10
83

transpress

modell eisenbahner

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

Poster
503701

Alt und neu

Auch in Gera ist u. a. neben modernen Tatra-Straßenbahnen ein historischer Triebwagen vorhanden. Dieses 1928 von MAN gebaute Fahrzeug war viele Jahrzehnte auf den Geraer Straßen ein unentbehrlicher Helfer der „Elektrischen". Ursprünglich mit der Nr. 12 (später 112) eingesetzt, wurde es bis 1976 als Hilfsgerätewagen genutzt.
Zu besonderen Anlässen verkehrt der nunmehr 55 Jahre alte Wagen wieder auf dem Netz der Geraer Straßenbahn und erregt großes Aufsehen.

1

1 Historischer Triebwagen 12 während einer Probefahrt in der Nähe der Endstelle Tinz im Juni 1982.

2

2 Alt und neu nebeneinander: Diese Aufnahme entstand ebenfalls im Juni 1982 an der Endstelle Zeulsdorf. Rechts der KT4D-Wagen 310.

3

3 Durch eine besonders wechselvolle Geschichte ist dieser Mitte Februar 1983 aufgenommene Schneepflug 202 gekennzeichnet. Hinter ihm verbirgt sich der 1951 in Werdau gebaute und an die Stralsunder Straßenbahn gelieferte LOWA-Wagen. Als in Stralsund 1966 der Betrieb eingestellt wurde, kam das dort als Triebwagen 12 eingesetzte Fahrzeug nach Gera, wurde später zum Beiwagen umgebaut und verkehrte mit der Nr. 239. Im Hintergrund der Schienenschleif-Triebwagen 103.

Fotos: V. Vondran, Gera

modell eisenbahner

inhalt

10/83

eisenbahn-modellbahn-zeitschrift
32. Jahrgang

transpress
VEB Verlag für Verkehrswesen
Berlin

ISSN 0026-7422

modelleisenbahner

forum	Leser meinen, schreiben, antworten und fragen	2
	DMV teilt mit	31
aktuell	Modelleisenbahner mit Leidenschaft	23
literatur	Rezension	33

eisenbahn

historie	Die Weimar-Rastenberger Eisenbahn	3
	Rübenzeit zwischen Lommatzsch und Mügeln	15
kurzmeldungen	Lokeinsätze	7
	Ausland	13
mosaik	Baureihe 50	8
	Werklokomotiven	14
fahrzeugarchiv	99 1566	17
poster	50 3701	18/19

nahverkehr

international	Budapester Straßenbahn	10

modellbahn

mosaik	Kleinserienmodelle aus Marienberg	20
	Güterwagen deutscher Eisenbahnen	26
tips	Verbesserte Beleuchtung für die BR 110 in H0	24
aktuell	Neuerscheinungen in H0 und TT	34
anlage	Modellbahnanlage Effingen	34

Titelbild:
Zwischen Zschopau und Waldkirchen entstand diese Aufnahme vom Personenzug 11782 am 14. April 1983. Man beachte die Schlußlok.
Foto: Th. Böttger, Karl-Marx-Stadt

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 Verlags:
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: 13. 9. 1983
Geplante Auslieferung: 17. 10. 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, Eichborndamm 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.

Leser meinen ...

Modellbahnausstellung der AG 5/24 Barth
Es war ein guter Gedanke der Barther Modellbahnfreunde, die Ausstellung zur Urlaubszeit vorzubereiten.
Sie fand in den Räumen des Verwaltungsgebäudes der Lokeinsatzstelle Barth statt, in der die AG auch ihr Domizil hat. Der Weg dorthin war gut beschildert und die Spannung, die sich beim „werdenden" Besucher von Schild zu Schild verstärkte, wurde nicht enttäuscht. Ausgerüstet mit einer gelochten Eintritts-Fahrkarte waren folgende Exponate zu sehen:
– Zwei miteinander verbundene kleine H0-Heimanlagen mit Bw- und Hafenmotiv,
– eine gute $H0_m$-Nachbildung vom Schmalspurbahnhof Barth, die aber noch nicht betriebsfähig war,
– zwei ineinandergebaute 0-Anlagen wurden mit von Uhrwerk- und Elektrofahrzeugen betrieben,
– eine kleine TT-Automatik-Anlage war für das Einfahren von Solidaritätsspenden vorhanden,
– 16 Modelle von elektrischen Lokomotiven in einer Vitrine demonstrierten verschiedene Entwicklungen des Vorbildes,
– eine Darstellung zeigte die Entstehung einer 03-Rekolok unter Verwendung der 01 und 41 von PIKO.
Höhepunkt der Ausstellung war jedoch die große H0-Anlage mit dem Fährbahnhof Saßnitz. Verwundert schaute sich der Besucher um, als plötzlich der tiefe Ton einer Schiffssirene ertönte, doch dann wurde ganz langsam das mächtige Fährschiff „Saßnitz" sichtbar, das sich, vorher geschickt hinter einer Kulisse verborgen, nun allmählich der Anlegegleisbrücke näherte. Nach dem Anlegen hatten zwei Freunde alle Hände voll zu tun, um den Betrieb zu bewältigen.
Das 1,60 m lange Modell der „Saßnitz" (2 500 Stunden benötigte Modellbahnfreund Bansemer für den Bau) mit seinen vielen Extras (Flaggensignale, umlaufendes Radargerät, Entkupplungseinrichtungen, steuerbare bewegliche Heckklappe u. a.) ist schon ein Erlebnis für sich.
Auf der Anlage selbst verkehren Triebfahrzeuge der Baureihen 01 (Reko), 38, 41 (Reko), 106, 110, 118, 120 und 130 sowie Modelle von internationalen Reisezug- und Güterwagen.
Abgerundet wurde die sehenswerte Ausstellung durch eine Chronik und ein Gästebuch der AG sowie einen gut organisierten Literatur- und Souvenirverkauf.
Ad.-Dieter Lenz, Berlin

Leser schreiben ...

