

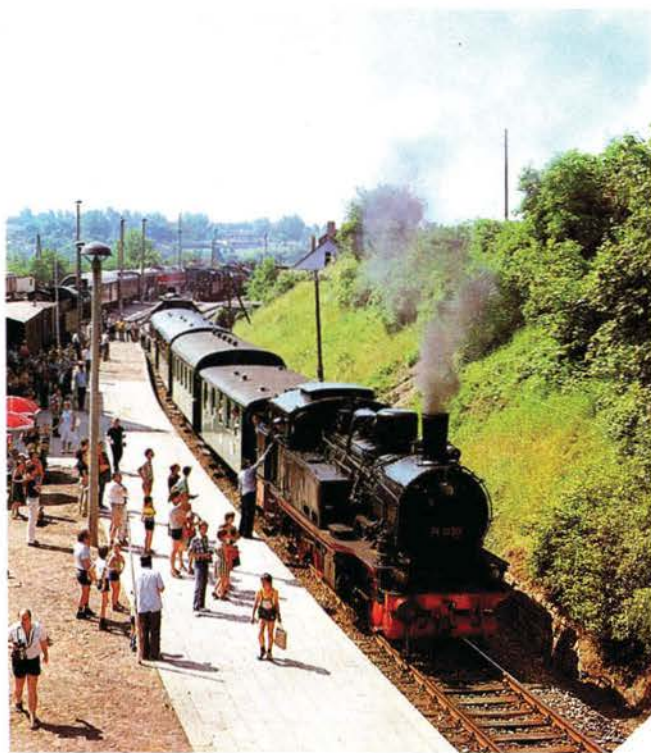
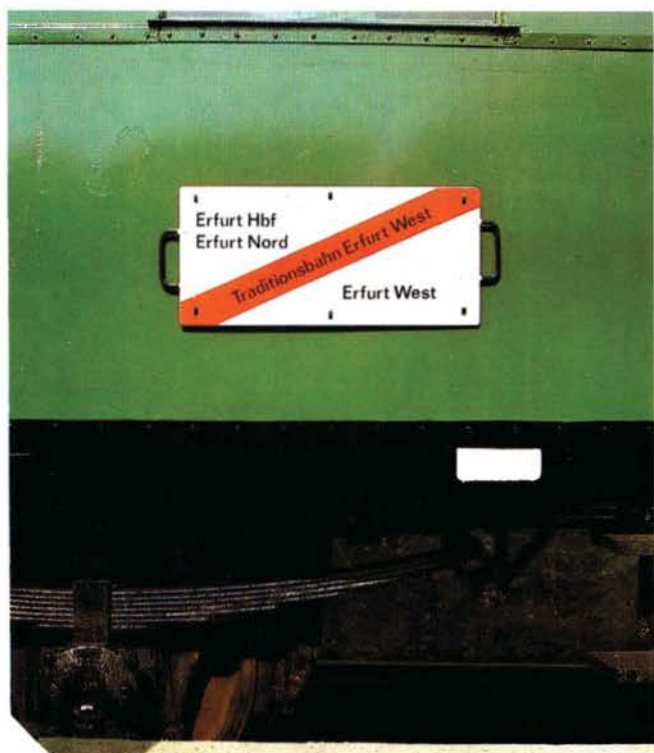
8
82

transpress

modell eisenbahner

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

Bildreportage
Fahrzeugschau Erfurt



Museums- Bahnhof Oberrittersgrün

Unweit der erzgebirgischen Kreisstadt Schwarzenberg liegt die Gemeinde Rittersgrün. Von 1889 bis 1971 bestand von hieraus eine 750-mm-spurige Bahn bis zum knapp 10 Kilometer entfernten Bahnhof Grünstädtel an der regelspurigen Nebenbahn Schwarzenberg—Annaberg-Buchholz. Nachdem hier kein Zug mehr fuhr, fanden sich Freunde, die nun schon über 10 Jahre engagiert dabei sind, als Erinnerung an das seinerzeit unentbehrliche Verkehrsmittel in und um den Lokschuppen des ehemaligen Bahnhofes Oberrittersgrün ein Schmalspur-bahn-Museum zu gestalten. Mehr darüber erfahren Sie auf den Seiten 4 und 5 dieser Ausgabe.

Bilder 1 bis 4 Blick auf das Gelände des Museumsbahnhofs Oberrittersgrün

Fotos: R. Heinrich, Steinpleis
2



eisenbahn-modellbahn-
zeitschrift
31. Jahrgang



transpress
VEB Verlag für Verkehrswesen
Berlin

ISSN 0026-7422
Index 32542

Titelbilder

100 Jahre Eisenbahndirektion in Erfurt.
Über die Veranstaltungen aus diesem
Anlaß berichten wir auf den Seiten 15—19
ausführlich. Das obere Foto zeigt die
Traditionslokomotive 94 1292 in Schleus-
ingen vor ihrer Fahrt nach Erfurt.
Großer Beliebtheit erfreute sich der in
Erfurt eingesetzte Traditionszug, hier mit
der Lok 74 1230 auf dem Bahnhof Erfurt
West. Links das an allen Wagen an-
gebrachte Wagenlaufschild.

Fotos: R. Heym, Suhl (1), J. Nagel, Berlin (2)

Museums-Bahnhof Oberittersgrün	2. US
Hobby — Lebensfreude	2
Kurzmeldungen	3
Bernd Kramer	
Die Gründung des Museumsbahnhofs Oberittersgrün	4
Günther Fiebig	
Fahrzeuge der ehemaligen Kleinbahn Wolmirstedt — Colbitz	6
Dimitar Dejanov	
Die bulgarischen Mastodon-Loks	9
Reinhard Demps	
Seit 100 Jahren fahren in Berlin-Köpenick Straßenbahnen	11
Kurzmeldungen	14
Werner Drescher	
Viel war zu sehen	15
Fahrzeugschau Erfurt	17
Dietmar Imig	
Gemeinschaftsanlage in H0 und Heimanlage in N	20
Tips	23
Gerald Wohlfahrt	
Bauanleitung für einen Wendezug in der Nenngröße H0	26
Claus Dahl	
Eine elektronische Besetztmeldeschaltung	29
Hartmut Küster	
Anregungen vom Vorbild — Bahnhof Blankenheim	31
DMV teilt mit	34
Kongreß der Eisenbahner-Esperantisten	36
Rezension	36
Gemeinschaftsanlage der AG 4/33 Erfurt	3. US

Redaktion

Verantwortlicher Redakteur:
Dipl. rer. pol. Rudi Herrmann
Telefon: 2 04 12 76
Redakteur: Ing. Wolf-Dietger Machel
Telefon: 2 04 12 04
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. Gunter Driesnack,
Königsbrunn (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 Hutter, Berlin
Werner Ilgner, Marienberg
Dipl.-Wirtschaftler Rolf Karl,
Sonneberg
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 Verlags:
Dipl.-Ing.-Ok. Journalist Max Kinze
Lizenz Nr. 1151
Druck:
(140) Druckerei Neues Deutschland,
Berlin
Erscheint monatlich;
Preis: Vierteljährlich 5,40 M.
Auslandspreise bitten wir den Zeit-
schriftenkatalogen 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: 16. 7. 1982
Geplante Auslieferung: 17. 8. 1982
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 293.

