



# Eisenbahn JOURNAL

B 7539 E  
ISSN 0720-051X

4/1994  
April

DM 11,50  
sfr 11,50  
öS 89,--



(Füllseite)

# Inhalt

## Eisenbahn-Journal

Leipzig – Dresden einmal anders: <b>Von Borsdorf nach Coswig</b>	6
<b>Eurotunnel</b> Vor dem Start von »Le Shuttle« und »Eurostar«	14
<b>Deutsche Bahn AG – Neues Glück auf Schienen?</b>	20
<b>10. September 1949 – ein denkwürdiger Tag</b> Interzonenzüge in der Tradition des »Fliegenden Hamburgers«	24
Vor 20 Jahren: <b>Ferien am Bahndamm</b>	26
Winter bei der Furka-Oberalp-Bahn <b>80 Jahre im Kampf gegen Eis und Schnee</b>	34

## Modellbahn-Journal

<b>45. Internationale Spielwarenmesse Nürnberg</b> Zweiter Teil der Zubehör-Neuheiten sowie Auto-Neuheiten	66
<b>Die schnellste Dampflokomotive der Welt</b> Die 05 002 – Weltrekord im Olympiajahr 1936	82
<b>Kreuzung auf zwei Ebenen</b> Überführungsbauwerke beim Vorbild und als Modell, 2. Teil	88
<b>Donnerwetter, so viele Bretter!</b> Ein H0-Diorama mit Hinterhof-Atmosphäre	92
<b>Von einer Handskizze zu einem Gleisplan</b> Anlagenentwurf für eine N-Anlage	96
<b>5 Die River-Kwai-Brücke in Z</b>	98
<b>Ein Diorama speziell für »Fahrzeug-Paraden«</b> N-Modul zur Vorstellung von Modellbahn-Neuheiten	100
<b>Ein meisterliches Zufallsprodukt</b> Bahnhof in H0m aus Südfrankreich	104
<b>Mehr als Liliput: Bachmann Industries</b> Ein noch wenig bekanntes, wunderbares Programm	109

## Journal-Rubriken

<b>Unser Wagenporträt</b> Behältertragwagen Lbs 578 und Laabs 588	30
Das EJ-Interview: <b>298 – die schwere Rangierlokomotive</b>	38
<b>Bahn-Notizen</b>	42
<b>Fachhändler-Adressen</b>	52
<b>Impressum</b>	54
<b>Bücher- und Video-Ecke</b>	55
<b>Typenblatt: 77<sup>1</sup>, bayer. Pt 3/6</b>	59
<b>Typenblatt: 92<sup>20</sup>, bayer. R 4/4</b>	61
<b>Schaufenster der Neuheiten</b>	106
<b>Mini-Markt</b>	112
<b>Bahn-Post</b>	117
<b>Sonderfahrten und Veranstaltungen</b>	119

**Titelbild:** Mit einem Personenzug nach Großbothen verläßt die 35 1018 im Sommer 1975 den Döbelner Hauptbahnhof. Lange Jahre prägte diese Baureihe den Zugdienst auf der Linie Borsdorf – Coswig, die in diesem Journal ab Seite 6 ausführlich vorgestellt wird. **Abb.:** J. Nelkenbrecher

## Editorial

Es ist sicher ein Zufall, daß in der Rubrik "Bahn-Post" zwei Zuschriften sich mit - sagen wir es tolerant - Unzulänglichkeiten bei deutschen Bahnen befassen, während in der vorliegenden Ausgabe des EJ ein Artikel über die neue "Deutsche Bahn AG" unter der Überschrift "Neues Glück auf Schienen?" erscheint. Die Führungsetage der Deutschen Bahn AG wäre sicher gut beraten, wenn sie nicht nur den hochfliegenden Plänen der Zukunft ihr Augenmerk schenkt, sondern auch diesen und vielen anderen kleinen Problemen, die im Alltag für den Benutzer, also den Fahrgast und Kunden, immer wieder aufs neue ein Ärgernis und in vielen Fällen sogar ein echter Hinderungsgrund sind. Aufwendige Fernseh-Reklamesendungen über die "guten Verbindungen" haben bei verärgerten Zuschauern einen gegenläufigen Erfolg: Der Bahnkunde fühlt sich veräppelt und für dumm verkauft.

Neben brandheißen Berichten rund um die "große Bahn" – z.B. Entwicklung der Deutschen Bahn AG und französisch-britische Verbindung durch den Kanaltunnel – haben wir die Freunde der "kleinen Bahn" nicht vergessen: Den Modellbahner dürfte vor allem unser zweiter Teil der Neuheiten zur 45. Internationalen Spielwarenmesse in Nürnberg interessieren.

A propos Spielwarenmesse: Im großen und ganzen waren die Aussteller von Bahn- bzw. Automodellen mit dem Geschäftsverlauf 1994 durchaus zufrieden. Man sprach von gegenüber dem Vorjahr gestiegenen Verkaufsumsätzen.

