.

Werklokomotiven

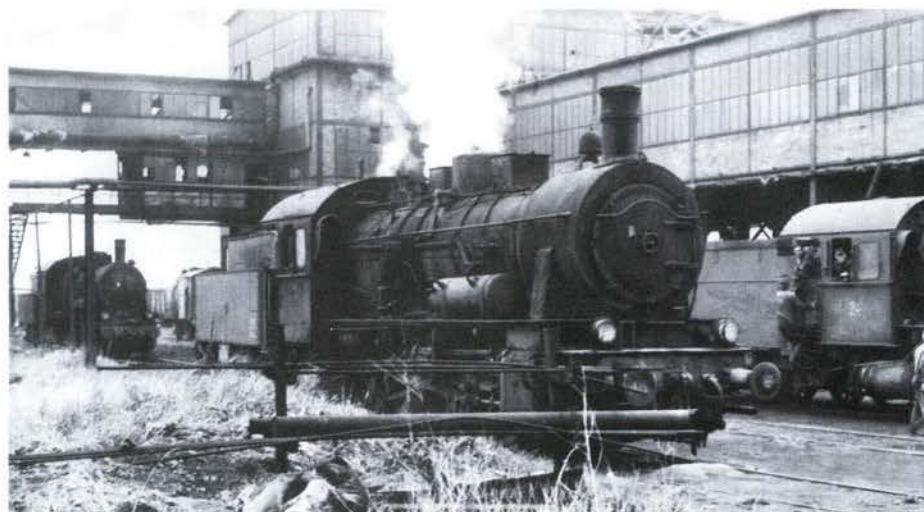
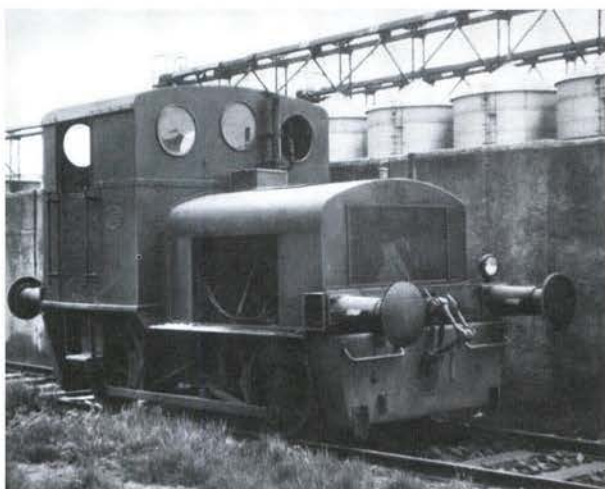


Bild 3 Eine preußische G8ⁱ verkehrte noch vor einigen Jahren als Werklok Nr. 1 im Kombinat Schwarze Pumpe. Genauerer ist über diese Maschine nicht bekannt. Jedoch könnte es sich entweder um die ehemalige DR-Lok 553634 oder um die 555347 gehandelt haben, die die DR seinerzeit an Industriebetriebe verkaufte.

Bild 4 Diese in einem Betrieb von Großkayner am 5. Mai 1972 aufgenommene pr. G8ⁱ mit der Nr. WL 12 gehörte einmal der DR. Dort war sie als 553444 eingesetzt. Über die anderen auf dem Bild zu sehenden Werk-Loks ist nichts bekannt.

Fotos: B. Schröder, Billeben (2), D. Winkler, Lützen (1) und G. Paul, Hoyerswerda (1)

Redaktion

Verantwortlicher Redakteur: Dipl. rer. pol. Rudi Herrmann
Telefon: 2 04 12 76
Redakteur: Ing. Wolf-Dietger Machel
Telefon: 2 04 12 04
Typografie: Ing. Inge Biegholdt
Anschrift der Redaktion: „Der Modelleisenbahner“,
DDR - 1086 Berlin, Französische Str. 13/14, Postfach 1235
Telefon: 2 04 12 76

Zuschriften, die die Seite „Mitteilungen des DMV“
(also auch für „Wer hat – wer braucht?“) betreffen,
sind nur an das Generalsekretariat des DMV, DDR - 1035
Berlin, Simon-Dach-Str. 10, zu senden.

Herausgeber

Deutscher Modelleisenbahn-Verband der DDR

Redaktionsbeirat

Günter Barthel, Erfurt
Dipl.-Ing. oec. Gisela Baumann, 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. Wolfgang Hensel, Berlin
Dipl.-Ing. Hans-Joachim Hütter, Berlin
Werner Ilgner, Marienberg
Prof. em. Dr. sc. techn. Harald Kurz, Radebeul
Dipl.-Ing. Wolfgang Petznick, Magdeburg
Ing. Peter Pohl, Coswig
Ing. Helmut Reinert, Berlin
Gerd Sauerbrey, Erfurt
Dr. Horst Schandert, Berlin
Ing. Rolf Schindler, Dresden
Joachim Schnitzer, Kleinmachnow
Jacques Steckel, Berlin
Hansotto Voigt, Dresden
Dr. Manfred Zimmermann, Sonneberg

Erscheint im transpress VEB Verlag für Verkehrswesen
Berlin

Verlagsleiter: Dr. Harald Bottcher

Chefredakteur des Verlags:

Dipl.-Ing.-Ok. Journalist Max Kinze

Lizenz Nr. 1151

Druck: (140) Druckerei Neues Deutschland, Berlin

Erscheint monatlich; Preis: Vierteljährlich 3,- M.

Auslandspreise bitten wir den Zeitschriftenkatalogen
des „Buchexport“, Volkseigener Außenhandelsbetrieb
der DDR, DDR - 7010 Leipzig, Postfach 160, zu ent-
nehmen.

Nachdruck, Übersetzung und Auszüge sind nur mit
Genehmigung der Redaktion gestattet.

