

1  
88

transpress

# modell eisenbahner

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

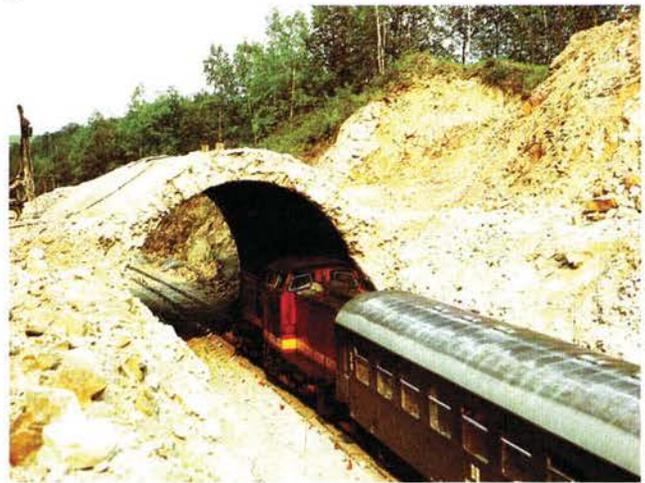
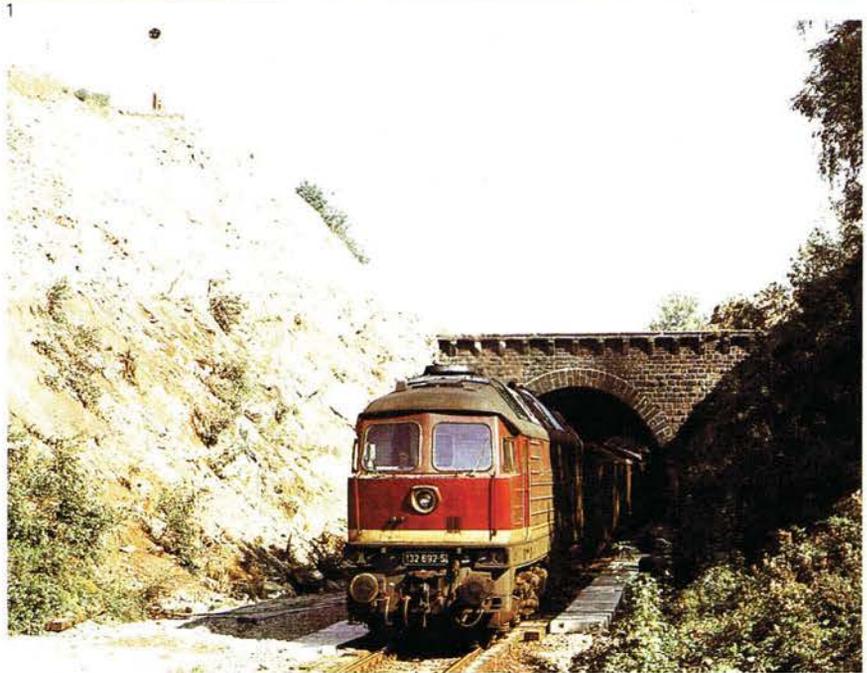
BR 230 der DR



**Der Elektrifizierung  
im Wege**

Am 1. September 1852 fuhr der erste durchgehende Zug von Riesa nach Chemnitz (heute Karl-Marx-Stadt).

Neben zahlreichen Viadukten entstanden auf dieser Strecke die beiden beachtlichen Felseinschnitte bei Limmnitz (Saalbachhöhe) und Waldheim (Pfaffenberg). Doch im Laufe der Zeit erwiesen sich die in Krümmungen gelegenen Bergdurchlässe wegen häufiger Schneeverwehungen und Steinschläge jedoch als hinderlich. Deshalb wurden die beiden Felseinschnitte durch Tunnelanlagen ersetzt. An den massiven Bauwerken gab es nie Beanstandungen. Jetzt aber mußten bzw. müssen sie in Vorbereitung der Elektrifizierung des Streckenabschnittes Riesa-Karl-Marx-Stadt verschwinden. Zunächst begannen die Arbeiten im Januar 1985 am Limmnitzer Tunnel. 80 Sprengungen und die



Abfuhr von mehr als 60 000 m<sup>3</sup> Schutt waren erforderlich, um dieses Bauwerk „aufzuschlitzen“. Am 26. Mai 1987 war es schließlich geschafft! Wie steht es in einem anderen Bericht geschrieben? „Wenn in nicht allzu langer Zeit ... mit Elloks bespannte Züge diesen Einschnitt zügig passieren, wird die Reisenden ... kaum noch etwas an den einstigen Tunnel erinnern. Doch halt! Wenigstens ein Obelisk könnte die Nachwelt daran erinnern, daß hier von 1885 bis 1987 der Schienenweg durch einen Tunnel führte. Inzwischen haben die Abrißarbeiten am Waldheimer Tunnel begonnen.



- 1 Ein Güterzug passiert den schon im Abbau begriffenen Tunnel.
- 2 Stück für Stück wird der Tunnel abgetragen. Das Prinzip „Fahren und Bauen“ muß auch hier angewendet werden, da eine längere Unterbrechung des Zugverkehrs nicht möglich ist.
- 3 Nur noch wenige Meter sind von der Tunnelröhre abzutragen.
- 4 Einige Tage später: Der Limmnitzer Tunnel hat aufgehört zu existieren.

Text: R. Scheffler, Oschatz;  
Fotos: J. Albrecht, Oschatz

eisenbahn-modellbahn-  
zeitschrift  
37. Jahrgang



transpress  
VEB Verlag für Verkehrswesen  
Berlin

ISSN 0026-7422

**modelleisenbahner**

<b>forum</b>	In eigener Sache/Leserzuschriften	2
<b>literatur</b>	Rezensionen	27/28
<b>dmv teilt mit</b>	Verbandsinformationen/wer hat – wer braucht?	26
<b>anzeigen</b>	suche/biete/tausche	27

**eisenbahn**

<b>aktuell</b>	Zwei neue Triebfahrzeuge der DR Vom Rollbock zum Rollwagen	3 5
<b>kurzmeldungen</b>	DDR und Ausland	11
<b>mosaik</b>	Historische Hebeldräisine Nun auch die sächsischen Schmalspurbahnen im Film In und um Engelsdorf	6 7 10
<b>historie</b>	Revolutionen und Lokomotiven	12
<b>international</b>	Die Eisenbahnen Belorußlands	16

**nahverkehr**

<b>kurzmeldungen</b>	Straßenbahnen im Gespräch	14
----------------------	---------------------------	----

**modellbahn**

<b>anlage</b>	Eine TT-Heimanlage Eine H0 <sub>e</sub> -Anlage mit zwei Motiven	17 18
<b>tips</b>	Dreiteiliger Standardhilfszug in der Nenngröße TT Lastenaufzüge in der Nenngröße H0	21 25
<b>international</b>	XXXIV. Internationaler Modellbahnwettbewerb 1987, Gotha	20

**Titelbild**

Die Monate des planmäßigen Dampflokensatzes auf dem regelspurigen Streckennetz der Deutschen Reichsbahn sind gezählt. 1988 wird das Jahr des endgültigen Abschieds der vereinzelt noch im Fahrdienst befindlichen Lokomotiven der Baureihen 50.3 und 52.8 sein. Über dieses Ereignis berichtet „me“ zum gegebenen Zeitpunkt noch ausführlich. Das Foto zeigt die Lokomotive 52 8043 vor einem Güterzug in der Nähe von Hermsdorf (b. Dresden) auf der KBS 303 am 27. Februar 1986.

Foto: O. Bräuer, Coswig

**Redaktion**

Chefredakteur:  
Ing. Wolf-Dietger Machel  
Redaktionelle Mitarbeiterin:  
Gisela Neumann  
Gestaltung: Ing. Inge Biegholdt  
Anschrift:  
Redaktion „modelleisenbahner“  
Französische Str. 13/14; PSF 1235,  
Berlin, 1086  
Telefon: 2 04 12 76  
Fernschreiber: Berlin 11 22 29  
Telegrammadresse: transpress  
Berlin  
Zuschriften für die Seite „DMV  
teilt mit“ (also auch für „Wer hat –  
wer braucht?“)  
sind nur an das Generalsekretariat  
des DMV, Simon-Dach-Str. 10, Berlin,  
1035, zu senden.

