

Modell Eisen Bahner

EXTRA

Großes Preisrätsel:
25 Modelle zu gewinnen!

MEB-Extra Nr. 7

€ 12,90

Österreich € 14,20

Schweiz 20,60 sFr

Be/Lux/Niederlande € 14,80

ISBN 978-3-96453-583-2



Spannende Vorbild- und Modell-Themen:

- Der Fernverkehr seit Maueröffnung
- Die bekanntesten Bw entlang der Strecke
- Das Bw Glauchau in 1:87
- Dampfloks auf der Magistrale

Von Dresden nach Hof

Die Sachsen-Magistrale



TT-Traum: Klingenberg-Colmnitz
als großartige Epoche-IV-Anlage



So groß war die Fahrzeugvielfalt vor
den Ausläufern des Erzgebirges



Die schmalspurigen Bahnen
links und rechts der DW-Linie

Eisenbahn-Romantik Reisen 2022

Rahmenprogramm zum Dampfloktreffen Dresden und Schmalspurbahnen in Sachsen 2022

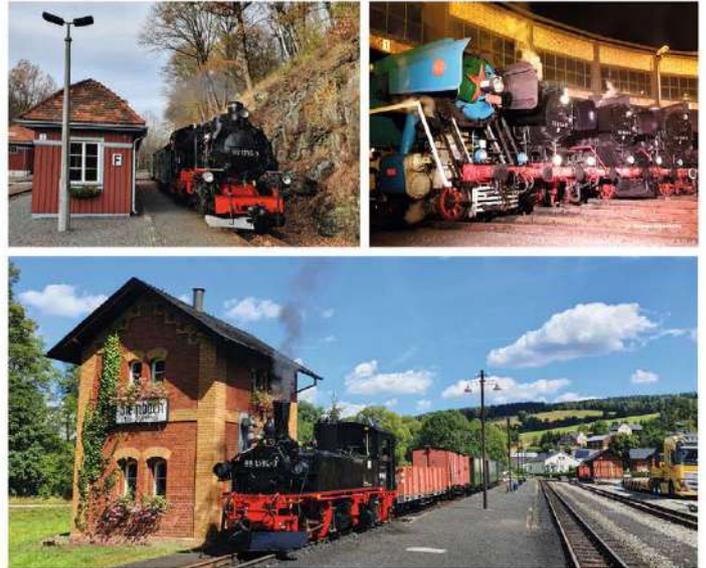
Erlebnisreiche Urlaubstage in und um Dresden mit reichlich Dampf:

- ✓ **Preßnitzalbahn** - Charter, Scheinanfahrten Jöhstadt - Steinbach - Jöhstadt
- ✓ **Fichtelbergbahn** Cranzahl - Oberwiesenthal
- ✓ **Weißeritzalbahn** - Charter, Scheinanfahrten Freital/Hainsb. - Kipsdorf - Freital/Hainsb.
- ✓ **Dampfloktreffen Dresden** Eintrittskarte
- ✓ 4x Nächte/Frühstück im IBIS Dresden, Citytax
- ✓ Transfers zu den Bahnen

21.09. - 25.09.2022

Preis pro Person im DZ: 598 €, EZ: 687 €

Zusätzlich buchbar: Nachtfotoparade



100%
Geld zurück
Garantie*

Besondere Bahnerlebnisse - mit reichlich Dampf in Europa unterwegs

Inklusive: Fahrt im Komfortreisebus ab ausgewählten Zustiegsstellen, begleitete Bahnfahrten, Eintrittsgelder, Transfers, Hotelübernachtungen und Halbpension

Kleinbahnen im feurigen Ungarn

25.05.-01.06. ab 1.498 €



Ungarn – ein kleines Land mit vielen schönen Seiten erwartet Sie auf dieser Reise. Erkunden Sie mit uns die lebendige Metropole Budapest und atmen sie den Duft des Waldes, während die Bahnen gemütlich mit Ihnen durch die Landschaft tuckern.

Schlösser & Dampfbahnen in Südengland und London

06.06.-13.06. ab 1.698 €



Die Kombination aus urigen Dampfbahnen und den berühmten Schlössern und Gärten Englands bildet ein vielfältiges Reiseerlebnis. Einen gelungenen Abschluss bietet die Stadtrundfahrt in London. Freuen Sie sich auf diese spannende Reise!

Spuren der Olsenbande und Eisenbahnen in Dänemark

08.07.-14.07. ab 1.798 € -



Mächtig gewaltig: diese Rundreise führt Sie zu nostalgischen (Dampf-)Bahnen und zu berühmten Drehorten der legendären Olsenbande. Sie besuchen historische Museen wie z.B. das Bunkermuseum Hanstholm auf Jütland und die Nordisk Filmstudios.

Eisenbahnromantik im Land der Elche - Schweden

18.07.-25.07. ab 1.898 €



Wenn man an Schweden denkt, fallen einem vor allem die endlosen Wälder sowie Rentiere und Elche ein. Populär ist ebenso die Königsfamilie. Doch Geheimtipp sind die unzähligen, von Vereinen ehrenamtlich gepflegten Museumsbahnen.

*100% Geld zurück Garantie: Erstattung Ihrer Zahlungen zu 100%, wenn wir Ihre Reise absagen müssen.

Maertens - Meine Reisewelt GmbH

Prohliser Allee 10, 01239 Dresden
Sonderöffnungszeiten laut Internetseite

maertens
Eisenbahn-Romantik Reisen

☎ 0351 - 56 39 39 30

facebook.com/EisenbahnRomantikReisen
www.Eisenbahn-Romantik-Reisen.de

Vivat Saxonia

Unter allen 16 Bundesländern nimmt Sachsen aus Eisenbahnersicht eine besondere Stellung ein. Wenige Regionen Deutschlands sind so sehr von den Wegen aus Eisen geprägt.

Sachsen ist immer noch Eisenbahn pur und dazu zählen selbstverständlich auch die verbliebenen planmäßig betriebenen Schmalspurbahnen. Sie magnetisieren nicht nur Schienenfans, sondern stellen auch liebenswerte touristische Highlights des Landes dar.

Sachsen ist geprägt von seinen beiden dominierenden Zentren Dresden und Leipzig, die im sportlichen Wettstreit um die Führung im Bundesland ringen – auf der

einen Seite die Landeshauptstadt mit ihren bedeutenden Kulturschätzen und auf der anderen die boomende Messe- und Universitätsmetropole.

Etwas im Schatten der beiden Zentren liegen Städte wie Chemnitz und Zwickau, die dritt- und viertgrößten Kommunen des Bundeslandes, die aber die wichtigsten Pforten zum Erzgebirge repräsentieren, die südliche geologische Landesgrenze.

Alle vier Städte vereint die Sachsenmagistrale, die Eisenbahnverbindung, welche von Dresden über Chemnitz und Zwickau nach Hof führt und bei Werdau einen Anschluss nach Leipzig bietet. Diese Strecke steht im Mittelpunkt dieser Extra-Ausgabe

des MEB. Rainer Heinrich ist unser Chronist und Hauptautor, der nicht nur an der Strecke lebt, sondern sie auch in den vergangenen gut fünf Jahrzehnten tagtäglich live erlebte und fotografisch dokumentierte.

Der wichtigste Schienenweg Sachsens besitzt so viele Besonderheiten, dass diese Sonderausgabe leider nur einen Teil beleuchten kann. Aber oftmals sind es gerade die Geschichten am Rande, die den besonderen Charme eines Streckenportraits ausmachen.

Ich wünsche Ihnen viel Vergnügen beim Lesen und ganz viel Glück, falls Sie an unserem lohnenswerten Gewinnspiel teilnehmen. □

Stefan Alkofer

Die Zeiten haben sich geändert. Wo früher DR-Dampflok und DBAG-Interregios verkehrten, bewältigt inzwischen die Mitteldeutsche Regiobahn (MRB) einen Großteil des Personenverkehrs. Als Ersatzzug für nicht verfügbare 1440-Triebzüge der MRB war 182 530 am 31. Dezember 2016 mit dem RE 26972 von Dresden nach Hof unterwegs. Nahe Klingenberg-Colmnitz überquert der Regionalexpress den Colmnitzer Viadukt.

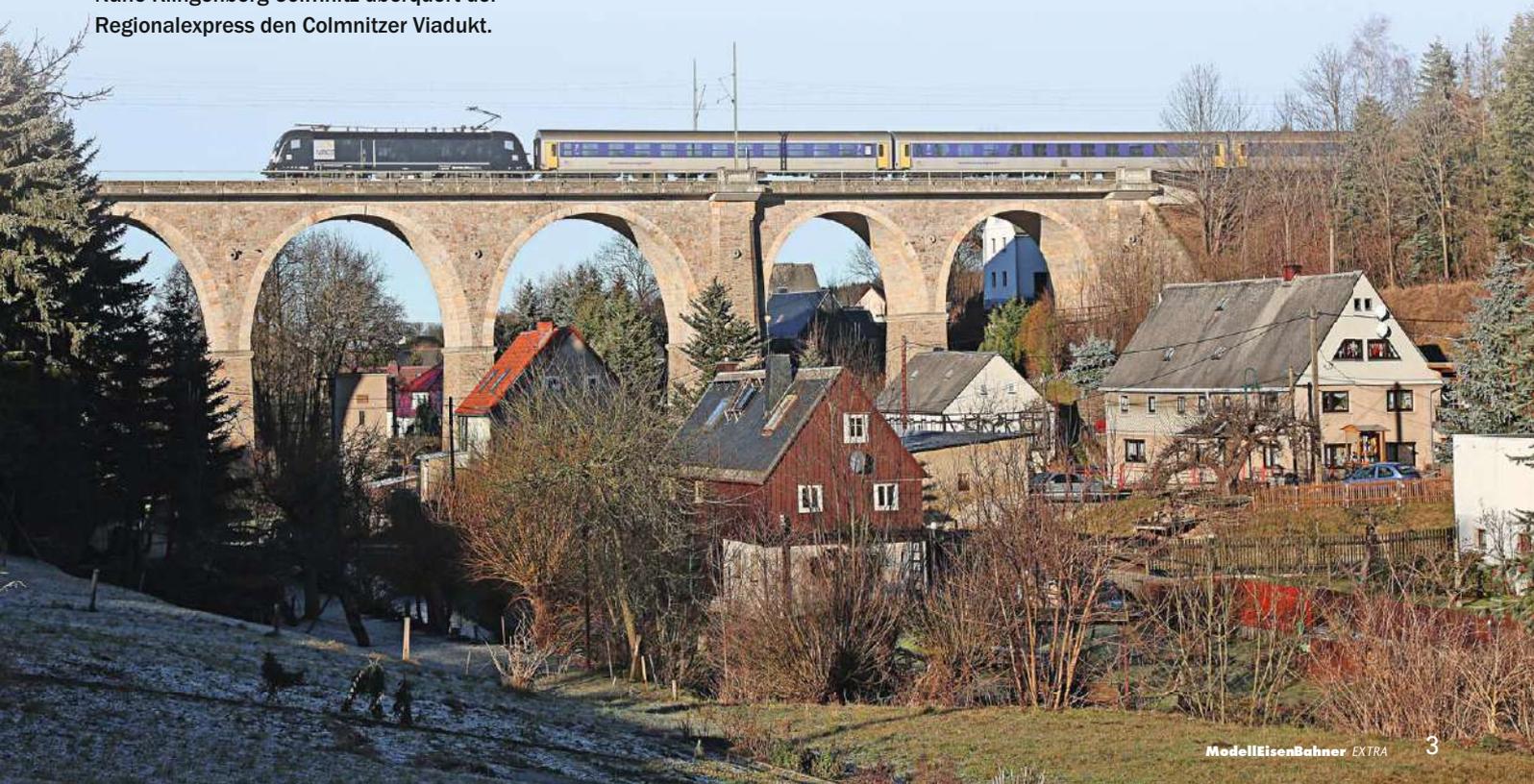


FOTO: FELIX SERPHIN

14

Laufsteg für Dampfloks

Die Strecke Dresden – Hof ist bis heute eine Paradenstrecke für Dampflokomotiven. Das liegt auch an den Museen in Dresden, Chemnitz und Zwickau.



54

Auf schmaler Spur unterwegs

Von der Sachsenmagistrale zweigen und zweigten an mehreren Knotenpunkten bekannte und vergessene sächsische 750-mm-Bahnen ab.

32

Spurwechselbahnhof

An die Zeiten, in denen sich in Klingenberg-Colmnitz noch Schmalspur- und Regelspurzüge begneten, erinnert diese vorzüglich gestaltete TT-Anlage.



Editorial

3

Im Herzen Sachsens

6

Die Strecke von Dresden nach Hof ist einzigartig.

Volldampf auf der Sachsenmagistrale

14

Dampfloks haben hier bis heute eine große Tradition.

Steiler Weg nach oben

24

Die Tharandter Rampe ist ein anspruchsvoller Abschnitt.

Treffpunkt Klingenberg-Colmnitz

32

Wo sich Schmal- und Regelspur im Maßstab 1:120 treffen.

Altes Eisen – unverwüstlich

38

Neben der Dampfloks standen auch E-Loks stets im Fokus.

Das Hetzdorfer Viadukt hat ausgedient

48

Ein spektakulärer Neubau schafft einen Wanderweg.

Kleine Bahnen an großer Magistrale

54

Mehrere Schmalspurbahnen kreuzen die Regelspur.

Im Heizhaus zuhause

64

Die einstmals acht Bahnbetriebswerke entlang der Sachsenmagistrale sind noch immer legendär.

Glauchau, wie es raucht und dampft

74

Das Bw Glauchau als detailliert nachgebildetes HO-Modell.

Das Zwickauer Großrohr

78

50849 nahm unter den Traditions-Lokomotiven der DR eine besondere Stellung ein.



Heizhäuser wie auf der Perlenschnur

64

Die stark frequentierte Ost-West-Bahn erforderte für den reibungslosen Betrieb zahlreiche Bw entlang der Strecke.

Zeiten des Wandels

90

Der Fernverkehr auf der Sachsenmagistrale erfuhr seit der Wiedervereinigung zahlreiche Veränderungen.

Gnadenbrot im Bahnhofsvorfeld

82

Manche Dampflokomotive überlebte, weil sie einige Jahre als Heizlok benötigt wurde.

Für eine Handvoll D-Mark

86

Bauarbeiten und Umleitungen sorgten noch in den 80er-Jahren an mehreren Orten für seltene Dampfschwaden.

Kurvenhatz

86

Der Fernverkehr auf der Sachsenmagistrale schwankte in den vergangenen drei Jahrzehnten zwischen Provinzialität und Moderne.

Gewinnspiel, Impressum

98



TITELBILD:

D-Zug München – Dresden mit 243 im Sommer 1991 auf dem Hetzdorfer Viadukt.
Foto: Rainer Heinrich



Auf der Westseite des Dresdner Hbf werden die Gleisanlagen von der Budapester Brücke überquert. Sie bietet einen guten Blick auf das Betriebsgeschehen im Gleisvorfeld. Am 22. April 2011 verlässt gerade eine Regionalbahn nach Zwickau die Bahnsteighallen.

Einmal durch Sachsen von Ost nach West: Eine Fahrt auf der Sachsenmagistrale führt seit langer Zeit durch zahlreiche Kernzentren der Region wie Dresden, Chemnitz und Zwickau.

Im Herzen Sachsens

Es gibt nur wenige Eisenbahnstrecken in Deutschland, die in den letzten 30 Jahren so viele Schlagzeilen machten, wie die Linie Dresden – Zwickau – Plauen – Hof.

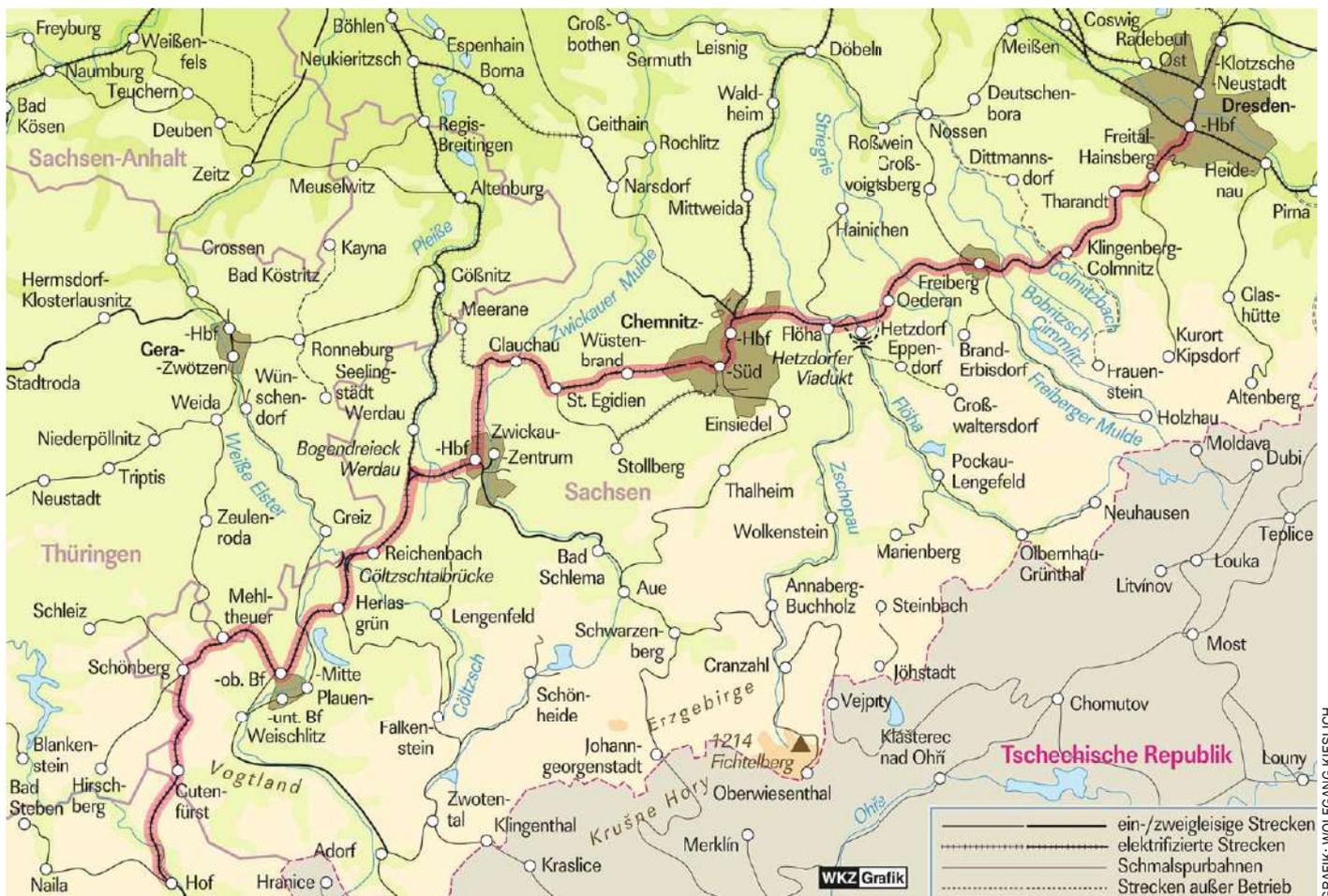
Zum Ende der DDR im Oktober 1989 stand die Strecke erstmals sogar im weltpolitischen Interesse der Medien, als die Sonderzüge mit DDR-Flüchtlingen aus der Prager Botschaft den Laufweg über diese Eisenbahnstrecke nahmen. Jahre später

nutzten die Bahnchefs Heinz Dürr (1993) und Hartmut Mehdorn (2001) die Sachsenmagistrale, wie sie seit 1990 genannt wird, zur Präsentation von modernen Neigetechnikzügen der Deutschen Bahn.

Namentragende Eisenbahnstecken sind in der Geschichte der Deutschen Eisenbahn kaum gebräuchlich. Daher erstaunt es nicht, dass erst nach 121 Jahren Eisenbahnbetrieb, in der modernen Zeit

der Eisenbahn-Epoche V, der Schienenweg von Sachsen nach Bayern diesen offiziellen Beinamen erhielt: Die 225 Kilometer lange Direttissima von Dresden über Chemnitz nach Hof, die seit dem Jahresfahrplan 1998/99 unter der Kursbuchstrecke 510 zu finden ist.

Der Begriff Sachsenmagistrale verdeutlicht, welche Bedeutung der Freistaat Sachsen dieser Schienenverbindung beimisst.



GRAFIK: WOLFGANG KIESLICH

Zudem ist der Ausdruck überaus plakativ, weshalb er sich schnell durchsetzte und seit der Einführung auch in vielen Grundsatzdokumenten der DB AG genutzt wird, sei es bei der Fahrplangestaltung, im Rahmen von Baumaßnahmen oder beim Fahrzeugeinsatz.

Die Sachsenmagistrale bestand zum Zeitpunkt ihrer Taufe 1990 im Grunde aus drei Streckenteilen: Dresden – Werdau (DW-Linie) und Leipzig – Hof (LH-Linie). Diese beiden Streckenteile treffen am Bogendreieck bei Steinpleis aufeinander. Der ehemals dritte Streckenteil von Dresden

Die wichtigste Strecke quer durch Sachsen

nach Görlitz wird schon seit 1992 nicht mehr zur Sachsenmagistrale gezählt und erhielt als Projekt des grenzüberschreitenden Verkehrs nach Polen einen eigenständigen Status.

Die Städte Chemnitz, Zwickau, Plauen, Hof und Bayreuth schlossen sich nach der Wiedervereinigung über die Grenzen Sachsens und Bayerns hinweg zum Sächsisch-

Bayerischen Städtenetz zusammen. Die fünf Kommunen dieses Netzes konzentrierten ihre Zusammenarbeit vor allem auf dem Gebiet der Infrastruktur. Seit dem Beginn ihrer Kooperation Anfang 1995 engagieren sich die Städtenetzpartner für einen hochwertigen Ausbau der Eisenbahnver-

Bogenreich windet sich die Magistrale von Ost nach West. Eine Fahrt zwischen Dresden und Hof ist ein besonderes Erlebnis.

bindung Nürnberg – Bayreuth – Hof – Plauen – Zwickau – Chemnitz – Dresden / Zwickau – Leipzig. Die Städte forderten den Anschluss an das IC-Netz der DB AG durch



Die nach dem Hochwasser 2002 zerstörte Streckeninfrastruktur am Block Felsenkeller wurde 2003 wieder aufgebaut und mit aufwendigen Uferbefestigungen gegen den Fluss Weißeritz gesichert. Am 13. Juli 2014 leistet 110 043 einem Containerzug Schubhilfe.

den Ausbau der Strecke Nürnberg – Hof – Dresden für Reisegeschwindigkeiten von 160 km/h und die Einbindung Bayreuths durch den Bau der „Schlömener Kurve“ bei Neuenmarkt-Wirsberg. Dieser Initiative ist die Erweiterung des Streckennamens „Sachsenmagistrale“ zur „Franken-Sachsen-Magistrale“ zuzuordnen.

Der Begriff Franken-Sachsen-Magistrale erlangte mit Beginn der Ausbaumaßnahmen 1997 und mit Betriebsaufnahme der Diesel-ICE (Baureihe 605) ab 2001 überregionale Bedeutung.

Interessant ist die Tatsache, spricht man auf sächsischer Seite von der Eisenbahnverbindung Dresden – Hof – Nürnberg, fällt der Begriff Sachsen-Franken-Magistrale. Auf bayerischer Seite nennt man dieselbe Strecke Franken-Sachsen-Magistrale. Soweit zur Namensgebung.

Die folgenden Betrachtungen gelten aber im Wesentlichen dem Abschnitt Dresden – Hof, obgleich dieser von der Gesamtstrecke bis Nürnberg heutzutage kaum zu trennen ist.

Die Strecke Dresden – Chemnitz – Zwickau – Plauen – Hof war einst die bedeutendste Eisenbahnverbindung Sachsens. Zugleich war sie die anspruchsvollste und eine der aufwendigsten Strecken, welche die Sächsische Staatsbahn baute. Neben den zahlreichen Kunstbauten, weist die Strecke betrieblich einige technische Besonderheiten auf, die sogar Eisenbahngeschichte schrieben: Etwa bei dem am 1. Januar 1856 fertiggestellten Bogendreieck bei Werdau, dem Zusammentreffen der Eisenbahnlinien aus Leipzig und Dresden: Dort ging erstmals ein „Eisenbahn-Telegraph“ mit Drahtzug in Betrieb. Dabei handelte es sich um das erste ferngesteuerte Flügelsignal in Deutschland. Das dazu errichtete „Apparatehaus“ im Schnittpunkt des Gleisdreiecks besaß als einziges in Sachsen einen achteckigen Grundriss und war eines der ältesten Stellwerke Sachsens, bevor es im Jahr 2001 im Zuge des Streckenausbaus abgerissen wurde.

Auf einem der einst wichtigsten Rangierbahnhöfe zwischen Dresden und Hof, in Chemnitz-Hilbersdorf, nahm die Reichsbahn im März 1930 die zu diesem Zeitpunkt modernste Seilzugablaufanlage Europas in Betrieb. Nach ihrer Stilllegung 1991 blieb die Anlage zumindest als technisches Denkmal bis heute erhalten. Im Jahr 2020 war die historische Seilzuganla-

Zu den Gastloks des 5. Dampflokfestivals in gehörte die Cottbusser 03 204.

Am 18. Mai 1996 überführt sie einen Sonderzug von Freital-Potschappel nach Dresden Hbf. Der Bk Felsenkeller war damals ein beliebtes Fotomotiv.



Das verheerende Auguthochwasser von 2002 zerstörte die Eisenbahntrasse vor den Toren von Dresden komplett. Am 21. März 2003 haben die Aufräumarbeiten am Block Felsenkeller noch gar nicht begonnen.



Fotos am Weißeritzufer an der Ausfahrt des Bahnhofs Tharandt mit Blick auf die Kirche gehören zu den beliebtesten Fotomotiven. Am 16. April 2016 hat O1 2118 mit ihrem Sonderzug nach Klingenberg-Colmnitz noch zwölf Kilometer anstrengende Bergfahrt vor sich.

FOTO: MICHAEL KLAUS



Zu den zahlreichen großen und inzwischen modernisierten Brückenbauwerken der Sachsenmagistrale gehört auch das Viadukt bei Frankenstein, das im Mai 2002 von zwei ICE-TD der Baureihe 605 überquert wird.



FOTO: FELIX SERAPHIN

Eine Mehrsystemlok für den Frankreich-Verkehr in Sachsen – vor wenigen Jahren noch undenkbar. Am 7. März 2021 passiert die inzwischen an SEL verkaufte 181213 mit einem Containerzug die Ausfahrt Frankenstein.



Der E 771 war zu DR-Zeiten eine beliebte umsteigefreie Verbindung von Leipzig über Karl-Marx-Stadt nach Cranzahl. Am 3. August 1985 startet 118 701 des Bw Karl-Marx-Stadt ihre Fahrt ins Erzgebirge.

Zeittafel: Strecken und Bahnhofsgeschichte

Streckeneröffnung Strecke Leipzig - Hof (LH-Linie)	
19.09.1842	Leipzig Bayrischer Bahnhof – Altenburg
15.03.1843	Altenburg – Crimmitschau
6.09.1845	Crimmitschau – Zwickau
31.05.1846	Werdau – Reichenbach
20.11.1848	Plauen – Hof
15.07.1851	Reichenbach – Plauen (Gesamtstrecke Leipzig – Hof)
1.01.1856	Verbindungsbogen DW-Linie – LH-Linie, Bogendreieck Steinpleis
Streckeneröffnung Strecke Dresden – Werdau (DW-Linie)	
20.06.1855	Dresden-Altstadt – Tharandt (Albertbahn)
15.11.1856	Chemnitz – Zwickau (Niedererzgebirgsbahn)
11.08.1862	Tharandt – Freiberg
14.05.1866	Chemnitz – Flöha
1.03.1869	Freiberg – Flöha (Damit Gesamtstrecke DW-Linie)
1892 bis 1898	Bau des neuen Dresdener Hauptbahnhofs
9.03.1905	Der 56 Meter lange Tunnel aus der Zeit der Albertbahn am Felsenkeller wird nach nur 40 Jahren abgetragen.
1925 bis 1938	Umbau des Zwickauer Hauptbahnhofs mit Güterverkehrsanlagen, Ablaufberg und neuer Bahnsteiganlage mit Postbahnhof (bis 1995)
März 1930	Inbetriebnahme der Seilzugablaufanlage auf dem Rangierbahnhof Chemnitz-Hilbersdorf (Stilllegung 1991)
17.12.1936	Feierliche Eröffnung des neuen (dritten) Zwickauer Empfangsgebäudes, seit 1998 unter Denkmalschutz
März 1946	Beginn der Demontage des zweiten Streckengleises auf der LH-Linie und der DW-Linie
1972 bis 1975	Neubau der Bahnsteighalle in Karl-Marx-Stadt Hbf.
21.12.1973	Feierliche Einweihung des neuen Empfangsgebäudes in Plauen/Vogtl. ob Bf
23.05.1993	Die Wiederherstellung der Zweigleisigkeit zwischen Plauen ob Bf und Hof Hbf wird mit Bahnfesten und Sonderzügen gefeiert.
1997	Schließung des Rangierbahnhofs Chemnitz-Hilbersdorf
12.08.2002 bis 14.12.2003	Unterbrechung des Zugbetriebes zwischen Dresden und Klingenberg-Colmnitz wegen Beseitigung der Hochwasserschäden vom August 2002
2009 bis 2012	Umbau der Gleisanlagen des Chemnitzer Hauptbahnhofs und Anschluss an das ESTW Leipzig
10.07.2010 bis Oktober 2011	Sanierung der Göltzschtalbrücke. Zum Einsatz kam ein 800 Tonnen schweres Gerüst.
16.06.2014	Im Rahmen des Chemnitzer Modells verkehren die Triebwagen der Straßenbahn durch die Bahnhofshalle Chemnitz Hbf.



FOTO: FELIX SERAPHIN

Am ehemaligen Rangierbahnhof Chemnitz Hilbersdorf führt die Sachsenmagistrale direkt vorbei. Blickfang ist das Brückenstellwerk, welches denkmalgeschützt heute Teil des Sächsischen Eisenbahnmuseums ist. Die Ex-DB 151 138, die inzwischen HSL gehört, ist am 30. September 2018 mit einem Containerzug unterwegs.

Wo heute Brache dominiert, herrschte früher reger Betrieb: Am 21. September 1984 zieht 86 001 an derselben Stelle einen Sonderzug aus Neuhaus nach Karl-Marx-Stadt.

ge Teil der vierten Sächsischen Landesausstellung.

Chemnitz, von 1953 bis 1990 als Karl-Marx-Stadt bezeichnet, war eine der wenigen ostdeutschen Großstädte, welche mit einem Namenswechsel nach sozialistischem Vorbild ausgezeichnet wurden. Zahlreiche Lokomotiven und Wagen trugen zu DR-Zeiten fortan die Heimat-Anschrift „Karl-Marx-Stadt“. Fahrkarten mit dem Aufdruck haben heute sogar Sammlerwert.

Im Jahr 2009 machte die Stadt erneut (verkehrspolitische) Schlagzeilen mit dem Umbau des Hauptbahnhofs und der Einführung des „Chemnitzer Modells“. Seit dem 16. Juni 2014 verkehren die Triebwagen der Straßenbahn und der City-Bahn durch die Bahnsteighalle. Nach Karlsruhe und Kassel ist Chemnitz die dritte Stadt Deutschlands, wo Straßenbahnen teilweise das reguläre Eisenbahnnetz nutzen. Nicht zu vergessen ist das Sächsische Eisenbahnmuseum mit seiner großen Loksammlung im ehemaligen Bw Chemnitz-Hilbersdorf, das neben dem Bw Dresden-Altstadt und dem Bw Glauchau heute zu den drei bedeutenden Eisenbahnmuseums-Standorten auf der Linie Dresden – Hof zählt. Veranstaltungen an den drei Orten sind alljährlich immer wieder Anlass für dampfgeführte Sonderzüge über die heutige Sachsenmagistrale.

Freital-Hainsberg in unmittelbarer Nähe Dresdens ist heute der letzte verbliebene Ausgangspunkt einer sächsischen 750-mm-Schmalspurbahn, der Weißeritztalbahn, an der DW-Linie.

Die Westausfahrt aus der Chemnitzer Bahnhofshalle verfügte im Gleisplan zu DR-Zeiten über Gleise zum Abstellen von Reservelokomotiven der Baureihen 250 und 242.



Der neue Hauptbahnhof in Chemnitz ermöglicht dem Stadt-, Regional- und Fernverkehr die gemeinsame reisendenfreundliche Nutzung der Bahnhofshalle.