Diese erste Momentaufnahme wird sich im Laufe des Jahres 1994 relativieren, abhängig letzten Endes auch von der allgemeinen weiteren wirtschaftlichen Entwicklung und damit dem verfügbaren Einkaufsbudget. Jedenfalls dürfte es kaum am Angebot liegen, wenn sich optimistische Umsatzerwartungen nicht erfüllen – zu viele beachtliche Neuheiten für weite Kundenkreise waren zu sehen. Das gilt insbesondere für den Markt der Modell-Autos, der, wenn es nach der Nürnberger Neuheitenschau gehen würde, in diesem Jahr wie nie zuvor boomen müßte.

Ihr Merker-Verlag

### Wir sind umgezogen!

Wie Sie schon in der letzten Ausgabe sehen konnten, ist unser lang geplanter und auch lang ersehnter Umzug in das neue, große Verlagsgebäude inzwischen abgeschlossen. Umzugs- und Messestreß sind inzwischen vergessen – wir stehen voller Elan in den Startlöchern, um Ihnen, liebe Leser, unter verbesserten Bedingungen ein noch besseres Eisenbahn-Journal präsentieren zu können!

### Unsere neue Anschrift lautet:

Hermann Merker Verlag GmbH

Am Fohlenhof 9a • 82256 Fürstentfeldbruck

Postfachadresse, Telefon- und Telefaxnummer haben sich nicht geändert!

Auf der Messe gratulierten mir nochmals viele Besucher persönlich zum 25jährigen Firmenjubiläum. Darüber und über die immer noch eingehenden Glückwünsche freue ich mich sehr und bedanke mich auch auf diesem Wege recht herzlich.

Ihr Hermann Merker



**Bild 1 (großes Foto):** Mit einem Güterzug nach Dresden-Friedrichstadt überfährt die 50 3668 die Elbbrücke in Meißen. Im Hintergrund erhebt sich der Burgberg der Porzellanstadt, auf dem der Dom eine eindrucksvolle Kulisse bildet.

**Bild 2:** Bis weit in die siebziger Jahre hinein waren im Bahnbetriebswerk von Nossen noch Altbaumaschinen der Baureihe 50 beheimatet. Am 25. September 1976 wird Lok 50 3027 vor dem Heizhaus gedreht. Mehrere Maschinen trugen um diese Zeit die markante "Quetschese" des Giesl-Ejektors.

*Leipzig - Dresden einmal anders:*

# *Von Borsdorf nach Coswig entlang an Mulde, Triebisch und Elbe*



**1862:** Seit einigen Jahren rollen Dampflokomotiven über sächsische Gleise, verkünden Fortschritt und versprechen den angebundenen Städten vor allem wirtschaftlichen Aufschwung. Demzufolge ist man allerorts bestrebt, den Schienenstrang auch an die Heimatgemeinde heranzuführen. Im Stadtrat zu Grimma konstituiert sich ein Komitee, das einen Plan für eine Eisenbahnverbindung von Borsdorf – einer Station der Leipzig-Dresdener Eisenbahn – nach Grimma entwickelt. Fortschrittlich gesinnte Köpfe erweitern dieses Projekt bis zur Station Döbeln. Dort würde man auf die Riesa-Chemnitzer Eisenbahn treffen, und bis Meißen, das schon im Zuge des Bahnbaus zwischen Leipzig und Dresden eine Verbindung mit der LDE-Station Coswig erhalten hatte, wäre es dann nicht mehr weit...

Interessante Überlegungen! Sie veranlassen die sächsische Regierung, die Strecke Leipzig – Döbeln (– Coswig) auf Staatskosten zu bauen.

## **Bau und Eröffnung der Bahn**

Zur Realisierung der Eisenbahn zwischen Borsdorf und Coswig beantragte die sächsische Regierung beim Landtag, das Expropriationsgesetz auf die benötigten Flurstücke auszudehnen.

Dadurch beschwor man einen Rechtsstreit mit der LDE herauf, da die nun ernsthaft angestrebte Strecke in unmittelbarer Konkurrenz zum Privileg der LDE "einer direk-

ten Verbindung zwischen Leipzig und Dresden mit Ausschluß aller gleichartigen Unternehmungen" stand.

Zähe Verhandlungen mit der LDE führten dazu, daß der Streckenbau unter Einhaltung bestimmter Auflagen (siehe auch Sachsen-Report 1 aus dem EJ-Archiv, Seite 54) am 14. August 1865 durch die LDE bei Borsdorf begonnen werden konnte.

Die Vermessungsarbeiten im Auftrag der Staatsregierung begannen im Sommer

1864. Der Bau der Linie wurde von der LDE-Generalversammlung am 23. März 1865 rechtskräftig beschlossen. Man veranschlagte Kosten in Höhe von 8,5 Mio Thalern. Von dieser Summe sollten 6 Mio Thaler durch Anleihen und das restliche Geld durch neue Aktien aufgebracht werden. Als Bauunternehmen wählte man die LDE, da sie nach Fertigstellung von drei Eisenbahnlinien über die gewünschte Erfahrung verfügte.