**Herausgeber**

Deutscher Modelleisenbahn-  
Verband der DDR

**Redaktionsbeirat**

Studienrat Günter Barthel, Erfurt  
Karlheinz Brust, Dresden  
Achim Delang, Berlin  
Werner Drescher, Jena  
Dipl.-Ing. Günter Driesnack,  
Königsbrück (Sa.)  
Dipl.-Ing. Peter Eickel, Dresden  
Oberingenieur Eisenbahn-Bau-Ing.  
Günter Fromm, Erfurt  
Ing. Walter Georgii, Zeuthen  
Ing. Wolfgang Hensel, Berlin  
Dipl.-Ing. Hans-Joachim Hütter, Berlin  
Werner Ilgner, Marienberg  
Prof. em. Dr. sc. techn. Harald Kurz,  
Radebeul  
Klaus Lehm, Sonneberg  
Dr. oec. Joachim Mucha, Dresden  
Ing. Manfred Neumann, Berlin  
Wolfgang Petznick, Magdeburg  
Ing. Peter Pohl, Coswig  
Ing. Helmut Reinert, Berlin  
Gerd Sauerbrey, Erfurt  
Dr. Horst Schandert, Berlin  
Ing. Rolf Schindler, Dresden  
Joachim Schnitzer, Kleinmachnow  
Ing. Lothar Schultz, Rostock  
Hansotto Voigt, Dresden  
Dipl.-Ing. oec. Hans-Joachim Wilhelm,  
Berlin

**Erscheint im transpress**

**VEB Verlag für Verkehrswesen  
Berlin**  
Verlagsdirektor: Dr. Harald Böttcher  
Lizenz Nr. 1151  
Druck:  
(140) Druckerei Neues Deutschland,  
Berlin  
Erscheint monatlich;  
Preis: Vierteljährlich 5,40 M.  
Auslandspreise bitten wir den Zeit-  
schriftenkatalogen des „Buchexport“,  
Volkseigener Außenhandelsbetrieb  
der DDR, Postfach 160,  
DDR - 7010 Leipzig, zu entnehmen.  
Nachdruck, Übersetzung und Aus-  
züge sind nur mit Genehmigung der  
Redaktion gestattet.  
Art.-Nr. 16330  
Verlagspostamt Berlin

Redaktionsschluß: 30. 11. 1987  
Geplante Auslieferung: 6. 1. 1988  
Geplante Auslieferung des Heftes  
2/88: 5. 2. 1988

**Anzeigenverwaltung**

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

Bestellungen sind zu richten: in  
der DDR: sämtliche Postämter und  
der örtliche Buchhandel; im Aus-  
land: der internationale Buch- und  
Zeitschriftenhandel, zusätzlich in  
der BRD und in Westberlin: der ört-  
liche Buchhandel, Firma Helios Lite-  
raturvertrieb GmbH, Eichborndamm  
141–167, 1000 Berlin (West) 52 sowie  
Zeitungsvertrieb Gebrüder Peter-  
mann GmbH & Co KG, Kurfür-  
stenstr. 111, 1000 Berlin (West) 30.  
Auslandsbezug wird auch durch den  
Buchexport Volkseigener Außen-  
handelsbetrieb der Deutschen  
Demokratischen Republik,  
Leninstraße 16, DDR - 7010 Leipzig,  
und den Verlag vermittelt.



**Liebe Leser!**

Vier Schwerpunkte kennzeichneten den Jahrgang 1987 unserer Zeitschrift: das 750jährige Bestehen von Berlin, der 70. Jahrestag der Großen Sozialistischen Oktoberrevolution, das 25jährige Bestehen des DMV und der 34. MOROP-Kongreß in Erfurt. In zahlreichen Zuschriften, aber auch in vielen Gesprächen wurde deutlich, daß Sie mit der abwechslungsreichen Gestaltung der Zeitschrift im wesentlichen zufrieden waren. Das betraf die Rubriken des Vorbildes ebenso wie die des Modellbahnwesens. Nun möchten wir Sie wiederum an dieser Stelle mit dem bekanntmachen, was wir uns für das neue Jahr vorgenommen haben. Doch zuvor gestatten Sie einige Bemerkungen zu der im Heft 4/87 veröffentlichten Leserumfrage. Hierbei ging es uns vor allem darum, aktuelle Erkenntnisse zur weiteren Profilierung des Modellbahnteils der Zeitschrift zu erhalten. So hat die Auswertung der Einsendungen ergeben, daß sich 47,7 % der Modelleisenbahner mit der Nenngröße H0, 38,8 % mit der Nenngröße TT, 11,9 % mit der Nenngröße N und 1,4 % mit den größten Nenngrößen – also im wesentlichen mit Gartenbahnen – beschäftigen. Was das Motiv angeht, bauen 2,7 % der Freunde nach einem konkreten Vorbild, und 35,9 % gestalten ihre Anlage angelehnt an das Vorbild. Immerhin betreiben 61,4 % der Modelleisenbahner Phantasieanlagen. Vorbildgetreuer geht es bei den nachempfundenen Epochen zu. Hier liegt der Abschnitt „DR ab 1971“ mit 44,6 % an der Spitze. Danach folgt der Abschnitt „bis 1970“ mit 37,2 %, „DRG“ mit 8,8 % und Länderbahnen mit 2,1 %. Keine

zeitliche Einordnung haben lediglich 2,1 % der Einsender angegeben. Beachtlich ist inzwischen der Anteil der Elektronik am Anlagenbetrieb. Immerhin haben 24,5 % der Modelleisenbahner auf ihrer Anlage einen „Elektronik-Anteil bis 50 %“, 2,7 % dagegen einen „Elektronik-Anteil über 50 %“. Letzterer bezieht sich fast nur auf Großanlagen! Noch ein Wort zum Verhältnis Eigen-/Umbau/Frisuren bzw. unveränderte Industrie-Modelle bei Fahrzeugen und Gebäuden: 45,6 % der Anlagenbetreiber setzen ausschließlich Fahrzeuge ein und 48,4 % verwenden ausschließlich Gebäudemodelle, die von der Industrie hergestellt wurden oder werden, ohne sie zu verändern! Genug der Statistik. Es würde den Rahmen dieser Ausführungen sprengen, auf weitere Einzelheiten einzugehen. Fest steht aber, daß sich die Umfrage gelohnt hat. Einige dieser Erkenntnisse wollen wir bereits 1988 berücksichtigen. Allen Lesern, die sich an dieser Umfrage beteiligt haben, gebührt nochmals ein herzliches Dankeschön. Bleiben wir gleich beim Modellbahnteil des Jahres 1988. Natürlich werden wir Bewährtes beibehalten: das Vorstellen einer Gemeinschafts- oder Heimanlage möglichst in jedem Heft, die beliebte Serie Vorbild-Modell und vieles andere. Wir haben außerdem vorgesehen, den Anteil jener Beiträge zu erhöhen, die dem Eisenbahnhistoriker und Modelleisenbahner gleichermaßen etwas bieten. Erstmals werden wir auf dem Format A 3 exakte Zeichnungen ausgewählter Eisenbahnfahrzeuge mit möglichst allen Ansichten bringen. Immer wieder zeigt sich, daß gerade dem Modelleisenbahner damit oft mehr geholfen ist, als mit Beiträgen, in denen der Autor neben dem entstandenen Modell seine individuelle „Bautechnologie“ vorstellt. Andere Veröffentlichungen werden sich mit der Epochenfrage auseinandersetzen, und ebenfalls wird die beliebte Serie „Straßenfahrzeuge“ nicht fehlen. Gleiches gilt für die angewandte Elektronik.