Art.-Nr. 16330

Redaktionsschluß: 18.9.1981

Geplante Auslieferung: 12.11.1981



Alleinige Anzeigenverwaltung

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

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

UdSSR: Bestellungen nehmen die städtischen Abtei-
lungen von Sojusspechatj bzw. Postämter und Post-
kontore entgegen. Bulgarien: Raznoiznos, 1. rue Asse,
Sofia. China: Guizi Shudian, P. O. B. 88, Peking, CSSR:
Orbis Zeitungsvertrieb, Bratislava, Leningradskaja ul. 12.
Polen: Buch: u. Wilcza 46, Warszawa 10. Rumänien:
Cartimex, P. O. B. 134/135, Bukarest. Ungarn: Kultura,
P. O. B. 146, Budapest 6. KDVR: Koreanische Gesell-
schaft für den Export und Import von Druckerzeugnis-
sen, Chulpanmul, Nam Gu Dong Heung Dong Pyonggy-
ang. Albanien: Ndermerrja Shetnore Botimeve, Tirana.
Auslandsbezug wird auch durch den Buchexport
Volkseigener Außenhandelsbetrieb der Deutschen
Demokratischen Republik, DDR - 7010 Leipzig, Leni-
nstraße 16, und den Verlag vermittelt.

der modelleisenbahner

Fachzeitschrift für das Modelleisenbahnwesen,
alle Freunde der Eisenbahn und des städtischen Nahverkehrs

11 November 1981 · Berlin · 30. Jahrgang

Organ des Deutschen Modelleisenbahn-Verbandes der DDR



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

Inhalt

	Seite
Werklokomotiven	2. U. S.
Mikroelektronik und Roboter	322
Jürgen Schubert/Jörg Hänsel	
125 Jahre Windbergbahn	323
75 Jahre Bw Engelsdorf	326
Ivo Köhler	
Rekowagen in Strausberg	327
Rolf Schindler	
Ein Straßenbahn-Triebwagen, der Geschichte machte (I)	328
Karlheinz Uhlemann	
Die sächsischen Schmalspurwagen der Einheitsbauart	331
Peter Scheffler/Gerhard Arndt	
Die Modelleisenbahnanlage im Verkehrsmuseum Dresden	333
Lothar Werner	
Bauanleitung für eine H0 ₈ -Modell der Lok 99 4512 (Teil I)	337
Der Kontakt	341
Wissen sie schon	342
Lokfoto des Monats: Lokomotive 89 6481	343
Gunther Fiebig	
„Leig“	345
Mitteilungen des DMV	347
Wir stellen vor	348

Titelbild

Nur noch zwei Lokomotiven der BR 01.05 werden vom Bw Saalfeld für Personenzugleistungen ein-
gesetzt. Demnächst werden auch diese Maschinen durch die BR 119 ersetzt. U. B. zeigt die 010510 am
10. Mai 1981 vor dem E 800 in Gera Hbf.

Foto: Th. Frister, Gera

Rücktitel

Auf den Modellbahn-Anlagen können wir uns nach wie vor an dem hervorragenden PIKO-Modell der
BR 01⁹ erfreuen. Unser Leser Rainer Richter aus Borsdorf betitelt dieses Motiv mit der Bildunterschrift
„Begegnung am Vorsignal“.

Foto: H. Liebing, Borsdorf

Diese beiden Begriffe benutzen wir immer häufiger. Wir finden sie in der Tagespresse, wir hören sie in Funk und Fernsehen, lesen sie in der Fachliteratur und begegnen ihnen auch zunehmend in der täglichen Arbeit. Technik und Technologie der Mikroelektronik und Robotertechnik sind sichtbarer Ausdruck der Fortschritte in Wissenschaft und Technik, sie sind das Ergebnis menschlichen Geistes und Erfindungsreichtums, sie sind die Grundlage zur Revolutionierung technischer und technologischer Prozesse. Und das in einem Ausmaß wie es die Menschheit seit der im 18. Jahrhundert begonnenen industriellen Revolution noch nicht erlebt hat. Die Informationsverarbeitende Technik in Gestalt der Roboter wird Effekte bewirken, die vor Jahren für unmöglich gehalten wurden. In schnellem Tempo verkleinern sich die Bauelemente, nimmt die Geschwindigkeit zur Verarbeitung der Informationen zu, wird die Produktion dieser Technik billiger.

Einen überzeugenden Vergleich aus der internationalen Literatur führt Harry Nick an, in dem er schreibt, daß ein Rechner der ersten Generation bestückt mit Elektronenröhren und einer dem menschlichen Gehirn vergleichbaren Speicherkapazität so groß wie Paris gewesen wäre, ein solcher der zweiten Generation mit Transistortechnik so groß wie das Pariser Opernhaus, ein Rechner der dritten Generation mit integrierten Schaltungen so groß wie ein Autobus und in absehbarer Zeit wird dieser Rechner kleiner sein als das Volumen des menschlichen Gehirns. In 100 Jahren, so wird angenommen, könne in diesem vergleichbaren Volumen ein technischer Speicher untergebracht werden, dessen Kapazität das 16 000fache eines menschlichen Gehirns ausmacht. (1) Ganz gewiß sprengen derartige Dimensionen noch unsere heutige Vorstellungskraft. Sie lassen nur ahnen, welch ein Nutzen der Menschheit erwachsen kann und wird, wenn diejenigen, die diese Technik ersinnen und produzieren, auch die Verfügungsgewalt über ihren Einsatz haben. Es gibt keinen Zweifel, daß das nur in einer sozialistisch/kommunistischen Gesellschaftsordnung der Fall sein kann. Man mag es darum auch nicht als zufällig ansehen, daß die Definition eines Industrieroboters in den kapitalistischen Unternehmen lediglich seine technisch-technologische Funktion erfaßt, hingegen unsere Definition so wesentliche soziale Faktoren und Effekte

wie die Verbesserung der Arbeits- und Lebensbedingungen einschließt. Im Mittelpunkt steht immer der Mensch; die bessere Befriedigung seiner Bedürfnisse, die bessere Gestaltung seiner Arbeitsbedingungen. Im Jahre 1980 hat es in der Welt etwa 20 000 Industrieroboter gegeben, 1985, so wird geschätzt, werden es etwa 250 000 sein. 100 000 davon allein in der Sowjetunion. (2) Wir, in der DDR, werden gemäß der Aufgabenstellung des X. Parteitages der SED dann über 40 000 bis 45 000 Roboter verfügen; eine Zielstellung, die konzentrierte Arbeit in den Betrieben und Kombinat erfordert, denn in der Regel gilt: wer Roboter einsetzen will, muß sie sich selbst schaffen. „Es ist jetzt möglich geworden“, so sagte Günter Mittag auf der 6. Berliner Bestarbeiterkonferenz, „auch in der Montage, in den Transportprozessen ein hohes Niveau der Arbeitsproduktivität zu erreichen, wir sprechen also von der Robotertechnik, weil es uns um den Menschen, um seine Arbeit geht“. (3)