FOTO: VOLKER EMERSLEBEN



Auf der RE-Linie 30 kamen im Verdichtungsverkehr zwischen Zwickau und Freiberg Doppelstock-Wendezüge zum Einsatz. 143 837 passiert am 11. Juni 2016 das Stw 1.

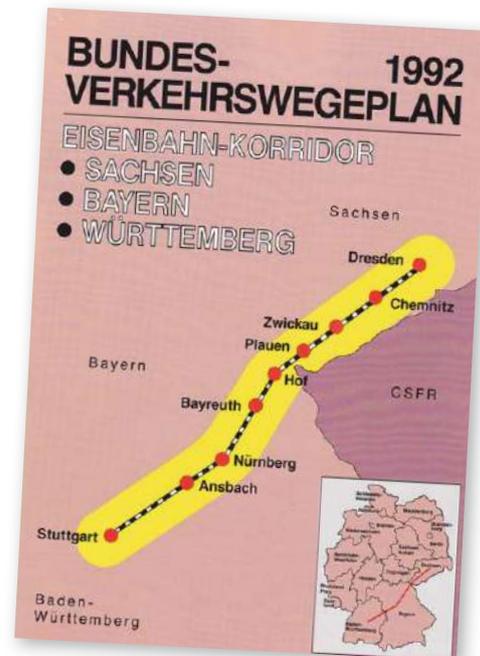
Mit dem Ausbau der Sachsenmagistrale erwachte auch der Bf Mosel aus seinem Jahrzehnte dauernden Dornröschenschlaf. Das seit 1992 in Mosel ansässige VW-Werk, ein bedeutender Industriestandort für die Automobilproduktion, verhalf auch der Schiene zu neuem Aufschwung. Im dortigen VW-Werk sollen künftig modernste Elektroautos vom Band rollen.

Mit der Wiedervereinigung kommt die Modernisierung

Erinnert werden soll auch an den vier Jahrzehnte dauernden Transport von Uran-Erz der Sowjetisch-Deutschen-Aktiengesellschaft Wismut über die DW-Linie aus den Schächten im Raum Königstein und Freital zu den Erzaufbereitungsanlagen in Crossen bei Zwickau und Seelingstädt. Die 2000 Tonnen schweren Erzzüge wurden immer mit zwei E-Loks bespannt, zu Dampflokzeiten sogar mit drei Dampfloks.

Auf dem vogtländischen Abschnitt der Sachsenmagistrale ist in erster Linie das Bw Reichenbach zu nennen. Zum Sommerfahrplan 1967 war es das erste Bahnbetriebswerk der Deutschen Reichsbahn, welches den Traktionswechsel vollzogen hatte und nur noch Diesellokomotiven einsetzte. Das Betätigungsfeld der Reichenbacher Großdieselloks der Baureihe 132 war die Strecke zum ehemalige Eisenbahngrenzübergang Gütenfürst nach Hof. Vor allem der Transit-Güterverkehr aus den skandinavischen Ländern, via Seddin nach Süddeutschland führte lange Zeit über die Eisenbahnachse Vogtland. Am 1. Oktober 1989 schrieb die Reichenbacher 132 478 deutsche Geschichte. Sie bespannte den ersten Zug von Reichenbach nach Hof mit DDR-Flüchtlingen aus der Prager Botschaft.

Seit 1999 ist das ehemalige Bahnbetriebswerk der „Deutsch-Sowjetischen Freundschaft“ geschlossen.



Bereits im Verkehrswegeplan von 1992 war der Ausbau der Sachsenmagistrale enthalten.



Im Rahmen der Modernisierung der Sachsenmagistrale wurde auch der Bk Steinpleis als einer der letzten, am 12. März 2000 geschlossen und abgebrochen. Der Autor des Beitrags nutzte die Gelegenheit für ein letztes Erinnerungsfoto.



Das 1992 errichtete VW-Werk in Mosel liegt unmittelbar an der Sachsenmagistrale und bietet im Juli 2002 die Kulisse für die Vorbeifahrt des ICE-TD mit Strecken-Höchstgeschwindigkeit 160 km/h.



Vom 24. Februar 1964 bis 26. Mai 1990 pendelte täglich mehrmals ein LVT-Triebwagen von Plauen zum Grenzbahnhof Gutenfürst. Der LVT-172 129 war der letzte Stammtriebwagen dieses Umlaufs. Am 5. Mai 1990 verlässt er den noch mit Wachtürmen gesicherten Grenzbahnhof zur Rückfahrt nach Plauen.

Reichenbacher Lokführer, die im grenzüberschreitenden Verkehr nach Hof zum Einsatz kamen, erhielten zu Dienstbeginn in der Lokleitung diesen Grenzausweis.

Die letzte große Baumaßnahme der Ausbaustrecke Dresden – Hof war der Umbau des Chemnitzer Hauptbahnhofs, die mit zehn Jahren Verzug erst im Jahr 2007 begann und im August 2014 abgeschlossen werden konnte. Damit gehörte auch die Geschwindigkeitsbeschränkung von 30 km/h über die zwei Kilometer lange Bahnhofs-

durchfahrt, die sogar zu ICE-Zeiten bestand, endlich der Vergangenheit an.

Im Rahmen der 2010 begonnenen Elektrifizierung des 73 Kilometer langen Abschnitts Reichenbach – Plauen – Hof (Inbetriebnahme 5. Dezember 2013) kam es zur Teilsanierung der weltgrößten Ziegelbrücke, der Göltzschtalbrücke, welche dazu

vermutlich erstmalig seit ihrem Bau (1846 bis 1851), komplett eingerüstet war – eine Maßnahme, die kommende Generationen so schnell nicht wieder zu sehen bekommen werden.

Signaltechnisch ist die Sachsenmagistrale heute mit Ks-Lichtsignalen ausgestattet und an die ESTW-Zentrale in Leipzig angeschlossen. Mit einer Ausnahme: Zwicau/Sachsen Hauptbahnhof. Dort stehen noch heute die letzten Flügelsignale. Der Umbau und die Modernisierung des Zwicauer Hauptbahnhofs ist nun für die Jahre 2023 bis 2025 geplant. Eine weitere signaltechnische Lücke klafft auch zwischen Schönberg und Hof. 30 Jahre nach der Wiedervereinigung ist es noch nicht gelungen, die Technik aus Ost und West zu vereinheitlichen – für die Stellwerksmitarbeiter bleibt Gutenfürst ein sicherer Arbeitsplatz. □

Rainer Heinrich

Am 1. und 5. Oktober 1989 kamen tausende DDR-Flüchtlinge aus der Prager Botschaft mit Sonderzügen in die BRD. 132 701 fährt am 1. Oktober 1989 in Hof Hbf ein.

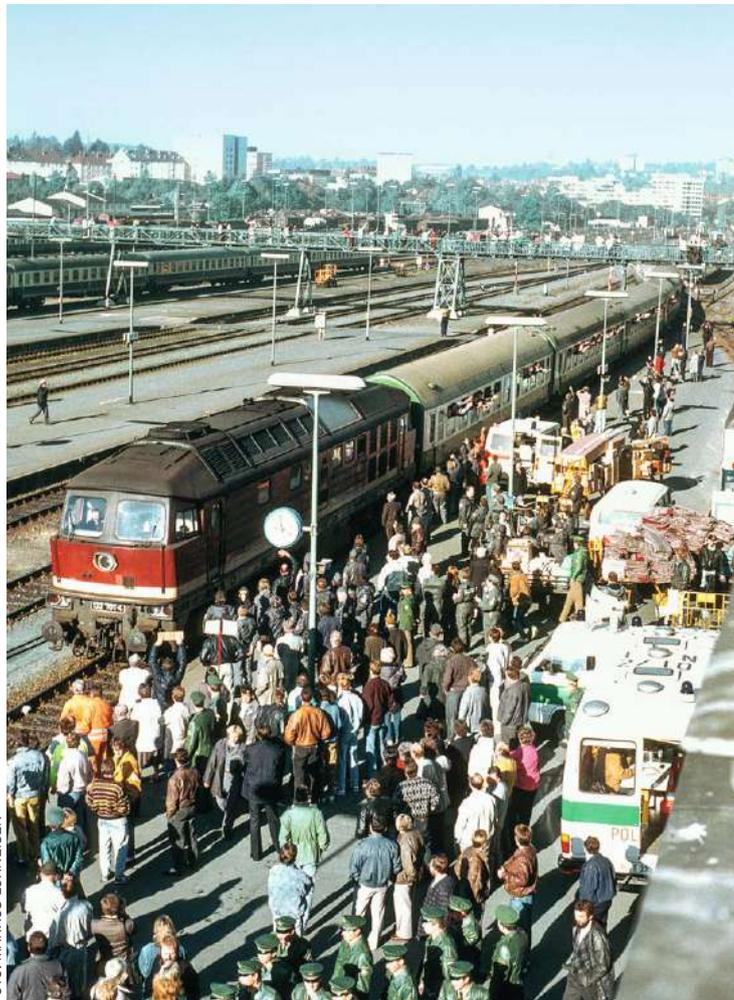
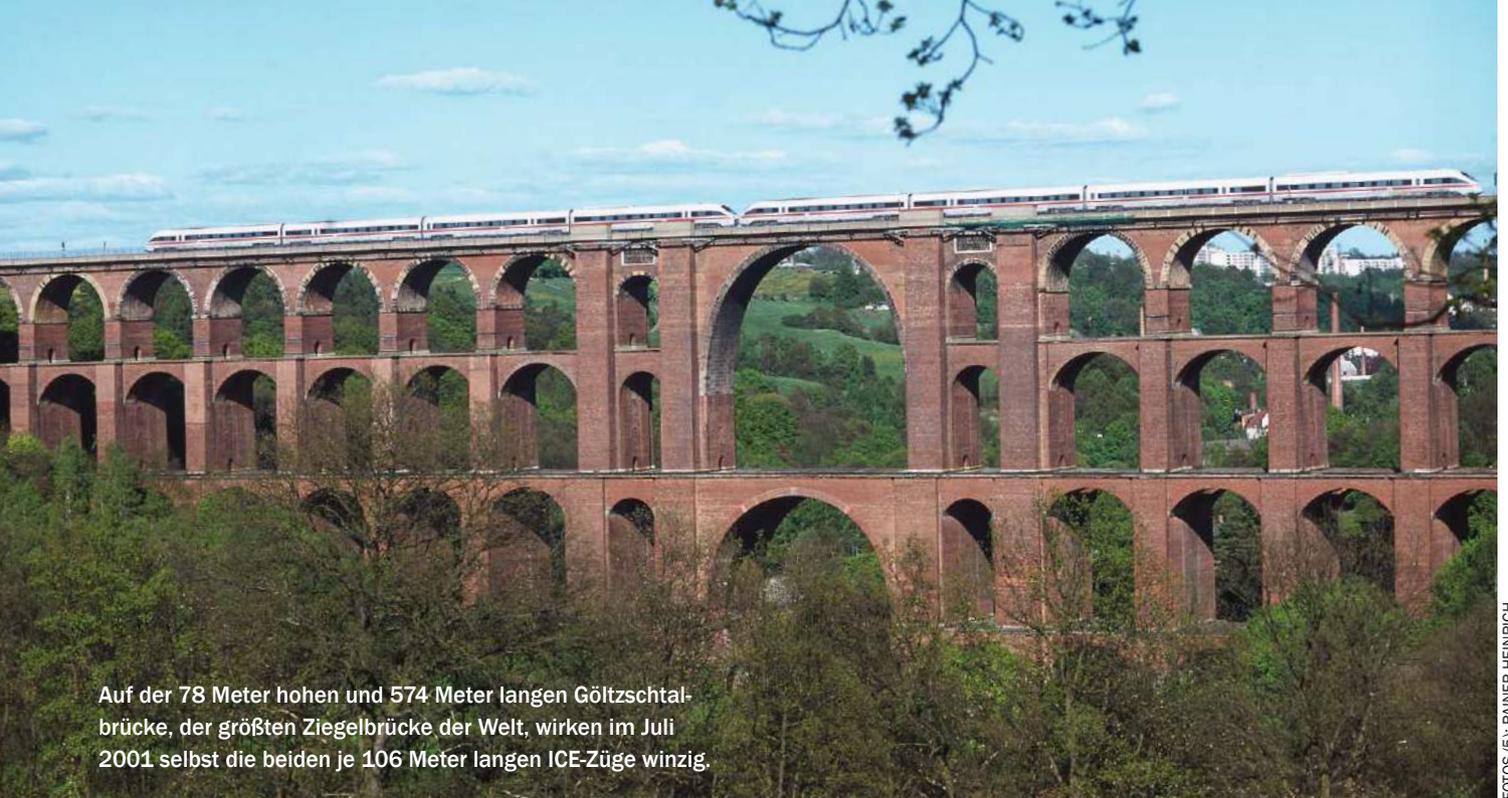


FOTO: MARKUS LOHNEISEN



Dieser seltene Schnappschuss einer Dieseltriebwagen-Parade in Hof Hbf gelang im Jahr 2003.

FOTOS (15): RAINER HEINRICH



FOTOS (5): RAINER HEINRICH

Auf der 78 Meter hohen und 574 Meter langen Göltzschtalbrücke, der größten Ziegelbrücke der Welt, wirken im Juli 2001 selbst die beiden je 106 Meter langen ICE-Züge winzig.

Die Anlagen des Bw Reichenbach waren 1997 Ausgangspunkt für die Privatisierung des Personennahverkehrs der vogtländischen Eisenbahnstrecken durch die „Vogtlandbahn“. Die weiß/grünen Triebwagen vom Typ Regio-Sprinter, Desiro-VT 642 und seit 2012 auch Regio-Shuttle der BR 650, sind schon über 20 Jahre fester Bestandteil des ÖPNV im Vogtland und auf der Sachsenmagistrale zwischen Zwickau und Hof. Die Triebwagen der ersten Generation, die inzwischen über 20 Jahre alten Regio-Sprinter (VT 31-VT 48) wurden zum Fahrplanwechsel am 14. Dezember 2019 sämt-

lich aus dem Betrieb genommen und durch moderne Regio-Shuttle ersetzt.

Zahllose Langsamfahrstrecken und entsprechend lange Reisezeiten bis in die Mitte der 1990er-Jahre waren für diese wichtige Eisenbahnverbindung nicht mehr zeitgemäß. Erst mit der Wiedervereinigung begann der für eine leistungsfähige Bahnverbindung notwendige Ausbau der Infrastruktur im ehemaligen Streckennetz der DR und speziell auf der Strecke Dresden – Plauen – Hof, der in mehreren Etappen erfolgte. Für das seinerzeit auf zehn Jahre ausgelegte größte Verkehrs-Bauvorhaben

Sachsens, den Ausbau der Sachsenmagistrale Dresden – Hof, stellte der Bund 2,7 Milliarden Mark bereit. Die erste Ausbaustufe für Neigetechnikzüge mit Geschwindigkeiten bis zu 160 km/h war im Wesentlichen bis zum Sommerfahrplan 2000 fertiggestellt.

Rückschläge gab es mit dem August-Hochwasser im Jahr 2002. Der erst frisch sanierte und nun total zerstörte Streckenabschnitt zwischen Dresden und Edle Krone (18 Kilometer lang) musste in den Jahren 2002/2003 ein zweites Mal neu aufgebaut werden.



Im Abzweig Bogendreieck, wo DW- und LH-Linie zusammentreffen, befand sich einst das älteste Stellwerk Sachsens.



Anlässlich des Europäischen Kongresses für Hochgeschwindigkeitszüge in Berlin wurde ein 300 km/h schneller italienischer ETR 500 über die Sachsenmagistrale nach Berlin überführt. Am 4. Juli macht die einmalige Garnitur Halt im Bw Reichenbach.



Volldampf auf der Sachsenmagistrale

Bis heute sind Dampflokomotiven regelmäßig zu Gast auf der Strecke von Hof über Chemnitz und Zwickau nach Dresden. Damit wird eine Tradition fortgeführt, die noch zu DR-Zeiten ihren Anfang nahm.



Ohne Rauchwolken kann man sich diese Gleise nicht vorstellen. Die vergangenen 50 Jahre brachten zwar viele Veränderungen an der 225 Kilometer langen Strecke, die Dampfloks aber blieben. Bis in die 1980er-Jahre fuhren dort die Maschinen der Deutschen Reichsbahn im Planeinsatz, und auch heute noch lockt die landschaftlich abwechslungsreiche Gebirgsstrecke zwischen Dresden und Hof Eisenbahnfans mit zahlreichen Dampfsonderzügen und Traditionsveranstaltungen.

Dresden war aus vielen Gründen schon immer eine Reise wert. Eisenbahnfreunde treffen sich seit 1992 jedes Frühjahr in der Elbmetropole zum Dampflokfest, das seit 2009 Dampfloktreffen genannt wird. Schon mehrfach stand das Fest auf der Kippe, zumal nach der Aufspaltung der Deutschen Bahn in verschiedene Geschäftsbereiche die Verwaltungsabläufe immer komplizierter wurden. Dennoch konnte sich keine ähnlich umfangreiche Veranstaltung im Eisenbahnsektor so lange halten, wie das Dampflokfest im ehemaligen Bahnbetriebswerk (Bw) Dresden-Altstadt, das 2022 zum 30. Mal (zum 14. Mal als Dampfloktreffen) stattfinden soll – ein Phänomen.

Alle Jahre wieder Dampfloktreffen

Zum Rahmenprogramm des traditionsreichen Fests gehören nicht nur die großen Lokparaden vor dem Heizhaus an der Nosener Brücke, die alljährlich tausende Besucher anlocken, sondern auch zahlreiche Gastlokomotiven, welche mit Sonderzügen aus allen Teilen Deutschlands und dem Ausland immer wieder den Weg nach Dresden finden. Zu den illustren Gästen gehörten bislang etwa 01118 aus Frankfurt (Main), 01519 mit einem Sonderzug aus Salzburg, 18316 aus Karlsruhe, 01066 und 18478 aus Nördlingen, 03204 aus Cottbus, 411144 aus Eisenach, 528154 aus Leipzig, 031010 und 18201 aus Halle

Zum Rahmenprogramm des 10. Dresdener Dampflokfestes Anfang April 2018 gehörten auch Sonderzüge über die Tharandter Rampe bis Freiberg. Am 7. April 2018 ist 18201 mit ihrem Sonderzug am Weißeritz-Ufer bei Freital-Hainsberg auf dem Weg nach Tharandt.



Für die Sonderfahrten zum Tag des Eisenbahners waren am 10. und 11. Juni 1989 zwei Sonderzüge ab Dresden Hbf unterwegs: Der eine mit 86 049, dem Veltener Traditionszug und als Schlusslok 86 001 (unten), der andere mit 50 3616, dem Zwickauer Traditionszug und als Schlusslok 50 849.

DRESDEN



(Saale) und die 24 009 aus Düsseldorf. Prägen anfangs überwiegend betriebsfähige Dampflokomotiven der Deutschen Reichsbahn und nicht betriebsfähige Exemplare des Verkehrsmuseums das Dampfloktfest, sind es heute nahezu ausnahmslos Dampflokomotiven privater Betreiber wie Eisenbahnvereine und Museen, die der Veranstaltung immer wieder neuen Glanz verleihen.

Ein Höhepunkt in jüngerer Vergangenheit war das siebte Dampfloktreffen im Jahr 2015. Unter dem Motto „90 Jahre Baureihe 01“ kamen gleich sieben Maschinen dieser Baureihe in Dresden zusammen: 01 066, 01 118, 01 137, 01 180, 01 202, 01 509 und 01 1066. Regelmäßig nutzten auch private Sonderzüge den Termin für einen Zwischenstopp auf ihrer Durchreise. So ist es vielen westlichen Reiseveranstaltern und Vereinen zu verdanken, dass immer wieder seltene Lokomotiven in der Stadt an der Elbe bestaunt werden konnten.

Ein Highlight des Dampfloktreffens ist die Fahrtroute nach Dresden. Den weitesten und zugleich abwechslungsreichsten Anreiseweg haben Sonderzüge aus Bayern, die in Nürnberg, Nördlingen, Augsburg oder München starten und meist über Neuenmarkt-Wirsberg (Wasserhalt), die „Schiefe Ebene“ und Hof nach Sachsen kommen.

Schaulaufen auf der Sachsenmagistrale

Die seit Jahren am häufigsten benutzte Strecke ist die heutige Sachsenmagistrale, die KBS 510, die mit ihren großen Brücken wie der Elstertal- und der Göltzschtalbrücke durch das Vogtland über Plauen an wichtigen Eisenbahnknoten wie Zwickau und Chemnitz entlangführt. Die teilweise schwierigen geografischen Verhältnisse auf der Route fordern die Dampfloks heraus, und so kann der Eisenbahnfreund immer wieder das eindrucksvolle Spektakel schwerarbeitender Maschinen erleben. Die allgemeine Motorisierung ermöglicht es inzwischen vielen, mit Film- und Fotoausrüstung auf die Jagd nach den Dampfriesen zu gehen. Jeder gute Fotostandort gehört längst zum Allgemeinwissen der Eisenbahnfans.

Neben einer Vielzahl interessanter Kunstbauten verfügte die Strecke Hof – Dresden einst über acht Bahnbetriebswerke, unter anderem Hof, Reichenbach, Karl-



IG Schienenverkehr Ostfriesland e. V.
Dampfsonderzug „Saxonia“
 vom 06.04. - 10.04.2017
 mit
 01 2066-7



München Ost – München-Pasing – Augsburg Hbf – Donauwörth – Pleinfeld – Nürnberg Hbf – Hof – Plauen – Zwickau Hbf – Glauchau – Chemnitz Hbf – Dresden Hbf und zurück

Gastlok beim fünften Dampflokfest war 01 118 (oben), die mit einem Sonderzug aus Frankfurt/Main anreiste. Am 18. Mai 1996 fuhr die Altbau-01 von Dresden Neustadt kommend am Stellwerk W9 vorbei in den Dresdner Hbf ein. Auch ihre Schwester 01 066 (Zuglaufschild) kam 2017 mit einem Sonderzug aus München in ihre alte Heimat Dresden zurück.



44 2546 war Gastlok beim dritten Dampflokfest. Auf dem Weg nach Dresden überquerte sie am 2. April 2011 mit einem Sonderzug die Weißeritzbrücke im Plauenschen Grund vor der Kulisse der Autobahnbrücke der A17 und der Begerburg.



FREIBERG

44 1093 und 58 3047, warten am 19. Oktober 1985 am Stellwerk im Bahnhof Freiberg (Sachs.) auf die Schlusslok 50 1002 für die Rückfahrt nach Karl-Marx-Stadt. Die drei Loks zogen zum 85. Geburtstag des Bw Karl-Marx-Stadt einen Leergüterzug nach Freiberg und zurück.

Vor dem Ablauf ihrer Kesselfrist bespannte 38 205 am 28. März 1998 noch einmal einen Sonderzug von Chemnitz nach Nossen. Mit einem Trauerkranz geschmückt verlässt sie auf der Rückfahrt Niederwiesa.



Marx-Stadt/Chemnitz Hilbersdorf und Dresden. Deren Lokomotiven erfüllten in der Dampflokomotivzeit wichtige Zugförderungsaufgaben, weshalb die Strecke für Eisenbahnfreunde schon früh interessant war.

In den 1970er-Jahren begann bei der DR der flächendeckende Wechsel von der Dampf- zur Dieseltraktion. Um einzelne Ma-

Aus Liebe zum Stahlross

schinen vor dem Schneidbrenner zu bewahren, bildeten sich in verschiedenen Bahnbetriebswerken Pflegegemeinschaften. So blieben etwa die Zwickauer Traditi-

onslok 50 849, die Glauchauer 58 3047 und die damals in Karl-Marx-Stadt betriebsfähig vorgehaltene sächsische Länderbahnlok 38 205 erhalten. Nicht zu vergessen sind die Dresdner Einheitsloks der Baureihen 01, 03 und 62, welche mit Doppelbespannungen alljährlich im Juni zum Tag des Eisenbahners Sonderzüge über die

Erst ein Jahr nach dem Ende des Einsatzes der Baureihe 01 im September 1977 auf der Strecke Dresden – Berlin fand eine Abschiedsfahrt für diese Baureihe beim Bw Dresden-Altstadt statt. Am 10. Juni 1978 fahren 01204 und 01118 aus dem Karl-Marx-Städter Hauptbahnhof aus.

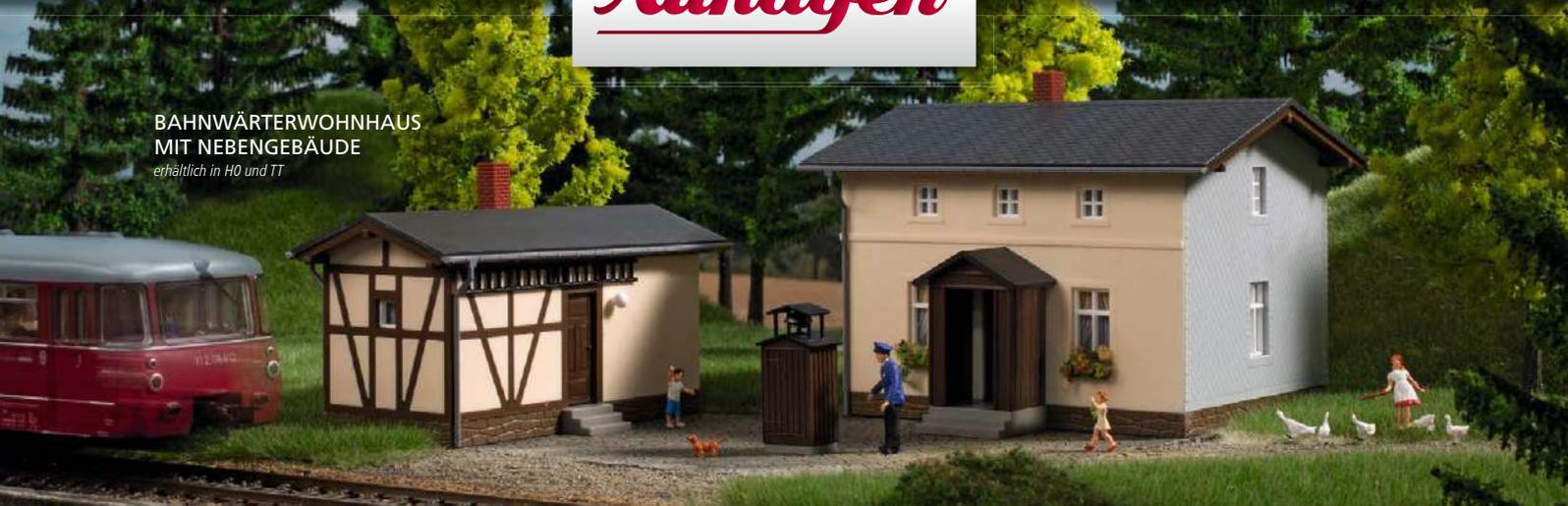


Modellbahnzubehör

Auhagen

Tradition seit 1885

BAHNWÄRTERWOHNHAUS
MIT NEBENGEBÄUDE
erhältlich in H0 und TT



Bahnhof Steinbach mit Wasserhaus *erhältlich in H0*

Stellwerk Oschatz *erhältlich in H0*

Bahnhof Klingenberg-Colmnitz *erhältlich in H0 und TT*





CHEMNITZ

Im Vorfeld der Inbetriebnahme der 01 509 der PRESS erfolgten im Februar 2009 Schulungsfahrten für das Personal auf der 01 533. Am 15. Februar 2009 hat die Reko-01 am Stellwerk 4 in Chemnitz Hbf Ausfahrt nach Dresden.



Der Nachbau der Saxonica war am 7. September 1993 auf dem Weg von Leipzig zum Bahnhofsfest in Zwickau. Die Maschine passierte gerade den Haltepunkt Steinpleis.

Sachsenmagistrale führten und schon damals ein Publikumsmagnet waren. Mit einer Vielzahl von Sonderfahrten zu Bw-Festen und Streckenjubiläen in den 1970er-, 1980er- und 1990er-Jahren mit Traditions- und Museumslokomotiven zwischen Dresden und Plauen wurde das Erbe der Dampflokomotiven bei der Deutschen Reichsbahn weitergeführt.

Mit der Bildung der DBAG wurden alle acht Bahnbetriebswerke geschlossen. In manchen von ihnen entstanden auf privater Basis Eisenbahnmuseen, welche heute eine große Sammlung von Dampflokomotiven beherbergen.

Als Erstes sei das Sächsische Eisenbahnmuseum (SEM) im Bw Chemnitz-Hilbersdorf genannt, welches neben den Betriebswerken Dresden-Altstadt und Glauchau heute zu den drei großen Museumsstandorten an der Linie Dresden – Hof zählt. Das SEM bietet mit einem abwechs-



ZWICKAU

03 2155 der WFL war am 5. November 2016 nach Neuenmarkt-Wirsberg unterwegs. Mit ihren zehn Wagen am Haken unterquert der Zug die Hindenburgbrücke in Zwickau.



Auf der Rückfahrt vom fünften Dampfloktfest nach Hof und Nürnberg überquert 18 316 am 19. Mai 1996 das Mariental-Viadukt in Zwickau. Vierzylinder-Dampflok verkehrten zuletzt bis 1958 in Form der BR 19⁰ auf dieser Strecke.



Da kommt etwas Schnelles bei Neumarkt (Vogtl.): Nicht nur der Ball der spielenden Kinder, sondern auch 01 1066 fliegt tief mit ihrem Sonderzug durch die Sommerlandschaft.



HOF

Die Eisenbahn-Romantik-Deutschland-Rundfahrt des SWR durch 16 Bundesländer führte am 19. September 2010 auch über die Sachsenmagistrale. 23 1097 und 01533 fahren mit dem Sonderzug aus Nürnberg in Hof Hbf ein, das Tagesziel ist Dresden.

lungsreichen Rahmenprogramm zu den alljährlich im August stattfindenden Bw- und Heizhausfesten immer wieder Anlass für dampfgeführte Sonderzüge über die Sachsenmagistrale. Großer Beliebtheit erfreuen sich die Parallelfahrten mit Dampflok zwischen Niederwiesa und Freiberg.

Zu einem der aktivsten sächsischen Sonderzugveranstalter entwickelte sich in den vergangenen Jahren die Pressnitztalbahn GmbH (PRESS). Mit ihren betriebsfähigen Dampflok 01509 und 86 333 ließ sie sich zunächst im ehemaligen Bw Glauchau nieder und machte mit der „IG Traditionslok 58 3047“, welche auch die DR-Neubaudampflok 23 1097 betreut, gemeinsame Sache. Dadurch entwickelte sich das ehemalige Bw Glauchau in den vergangenen Jahren zum heimlichen Drehkreuz des Dampflokbetriebes auf der Sachsenmagistrale. Sonderzüge nach Dresden, Bad Schandau oder Prag waren genauso im Pro-



FOTOS (4/8): RAINER HEINRICH

Zu den Dampftagen des DDM über die Pfingstfeiertage verkehrte am 30. Mai 1993 auch ein Sonderzug von Zwickau nach Neuenmarkt-Wirsberg. Er wurde von der Dresdener Schnellzuglok 01 137 gezogen und durchfährt gerade den Haltepunkt Reuth.

gramm zu finden, wie solche durch das Vogtland zum Deutschen Dampflok-Museum (DDM) nach Neuenmarkt-Wirsberg oder nach Cheb (Eger). Anfang 2017 zog die

PRESS mit ihren Fahrzeugen aus dem Bw Glauchau aus, veranstaltet aber nach wie vor Sonderfahrten auf der Sachsenmagistrale. □
Rainer Heinrich

Gleich im ersten Abschnitt der Sachsenmagistrale sind die Züge mit einer Steilstrecke konfrontiert, die es in sich hat: Zwischen Elbtal und Erzgebirgshöhen gilt es, die legendäre Tharandter Rampe zu überwinden.

Steiler Weg nach oben

Inzwischen ist es zu einer schönen Tradition geworden: Alljährlich zum Dresdner Dampfloktreffen im April gehören Sonder- und Parallelfahrten mit dampfgeführten Zügen über die elf Kilometer lange Steilrampe von Tharandt nach Klingenberg-Colmnitz zum Rahmenprogramm. Schließlich handelt es sich um eine der interessantesten Eisenbahnstrecken im Großraum Dresden. In diesem Kapitel wollen wir aber auch an die vor über 50 Jahren zu Ende gegangene Epoche des Dampflokeinsatzes an der Tharandter Rampe erinnern.