Kindereisenbahn Wolgograd
Sie erwähnten im Heft 4/83 auf der zweiten Umschlagseite eine ehemalige deutsche Heeresfeldbahnlok, die seinerzeit bei der Pioniereisenbahn in Wolgograd eingesetzt wurde. Dabei handelte es sich um die HF-11025, die von Henschel während des zweiten Weltkrieges im Auftrage der faschistischen Wehrmacht gebaut worden war. Die Maschine entsprach baulich den von der DR 1949 übernommenen Loks 99 4651 bis 99 4653. Zwei weitere Loks dieses Typs (HF-11001 und HF-11009) waren u. a. auch in Estland nach dem zweiten Weltkrieg im Einsatz. Die Dieselloks TU 2-099 und TU-251 verkehrten ab 1957 bzw. 1958 ebenfalls auf einer estnischen Schmalspurbahn. Die TU-251 habe ich selbst gefahren.
M. Helme, Tallin

Auch das ist Verbandsarbeit
Die AG 4/68 des DMV der DDR in Gera-Rubitz besteht seit 1980. Die wenigen Mitglieder nutzen alle Möglichkeiten, um auch in der Öffentlichkeit anzukommen. So gestaltete beispielsweise der AG-Vorsitzende Manfred Frehse in der neu eröffneten Kinderkrippe „Zentrum" anläßlich des Internationalen Kindertages eine zweistündige Vorführung mit einer historischen Märklin-Eisenbahn.
Die Freude der Kleinen sowie der Erzieherinnen war sehr groß, als sich die alte Uhrwerklok mit dem Zug in Bewegung setzte und dazu die originalgetreuen Lokgeräusche vom Tonbandgerät vorgespielt wurden. Da der AG-Vorsitzende gleichzeitig Mitglied der Patenbrigade dieser Einrichtung ist, besteht enger Kontakt. Weitere Vorführungen werden zu entsprechenden Anlässen folgen.
AG 4/68 des DMV der DDR

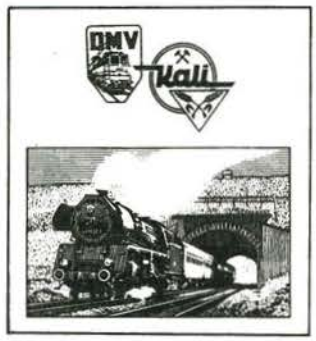
Leser fragen ...

Druckluft- oder Luftdruckbremsen?
Der im Heft 8/83 veröffentlichte Beitrag über die Entwicklung der Lokomotivbremsen in Sachsen hat mir sehr gut gefallen. In der Fachliteratur wird aber stets der Begriff Druckluft- und nicht Luftdruckbremse verwendet. Was ist nun richtig?
Egon Schallert, Berlin
Hier liegt ein Irrtum des Autors vor! Richtig ist der Begriff Druckluftbremse. Heinrich Krager aus Leipzig gab uns noch folgenden Hinweis: „Ich möchte auch auf den Unterschied zwischen Westinghouse-Bremse und Heberleinbremse aufmerksam machen. Im ersten Fall geht die Luft durch Leitung und im zweiten die Leitung durch die Luft."

Redaktion antwortet

Ein großer Erfolg
Vielen Dank allen Freunden, die uns beim Solidaritätsbasar der Berliner Journalisten auf dem Alexanderplatz am 26. August 1983 wieder hervorragend unterstützt haben. So stellte u. a. Freund Otto Haak aus Stahnsdorf historische PIKO-Wagen, die AG 3/42 Marienberg Bausätze, die AG 3/31 Pirna TT-BDgwhse-Wagen, die AG Greifswald Broschüren, die AG 8/9 Rostock Farbposter und das Generalsekretariat der DMV der DDR verschiedene Souvenirs zur Verfügung. Selbstverständlich war am transpress-Stand wieder viel los, und auch wir haben dazu beigetragen, daß vom Verlag Solidaritätsspenden in Höhe von mehr als 10 000 Mark übergeben werden konnten.
me

Modellbahn und Philatelie in einer Schau



Wolmirstedt: Zur I. Modelleisenbahn-Ausstellung vom 15. bis 23. Oktober haben sich die Freunde etwas Besonderes einfallen lassen. Die Philatelisten des VEB Kalibetrieb stellen sechs Exponate zum Thema Eisenbahn aus. Des weiteren hat ein Sonderpostamt geöffnet, wo ein Sonderstempel sowie eine Souvenirkarte angeboten werden. Die Abbildung links zeigt den Schmuckzudruck der Karte.

Na bitte!

Eingesandt von Gert Hufe, Niederorschel

Dipl.-Ing. Sigmar Scholz, Berlin

Die Weimar-Rastenberger Eisenbahn (W.R.E.)

Nachdem wir im Heft 5/83 unserer Zeitschrift die Südharz-Eisenbahn vorstellten, soll heute ein Beitrag über die ehemalige meterspurige Bahn von Weimar nach Rastenberg und Großrudestedt folgen. Dabei wird die W.R.E.-Geschichte ausführlicher vorgestellt, als dies im 1980 herausgegebenen Schmalspurbahn-Archiv geschehen ist. Auf die bei dieser Bahn seinerzeit eingesetzten Mallet-Lokomotiven ist bereits im Heft 6/1981 unserer Zeitschrift eingegangen worden, und da einige Fahrzeuge zuvor auf der Südharz-Eisenbahn verkehrten, wird die Lokgeschichte hier nur kurz abgehandelt.

Entstehung und Entwicklung der W.R.E.

Wie überall im damaligen Deutschen Reich wollte auch das Großherzogtum Sachsen-Weimar nicht hinter der allgemeinen wirtschaftlichen Entwicklung zurückbleiben. Nachdem die wichtigsten Verkehrszentren mit Hauptbahnen erschlossen worden waren, erhielt am 1. April 1886 die am 29. März 1886 gegründete Weimar-Rastenberger Eisenbahn-Aktiengesellschaft die Konzession für den Bau einer meterspurigen Eisenbahn untergeordneter Bedeutung von Weimar nach Rastenberg mit einem Abzweig nach Großrudestedt. Die Konzessionsurkunde basierte auf dem Gesetz für Eisenbahnen untergeordneter Bedeutung vom 12. Juni 1878. Die W.R.E. war also keine Kleinbahn, sondern eine „Secundairbahn". Über die Spurweite hatte es nie richtigen Streit gegeben. Die Regierung des Großherzogtums lehnte von vornherein aus ökonomischen Gründen die Genehmigung für den Bau einer Regelspurbahn ab.

Den eigentlichen Bahnbau übernahm die Berliner Kommanditgesellschaft Soenderop & Comp. Die Strecke führte von Weimar Thüringischer Bahnhof (später umbenannt in Staats- bzw. Hauptbahnhof) nach Buttelstedt (km 14,62) und endete in Rastenberg (31,41 km). Von Buttelstedt bis Großrudestedt verlief die 19,63 km lange Zweigstrecke weitgehend im Vippachtal. Die W.R.E. verfügte über fünf Bahnhöfe, 15 Haltestellen und einen Haltepunkt.

Am 25. Juni 1887 fand die Eröffnungsfahrt statt, und einen Tag später verkehrten auf dem gesamten Streckennetz Personenzüge. Dagegen wurde der Güterverkehr erst am 19. August 1887 aufgenommen.

Zunächst hatte die W.R.E. den Bahnbetrieb selbst geführt. Doch schon im ersten Betriebsjahr entstanden erhebliche finanzielle Verluste. Wir können es gleich sagen – die W.R.E. war während ihres Bestehens immer unrentabel.