In diesem Fünfjahrplanzeitraum besteht das Ziel darin, 20 bis 25 % der Steigerung der Arbeitsproduktivität und 25 % der von Wissenschaft und Technik zu erbringenden Material- und Energieeinsparungen durch die Mikroelektronik zu bewirken und durch den Einsatz der Industrieroboter 100 000 Arbeitskräfte für andere, dringend notwendige Aufgaben, freizusetzen. Der Anteil, den das Verkehrswesen an dieser Gesamtaufgabenstellung der Wirtschaft unseres Landes zu erbringen hat, ist dabei beträchtlich. Verkehrsminister Otto Arndt bezeichnete den Einsatz der Mikrorechenstechnik in den Transport-, Reparatur-, Instandhaltungs-, Abfertigungs- und Serviceprozessen als Schlüsselproblem künftiger wissenschaftlich-technischer Entwicklung, als Basistechnologie, mit der 20 % der notwendigen Einsparungen an Arbeitszeit und Energie realisiert werden. Bordrechner und Meßeinrichtungen in Lokomotiven und Triebwagen werden eine energieoptimale Fahrweise ermöglichen, die komplette Steuerung rangiertechnischer Einrichtungen mit Hilfe der Mikrorechenstechnik ist ebenso vorgesehen wie die Steuerung von Einzelabläufen. Erste Schritte werden getan werden, um Betriebsabläufe rechnergestützt zu überwachen, zu lenken und zu leiten. Bei der Fahrzeugdiagnostik wird die Mikrorechenstechnik ebenso zu einer beträchtlichen Steigerung der Arbeitsproduktivität und Entscheidungssicherheit beitragen wie

bei der Rationalisierung und Teilautomatisierung der Datenerfassungs- und Fernverarbeitungsprozesse.

Darüber hinaus gilt es, im Verkehrswesen bis zum Jahre 1985 2000 Roboter zu produzieren und einzusetzen. Dadurch sollen 5000 Arbeitskräfte für andere wichtige Arbeitsprozesse gewonnen werden.

Dabei müssen wir berücksichtigen, daß Roboter auch teuer sind. International wird ausgewiesen, daß ihre Kosten zwischen 60 000 DM und etwa einer Dreiviertel Million DM liegen. Trotzdem sind die Amortisationszeiten kurz, zwischen eineinhalb und drei Jahren. Diese Zeiten sind auch für die Investitionsentscheidungen über den Einsatz von Industrierobotern im Verkehrswesen unseres Landes der Maßstab. Vorgesehen ist ihr Einsatz prozeßflexibel für die verschiedensten Beschickungs- und Entnahmevergänge sowie für Schweiß-, Reinigungs-, Farbgebungs- und Montiervorgänge, für die Rationalisierung und Automatisierung werkstattmäßiger Instandhaltungs- und Wartungsprozesse von Transportmitteln, Baugruppen und Bauteilen, für die Automatisierung der Ablaufprozesse auf den Rangierbahnhöfen der Eisenbahn, für Gleisbau- und Gleisinstandhaltungsprozesse sowie für die Rationalisierung und Automatisierung von Umschlag- und Lagerprozessen. Im Jahre 1950 produzierten die Werkstätten der Industrie unseres Landes in einer Stunde Arbeitszeit Produkte im Werte von 20 Millionen Mark. 1980 war dieser Wert auf 210 Millionen angestiegen. (3) An diesem Vergleich läßt sich ermesen, welch gewaltiger ökonomischer Nutzen sich dahinter verbirgt, 100 000 Arbeitskräfte für andere wichtige Arbeiten durch den Einsatz „stählerner Kollegen“ zu gewinnen.

Diese 100 000 Arbeitskräfte sind, unter Zugrundelegung der Zielstellung des X. Parteitages, am Ende dieses Fünfjahrplans für 1000 M industrielle Warenproduktion nur noch 12 Stunden zu verbrauchen, in der Lage, in einem Jahr für etwa 16,5 Milliarden M industrielle Warenproduktion zu realisieren. Ein gewaltiger Reichtum, der uns allen zugute kommt.

H. M.

Quellenverzeichnis

- (1) Nick, H.: Mensch und Technik in unserer Zeit, Einheit 36 (1981) H. 9, S. 866ff
- (2) Bergström, S.: Internationale Tendenzen neuer Technologien in der Industrie und im Transportwesen, DDR-Verkehr 14 (1981) H. 9, S. 310—311
- (3) Mittag, G.: Unsere ökonomische Strategie weist den Weg zu höherem Leistungsanstieg, Neues Deutschland v. 2. Oktober 1981, S. 3

125 Jahre Windbergbahn

Eine Betrachtung über die Strecke Niedergittersee—Hänichen

Zu den interessantesten Vertretern des Eisenbahnbaues und -betriebes zählt zweifellos eine Eisenbahn im sächsischen Raum um Dresden. Sie war bis zur Einstellung des Personenverkehrs nach Possendorf im Jahre 1951 bei den Eisenbahn- und Heimatfreunden bekannt und sehr beliebt. Die einst für den Kohlenabsatz von den zahlreichen Steinkohlenwerken des Windbergreviers und auf den Hänicher Höhen im Jahre 1855/56 bis zum Hänicher Berglustschacht in nur 14monatiger Bauzeit vom sächsischen Eisenbahn-Oberingenieur Guido Brescius projektierte und gebaute Bahn gehörte zu den ältesten und wohl auch reizvollsten „Gebirgsnaturbahnen“ im ehemaligen Deutschen Reich.

Mit der Bevölkerung eng verbunden

Die bekannte Strecke von Niedergittersee (heute Freital-Birkigt) zu den Hänicher Schächten, als „Sächsische Semmeringbahn“ in die Eisenbahngeschichte eingegangen, erlebte am 21. Oktober des Jahres 1856 ihre festliche Abnahme. Sie stellt in all ihren Einzelheiten eine Pionierleistung der Vermessung, Projektion und Konstruktion dar. Die geniale Trassierung und die solide Bauausführung wird noch heute von Experten bewundert. Die stark ausschwingende, radienreiche und ständig bergwärtsstrebende Strecke versetzte durch Aufnahme des offiziellen Personenverkehrs im Jahre 1907 Tausende von Touristen und Heimatfreunden in helle Begeisterung. Eine Reise mit dieser reizvollen Eisenbahn bot von der Talstation Freital-Birkigt (160 m über NN) bis zum Endbahnhof Possendorf (300 m über NN) dem Reisenden unvergleichliche Aussichten und Rundblicke in 5 Täler und auf die anschließenden Höhenrücken.