Zum Vorbildteil: Ein besonderes von eisenbahnhistorischer Tragweite gekennzeichnetes Ereignis wirft seine Schatten voraus. Nur noch wenige Monate, dann wird die letzte planmäßig eingesetzte regelspurige Dampflokomotive der Deutschen Reichsbahn für immer abgestellt. Deshalb ist den letzten Dampflokomotiven der Regelspur manche Seite des 88er Jahrgangs unserer Zeitschrift vorbehalten. Freilich wird auch künftig die Dampflokgeschichte im „me“ ihren festen Platz haben. Wir werden aber die Palette der Beiträge rund um die Geschichte der Eisenbahn dennoch erweitern. Zahlreiche Veröffentlichungen und eine Schwerpunkttausgabe beschäftigen sich mit dem 150jährigen Bestehen der Eisenbahn auf dem Territorium des früheren Preußen. Andere Beiträge betreffen das Jubiläum der Leipzig-Dresdner Eisenbahn. Wiederfinden werden Sie 1988 ebenfalls die Rubrik „Werklokomotiven“. Wir haben sie aber um das Thema „Werkbahnen“ erweitert und dazu einige interessante Beiträge vorbereitet. Auf ihre Kosten werden natürlich auch die Nahverkehrsfreunde kommen, und dies auf rund 25 Seiten. Daß 1988 wieder Berichte über die Arbeit des Deutschen Modelleisenbahn-Verbandes der DDR dazu gehören werden, versteht sich von selbst. Eine gute Grundlage bilden dazu die Bezirksdelegiertenkonferenzen. Sie finden im zweiten Halbjahr 1988 statt. Noch vielfältiger ist die Jugendseite geplant. Der Kommission für Jugendarbeit beim Präsidium des DMV und die Redaktion haben dazu gute Voraussetzungen geschaffen. Nun aber bitten wir Sie uns zu schreiben, was Ihnen am „me“ gefällt und was Ihrer Auffassung nach noch verbessert werden sollte. Auf eine weitere gute Zusammenarbeit!

*Ihr Wolf-Dietger Machel*

**Leser schreiben ...**

**Erlebnisreiche Tage**

Der 25. Jahrestag unseres Verbandes brachte uns im April 1987 auf die „Beine“. 46 Freunde der ZAG 1/5 unternahmen eine Drei-Tage-Exkursion nach Zittau, Görlitz und zur Schmalspurstrecke Zittau – Oybin/Jonsdorf. Nachdem wir mittags Quartier im Hotel „Volkshaus“ bezogen hatten, ging es ins Bw Zittau. Der Schmalspurteil fand natürlich besonderes Interesse. Die 99 4532 und 99 1760, eine Reihe von Rollwagen, die Bekohlungsanlage, einige abgestellte Schmalspurwagen, darunter Gerätewagen, wurden unter die Lupe genommen und fotografiert. Ein freundlicher Eisenbahner fuhr für uns die 112 500 und 118 325 aus dem Ringlokschuppen ins „richtige Licht“. Nach ei-

nem 1,5-km-Fußmarsch Besichtigung der Lokwerkstatt, der hier ohne Fahrgestelle abgestellten zwei ehemaligen Trieb- und Beiwagen, der 52 8038, 52 8062 und der 118 284, die gerade repariert wurden. Am Sonntag bei strömendem Regen ging es auf die Strecke nach Jonsdorf und Oybin. Der Abend war der Erinnerung und dem Erzählen vorbehalten. Freund Wolfgang Paul schilderte, wie die ZAG zu einer schlagkräftigen Truppe mit 128 Mitgliedern wurde. Zum Programm gehörten außerdem die Besichtigung des Betriebsteils Straßenbahn im VEB Kraftverkehr Görlitz, des Raw Deutsch-Sowjetische Freundschaft und ein Stadtbummel. Herzlichen Dank allen, die uns drei erlebnisreiche Tage bereiteten.  
*Inge u. Manfred Kootz, Berlin*

**Leser fragen ...**

**Fotos über die**

**Perleberger Kreisringbahn**  
Im Jahre 1989 feiert die Stadt Perleberg ihr 750jähriges Bestehen. Deshalb sind auch einige Vorhaben geplant, so eine Sonderfahrt, eine Fahrzeug- und Modelleisenbahn-Ausstellung, eine Dokumentation über den „Pollo“, und ein Traditionszimmer soll eingerichtet werden. Außerdem wird eine Broschüre über die Eisenbahn in Perleberg vorbereitet. Darüber hinaus ist in der Perspektive vorgesehen, eine AG des DMV zu gründen. Anstoß dazu gaben u. a. die hervorragenden Anlagen der AG 1/40, vor allem aber die Altmark-Anlage der AG 1/50. Schriftmaterial über die Perleberger Eisenbahnen ist im Stadtarchiv und im Rbd-Archiv

Schwerin vorhanden. Es fehlen aber Fotos, besonders über die Kreisringbahn aus der Zeit der BR 91<sup>19</sup>. Ich möchte einen kompletten Gmp mit dieser Lokomotive nachbilden, der einmal auf der ebenfalls nachzubildenden Anlage des Südbahnhofs fahren soll. Wer kann helfen?  
*P. Sommerfeld, Perleberg*

**Leser antworten ...**

**Nachgemessen**

Die im Beitrag „Eine elektrisch betriebene Werkbahn“ („me“ 3/87, S. 9) angegebene Spurweite von 750 mm stimmt nicht. Ich habe sie nachgemessen: Es sind 600 mm!  
*H. Hartlepp, Staßfurt*

Gottfried Köhler, Berlin

## Zwei neue Triebfahrzeuge der DR

Über das Elektrifizierungsprogramm der Deutschen Reichsbahn wurde im „modelleisenbahner“ oft schon berichtet. Dieses bedeutende Rationalisierungsvorhaben steht im unmittelbaren Zusammenhang mit den steigenden Anforderungen der Volkswirtschaft an die Deutsche Reichsbahn. Inzwischen sind solche wichtigen Trassen wie die zweite Nord-Süd-Verbindung vom Seehafen Rostock über Wittenberge, Magdeburg und Dresden nach Bad Schandau vollständig unter Fahrdrat. Weiter geht es in diesem Jahr mit dem Anschluß der Braunkohletagebauegebiete im Bezirk Cottbus. Die Arbeiten an der dritten Nord-Süd-Verbindung von Berlin über Pesewalk und Stralsund zum Fährhafen Mukran sind im vollen Gange. Ende 1990 sollen dann auf einer Streckenlänge von 3700 Kilometern etwa 60 Prozent der gesamten Zugförderung mit der elektrischen Traktion bewältigt werden.

### Zweissystemlokomotive auch bei der DR

Bald schon wird die DR über die Ländergrenzen hinweg die Vorzüge des elektrischen Zugbetriebs nutzen können; und das an der Stoßstelle zweier Stromsysteme. Der Prototyp der Zweissystemlokomotive, Baureihe 230, Hersteller ŠKODA Plzeň, ist inzwischen fertiggestellt worden. Die ersten 20 Maschinen sind bestellt. Sie werden auf den Strecken der DDR und der ČSSR im grenzüberschreitenden Verkehr zwischen Bad Schandau und Děčín zum Einsatz kommen.

Bekanntlich betreibt die Deutsche Reichsbahn ihr elektrisches Streckennetz mit 15-kV- und 16-2/3-Hz-Wechselstrom, während die ČSD im Norden des Landes über ein 3-kV-Gleichstromsystem verfügt.

Die Entwicklung der Zweissystemlok basiert auf der ebenfalls in Plzeň gebauten ES 499.0 (Werkbezeichnung 55 E).

Beim Wechselstrom-Betrieb wird im Prinzip ein Transformator mit fester Übersetzung und Stromrichter vorgeschaltet. Die Fahrmotoren sind deshalb einem pulsierenden Strom angepaßt.

Bei der Fahrt im 3-kV-Gleichstromsystem werden die Stromkreise der Fahrmotoren unmittelbar aus der Fahrleitung über den Stromabnehmer und den Hauptschalter gespeist. Dagegen erreicht der vom Stromabnehmer aufgenommene Wechselstrom zunächst den druckluftbetätigten Hauptschalter und danach die Primärwicklung des Transformators. Letzterer hat zwei Sekundär-Traktionswicklungen, aus denen die Traktions-Motorgruppen über einen Stromrichter und eine Glättungsdrossel gespeist werden. Der Transformator ist außerdem mit einer Wicklung für die Hilfsstromkreise der Lokomotive ausgerüstet.