Bestellungen nehmen entgegen: in
der DDR: sämtliche Postämter und
der örtliche Buchhandel; im Ausland:
der internationale Buch- und Zeit-
schriftenhandel, zusätzlich in der BRD
und in Westberlin: der örtliche Buch-
handel, Firma Helios Literaturvertrieb
GmbH., Berlin (West) 52, Eichborn-
damm 141—167, sowie Zeitungs-
vertrieb Gebrüder Petermann GmbH
& Co KG, Berlin (West) 30, Kurfürsten-
str. 111.

Auslandsbezug wird auch durch den
Buchexport Volkseigener Außen-
handelsbetrieb der Deutschen
Demokratischen Republik, DDR - 7010
Leipzig, Leninstraße 16, und den
Verlag vermittelt.



Interview

**Hobby —
Lebens-
freude**

Redaktion:

Freund Delang, Sie sind ein über die Grenzen unseres Landes hinaus bekannter Modellbauer und Modelleisenbahner. Was zog Sie zu diesem Hobby?

Freund Delang:

Schon als kleiner Junge hat mich die Technik fasziniert. An erster Stelle rangierte, wie wohl bei den meisten Jungen, die Eisenbahn. Mein großer Wunsch war eine Spielzeugeisenbahn. Doch es mußte beim Wunsch bleiben; denn der schmale Verdienst meines Vaters reichte geradeso für den Lebensunterhalt. Also blieb mir nur der Eigenbau. Mit neun Jahren machte ich mich an das erste Projekt. Es war der Nachbau einer zweiachsigen Ellok aus einem Spielwarenkatalog. Räder und Motor stammten von einem Spielzeugwrack, das ich auf einer Schutthalde fand. Schienen und Trafo tauschte ich günstig mit einem Freund gegen anderes Spielzeug. Dann baute ich weitere Eisenbahnmodelle mit höheren Ansprüchen. Die Krönung war zweifellos der Sieg beim DDR-Ausscheid und der erste Platz beim Internationalen Modellbahnwettbewerb im Jahre 1966 in Budapest. Doch vor allem zählt die Freude am Schaffen, mich beflügelte, die Eisenbahn im Kleinen so naturgetreu wie möglich nachzugestalten.

Redaktion:

Was ist in Ihrer Werkstatt bisher entstanden?

Freund Delang:

Das Wort Werkstatt ist etwas geschmeichelt. In meinem Arbeitszimmer befinden sich ein Schreibtisch, eine Werkbank, ein Bücherschrank, zwei Glasvitrinen für die Eisenbahnmodelle, teils fertige und

teils im Bau begriffene Flugmodelle, meine Oldtimer TT-Anlage sowie ein großes Modell eines Hafenschleppers mit Funkfernsteuerung. Über vieles ist in unserer Zeitschrift in den zurückliegenden 30 Jahren geschrieben worden. Begon-

fahren kann. Bauplan und einige Materialien sind schon vorhanden. Nur die Tischdrehmaschine mit 90 mm Spitzenhöhe, 400 mm Drehlänge und Leitspindel fehlt mir noch. Dafür würde ich sogar meine kleine Mechanikerdrehbank opfern, auf der ich sämtliche

Materialien, auch die Räder und der Antrieb, zur Verfügung stehen. Und schließlich ist es ganz wichtig, daß die notwendigen Fertigkeiten für den Bau eines Fahrzeuges, Werkzeuge und eventuell Maschinen vorhanden sind. Ein guter Rat noch: Es dürfen nur solche Dinge begonnen werden, die auch zu realisieren sind, wo also das Erfolgserlebnis eintritt.

Redaktion:

Sie sind seit Gründung des Verbandes Mitglied, sind Vorsitzender der Zentralen Revisionskommission und gehören seit vielen Jahren dem Beirat unserer Zeitschrift an. Was verdient, kurz vor dem 5. Verbandstag, besonders hervorgehoben zu werden?

Freund Delang:

Darauf wäre viel zu sagen. In den 20 Jahren hat sich die Mitgliederzahl verdoppelt, wir hatten erlebnisreiche Exkursionen, Ausstellungen, Modellbahnabende und viele schöne und interessante Veranstaltungen. Mir persönlich haben dabei der enge Kontakt und das herzliche Einvernehmen der Freunde der kleinen und großen Eisenbahn, der Erfahrungsaustausch sehr viel gegeben. Insgesamt waren für mich die 20 Jahre im Verband Ausdruck der Lebensfreude. Dies veranlaßt mich, alles zu tun, daß der Frieden erhalten bleibt und keine atomare Katastrophe, wie sie die Reagan-Administration anstrebt, alles zerstört.

Redaktion:

Was erwarten Sie insbesondere von unseren jungen Lesern?

Freund Delang:

Unser Hobby ist eine wunderbare Sache. Ich würde mir wünschen, daß noch mehr Mädchen und Frauen sich diesem Hobby widmen, daß sie Mitglied unseres Verbandes werden. Dann würde manches noch viel besser klappen. Freuen würde ich mich über eine Siegerin im Internationalen Modellbahnwettbewerb in der Kategorie A1.



nen habe ich als Kind mit der Spurweite 0. Es entstanden vier Lokomotiven und 20 Wagen. Nach 1945 bis etwa 1959 baute ich zwei Anlagen in der Nenngröße H0. Dafür entstanden sieben Lokomotiven und 14 Wagen-Modelle. Es folgten zwei Anlagen in der Nenngröße TT aus Thüringen und eine amerikanische Oldtimer-Anlage aus der Zeit um 1875. Alle Fahrzeuge dafür, fünf Lokomotiven und 25 Wagen, habe ich selbst gebaut. Auch sämtliche Gebäude und Bahnbauten entstanden in meiner Werkstatt. Ich habe mich auch dem Sammeln und Frisieren gewidmet. Schließlich habe ich auch Schmalspurfahrzeuge in der Nenngröße II_m, sieben Lokomotiven und 10 Wagen, gebaut, was mir wegen der hohen Vorbildtreue viel Freude gemacht hat. Mein Wunsch für die Zukunft wäre, eine Dampflokomotive zu bauen, auf der ich selbst ein Stück

Drehteile meiner Eigenbaufahrzeuge hergestellt habe, die aber leider nur eine Drehlänge von 200 mm besitzt.