Schon ein Jahr nach der Betriebseröffnung im Jahre 1857 erreichte man, daß an Sonn- und Feiertagen „Extrasonderfahrten“ eingelegt wurden. Wenn der Betrieb dann auf der „Hänicher Kohlenzweigbahn“ ruhte, dienten „Kohlenlowrys“ zwischen Niedergittersee und dem Ausflugslokal „Goldene Höhe“ in Hänichen dem Personentransport. Trotz massiver Proteste verbot die Königlich Sächsische Staatseisenbahn im Jahre 1872 diese „Gebirgslustfahrten“ aus Sicherheitsgründen. Erst nach erfolgtem



Bild 1 Fotokopie eines Werbeplakates des „Sächsischen Touristenreisevereins“ für Saisonfahrten mit der Windbergbahn (1912)

Repro: J. Hänsel, Dresden

Bild 2 Die Streckenführung der Bahn (Skizze unmaßstäblich)

Zeichnung: J. Hänsel, Dresden

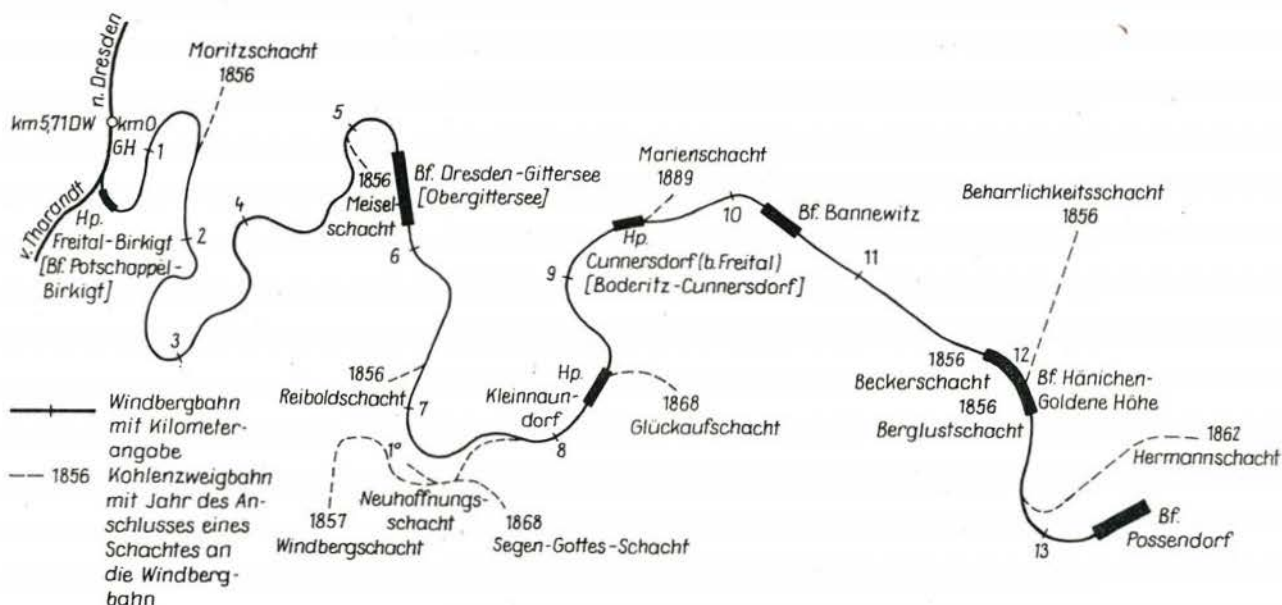




Bild 3 Das ehemalige Abfertigungs- und Zugleitstellengebäude Obergittersee (275 m ü. NN) wird von der AG 3/82 als originale sächsische Verkehrsstelle im Rahmen der Denkmalspflege wieder rekonstruiert.

Foto: J. Hänsel, Dresden

Um- und Ausbau der Kohlenbahn und Verlängerung der Streckenführung bis Possendorf wurde der als Windbergbahn bezeichnete Abschnitt zu einer beliebten Ausflugsbahn für das „reisende Publikum“. Dresdner und Freitaler Schulen setzten eine Fahrt von Dresden Hauptbahnhof nach Possendorf für alle Schüler auf den Stundenplan. Während der einstündigen Bergauffahrt konnte ein umfassendes praktisches Wissen in den Fächern Heimatkunde, Geographie und Geologie vermittelt werden. Für den Touristenverkehr stellte die Windbergbahn von Dresden Hbf über Freital-Birkigt, Obergittersee, Kleinnaundorf, bis in das 19 km entfernte Possendorf ein attraktives Verkehrsmittel dar. Ausflüge in den Poisenwald, zum Wilischgebiet, auf den Windberg und in den Gerbergrund waren von Possendorf aus möglich. Im Jahre 1951 wurde die 7,5 km lange Strecke Possendorf—Kleinnaundorf zurückgebaut und der Personenbetrieb eingestellt. Sechs Jahre später mußten auch die verbliebenen Personenzüge P 2471, 2476 und der P 2478 (Dresden—Kleinnaundorf) zugunsten des starken Güterverkehrsaufkommens nach Dresden-Gittersee aufgegeben werden. Den Reiseverkehr übernahm der Kraftverkehr.

Historischer Abriß

Der erste Spatenstich für den Bau der Kohlenzweigbahn erfolgte im September 1855 in Niedergittersee. Umfangreiche Vermessungen des Baumeisters und Konstrukteurs Guido Brescius gingen dem Baugeschehen voraus. Dadurch konnten Planierung, Brückenbau und die Herstellung des Oberbaues in kürzester Zeit abgeschlossen werden. Das Leistungsvermögen des jungen Brescius verdeutlicht am eindrucksvollsten die Steilauffahrtsrampe von Niedergittersee (155 m über NN) zum Obergitterseer Paßplateau (275 m über NN). Die Strecke mußte durch ein mit Hügelketten und Grabeneinschnitten zergliedertes Gelände geführt werden. Die beiden Baustationen der Sohle und des Scheitels wiesen nur eine Luftlinienentfernung von 1600 Metern auf. Die Höhendifferenz von 120 Meter wurde also in einem Steigungsverhältnis von 25 ‰ ohne kostspielige Brücken- und anderen Kunstbauten mit Dampflokomotiven überwunden. Der schwierigste Geländeabschnitt des Birkigter Hanges wies fast homogene Steigungen von 1:40 auf. Kunstbauten waren auch hier kaum erforderlich. Mit insgesamt 11 Bögen und Kehren sowie kleinsten Radien (meist betrugen sie nur 85 Meter) wurde die Trasse zum Hochplateau von Obergittersee vorangetrieben. Die Fortführung um die Kleinnaundorfer Senke bis zu den Hänichen-scher Schächten (311 m über NN) verlangte gleichfalls solides Fachwissen, stellte aber gegenüber der Steilauffahrt keinen Vergleich dar. Bis zum Jahre 1906 rollten die vollbeladenen Kohlenlowrys und Staatsbahnwagen von den Zechen um Hänichen. Doch dann nahte bald die Einstellung des Bergbaubetriebes. Nun herrschte Arbeitslosigkeit in den Bergbaugemeinden Hänichen, Wilmsdorf, Bannewitz