Jedes Drehgestell verfügt über zwei Fahrmotoren in dauernder Reihenschaltung. Die sechspoligen Motoren mit Kompensationswicklung haben außerdem eine hintereinandergeschaltete Erregerwicklung, um bei Bedarf eine Feldschwächung bis auf 30 Prozent zu erreichen. Die Dauerleistung jedes Fahrmotors beträgt 770 kW. Die Nennzahl des Motors liegt bei  $1175 \text{ min}^{-1}$ , die Höchstzahl bei  $1890 \text{ min}^{-1}$ .

Das Anfahren der Lokomotive sowie die Geschwindigkeitsregelung wird mit Hilfe von Widerständen über eine Schützensteuerung vollzogen, die die einzelnen Widerstands-Regelstufen sowie wirtschaftlichen Fahrstufen schaltet. Eine weitere Regelung ist durch Feldschwächung über fünf Regelstufen möglich. Bei Reihenschaltung der Fahrmotoren stehen 27 Regelstufen und bei Reihen-Parallelschaltung 17 Regelstufen zur Verfügung.

Den Übergang von der Reihenschaltung auf die Reihen-Parallelschaltung der Fahrmotoren ermöglicht eine Brückenschaltung. Die Anfahrwiderstände sind in zwei Gruppen eingeteilt. Jede Gruppe ist jeweils an ein Fahrmotorpaar angeschlossen. Die Anfahrwiderstände dienen beim elektrodynamischen Bremsen zugleich als Bremswiderstände. Zum mechanischen Teil der BR 230: Die Radsatzfederung wird durch Schraubenfedern, die Abstützung des Lokomotivkastens über Pendel und verschleißarme Zapfenführung der Radsätze gewährleistet. Der ŠKODA-Antrieb weicht von der bei der Deutschen Reichsbahn bisher üblichen Konstruktion ab. Das einseitig angeordnete, geradzahnnte Untersetzungsgetriebe ist über Gelenkwellen mit dem Fahrmotor verbunden, der auf dem Drehgestellrahmen gelagert und damit voll abgedeckt ist.

Das Betriebsprogramm sieht die Beförderung von Schnellzügen mit 600 t bei 100 bis 120 km/h und von Güterzügen mit 1400 t bis 1800 t mit 50 bis 60 km/h bei einer Steigung von 3 ‰ vor.

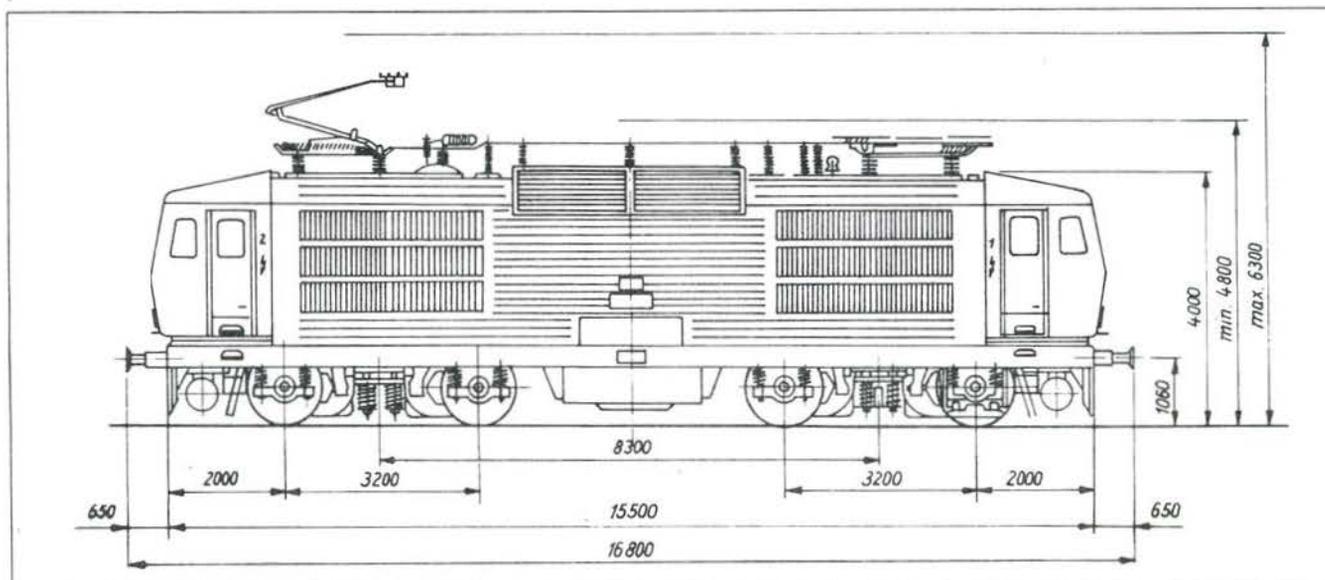
### Einige technische Daten:

Achsfolge	Bo'Bo'	
Länge über Puffer	16 800	mm
Drehzapfenabstand	8 300	mm
Drehgestellachsstand	3 200	mm
Raddurchmesser	1 250	mm
Nennleistung	3 080	kW
Leistung der elektrodyn. Bremse	2 200	kW
maximale Zugkraft	280	kN
Dauerzugkraft	141,6	kN
Geschwindigkeit bei Dauerzugkraft	76,4	km/h
Eigenmasse	84	t
Höchstgeschwindigkeit	120	km/h

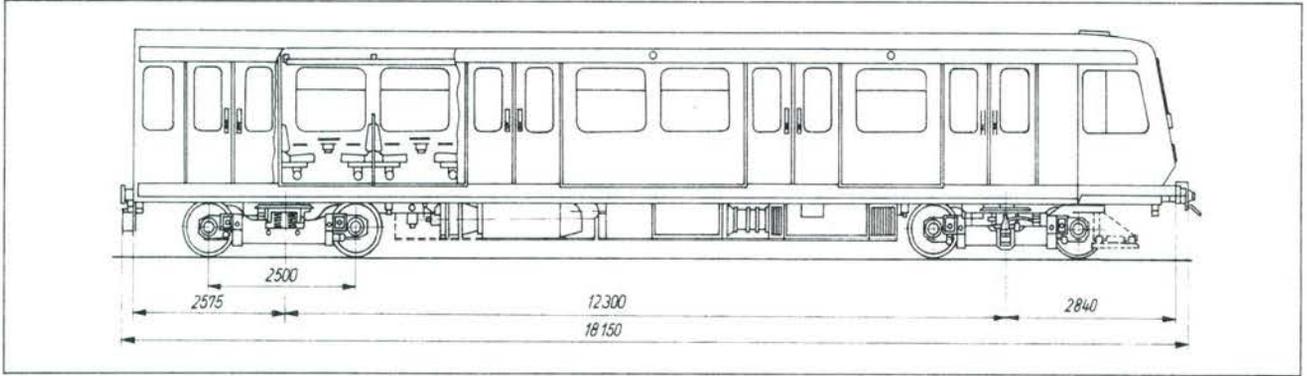
### Triebzug BR 270 für Berliner S-Bahn-Zug

Im Jahre 1987 wurde der S-Bahnzug der Baureihe 270, Hersteller ist das KLEW „Hans Beimler“ Hennigsdorf, mehrfach in der Öffentlichkeit vorgestellt. Erstmals war er während der Leipziger Frühjahrsmesse 1987 und danach für mehrere Wochen Mitte des Jahres auf der in Berlin stattgefundenen Ausstel-

1



2



1 Zeichnung von der neuen Zweisystemlokomotive der BR 230 (Maßstab 1:120). Ein Foto von der Maschine stand bei Redaktionsschluß dieser Ausgabe noch nicht zur Verfügung.

2 Zeichnung vom neuen Triebwagen der BR 270 der Berliner S-Bahn (Maßstab 1:120)

3 Durch den VEB KLEW Hennigsdorf wurden im zweiten Halbjahr 1987 insgesamt acht Viertelzüge der neuen Berliner S-Bahn-Baureihe 270 (Nullserie) ausgeliefert. Neben den meßtechnischen Untersuchungen, die z. T. noch in diesem Jahr fortzusetzen sind, werden das Fahrpersonal für die Bedienung der Züge geschult und die Handwerker des Heimat-S-Bw Grünau in die Wartung eingewiesen. Die ersten beiden Viertelzüge (270 009/010 und 270 011/012) wurden zinnberrot und anthrazit lackiert, die übrigen Viertelzüge (270 013/014 bis 270 023/024) in der jetzt üblichen Farbgebung ausgeliefert. Unser Bild zeigt den neuen S-Bahn-Zug auf einer Fahrt zwischen Zeuthen und Grünau; an der Zugspitze befindet sich der 270 013.