50 3027-5

Stoo

H

10/2 und 4

Von Borsdorf aus trieb man den Streckenbau relativ schnell voran. Das flache Gelände im sächsischen Tiefland kam den Erbauern sehr entgegen. Außer einigen Brücken für kleinere Flüsse und ein paar Durchlässen waren keine aufwendigen Kunstbauten zu errichten. Dämme und Einschnitte für die Bahnlinie waren erst ab Grimma – wegen der Trassenführung im Tal der Freiburger Mulde – notwendig. Für den Ausbau des Bahnhofs Grimma galt die Auflage, eine geplante Verbindung mit der Chemnitz-Leipziger Eisenbahn zu ermöglichen. Dieses Projekt ist aber nie verwirklicht worden.

Der Deutsche Bruderkrieg von 1866, in dem Sachsen auf österreichischer Seite stand, stoppte infolge der preußischen Besetzung des Gebiets den Bahnbau. Am 21. Oktober 1866 konnte nach Abschluß des sächsisch-preußischen Friedens weitergebaut werden. Bis 27. Oktober 1867 war die Linie bis nach Leisnig fertiggestellt. Erste größere Brückenbauten waren wegen der Muldenüberquerung nötig. Bei Westewitz und Schweta erforderten Nacharbeiten an bzw. Neubauten von Stützmauern eine Korrektur des Zeitplans. So war die Strecke erst am 2. Juni 1868 bis Döbeln fertig.

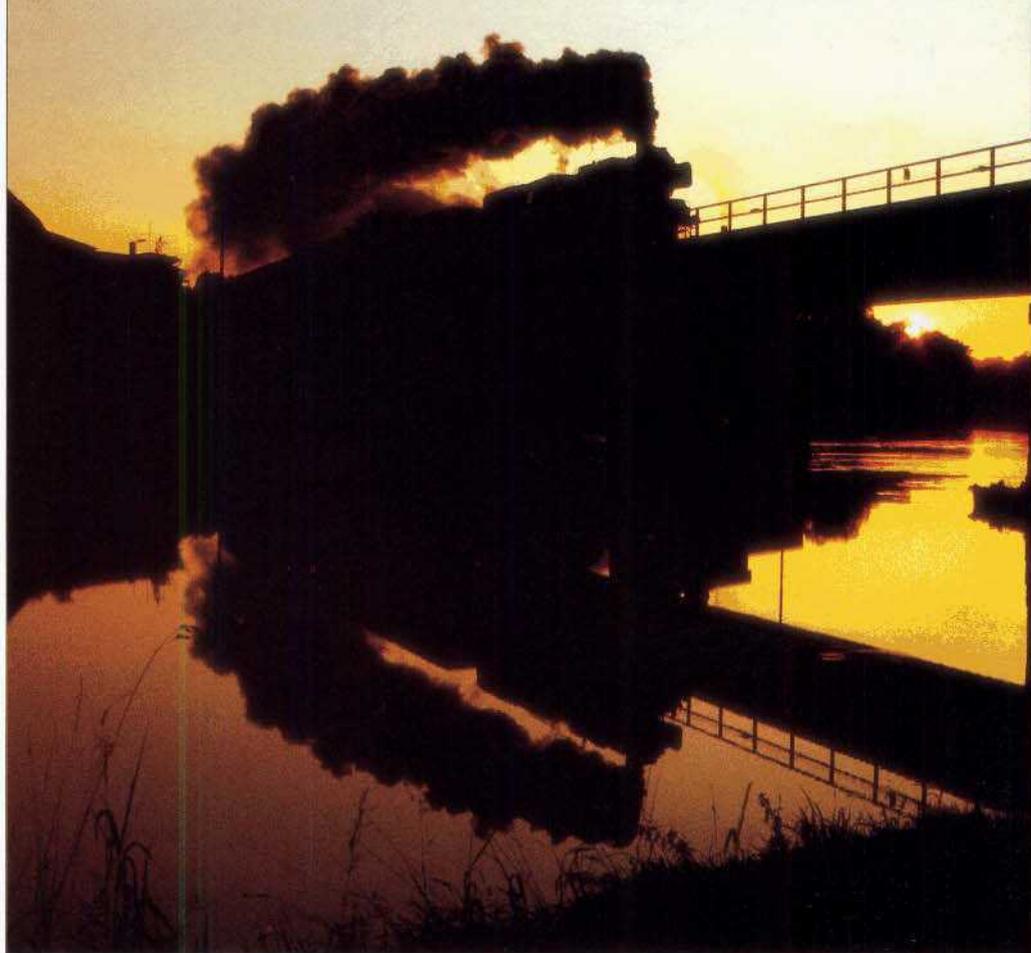
In Döbeln baute man am Schnittpunkt von Riesa-Chemnitzer und Borsdorfer Strecke einen neuen Kreuzungsbahnhof mit einem repräsentativen Empfangsgebäude. Am Neujahrstag 1870 wurde der Gebäudekomplex eingeweiht.