und Welschhufe. Um eine Linderung der Not zu erwirken, mußten andere Arbeitsplätze im Bereich der heutigen Industriestadt Freital und Dresden zugänglich werden. Daher richteten die Gemeindevorsteher ein Bittgesuch um Ausbau der Kohlenbahn und Nutzung für den öffentlichen Güter- und Personenverkehr an den Sächsischen Staat. Der Petition wurde staatlicherseits stattgegeben. Am 21. Dezember 1907 rollte der erste festlich geschmückte Personenzug bis zum neuangelegten Bahnhof Hänichen „Goldene Höhe“. Ein Jahr später wurde die Verlängerungsstrecke bis Possendorf eröffnet. Die Windbergbahn wurde bald nach Eröffnung des Reiseverkehrs zwischen Dresden und Possendorf zu einer der meist befahrenen Sekundärbahnstrecken im sächsischen Raum. Täglich verkehrten 16 Züge auf der Strecke, die viele Touristen von Dresden in das herrliche Wandergebiet beförderten. Aber auch der auf dieser Strecke abgewinkelte Berufsverkehr nahm große Ausmaße an. Durch die Auswirkungen des ersten Weltkrieges wurde eine Reduzierung des Verkehrs auf täglich 6 Zugpaare erforderlich. Nach 1945 dampfte die Windbergbahn bis zur Einstellung des Reiseverkehrs täglich nur noch dreimal bergan, beförderte aber immer noch 800 Reisende von und nach Dresden pro Tag. Hinzu kamen noch drei Nahgüterzüge. Nach Einstellung des Personenverkehrs im Jahre 1957 auf dem Abschnitt Dresden-Kleinnaundorf wurde es um die bekannte Windbergbahn recht still. Die unverwechselbaren Windberg-Aussichtswagen und die Windberg-Abteilwagen wurden auf anderen Strecken eingesetzt und später fast alle verschrottet.

Gegenwärtig besteht auf der verbliebenen Reststrecke von Freital-Ost bis Dresden-Gittersee (Obergittersee) noch reger Güterverkehr. Die Leistungen werden von Diesellokomotiven der BR 106 (V 60) bewältigt. Seit 10. April 1980 steht die Strecke unter Denkmalschutz. Damit wird ein Stück heimatlicher Produktions- und Verkehrsgeschichte der Nachwelt erhalten.

Aus der Arbeit der AG 3/82 „Windbergbahn“

Die AG hat sich der Erhaltung, Sanierung und Rekonstruktion der unter Schutz stehenden Objekte verschrieben. Dazu gehören Bahnkörper, ehemalige Dienstgebäude, aber auch der einzige noch erhalten gebliebene Windberg-Aussichtswagen. Zu dem Programm der AG gehört es auch, durch Streckenexkursionen die Windbergbahn zu popularisieren. Unterhaltungs- und Wiederaufbauarbeiten werden diesen einzigartigen Verkehrsträger künftig nicht in Vergessenheit geraten lassen. Das ehemalige und 1916 erbaute Abfertigungsgebäude Obergittersee wurde von der DR unserer Arbeitsgemeinschaft überlassen. Bald wird dieses Bauwerk als Traditionsverkehrsstelle im Originalausbauzustand von der Begeisterung, der Hingabe und dem Fleiß der Mitglieder der AG 3/82 „Windbergbahn“ Zeugnis ablegen.

1982 wird im Haus der Heimat im Freital-Burgk eine Sonderausstellung zum 125jährigen Betriebsjubiläum der Windbergbahn eröffnet. Diese Dokumentation des unverwechselbaren Verkehrs auf der Windbergbahn wird auch danach dort verbleiben und der Öffentlichkeit zugänglich. Seit Bestehen der AG im Juli 1980 leisteten die Mitglieder bei der Rekonstruktion des Abfertigungsgebäudes Obergittersee und des Windberg-Aussichtswagens bis Juli 1981 insgesamt 820 VMI-Stunden. Die Unterstützung der AG durch örtliche Betriebe zeigt die gewachsene Bereitschaft, gemäß den Beschlüssen des X. Parteitages der SED, das Kulturerbe vergangener Jahrzehnte zu bewahren. So wird auch dieses Stück heimatlicher Verkehrsgeschichte in alter Schönheit erhalten und zur Freude und Entspannung der werktätigen Menschen nutzbar sein.

Die AG sucht noch interessierte Eisenbahnfreunde, die sich für die Denkmalspflege dieser reizvollen Gebirgsbahn interessieren und mithelfen wollen, eine Eisenbahnrarität zu erhalten. Die Windbergbahn als eine der ältesten Vertreterinnen des grandiosen Eisenbahnbaus und -betriebes ist es wert, bewahrt zu bleiben.

Bild 4 Der Bahnhof Härnchen – Goldene Höhe auf einer Postkarte aus dem Jahre 1908.