Text (Abb. 3): H.-J. Hütter, Berlin; Zeichnungen: Sammlung Verfasser, Foto: M. Reimer, Berlin

3



lung „Wissenschaft und Produktion der DDR im Dienste des Volkes“ zu sehen. Im zweiten Halbjahr 1987 wurden wesentliche Meß- und Erprobungsfahrten im Streckennetz der Berliner S-Bahn absolviert.

Bis Ende 1990 wird das Kollektiv des KLEW Hennigsdorf insgesamt 91 Viertelzüge dieser Baureihe herstellen, die sich dann je nach den betrieblichen Erfordernissen zu Halb-, Dreiviertel- oder zu Vollzügen zusammensetzen lassen. Was aber ist das Besondere an diesen Fahrzeugen? Und welche Gebrauchswerteigenschaften charakterisieren die BR 270 vor allem?

Da wären zunächst die neuesten Erkenntnisse des Leichtbaus, in der Leistungs- und Informationselektronik und bei der wartungsarmen und zuverlässigen Gestaltung von Baugruppen und Aggregaten zu nennen. Auch dem volkswirtschaftlichen Anliegen, Elektroenergie einzusparen, wurde entsprochen. Allein durch den Einsatz der gemischten Nutz-Widerstandsbremse in Verbindung mit einem Gleichstromsteller wird im praktischen Betrieb eine Energieeinsparung von 25 Prozent gegenüber den bisherigen S-Bahn-Zügen erreicht. Diese Bremsanlage wirkt beim Abbremsen des Zuges als Generator, gewinnt also elektrische Energie und speist sie in das Bahnstromnetz zurück. Eine Energiebedarfsreduzierung von sieben Prozent ergibt sich aus der verringerten Fahrzeugmasse durch die angewandte Aluminium-Leichtbauweise.

Ein bedeutend höheres Sitzplatzangebot, eine um 36 Prozent gesteigerte Anfahrbeschleunigung sowie eine Höchstgeschwin-

digkeit von 90 km/h werden den Reisekomfort auf Berlins Schnellbahnstrecken weiter erhöhen. Es sei an dieser Stelle erwähnt: Täglich benutzen rund 700 000 Fahrgäste dieses leistungsfähige und seit Jahrzehnten konstant preiswerte Nahverkehrsmittel.

Doch zurück zur BR 270: Vier außenliegende Doppelschiebetüren mit einer Breite von jeweils 1200 mm ermöglichen in jedem Wagen einen zügigen Fahrgastwechsel. In einem Viertelzug, bestehend aus Trieb- und Beiwagen, können 102 Fahrgäste gut gepolsterte Sitzplätze benutzen. Unter Berücksichtigung einer Stehplatzdichte von sechs Personen je m<sup>2</sup> beträgt das Fassungsvermögen eines Viertelzuges 404 Personen.

Der Wagenkasten wurde – wie bereits erwähnt – als selbsttragende Aluminium-Leichtbaukonstruktion gefertigt. Er ist in Grundrahmen, Stirn- und Rückwände, Seitenwände, Dach und weitere Detailgruppen unterteilt. Verwendung fanden Strangpressprofile, Sickenbleche sowie Aluminium-Glattscheiben. Mit Ausnahme der Antriebsgruppe sind die Trieb- und Laufdrehgestelle einheitlich ausgeführt. Der bewährte Tatzlagerantrieb findet erneut Anwendung; jede Achse verfügt über einen Halbspannungsfahrmotor. Als Gefahrenbremse erhielten alle Drehgestelle Scheibenbremsen sowie eine elektrodynamische Bremse. Der neue S-Bahn-Zug hat außerdem eine zentrale Zugsteuerung (Vielfachsteuerung) für den Fahr- und Bremsbetrieb. Dieser zentralen Zugsteuerung ist die Triebwagensteuerung unterlagert; sie regelt – für jeden Viertelzug getrennt – die Anfahr- und Bremskräfte.

Die Zusammenfassung aller Fahr- und Bremsbefehle in einem kombinierten Geschwindigkeits-Bremskraftwähler ermöglicht eine einfache Bedienung des Triebzuges.

Der Fahrbetrieb erfolgt nach dem Prinzip der Geschwindigkeitsregelung. Mit dem Geschwindigkeits-Bremskraftwähler können Soll-Geschwindigkeiten im Bereich von 10 bis 90 km/h stufenlos vorgewählt werden. Eine Lastfassung ermöglicht unabhängig vom Belastungszustand gleiche Beschleunigungs- und Verzögerungswerte des Triebzuges. Die Anfahr- und die Bremsvorgänge werden von einem elektronischen Gleitschutz überwacht.

**Einige technische Daten:**

Länge über Kupplung (je Viertelzug)	36 000 mm
Drehzapfenabstand	12 300 mm
Drehgestellachsstand	2 500 mm
Laufkreisdurchmesser (neu)	850 mm
Stromschienenspannung	750 V $\frac{33}{30}$
Fahrmotoren je Viertelzug	4
Stundenleistung eines Fahrmotors	150 kW
Anfahrbeschleunigung (max. besetzt)	0,68 m/s <sup>2</sup>
Verzögerung (max. pneumat. Bremsung)	1,2 m/s <sup>2</sup>
Eigenmassen (je Viertelzug)	60 t
Höchstgeschwindigkeit	90 km/h

**Quellenangaben**

- (1) Eret, J.; Stekl, M. Zweisystemlokomotive 3 kV = /15 kV, 16 2/3 Hz, ŠKODA-REVUE 2/1987, S. 54–57
- (2) Messeinformation LFM 87: Nahverkehrstriebzug BR 270

Wolfgang Hensel, Berlin

## Vom Rollbock zum Rollwagen

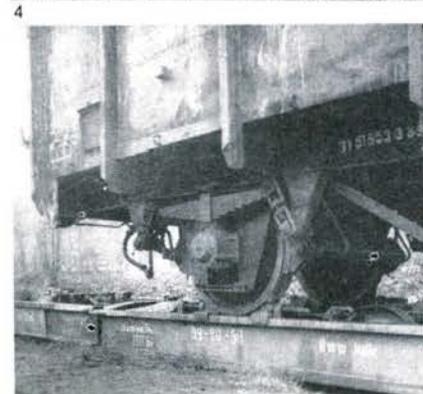
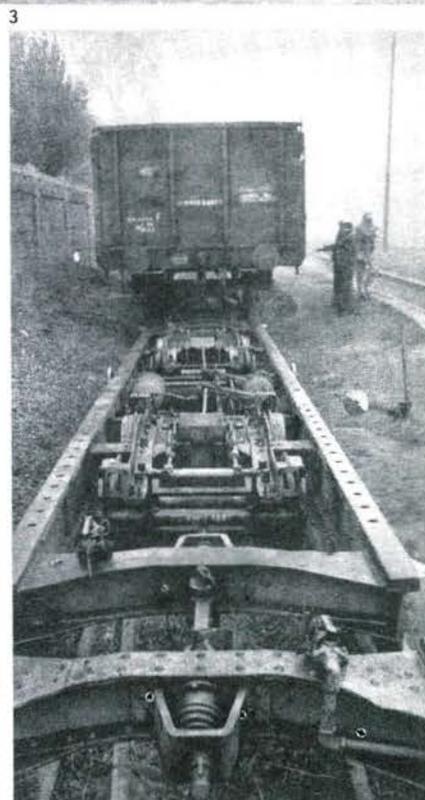
Als Fragment eines Schmalspurnetzes mit 1000-mm-Spurweite wird, ausgehend vom Industriebahnhof in Halle (Saale), durch die Deutsche Reichsbahn eine Zuführungsstrecke für die Bedienung gleichspuriger Anschlußbahnen des VEB Maschinenfabrik Halle (Mafa) betrieben. Erstere beginnt am Ostkopf des Industriebahnhofs und verbindet ihn über verschiedene Abzweigungen mit mehreren Werkteilen der Mafa.