Ob Kurven, Steigungen, Brücken, imposante Stützmauern oder Viadukte, auf der „Sachsenmagistrale“, der heutigen Kursbuchstrecke 510 Dresden – Reichenbach – Hof, sind sie in reichlicher Anzahl vorhanden. Die schwierigen geographischen Verhältnisse, insbesondere zwischen Tharandt und Klingenberg-Colmnitz, erschienen so manchem Eisenbahningenieur als unüberwindbar. Deshalb endete die am 20. Juni 1855 eröffnete eingleisige Privatbahn Dresden – Tharandt, die sogenannte Albertsbahn, zunächst im Bahnhof Tharandt. Für die Fortführung der Bahn am Nordrand des Erzgebirges ab Tharandt als Teil einer großen Ost-West-Verbindung zu den Zwickauer Steinkohlengruben wurden mehrere Varianten in Erwägung gezogen. Ausgeführt wurde dann tatsächlich die bautechnisch schwierigste Variante durch den Tharandter Wald, neben dem tief eingeschnittenen Weißeritztal hinauf auf das hügelige

Erzgebirgsvorland. Am 11. August 1862 wurde die Verlängerung der Albertsbahn von Tharandt bis Freiberg als Staatsbahn in Betrieb genommen, sechs Jahre später übernahm der Sächsische Staat auch die restliche Albertsbahn. Der Lückenschluss von Freiberg nach Chemnitz, das bereits seit 1858 von Zwickau aus mit der Eisenbahn erreichbar war, erfolgte am 1. März 1869. Die 138 Kilometer lange Strecke Dresden – Werdau, gemäß des Streckenbenennungsschemas in Sachsen als DW-Linie bezeichnet und Teil der heutigen Sachsenmagistrale, war nun durchgängig befahrbar und damit fertiggestellt.

Noch heute verfügt die DW-Linie über zwei bemerkenswerte Abschnitte mit großen Neigungen, auf denen bis zur Aufnahme des elektrischen Zugbetriebes in den Jahren 1965/66 bei jedem Zug Nachschiebebetrieb mit Dampflokomotiven erfolgte. Auf dem Abschnitt Flöha – Oederan beträgt die Neigung bis zu 16 Promille (1:66). Dort ist auf zehn Kilometern Streckenlänge ein Höhenunterschied von immerhin 131 Metern zu überwinden.

Am schwierigsten ist jedoch die Steilrampe von Tharandt nach Klingenberg-Colmnitz. Der Ausgangsbahnhof Tharandt bei Kilometer 13,8 liegt 208,5 Meter über Normal-Null (N.N.). Auf einer Länge von 11,6 Kilometern bis zum Bahnhof Klingenberg-Colmnitz auf 435 Metern über N.N. sind daher 228 Meter Höhenunterschied zu überwinden. Fast durchweg steigt die

Strecke in der für Hauptbahnen höchstzulässigen Neigung von 25 Promille (1:40) an. Gewaltige Stützmauern sichern abschnittsweise den Bahnkörper gegen die steilen Hänge des Weißeritztals. Zahlreiche Brücken mussten errichtet werden. Dem Bahnhof Edle Krone am Streckenkilometer 18,0 (279,4 Meter über N.N.) folgt unmittelbar in einem Rechtsbogen der 122 Meter lange, gleichnamige Tunnel. Dessen Profil musste bei der Elektrifizierung erweitert werden, um ausreichend Platz für die Oberleitung zu schaffen. Nach der Tunnelausfahrt wechselt die Strecke aus dem Tal der Wilden Weißeritz ins Seerenbachtal. Am Kilometer

Der „Sachsenstolz“ 19 011 des Bw Dresden-Altstadt kämpft sich mit einem Schnellzug das Tal der Wilden Weißeritz hinauf. Am Zugschluss schiebt eine Lok der Baureihe 93 kräftig nach. Im Hintergrund grüßt die Tharandter Bergkirche. Dem bekannten Eisenbahnfotografen und Lokomotivbau-Ingenieur Werner Hubert gelang diese Aufnahme am 20. Juni 1935.



FOTO: SLG, EISENBAHNSTIFTUNG



Viel Verkehr auf der Sachsenmagistrale

Die Sachsenmagistrale ist ein wichtiges Bindeglied im Bahnverkehr zwischen Ost und West. Die bekannteste Schienenverbindung Sachsens verläuft von Dresden aus in südwestliche Richtung durch das Erzgebirgsvorland und bis Zwickau parallel zum Erzgebirgskamm. Über Plauen und Hof durchquert sie das Vogtland. Die in der Frühzeit der Eisenbahn entstandene Bahnstrecke ist geprägt von großartigen Kunstbauten – wie der größten Ziegelstein-Brücke der Welt – der Göltzschtalbrücke. Im aktuellen ROCO-Programm finden sich einige passende Modelle für diese markante Eisenbahnlinie.

Elektrolokomotive 250 001-5



73314	DC	
73315	DCC	
79315	AC	

Elektrolokomotive 230 003-6



71219	DC	
71220	DCC	
79220	AC	

Hier gehts zur BR 230 ►

Schnellzugwagen 1. Kl.



74800

Schnellzugwagen 1./2. Kl.



74801

Schnellzugwagen 2. Kl.



74802

74803

Liegewagen 2. Kl.



74804

Schnellzugw. 2. Kl. + Gepäckabteil



74805

Speisewagen, MITROPA/DR



74806

21,6 befand sich bis zum Jahr 2001 die Blockstelle Seerenteich, in deren Bereich der steilste Streckenabschnitt liegt. Sie verfügte bis zuletzt über einen beschränkten Bahnübergang. Der Wechsel von Form- auf Lichtsignale erfolgte, wie auch im Bahnhof Edle Krone, im Sommer 1985. Der unterhalb des Bahndamms befindliche, ehemalige Flößerteich gab der Blockstelle ihren Namen. Der Seerenteich wurde zuletzt als Bade- und Gondelteich genutzt.

Am Kilometer 25,4 ist der Bahnhof Klingenberg-Colmnitz und damit das Ende der Steilrampe erreicht. Der Bahnhof Klingenberg-Colmnitz war bis 1971 Ausgangspunkt

der Schmalspurbahnen nach Frauenstein und Oberdittmannsdorf. Aufgrund der schwierigen topografischen Verhältnisse zwischen Tharandt und Klingenberg-Colmnitz besitzt die Tharandter Rampe den Cha-

Hinauf auf die Höhen des Osterzgebirges

rakter einer Gebirgsbahn. Die gesamte Streckenführung liegt im heutigen Landschaftsschutzgebiet „Tharandter Wald“. Auf elf Kilometern bestimmen Gneis und Porphyrfelsen, teilweise mit dichtem Baumbestand, das Gesicht der Landschaft.

Zur Zeit des Dampfbetriebes mussten die Züge bis zum 24. September 1966 von Tharandt bis Klingenberg-Colmnitz nachgeschoben werden. Dadurch bedingt waren lange Haltezeiten für das An- und Absetzen der Schiebelokomotive und deren Rückführung als Lokzug von Klingenberg-Colmnitz nach Tharandt. Die Durchlässigkeit der Strecke war begrenzt. Lediglich D-Züge wurden ab Dresden Hauptbahnhof bis Freiberg, also auf einem bedeutenden Teil der gesamten Zuglaufstrecke, mit Vorspannlokomotiven gefahren. Alle übrigen Züge mussten mit Schiebelokomotiven, schwere Güterzüge auch zusätzlich mit Vorspannlokomotiven





Bis zur Elektrifizierung im September 1966 mussten alle Güterzüge über die Steilstrecke nachgeschoben werden. Im August 1965 stand 58 1937 im Lokbahnhof Tharandt für den Schiebedienst bereit.



KARTE: SLG. RAINER HEINRICH
FOTO: SABY, SLG. HEINRICH

1	2	3	4				5										
			6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17			
33	Strecke Streckenabschnitt	Struktur- änderung in 1/10-1/100	61	63	65	Lok-Baureihen											
			36,20	36,18	35,17	19 ⁰	10 ⁰	21	13-40	38-2-3	30-2	44	50	52	55	10-22	56 ¹
						19 ⁰	10 ⁰	21	13-40	38-2-3	30-2	44	50	52	55	10-22	56 ¹
Dresden Hbf - Abzw Werdau Bogendreieck - Neumark			+14,1	420	400	460	380	550	460	440	380	680	950	630	640	540	640
Dresden Hbf - Tharandt			+26,4	170	170	220	160	270	220	210	130	370	500	360	370	280	370
Tharandt - Klingenberg-Colm			+11,1	530	520	560	480	630	560	540	480	850	1100	780	800	620	800
Klingenberg-Colm - Oederan																	
			- 26 -														

1	2	3	18		19													
			20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	31				
33	Strecke Streckenabschnitt	Struktur- änderung in 1/10-1/100	6	6	Lok-Baureihen													
			35,15	35,15	34,17	19 ⁰	10 ⁰	21	13-40	38-2-3	30-2	44	50	52	55	10-22	56 ¹	
						19 ⁰	10 ⁰	21	13-40	38-2-3	30-2	44	50	52	55	10-22	56 ¹	
Dresden Hbf - Abzw Werdau Bogendreieck - Neumark			+14,1	800	400	490	450	730	550	250	450	400	660	630				
Dresden Hbf - Tharandt			+26,4	400	210	260	230	430	290	120	240	210	410	380				
Tharandt - Klingenberg-Colm			+11,1	950	500	570	540	890	630	300	540	520	810	780				
Klingenberg-Colm - Oederan																		

Die Belastungstabelle für Dampflokomotiven auf der Strecke Tharandt - Klingenberg-Colmnitz aus dem Jahre 1950 zeigt, welche Baureihen zum damaligen Zeitpunkt die Tharandter Rampe befuhren.

über die Rampe befördert werden. Die für den Nachschiebedienst auf der Rampe Tharandt - Klingenberg-Colmnitz eingesetzten Dampflok waren im Lokbahnhof

Abwechslungsreicher Dampflokeneinsatz

Tharandt stationiert und mit der Keller-schen Kupplung zum Lösen des Kuppelha-kens am Ende der Schiebefahrt ausgerüs-tet. Wechselvoll war auch die Zugehörigkeit und der Lokeinsatz des Lokbahnhofs Tha-randt unter der Regie der Dresdner Bahn-betriebswerke zur Reichsbahnepoche, die

zeitlich nicht genau abgegrenzt werden kann. In den vorliegenden Verzeichnissen der Maschinenämter und Bahnbetriebs-werke aus den Jahren 1939 und 1941 ist Tharandt nachweislich Lokbahnhof des Bw Dresden-Friedrichstadt. Die Zugehörigkeit zum Bahnbetriebswerk bestimmte in der Regel auch den Lokeinsatz. Aber es gab auch Ausnahmen: Das Bw Dresden-Alt-stadt, für die Bespannung von Reisezügen zuständig, beheimatete ab Mitte der 1920er-Jahre über 30 Lokomotiven der preußischen Gattung T 14 (DR-Baureihe 93). Davon gehörten fünf Maschinen fast 20 Jahre planmäßig zum Lokbahnhof Tha-

Die Steil-rampe Tharandt - Klingenberg-Colmnitz an der DW-Linie: Auf elf Kilometern müssen 228 Höhenmeter überwunden werden.



Sonderzüge über die Thrandter Rampe sind ein besonderes Erlebnis: Am 11. Juni 1988 beginnt für 03 001 und 01 137 im Bahnhof Tharandt die anstrengende Fahrt mit ihrem Zehn-Wagen-Zug über die 14 Kilometer bis Klingenberg-Colmnitz. Am Zugschluss schiebt 62 015.

randt, drei für den Schiebedienst auf der Rampe und zwei für die Bespannung der Personenzüge im Vorortverkehr. Im Bedarfsfall war bis in die 30er-Jahre die als Schlepplok auf dem Rangierbahnhof Dresden-Friedrichstadt eingesetzte Baureihe 95 in Tharandt zu sehen. Wegen des kriegs-

bedingten Lokmangels kamen ab 1942 in Tharandt auch Maschinen der Baureihen 18^o, 19^o, 38, 39 und 86 zur Verwendung. G 12-Lokomotiven (Baureihe 58) befanden sich zu dieser Zeit überwiegend im Osteinsatz und standen nicht zur Verfügung. So mussten auch oft Fremdloks in Tharandt

aushelfen. Ein weiterer Engpass an G 12 für den Schiebedienst bestand mit der Bildung der Lokomotivkolonne 10 im Bw Dresden-Friedrichstadt, die von September 1945 bis 25. November 1947 bestand. Besonders interessant ist deshalb die Erfassung der Tharandter Maschinen bei der Lokzähl-

Reisezüge über die Tharandter Rampe wurden in der Regel ab Dresden Hbf mit einer Vorspannlok bis Klingenberg-Colmnitz oder Freiberg gefahren. Im April 1964 unterstützte 38 2125 die Zuglok 22 055 vor einem D-Zug nach Plauen im Vogtland. Das Foto entstand an der Ausfahrt des Bahnhofs Tharandt.

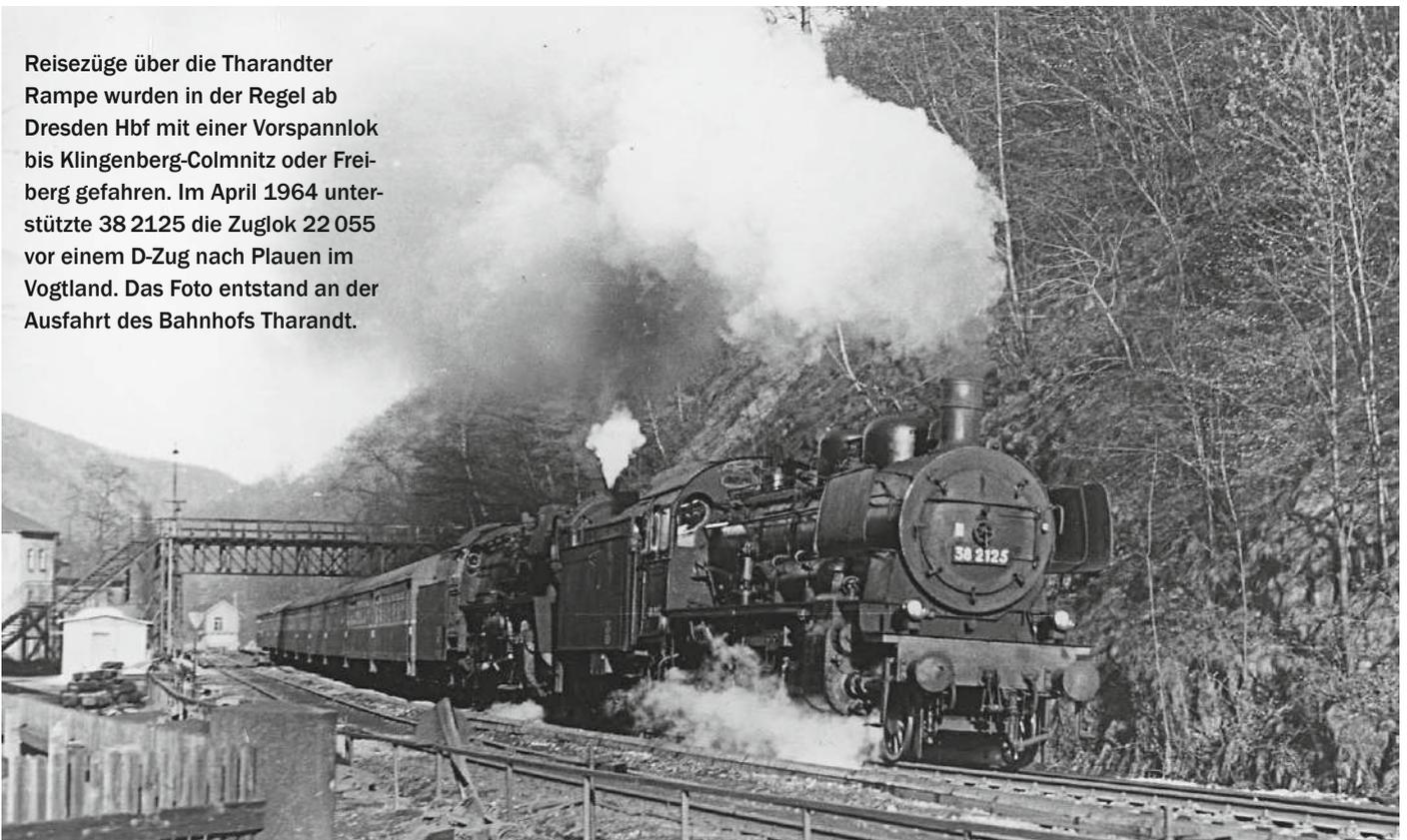


FOTO: SABY, SLG, HEINRICH



Blick auf den Bahnhof Edle Krone am 13. Februar 1988 mit 250 183 vor einem Reisezug nach Dresden. Zu diesem Zeitpunkt stehen noch das Gebäude der Güterabfertigung und das Bahnwärter-Wohnhaus links im Bild.

lung am 31. August 1945 mit 58 403, 418, 1035 und 1206, die ab September 1945 sämtlich der Lokkolonne 10 zugeordnet waren. Erst ab Anfang der 1950er-Jahre waren wieder planmäßig G 12 im Lokbahnhof Tharandt stationiert. Darunter ab 1951 bis ins Jahr 1965 auch die auf Kohlenstaubfeuerung umgebauten Loks der

BR 58, von denen im Bw Friedrichstadt zeitweise bis zu 15 Maschinen beheimatet waren. Vereinzelt kamen ab 1958 auch Maschinen der Baureihe 56¹ des Bw Dresden-Friedrichstadt zum Nachschieben zum Einsatz. Bekannt sind 56 123 und 183, die planmäßig im Schiebedienst auf der Rampe nach Dresden-Klotzsche liefern.

Ja, sogar Loks der Baureihe 58³⁰ des Bw Dresden-Friedrichstadt waren umlaufbedingt im Schiebedienst anzutreffen. Am 1. Juni 1965 wechselte der Lokbahnhof Tharandt vom Bw Dresden-Friedrichstadt zum Bw Dresden-Altstadt. An jenem Datum wurden die zu diesem Zeitpunkt planmäßig in Tharandt eingesetzten G 12 mit den Nummern 58 423, 1038, 1170, 1225, 1711 und 1937 nach Altstadt umgesetzt. Zuletzt waren im September 1966 noch 58 259, 1038 und 1225 als Schiebeloks im Lokbahnhof Tharandt stationiert. Im Sommerfahrplan 1966 verkehrten auf dem noch nicht elektrifizierten, 40 Kilometer langen Streckenabschnitt von Freiberg nach Dresden weiterhin vorwiegend Dampflokomotiven der Baureihen 44 (Bw Hilbersdorf), 58 (Bw Friedrichstadt und Bw Freiberg) und 65¹⁰ der Bw Freiberg und Dresden Altstadt, sowie Diesellokomotiven der BR V 180⁰ und V 180¹ des Bw Dresden-Altstadt.

Mit der Eröffnung des elektrischen Zugbetriebes zwischen Freiberg und Dresden am 23. September 1966 (der Eröffnungszug wurde mit E 42 100 und 093 bespannt) konnte der Schiebetrieb eingestellt und der Lokbahnhof Tharandt am selben Tag



In Vorbereitung der Elektrifizierung wurde das Lichtraumprofil des Tunnels am Bahnhof Edle Krone erweitert. Bedingt durch die Baumaßnahmen verlässt 58 311 des Bw Freiberg mit einem Güterzug im Sommer 1965 den Tunnel auf dem Gegengleis.



Die Baureihe 101 war nur einen Fahrplanabschnitt vor IC-Zügen auf der Sachsenmagistrale zu sehen: Am 11. Juni 2006 verlässt 101 084 mit einem Intercity den Tunnel Edle Krone.



Der Block Seerenteich lag auf halben Weg zwischen Edler Krone und Klingenberg-Colmnitz inmitten des Tharandter Waldes. Am 10. Juni 1987 fährt dort 242 279 des Bw Karl-Marx-Stadt bergwärts.

aufgelöst werden. Zwei Tage später, mit Beginn des Winterfahrplans am 25. September 1966, wurden alle Züge über die Tharandter Rampe mit Elektrolokomotiven der Baureihe E42 bespannt, Güterzüge mit einer Last von über 515 Tonnen mit zwei E42 an der Zugspitze in Doppeltraktion.

Die Lokomotiven der Baureihe E42 (ab 1970 Baureihe 242, ab 1992 Baureihe 142) dominierten den Betrieb auf der Tharandter Rampe die kommenden drei Jahrzehnte bis 1996. Ab 1978 ergänzte die Baureihe 250 und ab 1985 die Baureihe 243 den Lokeinsatz auf der DW-Linie. Der Einsatz von E-Loks der Baureihen E11 und E94 blieb die Ausnahme.

Noch bis Mitte der 70er-Jahre diente der Tharandter Lokschuppen zum Unterstellen der Dresdner Traditionsloks. 1976 musste er jedoch wegen Bauauffälligkeit seiner Dachkonstruktion geräumt werden. Aber erst 1990 wurde die Ruine restlos abgerissen. An der Stelle des ehemaligen Lokbahnhofs Tharandt befindet sich heute ein moderner Einkaufsmarkt samt Parkplatz.

Mit der Deutschen Bahn AG veränderte sich die Zugförderung über die Steilrampe wesentlich: Der Güterverkehr spielt heute kaum noch eine Rolle, stattdessen orientierte man sich auf den Ausbau des Personenverkehrs, anfangs mit InterRegio- und Nahverkehrszügen im Zweistunden-Takt, die zeitweise mit E-Loks der Baureihen 112, 143 und 156 bespannt wurden. Aber auch ehemalige Bundesbahn-Elektroloks der Baureihen 103, 110, 140 und 150 waren auf der Rampe zu sehen. Das Fernverkehrsangebot gipfelte im Einsatz des Diesel-ICETD der Baureihe 605 ab dem Jahr 2001, was letztlich jedoch fehlschlug.

Ersatzzüge mit weiß lackierten Triebwagen der Baureihe 612 und mit Dieselloks der Baureihe 234 bespannte Intercity-Züge folgten. Auch der Einsatz der Baureihen 101, 120 und 145 vor den Fernverkehrszügen blieb nur zeitlich befristet. Seit dem 12. Juni 2016 bestimmen nun die Triebwagen der Mitteldeutschen Regio Bahn (MRB)

Der Bahnhof Edle Krone ist heute ein Museum

vom Typ Concordia (Baureihe 1440) das Bild auf der Tharandter Rampe. Nicht zu vergessen sind die großen Unwetterschäden infolge des August-Hochwassers 2002, das vor allem um Tharandt große Zerstörungen anrichtete und für eine einjährige Einstellung des Zugbetriebes sorgte.

Als 1862 die Bahnstrecke von Dresden nach Freiberg in Betrieb ging, entstand an der Tharandter Rampe bei Kilometer 18,0 der DW-Linie der kleine Bahnhof Edle Krone. Der Name „Edle Krone“ geht auf einen nahegelegenen Bergwerksschacht im unteren Ostererzgebirge zurück, wo bis zum Dreißigjährigen Krieg Silbererz geschürft wurde. Das bescheidene, kleine Bahnhofsgebäude in Holzblockbauweise wurde auf engstem Raum zwischen steiler Felswand und einer Stützmauer unmittelbar neben dem Streckengleis Freiberg – Dresden errichtet. Zum überdachten Inselbahnsteig führt eine Unterführung. Nahezu 140 Jahre herrschte in Edle Krone ein bescheidener Personen- und Güterverkehr, den vor allem die Berufspendler aus den umliegenden Dörfern nutzten. Bis zur Elek-



FOTO: JOACHIM BÜGEL - SLG. EISENBAHNSTIFTUNG

Am 5. Oktober 1980 passierte der Oberleitungs-Revisionslokomotive 188 202 das alte Bahnwärterhaus in der Gemarkung Dorfhain auf seinem Weg nach Klingenberg-Colmnitz.



2011 wurde es durch die DB AG zur Versteigerung ausgeschrieben. Seit dem 1. Dezember 2011 ist die Gemeinde Höckendorf, zu der Edle Krone gehört, neue Eigentümerin der früheren Bahnhofs-Immobilie. Der Wanderverein Höckendorf formierte sich zum Förderverein Edle Krone e. V. und baute das Empfangsgebäude zum Museumsbahnhof mit „Wanderanschluss“ aus, in dem der Erhalt der eisenbahntypischen Einrichtung im Vordergrund steht. Durch ein ehrenamtlich tätiges Eisenbahner-Ehepaar betrieben, ist er jedes zweite Wochenende im Monat öffentlich zugänglich. Die Regionalbahn hält direkt vor dem Haus – ein Besuch ist nicht nur bei Dampflokbetrieb zu empfehlen. □ Rainer Heinrich

In den Jahren 1982/84 gab es mehrere Sonderfahrten für Eisenbahnfreunde, die in Westmark zahlen konnten: Am 24. September 1983 absolvierten 62 015 und 38 205 im Bahnhof Klingenberg-Colmnitz eine Scheinfahrt.

trifizierung bestand für den Güterverkehr sogar ein Ladegleis. Edle Krone war eine Dienststelle des Betriebs- und Verkehrsdienstes, die Fahrdienstleiter, Fahrkartenverkäufer, Gepäck- und Güterabfertiger in einer Person vereinigte und durchgängig besetzt war. Im Jahr 2000 wurde der Bahnhof Edle Krone zum Haltepunkt zurückgebaut und signaltechnisch an die Betriebszentrale Leipzig angeschlossen. Mit dem

Fahrdienstleiter verließ im Dezember 2000 der letzte Eisenbahner den Dienstposten und das Gebäude stand leer. Der Vandalismus griff um sich.

Der Bahnhof Edle Krone ist heute ein Museum. Die Karte zeigt, dass der Name vom Bergbau abgeleitet ist.



Ein Wendezug der S-Bahn Dresden, geschoben von einer Lok der Baureihe 143, passiert den Museumsbahnhof und fährt in den Tunnel ein.

FOTOS (6): RAINER HEINRICH



© Marcus Henschel

Der *ModellEisenBahner*

– das Spiegelbild der Geschichte

Mit DVD nur € 5,90

Nur € 5,90

116 Seiten!

ModellEisenBahner

Die führende Fachzeitschrift

20 Seiten Neuheiten 2022

Nr. 2 Februar 2022 Deutschland 5,90 € Österreich 6,70 € Schweiz 9,80 sFr

Nr. 3 März 2022 Deutschland 5,90 € Österreich 6,70 € Schweiz 9,80 sFr B/Lux 7,20 €

Nr. 4 April 2022 Deutschland 5,90 € Österreich 6,70 € Schweiz 9,80 sFr B/Lux 7,20 € NL 7,20 € Dänemark 65,90 DKK

71. Jahrgang

Aktuelle Tests:

- Krokodil der RhB von LGB
- Sächs. VIIK von LGB
- 1189 der ÖBB von Märklin
- Laminatka in TT von Piko
- E91 in N von Piko

Erste deutsche Großserien-E-Lok
Die Baureihe E44

+++ Die Neuheiten 2022 +++ Die Neuheiten 2022 +++ Die Neuheiten 2022 +++ Die Neuheiten 2022 +++

Alle wichtigen Modelle des Jahres

Piko: Baureihe 93.0 in HO

Roco: Ae3/61 in HO

LGB: Fairlie in IIm

**3 für
nur
€ 9,90**

(statt € 17,70 bei Einzelkauf)

- ✓ Sie sparen € 7,80 gegenüber den Einzelheft-Verkaufspreisen
- ✓ Sie erhalten die Hefte bequem nach Hause
- ✓ Sie können den Bezug jederzeit kündigen

3 Gründe, warum Sie *ModellEisenBahner* lesen sollten

- ✓ Den Blick allzeit aufs Aktuelle gerichtet macht den *ModellEisenBahner* ebenso universell wie einzigartig für Freunde des großen Vorbilds.
- ✓ Ein besonderes Augenmerk richtet der *ModellEisenBahner* auf die Eisenbahngeschichte in Ost und West
- ✓ Nachvollziehbare Werkstätten sowie ausführliche Anlagenportraits bieten beim Bau der eigenen (Schienen-) Traumwelt nützliche Tipps und Hilfe.

Wie geht es weiter? Wenn ich zufrieden bin und nicht abbestelle, erhalte ich *ModellEisenBahner* ab dem vierten Heft bis auf Widerruf für € 5,60 pro Heft monatlich frei Haus*.

Hier geht's
direkt zum Abo



* nur im Inland

Jetzt online bestellen unter

www.modelleisenbahner.de/miniabo

Treffpunkt Klingenberg-Colmnitz



Klingenberg-Colmnitz war bis zur Einstellung der Schmalspurbahnen nach Frauenstein und Oberdittmannsdorf ein Spurwechselbahnhof. Eine gelungene TT/Te-Anlage zeigt die Situation um 1966.

Die Tharandter Rampe zählte zu den sächsischen Streckenabschnitten, auf denen wegen der starken Steigung schwere Züge vor der Streckenelektrifizierung bei der Bergfahrt (hier nach Klingenberg-Colmnitz) nachgeschoben werden mussten. Als technische Besonderheit waren die für den Schubdienst vorgesehenen und im Lokbahnhof Tharandt beheimateten Dampflokomotiven vorn mit einer Kellerschen Kupplung ausgerüstet. Diese konnte während der Fahrt mit einem Seilzug durch den Lokführer ausgelöst werden, heißt ein Entkuppeln von Zug und Schublok bedurfte keines Halts. Dieses Manöver wurde bei den Schublokomotiven in Höhe der Straßenbrücke über die Klingenberg-

Colmnitzer Bahnhofseinfahrt vollzogen. Dort endete die starke Steigung. War der Zug inzwischen zu schnell, so kam es vor, dass die Kupplung zu straff gezogen wurde und deshalb nicht gelöst werden konnte. Infolgedessen nahm man bei Schnellzügen gelegentlich die Schublok notgedrungen bis zum nächsten Halt nach Freiberg mit. Als Schublokomotiven wurden in den frühen 60er-Jahren T 20 und G 12 eingesetzt.

Soweit ein kurzer Blick auf die Betriebsituation beim Vorbild, die bis ins Jahr 1966 alltäglich war. Am 25. September 1966 wurde der letzte Abschnitt der Sachsenmagistrale Dresden – Werdau für den elektrischen Betrieb freigegeben. Das bedeutete das Ende des Schubbetriebs.



Die leistungsfähige Schnellfahrlok 18 201 im Einsatz vor einem D-Zug in Richtung Freiberg und weiter bis Plauen benötigt keine Schubunterstützung.

Jene letzten Monate des Dampf- und Diesellokbetriebes wählte Sebastian Conrad bei diesem Anlagenprojekt im Maßstab 1:120 als Thema. Anzumerken ist aber, und das war auch aus gutem Grund eine Vorgabe beim Modellbau und Betrieb, dass man nicht sklavisch epochengerechten Fahrzeugeinsatz zelebrieren wollte. Das Hauptproblem bestand bei dem schon vor einigen Jahren fertiggestellten Anlagenstück, dass zu jener Zeit kein TT-Modell der Baureihe 58 auf dem Markt war. An das neue Hornby-Modell war zur Entstehungszeit des Schaustücks nicht zu denken.

Die zweigleisige Strecke der DW-Linie (Dresden–Werdau) verläuft auf dem Schaustück, das Teil einer Zimmeranlage



Dieser VT 18.16 wird wohl über die Sachsenmagistrale umgeleitet? Es könnte sich auch um einen Betriebsmittelaustausch handeln, bei dem der Zug ab Reichenbach zum Einsatz für den bekannten „Karlex“ benötigt wird.



Mit Vorspann geht es nach Dresden, doch bald ist der Dampflokeneinsatz Geschichte. Die neue Zeit kündigt sich schon mit bereit liegenden Turmmasten für die Elektrifizierung an.