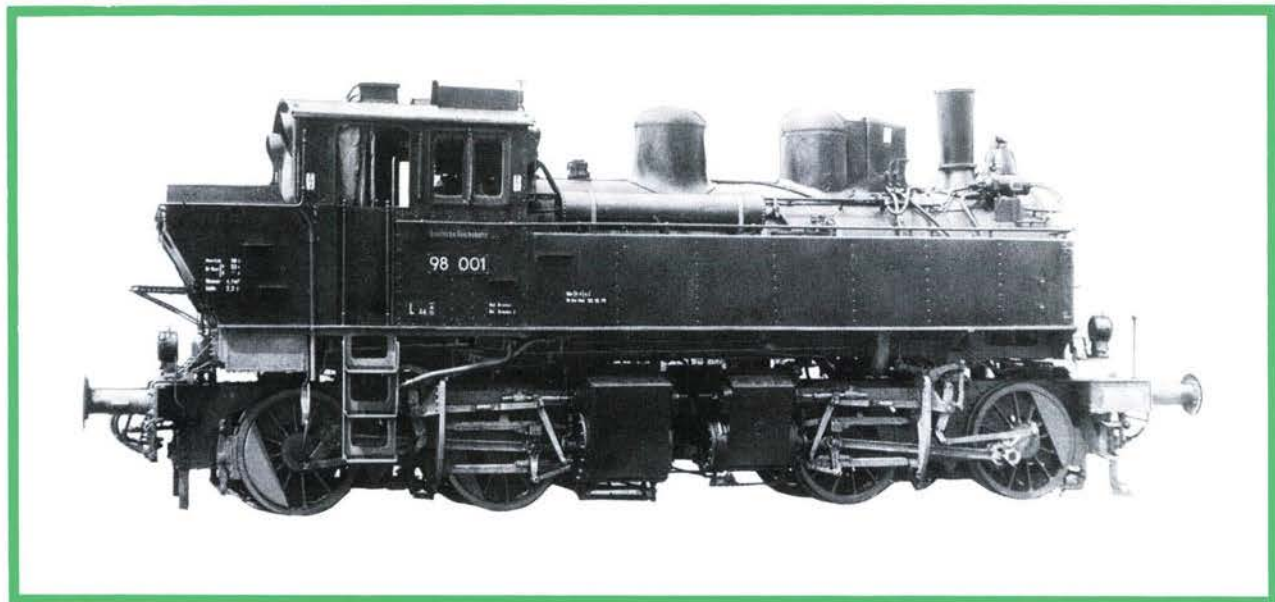
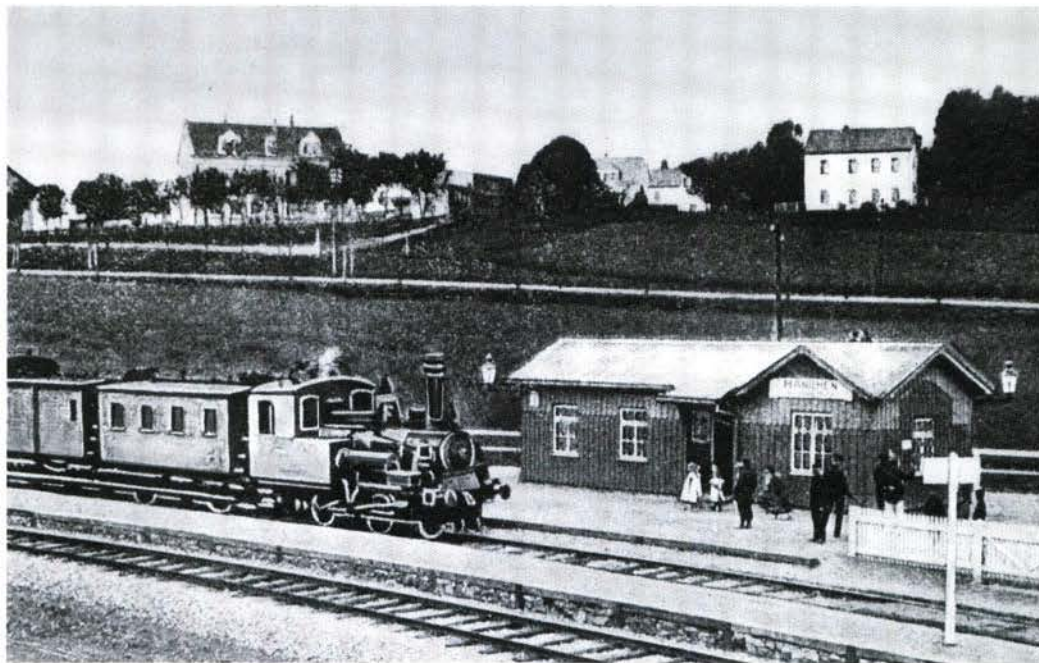
Repro: J. Hänsel, Dresden

Bild 5 Die letzte verbliebene „Kreuzspinne“, die 98 001, reiht sich würdig in die Garde der Museumlokomotiven ein.

Bild 6 Originaler Fahrplanaushang von 1916 in der Traditionsverkehrsstelle Obergittersee.

Bild 7 Der heutige Verkehrsrhythmus auf der Reststrecke Freital-Ost-Dresden-Gittersee. Hier ein Nahgüterzug in der engsten Kurve der Strecke (Radius: 85 m).

Fotos: J. Hänsel, Dresden





75 Jahre Bw Engelsdorf

...unter diesem Motto stand eine in Zusammenarbeit mit der DR und dem BV Halle des DMV der DDR durchgeführte Ausstellung vom 25. Juli bis 2. August 1981 in Leipzig-Engelsdorf.

Modelleisenbahner und Eisenbahnfreunde konnten sich nicht nur an den dort ausgestellten Lokomotiven erfreuen, sie hatten auch die Möglichkeit, die aus diesem Anlaß im Leipziger Raum eingesetzten Sonderzüge zu benutzen und im Bilde festzuhalten. Großes Aufsehen erregten die in 5 Vitrinen ausgestellten 85 Lokmodelle in den Nenngrößen H0, H0_e und TT. Die AG „Friedrich List“ zeigte u. a. den Besuchern ihre Modellbahnanlage „Klingenberg-Colmnitz“. Einen kleinen Eindruck von dieser gelungenen Veranstaltung sollen die auf dieser Seite veröffentlichten Fotos vermitteln.