Diese Schmalspurbahn gehörte ursprünglich als Teilbetrieb zur regelspurigen Halle-Hettstedter Eisenbahn (H. H. E.) und wurde am 13. Februar 1895 eröffnet. Seit Übernahme der H. H. E. durch die Deutsche Reichsbahn im Jahre 1949 ist das infolge Auflassung verschiedener Anschlußgleise inzwischen reduzierte Schmalspurnetz das einzige dieser Art im Reichsbahndirektionsbezirk Halle.

Die Länge des Zuführungsgleises zwischen dem Bahnhof und der Wagenübergabestelle (WÜST) der Mafa beträgt etwa 700 m; es führt an der Turmstraße entlang und weist mehrere schienengleiche Straßenübergänge auf. Die Regelspur-Güterwagen sind im Industriebahnhof über zwei nebeneinander liegende Spurwechselanschlüsse auf Schmalspur-Rollfahrzeuge umzusetzen. Als Rangierfahrten dürfen auf der Zuführungsstrecke maximal drei leere oder beladene Regelspur-Güterwagen gezogen oder zwei leere oder beladene Regelspur-Güterwagen geschoben werden. Aufgrund der einfachen Betriebsbedingungen wird im gesamten Strecken- und Anschlußbahnbereich mit Schrittgeschwindigkeit gefahren; die Rangierabteilungen können nur durch das Triebfahrzeug gebremst werden.

Bisher waren auf der sogenannten Industriebahn ausschließlich Rollböcke in Betrieb. Sie wurden zwischen den aufgeböckten Regelspur-Güterwagen und dem Triebfahrzeug durch Kuppelstangen verbunden. Damit unterschied sich die technische Ausrüstung der Fahrzeuge deutlich vom Rollbockbetrieb der Harzquerbahn. Hier nämlich wird die Verbindung zwischen den Regelspur-Güterwagen und dem Triebfahrzeug mit Hilfe schmalspuriger Zwischenwagen der Gattung Ord hergestellt. Die in Halle eingesetzten Rollböcke waren über 90 Jahre in Betrieb. Nur durch die geringen betrieblichen Anforderungen

bedingt, konnte eine derart lange Einsatzzeit erreicht werden. Trotz der planmäßigen Instandhaltung traten vor einigen Jahren nun doch technische Probleme beim Einsatz der überalterten Fahrzeuge auf. Die vorläufig gesicherte Perspektive des Schmalspurnetzes zwang schließlich zu Überlegungen für eine billige und verhältnismäßig einfache Ablösevariante. In dieser Situation gab es ein Angebot der ehemaligen Hohenlimburger Kleinbahn AG in der BRD. Nach umfassender Prüfung kam im Jahre 1985 ein Kaufvertrag über neun Rollwagen zustande, die im Raw „DSF“ Görlitz für den Einsatz hergerichtet wur-



1 Ein offener Wagen auf Rollböcken im Gelände der Maschinenfabrik entsprechend der alten Technologie

2 Neu hergerichtete Rollwagenrampe am Abschluß der ehemaligen Spurwechselgrube für den Rollbockbetrieb

3 Übernahme eines Regelspur-Güterwagens an der neuen Rampe. Deutlich sind die Löcher für die Einrastklöben in der Fahrbühne zu erkennen.

4 Durch Einrastklöben gesicherter Radsatz eines aufgeladenen Regelspur-Güterwagens.

Fotos: W. Hein, Berlin

## Historische Hebeldraisine

Auf Nebenbahnen wurden noch bis in die 60er Jahre Kontrollfahrten mit Hebeldraisinen unternommen. So kamen diese Fahrzeuge auch besonders auf den Kleinbahnen der Altmark zum Einsatz. 1983 entdeckte ich auf dem Bahnhof Beetzendorf noch eine Hebeldraisine. Sie gehörte zur früheren Bm Beetzendorf und war bis 1960 auf der ehemaligen Strecke Beetzendorf-Rohrberg-Zasenbeck zu Hause.

Mein Interesse für die Erhaltung des Fahrzeugs wurde von der Bm Salzwedel begrüßt. Mit ihrer sowie der Hilfe der Güterabfertigung konnte im Sommer 1984 der Transport nach Großpösna erfolgen.

Die Teile aus Holz waren im Laufe der Zeit so zerstört, daß sie nicht wieder verwendet werden konnten. So mußte die Draisine völlig zerlegt werden, und der Rahmen und alle anderen Holzteile wurden erneuert. Die Metallteile waren nach dem Entrostern, Penetrieren und Lackieren wieder zu gebrauchen. Im Sommer 1986 war es soweit, die völlige Montage begann. Einen Platz hat die Draisine im Garten gefunden. Original gelb-schwarz lackiert, kann ein Stück Eisenbahngeschichte besichtigt werden. Zur 100-Jahr-Feier der Ei-



senbahnstrecke Leipzig-Geithain konnte sie am 2. Mai 1987 auf dem Bahnhof Bad Lausick nochmals für Schaufahrten eingesetzt werden.

Text und Fotos:  
A. Keyser, Großpösna

1 Am Tage der Entdeckung auf dem Bahnhof Beetzendorf im November 1983

2 Einzelteile kurz vor dem Wiederaufbau

3 Die 1910 gebaute Hebeldraisine nach der Rekonstruktion im Jahre 1986

### Fortsetzung von Seite 5

den. Gleichzeitig ist die eine der beiden vorhandenen Rollbockgruben (Spurwechselanlagen) in eine Rollwagenrampe umgebaut worden.

Die Rollwagen erhielten entsprechend dem für Schmalspurwagen heute noch gültigen Nummernplan von 1951 die für die Rbd Halle vorgesehene Gattungsnummer 99-80... mit den Ordnungsnummern 50 bis 58. Sämtliche Fahr-

zeuge sind zur planmäßigen Instandhaltung im Raw „DSF“ Görlitz beheimatet. Die Rollwagen (vgl. Tabelle) verfügen über eine einheitliche Fahrbühnenlänge von 9 m und eine Bühnenhöhe über SO von 500 mm. Die Wagen haben, ähnlich wie die der ehemaligen Schmalspurbahn Eisfeld-Schönbrunn, sogenannte Lochreihen auf der regelspurigen Fahrbühne. Die Regelspur-Güterwagen werden durch Vorlegekeile mit Einrastkloben (lose Wagenbestandteile)

gesichert. Alle Rollwagen sind untereinander und mit dem Triebfahrzeug durch Kuppelstangen zu verbinden. Wegen der gegenüber dem Rollbockbetrieb nahezu unveränderten Betriebsverhältnisse kann auf die Herrichtung und Nutzung der Bremsenrichtungen verzichtet werden. Die Spurwechseltechnologie entspricht den Festlegungen der Dienstvorschrift (DV) 494 für die Benutzung der Schmalspur-Rollfahrzeuge (SmRf), gültig ab 1. Januar 1982, unter Beachtung der speziellen Bedienungsanweisung für die Zuführungsstrecke und die Anschlußbahn sowie der im Dezember 1986 zur DV 494 erlassenen Ausnahmeregelung, die den Einsatz ohne Bremse ebenso betrifft wie den Transport ohne die sonst üblichen Spannketten.

Nachdem neben der Rollwagentechnologie außerdem der Rollbockeneinsatz über die noch vorhandene Rollbockgrube möglich war, begann am 15. Oktober 1987 der ausschließliche Rollwagenbetrieb. Die Rollböcke genühten nach Ablauf der letzten-gültigen Revisionsfrist nicht mehr den sicherheitstechnischen Anforderungen.