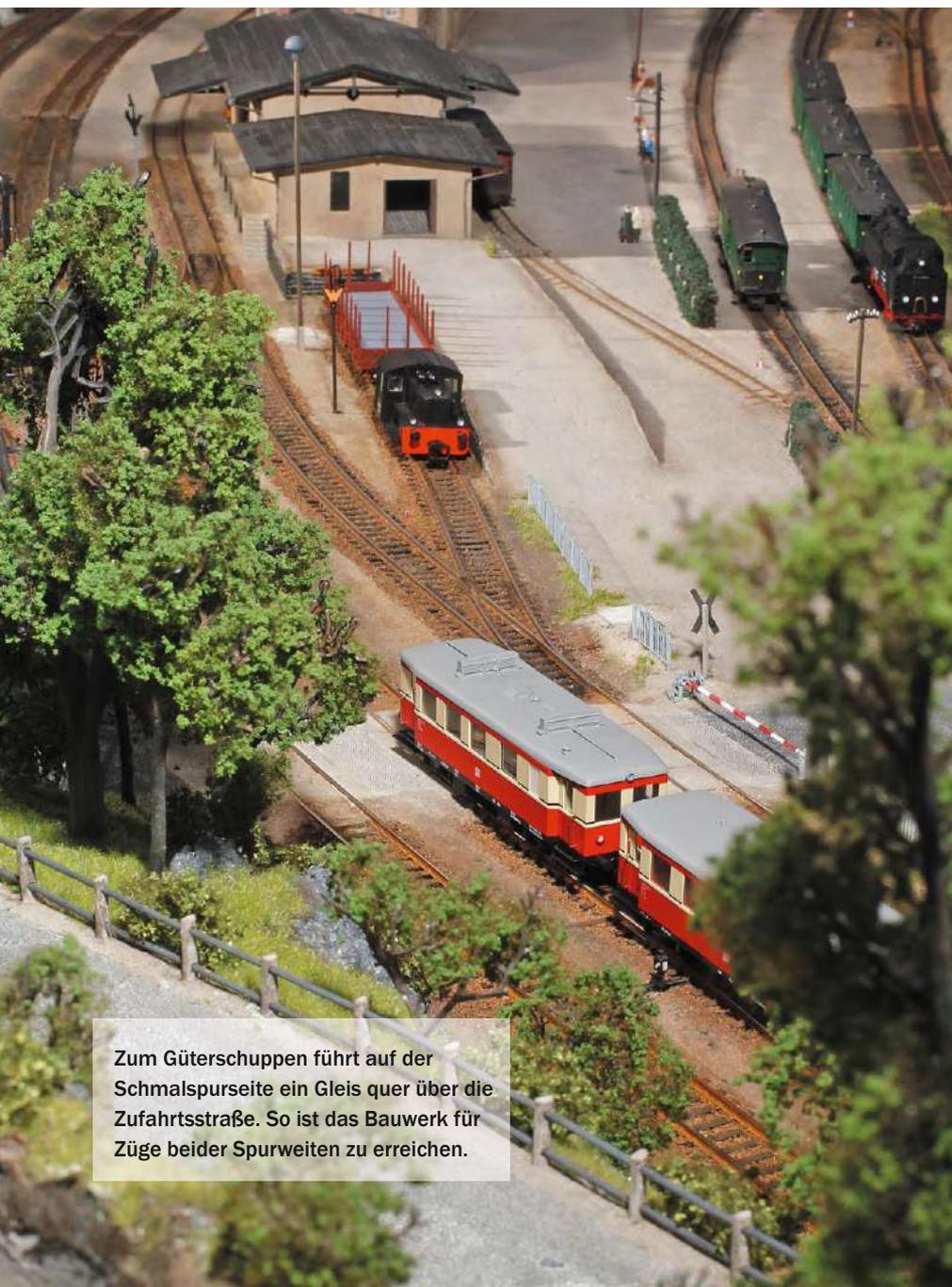
ist, ganz elegant im Bogen vor einem sehenswerten Anlagenhintergrund. Im linken Bahnhofskopf schließt sich ein ganz anderes Anlagenstück an. Aus diesem Grund wurde das zweite Gleis dort nach einer Weichenverbindung mit einem Prellbock abgeschlossen und es geht eingleisig ins imaginäre Freiberg weiter.

Die gesamte zur Verfügung stehende Anlagenfläche ist mit der Bahnhofsanlage gefüllt. Auf diese Weitläufigkeit wird man-

cher Modelleisenbahner etwas neidisch blicken. Das erlaubt, vorbildgerecht gebildete Schnellzüge und auch längere Güterzüge einzusetzen. Beide sind für den Streckenabschnitt typisch. Fernverbindungen von Dresden bis über den damals bestehenden Grenzbahnhof Gutenfürst in den anderen Teil Deutschlands führten über diesen Bahnhof. Schwere Güterzüge wurden in Dresden-Friedrichstadt gebildet und passierten die Tharandter Rampe mit dem



Genau richtig ausgelöst: Vor der durch Klingenberg-Colmnitz eilenden 41 ergibt sich ein Durchblick nach hinten auf den Schmalspurteil des Spurwechselbahnhofs.



Zum Güterschuppen führt auf der Schmalspurseite ein Gleis quer über die Zufahrtsstraße. So ist das Bauwerk für Züge beider Spurweiten zu erreichen.

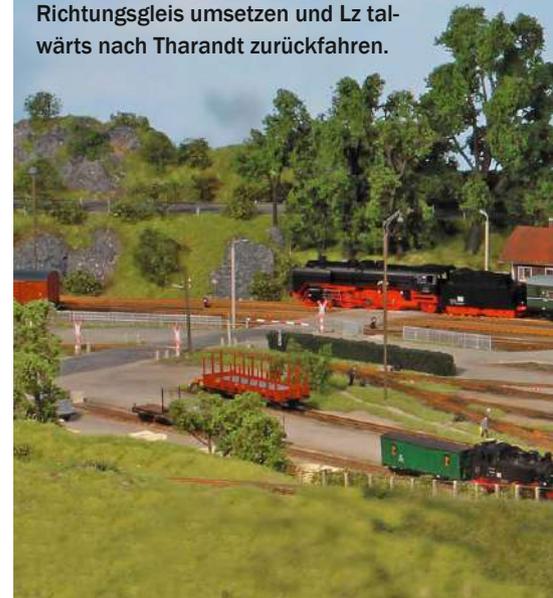
Ziel des nächsten großen Rangierbahnhofs in Karl-Marx-Stadt Hilbersdorf. Der Ortsgüterverkehr war dagegen eher bescheiden. Das Frachtaufkommen wurde für den gewählten Zeitraum mit der Anlieferung der ersten Baustoffe, Geräte, Maschinen und Masten für die bevorstehenden Elektrifizierungsarbeiten geschickt erweitert.

Schubbetrieb zur Dampflokzeit

Für ganz nach Vorbild nachgebaute Anlagenthemen stellt der Bau der benötigten Gebäudemodelle generell eine Herausforderung dar. In diesem Fall jedoch nicht. Für das Stationsgebäude konnte der seit Jahrzehnten bekannte Bausatz Klingenberg-Colmnitz zum Motiv passend verwendet werden. Das TT-Erfolgsmodell der Marienberger findet sich auf vielen Anlagen, hier ist ihm der beste Platz geboten.

Noch ein zweiter großer Vorteil ergab sich mit der Wahl des Anlagenthemas: Was platziert man im Innenbogen einer Bahnhofsanlage? Die Wahl fiel nicht schwer. Bis zum 25. September 1971 fuhren südlich des Stationsgebäudes die Schmalspurbahnzüge nach Oberdittmannsdorf (KO-Linie) und bis zum 20. Oktober 1971 nach Frauenstein (KF-Linie) ab. Dann endete der

Die Lok der Baureihe 95 rechts im Bild war als Schublok im Einsatz. Vor der Straßenbrücke wurde die Kupplung gelöst. Nun rollt sie auf dem Werdauer Richtungsgleis aus, wird auf das andere Richtungsgleis umsetzen und Lz talwärts nach Tharandt zurückfahren.





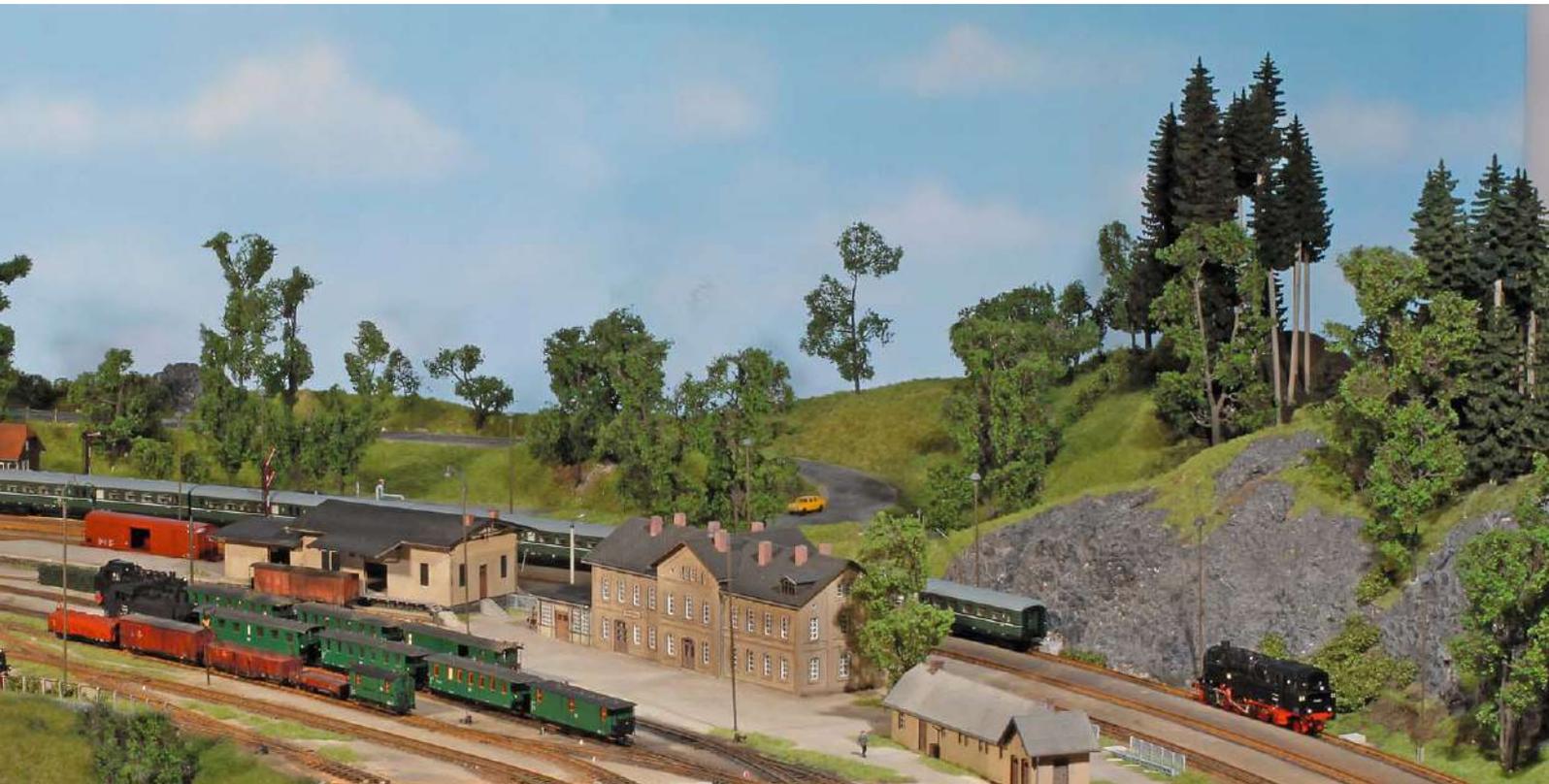
Hochbetrieb im weitläufigen Schmalspurbereich: Am Bahnsteig stehen zwei Personenzüge, einer ist zur Ausfahrt bereit. Eine weitere Einheitslok der Baureihe 99.73–76 ist mit Rangieraufgaben beschäftigt.

letzte noch verbliebene Personenverkehr. Mit der Anbindung der beiden Linien des Mittelsächsischen Schmalspurbahnnetzes entwickelte sich die einsame Bergstation der Tharandter Rampe zum Spurwechselbahnhof. Ab 1923 trafen sich hier drei

Linien. Ein attraktiveres Modellbahnthema kann es kaum geben.

Der Aufbau der Schmalspurbahn im Maßstab 1:120, in der Nenngröße TTe, stellte sich nicht als Problem dar. Das Gleis- und Weichenmaterial für den Bau der

Bahnhofs- und der Streckengleise stammt von der Firma Kittler. Zur Zeit des Anlagenbaus um 2010 war nur dieses Zubehörmaterial im Angebot. Später kamen weitere Anbieter für die sich weiter etablierende Nenngröße TTe hinzu. Joachim Kittler hat





Die Rollwagengrube in Klingenberg-Colmnitz ist eine kleine künstlerische Freiheit. Den Bockkran über die Gleise beider Spurweiten gab es aber wirklich.

Am gemeinsamen Streckenende der beiden Schmalspurbahnlinien stand neben der Dresdner Ausfahrt der DW-Linie das Heizhaus. Regelspurlokomotiven waren hier nie stationiert, daher sind für diese keine eigenen Behandlungsanlagen vorhanden.

Aus Klingenberg-Colmnitz führten die beiden Schmalspurstrecken gut einen Kilometer parallel hinaus. Das war mit der Anlagenform jedoch nicht mehr in Übereinstimmung zu bringen. Die Schmalspurzüge verlassen den Spurwechselbahnhof daher auf nur einer eingleisigen Strecke.

Der Betrieb auf der regelspurigen Hauptstrecke ist keinen Einschränkungen unterworfen. Eine technische Herausforderung stellt es lediglich dar, einen vorbildgerechten Schubbetrieb nachzustellen. Die nun zur Verfügung stehende Baureihe 58 wäre ein lohnenswerter Ansatz, dies zu versuchen. Doch der dargestellte Zeitraum bietet auch genügend andere Möglichkeiten,



FOTOS (1,2): HELGE SCHOLZ

Spurwechselbahnhof dreier Linien

einen abwechslungsreichen Dampf- und Diesellokbetrieb aufzunehmen. Neben vielen Modellen der bekannten Hersteller für beide Traktionsarten sind auch mehrere Kleinserienmodelle für den anspruchsvollen Anlageneinsatz vorhanden.

Die Sachsenmagistrale wurde bisher von vielen Modellbahnfreunden oder -gruppen als Anlagenthema aufgegriffen. Der Abschnitt zwischen Tharandt über Edle Krone bis nach Klingenberg-Colmnitz erfordert ein hohes modellbauerisches Können, will man die Atmosphäre, Landschaft und Betriebsbesonderheiten umsetzen. Hier ist es im Maßstab 1:120 wirklich meisterhaft gelungen. □ *Helge Scholz*



Ein Güterzug hat die Steigung von Tharandt nach Klingenberg-Colmnitz gemeistert. Rechts der Szene überspannt beim Vorbild die Straßenbrücke die DW-Linie. Dort wurden die Schubloks abgekuppelt.



Neubaulok 99 694 kommt in Klingenberg-Colmnitz an. Aus diesem Blickwinkel sieht es so aus, als wären KO- und KF-Linie dargestellt.

an diesem Erfolg und der positiven Entwicklung einen großen Anteil. Mit seinen Modellen der VIK und der Einheitslok können die Züge vorbildgerecht bespannt werden.

Ein Manko der beiden nachgebildeten Schmalspurstrecken, das auch das Be-

triebsergebnis nicht positiv beeinflusst hatte, war der nie aufgenommene Rollwagenbetrieb. Alle Güter mussten aufwendig und oftmals per Hand umgeladen werden. Dadurch ergab sich ein hoher Bestand an schmalspurigen Güterwagen.

Dieses Betriebshindernis wollte der Erbauer für einen abwechslungsreicheren Modellbahnbetrieb umgehen. So findet sich im Modell auch eine Rollwagengrube, die den Einsatz von Rollwagen im Maßstab 1:120 ermöglicht.



Ausfahrt eines Personenzuges nach Frauenstein: Beim Vorbild verliefen die Gleise der KO- und der KF-Linie zwischen dem Bahnübergang und dem ersten Bogen auf gut einem Kilometer geradlinig und parallel. Die Lokführer der gleichzeitig abfahrenden Züge lieferten sich dort zur Freude aller oft ein kleines Wettrennen. Obwohl bei der Modellumsetzung auf den genauen Nachbau verzichtet werden musste, konnte die gesamte Stimmung perfekt ins Modell übertragen werden.



Kurz vor dem Ende der Planeinsätze, am 8. August 1978, präsentierten sich vier der im Bw Zwickau stationierten 254 in Paradeaufstellung.

Mit der Elektrifizierung bis 1966 verdrängten moderne E-Loks schnell die dampfende Konkurrenz zwischen Reichenbach und Dresden. Nur in Zwickau waren Altbau-E-Loks in Form der E94 an der Sachsenmagistrale stationiert. Ab 1990 blieben Altbau-E-Lok-Einsätze bei Sonderfahrten.

Altes Eisen – unverwüstlich

Eigentlich war die in den 60er-Jahren elektrifizierte „Sachsenmagistrale“ Dresden – Zwickau – Reichenbach ein Revier moderner E-Loks. Aber auch Altbau-Maschinen kamen dort eine Zeit lang zum Einsatz. Als einziges sächsisches Bahnbetriebswerk beheimatete Zwickau von 1963 bis 1979 Altbau-E-Loks der Baureihe E94/254. Wenig bekannt ist aber die Tatsache, dass die Zwickauer E94 trotz elektrischer Fahrleitung, drei Jahre lang nicht mit Güterzügen über Zwickau hinaus Richtung Karl-Marx-Stadt fuhren. Ihr anfängliches

Einsatzgebiet lag ausschließlich auf der „Leipziger Schiene“. Lediglich für den Sommerfahrplan 1965 ist bekannt, dass Zwickauer E94 den D98 Görlitz – Dresden – Zwickau – Erfurt zwischen Karl-Marx-Stadt und Werdau bespannten. Dort übernahm eine Dampflok der Baureihe 58. Für den wirtschaftlichen Einsatz der E94 wurden schließlich die Umläufe überarbeitet und das Einsatzgebiet bis Karl-Marx-Stadt und Freiberg erweitert. So fuhr im Sommerfahrplan 1966 mit dem Zugpaar Dg 7373/7374 erstmals eine Zwickauer E94

den Rangierbahnhof Karl-Marx-Stadt-Hilbersdorf an. Auch Glauchau wurde mit den Nahgüterzügen 8493/7682 zum Wendebahnhof. Im Sommerfahrplan beförderte eine E94 auch den Interzonenzug D145 München – Dresden zwischen Reichenbach und Freiberg. Doch erst im Winterfahrplan 1967/68 schien der Durchbruch geschafft und die Zwickauer E94 fuhren täglich fünf Dg-Güterzugpaare zwischen Zwickau und Karl-Marx-Stadt. Bis 1979 blieb diese Leistung im Wesentlichen bestehen. Auch die Erweiterung des Einsatzgebiets in



Mit der Simson SR2 zur Fotostelle: Im April 1967 gelang das Bild von E04 23. Die E-Lok samt Wagenzug diente als Ersatz für den schadhaften ET 25012 als D 275 Zwickau – Leipzig.



An derselben Stelle, aber in der anderen Fahrtrichtung, rollte am 7. September 1969 E 44 045 des Bw Leipzig West vorbei. Sie führt einen Viehzug aus Mecklenburg nach Zwickau.

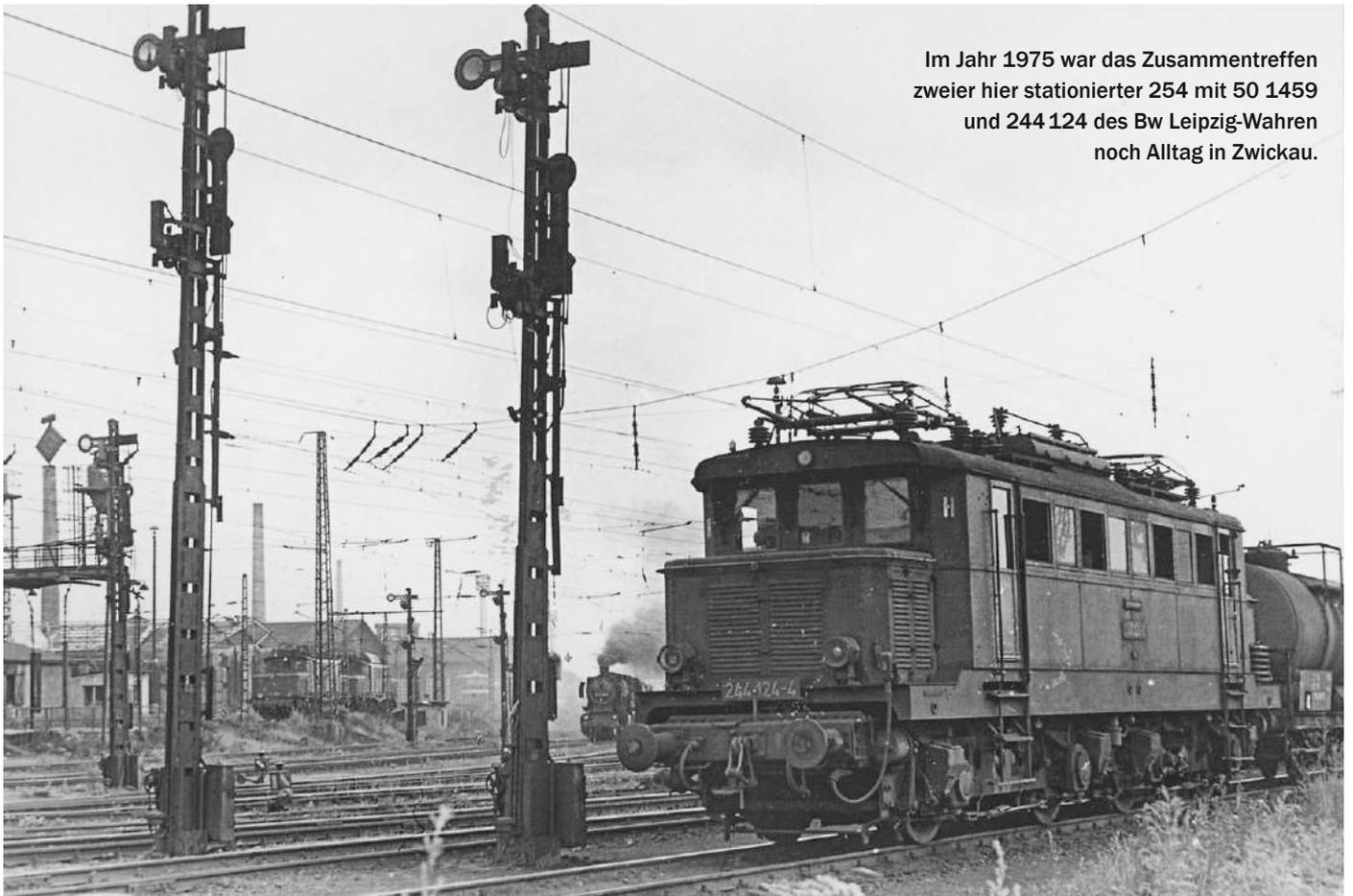
Richtung Freiberg ließ auf sich warten. Erst neun Jahre nach Aufnahme des elektrischen Zugbetriebs, ab dem 28. Mai 1972, fuhren 254 mit dem Dg 54363 dorthin. Ab 1975 kam noch der Dg 54365 hinzu. Die Anhängelast war wegen der Rampe Flöha – Oederan auf 900 Tonnen begrenzt. Die Freiburger Leistungen endeten am 27. Mai 1978. Zwei Jahre lang, von 1972 bis 1974, leistete außerdem eine E94 Vorspanndienst am N64355 von Hilbersdorf

auf der Rampe nach Oederan und am Dg 53327 von Hilbersdorf nach Freiberg. Da geeignete Rückleistungen fehlten, kehrten

16 Jahre Planbetrieb mit Zwickauer E 94

die Loks ab Freiberg als Lz, im Winterfahrplan 1974/75 als Schlusslok am D900 nach Karl-Marx-Stadt zurück. Im Sommerfahrplan 1976 folgte eine weitere Ausweitung:

Die 254 als Zuglok des Dg 54363 verkehrte ab Freiberg als Lz-Fahrt nach Dresden und übernahm im Güterbahnhof Dresden-Neustadt den Dg 50243 (1030 Tonnen) auf der 135 Kilometer langen Strecke bis Zwickau. Dies war in 16 Jahren die einzige Zwickauer E94-Leistung über die Tharandter Rampe. Mit der Umstellung der Zwickauer 254-Pläne auf die Neubau-E-Lok der Baureihe 250 zum Planwechsel am 27. September 1979 endete die planmäßige Bespannung



Im Jahr 1975 war das Zusammentreffen zweier hier stationierter 254 mit 50 1459 und 244 124 des Bw Leipzig-Wahren noch Alltag in Zwickau.



Ebenfalls aus Leipzig-Wahren kam 244 103 im Jahr 1979 nach Zwickau. Heute ist die Lok im Museum in Weimar zu Hause.



Zwischen Zwickau und Steinpleis liegt der Bahnhof Lichtentanne, durch den 244 134 im Jahr 1984 mit einem Güterzug brummte.

von Güterzügen mit Altbau-E-Loks zwischen Zwickau und Karl-Marx-Stadt-Hilbersdorf. 254 114 beendete mit der Ankunft des Sandzuges Gag 57279 aus Karl-Marx-Stadt Hilbersdorf am Morgen des 28. September 1979 um 4:07 Uhr in Zwickau Hbf den 16 Jahre dauernden Plandienst.

Die Zwickauer Einsätze endeten somit vor über 40 Jahren zu einem Zeitpunkt, als das allgemeine Interesse an Altbau E-Loks bei den Eisenbahnfreunden noch nicht besonders ausgeprägt war und fanden deshalb kaum Beachtung. Diese Sichtweise sollte sich erst in den 80er-Jahren ändern, als die letzten 254 des Bw Engelsdorf auf den mitteldeutschen Strecken unterwegs waren. Ab dem Winterfahrplan 1981/82 kamen Engelsdorfer 254 mit dem Dg 52711 aus Magdeburg wieder planmäßig über Altenburg nach Zwickau. Diese Leistung blieb im Wesentlichen bis zum Sommerfahrplan 1990 bestehen. Auch Reichenbach wurde in einzelnen Fahrplanabschnitten wieder von Engelsdorfer 254 angefahren.

In der ersten Hälfte der 80er-Jahre versuchte die DR wegen der Energiekrise den

Diesellokeinsatz zu reduzieren. Aus diesem Grund fuhren 254 des Bw Engelsdorf im Sommerfahrplan 1985 eine Langlaufleistung nach Karl-Marx-Stadt-Hilbersdorf über die elektrifizierte Strecke Leipzig – Dresden – Freiberg (Sachs), die zuvor auf der wesentlich kürzeren direkten Verbindung von Leipzig über Bad Lausick und Geithain mit Dieselloks der Baureihe 322 gefahren wurde. Am 13. August 1990 kam das Ende für die 254 bei der DR. Mit den letzten zwei Betriebsloks des Bw Engelsdorf, 254 056 und 254 106 verkehrte am 15. Dezember 1990 ein Verwaltungs Sonderzug des Bw

Engelsdorf als Abschiedsfahrt der bewährten Baureihe bei der DR. Die Reise führte über das „Sächsische Dreieck“ von Leipzig über Zwickau nach Dresden und Riesa zurück nach Leipzig. Damit endete nach 50 Jahren der Planbetrieb mit diesen schweren Co-Co-Elektrolokomotiven bei den deutschen Staatseisenbahnen. 254 056 blieb noch einige Zeit als betriebsfähige Museumslok erhalten und kam auch wieder zu Sonderfahrten auf der Sachsenmagistrale zum Einsatz. Seit 2005 steht sie als E 94 056 am Museumsbahnsteig 24 im Leipziger Hauptbahnhof.

In Reichenbach endete bis 2013 der Fahrdraht. Im Jahr 1979 brachte 254 114 des Bw Zwickau einen Zug dorthin.

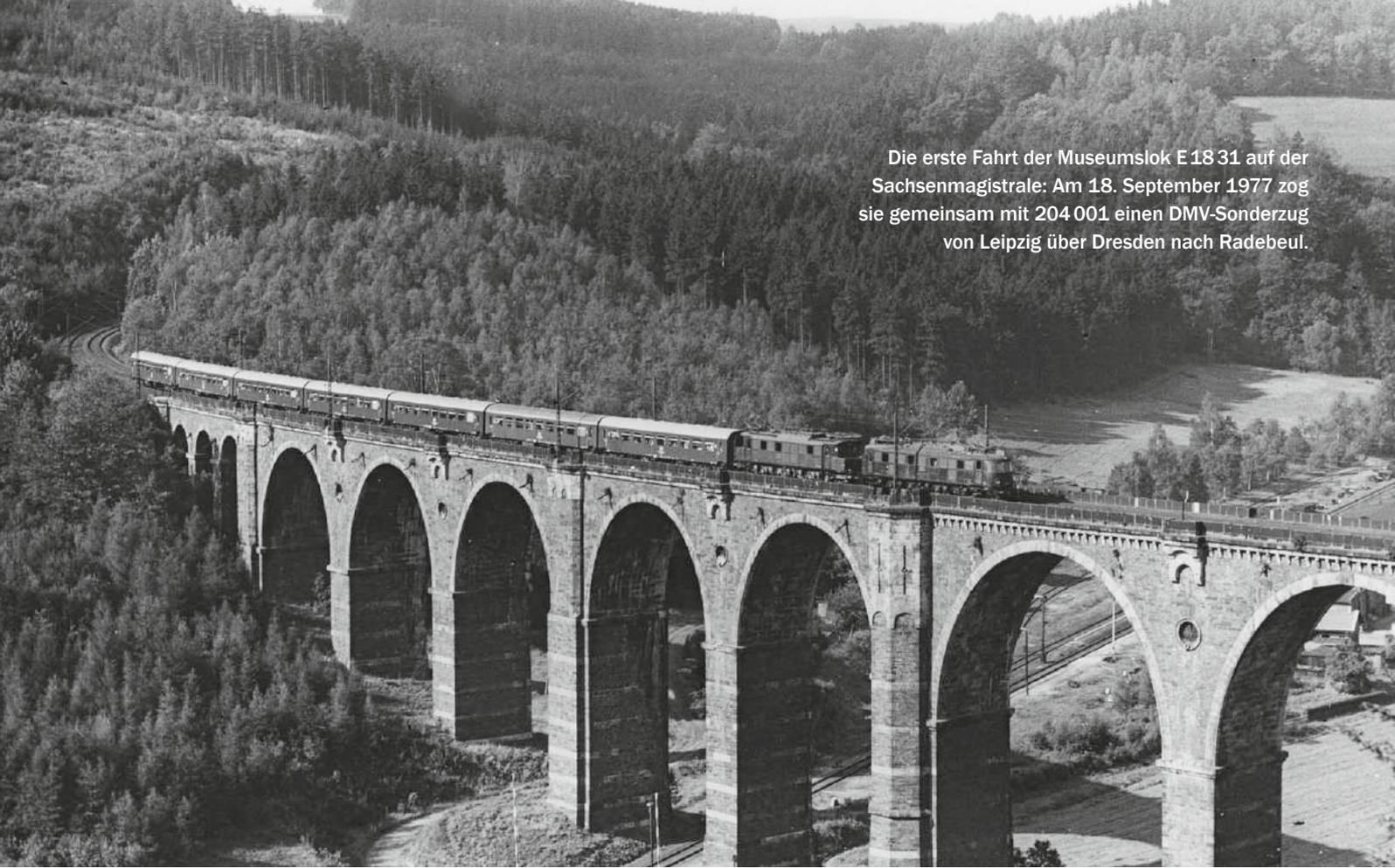


Sechs Jahre später, 1985, brachte dieselbe Lok, nun in Engelsdorf stationiert, einen Zementzug aus Karsdorf nach Karl-Marx-Stadt Hbf.

Zeittafel: Eröffnung elektrischer Zugbetrieb

- 25.05.1963 Leipzig – Altenburg – Zwickau
- 20.12.1963 Werdau – Reichenbach
- 30.05.1965 Zwickau – Karl-Marx-Stadt-Hilbersdorf
- 26.09.1965 Karl-Marx-Stadt Hbf – Freiberg
- 25.09.1966 Freiberg – Dresden
- 05.12.2013 Reichenbach – Plauen – Hof
- 28.05.2015 „50 Jahre elektrischer Zugbetrieb Zwickau – Karl-Marx-Stadt, 90 Jahre E 77 10“, Sonderfahrt Dresden – Zwickau mit E 77 10 und E 42 001.

Die erste Fahrt der Museumslok E 18 31 auf der Sachsenmagistrale: Am 18. September 1977 zog sie gemeinsam mit 204 001 einen DMV-Sonderzug von Leipzig über Dresden nach Radebeul.



Museale Einsätze

Immerhin knapp die Hälfte der Zeit von inzwischen bald 60 Jahren mit elektrischem Zugbetrieb auf der Sachsenmagistrale bestimmten die E94 bei den Altbau-E-Loks. Doch auch andere Vorkriegs-Maschinen wie die Baureihen E04, E18, E44 und E77, die in den Leipziger Bw beheimatet waren, kamen zu DR-Zeiten ab 1963 planmäßig nach Zwickau und Reichenbach, zuletzt die 244 des Bw Leipzig-West bis ins Jahr 1984. Danach blieb der Einsatz von betriebsfähigen Altbau-E-Loks nach Westsachsen oder über die Gebirgsstrecke von Zwickau nach Dresden nur noch Sonderzügen vorbehalten. Eine herausragende Fahrt war die Beförderung des Historischen Rheingoldzuges mit der Museumslok E 04 01 von Reichenbach ob Bf nach Leipzig am 27. April 1984.