Redaktion:

Geben Sie uns ein paar Tips aus Ihren Arbeitserfahrungen.

Freund Delang:

Das ist in einem solchen Interview gar nicht so einfach. In den Heften 8 und 9/1981 habe ich versucht, meine Erfahrungen beim Bau großer Spurweiten zu vermitteln. Und ein Leser hat treffend gesagt, daß diese Erfahrungen gleichermaßen auch für andere Nenngrößen gelten können. Auf jeden Fall ist es richtig und zweckmäßig, den Bau eines Modells erst zu beginnen, wenn die Unterlagen, einschließlich Fotos, vollständig vorhanden sind und auch die abschließende Farbgebung bekannt ist. Es muß weiterhin gesichert sein, daß die benötigten Werkstoffe und

Werkbahn Mladějov — Hřebeč

Zu dem im Heft 3/82 veröffentlichten Beitrag über die Werkbahn Mladějov—Hřebeč in der ČSSR erhielten wir von unserem Leser Wolfram Wagner folgende ergänzende Mitteilungen:

„Die Lok 4 (O & K 1906/1835) wurde 1930 an eine Baufirma verkauft. Die 1951 von den ČKD-Werken mit der Fabrik-Nr. 2992 ausgelieferte Lok erhielt nicht die Nr. 6, sondern die Bezeichnung 4^{II}. Der zum Bestand dieser Werkbahn gehörende Personenwagen ist nicht mehr im Einsatz. Er steht in Mladějov. Der Zugverkehr wird nach Bedarf abgewickelt. Gegen 8.45 Uhr trifft in der Regel ein Leerwagenzug von Mladějov in Hřebeč ein. Anschließend fährt ein Güterzug zurück nach Mladějov. Gegen 12.00 Uhr folgt ein weiteres Zugpaar zwischen beiden Endpunkten der Strecke.“

Mit Fahrrädern zur „Spreewaldguste“

Einige Freunde unserer AG beschäftigen sich damit, eine Anlage mit Motiven der ehemaligen Spreewaldbahn zu gestalten. Das Problem besteht für uns darin, daß — seien es Loks, Wagen oder auch Gebäude — alles selbst gebaut werden muß. Die Unverkennbarkeit, ja Einzigartigkeit und architektonische Schönheit der Empfangsgebäude und des Charakters der Landschaft sollen weitgehend nachempfunden werden. So blieb uns nichts weiter übrig, als an Ort und Stelle Milieustudien zu betreiben. Da die zur Besichtigung vorgesehenen Objekte nur schwer mit öffentlichen Verkehrsmitteln

zu erreichen sind, entschlossen wir uns zu einer Radwanderung. Am ersten Tag fuhren wir entlang der Trasse über Siegadel, Waldow und Laasow nach Straupitz. Hier gaben uns die Kollegen Knopp und Gischke reichlich Gelegenheit, Auskünfte über das Geschehen im Bw in den zurückliegenden Jahren und dem jetzigen Verwendungszweck einzuholen. Eifrig wurde fotografiert



und vermessen. Gleiches Entgegenkommen wie im Bw zeigte auch die LPG „Eintracht“. Ihr gehört jetzt das Gelände des ehemaligen Bahnhofs Straupitz. Auf dem Gelände der LPG Pflanzenproduktion Straupitz konnte der Aufbau des Waggon 900-225 in Augenschein genommen werden. Im Bw-Gelände sind noch zwei Wagenkästen ehemaliger Gepäckwagen zu sehen. Übrigens ist der eine heute noch existierende Wasserkran nach wie vor funktionstüchtig. In der Drehscheiben-Grube entstand eine Springbrunnenanlage. Nachmittags ging es zum ehemaligen Bahnhof Burg-Jugendturm. Anschließend radelten wir über Straupitz und Lamsfeld zurück nach Goyatz. Am nächsten Tag fuhren wir über Siegadel, Klein-Leine, Briesensee und ab Radensdorf entlang des ehemaligen Streckenab-

schnitts Lübben—Straupitz zum Bahnhof Lübben. Hier galt unsere Aufmerksamkeit dem letzten gut erhaltenen Güterwagen der Spreewaldbahn, der jetzt als Lampenschuppen dient, sowie dem hübschen kleinen, jetzt neu abgeputzten ehemaligen Empfangsgebäude der Spreewaldbahn. Weiter führte die Route nach Lübbenau zum „Spreewaldmuseum“, in dessen Pavillon sich die von den Kolle-

Der 1898 gebaute Gw 99-52-03 fuhr 69 Jahre auf der Spreewaldbahn. Noch heute steht er neben dem Empfangsgebäude in Lübben.
Foto: H.-D. Dörfel, Berlin

gen der Lokeinsetzstelle Lübbenau gut restaurierte Spreewaldbahnlok 99 5703 sowie der Gepäckwagen 903-201 befinden.

W. Schulz, Wilhelm-Pieck-Stadt Guben

Noch einmal Culemeyer- Fahrzeuge

Kurt Zeising aus Zerbst läßt uns zum im Heft 2/82 veröffentlichten Beitrag „Güterwagen auf der Straße?“ noch wissen:

„Es kam schon einer Sensation nahe, als die Straßenpassanten im Sommer 1936 oder 1937 sahen, wie ein gedeckter Güterwagen die