Mit dem Bau des "östlichen" Teils der Gesamtlinie ab Döbeln hatte man 1866 begonnen. Zwei Jahre zuvor waren bereits Vermessungsarbeiten vorgenommen worden. Die ersten größeren Steigungen beim Trassenbau wurden mit Dämmen und Rampen angegangen. Die erste Steigung lag noch im Stadtgebiet von Döbeln in Höhe der Haltestelle Ost; diese war auf Drängen der Stadt eingerichtet worden. In der Nähe des Haltepunkts befanden sich die ersten Fabriken eines immer größer werdenden Industriegebiets.

Die Bauarbeiten erforderten nun aufwendige Kunstbauten. Die Trasse konnte im Muldental nur auf Bahndämmen mit Stützmauern und nach Felsabsperrungen errichtet werden. Als größtes Hindernis erwies sich der Bau der Elbbrücke in Meißen. Die LDE verfügte aber auch über Erfahrungen im Bau von Brücken. Am 17. April 1866 erfolgte der erste Spatenstich.

Westlich von Nossen folgte man mit der Trasse dem Lauf der Freiburger Mulde. In mehrere Sektionen aufgeteilt, wurde die Strecke ab 1. April 1867 im Bereich Miltisch – Buschbad errichtet. Während des ganzen Baugeschehens verkehrten zum Materialtransport Bauzüge mit LDE-Lokomotiven. Die einzelnen Abschnitte wurden wie folgt eröffnet:

Borsdorf – Grimma	14. Mai 1866
Grimma – Leisnig	27. Oktober 1867
Leisnig – Döbeln	2. Juni 1868
Döbeln – Nossen	25. Oktober 1868
Nossen – Meißen	22. Dezember 1868



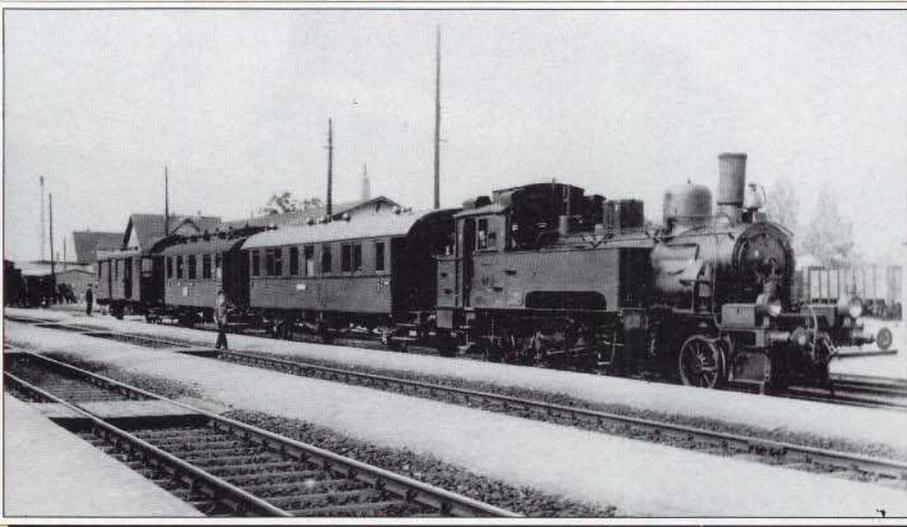
**Bild 5:** In der Lok Einsatzstelle Döbeln des Bw Riesa wird die 50 2652 restauriert; bei Lok 50 1002 wurden die Betriebsstoffe schon vorher ergänzt (15. Juli 1982).

**Bild 4 (ganz oben):** Im Schein der untergehenden Sonne verläßt 50 3616 Leisnig in Richtung Döbeln.

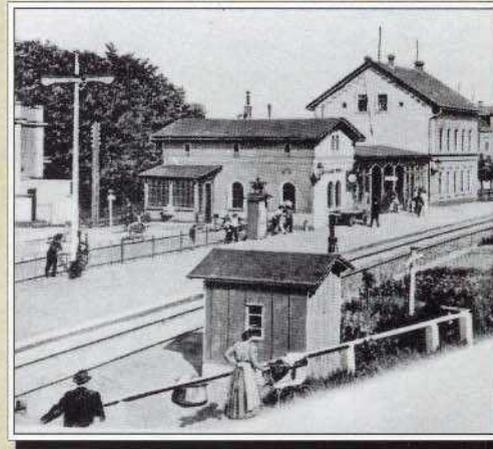
**Bild 3 (linke Seite):** Ausfahrt aus Nossen. Einer der unzähligen Schnappschüsse von der Straßenbrücke am Bw.



**Bild 6:** Die Streckenskizze der Linie Borsdorf – Coswig mit dem Eisenbahnknotenpunkt Döbeln.



**Bild 7 (oben links):** Im Bahnhof Beucha wartet eine 71<sup>er</sup> mit einem kleinen Personenzug auf die Weiterfahrt.