Solche Fahrten brachten willkommene Abwechslung in den von Dampfloks geprägten Museumsverkehr. Prägend war dabei E 77 10, die seit ihrer Wiederaufarbeitung

E 77 10, die „Schwungrad-Elli“, glänzt am 5. Oktober 1980 im Dresdner Hauptbahnhof. Bis Freiberg wird sie 03001 vor dem DMV-Zug nach Nossen Vorspann leisten.

am 31. August 1979 zu den betriebsfähigen Museumsloks des Verkehrsmuseums (VM) Dresden gehörte.

Die Sonderfahrten mit Altbau-E-Loks begannen im Juni 1977. Im Hauptbahnhof Karl-Marx-Stadt fand anlässlich des Streckenjubiläums Karl-Marx-Stadt – Riesa eine Fahrzeugausstellung statt. Gastlok war E04 01; es war das erste Mal, dass eine E04 den sächsischen Eisenbahnknoten anfuhr. Während der Festwoche beförderte die E04 mehrere Sonderzüge zwischen Wüstenbrand und Karl-Marx-Stadt. Auch

die Baureihe E18 hatte 1977 Premiere: E1831 und E0401 bespannten am 18. September 1977 einen Sonderzug zum 25-jährigen Bestehen des VM Dresden von Leipzig über Zwickau und Dresden zur Fahrzeugausstellung in Radebeul Ost.

Wie erwähnt, begann E 77 10 ab 1979 ihre Karriere als betriebsfähige Museumslok. Die 1924 gebaute Stangenlok wurde zur meist eingesetzten Museumslok am Standort Dresden. Nach einer ersten Fahrt der „Schwungrad-Elli“ nach Meißen folgte am 6. und 8. Oktober 1980 eine besondere





Eine spezielle 218-Leistung war die dieseltreibstoffsparende Überführung von Dieselloks aus Halle/Saale in das Raw Karl-Marx-Stadt-Hilbersdorf und zurück. Am 11. März hatte 218 019 zwei Loks der Baureihe 119 und eine 106 am Haken.

Bewährungsprobe. Die DMV-Sonderzüge zum Jubiläum „100 Jahre Nossen – Riesa“ fuhren von Dresden über Freiberg nach Nossen. Zuglok war 03 001, E 77 10 fuhr als Vorspann auf der 25 Promille-Steigung nach Klingenberg-Colmnitz. Das Personal von 03 001 fuhr auf der Rampe etwas verhalten und so konnte „Elli“ zeigen, was in ihr steckte. Mit Fahrstufe 15 beförderte sie den Zug ohne Schwierigkeiten mit 60 km/h über die Steigung. Bei vielen Fahrten hatte die Lok die Eilzugwagen des Zwickauer Traditionszugs am Haken und präsentierte eine stilreine Garnitur aus der DRG-Zeit.

Die beiden bei der DR verbliebenen E 18 19 und 31, seit 1970 als 218 bezeichnet, kehrten im Frühjahr 1984 für einige Wochen für Sondereinsätze nach Westsachsen zurück: Beginnend am 4. Februar 1984 und an weiteren sechs darauffolgen-

Datum	Fahrzeuge	Fahrstrecke	Bemerkung
12.6.1977	204 001	Wüstenbrand – Karl-Marx-Stadt	Bf-Fest und Fahrzeugausstellung in Karl-Marx-Stadt Hbf: „100 Jahre Riesa – Chemnitz“
18.9.1977	218 31, 204 001	Leipzig – Zwickau – Dresden – Radebeul Ost	Fahrzeugausstellung Radebeul: „25 Jahre VM Dresden“
6./8.10.1980	E 77 10, 03 001	Dresden – Freiberg – (Nossen)	Bf-Fest in Nossen: „100 Jahre Nossen – Riesa“
17.2.1983	E 77 10	Zwickau – Karl-Marx-Stadt – (Neuhausen)	
13.10.1983	E 18 19	Berlin – Dresden – Freital-Hainsberg – (Tharandt)	DMV-Sonderfahrt mit Städteexpress-Wagenzug
27.4.1984	E 04 01	Reichenbach ob Bf – Leipzig	Historischer Rheingold-Wagenzug
24.5.1986	E 18 19	(Leipzig – Rochlitz) – Glauchau – Karl-Marx-Stadt	DMV-Sonderfahrt BV Leipzig
8.6.1986	E 94 056	Karl-Marx-Stadt – Werdau – (Göschwitz)	Kultursonderzug Raw Karl-Marx-Stadt
4.7.1986	E 77 10	Lokzug VM Dresden / Dresden – Freiberg	Ausstellung Bf Freiberg: „100 Jahre Freiberg – Holzhau“
30.4.1987	E 71 28, 243 048	(München – Hof) – Reichenbach – Berlin	Überführung E 71 zum Technikmuseum Berlin
17.10.1987	E 77 10	Freiberg – Zwickau	Rbd Dresden
13.2.1988	E 94 056	Zwickau – Freital-Hainsberg – (Dresden)	DMV-Sonderfahrt, AG Zwickau
10.9.1988	E 77 10, SL 23 1113	Karl-Marx-Stadt – Dresden	Solidaritäts-Sonderfahrt
18.2.1989	E 44 046	Zwickau – Freiberg – (Holzhau)	DMV-Sonderfahrt, AG Zwickau
7.4.1989	E 94 056, E 95 02	Halle - Zwickau - Dresden-Altstadt	für Fahrzeugparade Riesa „150 Jahre Leipzig – Dresden“
24.6.1989	E 94 056	Königstein – Dresden – Karl-Marx-Stadt	Kultursonderzug Raw Karl-Marx-Stadt
15.12.1990	E 94 056, VL E 94 106	Leipzig – Zwickau – Dresden – Leipzig	Abschiedsfahrt Baureihe E 94
6.12.1991	E 77 10	(Riesa) – Chemnitz – Glauchau	Eröffnung elektrischer Zugbetrieb Riesa – Chemnitz
10. bis 13.9.1993	E 94 056	Lokzug mit E 18 31, E 44 046, E 95 02: Halle – Zwickau, Fahrzeugausstellung	Bf-Fest in Zwickau: „100 Jahre Zwickau – Crossen – Mosel“ Lokzug Dresden – Zwickau: E 77 10, 156 003
2. bis 5.5.1994	E 94 056	Plandienst Engelsdorf – Gößnitz – Glauchau – Zwickau – Werdau – Engelsdorf	Fotoveranstaltung
24.6.1994	E 77 10	Lokzug VM Dresden/Dresden – Chemnitz	125 Jahre AW Chemnitz
25.6.1994	E 94 056	Chemnitz – Glauchau – Gößnitz – Leipzig	125 Jahre AW Chemnitz
9. und 10.9.1995	E 94 056	Lokzug Leipzig – Zwickau, ab Halle mit E 95 02, ab Chemnitz mit E 44 045	Bf-Fest in Zwickau: „150 Jahre Eisenbahn in Zwickau“
9.9.1995	E 94 056, 03 001	Zwickau – Glauchau – Gößnitz – Zwickau	Sonderfahrt zum Bf-Fest Zwickau
16.5.1996	ÖBB-1020.42	Leipzig – Zwickau – Dresden	5. Dampfloktfest
20. und 21.7.1996	E 44 044, 52 8154 E 04 01, 62 015, 18 201, E 44 045	Lokzug Leipzig – Zwickau, Pendelfahrten Zwickau – Werdau – Reichenbach – Zwickau, im Lokzug Chemnitz – Zwickau mit 75 515 und 58 261	Bf-Feste in Zwickau, Werdau und Reichenbach anlässlich „150 Jahre Eisenbahn Werdau – Reichenbach“, Lokaustellung

Tabelle: Sonderfahrten mit Altbau-E-Loks auf der Sachsenmagistrale – Teil 1

Fortsetzung Seite 46

den Samstagen fuhr jeweils eine der beiden E 18 von Halle/Saale über Leipzig, Zwickau nach Karl-Marx-Stadt, um Dieselloks der Baureihen 119 und 106 in das dortige Raw zu bringen. Zur Einsparung von Dieseldieselkraftstoff erfolgten die Überführungsfahrten nicht mit eigener Kraft. Bei diesen Einsätzen rollte an den ersten drei Samstagen 218031 und anschließend die damals mit dem neuen Chromoxydgrün lackierte 218019 nach Sachsen. Für sämtliche Fahrten bestand eine Fahrplananordnung, die keine Halte vorsah. Die Rückfahrt nach Halle erfolgte auch zweimal über Dresden und Riesa. Am 13. Oktober 1984 kam die frisch hauptuntersuchte 218019 wieder zu Sonderzügen: Mit einer Städteexpress-Garnitur fuhr sie von Berlin über Dresden nach Freital-Hainsberg. Während die Teilnehmer der Sonderfahrt auf die Schmalspurbahn wechselten, brachte die E 18 den Städteexpress zur Abstellung nach Tharandt. Zwei Jahre später bespannte E 18 19 bei der Frühjahrs-Sonderfahrt der DMV aus Leipzig durch die Rbd Dresden auf der Teilstrecke Glauchau – Karl-Marx-Stadt den Sonderzug aus LOWA-E5-Wagen.

Die beiden DR-E 18 waren regelmäßige Gäste

Während die Schwesterlok E 18 31 nach ihrer Abstellung bis heute einen festen Standort als Museumslok im Bw Halle hat, erlebte E 18 19 in den letzten 30 Jahren eine wechselvolle Geschichte, welche die Lok nicht betriebsfähig auch immer wieder auf die Sachsenmagistrale führte. Wir erinnern: Der letzte große Auftritt von E 18 19 war die große Fahrzeugparade im April 1989 in Riesa. Mit Ablauf der Fristen wurde die Lok am 3. Dezember 1991 an das Werk Hennigsdorf der AEG verkauft. Weil eine betriebsfähige Wiederaufarbeitung an zu hohen Kosten scheiterte, trennte sich der AEG-Nachfolger, die Firma Bombardier, von der Lok und diese kehrte zunächst nach Sachsen zurück. Am 7. März 2002 wurde sie vom AW Dessau in den Betriebshof der Vogtlandbahn in Neumark/Sachs. überführt, wo sie eine farbliche Auffrischung erhielt und beim Tag der offenen Tür am 13. April 2002 präsentiert wurde. Es folgten einige Fahrten durchs Vogtland. Am 13. September 2002 wurde die Lok zusammen mit 103 224 im Schlepp einer G 2000 zu einer Ausstellung nach München überführt.



Abstellung in Tharandt: Die DMV-Fahrt Berlin – Dresden – Freital-Hainsberg führte 218 019 am 13. Oktober 1983 mit einer Städteexpress-Garnitur auf die Sachsenmagistrale.



Pause in Reichenbach: Am 29. April 1987 ermöglichte es der Wechsel auf die Zuglok 243 048, E 71 28 auf dem Weg von München nach Berlin ablichten zu können.



Am 18. Februar 1989 kam E 44 046 vor einem Sonderzug der AG Zwickau zum Einsatz. Morgens um 7 Uhr erreichte sie mit P 3601, einem Wintersportzug Leipzig – Klingenthal, den Ausgangsbahnhof der Sonderfahrt.



E94-Abschied: Am 15. Dezember 1990 beförderten 254 106 und 056 einen Sonderzug Leipzig – Zwickau – Dresden – Riesa – Leipzig, hier beim Fotohalt am Edle-Krone-Tunnel.



Auf dem Weg nach Riesa: Am 6. April 1989 schleppte die Museumslok E94 056 die mächtige E95 02 aus Halle in Richtung Dresden über das Römertal-Viadukt bei Speinleis.



Fotogener Block Beiersdorf bei Römersgrün: 204 001 und eine unerkannte 211 am 27. April 1984. Die Museumslok wird im E 765 aus Leipzig zugeführt, um anschließend in Reichenbach den historischen Rheingold in Richtung Dresden zu übernehmen.

Bis 2006 gehörte E1819 dem DDM in Neuenmarkt-Wirsberg und war in Lichtenfels hinterstellt. Ein erneuter Eigentümerwechsel am 9. Juli 2006 brachte sie mit 231 012 zurück nach Sachsen, wo sie einige Zeit zur Loksammlung im Bw Glauchau gehörte und von der „IG 58 3047“ betreut wurde. Schließlich kaufte die PRESS die Maschine und brachte sie im Oktober 2014 ins DLW Meiningen zur Unterstellung.

Das Jahr 1989 brachte eine weitere interessante Altbau-E-Lok auf die Sachsenmagistrale: Im Rahmen einer Sonderfahrt des Vereins Eisenbahntadition Zwickau nach Freiberg am 18. Februar 1989 kam mit E44 046 erstmalig eine Lok dieser Baureihe vor dem Zwickauer Traditionszug zum Einsatz. Nur wenige Wochen später standen Anfang April 1989 die Feierlichkeiten zum Streckenjubiläum „150 Jahre Leipzig-Dresdener Eisenbahn“ mit der Fahrzeugparade in Riesa an. Eine der Zuführungsfahrten mit E94 056 und E95 02 am 6. April führte von Halle über Zwickau nach Dresden, ab Zwickau zusätzlich mit vier Kohlewagen der Gattung 00t im Schlepp. Diese einmalige historische Zuggarnitur verkehrte zuletzt bis 1945 auf den elektrifizierten Strecken in Schlesien.

E 77 auf Werkstattfahrten, 1020 aus Österreich

Auch in den 90er-Jahren fanden immer wieder Streckenjubiläen und Bahnhofsfeste entlang der Sachsenmagistrale unter Beteiligung von Altbau-E-Loks statt. Zur Fahrzeugausstellung in Zwickau verkehrte im September 1993 ein interessanter Lokzug aus Halle, in dem außer der E 04 01 alle damals vorhandenen Museums-E-Loks (E 1831, E 44 046, E 94 056 und E 95 02) eingestellt waren. Dazu kam noch die Dresdner E 77 10. Drei Jahre später, im Juli 1996, pendelte anlässlich des Jubiläums „150 Jahre Eisenbahn Werdau – Reichenbach“ die Gastlok E 04 01 im Wechsel mit 18 201 und 62 015 mit Sonderzügen zwischen Zwickau, Werdau und Reichenbach.

Mit E 77 10 begann 1991 eine neue Tradition von Sonderfahrten mit Altbau-E-Loks, die sogenannten Werkstattfahrten. Anlass waren ursprünglich die Eröffnungsfahrten auf neu elektrifizierten Strecken. Eine erste solche Fahrt führte E 77 10 zur Eröffnung des elektrischen Zugbetriebs Riesa – Chemnitz am 6. Dezember 1991.

Anschließend ging es weiter nach Glauchau. Als besonderes Erlebnis für die Teilnehmer schleppte eine 110 den Eröffnungszug auf der Muldentalbahn bis zum Fotohalt am Haltepunkt Amerika neben dem Stationssschild. Eine Fahrt am 28. Mai 2015 stand unter dem Motto „50 Jahre elektrische Zugförderung Zwickau – Karl-Marx-Stadt“ / „90 Jahre E 77 10“ und führte von Dresden nach Zwickau. Bespannt war der Zwickauer Traditionszug mit E 77 10 und E 42 001.

Ein bemerkenswerter Langlauf führte 1020.42 (ehem. E 94 104) des Vereins „Roco-Lok“ aus Bludenz in Österreich am 16. Mai 1996 auf die Sachsenmagistrale von Leipzig über Zwickau nach Dresden. Tagesziel war das fünfte Dampfloktfest.

Das Sächsische Eisenbahnmuseum (SEM) in Chemnitz-Hilbersdorf vervollständigte Mitte der 90er-Jahre seine Sammlung mit E 44 045 und E 94 059. Auch der benachbarte Verein im Bw Glauchau erhielt Zuwachs: Am 3. Oktober 1997 wurden die DB-Lok 194 580 sowie 23 1097 des Vereins Historische Eisenbahn Frankfurt/Main mit 118 770 von Mainz überführt. Nach einer Hauptuntersuchung verließ die Lok als E 94 280 am 23. April 2001 das AW Dessau. Am 1. Mai 2001 führte sie eine Sonderfahrt von Glauchau über Dresden nach Bad Schandau. Von 2004 bis 2006 übernahm sie für die Muldentaleisenbahnverkehrs-gesellschaft mbH den Schiebebetrieb auf der Frankenwalddrampe.



Eine Österreicherin vor SNCF-DEV-Inox-Wagen in Dresden-Neustadt – die Roco-Sonderfahrt mit 1020 042 am 16. Mai 1996 zum fünften Dresdner Dampfloktfest machte es möglich.



FOTOS (22): RAINER HEINRICH

Zwei Monate später, am 20. Juli 1996 pendelte E 04 01 mit 62 015 zwischen Reichenbach (Bild) und Zwickau, in beiden Bahnhöfen sowie in Werdau fanden Bahnhofs-feste statt.

Mit E 94 052 kehrte im August 2006 eine weitere Reichsbahn-E 94 nach Sachsen zurück. Die Leipziger Eisenbahn Gesellschaft (LEG) setzte sie bis 2010 deutschlandweit im Ganzzugverkehr und für Sonderfahrten ein. Eine erwähnenswerte Sonderfahrt fand anlässlich des 80. Geburtstags des Eisenbahnfotografen Günter Meyer am 3. Februar 2007 statt. Sie führte von Leipzig über Gößnitz, Meerane und Glauchau nach Chemnitz. Dies war die letzte Fahrt einer E 94 auf einer Teilstrecke der Sachsenmagistrale.

Ab 2008 wurde es ruhig in Sachen Altbau-E-Loks. Außer der Dresdner E 77 wurde keine Maschine mehr betriebsfähig vorgehalten. Seit über zwölf Jahren kommt sie als

einziges im Rahmen von Sonderfahrten zum Einsatz. Bei den seit 2009 alljährlich im April stattfindenden Dresdner Dampfloktreffen ist E 77 10 ein fester Bestandteil und kommt meist mit Fotogüterzügen von Dresden-Friedrichstadt nach Freital-Potschappel oder weiter über die Rampe bis Klingenberg-Colmnitz oder Freiberg zum Einsatz. Auch zur Überführung von Museumsdampfloks aus dem Dresdner Bestand wird die E 77 gerne genutzt. Zuletzt weilte sie im August 2019 beim Heizhausfest in Chemnitz-Hilbersdorf.

Zu erwähnen wäre noch die Eröffnungsfahrt für den elektrischen Zugbetrieb durch das Vogtland am 5. Dezember 2013, bei der E 44 044 (Werk Dessau) den Sonderzug von Zwickau ins bayerische Hof bespannte. Diese Fahrt blieb bisher leider auch der einzige Einsatz einer Altbau-E-Lok auf dieser Strecke. □ Rainer Heinrich



Bisher letzter Altbau-E-Lok-Einsatz nach Bayern: Mit E 44 044 ging es am 5. Dezember 2013 erstmals unter Fahrdracht nach Hof.

Datum	Fahrzeuge	Fahrstrecke	Bemerkung
7.12.1996	E 77 10	Dresden – Chemnitz – (Annaberg-Buchholz)	DB Nostalgie
14.12.1996	58 3047, E94 280	Glauchau – Bw Zwickau	Überführungsfahrt E94
15.4.1997	58 3047, E94 280	Zwickau – Glauchau	Rückführung E94
7.12.1997	E 77 10	Dresden – Flöha – (Neuhausen)	DB Nostalgie
21.6.1998	E 44 045, E94 059	Lokzug Chemnitz – Hohenstein-Ernstthal	Lokausstellung Bf Hohenstein-Ernstthal zum Karl-May-Fest
10.7.1998	E 44 045, E94 059	Lokzug Chemnitz – Zwickau – Adorf	Lokausstellung Bw Adorf „Schienengaudi“
1./2.9.1999	E 77 10	Lokzug Dresden – Zwickau und Ausstellung	Tag der Sachsen
13.7.2000	E 77 10, 03 001	Koblenz – Zwickau – Dresden	Rücküberführung vom DB-Museum
2.9.2000	E 77 10, 180 013	Lokzug Dresden – Zwickau	Tag der Sachsen mit Lokausstellung
1.5.2001	E94 280	Glauchau – Dresden – Bad Schandau	Erste Sonderfahrt nach Hauptuntersuchung
13.7.2001	E94 280	Lokzug Glauchau – Reichenbach und Ausstellung	Bf-Fest Reichenbach: „150 Jahre Göltzschtalbrücke“
7.3.2002	E 18 19 (kalt)	Werk Dessau – Betriebshof Vogtlandbahn Neumark/Sachs	Überführung mit TLG-V 100, Tag der offenen Tür 13.4.2002, Farbbehandlung Lokkasten
13.9.2002	E 18 19 (kalt)	Neumark/Sachs – Münchberg	Lokzug mit 103 224 und G 2000
31.12.2002	E94 280	Glauchau – Dresden – Leipzig – Gößnitz – Glauchau	Sonderfahrt Glauchauer Eisenbahnverein
22.11.2004	E94 280	Glauchau – Probstzella	
24.5.2006	E 44 046	Lokzug Chemnitz – Zwickau – Leipzig – Weimar	Bw Fest Weimar
9.7.2006	E 18 19 (kalt)	Lichtenfels – Bw Glauchau	Zuglok 231 012
3.2.2007	E94 052	Leipzig – Meerane – Glauchau – Chemnitz	„80. Geburtstag Günter Meyer“
19.5.2007	E94 052	Güterzug Chemnitz – Zwickau, Lz Altenburg	Fotoveranstaltung
26.10.2010	E 77 10	Riesa – Leipzig – Gößnitz – Glauchau – Chemnitz	Werkstattfahrt
5.12.2013	E 44 044, 143 005 (für E 77 10)	Zwickau – Reichenbach – Plauen – Hof	Werkstattfahrt Eröffnung elektrischer Zugbetrieb Reichenbach ob Bf – Hof
18.6.2014	E 77 10	Chemnitz – Riesa – Leipzig – Gößnitz – Chemnitz	Werkstattfahrt
1.10.2014	E 18 19 (kalt)	Glauchau – Meiningen	Mit BR 110 zum DLW Meiningen
18.5.2015	E 77 10, E 42 001	Dresden – Zwickau u. z.	„50 Jahre elektrischer Zugbetrieb Zwickau – Freiberg“
16. und 17.4.2016	E 77 10	Dresden – Freital-Potschappel – Dresden	8. Dampfloktreffen, Fotogüterzug mit Res-Flachwagen
17.12.2016	E 77 10	Dresden – Chemnitz	Sonderfahrt Berlin – Dresden – Chemnitz
8./9.4.2017	E 77 10	Dresden – Freital-Potschappel – Dresden	9. Dampfloktreffen, Fotogüterzug mit zehn Facs-Wagen
23. bis 25.8.2019	E 77 10	Dresden – Niederwiesa – Chemnitz-Hilbersdorf	28. Heizhausfest SEM

Tabelle: Sonderfahrten mit Altbau-E-Loks auf der Sachsenmagistrale - Teil 2



E 77 10 übernahm am 17. Dezember 2016 die Bespannung eines Sonderzuges aus Berlin zwischen Dresden und Chemnitz, hier kurz vor dem Bahnhof Klingenberg-Colmnitz.

FOTO: HANS-JÜRGEN WARG

DIE BAHN

IN FASZINIERENDEN BILDERN



NEU

Reinhold Palm fotografierte in den 1950er- und 1960er-Jahren an Orten, zu denen oft nur DB-Mitarbeiter Zutritt hatten. Den Strukturwandel bei der Deutschen Bundesbahn erlebte er hautnah. Aus der Sicht des Insiders sind überraschende Motive und besondere Ansichten entstanden – seine fotografische Sichtweise ist heute interessanter denn je.

240 Seiten · ca. 256 Abb. · Best.-Nr. 07999 · € (D) 59,-



Best.-Nr. 68100



Best.-Nr. 68090



Best.-Nr. 13083



Best.-Nr. 13065



Best.-Nr. 53287



Jetzt bei Ihrem Fach- oder Buchhändler vor Ort
oder einfach in unserem Onlineshop
www.vgbahn.shop portofrei* bestellen

VGB | GeraMond
[VERLAGSGRUPPE BAHN]

* Portofreie Lieferung ab einem Bestellwert von € 15,00 innerhalb Deutschlands, sonst Porto € 3,95 – ins Ausland abweichend

Das Hetzdorfer Viadukt hat ausgedient

Der Bau einer 2,03 Kilometer langen Neubaustrecke auf der „Sachsenmagistrale“ machte im Mai 1992 das im Jahr 1869 in Betrieb genommenen Hetzdorfer Viadukt entbehrlich.

Das von 1866 bis 1868 errichtete und am 1. März 1869 in Betrieb genommene 328 Meter lange Bauwerk auf der Strecke Dresden – Chemnitz galt nach 1945 mit einer Höhe von 42 Metern über dem Talgrund als die höchste einstöckige Brücke im Streckennetz der DR. Erste größere Instandsetzungsarbeiten erfolgten schon im Jahr 1928. Ab 1960 zeigten sich infolge unterlassener Unterhaltung und hoher Beanspruchung immer größere Schäden am

Bauwerk: Wegen massiver Risse an Gewölben und Pfeilern sowie erheblichen Mörtel- auswaschungen musste die Höchstgeschwindigkeit erst auf 50 km/h, später auf 30 km/h und zuletzt gar auf 10 km/h begrenzt werden. Die Instandsetzung der Brücke musste immer wieder aufgeschoben werden, weil es an Baukapazität fehlte. Die hohe Streckenbelegung der DW-Linie mit damals 200 Zügen täglich erforderte schlussendlich ein Ersatzbauwerk. Zuvor war die mögliche Reparatur (neue Überbauten) des Hetzdorfer Viadukts untersucht worden, die jedoch wegen des schlechten Zustandes der Gewölbe, eines mehrjährigen eingleisigen Betriebs wäh-

Eine der markantesten Brücken der Magistrale war das Hetzdorfer Viadukt. Aufgrund von Altersschwäche musste es Ende der 80er-Jahre saniert oder ersetzt werden. Man entschied sich für einen Neubau und eine damit verbundene Streckenverkürzung.



FOTO: ROBIN FELL/EISENBAHNSTIFTUNG

Während eine 242 auf dem Hetzdorfer Viadukt mit einem Reisezug von Karl-Marx-Stadt nach Freiberg unterwegs ist, fährt am 7. Juni 1980 im Flöhatal ein Güterzug mit zwei 110 in den Bahnhof Hetzdorf ein.

99 535 steht auf der Schmalspurbahn nach Eppendorf in Hetzdorf bereit. Bis zum 6. November 1967 gab es hier Personenverkehr. Der Güterverkehr endete mit der Streckenstilllegung am 1. Januar 1968.



FOTO: WOLFGANG BÜGEL/EISENBAHNSTIFTUNG

rend der Umbauphase und Umleiter- sowie Schienenersatzverkehren verworfen wurde. Weil die bestehende Strecke mit dem alten Hetzdorfer Viadukt in einem großen Bogen mit der Querung des Flöhatal verläuft, wurde bei der Untersuchung möglicher Varianten eine 2,03 Kilometer lange Neubaustrecke zwischen der Bk Hetzdorf und dem Hp Falkenau Süd als direkte Verbindung – bei Verkürzung der alten Strecke

um 966 Meter – als optimale Lösung ermittelt. Dazu war der Bau von zwei jeweils 343,5 Meter langen Brücken, vier Dämmen und einem Einschnitt erforderlich. Die beiden Bauwerke (Brücke 1 über das Hetzbachtal, Brücke 2 über das Flöhatal) wurden als Spannbetonbrücken projektiert, wobei erstmals bei der DR das Taktschiebeverfahren beim Großbrückenbau angewendet wurde.

Bis zum Bau der Strecke und der Brücken verging viel Zeit: Erstmals beschäftigten sich im Jahr 1974 Studenten mit Diplomarbeiten an der Dresdner Hochschule für Verkehrswesen mit dem Thema. Ab 1980 folgten Gutachten und Studien, bis der DDR-Ministerrat am 10. Januar 1986 den Beschluss zum Bau der neuen Trasse fasste. Im März 1987 folgte der symbolische erste Spatenstich, im Juni 1987 sowie ein Jahr später fiel der Start-



Blick vom Hetzdorfer Viadukt auf den unmittelbar darunter liegenden Bahnhof Hetzdorf, wo am 28. Juni 1987 die Lok 50849 mit dem Zwickauer Traditionszug auf der Fahrt nach Olbernhau eine Zugkreuzung abwartet.

Hoch oben am Block

Mit der Errichtung der Neubaustrecke entfiel auch der am km 61,56 der DW-Linie liegende Block Hetzdorf, der aus dem zuletzt als Wohnhaus genutzten alten Gebäude des ehemaligen Postens 26a und dem zwischen den Weltkriegen erbauten „neuen“ Blockstellengebäude bestand. Dem Abriss beider Bauwerke

wegen des Streckenneubaus war die Auflassung der Blockstelle am 27. August 1988 vorangegangen, nachdem der letzte hier wohnende und arbeitende Blockwärter Reinhold Fischer nach über 41 Dienstjahren bei der Deutschen Reichsbahn in den Ruhestand gegangen war. Reinhold Fischer hatte im Zweiten Weltkrieg einen

Arm verloren und nahm 1954 hier seinen Dienst auf. Mit einem selbst entworfenen Hilfsgerät war er damals der erste Wärter der DR, der einarmig am mechanischen Block arbeitete. Das Leben war für die hier wohnende Familie nicht einfach. Das Trinkwasser kam aus einer Quelle im Wald, die im Winter auch mal zufror oder im Sommer versiegt, so dass die Feuerwehr dann mit einem Wasserwagen helfen musste. Die



Der Bk Hetzdorf befand sich auf der Ostseite des Viadukts in steigungsreicher Strecke. 50849 ist am 4. Juli 1986 auf der Fahrt nach Freiberg.



Familie Reinhold Fischer im Garten des Bahnwärterhauses unmittelbar neben dem Bk Hetzdorf am 11. Juni 1988, fotografiert wenige Wochen vor der Auflassung der Blockstelle.

Frau des Blockwärters brachte übrigens hier auch ihre drei Kinder zur Welt und die im entfernt gelegenen Ort gekauften Lebensmittel mussten auf den Berg geschleppt werden. Solche Lebensverhältnisse, die bei der Eisenbahn früher durchaus üblich waren, sind heute fast schon in Vergessenheit geraten.



Ein historischer Augenblick: Der P5637 (Zwickau – Dresden) mit 142 288 des Bw Chemnitz verkehrte am 12. Mai 1992 als letzter planmäßiger Zug über das 124 Jahre alte Brückenbauwerk.

Diese Luftaufnahme aus dem Jahr 1995 zeigt sehr eindrucksvoll das alte Hetzdorfer Viadukt, inzwischen mit einem Wanderweg versehen, und die beiden Neubaubrücken im Hintergrund.

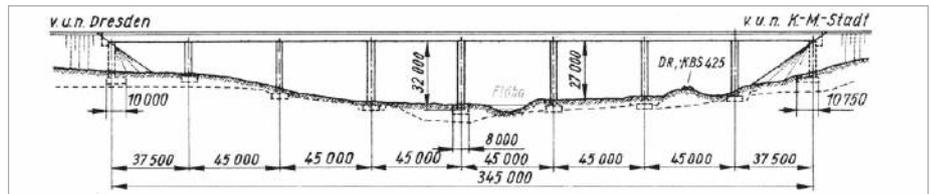
schluss der Bauarbeiten an beiden Brücken. Der Vershub der Überbauten begann am 16. Februar 1990 an der Brücke 1, der letzte Vershub erfolgte am 9. Oktober 1990 und am 15. Januar 1991 bei der zweiten Brücke, bei welcher der Rohbau am 6. August 1991 fertiggestellt werden konnte. Im November 1991 folgte der Beginn der Arbeiten zur Gleisverlegung auf der Neubaustrecke. Es wurden 60 Meter lange Joche mit UIC60-Schienen auf B70-Betonschwellen verlegt.