Berliner Manteuffelstraße im Südosten der Stadt kreuzte. Gleichzeitig war das meine erste Bekanntschaft mit einem Culemeyer-Fahrzeug. Ein Betrieb in der Köpenicker Straße hatte diese von der DRG angebotene Transporttechnologie in Anspruch genommen. Und so pendelte das Culemeyer-Fahrzeug einige Male in der Woche mit Güterwagen zwischen dem Görlitzer Güterbahnhof und dem Betrieb. Von dort führte der Weg durch die Adalbert- und Melchiorstraße, am Mariannenplatz wurde die Thomaskirche umfahren, und weiter ging es durch die lange Wrangel- und Lübbener bis zur Görlitzer Straße, wo sich der Güterbahnhof befand. Vor Aufnahme des Rollverkehrs wurde bei der damaligen Berliner Verkehrsgesellschaft (BVG) beantragt, den Viadukt der Hochbahn — wo die Culemeyer-Fahrzeuge die Skalitzer Straße zwischen den Stationen Görlitzer Bahnhof und Schlesisches Tor die Wrangelstraße kreuzten — so zu verändern, daß die lichte Durchfahrhöhe dem Culemeyer-Betrieb angepaßt werden konnte. Um mehr als die Hälfte kürzer — damit zeit- und kostensparender — wäre der Weg jedoch von dem in der Mühlenstraße befindlichen Schlesischen Güterbahnhof (heute zum Ostbahnhof gehörig) gewesen.“

Im nächsten Heft
lesen Sie u. a.:
Die BR E 94/254

Bernd Kramer (DMV), Schwarzenberg

Die Gründung des Museumsbahnhofes Oberittersgrün

Mit dem Antransport der ersten 9 Museumsfahrzeuge vor über 10 Jahren wurde der Grundstein für den Museumsbahnhof Oberittersgrün im Kreis Schwarzenberg gelegt. Bereits einige Monate vor der letzten Fahrt auf der Schmalspurbahn Grünstädtel—Oberittersgrün unterbreitete der Ortschronist Gerhard Lang dem Rat der Gemeinde Rittersgrün den Vorschlag, der mit der Bevölkerung eng verbundenen Bahn ein Denkmal zu setzen.

Der Stein kam ins Rollen

Neuland mußte betreten werden, denn um 1970 gab es in der DDR noch kein direktes Beispiel für ein solches Vorhaben. So befand sich die heutige „Traditionsbahn Radebeul Ost-Radeburg“ noch ganz am Anfang ihrer Entwicklung. Sonderfahrten und Lokomotivausstellungen hatten bei weitem noch nicht die jetzige Popularität.

Erste Gedanken sahen die Aufstellung einer Lok der früheren sächsischen Gattung IV K und einiger Personen- und Güterwagen als technisches Denkmal vor, wobei die Fahrzeuge teilweise im Oberittersgrüner Loksuppen untergestellt werden sollten.

Am 13. September 1971 gab die Deutsche Reichsbahn bekannt, daß die Stilllegung der Bahn mit Beginn des Winterfahrplanes 1971/72 erfolgen wird. Bis zum letzten Betriebstag am 25. September 1971 brachten persönliche Begegnungen mit Gerhard Arndt vom Verkehrsmuseum und Freunden des Bezirksvorstandes Dresden des DMV wertvolle Hinweise für die weitere Arbeit.

Im Einvernehmen mit der Reichsbahndirektion Dresden wurden Ende 1971 7 vierachsige Personen- und Güterwagen aus dem erzgebirgischen Raum für das Vorhaben in Rittersgrün zur Verfügung gestellt. Jahrzehntelang dienten derartige Fahrzeuge der verkehrstechnischen Erschließung des Pöhltales zwischen Grünstädtel und Oberitters-

grün. Dazu kam ein zweiachsiger offener Güterwagen mit Trichterkupplung und einem Achsstand von 2100 mm. Probleme traten allerdings bei der Beschaffung einer Lokomotive auf. Doch auch hier gab es Unterstützung durch die DR. Johannes Pampel, verantwortlich für den Schmalspurlokeinsatz im Bahnbetriebswerk Aue, erreichte, daß die in Kirchberg als Ersatzteillieferer abgestellte Lok 99 579 hergerichtet werden konnte.

Nun liefen auch die Vorbereitungen zur Überführung der Fahrzeuge nach Ober-

ittersgrün auf vollen Touren. Noch im Dezember 1971 trafen die ersten Wagen in Grünstädtel ein. Nach dem Antransport der Lokomotive sollte die Überführungsfahrt stattfinden. Eine Untersuchung ergab, daß es durchaus möglich war, die Lok 99 579 nochmals anzuhetzen und nach Rittersgrün zu fahren.

Die Überführung zum etwa 9 km entfernten ehemaligen Bahnhof Oberittersgrün sollte zwei Tage später erfolgen. Am 14. Januar 1972 schloß eine Baufirma die durch die bereits in Angriff genommenen Abbauarbeiten entstandene Gleislücke von 30 m. Der 15. Januar 1972 war reich an Arbeit und auch an Erlebnissen. In den frühen Morgenstunden wurde die Lokomotive angeheizt. Schließlich konnte der Zug zusammengestellt werden. Um 10.10 Uhr war es nun endlich soweit: Die Aufsicht erteilte dem nun wirklich



Museumszug auf stillgelegter Strecke Beinahe wäre dieses initiativreiche Vorhaben jedoch noch gescheitert! Am 28. Dezember 1971 begann nämlich eine Brigade des damals im Aufbau befindlichen Pumpspeicherwerkes Markersbach in Raschau mit dem Streckenabbau. Baufreiheit für eine neue Zufahrtstraße sollte geschaffen werden. Es gelang jedoch zu veranlassen, daß diese Arbeiten unterbrochen wurden. Am 4. Januar 1972 stimmte das Ministerium für Verkehrswesen endgültig dem Vorhaben zu, in Rittersgrün ein Museum einzurichten. Am 13. Januar 1972 traf die zukünftige Denkmallokomotive in Grünstädtel ein.

Museumszug auf stillgelegter Strecke

Museums- oder Traditionslokomotiven? Oft erreichen uns Zuschriften, in denen beide Bezeichnungen durch-einandergebracht werden. Museumslokomotiven sind sämtliche Triebfahrzeuge, die dem Verkehrsmuseum Dresden gehören. Dazu zählen u. a. die 01 005, 03 001, 62 015, 38 205, 74 1230 und 89 6009. Traditionslokomotiven sind nach wie vor im Besitz der Deutschen Reichsbahn. Zu ihnen zählen u. a. die 01 2137, 03 1010, 50 849, 52 6666, 94 1292 und 95 1027. Weiterhin existieren in der DDR auch mehrere Denkmallokomotiven, wobei hier verschiedene Rechtseigentümer vorhanden sind. Während beispielsweise die ehemalige DR-Lok 99 579 der Gemeinde Rittersgrün gehört, ist die frühere 99 5703 Eigentum des Spreewaldmuseums in Lübbenau.

Museums- oder Traditionslokomotiven?

Oft erreichen uns Zuschriften, in denen beide Bezeichnungen durch-einandergebracht werden.