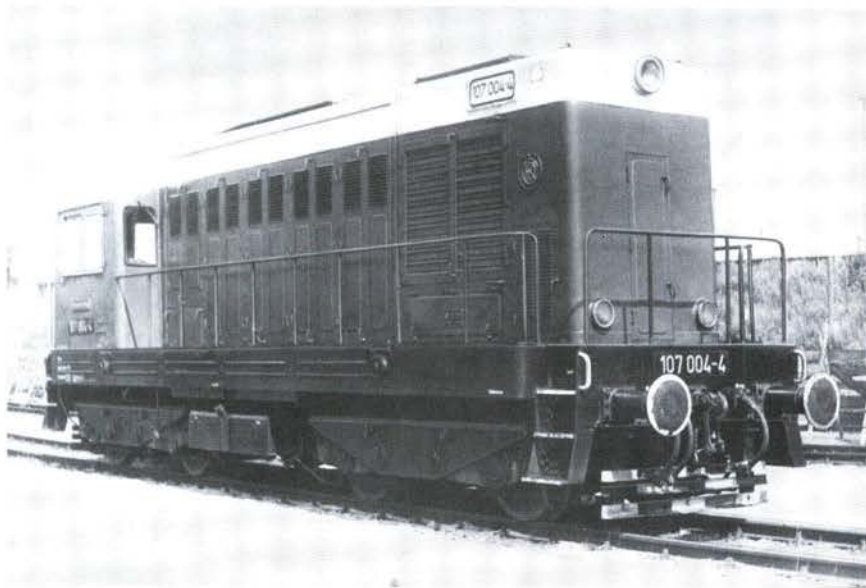


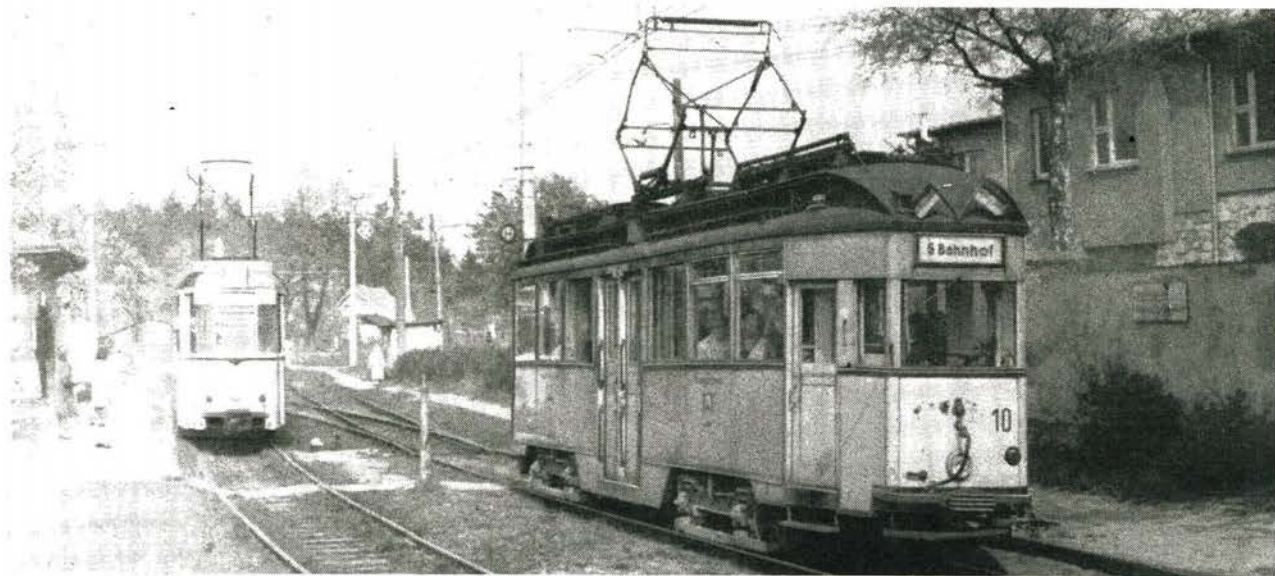
Bild 1 Ein aus Anlaß des Jubiläums eingesetzter Sonderzug mit der Lok 62 015 im Bahnhof Liebertwolkwitz.

Bild 2 „Frisch“ aus dem Raw Meinigen für Ausstellungszwecke hergerichtet, präsentierte sich die 80 023.

Bild 3 Erstmals konnten die Eisenbahnfans die Lok „Mammut“ (95 6676) der ehemaligen Halberstadt-Blankenburger Eisenbahn (HBE) während einer Ausstellung besichtigen und fotografieren.

Bild 4 Die Diesellok 107 004-4 wurde von Mitgliedern der AG „Friedrich List“ für die Ausstellung hebevoll gewaschen und vorbereitet. Diese Maschine bleibt als Traditionslok erhalten.

Fotos: W. Bahnert, Leipzig



IVO KÖHLER (DMV), Berlin

Rekowagen in Strausberg

Bei der Strausberger Eisenbahn waren seit Ende der 60er Jahre vierachsige Mitteleinstiegswagen im Einsatz, die von den Leipziger Verkehrsbetrieben übernommen wurden. Diese Triebwagen haben mittlerweile ein Alter von über 50 Jahren erreicht. Eine Erneuerung des Fahrzeugparkes wurde daher dringend notwendig. Wie im Heft 4/81 unserer Zeitschrift schon gemeldet, konnten dazu von den Berliner Verkehrsbetrieben (BVB) einige Zweirichtungs-Rekowagen übernommen werden. Diese Wagen wurden in den Jahren 1969 und 1970 im Raw Schöneeweide aus vorhandenen Altbaufahrzeugen rekonstruiert und ausschließlich auf der Linie 84 der BVB eingesetzt.

An dieser Stelle sei einmal das ausschließlich durch die BVB benutzte Bezeichnungssystem etwas genauer erläutert:

T — Triebwagen	B — Beiwagen
E — Einrichtungswagen	Z — Zweirichtungswagen.

Die nach der Buchstabenkennzeichnung folgenden beiden Ziffern geben das Jahr der Rekonstruktion an.

Im Rahmen des Rekonstruktionsprogrammes der Berliner Straßenbahn erfolgte bereits von 1959 bis 1968 der Aufbau von 165 Einrichtung-Triebwagen vom Typ TE 59, 107 Triebwagen der Typen TE 63/TE 64, 246 Beiwagen BE 59 und 95 Beiwagen BE 64. Den Abschluß bildeten dann die 25 Zweirichtungstriebwagen des Typs TZ 69 und 50 Beiwagen BZ 69.

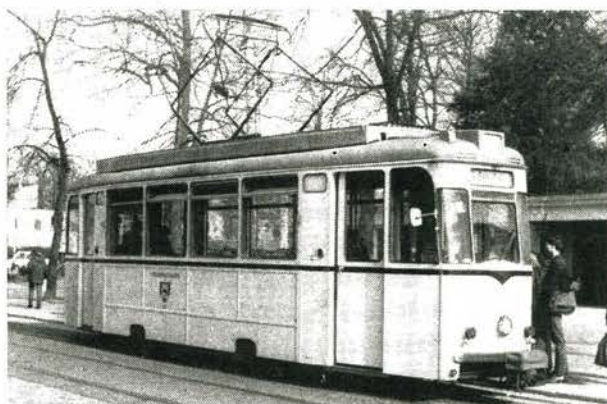
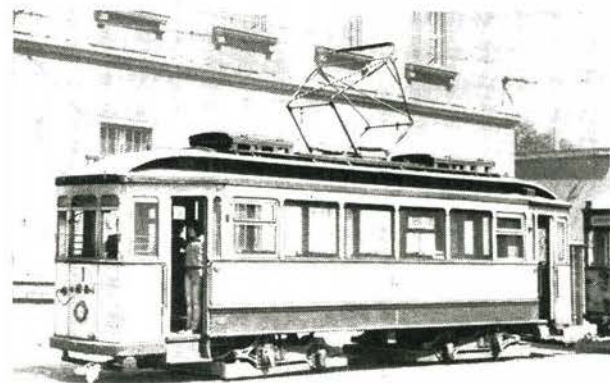
Äußerlich ähneln die Rewagen dem Einheitswagen vom Waggonbau Gotha. Ein markanter Unterschied besteht allerdings durch die fahrgestellose Bauart der Rekofahrzeuge. Charakteristisch sind für diese Wagen die einfachen Schiebetüren. Der Wagenboden im Fahrgastraum ist bedingt durch alte Fahrgestelle mit zwei Trittstufen pro Fahrzeug unterbrochen.