Tabelle Verzeichnis der übernommenen Rollfahrzeuge

alte Nr. 1)	DR-Nr.	Hersteller	Baujahr	Eigenmasse (kg)	Tragfähigkeit (t)
18	99-80-50	O & K	1961	6560	40
20	99-80-51	O & K	1961	6580	40
21	99-80-52	O & K	1961	6610	40
33	99-80-53	Schwefer	1927 <sup>2)</sup>	7000	42
36	99-80-54	HKB	1927 <sup>2)</sup>	7840	40
39	88-80-55	Schwefer	1927 <sup>2)</sup>	7000	42
40	99-80-56	Schwefer	1927 <sup>2)</sup>	7000	42
57	99-80-57	Wandsbeck	1927 <sup>2)</sup>	7910	45
58	99-80-58	Schwefer	1927 <sup>2)</sup>	7000	42

1) bei der früheren Hohenlimburger Kleinbahn AG 2) im Jahre 1961 rekonstruiert

Burkhard Sprang (DMV), Berlin

## Nun auch die sächsischen Schmalspurbahnen im Film

Die Ausführungen über die Filmtrilogie „Schmalspurbahnen in der DDR“ im „me“ 5/87 fanden bei den Lesern großes Interesse. Inzwischen können nun auch die Kopien des zuletzt gedrehten Teils „Die Bahnen in Sachsen“ in 35-mm- und 16-mm-Filmbreite ausgeliehen bzw. gekauft werden. Dieser Teil (Bestell-Nr. 1.18) hat aufgrund der Vielzahl der Strecken mit 39 Minuten die längste Spieldauer. Insgesamt bietet die Trilogie ein Filmprogramm von genau eineinhalb Stunden. Im folgenden wird einiges über den Inhalt des Films „Die Bahnen in Sachsen“ berichtet.

### Nur als Gartenbahnlokomotive

Nach kurzer Einstimmung geht der Film auf die Geschichte der überwiegend in 750-mm-Spur entstandenen sächsischen Schmalspurbahnen ein. Für das Gestalten dieses Komplexes haben uns mehrere Eisenbahner und Modellbahnfreunde mit historischen Dokumenten und Fotos hilfreich zur Seite gestanden.

Die Entwicklung des Lokomotiv- und Wagenparks konnte im wesentlichen an noch vorhandenen Exemplaren nachvollzogen werden, auch wenn die Lokomotive der Gattung I K „nur“ als Gartenbahnmodell zur Verfügung stand. Natürlich ist auch die kurios anmutende meterspurige Museumslokomotive 99 162, Bauart Fairlie, der ehemaligen Rollbockbahn Reichenbach-Oberheinsdorf im Film wiederzufinden.

Die Wagen, einschließlich verschiedener Spezialfahrzeuge wie Schneepflug und Drainsine, filmten wir in Radebeul Ost und im Schmalspurmuseum Rittersgrün.

Der Übergang von der Geschichte zur Gegenwart konnte am besten bei der Traditionsbahn Radebeul Ost-Radeburg nachvollzogen werden. Auf dem Radebeuler Bahnsteig erleben wir die vergnügliche Atmosphäre vor der Abfahrt. Leierkastenmann, Eisenbahner in historischen Uniformen – selbst viele Reisende haben sich mit Gewändern aus früherer Zeit ausgestattet. Wir begleiten diesen Traditionszug mit der grünen IV K, der Lokomotive 99 539, bis Moritzburg. So geht es an den Weinbergen der Lößnitz vorbei, und von einem Boot aus beobachten wir die Fahrt über den Damm durch die Dippelsdorfer Teiche. Dabei fehlen auch Mitfahrten auf und Kameraanbauten an der Lok (Triebwerksaufnahmen) nicht! Da häufig noch ein zweiter Traditionszug verkehrt, verfolgen wir diesen auf seiner Fahrt von Mo-

ritzburg bis Radeburg. An der Spitze ist nun die Lokomotive 99 713, eine VI K.

### Einheitsbauart- und Salonwagen

Die zweite Bahn, die wir vorstellen, ist die dienstälteste Schmalspurbahn der DDR – die Strecke von Freital-Hainsberg nach dem Kurort Kipsdorf.

Ein regelspuriger Personenzug mit Ellok bringt weitere Reisende nach Freital-Hainsberg, die nun teilweise in die Schmalspurbahn umsteigen. Gewissermaßen eine Etage tiefer, am Fuße des Bahndamms, wird gerade eine Schmalspurlok an die letzten noch vorhandenen Einheits-Personenwagen der

Dann sind wir im Bahnhof Rabenau, wo die schwierigen Geländebeziehungen für den Bau der Strecke besonders deutlich zu erkennen sind. Das Gleis folgt weiter dem Lauf der Roten Weißeritz bis zum Bahnhof Malter an der gleichnamigen Talsperre. Schließlich wird der größte Unterwegsbahnhof, Dippoldiswalde, erreicht. Hier beobachten wir ein wenig das Rangiergeschehen mit Rollfahrzeugen.

Die Kollegen des Bahnhofs Freital-Hainsberg hatten sich dankenswerterweise bereit erklärt, für unsere Filmaufnahmen einen reinen Schmalspurgüterzug mit einer Lok der Gattung IV K zusammenzustellen. So können



1 Nicht wiederholbar ist dieses Foto: 99 1606 vor dem Personenzug 14287 auf dem Dreischienengleis bei Wolkenstein am 30. August 1983.

2 Dagegen ist diese Aufnahme auch in den nächsten Jahren täglich wiederholbar: Der Personenzug 14472 hat den Bahnhof Kurort Oybin erreicht.

30er Jahre angekuppelt. Bremsprobe – und ab geht die Reise. Am Ende des Zuges leuchtet das Orange des Salonwagens, der auf Anregung des Deutschen Modelleisenbahnverbandes der DDR von den Perleberger Werkstatteisenbahnern hergerichtet wurde und seitdem von Kollektiven meist langfristig für Ausflugsfahrten vorbestellt ist. In ihm fahren auch wir ein Stück mit.

wir bei sonnigem Frühlingswetter nun bis Schmiedeberg eine Zugfahrt genießen, wie sie vor Jahrzehnten typisch für Sachsen war. Dabei geht es über das bedeutendste Brückenbauwerk dieser Strecke, den 191 m langen Schmiedeberger Viadukt. Kurz danach endet der Güterverkehr.

In Kipsdorf, dem Endpunkt der 26,3 km langen Strecke, beobachten wir die Einfahrt unseres Personenzuges vom ersten Streckenteil. Besonders augenfällig sind hier das Turmstellwerk und das großzügige Empfangsgebäude, die 1934 während der Umbauten zur Erweiterung des Bahnhofs entstanden. So kann der bis heute anhaltende Touristenstrom ohne Schwierigkeiten bewältigt werden.

**Erinnerungen ...**

Tief unten, im Tal der Zschopau, setzt sich ein winziges Züglein in Bewegung. Wir sind in Wolkenstein, um einen der letzten Personenzüge nach Jöhstadt zu begleiten. Alle diese Aufnahmen sind nicht wiederholbar, weil es die Strecke inzwischen nicht mehr gibt. In unserem Film erleben wir noch einmal die Fahrt auf dem Dreischienengleis, dann verläßt die Schmalspurbahn das Regelspurgleis Flöha-Bärenstein, um sich durch das idyllische Preßnitztal über eine Vielzahl von Brücken zu den Höhen des Erzgebirges emporzuschlingeln.

Tausendfach fotografiert und auch in unserem Film zu beobachten: das Wassernehmen in Steinbach. Die Besonderheit besteht darin, daß das Wasser nicht – wie allgemein üblich – aus einem freistehenden Wasserkan kommt, sondern unmittelbar aus dem Wasserbehälter im Haus.

Der Abschied von einer der schönsten Schmalspurbahnen hat viele mit Wehmut erfüllt. Doch eine Sanierung der 23 km langen Strecke war aus wirtschaftlichen Gründen nicht mehr vertretbar.

In Jöhstadt, dem 684 m hoch gelegenen Endbahnhof, fährt die kleine Meyer-Lok für uns symbolisch in den Lokschuppen. Die in Moll tönende Musik wird langsamer und karger, bis sie restlos verstummt. Polternd schließen sich die Schuppentore – für immer.