Museumslokomotiven sind sämtliche Triebfahrzeuge, die dem Verkehrsmuseum Dresden gehören. Dazu zählen u. a. die 01 005, 03 001, 62 015, 38 205, 74 1230 und 89 6009.

Traditionslokomotiven sind nach wie vor im Besitz der Deutschen Reichsbahn. Zu ihnen zählen u. a. die 01 2137, 03 1010, 50 849, 52 6666, 94 1292 und 95 1027. Weiterhin existieren in der DDR auch mehrere

Denkmallokomotiven, wobei hier verschiedene Rechtseigentümer vorhanden sind. Während beispielsweise die ehemalige DR-Lok 99 579 der Gemeinde Rittersgrün gehört, ist die frühere 99 5703 Eigentum des Spreewaldmuseums in Lübbenau.

allerletzten Zug nach Oberrittersgrün das Signal Zp9a.

Die hohe Zuglast machte der Lok zu schaffen. Außer den acht Museumsfahrzeugen war noch ein GGW nach Siegelhof zu transportieren, der dort als Schuppen Verwendung fand. Als in Pöhla mehrere Anfahrversuche auf den vereisten Schienen scheiterten, wurde der Zug schließlich geteilt.

Zunächst zog die Lok den GGW nach Siegelhof. Die 99 579 fuhr dann leer zurück, übernahm die Güterwagen und den Aussichtspersonenwagen, der

Nachdem der erste Teil des Zuges in Oberrittersgrün eingetroffen war, fuhr die Lok wieder leer nach Pöhla. Nun waren die Reisezugwagen an der Reihe. So trafen alle Fahrzeuge in Oberrittersgrün ein. Zwei Personenwagen und die Lokomotive fanden gleich im Lokschuppen ihr Domizil. Nach 58 Betriebsjahren gab es für die 99 579 einen würdigen und wohlverdienten Platz in einer ständigen Ausstellung.

Die Rechtsträgerschaft über Lokschuppen, Fahrzeuge und einen Teil der

Das Museum entstand

Am 26. Februar 1972 trafen sich die Rittersgrüner Freunde zu einem ersten Gespräch im „Holzklassewagen“ KB4. An einen regen Besucherverkehr, wie wir ihn heute haben, dachte an jenem Tag noch keiner der damals anwesenden Eisenbahnfreunde. Erst mußten alle Fahrzeuge konserviert und der ehemalige Lokomotivschuppen saniert werden. Eine solide Aufgabe, die ohne Verständnis und teilweisem Mitwirken der Ehefrauen unmöglich gewesen wäre. So wurde am 4. März 1972 der



Die am 15. Januar 1972 überführten Fahrzeuge

Bezeichnung	Nummer	Gattung	Baujahr	Letzter Standort
Lokomotive	99 579	sä IVK	1912	Kirchberg
Personenwagen	970-328	KB4	1908	Schönheide-Süd
Personenwagen	970-586	KB4trp	1926	Kirchberg
Aussichtswagen	970-310	KB4		Kipsdorf
Gepäckwagen	974-334	KD4	1922	Kirchberg
geschl. Güterwagen	97-10-98	GGW	1932	Wilkau-Haßlau
offener Güterwagen	97-29-36	OOw		Grünstädtel
Flachwagen	97-25-36	HHw		Schönheide Süd
offener Güterwagen	97-18-51	Ow		Wolkenstein

Hinweise zu den noch fehlenden Baujahren nimmt der Verfasser dankend entgegen.

noch die Aufschrift „Auf zum Heimatfest nach Frauenstein“ trug. Mit der Bahn jahrzehntelang verbundene Fahrgäste fuhrten auf diesem Wagen mit. Ständig mußte der Zug seine Fahrt unterbrechen, denn die Spurrillen in den Straßenüberführungen waren durch festgefrorenen Schmutz nicht befahrbar. Doch die Rittersgrüner Heimatfreunde zeigten viel Initiative.

Gleisanlage des Bahnhofes übernahm der Rat der Gemeinde Rittersgrün. Leider konnte nicht der gesamte Bahnhof übernommen werden.

Der 15. Januar 1972 klang feuchtfröhlich in einer Rittersgrüner Gaststube aus. Der Grundstein war gelegt, doch die interessante und auch aufopferungsvolle Freizeit-Arbeit begann nun erst richtig.

1 Der erste Teil des Zuges traf in Oberrittersgrün am 15. Januar 1972 ein.

2 Der zweite Teil kurz vor Einfahrt in den Endbahnhof Oberrittersgrün. Wegen Dampfmangel mußte für die Lokomotive eine Verschnaufpause eingelegt werden.

Fotos: Hansjürgen Meyer, Schwarzenberg

erste Arbeitseinsatz durchgeführt. Mittlerweile konnte der „Museumsbahnhof Oberrittersgrün“ eröffnet werden, und er hat sich innerhalb weniger Jahre zu einem kulturellen Zentrum in und um Rittersgrün entwickelt.

Bis Saisonabschluß 1981 kamen nahezu 70 000 Besucher, um nicht nur die dort ausgestellten Fahrzeuge zu sehen, sondern auch etwas aus der Heimatgeschichte dieses Landstriches zu erfahren.

Im Namen des Museumskollektivs sei allen Freunden und Helfern herzlich gedankt, die dem Museum jede mögliche Unterstützung gewährten und für die das nach wie vor selbstverständlich ist.

Ing. Günther Fiebig (DMV),
Dessau

Fahrzeuge der ehemaligen Kleinbahn Wolmirstedt — Colbitz

Die große Blüte des Kleinbahnbaues war um die Jahrhundertwende abgeschlossen. Nur wenige Strecken entstanden noch vor dem ersten Weltkrieg. Zu ihnen zählte die 8,5 km lange und am 10. September 1910 eröffnete nebenbahnähnliche Kleinbahn von Wolmirstedt nach Colbitz. Derartige Bahnen waren in der damaligen preußischen Provinz Sachsen recht zahlreich – man denke nur an das umfangreiche Netz in der Altmark. Zurecht bezeichnete seinerzeit ein Landesbahndirektor des Provinzialverbandes diese Strecken als „Meliorationsbahnen“; denn sie dienten der Erschließung ganzer Landstriche, die abseits der Staatsbahnen lagen. Wie die eigentliche Meliorationswirtschaft wurde der Bau solcher Kleinbahnen aus Mitteln des preußischen Staates, der Provinzen, der Kreise und der Gemeinden finanziert. Es waren also keine Privatbahnen im eigentlichen Sinne. Öffentliche Mittel wurden sparsam eingesetzt. Die Ausstat-

tung dieser Bahnen war daher stets recht bescheiden. Und da der Betrieb vielfach nicht die erhofften Überschüsse erzielte, mußte weiter an Ausgaben gespart werden. Wesentliche Kosten entstanden meist für die Bezahlung des Personals. Um auch hier zu sparen, wurde 1913 auf der Kleinbahn Wolmirstedt—Colbitz die einmännige Lokbesetzung eingeführt.