Und dennoch wurde, auf die Verbesserung der wirtschaftlichen Lage hoffend, den Wünschen Buttstädter Einwohner nach einem Anschluß an die W.R.E. Rechnung getragen. Am 18. November 1891 konnte die 2,83 km lange Stichstrecke von einem Gleisdreieck bei Mannstedt nach Buttstädt dem öffentlichen Verkehr übergeben werden. Somit ergab sich ein etwas ungewöhnlicher Zugverkehr. Von Buttelstedt oder Rastenberg kommend, fuhren die Züge bis zum Gleisdreieck bei Mannstedt und dann abzweigend auf dem neuen Streckenabschnitt bis Buttstädt. Hier setzte man die Lok um. Erst dann ging die Fahrt zurück zum Gleisdreieck und weiter nach Rastenberg bzw. Buttelstedt. Die durchgehende Verbindung des Gleisdreiecks von Buttelstedt nach Rastenberg wurde nicht benutzt.

Die ständig komplizierter gewordene finanzielle Lage der Bahn zwang dazu, daß die Betriebsführung am 3. Mai 1897 der „Central-Verwaltung für Secundairbahnen Herrmann Bachstein Berlin, Betriebsabteilung Thüringen" übertragen wurde. Einziger Besitzer dieses Großunternehmens war Herrmann Bachstein. Er kaufte vielfach unrentable Nebenbahnen auf und ermöglichte später meist auch einen rentablen Betrieb. Am 1. April 1898 kaufte Bachstein die W.R.E. für einen Spottpreis.

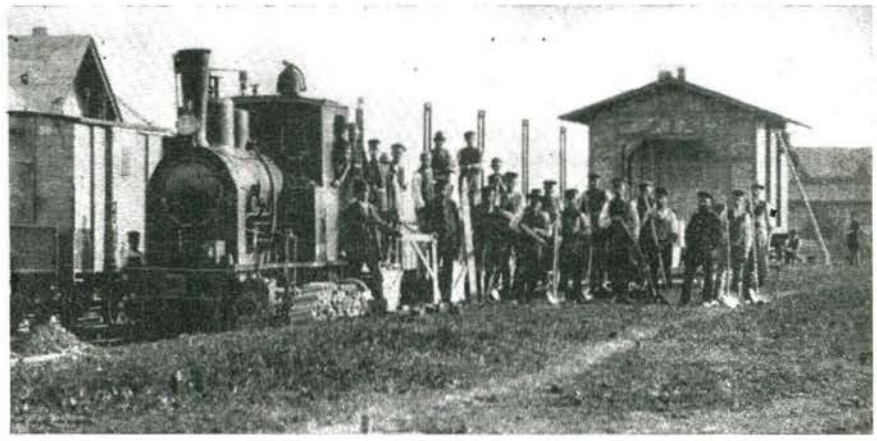
Die Einwohner des Kurortes Rastenberg und die Besitzer der dort in der Nähe vorhandenen Kaligruben strebten in den folgenden Jahren den Bau einer regelspurigen Anschlußbahn von Buttstädt nach Rastenberg an, um günstigere Verkehrsverbindungen zu erhalten, die bei der meterspurigen Bahn bei weitem nicht gegeben waren. Bachstein erhielt am 24. November 1909 die Konzession für den Bau und Betrieb einer 5,5 km langen regelspurigen Bahn von Buttstädt nach Rastenberg. Der Güterverkehr wurde ab 30. Mai 1910 aufgenommen und der Personenverkehr am 1. Oktober 1910 eröffnet. Der Betrieb auf dem Schmalspurbahnabschnitt vom Gleisdreieck bei Mannstedt bis Buttstädt wurde mit Aufnahme des Personenverkehrs auf der neuen Regelspurbahn eingestellt. Zwischen Hardisleben und Rastenberg benutzten Schmalspur- und Regelspur-

1

1 Eröffnungszug in Weimar Nord am 25. Juni 1887

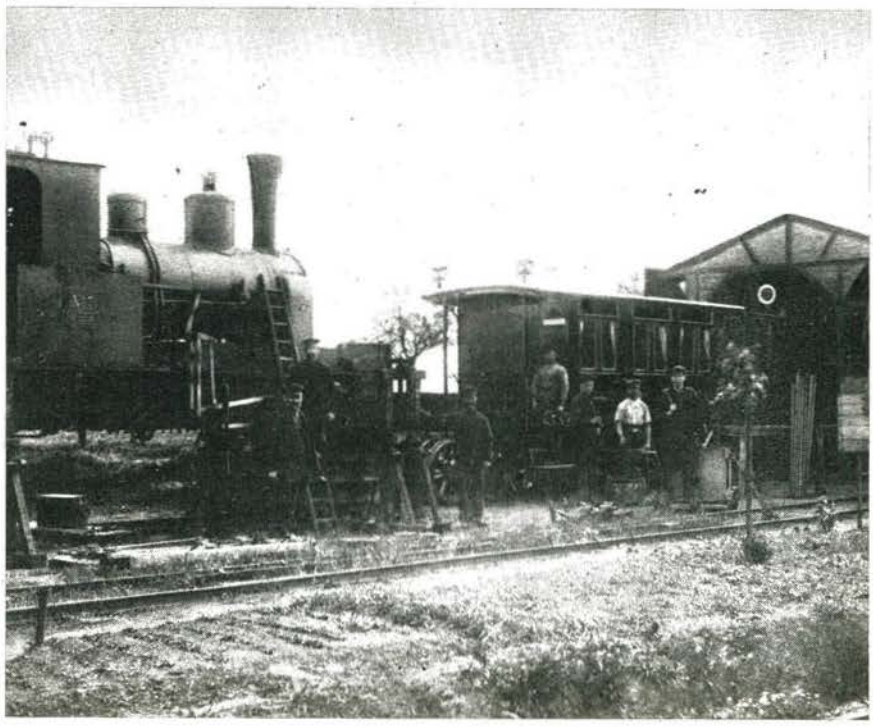
bahn den gleichen Gleiskörper (Dreischienengleis).
Die finanzielle Lage der W.R.E. wurde immer komplizierter. Nachdem der Generalunternehmer Herrmann Bachstein bereits 1908 verstorben war, forderte die aus seinen zwei Söhnen bestehende Erbengemeinschaft ständig die Genehmigung zur Betriebseinstellung der W.R.E. Nachdem der Schließung des Abschnittes Buttstädt–Rastenberg zugestimmt worden war, fand am 17. Juni 1923 die letzte Fahrt mit der Schmalspurbahn statt. Im gleichen Jahr wurde die Bahnbezeichnung in Weimar-Großrudestedter Eisenbahn geändert.
Um die Betriebsführung aller Bachsteinbahnen in Thüringen effektiver zu gestalten, wurde am 6. Oktober 1923 die „Thüringische Eisenbahn AG" (Theag) mit dem Sitz in Weimar gegründet. Ihr gehörte von nun an auch die Weimar-Großrudestedter Eisenbahn an. Die Theag war eine Tochtergesellschaft der Central-Verwaltung für Secundairbahnen Herrmann Bachstein GmbH. Alleinaktionär der Theag war Bachsteins Nachlaßverwaltung in Berlin. Bis zum zweiten Weltkrieg wurde die Weimar-Großrudestedter Eisenbahn, ohne die finanzielle Lage zu verbessern, weiter betrieben. Daran änderten auch der ab 1934 eingesetzte Dieseltriebwagen und die Auflösung der Betriebsabteilung Weimar der Theag im Jahre 1935 nichts. Inzwischen eroberte sich auch der Omnibus im Einzugsgebiet der Bahn seinen Platz. Hinzu kam die geringe Zahl der Anschlußgleise zu Gütern und Betrieben. Die Bevölkerung benutzte die Bahn nur ungern, da Bahnanlagen und Fahrzeuge meist unzureichend unterhalten und gepflegt wurden.
Im Mai 1943 wurde gemäß einem Vertrag zwischen den faschistischen Machthabern und der Central-Verwaltung der Bau einer regelspurigen Bahn von Weimar zum KZ Buchenwald und dem dortigen Gustloff-Rüstungsbetrieb in Angriff genommen. In der einen Richtung wurden die Häftlinge zum KZ Buchenwald und in der anderen Richtung Rüstungserzeugnisse der Gustloff-Werke und Steine aus dem Steinbruch auf dem Ettersberg befördert. Auf der 14,42 km langen Strecke fand die erste Probefahrt am 21. Juni 1943 statt. Zwischen Weimar und Schöndorf lag die Bahn mit der Schmalspurbahn auf einem Bahnkörper (Dreischienengleis). Infolge von Schäden am Unterbau konnte der Betrieb erst im Dezember 1943 aufgenommen werden. Im Jahre 1945 wurde der Schmalspur-