Erste Höhepunkte waren die Brückenbelastungsproben am 11. März 1992 mit sechs Lokomotiven der Baureihe 220 auf der Brücke 1 und am 15. April 1992 auf der Brücke 2 mit dem Brückenbelastungszug der Deutschen Bundesbahn. Bereits am 18. April 1992 dampfte letztmalig ein Son-

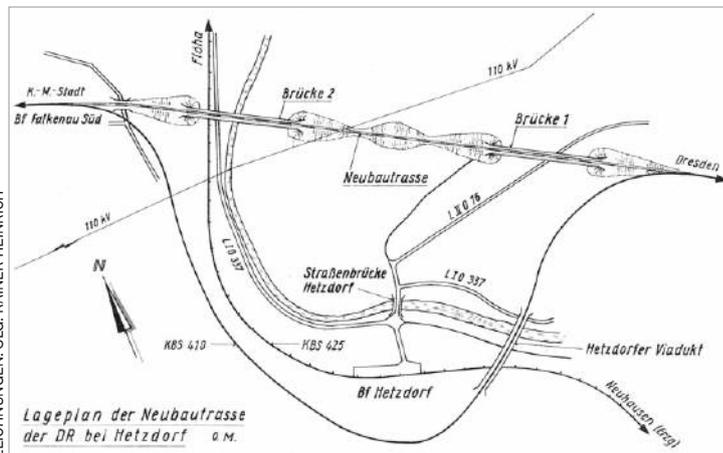


Der Neubau führt zu einer Streckenverkürzung

derzug mit der Zwickauer Traditionslokomotive 50 849 über das Hetzdorfer Viadukt. Vier Wochen später am 12. Mai 1992 endete dann der Betrieb über dem alten Hetzdorfer Viadukt endgültig. 142 288 des Bw Chemnitz fuhr mit dem P5637 (Zwickau – Dresden) den letzten planmäßig verkehrenden Zug über das 124 Jahre alte Brückenbauwerk. Kurz darauf erfolgte die feierliche Eröffnung des zunächst eingleisigen Betriebes. Die Ehrengäste reisten mit einem von 156 002 gezogenen Sonderzug aus Dresden an. Als erster fahrplanmäßiger Zug passierte an diesem Tag der von 143 038 des Bw Reichenbach gezogene D 2064 Görlitz – München (solche Zugläufe gabes damals noch!) die neue Strecke. Der zweigleisige Betrieb konnte am 30. Mai 1992 aufgenommen werden.



Bauzeichnung der beiden baugleichen Neubaubrücken mit jeweils 345 Metern Länge über das Flöhatal und das Hetzbachtal.



ZEICHNUNGEN: SLG, RAINER HEINRICH

Lageplan der Neubaustrecke der DR bei Hetzdorf o.M.

Lage der Neubaustrecke im Verlauf der DW-Linie, welche sich durch die Begradigung um 1035 Meter gegenüber der alten Trasse verkürzte.

Fünf Jahre nach dem ersten Spatenstich endete damit das mit 122 Millionen Mark kostspieligste Bauvorhaben der Deutschen Reichsbahn nach Kriegsende. Die ursprüngliche Fertigstellung des Bauwerkes, für 1990 geplant, verzögerte sich um zwei Jahre. Die Wende gab dem Bauprojekt neuen Schwung. Alle Arbeiten wurden von Betrieben des Freistaates Sachsen ausgeführt. Durchschnittlich 200 Bauarbeiter waren an der Großbaustelle tätig.

Das alte Hetzdorfer Viadukt trägt heute einen Wanderweg. □ Rainer Heinrich



Das symbolische Durchschneiden des Bandes an der neuen Strecke, unter anderem mit dem damals amtierenden Präsidenten der Rbd Dresden, Jürgen Lücking (rechts in der Mitte).

Belastungsprobe



Brückenbelastung auf der Brücke 1 über das Hetzbachtal am 11. März 1992. Sechs Lokomotiven der Baureihe 220 fanden dabei Verwendung.

Auf den zwei Brücken der Neubaustrecke bei Hetzdorf fanden im Frühjahr 1992 die Brückenbelastungsproben statt. Am 11. März 1992 erfolgte die Belastungsprobe der Brücke 1 über dem Hetzbachtal (Brücke Richtung Dresden). Auf diesem Teil des neuen Viaduktes waren bereits beide Gleise verlegt, während auf der Brücke 2 über das Flöhatal (Brücke Richtung Chemnitz) noch die Gleisbauarbeiten im vollem Gange waren. Die Probebelastung der Brücke 1 fand mit sechs

Diesellokomotiven der BR 220 des Bw Dresden (Dienstmasse je Lok 116 Tonnen, zusammen 696 Tonnen) statt, die im Schritttempo auf die einzelnen Brückenabschnitte versetzt wurden. Die Messungen erfolgten immerso, dass ein Lokzug mit je drei Loks auf zwei Brückenpfeilern stand. Für weitere Messungen wurde anschließend der zweite Lokzug mit drei Loks parallel daneben gestellt. Folgende Lokomotiven waren im Einsatz: 220 023 (x), 220 125, 220 204(x), 220 241, 220 324

und 220 340(x). Die mit (x) gekennzeichneten Loks waren betriebsfähig und mit einem Triebfahrzeugführer besetzt. Die zweite neue Eisenbahnbrücke über das Flöhatal wurde am Mittwoch, dem 15. April 1992, auf ihre Eignung überprüft. Eigens für diesen Zweck wurden erstmals bei der DR die Brückenbelastungszüge (fünfschichtige Wagen mit alten Schienenstücken als Ballast, je Wagen 86 Tonnen) der Bundesbahndirektionen München und Nürnberg herangeschafft, die ein Gesamtgewicht von 870 Tonnen hatten. Diese Last war wesentlich höher, als sie später einmal der schwerste Zug haben würde, der diese Brücke befährt. Beide Züge wurden während der Messfahrten von je einer Lok der BR 220 bespannt. Auch mit den Bundesbahnmesszügen lagen alle gemessenen Verformungen (Durchbiegung, Längsverformung infolge Bremsen) im Rahmen der Messgenauigkeit beziehungsweise im Bereich der zuvor errechneten Werte.



Alle Loks der Baureihe 220 gehörten zum Bw Dresden. Sie kamen dort zuletzt als Schlepploks vom Ablaufberg zum Rbf Dresden Friedrichstadt zum Einsatz, was die automatische Rangierkupplung an der Lok 220 340 (li) bestätigt.



Der Sonderzug zur Eröffnung des Neubauabschnitts bei Hetzdorf kam aus Dresden mit der damals fabrikneuen 156 002 und den ersten in Dresden beheimateten Interregio-Wagen.



Die Flöhatalbahn, KBS 519, war die letzte Nebenbahn in der Rbd Dresden mit lokbespannten Reisezügen mit der BR 202. Erst ab 28. Mai 2000 kamen Triebwagen der Baureihe 628 zum Einsatz. Bei der Zugkreuzung im Bahnhof Hetzdorf am 14. Mai 1994 mit 202 880 und 202 317 war das alte Hetzdorfer Viadukt bereits zwei Jahre außer Betrieb.

Die bereits als Museumslok im Einsatz befindliche 012204 fährt am 15. Mai 1978 im letzten Abendlicht mit einem Sonderzug nach Dresden über das Hetzdorfer Viadukt.

FOTOS (LO): RAINER HEINRICH

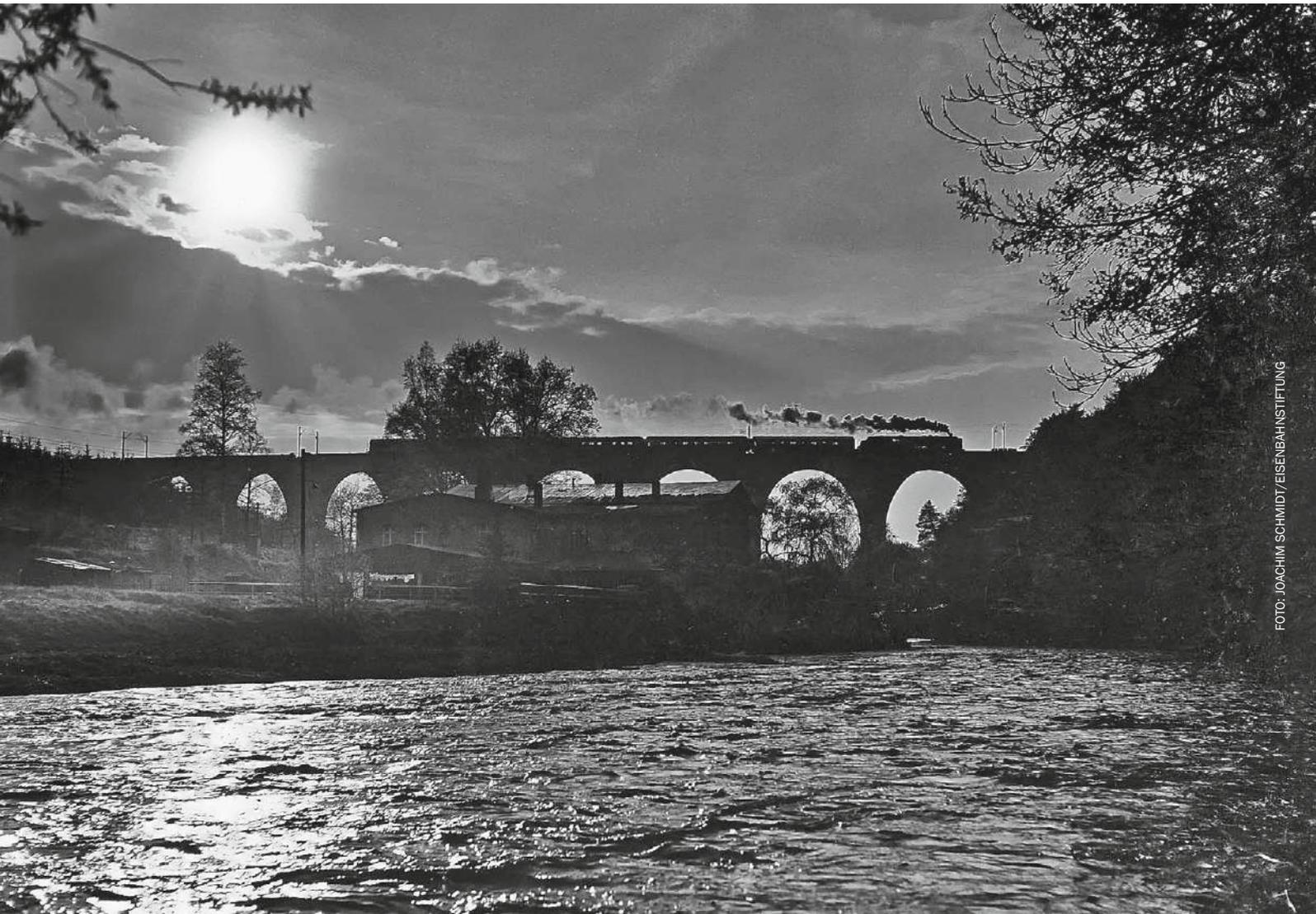
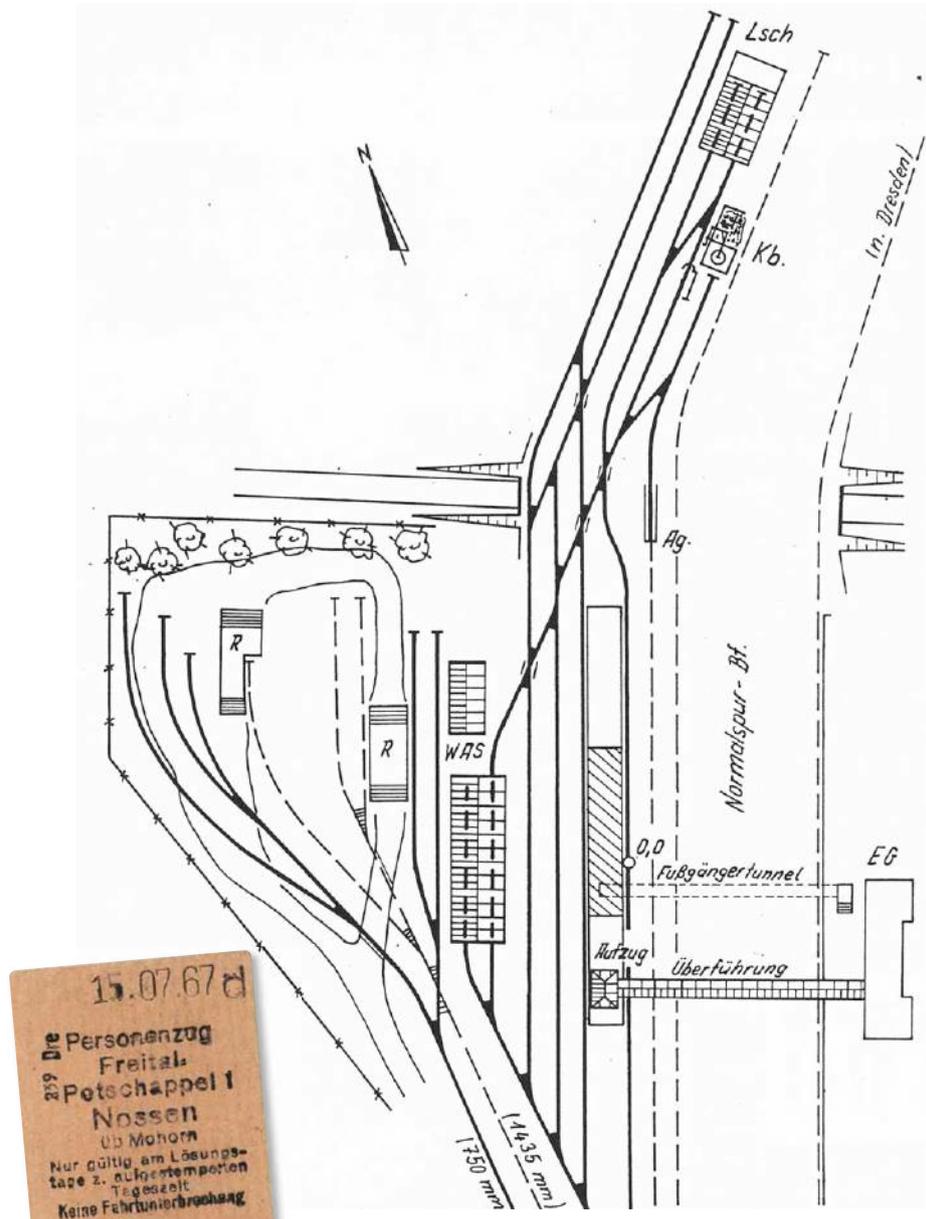


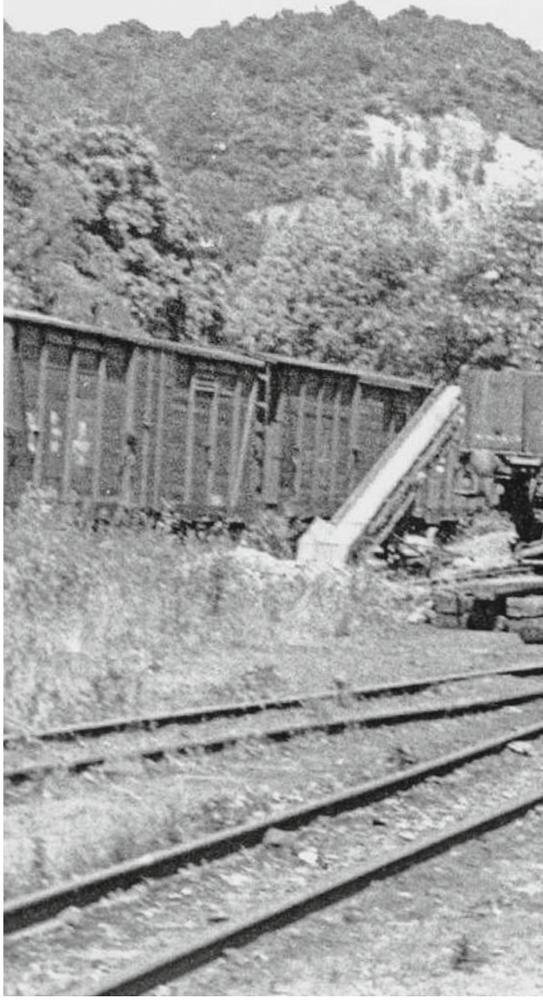
FOTO: JOACHIM SCHMIDT/WEISENBAHNSTIFTUNG



Der obige Lageplan zeigt den Bahnhof Freital-Potschappel in seinem letzten Betriebszustand mit beiden Spurweiten um 1970. Trotz der engen baulichen Situation im Tal der Weißeritz verfügte die Schmalspurbahn nach Wilsdruff über ausgedehnte Gleisanlagen.

ZEICHNUNGEN (5): SLG. RAINER HEINRICH

Am Kohlekran in Freital-Potschappel konnten mittels Hunten links die Lokomotiven der Schmalspurbahn und rechts die Dampflok der Windbergbahn bekoht werden. Als 99 687 am 20. Juni 1970 an dieser Stelle abgelichtet wurde, trägt sie das neue EDV-Nummernschild erst 20 Tage.



Selbst die bedeutendste Hauptbahn ist auf Zulaufstrecken angewiesen. Sachsen ist in dieser Hinsicht berühmt für seine Schmalspurbahnen. Auch entlang der Sachsenmagistrale ging es oft nur auf schmaler Spur weiter.

Kleine Bahnen an großer Magistrale



An keiner anderen Eisenbahnstrecke in Sachsen und in Deutschland hatten so viele Schmalspurbahnen ihren Anfangspunkt wie an der DW-Linie, der heutigen Sachsenmagistrale. Allein zwischen Dresden und Freiberg wurden von den Bahnhöfen Freital-Potschappel, Freital-Hainsberg und Klingenberg-Colmnitz aus vier 750mm-Schmalspurbahnen gebaut, deren Strecken während ihrer Betriebszeit zum sogenannten „Mittelsächsischen Schmalspurnetz“ gehörten. Am bekanntesten ist die Strecke Freital-Hainsberg – Kurort Kipsdorf, die nach der Zerstörung durch das August-Hochwasser 2002 wiederaufgebaut wurde. Sie dient heute als Weißeritztalbahn dem touristischen Verkehr. Das

Besondere an diesen Schmalspurstrecken vor den Toren Dresdens und entlang der DW-Linie ist die Tatsache, dass einst alle vier Strecken untereinander verbunden waren und damit mehr Berührungspunkte hatten als nur die drei Übergangsbahnhöfe zur Normalspurbahn.

Neben diesen vier Schmalspurbahnen im Raum Dresden mit direktem Anschluss an die DW-Linie muss auch die Schmalspurbahn Hetzdorf – Eppendorf genannt werden. Sie hatte im Bahnhof Hetzdorf, der vor dem großen Hetzdorfer Viadukt an der Linie Reitzenhain – Pockau-Lengefeld – Flöha liegt, ihren Ausgangspunkt und führte von 1893 bis 1968 durch das große Steinbogenviadukt nach Eppendorf.

Eine sechste Schmalspurbahn bestand im Raum Zwickau, die im Bahnhof Mosel ihren Anfang nahm und durch den Mülsengrund nach Ortmannsdorf führte. 1885 als eine der ersten sächsischen Schmalspurbahnen errichtet, gehörte sie zugleich zu den ersten Schmalspurstrecken, die nach Gründung der DDR im Jahr 1951 abgebaut wurden. Daher ist die Mülsengrundbahn heute nur noch wenig bekannt.

Von Interesse ist auch der Lokeinsatz auf den einzelnen Schmalspurlinien. Während auf den von Freital-Potschappel und Klingenberg-Colmnitz ausgehenden Strecken die Schmalspurlokomotiven der Gattung VIK dominierten, verkehrten auf der anspruchsvollen Strecke nach Kipsdorf die



Vor 50 Jahren kam das Aus: Vom Inselbahnsteig der Hauptbahn wurde am 27. Mai 1972 die Ausfahrt des letzten Personenzugs mit 99 713 nach Nossen im Bild festgehalten.



FOTO: SABY, SLIGER, HEINRICH

Mit den im Jahr 1961 gebauten Schmalspurdieselloks der Baureihe V 36⁴ war die Ablösung der Dampflokomotiven in Sachsen vorgesehen. Wegen konstruktiver Mängel kam es nicht zur Serienfertigung. 1964 steht V 36 4801 auf einem Transportwagen verladen im Bahnhof Freital-Potschappel.



FOTO: RAINER, HEINRICH

Letzter Betriebstag der Schmalspurbahn Freital-Potschappel – Nossen: 99 1713 steht mit dem P 1734 abfahrtsbereit. Eine Vielzahl der Fahrzeuge wurde bereits abgestellt. Rechts im Bild ist der markante Gepäckaufzug.

leistungsstärkeren Einheits- und Neubaulokomotiven mit der Achsfolge 1'E1'. Im Mülsengrund und nach Eppendorf kam, so wie auf den meisten sächsischen Schmalspurbahnen, in den letzten Betriebsjahren die Gattung IV K zum Einsatz.

Mit Ausnahme der Strecke Freital-Hainsberg – Kurort Kipsdorf fielen alle anderen Schmalspurstrecken an der DW-Linie dem staatlich verordneten Verkehrsträgerwechsel zum Opfer. Daher erinnert heute oft nur noch wenig an die Schmalspurzeit auf den ehemaligen Spurwechselbahnhöfen entlang der Sachsenmagistrale. Daher sollen die von der DW-Linie ausgehenden, reizvollen Schmalspurbahnen noch einmal in Erinnerung gebracht werden.

Von Freital-Potschappel ging es gen Wilsdruff

Für den Bau der Schmalspurbahn bis Wilsdruff wurde von Potschappel bis Niederhermsdorf auf 2,38 Kilometern die bereits seit 1. Dezember 1856 bestehende regelspurige Kohlebahn durch Einlegen einer dritten Schiene ausgenutzt. Am 1. Oktober 1886 konnte die erste, 10,9 Kilometer lange Teilstrecke des späteren, 75 Kilometer langen Wilsdruffer Netzes eröffnet werden. Die Fortsetzung von Wilsdruff über Mohorn nach Nossen wurde am 31. Januar 1899 freigegeben. Die Schmalspurbahn stellte die Verbindung Wilsdruffs mit dem industriereichen Plauenschen Grund her und diente vor allem dem Berufsverkehr zwischen Wilsdruff und Freital. Ein besonderer Bahnsteig für die Schmalspurbahn mit Gleisunterführung und Bahnsteigtunnel war in Freital-Potschappel vorhanden. Mit Einführung des Rollbock-/Rollwagenverkehrs ab 1909 wurde Potschappel Spurwechselbahnhof. Ein zweigleisiger Lokschuppen und eine 1955 gebaute Wagenwerkstatt, welche bis Anfang 2019 noch in Betrieb war, vervollständigten die Anlagen. Im Zuge des viergleisigen Ausbaus der Strecke Dresden – Tharandt wurde am 10. September 1913 eine 3,25 Kilometer lange Verbindungsbahn zum Bahnhof Hainsberg in Betrieb genommen. Markantestes Bau-



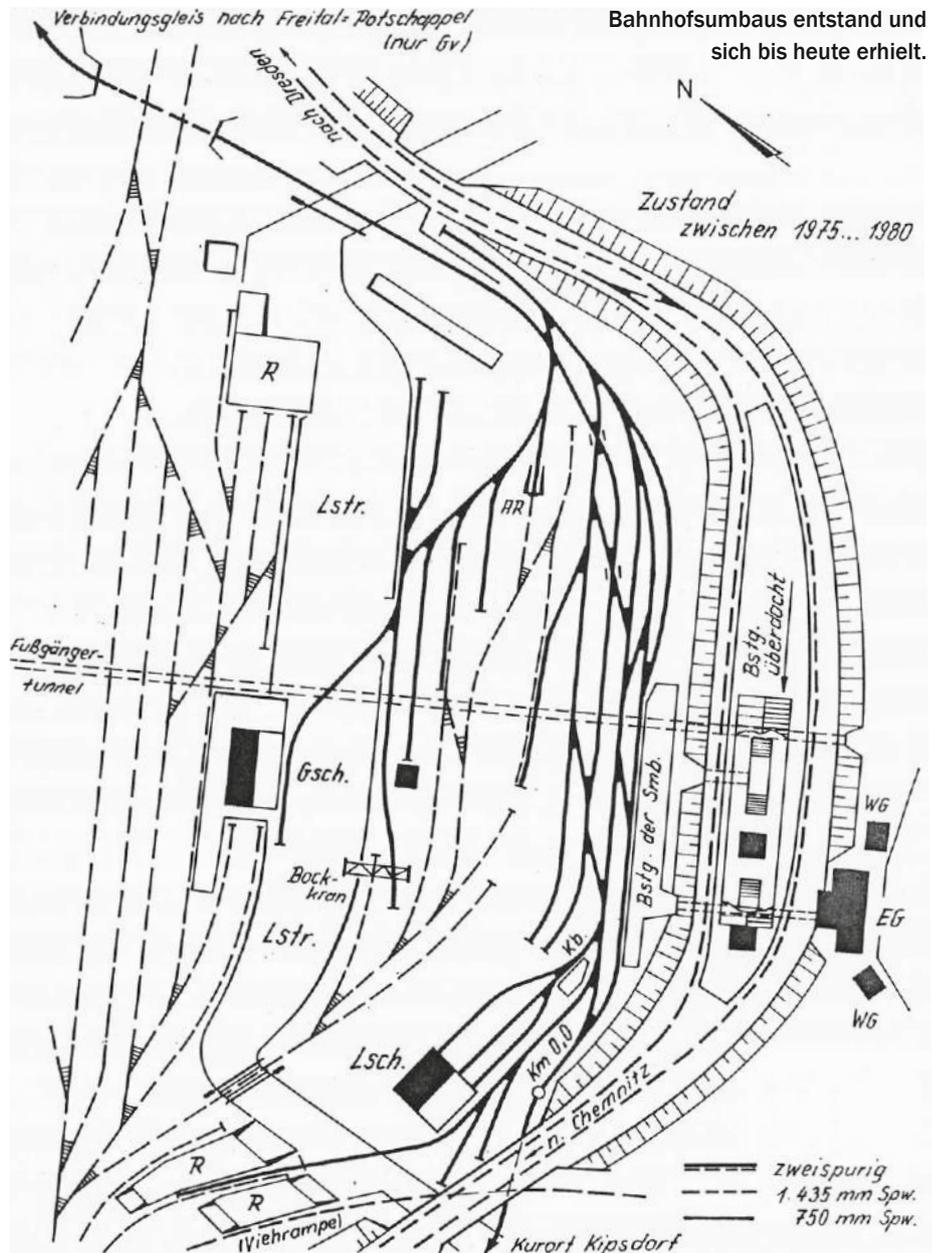
Groß neben Klein: Am 13. Februar 1988 fand in Freital-Hainsberg ein seltenes Zusammentreffen zwischen E94 056 mit dem Zwickauer Traditionszug und der Neubaulok 99 771 statt.

Der Plan von Freital-Hainsberg zeigt die Insellage des Schmalspurbahnhofs, die in den Jahren 1902 bis 1908 im Zuge eines Bahnhofsumbaus entstand und sich bis heute erhielt.

werk der Strecke nach Wilsdruff war die 62 Meter lange Wurgwitzer Brücke am Kilometer 6,8, die nach einem Brückeneinsturz 1936 neu gebaut werden musste. Der Bahnhof Wilsdruff entwickelte sich zum Betriebsmittelpunkt der Strecke und nach Mügeln zum zweitgrößten Schmalspurbahnhof Sachsens. Er verfügte vom 1. Februar 1952 bis zum 30. April 1972 über ein selbständiges Bahnbetriebswerk, wo zuletzt alle VI K-Schmalspurlokomotiven beheimatet waren. Im Lokschuppen befindet sich heute ein Eisenbahnmuseum. Am 28. Mai 1972 erfolgte die Einstellung des Personenverkehrs auf der Gesamtstrecke. In Nossen blieb noch eine Lok unter Dampf: Sie übernahm bis zum 3. Dezember 1973 die Anschlussbedienung zum Lederfaserwerk in Siebenlehn.

Hinauf nach Kipsdorf mit der Weißeritztalbahn

Die in den Jahren 1882/1883 gebaute und 23,3 Kilometer lange Schmalspurbahn Hainsberg – Kipsdorf gehörte zu den verkehrsreichsten in ganz Sachsen und stellt heute die einzige ehemalige sächsische 750mm-Strecke entlang der DW-Linie dar, die noch, oder besser gesagt wieder in Betrieb ist. Sie wurde am 1. November 1882 als zweite Schmalspurlinie in Sachsen zunächst bis Schmiedeberg eröffnet. Die Verlängerung nach Kipsdorf folgte am 3. September 1883. Durch die Bahn prosperierten die Berggemeinden des Osterzgebirges insbesondere um den Kurort Kipsdorf. Der Ausflugsverkehr orientierte sich aber genauso auf den Rabenauer Grund und auf





Bis in die 1990er-Jahre wies die Schmalspurbahn nach Kipsdorf umfangreichen Rollwagen-Verkehr auf: Am 9. Mai 1989 beginnt 99 1783 mit einem Nahgüterzug ihre Fahrt nach Schmiedeberg.

Am 31. August 1983, dem 100. Geburtstag der Linie nach Kipsdorf, ruhten sich die Maschinen 99 794 und 99 713 vor dem Hainsberger Heizhaus aus.

das Gebiet der 1914 eingeweihten Talsperre Malter. Die Strecke hatte bis Ende der 1980er-Jahre auch eine große Bedeutung für den Güterverkehr, insbesondere zur Eisengießerei in Schmiedeberg. Von Freital-Hainsberg bis Kipsdorf überwindet die Bahn einen Höhenunterschied von 351 Metern. Im Tal der Roten Weißeritz werden 40 Brücken überquert. Die größte davon, die Gewölbebrücke in der Ortslage Schmiedeberg, besitzt 12 Bögen und ist 170 Meter lang. Mit dem Umbau des Bahnhof Hainsberg in den Jahren 1903/05 entstand ein neues Heizhaus, in dem heute noch alle Lokomotiven der Strecke – die oft als „Gattung VII K“ bezeichneten Einheits- und Neubauloks – stationiert sind. Der Lokschuppen in Kipsdorf wird heute nur noch zum Abstellen von Lokomotiven genutzt.

Beim verheerenden Hochwasser am 12./13. August 2002 wurden große Abschnitte der seit 1995 als Weißeritztalbahn bezeichneten Strecke vollständig zerstört. Nach fünf Jahren Pause konnte am 13. Dezember 2008 der Verkehr zwischen Freital-Hainsberg und Dippoldiswalde wieder aufgenommen werden. Seit dem 17. Juni 2017 verkehren die Züge wieder durchgehend bis zum Endbahnhof Kipsdorf. Heute verkehren täglich zwei Züge über die Gesamtstrecke, ein weiterer endet in Dippoldiswalde. Alljährlich im Juli findet ein Schmalspurfestival statt, Gastfahrzeuge und Sonderzüge sorgen dann für abwechslungsreichen und dichten Zugbetrieb.

Betreiberin der Schmalspurbahn Hainsberg – Kipsdorf ist seit dem 9. Mai 2007 die Sächsische Dampfisenbahngesellschaft (SDG). Träger der SDG sind seit dem 1. Januar 2019 die beiden Zweckverbände Verkehrsverbund Oberelbe (VVO) und der Verkehrsverbund Mittelsachsen (VMS). Unter Regie der SDG wurde am 9. Mai 2019 eine neue und moderne Zentralwerkstatt für die Lok- und Wagenreparatur auf dem Bahnhof Freital-Hainsberg in Betrieb genommen. Gleichzeitig wurde die alte Werkstätte in Freital-Potschappel geschlossen und damit das letzte Kapitel der dortigen Schmalspur-Geschichte beendet. Die Weißeritztalbahn ist die dienstälteste öffentliche Schmalspurbahn der neuen Bundesländer.



Parallelfahrt zweier Dampfzüge mit 03 1010 und 99 747 beim Verlassen des Bahnhofs Freital-Hainsberg im Rahmen des Dresdener Dampflokfestes am 29. April 2001.

FOTO: DIRK STECKEL



Der unten stehende Plan des Schmalspurbahnhofs Klingenberg-Colmnitz zeigt dessen Lage an der Sachsenmagistrale: Am oberen Bildrand führen zwei getrennte Streckengleise in Richtung Westen aus dem Bahnhof, das linke nach Frauenstein und das rechte nach Oberdittmannsdorf.