Die Fahrzeuge

Der Erstbestand der Kleinbahn Wolmirstedt—Colbitz bestand aus zwei Bn2t-Lokomotiven, einem BCi-, einem Ci-Personenwagen und einem PwPosti. Bis 1921 wurden noch zwei weitere Personenwagen und 10 Güterwagen beschafft. Letztere durften in den Wagenpark der Staatsbahn übergehen.

Lokomotiven

Die beiden Tenderlokomotiven mit den Nr. 1 und 2 lieferte Henschel 1910 mit den Fabriknummern 10018 und 10019. 1940 erhielten sie im Rahmen der Einführung eines durchgehenden Nummernplanes der Triebfahrzeuge der Kleinbahnabteilung des Provinzialverbandes Sachsen die Betriebsnummer 197 und 198. Nachdem 1937 ein VT beschafft wurde, erhielt die Lok 198 bei der Kleinbahn Rennsteig—Frauenwald ein neues Einsatzgebiet. Die Lok 197 verkehrte dagegen noch weiter auf der Stammstrecke Wolmirstedt—Col-

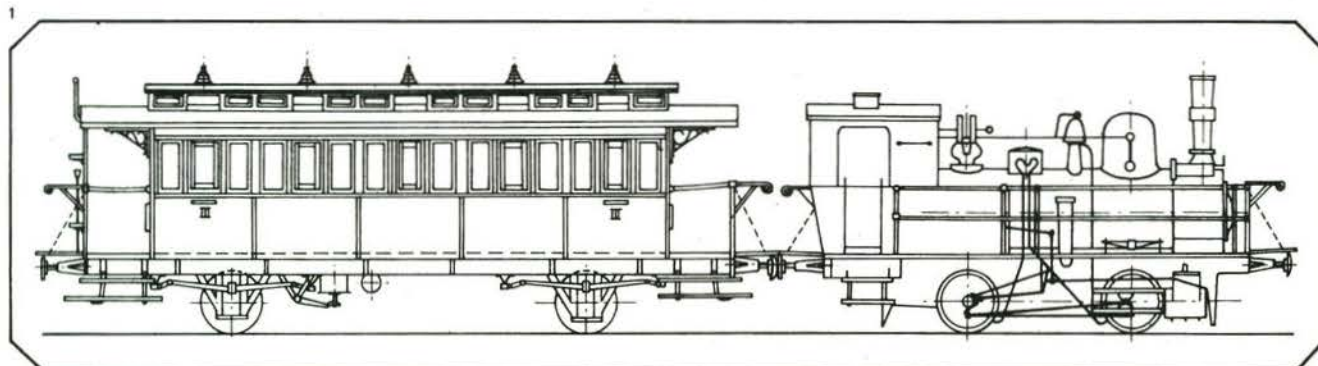
bitz. Die 1950 von der DR in 98 6215 umgezeichnete Lokomotive wurde noch im gleichen Jahr an das Bw Magdeburg-Rothensee abgegeben und dann in Dessau, Salzwedel, Eilsleben, Roßlau, Oebisfelde, Stendal und noch einmal in Dessau eingesetzt. Dort wurde sie 1962 abgestellt. Nach der offiziellen Ausmusterung im Jahre 1963 trat sie die Reise zum Schmelzofen an. Die technischen Daten der 98 6215 enthält die Tabelle. Die Lok war eine typische Bn2t-Maschine, die von den Lokfabriken zu dieser Zeit für die Klein- und Anschlußbahnen in größerer Stückzahl hergestellt wurden. Mit den preußischen Normallokomotiven der Gattung T 2 hatten sie nur die Achsfolge gemein. 1913 wurde mit der Betriebsnummer 3 eine weitere Bn2t in Dienst gestellt, die aber bald an die Kleinbahn Stendal—Arneburg überging. Eine weitere Lok dieser Bauart, die später im Bestand der Altmärkischen Kleinbahn als Nr. 7 erscheint, war ebenfalls vorübergehend zwischen Wolmirstedt und Colbitz eingesetzt. Wann und wie lange diese beiden Lokomotiven in Colbitz stationiert waren, blieb bisher ungeklärt.

Personen- und Gepäckwagen

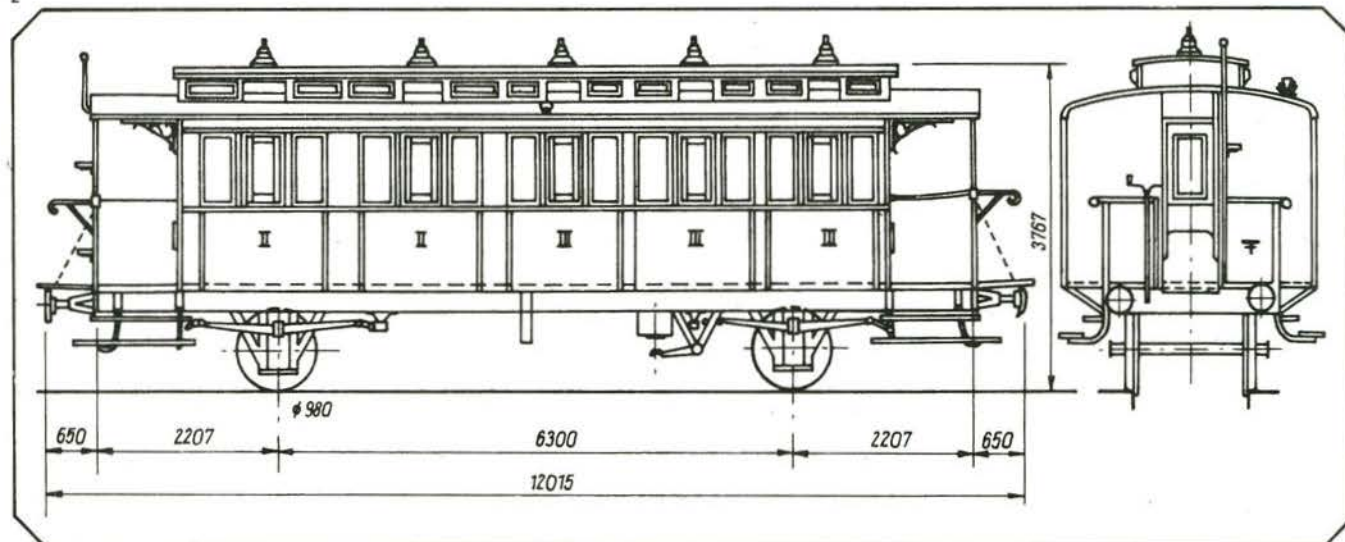
Die beiden Personenwagen der Gattung BCi und Ci wurden – wie auch der PwPosti – im Neuzustand angeliefert. Die beim Bau