2

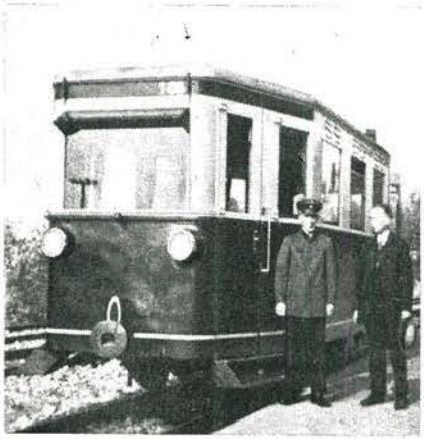


3

4



5



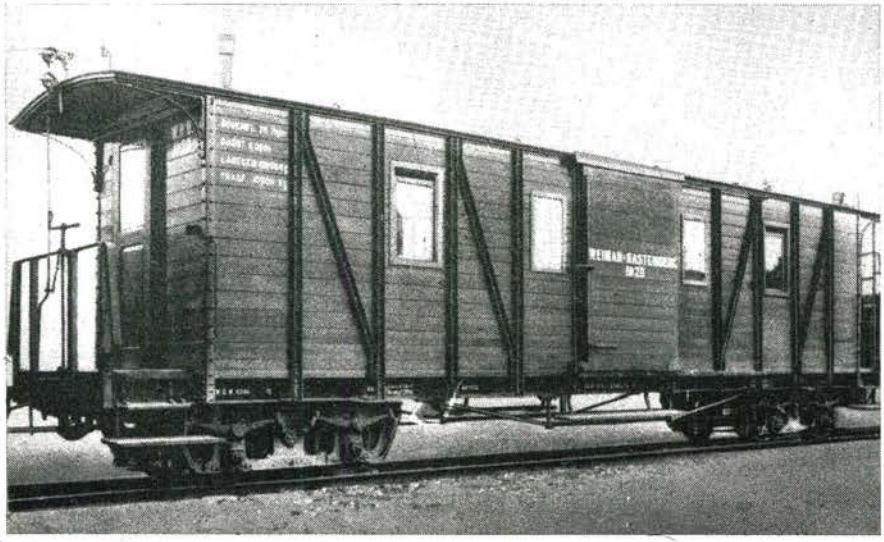
betrieb infolge der Kriegshandlungen und aus nicht bekannten Gründen auch nach Kriegsende für etliche Zeit eingestellt. Schließlich fiel die Schmalspurbahn Weimar–Großrudestedt unter die Reparationsleistungen an die Sowjetunion. Am Abend des 9. April 1946 fuhren die letzten Personenzüge. Der Güterverkehr wurde noch bis zum 11. April 1946 abgewickelt.

Seit dem 11. November 1946 fuhren neben Arbeitszügen zum ehemaligen KZ auch Personenzüge für den öffentlichen Verkehr auf einem 7,5 km langen Teil der Anschlußbahn von Weimar bis Großobringen. Nach noch vorhandenen Fahrplanunterlagen wurde ein planmäßiger Reisezugverkehr vom 2. November 1947 bis zum 3. Oktober 1953 abgewickelt. Abschnittsweise erfolgte dann auch die Einstellung des Güterverkehrs, worüber allerdings genauere Angaben fehlen.

2 Bahnbau 1887 in Weimar Nord
3 Abfahrbereiter Zug in Buttelstedt, vor 1930
4 Die Werkstatt in Buttelstedt mit der Lok 7, vor 1908
5 T06 im Staatsbahnhof Weimar
6 Kombinierter Personen- und Güterwagen Nr. 20

Fotos: Sammlung S. Scholz, Berlin

6



Betriebsführung

Bei Eröffnung der W.R.E. bestand die Belegschaft aus 38 Beamten und 30 Arbeitern. Im April 1946 waren noch 52 Eisenbahner angestellt.

Umlademöglichkeiten von und zu regelspurigen Bahnen bestanden in Weimar Nord (ab 1938), Großrudestedt und Guthmannshausen.

An Markttagen in Weimar und Buttstädt (Viehmarkt) verkehrten bis in die 20er Jahre Sonderzüge. Fanden in Weimar Theatertage für Fremdenabonnements statt, fuhren bis Ende der 30er Jahre ebenfalls zusätzliche Züge. Nicht selten mußten zwei Züge hintereinander fahren, damit alle Theaterbesucher befördert werden konnten.

Ansonsten verkehrten täglich durchschnittlich auf jeder der drei Teilstrecken drei bis sechs Zugpaare. Personen- und Güterzüge fuhren getrennt. Nur in der Erntezeit kam es zur Bildung von gemischten Zügen. Der Güterverkehr war saisonabhängig. Während der sechs- bis achtwöchigen Rübenernte konnten die Transportaufgaben kaum bewältigt werden. Dagegen wurde in der übrigen Zeit des Jahres der Güterwagenpark bei weitem nicht ausgenutzt.

Oberbau

Es wurden hölzerne Querschwellen verwendet. Nur in Schwerstedt und Großbrembach kamen auf 0,62 km Streckenlänge eiserne Längsschwellen zum Einsatz, wobei die Bahn insgesamt auf einen Kilometer öffentliche Straßen mitbenutzte. Die Schienen von 1887 hatten eine Masse von 15,25 kg/m.