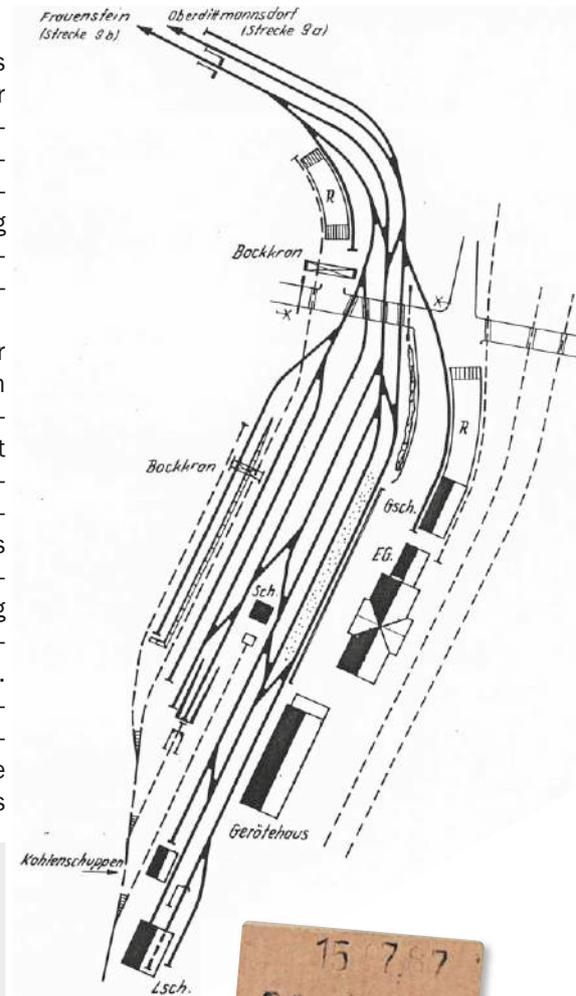
Für die Strecke nach Frauenstein entstand in Klingenberg-Colmnitz ein zweistöndiges Heizhaus. Am 21. August 1971 ergänzte dort Lok 99 703 ihre Kohlevorräte.

In zwei Richtungen ab Klingenberg-Colmnitz

Zwei weitere 750 mm Schmalspurbahnen, welche an der DW-Linie ihren Anfang nahmen, hatten ihren Ausgangspunkt im Bahnhof Klingenberg-Colmnitz am Kilometer 25,4 der Sachsenmagistrale. Als Erstes wurde am 14. September 1898 die Stichbahn nach Frauenstein eröffnet. Die 19,7 Kilometer lange Strecke begann in Klingenberg-Colmnitz auf 435,5 Metern über Normal-Null (N.N.) und führte über sechs Unterwegsstationen durch das Bobritzschtal und die Höhenzüge des Osterzgebirges nach Frauenstein, auf 654,5 Metern über N.N. gelegen. Der Bahnhof Frauenstein war der höchstgelegene Bahnhof im Mittelsächsischen Schmalspurnetz. Wegen der Lage des oberen Streckenteils entlang der Bergkämme musste der Betrieb infolge starker Schneeverwehungen im Winter mehrmals eingestellt werden. Das Aufkommen an Gü-

tern und Reisenden war nie besonders stark. Wegen fehlendem Rollwagenverkehr mussten alle Güter in Klingenberg-Colmnitz, wo 1962 eine neue Krananlage aufgestellt wurde, zur Weiterbeförderung umgeladen werden. Für die Güterbeförderung stand daher ein umfangreicher Park an gedeckten und offenen Schmalspurgüterwagen, inklusive Klappdeckelwagen, bereit.

Seit den 1920er-Jahren kamen auf der Strecke Lokomotiven der Gattung VI K zum Einsatz. Die Besonderheit der Frauensteiner Linie war, dass alle Schmalspurloks mit dem Tender voran bergwärts fuhren. Lokschuppen hatte man in Klingenberg-Colmnitz und Frauenstein erbaut. Da bereits 1969 die Gütertransporte auf den Kraftverkehr verlagert wurden, war die Einstellung des Betriebes für Oktober 1971 vorgesehen. Eine Entgleisung des P920 am 20. Oktober 1971, in deren Folge die Zuglokomotive 99 715 bei der Einfahrt in den Bahnhof Oberbobritzsch umfiel, war für die Reichsbahndirektion Dresden Anlass



Auf dem Bahnhofsvorplatz in Klingenberg-Colmnitz stand Lok 99 684 am 21. August 1968 mit ihrem Personenzug nach Oberdittmannsdorf abfahrtsbereit.





Noch einmal Klingenberg-Colmnitz: Von der Zufahrt zum Bahnhof fällt der Blick auf den Schmalspurteil, der sich auf dem südlich gelegenen Vorplatz befand. Am 20. Juni 1970 stand Lok 99 653 mit einem Personenzug vor dem Stationsgebäude.

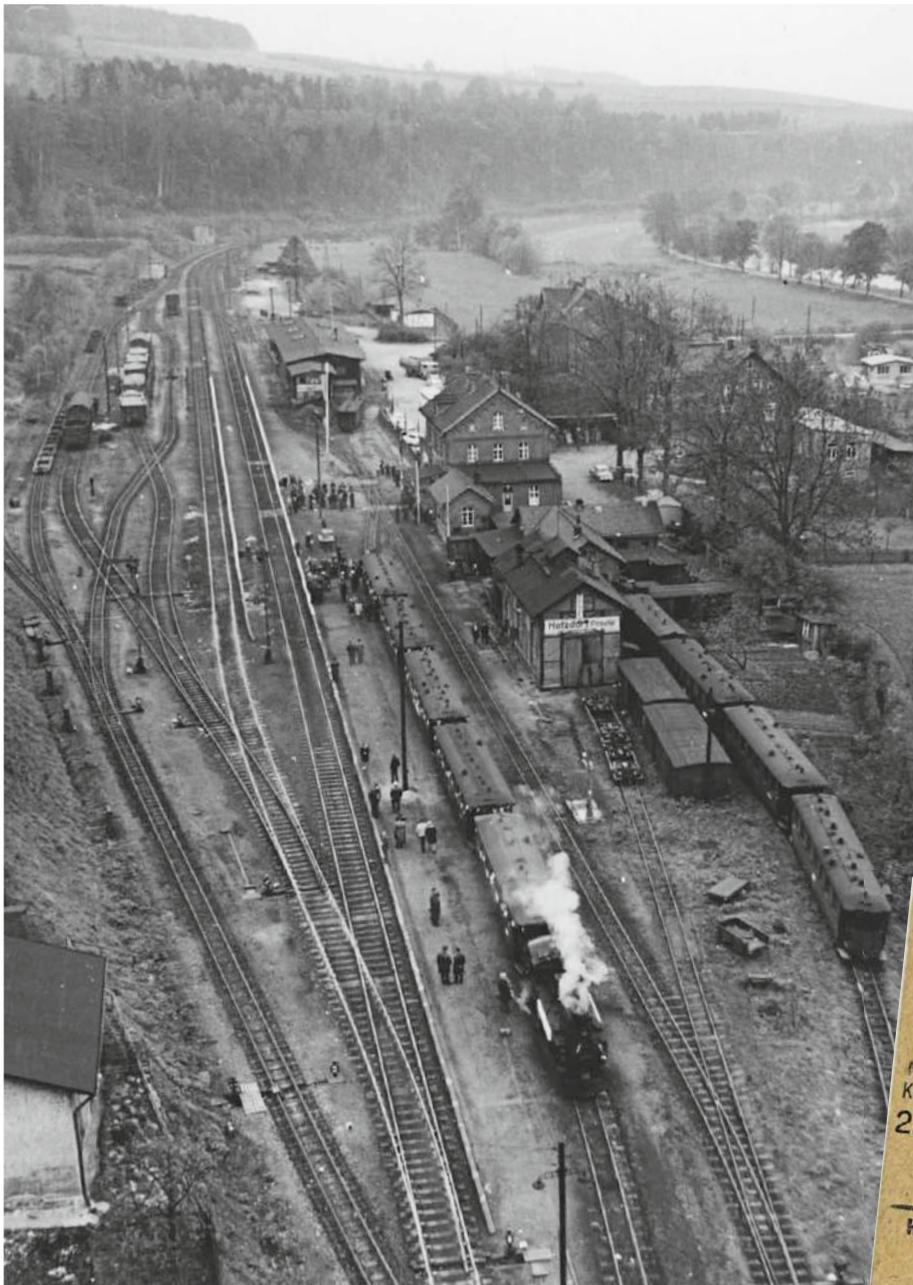


FOTO: GÜNTER MEYER

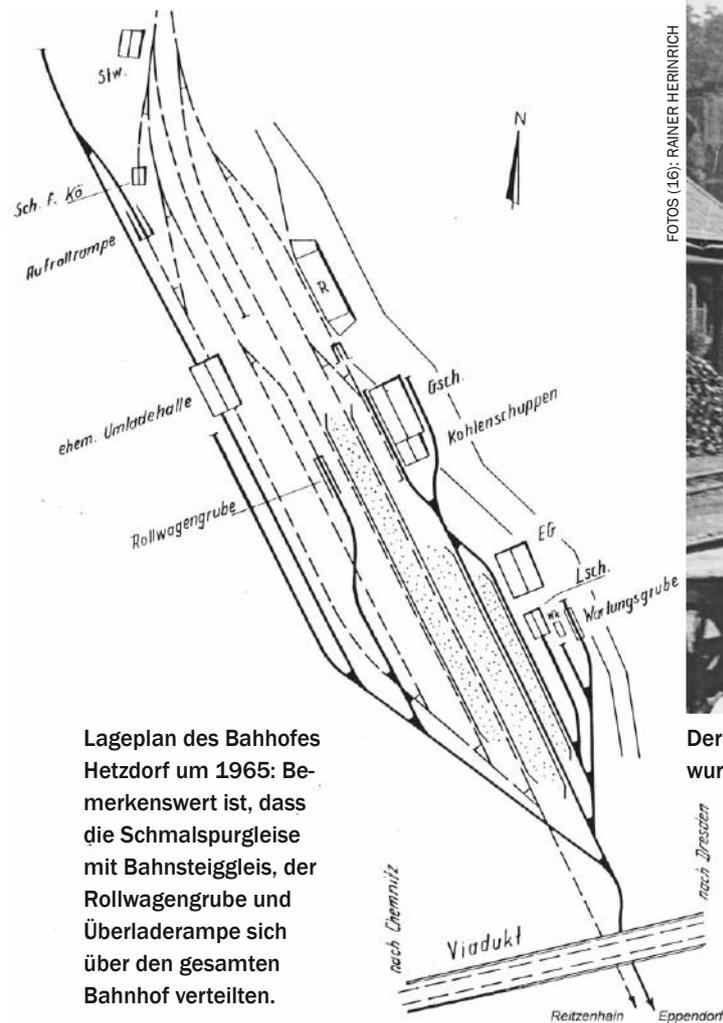
Hetzdorf im Flöhatal: Der letzte Personenzug nach Eppendorf mit der Altbau-IV K 99 551 wurde am 6. November 1967 vom Hetzdorfer Viadukt aus verewigt.

genug, bereits an diesem Tag die Stilllegung vorzunehmen. Am 6. November 1971 wurde die Unglückslok geborgen und nach Klingenberg-Colmnitz überführt. Die Unfall-Lok 99 715 (Baujahr 1927) ist heute als betriebsfähige Museumsmaschine auf der Preßnitztalbahn wieder im Einsatz.

Erst 25 Jahre später, im Jahre 1923, erhielt die Frauensteiner Strecke durch den Bau der Verbindungsstrecke nach Oberdittmannsdorf ihren Anschluss an das Wilsdruffer Schmalspurnetz. Diese Strecke war hauptsächlich für den Austausch der Betriebsmittel zwischen dem Wilsdruffer Netz und der Frauensteiner Strecke vorgesehen. Sie diente aber auch dem öffentlichen Zugverkehr. Das Stück von Klingenberg-Colmnitz nach Oberdittmannsdorf wurde am 1. November 1923 eröffnet, der Abschnitt von Oberdittmannsdorf bis Naundorf ging bereits am 1. Oktober 1921 in Betrieb. Die Verbindungsbahn war 18,5 Kilometer lang und verfügte über sieben Unterwegsstationen. Mit diesem Lückenschluss endete der Bau sächsischer Schmalspurbahnen, welche damit eine Gesamtlänge von stolzen

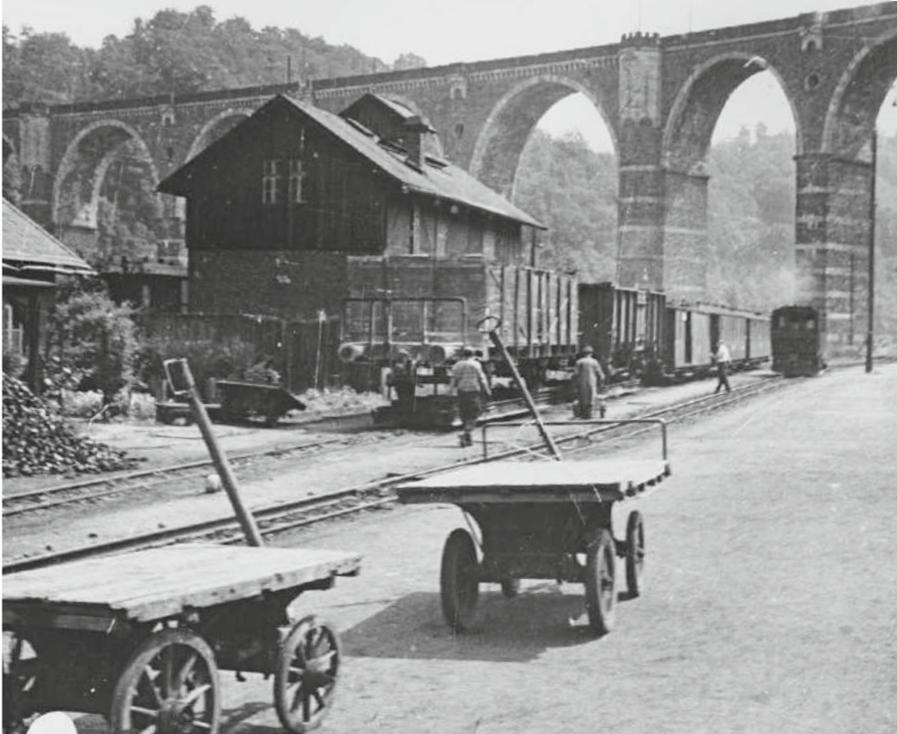
538 Kilometern erreicht hatten. Auf der Verbindungsbahn dominierte der Güterverkehr, Rollwagenverkehr war allerdings nur von Oberdittmannsdorf bis Naundorf zugelassen. Das Verkehrsaufkommen und Zugangebot im Personenverkehr blieb gering. Eine Besonderheit in der Fahrplangestaltung war montags bis freitags die Doppelausfahrt und Parallel-





Lageplan des Bahnhofs Hetzdorf um 1965: Bemerkenswert ist, dass die Schmalspurgleise mit Bahnsteiggleis, der Rollwagengrube und Überladerampe sich über den gesamten Bahnhof verteilen.

FOTOS (LG): RAINER HERINRICH



Der Bahnhof lag unmittelbar vor dem Hetzdorfer Viadukt. Der Lokschuppen wurde auch als Wagenwerkstatt genutzt (Aufnahme vom 2. Juli 1967).

fahrt zweier Schmalspurzüge auf etwa einem Kilometer von Klingenberg-Colmnitz zwischen dem P 183 nach Oberdittmannsdorf und dem P 916 nach Frauenstein.

Zum 1. Juni 1971 wurde der Güterverkehr zwischen Klingenberg-Colmnitz und Oberdittmannsdorf eingestellt, am 25. September 1971 desselben Jahres verkehrten die letzten Personenzüge, gezogen von 99 1706. Bis Anfang November 1971 diente die Strecke noch für Überführungsfahrten: Ein Großteil der auf der Frauensteiner Strecke vorhandenen Wagen wurde nach Freital-Potschappel überstellt.

Von Hetzdorf im Flöhatal nach Eppendorf

Von der normalspurigen Strecke Flöha – Reitzenhain (KBS 425) zweigte im Bahnhof Hetzdorf (Flöhatal) eine nur 9,8 Kilometer lange Schmalspurbahn nach Eppendorf ab. Die Linie, welche von 1893 bis 1968 existierte, wurde 74 Jahre alt. Sie gehörte mit zu den ersten in Sachsen stillgelegten Schmalspurstrecken. 1892 begann der Bahnbau, und am 1. Dezember 1893 konnte die Strecke zwischen Hetzdorf und Eppendorf eröffnet werden. Damit erhielten

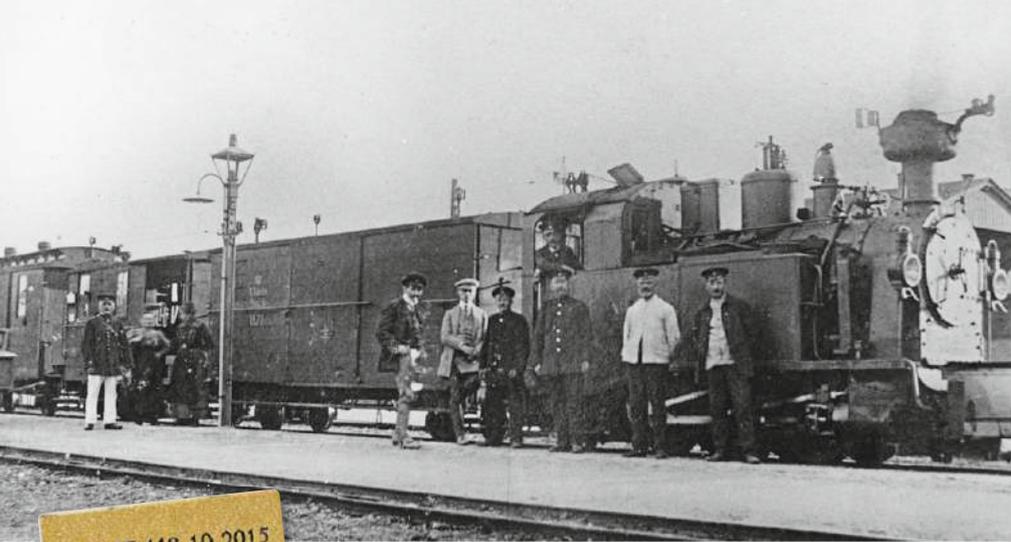
Spinnereien, Parkett- und Spielwarenfabriken im Tal der Großen Lößnitz einen Gleisanschluss, zugleich war für die Anwohner eine Eisenbahnverbindung in die Richtungen Reitzenhain und Chemnitz hergestellt. Steigenden Ertrag brachte vor allem der Güterverkehr durch die Beförderung von

Holzwaren, später auch Textilien, Spritzen und Lacken. Für die Beförderung landwirtschaftlicher Produkte war die Streckenverlängerung um vier Kilometer nach Großwaltersdorf 1913 genehmigt worden. Nach dem Baubeginn im Jahre 1914 wurde dieser Abschnitt am 1. November 1916 in Betrieb genommen. Somit maß die Bahn ab dato insgesamt 13,56 Kilometer. Der Personenverkehr war stets mäßig, aber konstant. Durch den zunehmenden Straßenverkehr wurde die Bahn jedoch unrentabel. Zunächst musste 1951 der Abschnitt Eppendorf – Großwaltersdorf geschlossen



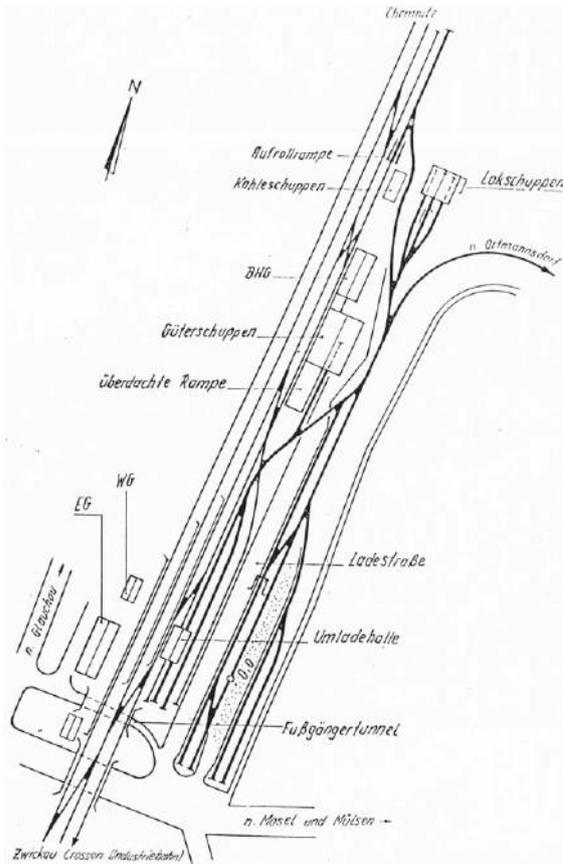
FOTO: GÜNTER MEYER

Abfahrbereiter Gmp nach Eppendorf am 7. August 1964 mit Lok 99 551 in Hetzdorf. Das noch heute vorhandene Schmalspur-Heizhaus trägt den Bahnhofsnamen auf dem Giebel.



Dre 17./18.10.2015
Personenzug
 Mosel
 Ortmanndorf
 Nur gültig am
 Lösungstage
 3. Kl. 1,40 DM
 13,8 km
 Mosel - Ortmanndorf
00174

Die Nummer 4 gehörte zu den drei Schmalspurloks der Gattung I K, welche seit der 1885 erfolgten Eröffnung der Mülsengrundbahn dort im Einsatz standen. Das Bild zeigt die Lok im Bahnhof Mosel mit einem Personenzug nach Ortmanndorf im Jahr 1895.



Lageplan des Bahnhofes Mosel, Stand 1935. Die Ausfahrt im Rechtsbogen nach Ortmanndorf und die anschließende Streckenführung im Mülsengrund liegt heute im Außengelände des VW-Werkes Mosel.

werden. Am 6. November 1967 wurde auf der verbliebenen Strecke der Personenverkehr und am 1. Januar 1968 auch der Güterverkehr eingestellt. Den letzten Personenzug beförderte die Lok 99 551. Die Bahn begann unter dem großen Viadukt der Strecke Flöha – Reitzenhain, führte zunächst parallel zu dieser Strecke, um dann in vielen Windungen langsam aufsteigend durch das Löbnitztal nach Eppendorf und weiter nach Großwaltersdorf zu gelangen.

stets bescheiden. Mit der Schmalspurbahn erhielten die Bewohner des Mülsengrundes, die von der häuslichen Handweberei lebten, die Möglichkeit, ihre Waren in die Industriezentren Zwickau und Chemnitz zu transportieren. Ein Verkehr mit Rollwagen bestand im Mülsengrund nicht. Alle Güter mussten im Bahnhof Mosel umgeladen werden. Auf der 13,94 Kilometer langen Strecke befanden sich acht Betriebsstellen. Bis Ortmanndorf war ein Höhenunterschied von 82 Metern zu überwinden.

Bis Eppendorf musste die Bahn auf 9,77 Kilometern einen Höhenunterschied von 136,56 Metern überwinden. Insgesamt 25 stählerne Brücken wurden im Streckenverlauf errichtet. Die größte Brücke führte über den Fluss Flöha beim Kilometer 1,295 und besaß 62 Meter Spannweite. Die regelspurigen Güterwagen wurden ab 1900 auf Rollböcken, später dann mit Rollwagen befördert. Die langjährige Stammlok der Strecke (1951 bis 1968), 99 535, befindet sich seit 1968 im Verkehrsmuseum Dresden.

Trotz der Linienführung weitgehend in Tallage besaß die Mülsengrundbahn zwei große Brücken: Eine Gitterbrücke mit 52 Metern Länge über die Zwickauer Mulde und in Ortmanndorf eine Talbrücke aus Bruchsteinen und Blechträgern mit einer Länge vom 72 Metern. Für die Lokomotiven hatte man in Ortmanndorf und Mosel je einen Lokschuppen eingerichtet. Am 14. Mai 1939 kam es zur Einstellung des Reiseverkehrs, der am 1. Mai 1944 jedoch noch

einmal aufgenommen wurde. Die Mülsengrundbahn trat nach 66 Dienstjahren am 20. Mai 1951 ihre letzte Fahrt an. Die zuletzt dort eingesetzte IV K-Schmalspurdampflokomotive war interessanterweise wieder die bis heute erhaltene 99 535. Die Strecke wurde anschließend abgebaut. Auf der Ausfahrt der Mülsengrundbahn aus dem Bahnhof Mosel befindet sich heute das VW-Werk Mosel. □
 Rainer Heinrich

Die Mülsengrundbahn nach Ortmanndorf

Seit dem 1. November 1885 nahm im Bahnhof Mosel, fünf Kilometer nördlich von Zwickau gelegen, eine der ersten sächsischen Schmalspurbahnen ins 13 Kilometer entfernte Ortmanndorf ihren Anfang: die sogenannte Mülsengrundbahn. Auch auf dieser Schmalspurstrecke blieb der Umfang des Personen- und Güterverkehrs



Im Sommer 1927 kam es in Mosel zur Begegnung von 99 520 und 38 4036. Erstere Lok gehörte zu denjenigen IV K, die 1941 für den Kriegseinsatz in den Osten verbracht wurden.

FOTOS(2) SLG, RAINER HEINRICH

Eisenbahn-Erinnerungen im opulenten Großformat

Entdecken Sie die besten Geschichten und Bilder von der Reichsbahn bis zum top-aktuellen Geschehen.



nur
€14,90
statt €25,80

2 Ausgaben
portofrei ins Haus
Sie sparen jetzt über **42%**
gegenüber dem Kioskpreis

3 gute Gründe, das neue
BahnExtra zu testen:

- ✓ Jetzt sechs Mal im Jahr ein Heft zur klassischen Eisenbahn
- ✓ Jetzt noch breitere Themenmischung; freuen Sie sich auf Erlebnisberichte, Bildbeiträge, Personen im Porträt und interessante Beitragsreihen
- ✓ Wenn Sie zufrieden sind und nicht abbestellen, erhalten Sie **Bahn Extra** ab dem dritten Heft bis auf Widerruf für € 11,60* (statt € 12,90) alle 2 Monate frei Haus.

Ausgabe BahnExtra 2/22
Jetzt im VGB-Shop oder am Kiosk

Mit der Babelsbergerin um Berlin

Es war Winter 1977/78, ich machte gerade die Ausbildung zum Triebfahrzeugführer, als ich mit der V 180 bzw. 118, wie sie nun hieß, in Verbindung kam. Als Beimann sollte ich zwischen Berlin und Brandenburg (Havel) erste Erfahrungen im Betriebsdienst sammeln. Das bezog auch einen Teil des „Sputniks“ mit ein. So nannte man allgemein die Personenzüge, die seit Ende der 1950er-Jahre auf dem Großen Außenring West-Berlin umgingen. Am 21. März 1963 hatte die

Deutsche Reichsbahn mit der V 180 005 die Erste der Großdiesellokomotiven in Berlin stationiert und auf dem Außenring eingesetzt. Als ich nun Ende der 1970er-Jahre dazu stieß, wurden fast alle Züge des „Sputnik“ (und einige Leistungen darüber hinaus) von der V 180 bzw. jetzt 118 gefahren. Mehr in **Bahn Extra 2-2022**.

Hier geht's
direkt zum Abo



Gleich bestellen unter **www.bahn-extra.de/abo**

Entlang der Sachsenmagistrale gab es einst zahlreiche Bahnbetriebswerke. Die dort stationierten Maschinen waren unverzichtbar für die Zugförderung auf dieser verkehrsreichen Verbindung und ihren Zulaufstrecken.

Im Heizhaus zuhause

Nirgendwo anders befanden sich im Bereich der Reichsbahndirektion Dresden so viele Bahnbetriebswerke wie an der Sachsenmagistrale: Allein acht Betriebswerke existierten dort zur Dampflokzeit, daneben noch mehrere Lokbahnhöfe. Damit gab es alle 20 Streckenkilometer eine Lokbehandlungsanlage. Die Deutsche Reichsbahn verfügte in den acht Bahnbetriebswerken (Bw) über 21 Ringlokschuppen und vier Rechteckschuppen, in denen zeitweise bis zu 600 Dampflokomotiven beheimatet waren.

In den großen Eisenbahnknoten Dresden und Chemnitz kam es schon frühzeitig zur Trennung von Reisezug- und Güterzugverkehrsanlagen, deshalb entstanden dort

örtlich getrennte Bw. Vielfältig waren die Aufgaben im Zugförderdienst auf der DW- und der LH-Linie für die Reichsbahndirektion (Rbd) Dresden, wobei alle Betriebswerke Aufgaben im Reisezug- wie auch im Güterzugdienst zu erfüllen hatten. In diesem Kapitel soll ein Überblick zu diesen Betriebsstellen gewährt werden.

Das Bahnbetriebswerk Dresden-Altstadt

Von 1872 bis 1894 entstand die Heizhausanlage Dresden-Altstadt, ab 1920 Bw Dresden-Altstadt genannt. Bis zur Zerstörung am 13. Februar 1945 war es das größte Bahnbetriebswerk in Sachsen. Es besaß

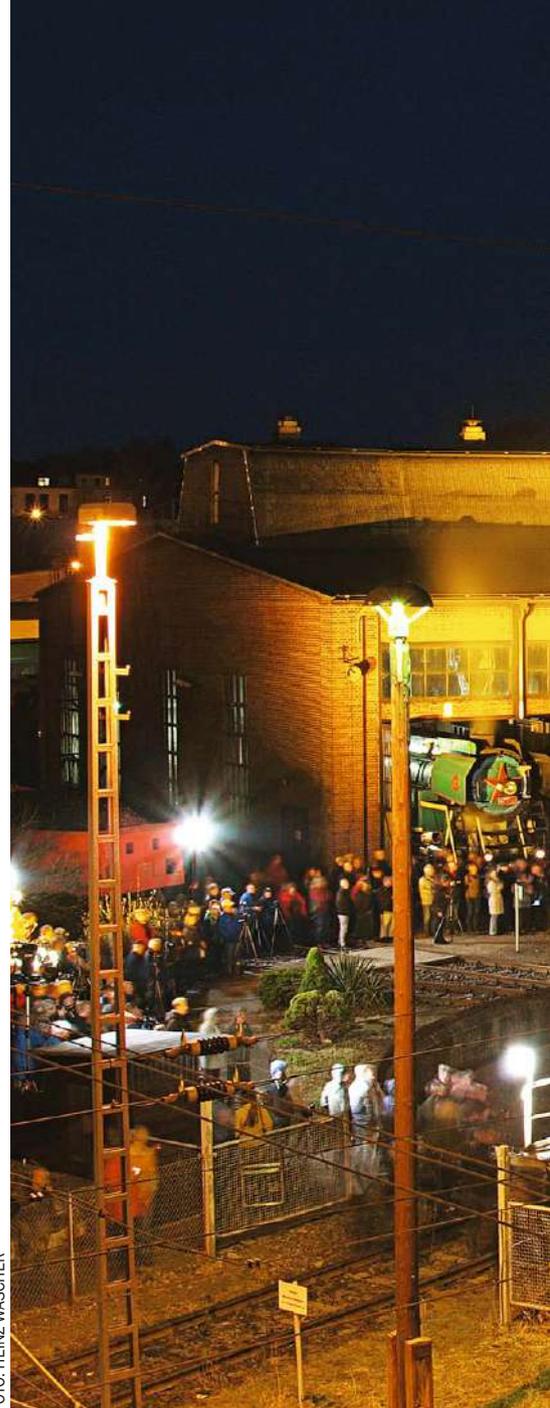


FOTO: HEINZ WÄSCHER



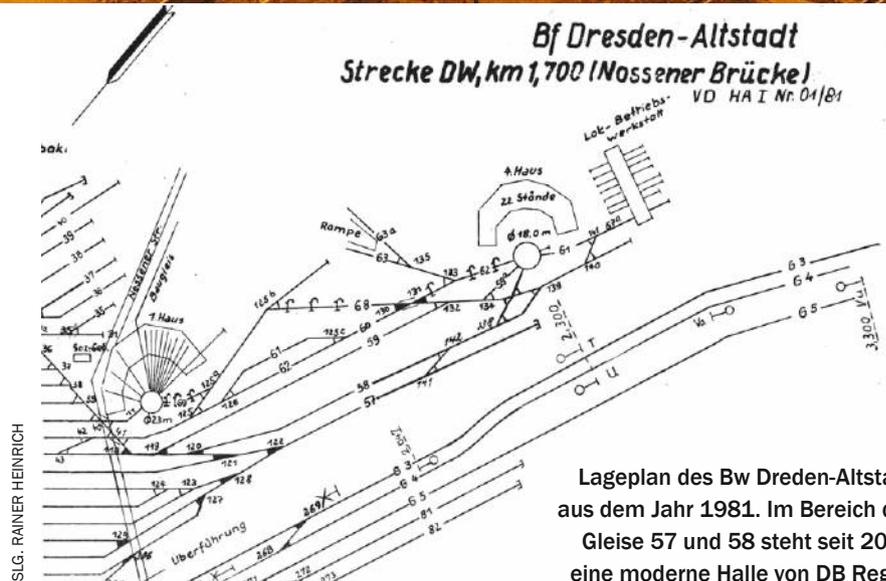
Das 01-Treffen im April 2015 war ein besonderer Höhepunkt im Rahmen der Dresdner Dampfloktreffen: Sechs Lokomotiven der verschiedenen Unterbauarten der Reihe 01, davon fünf unter Dampf, versammelten sich am Lokschuppen.