Wie üblich verkehrten die geschmückten Eröffnungszüge, die auf allen Unterwegsstationen den ihnen gebührenden Empfang "genießen" konnten. Für die Bevölkerung wurden kleine Feiern veranstaltet, so daß der Tag auch den Nichtmitreisenden in guter Erinnerung blieb.



**Bild 9 (links):** Eingehüllt von einer fotogenen Dampf- wolke verläßt 50 3688 mit einem Güterzug die Döbelner Güterzuggleise. Diese eindrucksvolle Aufnahme gelang (ohne ausdrückliche Bestellung beim Lokpersonal) im Frühjahr 1982 von einer inzwischen abgebauten Straßenbrücke.

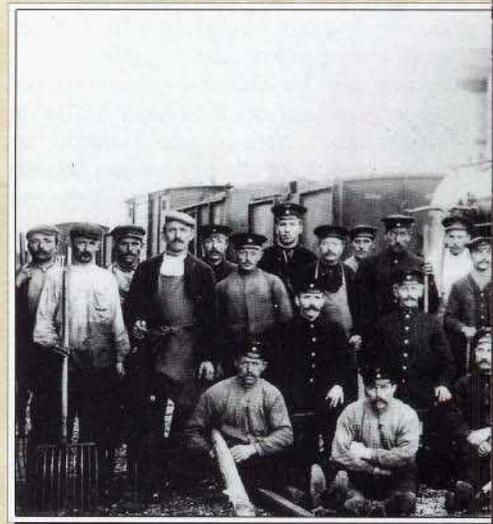
**Bild 10 (unten):** Laut Anschrift wurde diese Aufnahme der Belegschaft des Bahnhofs Roßwein am 28. Juli 1899 angefertigt. Die Lokomotive im Hintergrund ist der Gattung III b, Bahnnummern 358 bis 393, zuzuordnen. Die Maschine steht mit der Rauchkammer in Richtung Döbeln.

## Streckenbeschreibung

In Borsdorf zweigt die Linie in einer weiten Rechtskurve nach Süden von der Hauptbahn ab. Durch eine flache Landschaft verläuft die Strecke fast geradlinig bis Beucha. Hier befindet sich die Abzweigung der Flügelbahn zum Endbahnhof Trebsen der Strecke Beucha – Trebsen.

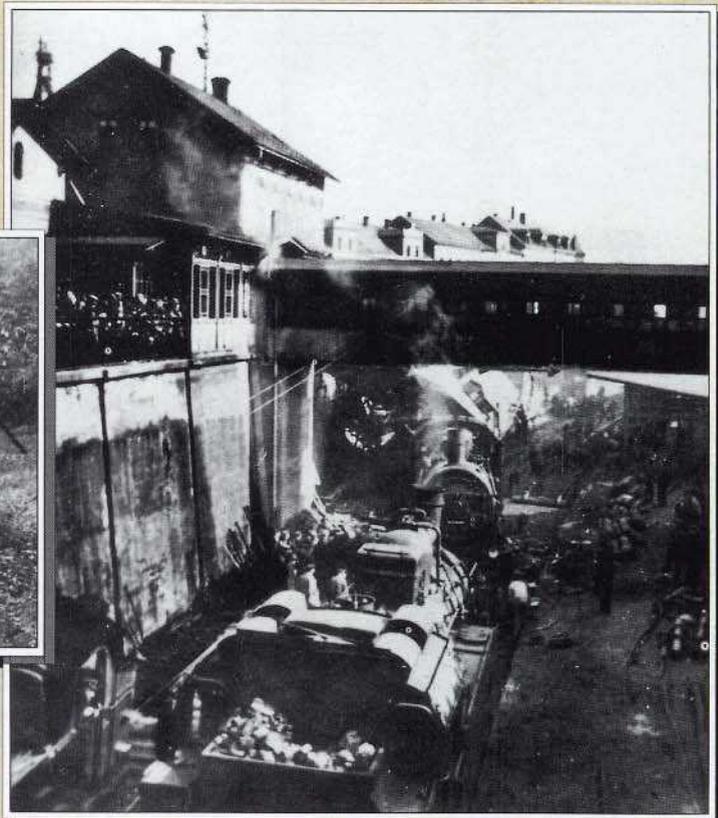
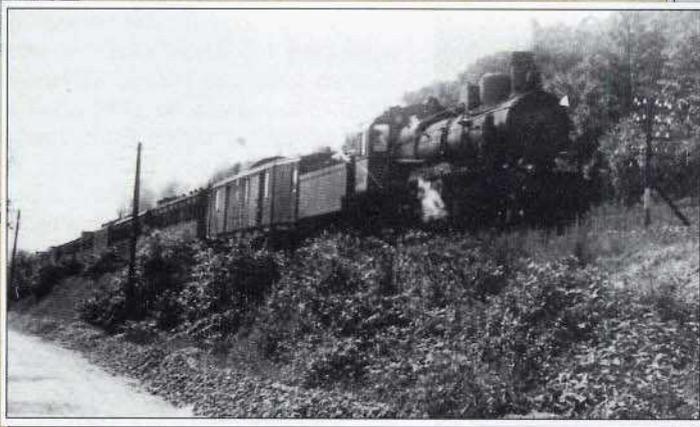
Über Großsteinberg erreicht man den Bahnhof Naunhof. Vorbei an kleinen Wäldchen und Kiesteichen verläuft die Strecke weiter in südöstlicher Richtung. Bei Naunhof war ein großes Betonwerk per Bahn erreichbar. Bis in die achtziger Jahre stellte das Werk Betonfertigteile für Häuserblocks her. Erstaunlicherweise lieferte die Bahn vorrangig die Werkstoffe; die Endprodukte aber erreichten die Baustellen über die Straße. Bis Grimma ändert sich das Bild der Landschaft nicht sonderlich. In einer Rechtskurve vor einer Kaserne dreht sich die Linie in den Bahnhof Grimma hinein. Dieser trägt noch heute den Zusatz ob. Bf. Bis 1968 war dies nötig; der untere Bahnhof lag an der Strecke Wurzen – Großbothen – Glauchau (Muldentalbahn).