Kurz nach 1923 ist der Oberbau auf der Reststrecke Weimar–Großrudestedt erneuert worden. Es wurden Schienen mit einer Metermasse von 30 kg eingebaut. Diese Erneuerung war auch für den geplanten Einsatz von Mallet-Lokomotiven der Südharz-Eisenbahn

Dampflokomotiven der W.R.E./Weimar – Großrudestedter Eisenbahn

Nr.	Gattung	Hersteller	Baujahr	Fabrik.-Nr.	Indienststellung	Ausmusterung	Bemerkungen
1	Cn2t	Hartmann	1886	1458	1887	1)	
2	Cn2t	Hartmann	1886	1459	1887	1)	
3	Cn2t	Hartmann	1886	1460	1887	2)	
4	Cn2t	Hartmann	1886	1461	1887	1)	
5	Cn2t	Hartmann	1887	1462	1887	2)	
6	Cn2t	Hartmann	1888	1556	1888	1)	
7	Cn2t	Hartmann	1891	1828	1891	1)	
24	Cn2t (1'Cn2t)				1943/44	1946	3), 1946 in UdSSR
25	Cn2t (1'Cn2t)				1943/44	1946	3), 1946 in UdSSR
51	B'Bn4vt	Jung	1898	327	1934	1938	ex SHE Nr. 51, ausgemustert, 4)
52	B'Bn4vt	Jung	1898	328	1928	1936	ex SHE Nr. 52, ausgemustert
53	B'Bn4vt 5)	Jung	1898	329	1936	1946	ex SHE Nr. 53, 1946 in UdSSR
54	B'Bn4vt	Jung	1901	534	1925	1946	ex SHE Nr. 54, 1946 in UdSSR
55	B'Bn4vt	Jung	1916	2389	1926	1946	ex SHE Nr. 55, 1946 in UdSSR

1) ausgemustert je eine Lok 1925 und 1926, zwei Loks 1928, eine Lok 1934
2) ausgemustert eine Lok 1899, eine weitere im Jahre 1900.
3) nach Archivunterlagen von polnischer Staatsbahn. Dort bestand aber bis 1945 keine öffentliche meterspurige Bahn.
4) seit Unfall am 6. Dezember 1936 außer Betrieb
5) von 1939 bis 1942 Achsfolge (1B)'B

(SHE) unumgänglich. Von Hardisleben bis Rastenberg und von Weimar Staatsbahnhof bis Schöndorf existierten Dreischienengleise. In den Bahnhöfen Guthmannshausen und Großrudestedt waren schienengleiche Kreuzungen von Schmal- und Regelspurbahn vorhanden.

Hoch- und Kunstbauten, Sicherungstechnik

Typisch waren die einheitlichen Empfangsgebäude der Haltestellen-Anlagen. Sie enthielten neben einem Warteraum und einem Fahrkartenschalter gleichzeitig einen nachträglich um 1900 angebauten Wohnteil. Auf den Bahnhöfen Weimar Nord, Buttelstedt, Buttstädt und Rastenberg bestanden Gebäude unterschiedlicher Bauart. In Weimar Staatsbahnhof, Guthmannshausen und Großrudestedt wurden die Gebäude der Staatsbahn mitbenutzt. Lokschuppen gab es in Weimar Nord (bis 1938 für Schmalspur), Buttelstedt, Rastenberg und Großrudestedt, wobei sich im Lokschuppen Buttelstedt die Werkstatt für die Fahrzeuge befand. Die Umladegleise Staatsbahn/W.R.E. waren überdacht.

Die Einfahrten des Bahnhofes Buttelstedt (bis 1923) und die schienengleichen Kreuzungen von Schmal- und Regelspurbahn in Guthmannshausen und Großrudestedt wurden durch Hauptsignale gesichert. Ansonsten gab es hauptsächlich Neigungsanzeiger, Pfeif- und Läutetafeln sowie Warntafeln. Alle Bahnhöfe und Haltestellen (außer Weimar Thüringischer Bf.) waren seit 1887 durch „morsetelegraphische Anlagen" miteinander verbunden. Um 1930 wurden sie durch Telefonanlagen ersetzt. Zwischen Weimar Thüringischer Bahnhof und Weimar Nord bestand schon immer eine Telefonverbindung.

Dampflokomotiven

Im Jahre 1887 standen fünf von der Sächsischen Maschinenfabrik Chemnitz, vormals Rich. Hartmann, gelieferten dreiachsigen Naßdampflokomotiven (Betr.-Nr. 1 bis 5) zur Verfügung. Die mit Innenrahmen und Allan-Steuerung ausgerüsteten Maschinen verfügten neben Handbremseinrichtungen über eine Betätigungsvorrichtung für die Heberleinbremsen der Wagen. Alle Fahrzeuge der W.R.E. besaßen Trichterkupplungen mit Kuppeleisen nach sächsischem Vorbild.

Im Jahre 1888 lieferte die Sächsische Maschinenfabrik noch eine gleichartige Lok, der 1891 eine weitere folgte. Aus nicht bekannten Gründen wurden die Loks 3 und 5 bereits 1899 und 1900 ausgemustert oder verkauft, wobei nicht bekannt ist, welche der beiden Lokomotiven als erste dieses Schicksal erlitt. Als im Jahre 1925 die Südharz-Eisenbahn (SHE) die starken Dampflokomotiven Nr. 56 und 57 (beide Bauart B'B1'n4vt, später Eh2t) erhielt, wechselte eine der dort vorhandenen Mallet-Lokomotiven – die Nr. 54 – zur Weimar-Großrudestedter Eisenbahn über. Hier wurde dafür eine der dreiachsigen Lokomotiven ausgemustert.

Um diese Mallet-Lok in Weimar einzusetzen, erhielt sie zunächst die hier üblichen Trichterkupplungen. Außerdem baute man die Hardy-Saugluftbremse aus und setzte eine Betätigungseinrichtung für die Heberleinbremsen der Wagen ein.

Im Jahre 1926 kam die Mallet-Lokomotive 55 (Zweitbesetzung) von der SHE zur Weimar-Großrudestedter Eisenbahn. Diese 1916 ebenfalls bei Jung gebaute Maschine war etwas länger und schwerer als die Maschinen 51 bis 54. Ihr Kohlevorrat befand sich in einem Tender hinter dem schon moderner wirkenden Führerhaus, der Wasservorrat, wie bei den Loks Nr. 51 bis 54, seitlich des Kessels. Nach Ankunft der Nr. 55 bei der Weimarer Bahn wurde wieder eine der dreiachsigen Lokomotiven frei und im gleichen Jahr ausgemustert.

Noch im gleichen Jahr folgte die Mallet-Lokomotive 52 ebenfalls von der SHE. Die Mallet-Maschinen waren wesentlich zugkräftiger, als die ursprünglich bei der Weimarer Bahn vorhandenen Dreiachser. Letztere zogen etwa 50 t schwere Züge, während die Mallet-Lokomotiven Züge mit einer Masse von 200 t befördern konnten. Schließlich wurden 1934 bei der SHE die Mallet-Lok 51 frei, die in Weimar eine neue Heimat erhielt. Nun konnte im gleichen Jahr die letzte dreiachsige Lokomotive ausgemustert werden.