**Touristik im Winter**

Fröhlich und unbeschwert erscheint uns die Strecke Cranzahl-Kurort Oberwiesenthal. Um den Film optisch abwechslungsreicher zu gestalten, drehten wir diesen Teil im Winter. So begleiten wir einen Personenzug durch die tiefverschneite Landschaft zunächst bis zum Bahnhof Neudorf. Um uns herum funkeln die Schneekristalle im Sonnenschein. Eiszapfen an Wagen- und Hausdächern versprühen glitzernde Lichtreflexe. Da in den Winterferien der Touristenansturm besonders groß ist, muß in Neudorf häufig eine zweite Lok zur Verstärkung vorgespannt werden. In Doppeltraktion rollt die vollbesetzte Wagenschlange weiter bergan. Kurz vor dem Ziel überquert der Zug den beeindruckenden, 110 m langen und 23 m hohen Gerüstpfeilerviadukt. Am tiefblauen Himmel wandern die weißen Dampffahnen entlang, die von den beiden keuchenden Lokomotiven ausgestoßen werden. Nach insgesamt 17,3 km Fahrt ist der Bahnhof Kurort Oberwiesenthal erreicht. Mit 894 m über dem Meeresspiegel liegt er fast so hoch wie der österreichische Alpenbahnhof Semmering. Hier oben, an den Hängen des Fichtelberges, ist ein wahres Wintersportparadies. Wäre es ohne die Schmalspurbahn je entstanden?

**Nicht mit, sondern durch die Luft**

Die knapp 20 km lange Strecke Oschatz-Kemmlitz ist der übriggebliebene Rest des einst umfangreichen Mügeln Schmalspurnetzes. Heute besteht hier nur noch Güterverkehr, vor allem zu den Kaolingruben bei Kemmlitz.

Hier sehen wir noch eine Rarität: die Heberleinbremse. Dieses Bremssystem war

früher bei den sächsischen Staatsbahnen weit verbreitet. In unserem Film wird wohl letztmalig die Wirkungsweise dieser Bremse demonstriert – eine Bremsleitung nicht mit Luft, sondern durch die Luft. 1987 hat zwischen Oschatz und Kemmlitz die Körting-Saugluftbremse Einzug gehalten.

Wir begleiten nun einen Güterzug bis Mügeln, dessen Bahnhof einst zu den größten Schmalspurbahnhöfen Europas zählte. Heute ist es ruhiger geworden. Vor dem dreigleisigen Lokschuppen „paffen“ einige Loks der Gattung IV K gemütlich vor sich hin. Liebevoll werden sie für die Weiterfahrt restauriert. Bald hat unser Güterzug Kemmlitz erreicht.

**Abstecher ins Erzgebirge und nach Halle**

Da wir gerade eine reine Güterstrecke vorgestellt haben, bleiben wir beim Güterverkehr und machen einen Abstecher zu zwei kurzen Reststücken des ehemaligen Thumer Schmalspurnetzes, nach Wilischthal und nach Schönfeld-Wiesa. Letzterer der beiden 750-mm-spurigen Werksanschlüsse wurde 1986 auf Regelspur umgebaut.

Es folgt eine Stippvisite bei der sogenannten Industriebahn Halle, wo noch meterspurige Rollböcke existieren. Auf diesen Besuch wollten wir der Vollständigkeit halber nicht verzichten, obwohl Halle nicht zu Sachsen gehört.

**Triebwagen gehört dazu**

Der Abschluß unseres Filmes ist dem Zittauer Netz vorbehalten, der einzigen Schmalspurbahn Sachsens, die zunächst eine Privatbahn war. Erst 1906 ging sie durch Kauf in Staatseigentum über.

Bereits auf dem Bahnhofsvorplatz in Zittau begegnen wir einem Unikat, der Lok 99 4532. Sie stammt von der ehemaligen Trusebahn in Thüringen und rangiert seit 1963 in Zittau.

Während der Fahrt eines Personenzuges zum Zittauer Gebirge werden interessante Bauwerke passiert, die im Film natürlich enthalten sind – der gewaltige Neiß-Viadukt, die ungewöhnliche Kreuzung auf der Mandaubrücke und die Olbersdorfer Brücke, welche die einstige Zweigleisigkeit des Abschnitts Zittau Vorstadt-Oybin noch erkennen läßt.

Bis 1964 fuhr hier sogar ein Triebwagen. In Bertsdorf gilt unser Interesse zunächst dem Museumstriebwagen VT 137 322, dem letzten von ehemals vier Exemplaren. Dann begehen wir uns auf das Turmstellwerk. Wieder eine Besonderheit: Anstelle von Ausfahrtsignalen zeigen Leuchtbuchstaben das Abfahrtsignal an – das ist wohl einmalig bei der Deutschen Reichsbahn.

In Bertsdorf trennen sich die Strecken. Das bewog uns zur Inszenierung einer immer wieder reizvollen Doppelausfahrt. Die eine Strecke führt nach Kurort Jonsdorf, auf der anderen begleiten wir den Zug bis zum Bahnhof Kurort Oybin.

**Von jedem etwas**

In der zusammenfassenden Schlußpassage werden im Film weitere markante Abschnitte

verschiedener Strecken gezeigt. Zum Beispiel ein Zug vor der turmreichen Stadtsilhouette von Zittau oder die Radebeuler Kreuzung am „Weißen Roß“. Um hier der Überfahrt eines Traditionszuges das passende „Beiwerk“ geben zu können, unterstützten uns die Dresdner Verkehrsbetriebe mit großem Engagement. Obwohl in Radebeul an verschiedenen Stellen seit längerer Zeit umfangreiche Bauarbeiten am Gleiskörper der Straßenbahn stattfanden, wurden zwei historische Straßenbahnzüge zum „Weißen Roß“ bugsiert. Der Fahrstrom wurde extra eingeschaltet, und die lange nicht benutzten Rillenschienen mußten von einem Reinigungswagen gesäubert werden. Welch ein Bemühen um eine Filmeinstellung! Aber was macht man nicht alles, um die Attraktivität des Filmes zu erhöhen?!

Die große Zeit der Schmalspurbahnen ist historisch vorüber. 100 Jahre lang haben sie wichtige Dienste geleistet.

Vier der sächsischen Schmalspurstrecken mit einer Gesamtlänge von 76 km sollen aber als Touristik-Bahnen erhalten bleiben. Sie werden ein Stück Romantik der Dampfeisenbahn vermitteln und sind Zeugen traditionsbewußter Pflege technischer Denkmäler in der DDR.

Wenn man bedenkt, daß unser Film bereits jetzt manches enthält, was mittlerweile schon nicht mehr vorhanden ist, dann führt das deutlich vor Augen, wie schnell mitunter Veränderungen vorstatten gehen. Und die Entwicklung geht weiter, auch bei den Schmalspurbahnen. In unseren Filmen jedoch werden die Bahnen mit schmaler Spur – so wie sie sich Mitte der 80er Jahre präsentierten – der Nachwelt erhalten bleiben.

**Noch ein Hinweis für die Super-8-mm-Filmfreunde**

Die Zentralstelle für Bildung des Ministeriums für Verkehrswesen – Filmstudio – steht gegenwärtig in Verhandlungen mit dem DEFA-Kopierwerk zwecks Herstellung und Vertrieb der Schmalspurbahnfilme im Super-8-Format. Das Interesse daran ist beiderseitig vorhanden, die Entscheidung jedoch noch offen. Eines scheint aber klar, daß die 8-mm-Filme dann leider ohne Ton und in gekürzter Form erscheinen müßten. Zu gegebener Zeit wird „me“ über das endgültige Ergebnis informieren.

3 Jahr für Jahr erfreuen sich die Traditionszüge auf der Strecke Radebeul Ost-Radeburg großer Beliebtheit, wie auch am 23. Mai 1986, als der von der Lokomotive 99 1539 beförderte Zug in Friedewald Bad eintraf.

4 Immer wieder entdecken Eisenbahnfreunde im Bereich der Talsperre Malter neue Fotomotive. Der Personenzug 14269 am 29. August 1983 auf der Fahrt in Richtung Kurort Kipsdorf

5 Über die Olbersdorfer Brücke rollt am 15. Juli 1986 der P 14088 mit der Lokomotive 99 1758 in Richtung Kurort Oybin.

6 Auf dem Anschlußgleis in Wilischthal übernimmt die Lokomotive 199 007 die täglich anfallenden Überführungsfahrten.

7 Wesentlich umfangreicher ist der Güterverkehr auf der Strecke Oschatz-Kemmlitz. Hier ein Güterzug mit der Lokomotive 99 1574, im Hintergrund die Oschatzer St. Ägidienkirche  
Fotos: Verfasser