In Grimma existierte ein zweiständiger Lokschuppen, der nach 1945 nicht mehr be-



**Bild 8 (Mitte):** Die Personenthaltestelle Döbeln Ost um 1900. Noch ist die Strecke eingleisig und das Streckengleis im gleichen Höhenniveau mit dem Empfangsgebäude (Blick in Richtung Coswig).

**Bild 12 :** Eine der recht seltenen Betriebsaufnahmen von Lokomotiven der BR 14<sup>3</sup> um 1930 zeigt Lokomotive 14 312 vor P 213 bei Gleisberg-Marbach.



**Bild 13 (rechts):** Zwei Bahnbeamten blieb der Verlust eines Wäschepakets bei der Expreßgut-Verladung verborgen. Das brachte den darauffolgenden Personenzug zum Entgleisen. Der Sachschaden war beträchtlich. Neben der Maschine der Baureihe 55 wurden noch fünf Wagen in Mitleidenschaft gezogen (Döbeln Ost, März 1929).

nutzt wurde und langsam verfiel. Umfangreiche Gleisanlagen zeugen von der einstigen Bedeutung der Station. An der westlichen Ausfahrt befinden sich die weiträumigen Lade- und Anschlußgleise. Mit einer im Bahnhof stationierten Kö wurden die Rangieraufgaben bewältigt.

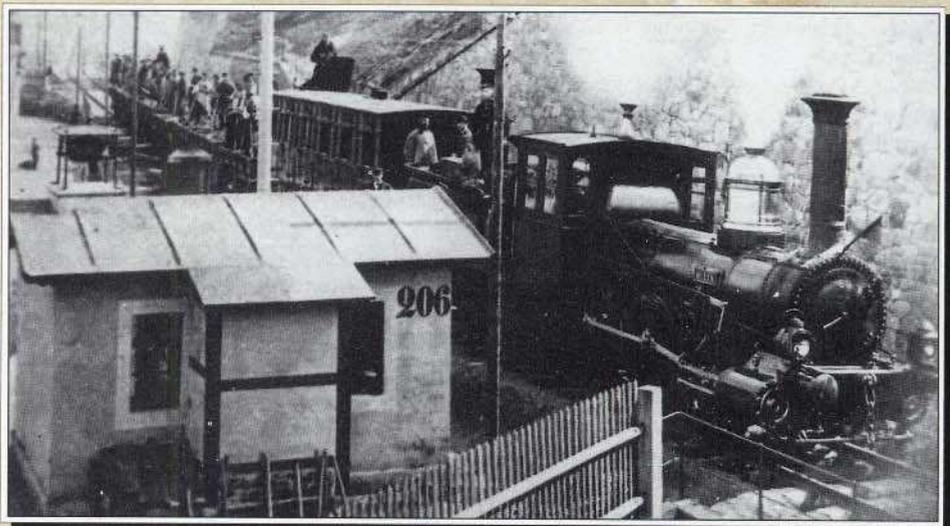
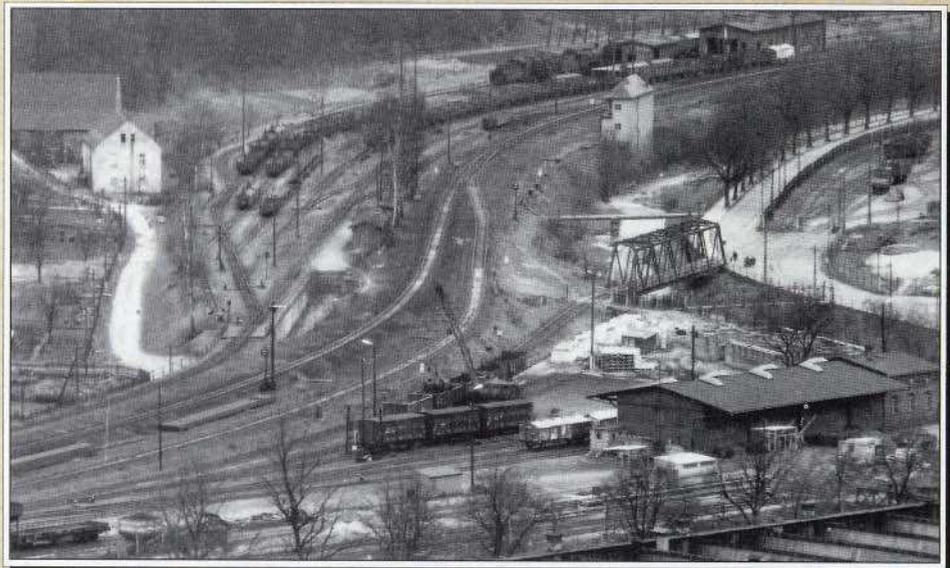
In Richtung Großbothen kommen die ersten größeren Steigungen. In weiten Windungen verläuft die Trasse am südlichen Hang des Muldentals. Bei Höfgen durchschneidet die Strecke eine Landschaft von beschaulicher Schönheit.