Im Jahre 1936 wurden die Lok 52 aus nicht bekannten Gründen ausgemustert. 1938 folgte die 51, die am 6. Dezember 1936 durch einen Unfall beschädigt worden war. Damit besaß die Weimar-Großrudestedter Eisenbahn nur noch die Lokomotiven Nr. 54 und 55. Von der SHE forderte man deshalb die Mallet-Lokomotive 53 an, die zu dieser Zeit in Braunlage (SHE) mit einem Kesselschaden abgestellt war. Kurzfristig kam die schadhafte Lok zur Weimarer Bahn und wurde hier für den Einsatz hergerichtet.

Die Werkstatt für die Lokomotiven und Wagen befand sich in Buttelstedt. Nur Kessel und Fahrzeugachsen, selten ganze Lokomotiven, kamen zur Überholung in die Zentralwerkstatt aller Bachstein-Bahnen zum Berkaer Bahnhof nach Weimar.

Anfang 1939 wurde in das Drehgestell der Lok 53 eine zusätzliche festgelagerte Laufachse eingebaut. Da sich der Umbau nicht bewährte, wurde der Vorbau mit der Laufachse 1942 wieder entfernt und gleichzeitig die Lok, wie schon Mitte 1940 die Maschinen 54 und 55, mit einer Druckluftbremsanlage zusätzlich zur Betätigungseinrichtung der Heberleinbremsen ausgerüstet.

Aufgrund der Störanfälligkeit der drei Lokomotiven herrschte ständig Lokomotivmangel. Etwa im Sommer 1943 wurden zwei Maschinen übernommen, die die Nummern 24 und 25 erhielten. Über die Herkunft und den Hersteller dieser beiden Loks ist so gut wie nichts bekannt. In den Archivunterlagen werden sie lediglich als „geliehene polnische Lokomotiven" bezeichnet. Ebenfalls steht nicht mit Sicherheit fest, ob diese Loks die Achsfolge C oder I'C besaßen. Beide Lokomotiven haben sich nicht besonders bewährt. Eine rangierte meistens in Buttelstedt, während die andere abgestellt war. Streckeneinsätze blieben Ausnahmen.

Anfang 1945 brach bei der Lok 53 eine Achse. Die Maschine wurde abgestellt und im Jahre 1946 mit den anderen vier Dampflokomotiven 24, 25, 54 und 55 im Rahmen der Reparationsleistungen in die Sowjetunion transportiert.

Über die auf der regelspurigen Buchenwaldbahn eingesetzten Fahrzeuge ist wenig bekannt. Auf jeden Fall waren hier wechselweise die Theag-Lokomotiven Nr. 91, 92, 93, 96, 97 und 98 eingesetzt. Es waren Maschinen mit der Achsfolge D, die später bei der DR als BR 92^{65} und BR 92^{68} eingereiht wurden. Bei den Nr. 96 bis 98 handelte es sich um die ehemaligen 92 435 bis 92 437 (Baujahr 1930, D2ht). Diese drei Loks kamen erst am 1. Januar 1945 von der DR zur Theag und zur Buchenwaldbahn.

Triebwagen

Aus Rentabilitätsgründen kaufte die Theag im Jahre 1934 von der Waggonfabrik Dessau einen kleinen Triebwagen. Das als T 06 bezeichnete Fahrzeug bewährte sich nach anfänglichen Schwierigkeiten recht gut. Nur wenn Schnee lag, war die Bahnverwaltung gut beraten, wenn sie den T 06 nicht benutzte. Der T06 glich dem 1933 gebauten Triebwagen T1 der Gernrode-Harzgeroder Eisenbahn, hatte aber einen Raddurchmesser von 745 mm

eisen bahn

kurzmeldungen

Lok-einsätze

Baureihe 244
U. a. vor nachfolgend genannten Zügen sind diese Lokomotiven zu sehen:
P 8287 (Mo–Fr) Dessau–Leipzig, P 8209 (Mo–Fr) Dessau–Leipzig, P 8216 Leipzig–Dessau, P 8605 Leipzig–Altenburg, P 12773 (Mo bis Fr) Leipzig–Borsdorf (S-Bahn), P 12774 Borsdorf–Leipzig (S-Bahn), ab Leipzig Hbf Leerreisezug 446 nach Mockau, P 4600 ab 9.51 Uhr an Leipzig Bayerischer Bahnhof v. Altenburg, gegen 10.20 Uhr ab Leipzig Bayerischer Gbf Güterzug nach Altenburg.
Bd. (Mitte September 1983)

Bw Berlin-Schöneweide
Im Einsatz befinden sich z. Z. die Loks 52 8097 und 52 8101. Reservezwecken dienen die 52 1360 und 52 6666. An Auswaschtagen verkehrt die Lok 52 1360. Als Heiz- oder Reserveloks dienen in der Einsatzstelle Berlin-Lichtenberg des Bw Berlin Ostbahnhof die Loks 52 3410, 52 4966 (z. Z. Raw), 52 8170 und 52 8177.
Kb. (Anfang September 1983)

Bw Halberstadt
Die Loks der BR 50.35 dieses Bw werden vorwiegend auf den Strecken in Richtung Aschersleben, Ballenstedt, Thale, Blankenburg, Magdeburg und Dedeleben vor Reise- und Güterzügen eingesetzt. Hier die Nahgüterzüge nach Thale: Halberstadt ab etwa 7.45 Uhr, Thale an etwa 8.30 Uhr; Thale ab etwa 10.00 Uhr, Halberstadt an etwa 11.00 Uhr; Halbersadt ab etwa 17.00 Uhr, Thale an etwa 17.45 Uhr (nur Sa, So); Halberstadt ab etwa 19.00 Uhr, Thale an etwa 19.45 Uhr (nur Mo–Fr), als Schlußlok an P19423 bis Quedlinburg, Quedlinburg ab etwa 21.30 Uhr, Halbersadt an etwa 22.00 Uhr (nur Mo–Fr); P 19408, P 19413; P 8439. Die Abfahrts- und Ankunftszeiten der Güterzüge können sich verändern!
Sbr. (Mitte August 1983)

Raw Meiningen
Die betriebsfähige Aufarbeitung des Historischen Triebfahrzeuges 64 007 wurde abgeschlossen. Die Lok ist am 2. August 1983 vom Bw Güstrow übernommen worden. Der Umbau der BR 44 konnte inzwischen beendet werden. Während im Mai die 44 1570 und im Juni die 44 1698 noch zu betriebsfähigen Maschinen umgebaut wurden, erfolgte im Juli der Umbau der 44 0018 und 44 0765 zu Dampfspendern.
Ein Teil der noch vorhandenen Loks der BR 01.5 und 03.2 werden ebenfalls zu Dampfspendern umgebaut. Im Juli erfolgte die Herrichtung der 03 2002. Relativ hoch ist z. Z. der Anteil aufzuarbeitender Altbau-52er. So wurden in letzter Zeit die Loks 52 1662 (Bw Falkenberg), 52 1360 (Bw Berlin-Schöneweide), 52 2195 [Bw Frankfurt (Oder)] und 52 1538 (Est Altenburg) einer Revision unterzogen. Danach werden die Loks 52 1630 (Bw Zittau), 52 5679 (Bw Falkenberg), 52 5660 (Bw Falkenberg) und 52 4966 (Bw Berlin-Schöneweide) folgen.
Sch. (Mitte August 1983)