Für den Straßenbahnbetrieb in Strausberg erwiesen sich diese Wagen als gut geeignet, zumal regelspurige Zweirichtungs-Wagen der Bauart Gotha von anderen Verkehrsbetrieben nicht mehr zu beschaffen sind.

Im letzten Monat vergangenen Jahres und Anfang 1981 wurden per Straße die BVB-Triebwagen 223 020, 223 023 und 223 024 sowie die Beiwagen 269 039, 269 042 und 269 045 — 269 050 vom Betriebshof Nalepastraße nach Strausberg abtransportiert. Im April folgten die Triebwagen 223 019, 223 021 und 223 022 sowie die Beiwagen 269 040, 269 041, 269 043 und 269 044.

Anfang Januar konnten die ersten drei Fahrzeuge (ex. BVB 223 020, 223 023 und 223 024) in Betrieb genommen werden. Da die Gleisanlagen der Strausberger Eisenbahn mit dem Schienenprofil der DR ausgerüstet sind, mußten die Spurräder dieser Wagen zuvor verändert werden. Von den bis vor kurzem noch verkehrenden Mitteleinstiegswagen 2 (IV), 3 (II), 5, 7, 8 (II), 9 (II) und 10 (II) waren Anfang 1981 nur noch die Wagen 5, 7 und 10 (II) im Einsatz. Ihre Ausmusterung steht nun kurz bevor. Der ebenfalls noch vorhandene Triebwagen 1 (Baujahr 1921) steht unter Denkmalschutz. Weiterhin sind noch zwei abgestellte zweiachsige Triebwagen mit den Nummern 4 (ex 14) und 16 vorhanden. Sie wurden 1940 von der Straßenbahn Mettmann (heute BRD) übernommen.

So wird auch künftig die Strausberger Eisenbahn den schienengebundenen Personenverkehr zur Zufriedenheit ihrer Fahrgäste bewältigen.



Fotos: I. Köhler, Berlin

Ein Straßenbahn-Triebwagen, der Geschichte machte (I)

Vor 50 Jahren ging der „Große Hecht“ in den Linieneinsatz

Verkehrsgeschichtlicher Abriss

Um 1925 waren bei den Straßenbahnbetrieben vorwiegend zweiachsige Fahrzeuge mit Holzaufbauten im Einsatz. Diese Fahrzeuge wurden aber dem ständig steigenden Verkehrsaufkommen nicht mehr gerecht. Außerdem waren die technischen Ausrüstungen bereits moralisch verschlissen, da sie zum Teil noch aus den Anfängen der elektrischen Straßenbahn stammten. Sie konnten der aufkommenden Konkurrenz zum Kraftomnibus nicht mehr standhalten. Fast gleichzeitig wurde daher in Deutschland und in den USA an der Entwicklung moderner Straßenbahn-Triebwagen gearbeitet.

In den USA rief man 1929 zu diesem Zweck einen Arbeitskreis, das „Electric Railway Presidents Conference Committee“, ins Leben, dessen Aufgabe es war, einen neuen Straßenbahnwagen zu schaffen. Er sollte durch eine hohe Anfahrbeschleunigung im Verkehrsstrom der Kraftfahrzeuge mithalten. Nach umfangreichen Vorarbeiten konnte der bekannte PCC-Triebwagen (PCC = Abkürzung der Kommission) mit seiner speziellen Feinstufenschaltung im Jahre 1934 erstmals der Öffentlichkeit vorgestellt werden.

Bereits im Dezember 1929 konnte in Dresden ein völlig neuartiger Straßenbahnwagentyp für den Erprobungseinsatz übergeben werden. Ihm folgte im Juli 1930 ein zweiter Probewagen.

In schöpferischer Zusammenarbeit zwischen verschiedenen Lieferfirmen und der Dresdner Straßenbahn war — unter dem gleichen Leitgedanken wie beim PCC-Wagen — ein richtungsweisender vierachsiger Straßenbahn-Triebwagen entwickelt worden, der die gestellten Forderungen zu vollster Zufriedenheit erfüllte. Neben einer hohen Anfahrbeschleunigung bei stoßfreier Fahrt und einer sicheren Abbremsung aus hohen Geschwindigkeiten konnte das Fahrzeug auf dem steigungsreichen Dresdner Streckennetz (max. 78 ‰) freizügig eingesetzt werden.

Ferner sollte der Fahrkomfort für die Fahrgäste den Omnibussen angeglichen und die Arbeitsbedingungen für das Fahrpersonal erleichtert werden. Der Straßenbahnfahrer konnte erstmals durch Anordnung eines Fahrersitzes innerhalb einer abgeschlossenen Fahrerkabine seine Arbeit sitzend ausführen. Das wurde durch eine elektromechani-



Bild 1 Triebwagen Nr. 1701 der Dresdner Straßenbahn — Prototyp des „Großen Hechtes“



Bild 2 Fahrerkabine des Großen Hechtes

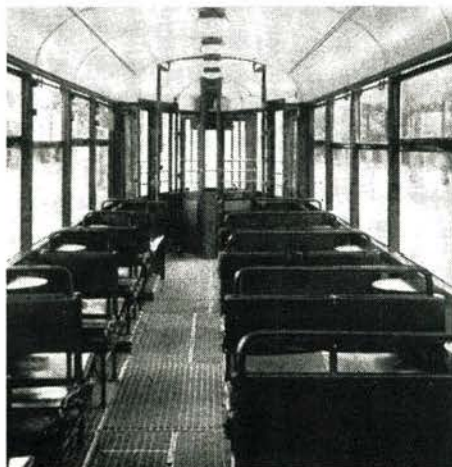


Bild 3 Innenansicht des Großen Hechtes