Großbothen ist von der Flächenausdehnung her einer der größten Bahnhöfe der Linie nach Coswig. Hier kreuzt die Muldentalbahn Wurzen – Glauchau. Das Empfangsgebäude steht in Insellage und unterstreicht so die betriebliche Bedeutung. Auf der Coswiger

**Bild 14 (rechts):** Die Strecke in Höhe des Schmalspurbahnhofs Meißen Jaspisstraße. Vorn der Güterbahnhof Triebischtal; am rechten Bildrand ist die Übergabestelle zur Straßenbahn erkennbar.

**Bild 15 (rechts unten):** Lok "Main" der Gattung I hat mit ihrem Bauzug gerade die Meißner Elbbrücke verlassen.

**Bild 11 (unten Mitte):** Eine Maschine der Gattung II mit der Bahnnummer 2708 um 1905 auf der Güterladestelle Döbeln Ost.





**Bild 16:** Roßwein am 26. August 1993. Auf der Signalbrücke zeigt das Signal für das Gleis nach Leipzig Hp 2 für den P 7448. Rechts wartet P 8961 mit dem Zug nach Niederwiesa.

Seite liegen ausgedehnte Güterschuppen-, Ladestraßen- und Überholungsgleise; die Wurzener Seite weist dagegen Anschlußgleise für eine Zementsilo-Anlage und einen kleinen Rangierbahnhof auf. Eine Drehscheibe erhielt der Bahnhof aber nie, obwohl hier einige Umläufe endeten und oft Dampflokotiven hätten gewendet werden müssen. Vor dem Bahnhof überbrückt die Strecke auf einem Betonbauwerk einen wenig beachteten Einschnitt. Diese Situation entstand in den dreißiger Jahren im Zuge der Vorbereitung des Streckenbaus in Richtung Borna.

Etwa 300 m hinter der östlichen Ausfahrt in Richtung Mulde überspannt eine Stahlbrücke die Strecke, auf der die Muldentalbahn nach Colditz weiterführt. Die Coswiger Schienen schwenken nach links und überspannen auf einer langen Stahlträgerbrücke die Mulde mit ihren Flutwiesen. Am westlichen Brückenkopf liegt ein moderner, doch unbesetzter Streckenposten. Er dient zur Signalsicherung einer Verbindungskurve, die in den sechziger Jahren aus strategischen Gründen gebaut wurde, aber offiziell gar nicht befahren wird. Auf dieser Kurve wäre ohne Kopfmachen in Großbothen die Muldentalbahn in Richtung Glauchau zu erreichen.

Immer dem Lauf der Mulde folgend windet sich die Strecke über Tanndorf nach Leisnig. Im Stadtgebiet von Leisnig verläuft die Trasse entlang der Mulde und passiert eine große Felswand, auf der die Burg Mildestein thront. Wie viele Bahnhöfe in Sachsen liegt auch der Bahnhof Leisnig in einer langgezogenen S-Kurve. Das gesamte Bahnhofs-Ensemble ist bis heute weitgehend im Ursprungszustand erhalten geblieben. Ein Kleinod sächsischen Eisenbahn-Hochbaus! Am östlichen Bahnhofskopf zweigen unmittelbar vor der stählernen Muldenbrücke die Gleisverbindungen zur Ladestraße und zum

Güterschuppen ab. Bis Döbeln folgt die Linie weiter dem Lauf der Mulde und passiert die Stationen Klosterbuch und Westewitz-Hochweitzschen. Vor Döbeln überspannt erneut eine Stahlbrücke die Mulde, in die an dieser Stelle – bei Schweta – die Zschopau mündet.