---

und eine zulässige Geschwindigkeit von 50 km/h.
Als Triebwagenanhänger diente vielfach einer der zweiachsigen Personenwagen.
Im Jahre 1939 kam ein weiterer Triebwagen zur Weimar-Großrudestedter Eisenbahn, der 1939 von der SHE übernommen worden ist. Ursprünglich besaß der vierachsige Triebwagen zwei Benzolmotore mit je 120 PS Leistung und verkehrte bei der Köln-Bonner Eisenbahn. Der von den Deutschen Werken in Kiel gebaute Wagen erhielt später zwei MAN-Dieselmotore mit je 180 PS. Jeder Motor trieb über ein pneumatisch geschaltetes mechanisches Vierganggetriebe den zur Fahrzeugmitte angeordneten Radsatz eines Drehgestells an. Die Motorräume waren überflur angeordnet und dienten gleichzeitig als Gepäckräume. Der T 07 war sehr zugkräftig und fuhr deshalb oft zusammen mit mehreren Personenwagen oder auch Güterwagen. Insgesamt gesehen war er aber recht störanfällig. Bis 1945 wechselte er mehrmals zwischen der Weimarer Bahn und der SHE hin und her und verblieb nach 1946 bei der SHE. Der T 06 wurde 1946 in die Sowjetunion transportiert.

Wagen
Der Wagenpark unterschied sich kaum von dem anderer schmalspuriger Neben- oder Kleinbahnen. Neben einem Überblick sollen deshalb nur Besonderheiten dargestellt werden. Anfangs besaß die Bahn nur zweiachsige Wagen, bei denen der kurze Radstand von nur 2,3 m bei den Personenwagen und 2,7 m bzw. 2,8 m bei den Güterwagen auffiel.
Zu den Personenwagen 2./3. Klasse (Nr. 1 bis 18, Waggonbau Wismar, Baujahre 1886 und 1891) gehörte auch der Salonwagen Nr. 16. Im Jahre 1936 wurde dieser in einen normalen Personenwagen 3. Klasse umgebaut und vorrangig dem T 06 beigestellt. 1899 kaufte die W.R.E. die ersten vierachsigen Wagen. Es waren zwei sogenannte Marktwagen (Nr. 19 und 20, AG für Eisenbahn- und Militärbedarf Weimar), die äußerlich gedeckten Güterwagen mit zwei offenen Endbühnen glichen. Auf jeder Seite waren vier kleine Fenster vorhanden. Innen verfügten die Wagen über klappbare Längsbänke. Während der Markttage benutzte die W.R.E. die Wagen für den Personenverkehr, ansonsten für den Güterverkehr. 1931 erfolgte der Umbau in gedeckte Güterwagen. Dabei wurden die Klappbänke und die Fenster entfernt. Zwei recht modern wirkende vierachsige Personenwagen 2./3. Klasse beschaffte man 1911 vom Waggonbau Wismar (Betr.-Nr. 21 und 22). Sie wiesen keine Besonderheiten auf.
Neben dem Triebwagen T 07 erwarb Bachstein drei weitere Triebwagen von der Köln-Bonner Eisenbahn. Zwei von ihnen wurden zu Triebwagenanhängern für den T 07 umgebaut (1940 Nr. 507, 1941 Nr. 508). Der 1943 begonnene Umbau des dritten Wagens (geplante Nr. 509) wurde nie vollendet. Die Wagen 507 und 508 besaßen Druckluftbremsen, die anderen Personenwagen Heberleinbremsen.
Bis in die 30er Jahre hinein herrschte im Güterwagenpark der Zweiachser vor. Neben den schon erwähnten Marktwagen gab es nur einen weiteren vierachsigen gedeckten Güterwagen und einige offene vierachsige Wagen. Seit Mitte der 30er Jahre beschaffte die Bahnverwaltung vorrangig größere vierachsige gedeckte und offene Wagen als Ersatz für die alten zweiachsigen Güterwagen mit ihrer zu geringen Lademasse. Neben gebrauchten Wagen handelte es sich dabei auch um 20 fabrikneue OO-Wagen. Da diese neuen Wagen nur mit Druckluftbremsausrüstungen geliefert werden konnten, mußten die Lokomotiven der Bahn mit Druckluftbremsausrüstungen versehen werden. An Spezialfahrzeugen existierten nur vier Drehschemelwagen (Baujahr 1886/87). Einen Rollbock- oder Rollwagenverkehr gab es nicht.

Quellenverzeichnis

(1) Lothar Wallraf, Die Weimarischen Sekundärbahnen, Der Heimatfreund Heft 8/1958, Herausgeber: Kreiskommission Weimar der Natur- und Heimatfreunde
(2) Archiv der Reichsbahndirektion Erfurt
(3) Sammlung Hans Würfel, Weimar
(4) Kurt Langheinrich, Weimar im Eisenbahnnetz Thüringens, Weimarer Schriften zur Heimatgeschichte und Naturkunde Heft 30/1977, Herausgeber: Stadtmuseum Weimar
(5) Statistik der im Betriebe befindlichen Eisenbahnen Deutschlands nach Angaben der Eisenbahnverwaltungen, bearbeitet im Reichsverkehrsministerium, Berlin 1887 bis 1941
(6) Sigmar Scholz, Schmalspurbahnbetrieb ohne Romantik, Der Modelleisenbahner 30 (1981) Heft 6
(7) Klaus Kieper/Reiner Preuß, Schmalspurbahn-Archiv, transpress VEB Verlag für Verkehrswesen, Berlin 1980

Jochen Kretschmann (DMV), Berlin

„Feuer – Wasser – Kohle"

Schienenbekanntschaft mit der Baureihe 50

Es war die Zeit gleich nach dem zweiten Weltkrieg. Als „Stift" in der Lehrwerkstatt des Raw, faszinierte mich die 50er mit ihrem querliegenden Oberflächenvorwärmer und den großen „Ohren". Es dauerte geraume Zeit, bevor ich sie von einer 03 unterscheiden konnte. Nach einem Jahr, schon halb „Fachmann", wußte man natürlich schon etwas mit der Bezeichnung 1'Eh22'2'T26 anzufangen. Im Berliner Raum waren jedoch nicht viele 50er beheimatet. Den ersten Kontakt hatte ich mit ihr als Schlosser in der „Lokkolonne III". Eine Luftpumpe unter Druck war auszuwechseln, draußen waren 30 Grad Celsius im Schatten, und die Sonne brannte unbarmherzig auf das Schuppendach. Ich als der Dünnste durfte von innen die Halteschrauben durch die Haltekonsole einfädeln. Halb unter dem Kessel hängend, lief mir von der einen Seite kaltes, von der anderen heißes Wasser in den Nacken und in die Ärmel des Arbeitsanzuges. Der Ölpanzer meiner Mütze schmolz und lief mir als Rinnsal ins Gesicht. Die Augen brannten, und sehen konnte ich fast nichts mehr. Draußen der Brigadier:

„Kleener – nu mach hinne – rin mit den Bolzen..." Ein halbes Jahr später hatte ich Nachmittagsschicht. Mit mir zusammen arbeitete ein Kollege, mit dem ich drei Jahre lang zusammen gelernt hatte; ein Kerlchen, knapp 1,65 groß, flink wie ein Wiesel, immer fröhlich. Die Dienststellenleitung hatte unserer Bitte stattgegeben, uns beide in einer Brigade zu belassen. Nun „machte" er Armaturen – und ich die Stangen.

Der „Auswäscher", den man uns in den Schuppen gestellt hatte, war noch warm. Die Stangen von der linken Seite runterzuholen, wäre kein Problem – dafür stand aber die rechte verkehrt. – Man mußte die Lok verfahren. Oben, am Kessel, pfiff mein Kumpel, den wir schon als Lehrlinge immer „Bimbo" nannten, irgendeinen Gassenhauer. „He, du, Bimbo...!" Ein rabenschwarzes Gesicht sah vom Umlauf herunter. „Isn los?" „Wie liegst du im Rennen...?" „Jut!" „Kannste nich mal rüber zur Lokleitung, ein Personal holen, ich kriege die Stangen sonst nicht runter..." Das Gesicht von oben grinste. „Jeh doch selba..." Ich versuchte ihm zu erklären, daß ich mit meinem Gedinge schon in der Kreide wäre und er als Kumpel... „Hab selber zu tun..." feixte er von oben.

„Dann fahr ich eben selbst", fauchte ich.

In Bimbos Gesicht funkelten die Augen. „Traust Dich nicht – oder?" Hätte er doch diese Worte nie gesagt! Ich warf das Werkzeug beiseite, griff nach den Handstangen des Führerstandes. Oben angekommen, warf ich einen Blick auf das Kesseldruckmanometer. Es zeigte „8". Das reicht, dachte ich und auch die 6 atü im Hauptluftbehälter genügten mir. Als ich die Steuerung nach hinten legte, turnte mein Kumpel auf dem Umlauf zum Führerstand heran.

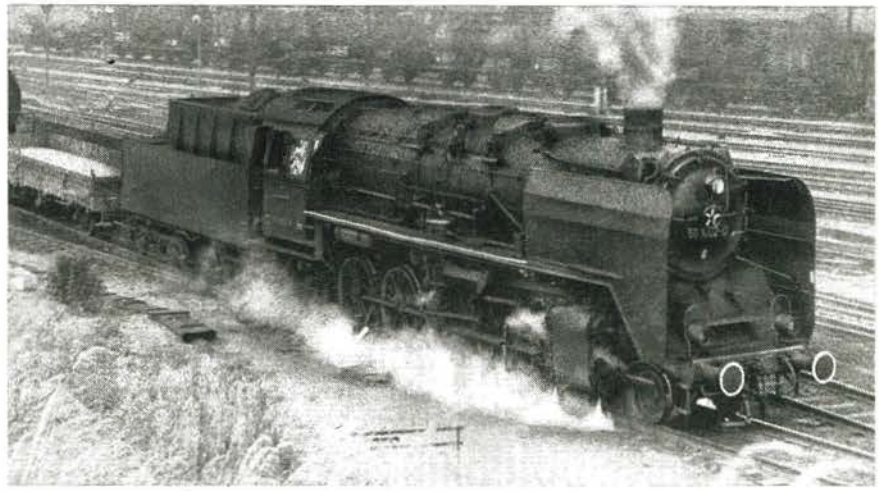
„Mach keinen Blödsinn Jochen, war nicht so jemeint..." „Halt die Klappe", knurrte ich und damit war alles entschieden. Mein Fehler war, daß es sich um eine 50er ÜK-Maschine mit Winterthur-Druckausgleichern handelte, daß ich keinen Blick dafür hatte, daß die Bremssohlen nur noch Mohnblätter waren und darüber hinaus vergaß, daß der Kollege, der die Lokomotive hingestellt hatte, Lokomotivführer war – ich aber erst einer werden wollte...

Als ich den Regler aufschob, kam die 50er nicht. Der Druckausgleicher „heulte durch", schloß nicht. Noch ein bißchen mehr, noch etwas... „Wuff", machte die 50er und gleichzeitig einen Satz rückwärts. Instinktiv zog ich die Zusatzbremse durch, hörte vom Umlauf meinen Freund „Halt" rufen, dann nur noch ein unmerklicher Widerstand aus Richtung Tender, und plötzlich war es hinter mir hell. Als sich die Staubwolke verzogen hatte, sah ich in Bimbos erschrockenes Gesicht... „Mensch, Jochen", hauchte er.

War der Schuppen vorher menschenleer – jetzt waren alle da. Der sowjetische Bw-Kommandant fluchte in seiner Landessprache. Der Schreck saß mir tief in den Gliedern. Das bleibt nicht ohne Folgen, schoß es mir durch den Kopf. Doch plötzlich hellte sich das Gesicht unseres „Depot-Natschalniks" auf. „Du gutt – du prima..." Und während ich noch fassungslos dastand, erklärte der Ingenieur-Kapitän, daß ihn der lange Weg vom Schuppen zur Werkzeugausgabe schon immer gestört habe, weil dadurch zuviel Arbeitszeit verloren ginge. Jetzt sei ein Loch in der Wand – und nun – machen wir dahinter ein „Magazin".

Noch heute, wenn ich mit der S-Bahn am Bw vorüberfahre, entdecke ich an der Schuppenrückwand den Anbau mit dem Pultdach...

Die Jahre danach sah ich die 50er höchstens, wenn ich auf Reisen war. Auf der Lokfahrschule lernte ich, daß ihr Kessel am besten wärmetechnisch ausgebildet sei und man ihn deshalb auch für die Bestückung der 23^0 vorgesehen hatte. „Damit kommt die 23er annähernd an die Leistung der 03 heran", erklärte uns unser Fachlehrer. Zwar gab es verhaltenen Protest der Kollegen, die schon jahrelang „linksaußen" auf der 03 gedient hatten, doch die Mehrzahl von uns schwieg. Wir kannten weder die eine, noch die andere Lokomotive...



Lok 50 1002 des Bw Nossen bei Ausfahrt aus dem Bahnhof Riesa am 15. Juni 1978.
Foto: J. Jentsch, Riesa