verwendeten Radsätze, Federn, Puffer und Kuppelungen entsprachen den preußischen Normalien. Zumindest der PwPosti trug auf den Schiebetüren die Anschrift „KLEINBAHN WOLMIRSTEDT—COLBITZ“. Um den Heizer, und damit Personalkosten einzusparen, mußten die Lokomotiven und der PwPosti umgebaut werden. Dadurch konnte der Zugführer notfalls den Zug anhalten, wenn der Lokführer dazu nicht mehr in der Lage war. Wie die Personenwagen erhielten auch die Lokomotiven jeweils vorn und hinten Übertrittbleche, die auf Grund der Forderung der Kleinbahnaufsichtsbehörde auf 700 mm zu verlängern und leicht zu krümmen waren, um eine sichere Auflage zu erreichen. In die Rückwände der Führerstände baute die eigene Werkstatt 600 mm breite Türen ein. Der jeweils rechte Umlauf wurde im Bereich des Führerhauses auf 395 mm verbreitert und dann von dort bis zur Rauchkammer mit einem Schutzgelenk versehen. Bild 1 zeigt die Anordnung von Lok und Ci in gekuppeltem Zustand, wobei die Kuppelmöglichkeit bei Rückwärtsfahrt der Lok rechts angedeutet wurde.

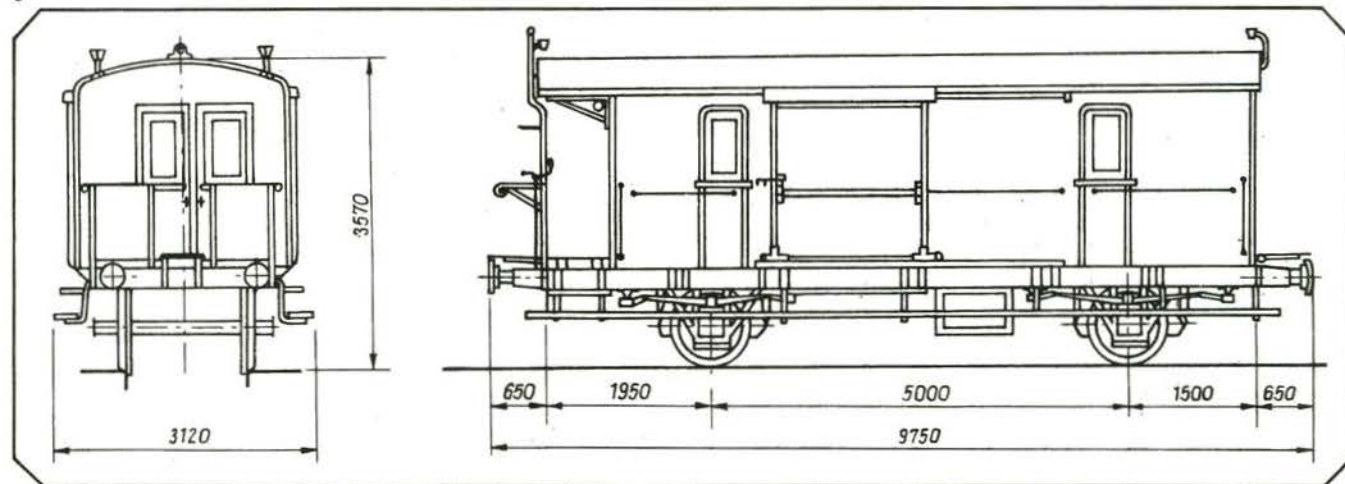
- 1 Lokomotive und Ci eingerichtet für die einmännige Lokbesetzung
- 2 BCi-Wagen aus dem Jahre 1910
- 3 Pwi-Wagen aus dem Jahre 1931



2



3



Technische Daten der Lokomotiven

1. Betriebsnummer	1 und 2
2. Betriebsnummer	197 und 198
DR-Bezeichnung	98 6215 und 98 6216
Bauart	Bn2t
V_{max}	40 km/h
Kesselüberdruck	12 kp/cm ²
Zylinderdurchmesser	320 mm
Kolbenhub	500 mm
Schieberbauart	Flachschieber
Steuerung	Allan außen
Raddurchmesser	1000 mm
Radstand	2500 mm
Länge über Puffer	7600 mm
Höhe des Schornsteins	3500 mm
Höhe des Wassereinflaßs	2000 mm
Lokleermasse	17 t
Lokdienstmasse (mit vollen Vorräten)	25 t
Wasservorrat	6 m ³
Kohlenvorrat	1,66 t
Rostfläche	0,97 m ²
Heizfläche	47,67 m ²
Baujahr	1910

Die Übergangseinrichtungen an der Lok 197, der späteren 98 6215, sind anscheinend 1952 bei einer Schadgruppe L 3 im damaligen Raw Blankenburg (Harz) abgebaut worden. An der Lok 98 6216 (ex Nr. 198), die zwischen Rennsteig und Frauenwald fuhr, blieben diese Übergänge bis zu ihrer Ausmusterung erhalten. Der PwPosti wurde ebenfalls umgebaut, denn die Postabteilseite hatte weder einen Durchgang noch eine Übergangseinrichtung, weil das Postabteil verschließbar bleiben mußte. Da der Bahnpostverkehr zwischen Wolmirstedt und Colbitz ohnehin nur gering gewesen sein kann, wurde das Postabteil verkleinert, ein L-förmiger Gang eingebaut, die erforderliche Stirnwand-