Der Bahnhof Döbeln ist ein klassischer Kreuzungsbahnhof mit einem kleinen Bahnbetriebswerk auf der Coswiger Seite. Ausgedehnte Gleisanlagen für den Rangierbetrieb mit Ablaufberg, Anschlüssen zu Lagerplätzen und einer Lehmgrube sowie eine Werkbahn, die über Wagendrehscheiben angeschlossen war, zogen die Eisenbahnfreunde seit eh und je in ihren Bann! Einige Brücken – heute schon abgebaut – boten eindrucksvolle Fotomotive. (Siehe das Titelbild dieses Eisenbahn-Journals.) Auf der Riesaer Seite mündete die Schmalspurstrecke von Mügeln in den Bahnhof ein. Heute ist vieles davon verschwunden; der Bahnhof ist komplett elektrifiziert.

Nächste Station ist Döbeln Ost. Um 1905 wurde die Linie zweigleisig ausgebaut und das Gleis in Höhe der Station um 10 m tiefergelegt. Hinter dem Haltepunkt zweigt der Anschluß zum fünfgleisigen Güterbahnhof Döbeln Ost ab. Die Güterladestelle wurde hier angelegt, da sich die ortsansässige Industrie großteils auf dem umliegenden Gelände außerhalb der Stadt angesiedelt hatte.

Wildromantisch verläuft die Bahnlinie nun vorbei an einigen Schrankenposten und der Ruine Kempe über Niederstregis weiter nach Roßwein. Hier mündet eine Nebenbahn von Niederwiesa in die Strecke ein. Eine Signalbrücke prägt das Bild der westlichen Einfahrt.

Nach Nossen hin weitet sich das Tal. Der Bahnhof liegt in einer Ebene zu Füßen der Stadt. Im Vorfeld führen die Strecken von Riesa und Freiberg auf abfallenden Däm-

men in den Bahnhof hinein. Der große Rundlokschuppen beherrscht den westlichen Bahnhofsteil; er ist vielen Dampflokfreunden noch in lebhafter Erinnerung. Der Funktion als Güterumschlagpunkt – früher auch zur Schmalspurbahn nach Freital – entspricht eine große Rangiergruppe.

Über Deutschenbora, die Blockstelle Rothschönberg und Miltitz-Roitzschen erfolgt der Abstieg durch das Triebischtal hinunter zur Elbe. Eine malerische Landschaft mit einem gänzlich anderen Panorama durchschneidet die Trasse in diesem Verlauf. Brücken aus Stahl und Bruchstein wechseln mit Einschnitten und Dämmen ab – ein ergiebiges Zielgebiet für Eisenbahnfotografen! Bei Garsebach überspannte bis 1967 die Schmalspurbahn von Lommatzsch auf einem beeindruckenden Brückenbauwerk die Trasse. Davon zeugen heute nur noch die Pfeiler. Weiter führt die Linie, immer mit Stützmauern zur Triebisch hin abgesichert, über Meißen-Buschbad abwärts. Die Schmalspurbahn nach Meißen verlief hier parallel. In Höhe des Kleinbahnhofs Meißen Jaspisstraße zweigte das Verbindungsgleis zum Triebischtaler Güterbahnhof ab. Die Attraktion war hier der Anschluß einer meterspurigen Güterstraßenbahn. Meißen ist erreicht. Hinter der Porzellanmanufaktur verläuft die Linie über den Personhaltepunkt Meißen Triebischtal zur Elbe. In den dreißiger Jahren kam es im Rahmen eines Architekturwettbewerbs zum Neubau einer Straßenbrücke über die Elbe und gleichzeitig zu dem einer Eisenbahnbrücke.

Seit 1968 endet der elektrifizierte Vorortverkehr von Dresden in Meißen Triebischtal; ab hier ist die Bahnlinie "unter Draht". Von Meißen bis Coswig durchschneidet die nun zweigleisige Strecke ohne jedes Hindernis das Elbtal und mündet vor Coswig wieder in die ursprüngliche Trasse der Leipzig-Dresdener Eisenbahn ein.

## Betriebsmaschinendienst und Transportaufkommen

Beim Bau der Strecke fanden schon zweiachsige Lokomotiven der LDE Verwendung. Zu DRG-Zeiten verkehrten auf der Linie einige interessante Lokomotiven der Reihen 36<sup>9-10</sup> und 71<sup>3</sup>. Selbst die 14<sup>3</sup> befuhr bei ihren Umläufen die Gesamtstrecke. Mit dem Erscheinen der ersten Diesellokomotiven auf DR-Gleisen hielt diese Traktionsart um 1967 hier zaghaften Einzug. Bis 1972 dominierten aber noch die Dampflokotiven der Baureihen 35, 38<sup>2-3</sup>, 38<sup>10-40</sup>, 50, 55<sup>16-22</sup>, 58<sup>4</sup> und 58<sup>10-21</sup>. Im Bahnbetriebswerk Döbeln wurden einige Einzelgänger für Rangier- und Sonderleistungen beheimatet. 89er, 94er, die 98 005 und eine mecklenburgische T 4 belegen das! 1979 endete der Dampflokinsatz – und erlebte bereits am 1. Dezember 1981 seine Wiedergeburt. Die letzte planmäßige Dampfleistung, der Ng 61347, wurde von der 50 3603 von Döbeln nach Nossen gezogen. Langjähriger