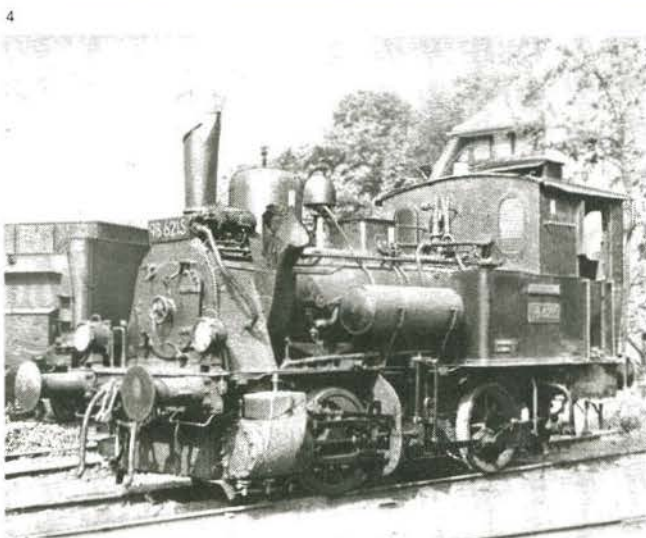
tür ein- und ein Übertrittblech angebaut. Zu bemerken wäre noch, daß ein Handgeländer auf den Übergängen an den Lokomotiven nur einseitig existierte. Für Reisende war die Benutzung dieses Überganges verboten.

Der PwPosti wurde 1931 durch einen vom Sachsenwerk in Stendal neu gebauten PwPosti, Betriebsnr. 11, ersetzt. Radsätze, Federn, Stoß- und Zugvorrichtungen und die Bremse entsprachen wiederum den Normen der Staatsbahnen, ansonsten war der Wagen den Kleinbahnerfordernissen angepaßt. Lang- und Kopfträger des Untergestells bestanden aus U-Stahl NR 23,5, die mittleren Langträger und Streben aus U-Stahl NP 12. Das

Kastengerippe aus Eichenholz verkleidete das Herstellerwerk mit 2 mm starkem Stahlblech. Der Grundriß zeigt 3 getrennte Räume: je ein Zugführer- und Gepäckabteil sowie einen von der Endbühne aus zugänglichen Abort. Die Stirnwandtüren waren 600 mm und die Schiebtüren zum Packabteil in den Längswänden 1500 mm breit. Der Wagen erhielt bereits elektrische Beleuchtung; Dynamo und Batterie für 24 V waren so ausgelegt, daß auch die Personenwagen des Zuges versorgt werden konnten.

Triebwagen war wirtschaftlicher

Die Kleinbahn Wolmirstedt—Colbitz blieb von der Modernisierung nicht „verschont“: 1937 stellte sie einen der kleinen dieselmekanischen Triebwagen in Dienst, der in mehreren Exemplaren von der Merseburger Verwaltung für einige Kleinbahnen bestellt worden ist. Der 65 PS starke Triebwagen entsprach in seinen Abmessungen z. B. dem der Kleinbahn Rennsteig—Frauenwald. Während des zweiten Weltkrieges mußte der



Triebwagen auf Holzgeneratorbetrieb umgebaut werden und brannte eines Tages aus. 1940 erhielt er die Betriebsnummer T 7. So gelangten nur die zuletzt verbliebene Lokomotive 197 und die Reisezugwagen 1949 zur DR. Als am 1. Ja-

nuar 1966 die Strecke Wolmirstedt—Colbitz stillgelegt wurde, waren auch die Wagen dort nicht mehr vorhanden. Für den Modelleisenbahner, der an einem Kleinbahnbetrieb Gefallen findet, bieten die Skizzen vielleicht

Anreiz, dieses oder jenes Fahrzeug nachzubauen. Der Eisenbahnfreund wird dagegen die Erkenntnis gewonnen haben, daß vieles schon einmal vorhanden war, auch die Einmannbesetzung der Triebfahrzeuge, hier der Dampflokomotive. Der Kollegin Dipl.-Historiker Hannelore Thoß, Archiv der Rbd Magdeburg, danke ich für die gewährte Einsichtnahme in entsprechendes Archivgut.

4 Lok 98 6215, ex Nr. 197, aufgenommen im Bw Dessau, Mai 1963.

5 Ein ehemaliger Ci-Wagen der Kleinbahn Wolmirstedt—Colbitz aus dem Jahre 1910, aufgenommen als Bi 310-673 in Magdeburg im Mai 1968.

Zeichnungen: Ing. G. Makowsky, Dessau
Fotos: Verfasser

Quellenverzeichnis:

/1/ Geschäftsberichte der Kleinbahnen des Provinzial-Verbandes Sachsen in Merseburg

/2/ Fahrzeugzeichnungen der Kleinbahn Wolmirstedt—Colbitz, Betriebsarchiv der Rbd Magdeburg

/3/ Eigene Aufzeichnungen

Einsatz der 92 6579 geklärt

Zum Thema „Werklokomotiven“ veröffentlichten wir im Heft 11/81 ein Foto der früheren 92 6579, die zuletzt als Werklok beim VEB Harzer Kalkwerke Rübeland eingesetzt war. Zu den damals veröffentlichten Angaben über diese Maschine schrieb uns Edgar Poltke aus Wittmannsdorf bei Lützen:

„Nach der durch die Flankenfahrt auf dem Bahnhof Weimar erforderlichen

Aufarbeitung der Lok im Raw Tempelhof wurde sie am 14. September 1956 vom Bw Luckau übernommen und nachweislich bis Ende 1960 auf der Strecke Luckau—Beeskow (ex Niederlausitzer Eisenbahn) eingesetzt. Im November 1960 kamen mehrere Lokomotiven der BR 55¹⁶⁻²² (ex pr. G8) nach Luckau. Die 92 6579 wurde somit überflüssig und ist wahrscheinlich dann an die Rübeländer Kalkwerke verkauft worden.“

Wieder in Betrieb

Nachdem vor längerer Zeit auf dem Streckenabschnitt Dähre—Diesdorf der Personen- und Güterverkehr eingestellt worden ist, konnte mit Beginn des Sommerfahrplanabschnittes 1982 der Betrieb wieder aufgenommen werden. Die Baueisenbahner wurden durch LPG-Angehörige bei der Neuverlegung von 14 km Gleise tatkräftig unterstützt. Neben Triebwagen der BR 171 verkehren nun auch lokbespannte Züge mit der BR 110 wieder zwischen Salzwedel und

Diesdorf. 180 Studenten helfen während der Sommermonate bei weiteren Instandsetzungsarbeiten im Rahmen des Studentensommers 1982. So wird diese ehemals zu den Salzwedeler Kleinbahnen gehörende Strecke künftig eine wichtige Transportader in der Altmark sein.

Ha.