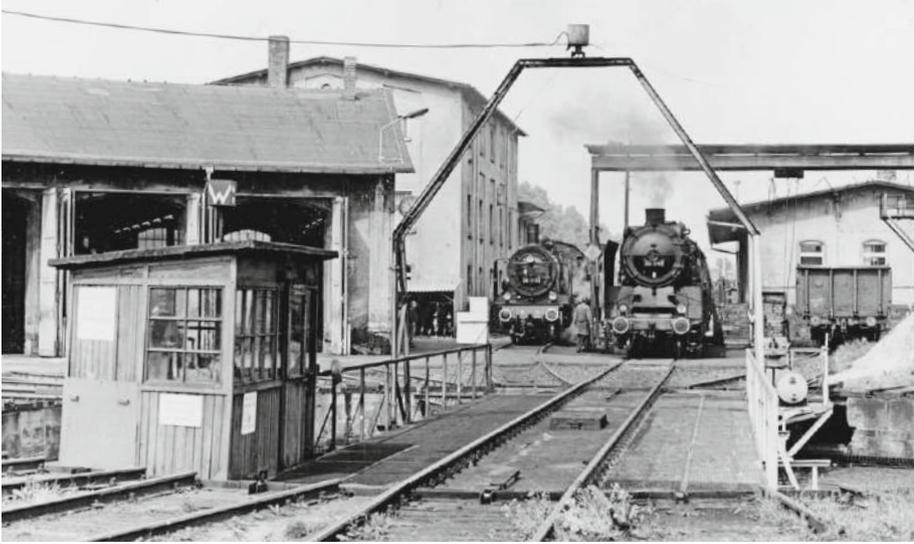
Das frühere Betriebswerk Dresden-Altstadt war das erste Bw entlang der Sachsenmagistrale und ist bis heute museal erhalten geblieben. Vor allem zum alljährlichen Dresdner Dampflokfesten ist hier immer viel los. Die abgebildete Nachtfotoparade fand am 6. April 2018 statt.



bis dahin vier große Ringlokschuppen mit je 22 Ständen und eine Lokomotivwerkstatt mit Schiebebühnenfeld. Nach 1945 wurde das Bw Dresden-Altstadt nicht wieder in seiner ursprünglichen Größe aufgebaut. Der 1953 erfolgte Neubau des Lokschuppens 1 mit acht Gleisen an der Nossener Brücke diente nach Ausscheiden der Schnellzugloks der Baureihe 01 aus dem Plandienst bei der Rbd Dresden ab 1977 als Unterkunft der DR-Traditionslokomotiven. Zur Popularisierung der umfangreichen Sammlung findet seit Mai 1992 auf dem früheren Bw-Gelände alljährlich das Dresdner Dampflokfest statt. Nach dem August-Hochwasser 2002, welches auch die Anlagen in Dresden-Altstadt in Mitleidenschaft



Lageplan des Bw Dresden-Altstadt aus dem Jahr 1981. Im Bereich der Gleise 57 und 58 steht seit 2007 eine moderne Halle von DB Regio.



Im Juli 1986 war das frühere Bw Freiberg Gastgeber für Dampflokomotiven zum Streckenjubiläum nach Holzgau. Die Drehscheibe im Vordergrund verfügte damals noch über eine Besonderheit: Neben dem elektrischen war zudem ein Druckluft-Antrieb vorhanden.

hofsgebäudes samt Lokbehandlungsanlagen. Der Bau weiterer von Freiberg ausgehender Strecken (1875 nach Nossen, 1876 nach Bienenmühle, 1890 nach Großhartmannsdorf, Langenau und Halsbrücke) machte eine Erweiterung der Bahnhofsanlagen notwendig. Nach Abtragung der alten Anlagen entstand im Jahre 1900 der zuletzt noch vorhandene Ringlokschuppen mit zehn Ständen und einer 18-Meter-Drehscheibe. In Freiberg waren vor 1945 vorwiegend Tenderlokomotiven der Baureihen 91³ und 86 für den Nebenbahndienst beheimatet. Der sächsische Rollwagen, die BR 38², wurde ab 1933 die Personenzuglokomotive für das Bw Freiberg. Nach einem Schreiben des Maschinenamts Dresden 1, Nr. 583, vom 23. Dezember 1936, wurde der bisherige Lokbahnhof (Lbf) Freiberg ab 1. Januar 1937 zum Bahnbetriebswerk erhoben. Dem Bw unterstellt wurden die Lokbahnhöfe in Bienenmühle, Großhartmannsdorf, Langenau und Sayda (Schmalspurlinie nach Mulda). Im Jahre 1950 existierten nur noch die Lbf Bienenmühle und Sayda, die beide 1966 geschlossen wurden. Zwischen 1945 und 1965 waren vorwiegend Dampflokomotiven der Reihen 38², 56¹, 58 (G 12), 86 und 91³ in Freiberg beheimatet. Bis zu sechs Neubauloks der Baureihe 65¹⁰ kamen im Rahmen der Streckenelektrifizierung in den Jahren 1965/1966 von Freiberg aus nach Dresden zum Einsatz. Der



Über 30 Jahre lang stellten Diesellokomotiven der Baureihe V 100 die Grundausrüstung im Fahrzeugpark der Einsatzstelle Freiberg dar. Am 23. April 1994 warteten die längst als 201 285 und 813 bezeichneten V 100 auf neue Einsätze.

zog, entschloss sich DB Regio allerdings dazu, im Gleisfeld zwischen den beiden bis heute erhaltenen Heizhäusern 1 und 4 eine moderne Wartungshalle zu errichten. Diese ging 2007 in Betrieb. Die „Interessengemeinschaft Bw Dresden Altstadt e. V.“ kümmert sich nun um die beiden historischen Ringlokschuppen und die alte Werkstatthalle samt der dort hinterstellten Museumsloks. Zudem wird auch weiterhin das nun Dresdner Dampfloktreffen genannte Museumfest veranstaltet, welches seit 2009 in kleinerem Rahmen als die Veranstaltungen der 1990er-Jahre stattfindet, aber dennoch großen Anklang findet.

Bahnbetriebswerk und Lokbahnhof Freiberg

Das erste Heizhaus in Freiberg gab es schon seit 1862, als der erste Zug von Dresden kommend diese Station erreichte: Ein Rechteckschuppen in der Nähe des Bahn-



Der Lageplan des Bw Freiberg war in dieser Form von 1900 bis zum Abriss 2011 gültig.

Plandienst mit Dampfloks in Freiberg endete am 31. Mai 1969. Nach 30 Jahren Selbstständigkeit wurde Freiberg am 1. Juni 1967 Außenstelle des Bw Karl-Marx-Stadt Hbf, ab 1. Januar 1968 des Groß-Bw Karl-Marx-Stadt. Das Bw Karl-Marx-Stadt organisierte auch den Traktionswechsel in Freiberg: Die

ersten V60 im Rangierdienst kamen ab 1965 (V60 1099, 1063, 1129) in Freiberg zum Einsatz. 1967 folgte die V100 im Reisezugdienst. Der Anschluss Freibergs an das elektrische Streckennetz am 25. Mai 1965 hatte keine Bedeutung für das Bw. Lediglich auf E-Lok umgeschulte Lokführer

kamen in einem Personaldienstplan auf der E42 im Wendezugdienst zum Einsatz. Von 1970 bis 1992 war der Freiburger Lokleiter für den Einsatz von sieben Loks der Baureihe 110, vier Loks der Baureihe 106 und für drei Loks der Baureihe 242 verantwortlich. Im Freiburger Lokschuppen wur-

Übersicht: Bahnbetriebswerke an der Sachsenmagistrale

Dienststelle	Baujahr bzw. Einweihungsdatum	Rundlokschuppen	Rechteckschuppen	Anzahl an Lokomotiven zum 31.08.1945	Anzahl an Dampfloks einzelner Baureihen im Dezember 1955	Insgesamt	Schließung	Bemerkung
Dresden-Altstadt	1872/ 1896	4	1	89	03 ¹⁰ 07 08 18 ⁰ 38 ¹⁰ 1x 1x 1x 8x 20x 39 ⁰ 84 86 89 91 98 ⁰ 10x 8x 7x 11x 1x 11x	79		ab 1.01.1967 Bw Dresden; ab 1992 Museums-Bw; 1.10.2007 Neubau der DB Regio-Werkstatt
Lbf Tharandt	1862	-	1	4	4x Baureihe 58 Bw Dresden-Friedrichstadt		25.09. 1966	
Bw Freiberg	1905	1	-	47	38 ² 56 ¹ 86 91 89 99 4x 6x 10x 6x 1x 3x	30		ab 1.06.1967 Einsatzstelle des Bw Karl-Marx-Stadt Hbf; ab 1.01.1968 des Bw Karl-Marx- Stadt; Abbruch im Juli 2011
Bw/Lbf Flöha - Komotauer Seite (ab 1937 VT-Bw) - Annaberger Seite	1887 1887		1 1		2x Baureihe 75 ⁵ bis 1962, 2x Baureihe 56 ¹ bis 1965.		31.12. 1993	1.09.1927 - 1936 Bw Flöha, Lokbahnhof Hilbersdorf; 1.04.1946 - 31.12.1949 Bw Flöha, Lbf Chemnitz Hbf; ab 1966 Baumechanik Radebeul
Bw Chemnitz- Hilbersdorf	31.10.1900	2	-	140	44 56 ¹ 58 86 27x 3x 33x 15x 94 ²⁰ 89 99 9x 1x 3x	91	31.05. 1995	1.01.1968 Bw Karl-Marx-Stadt (BTH); 3.01.1991 Flächendenkmal; 7.02.1991 Gründung des SEM, seitdem Museums-Bw
Chemnitz Hbf 1953 - 1990 Karl-Marx-Stadt	1.10.1906	2	-	96	39 ⁰ 38 ² 86 75 ⁵ 98 25x 9x 4x 28x 3x	69	15.12. 2002	1.01.1968 Bw Karl-Marx-Stadt (BTG); zuletzt zu DB Regio gehörig; 2019 noch vorhanden
Bw Glauchau	1916	1	-	58	38 ¹⁰ 56 ¹ 58 75 ⁵ 94 ²⁰ 9x 2x 13x 13x 9x	46		ab 1.01.1994 Einsatzstelle des Betriebshofs Zwickau; bis 12.08.2002 DB Regio; seit 10.12.1996 in Denkmal- liste, seitdem Museums-Bw
Bw Zwickau	1871/ 1896	3	-	126	38 ² 39 ⁰ 44 58 75 ⁵ 4x 7x 10x 17x 1x 86 89 ² 91 94 ²⁰ 8x 13x 1x 16x	77		Lokschuppen stillgelegt 2003; Gleis im Bw noch in Betrieb für DB Cargo
Bw Reichen- bach (Vogtl.)	1899/ 1902	3	-	106	19 ⁰ 39 ⁰ 44 58 91 11x 13x 16x 4x 6x 94 ²⁰ 98 99 4x 1x 2x	57	30.09. 1999	zuletzt DB Regio; bis 06/2000 von der Regentalbahn AG genutzt; im Sommer 2012 Teilabbruch
Lbf Plauen	1902	1	-		50 86 94 ²⁰ 1x 1x 1x		31.05. 1992, 2002	ab 1.06.1992 Personaleinsatz- stelle bis 1994; 2015 Abbruch Verwaltungsgebäude; Lokschuppen noch vorhanden
Bw Hof (bay.) Bw Hof Nord (sächs.)	1.04.1880 1.04.1880	Haus 1+2 Haus 3+4	1 ab 1976	140	01.01.1954: 141 Lokomotiven			Haus 1+2 1975 Abbruch, an gleicher Stelle 1976 Neubau Rechteckschuppen, DB Regio; Haus 4 1945 zerstört; Haus 3 1975-2000 Kraftwa- gen-Bw, 2011 abgebrochen



Bw Hilbersdorf: Diese Fahrzeugparade vor dem Kohlehochbunker am 4. August 1989 war möglich, als die SAXONIA auf dem Weg von Leipzig nach Annaberg-Buchholz dort weilte.

Das Bahnbetriebswerk Chemnitz-Hilbersdorf

Die Geschichte der Heizhausanlage Hilbersdorf, ab 1923 Bw Chemnitz-Hilbersdorf, mit ihren beiden Ringlokschuppen mit je 26 Ständen und den 20-Meter-Dreh-scheiben, reicht ins Jahr 1900 zurück. Die dort beheimateten Güterzuglokomotiven der Baureihen 44 und 58 (G 12) erbrachten bis zur Elektrifizierung 1965 einen Großteil ihrer Leistungen auf der Sachsenmagistra-le. Von 1981 bis 1987 kehrte der Dampflok-betrieb wieder in das Bw Karl-Marx-Stadt, Betriebsteil Hilbersdorf (BTH), zurück. Zeit-weise waren 25 Lokomotiven der Baureihe 50 in Hilbersdorf beheimatet, davon vier für den Planeinsatz. Im Dezember 1991 schieden die 14 letzten als Heizloks vorgehal-tenen Maschinen der Baureihe 50 und zwei Loks der Baureihe 52⁸⁰ aus dem Be-triebspark. Anfang der 1990er-Jahre wur-den in Hilbersdorf nur noch die Großdiesel-lok-Baureihe 232 des Bw Chemnitz unter-halten. Am 28. Mai 1995 endete auch dies. Mit der Gründung des Vereins „Sächsisches Eisenbahnmuseum e. V. Chemnitz-Hilbers-dorf“ (SEM) begann am 7. Februar 1991 die Geschichte als Eisenbahnmuseum, wel-ches heute die größte Loksammlung an Dampflokomotiven, Dieselloks- und E-Loks in Sachsen beherbergt. Seit dem 3. Januar 1991 stehen die Anlagen des Bw unter Flä-chendenkmalschutz. Von Kriegszerstörun-gen verschont, stellt Hilbersdorf heute das größte noch im Originalzustand erhaltene Bahnbetriebswerk in Deutschland dar.



Blick auf das Vorfeld des Bw Karl-Marx-Stadt Hilbersdorf in den 1980er-Jahren, als dort zeitweise noch bis zu 25 Lokomotiven der Baureihe 50³⁵ beheimatet waren.

den nach dem Ende der Dampflokzeit auch Schwerkleinwagen (SKL) instandgesetzt. Ab dem 1. Januar 1994 wurde die Einsatz-stelle Freiberg geschlossen und dem Be-triebshof (Bh) Chemnitz noch einige Zeit als Personaleinsatzstelle angeschlossen. Das endgültige Aus brachte die Übernahme des SPNV auf der Linie Freiberg – Holz-hau durch die neu gegründete Freiburger Eisen-bahngesellschaft am 5. November 2000. Nach jahrelangem Leerstand wurden alle noch vorhandenen Anlagen des ehemali-gen Bw Freiberg bis Juli 2011 abgebrochen.

Aus dem Bw Hilbersdorf wurde das Säch-sische Eisenbahnmuseum Chemnitz-Hil-berstdorf (SEM), das heute eine Sammlung sächsischer Länderbahnloks beherbergt.



Das Bw Karl-Marx-Stadt Hauptbahnhof

Die Geschichte des Bw Karl-Marx-Stadt Hauptbahnhof (Hbf) begann 1852 mit Eröffnung der Chemnitz – Riesaer Eisenbahn, die in Chemnitz zunächst einen zweigleisigen Rechteckschuppen unterhielt. Mit Inbetriebnahme des Güterzug-Betriebswerks im benachbarten Hilbersdorf konnten die Anlagen in Chemnitz Hbf ausgebaut werden. Am 30. April 1906 wurde ein neuer Ringlokschuppen an der Glösaer Straße eröffnet, zudem entstand ein Wasserturm mit 400 Kubikmetern Fassungsvermögen, der seit 1984 unter Denkmalschutz steht. 1909 kam noch ein weiterer Ringlokschuppen hinzu, der bis 1914 auf 26 Stände erweitert wurde. Im Verzeichnis der Bahnbetriebswerke vom 1. April 1939 gehören zum Bw Chemnitz Hbf die Lokbahnhöfe Hainichen, Limbach und Stollberg. Das Bw Chemnitz Hbf war vorrangig für die Bespannung von Reisezügen und für den Rangierdienst zuständig. Für die Zugförderung beheimatete es über Jahre unter anderen die Baureihen 38², 39⁰, 64 und 75⁵. Im November 1961 waren über 90 Dampflokomotiven im Bw Hauptbahnhof beheimatet. Nach der Bildung des Groß-Bw Karl-Marx-Stadt am 1. Januar 1968 wurden im Betriebsteil 1, das vorherige Bw Hauptbahnhof, Diesel- und Elektroloks konzentriert. Im Betriebsteil 2 (Hilbersdorf) verblieb die Dampftraktion. Die neue Dienststelle war mit rund 220 Triebfahrzeugen nach Dresden das zweitgrößte Bahnbetriebswerk der DR. Seit Frühjahr 1964 standen die Diesel-loks der Baureihe V60 für den Rangierdienst zur Verfügung. Für den Streckendienst folgten 1966 die V180 und 1967 die V100. Für den Einsatz auf der elektrifizierten Sachsenmagistrale Dresden – Zwickau – Reichenbach erhielt das Bw Hbf ab 1965 die Baureihe E42/242 und ab 1978 die Baureihe 250. Die E-Loks wurden im Lokschuppen 1 unterhalten. Der Teilabriss des Lokschuppens 1 Ende der 1970er-Jahre blieb ein Provisorium. Alle dort abgestellten Dieselloks standen nun bis zur Schließung des Bw im Freien. Bereits 1992 endete die Beheimatung der E-Lok-Baureihe 250/155 mit der Abgabe nach Dresden. Im Mai 1994 schieden auch die letzten 242/142 aus. Der letzte große Loktausch im Betriebsteil Glösaer Straße (BTG) erfolgte in den Jahren



Am 4. Juli 1986 wendete die Lok 50 3673 der Einsatzstelle Rochlitz im Betriebswerk Karl-Marx-Stadt Hauptbahnhof für die Rückfahrt mit einem Personenzug nach Rochlitz.



Das Bw Hauptbahnhof war die Hochburg sächsischer Länderbahnloks der Baureihe 38². Im Sommer 1967 ist 38 354 Bereitschaftslok des Karl-Marx-Städter Hilfszuges.

FOTO: SABY, SLG, HEINRICH

Der Ostflügel des Lokschuppens 1 wurde aus Kostengründen zu DR-Zeiten nicht wieder aufgebaut. Am 14. Mai 1994 stehen dort die Diesellokomotiven des Betriebswerks Chemnitz im Freien abgestellt. Im Hintergrund der historische Wasserturm.





Bw Glauchau: Am 12 Juni 1988 wurde im Rahmen einer DMV-Sonderfahrt der Dampflokomotivabschied in Glauchau gewürdigt. 50 3670-2 präsentierte sich dabei auf der Drehscheibe.

1993/1994: Als Ersatz für die Baureihe 118 kam die Baureihe 219 nach Chemnitz, zeitweise bis zu 33 Exemplare. Am 10. Juni 2001 wurden die letzten zehn Maschinen nach Leipzig und Görlitz abgegeben. Die Anlagen in Chemnitz Hbf gehörten ab 1999

DB Regio, welche die Werkstatt am 15. Dezember 2002 aufgab. Die neu gegründete „Erzgebirgsbahn“ wechselte den Standort in eine Werkshalle des früheren Ausbesserungswerks Chemnitz. Seit 20 Jahren verfallen die verbliebenen Anlagen.

Das Bahnbetriebswerk Glauchau

Als drittes „Museums-Bw“ an der Sachsenmagistrale ist das Bw Glauchau zu nennen, das seit dem 10. Dezember 1996 unter Denkmalschutz steht. Der zwölfständige Ringlokschuppen, das Verwaltungsgebäude und die 20-Meter-Drehscheibe wurden 1916 fertiggestellt. Seine Selbstständigkeit verlor das Bahnbetriebswerk am 31. Dezember 1993, als es Einsatzstelle des Betriebshofes Zwickau wurde. Nach dem Rückzug der DB Regio AG aus Glauchau im Jahre 2002, nutzte nun der Verein „IG Traditionslok 583047 e. V.“ den Lokschuppen und die ehemaligen Betriebswerksanlagen für eine wechselnde Sammlung historischer Schienenfahrzeuge, darunter bis 2017 auch 01509 und 86333 der PRESS. Ebenso sind 50849 und 583047 als Museumslokomotiven in Glauchau hinterstellt. Mit der DR-Neubaulok 231097 ist der Verein regelmäßig mit Sonderzügen auf der Sachsenmagistrale unterwegs, aber auch außerhalb Sachsens sehr aktiv. Im Monat Mai und September finden im Museums-Bahnbetriebswerk Glauchau alljährlich Feste mit Gastlokomotiven statt.

Das Bahnbetriebswerk Zwickau

Zwickaus Lage in Sachsen und der daraus resultierende Güterverkehr in Richtung Erzgebirge, Vogtland und seit den 1990er-Jahren zum VW-Werk Mosel, hat den westsächsischen Standort für den Lokomotiveinsatz bis heute erhalten. Zwickau erhielt am 6. September 1845 von Leipzig Anschluss an das sächsische Eisenbahnnetz. Seither sind in Zwickau Lokomotiven beheimatet und werden von hier aus heute noch unter der Regie von DB Cargo eingesetzt. Das Heizhaus aus dem Jahr 1871 wird von DB Cargo als Aufenthalts- und Verwaltungsgebäude genutzt. Die Gleisanlagen im Gelände des Bw Zwickau zu den beiden Ringlokschuppen, die seit 2003 geschlossen

Mit Gründung der DB AG wurde das Bw Glauchau ab dem 1. Januar 1994 dem Betriebshof Zwickau angegliedert. Noch eine Zeit lang bestimmten Diesellokomotiven der Baureihen 228, 219 und 298 das Betriebsgeschehen, wie hier im 5. Februar 1994.





FOTO: JURGEN SCHAAF

Eine Ballonfahrt ermöglichte am 15. Juli 2010 diese Luftaufnahme des Bw Zwickau mit den seit 2003 geschlossenen Rundhäusern.

sind, bestehen ebenfalls noch und werden als Abstellplätze der Rangierloks genutzt. Dank dieser Tatsache ist das Bw Zwickau somit das älteste Bahnbetriebswerk in Deutschland überhaupt, dessen Gleisanlagen seit nunmehr 151 Jahren noch immer

regelmäßig von Lokomotiven der DB AG befahren werden. Viele Jahrzehnte beheimatete das Bw Zwickau die sächsischen Fünfkuppler der Baureihe 94¹⁹⁻²¹ und die Einheitsloks der Baureihen 44 und 50 hinter seinen Schuppentoren. Mit dem An-

schluss an das elektrische Streckennetz im Mai 1963 wurde Zwickau das einzige Bahnbetriebswerk der DR in der Rbd Dresden, in dem die schweren Altbau-E-Loks der Baureihe E94 beheimatet waren. Aber auch die Baumusterlokomotive der Baurei-



Im Januar 1985 begegneten sich 50 2652 und 50 3145 beim Restaurieren auf den Kanalgleisen des Bahnbetriebswerks Zwickau.



Am 13. März 1982 verließen die Heizloks 50 3523 und 3658 das Bw Zwickau gen Glauchau, wo sie im Muldental gebraucht wurden.



Bw Reichenbach: Blick auf das Vorfeld am ehemaligen Lokschuppen 3 mit Lokwerkstatt und Besandungsanlage. Im Vordergrund steht 228 548, eine Ex-DDR-Regierungszuglok.

he 212/243, die Lok 243001 („Weiße Lady“), war von 1982 bis 1984 zeitweise in Zwickau zur Betriebserprobung stationiert. Seinen eigentlichen Bekanntheitsgrad erlangte das Bw Zwickau unter den Eisenbahnfreunden aber erst ab den 1980er-Jahren durch die Traditionslok 50 849. Bis zu ihrer Abstellung wegen Kesselfristablaufs im September 1994 war sie in Verbindung mit dem Traditionseilzug Zwickau eine der am häufigsten eingesetzten betriebsfähigen Museumsloks der DR.



Am 24. September 1998 ruhten sich im Reichenbacher Haus 2 die Großdiesellokomotiven der Baureihen 232 und 234 aus.

Das Bahnbetriebswerk Reichenbach (Vogtl.)

Von 1846 bis 1999, insgesamt 153 Jahre lang, waren in Reichenbach Lokomotiven stationiert. Der 120 Jahre andauernden Dampflokszeit folgten lediglich 33 Jahre

Dieselbetrieb. Schon am 30. Mai 1967 konnte Reichenbach als erste Dienststelle der DR „Dampffreiheit“ vermelden und setzte fortan nur noch Dieseltriebfahrzeuge, ab 1976 auch E-Loks, ein. Reichenbach kann sich rühmen, die meisten sächsischen Schnellzugloks, zuletzt den legendären „Sachsenstolz“ der sächsischen Gattung XXHV (19^o) und die preußische P 10 (39), hinter seinen Toren beheimatet zu haben – den hochwertigen Schnellzugdienst auf der LH-Linie und nach Dresden dabei stets immer im Blickfeld. Mit dem Zugang der Einheitslok-Reihe 44 Anfang 1940 wurde die Bedeutung des vogtländischen Bw nochmals aufgewertet, galt doch die LH-Linie zwischen Reichenbach und Hof vor dem Krieg als wichtige Nord-Süd-Verbindung und als am dichtesten befahrene Eisenbahnstrecke in Deutschland. Das Bw Reichenbach, im Jahre 1902 am jetzigen Standort neu erbaut, wurde 1963 südlichster Endpunkt der Elektrifizierung im sächsischen Dreieck. 1970 zum Groß-Bw erhoben, erfüllte es wichtige Aufgaben im Transitverkehr in die BRD und in die CSSR über Bad Brambach. Im Herbst 1989 schrieb es wie kein anderes DR-Betriebswerk Geschichte, indem es alle Sonderzüge mit DDR-Flüchtlingen aus der Prager Botschaft über Plauen – Gutenfürst – Hof mit seinen Loks der Baureihe 132 bespannte. Die Umbrüche der 1990er-Jahre blieben



Zwei Schnelltriebwagen (SVT) aus Zeiten der Vorkriegs-Reichsbahn trafen sich am 25. Februar 1992 im Bw Reichenbach vor der sogenannten V5-Halle: Links der SVT 137 225 der Bauart Hamburg und rechts der nicht betriebsfähige SVT 137 234 der Bauart Leipzig.



Bw Hof: Untrennbar mit dem oberfränkischen Bahnbetriebswerk ist die Baureihe 01 verbunden, die von 1926 bis 1973 hier anzutreffen war. Die DB-Neubaukesselok 001 178 drehte sich im Oktober 1972 auf der Hofer Drehscheibe. Auf die Sachsenmagistrale kam die Baureihe 01 nach der deutschen Teilung nicht mehr.

In den Behandlungsanlagen des Bw Hof, hier am 9. September 1972 fotografiert, wurden bis ins Jahr 1967 auch Lokomotiven der DR-Baureihe 22 des Bw Reichenbach versorgt.

für das einstige Vorzeige-Bw der DR nicht ohne Konsequenzen: Die zuletzt von DB Regio genutzte Werkstatt in Reichenbach wurde am 30. September 1999 geschlossen. Danach blieb nur die Regental-/Vogtlandbahn bis zum Umzug nach Neumark im Juni 2000. Seither verfällt das Bw-Gelände.

Das Bahnbetriebswerk in Hof (Oberfranken)

In Hof entstanden mit der Eröffnung des neuen Bahnhofes am 1. April 1880 gleich zwei Bahnbetriebswerke: Im Norden gab es das „Heizhaus Hof Nord“ der Sächsischen Staatsbahn (Schuppen 3 und 4), welches bis 1945 der Rbd Dresden unterstand. Südlich des Empfangsgebäudes besaß die Bayerische Staatseisenbahn ebenfalls zwei Ringlokschuppen mit 22 beziehungsweise 29 Ständen. Die in Hof Nord beheimateten Lokomotiven verkehrten ausschließlich in Richtung Plauen. Bereits 1926 erhielt das Bw Hof Lokomotiven der Baureihe 01 und im gleichen Jahr die Vierzylindermaschinen 02 008 bis 010 zugeteilt, die auch von Regensburg nach Leipzig durch das Vogtland liefen. Am 8. April 1945 wurden die Hofer Bahnanlagen durch einen Bombenangriff schwer getroffen. Mit Gründung der DB und der Wiederaufnahme des Verkehrs über den Grenzbahnhof Gutenfürst wurden die Loks der Baureihe 39/22 des Bw Reichenbach ständige Gäste und restaurierten bis 1967 im wiederaufgebauten Bw Hof. Das Bw Hof beendete am 2. Juni 1973 den Plan-einsatz der Baureihe 01. Am 11. Januar 1975 folgte die Baureihe 50, womit der Dampfbetrieb in Hof zu Ende ging. Die Bundesbahn ließ 1976 eine neue Fahrzeughalle bauen, die bis heute von DB Regio Nordbayern genutzt wird. □ *Rainer Heinrich*



FOTOS: MANFRED VAN KAMPEN, SLG, EISENBAHNSTIFTUNG



FOTOS (17): RAINER HEINRICH

Vor der heutigen Fahrzeughalle von DB Regio Nordbayern in Hof wartete im Mai 2004 der Neigetechnik-Triebwagen 612 479 in Fernverkehrsfarben auf seinen nächsten Einsatz. In Hof waren ab dem Jahr 2001 bis zur ersten Abstellung 2003 auch alle ICE-TD beheimatet.

Zusätzlich zur großen stationären Anlage (siehe MEB 11/2016) und einer RhB-Anlage (MEB 11/2019) befindet sich ein weiteres Schaustück in den Räumen des „Modellbahnclubs Glauchau e. V.“: der H0-Nachbau des Bahnbetriebswerkes der Heimatstadt.

Glauchau, wie es raucht und dampft



Wer schon einmal dort war, erkennt die Glauchauer Anlagen gleich wieder. Für alle anderen lohnt sich ein Besuch, sowohl im Vorbild-Bw als auch beim Modellbahnclub.

Im Jahr 1858 erhielt Glauchau mit der Eröffnung der Strecke von Chemnitz nach Zwickau und jener nach Gößnitz seinen Eisenbahnanschluss. Zunächst entstand ein rechteckiges Heizhaus für zwei Lokomotiven. 1875/76 kam es wegen der Einbindung der Muldentalbahn zur Bahnhofserweiterung und zum Neubau eines sechsständigen Rundhauses mit Zwölf-Meter-Drehscheibe unterhalb der heutigen Holzhandlung Schellenberg. Gleichzeitig wurde auf der Bahnhofsnordseite schräg gegenüber des Rundhauses auf dem Gelände des heutigen Bw ein rechteckiges Heizhaus mit sechs Ständen erbaut. Das Rundhaus nutzte man für die Personenzug-, das Rechteckhaus für die Güterzugloks.



Von 1914 bis 1916 wurde, vermutlich aus strategischen Gründen, ein neuer 14-ständiger Ringlokschuppen mit einer 20-Meter-Drehscheibe errichtet. Er ent-

Das Vorbild-Bw wurde mehrfach erweitert

sprach der Bauart Potsdam, bei der je zwei Gleise durch ein gemeinsames Tor in den Lokschuppen führen. Erst nach dem Krieg, im Jahr 1923, wurde der Bahnhofsumbau fortgesetzt, am Lokschuppen weiter gebaut

und die Anbindung an die Bahnstreckengleise verändert. Mit der Aufstockung des Verwaltungsgebäudes im Jahr 1934 war in etwa der Zustand erreicht, wie er noch heute zu sehen ist. Mitte der 1980er-Jahre wurden die Holz- durch Rolltore ersetzt.

Die Bekohlung der Lokomotiven erfolgte bis 1958 durch Kohlenlader mittels Kohlenhunten und eines sogenannten Findeisen-Krans. Er wurde durch einen EDK 6 ersetzt, der heute noch im Einsatz steht.

Die Wasserversorgung für die Dampflokomotiven erfolgte über ein einstöckiges



Auch Gastfahrzeuge bei Lokausstellungen (die erste fand 1981 in Glauchau statt) oder auf dem Weg ins Raw Meiningen sowie zu Sonderfahrten sind im Modell-Bw zu bestaunen.



Der Lokschuppen entstand im Eigenbau auf Sperrholz-Basis. Es führen jeweils zwei Gleise durch ein Tor ins Innere – die Drehscheibe muss daher Zwischenschritte anfahren können.

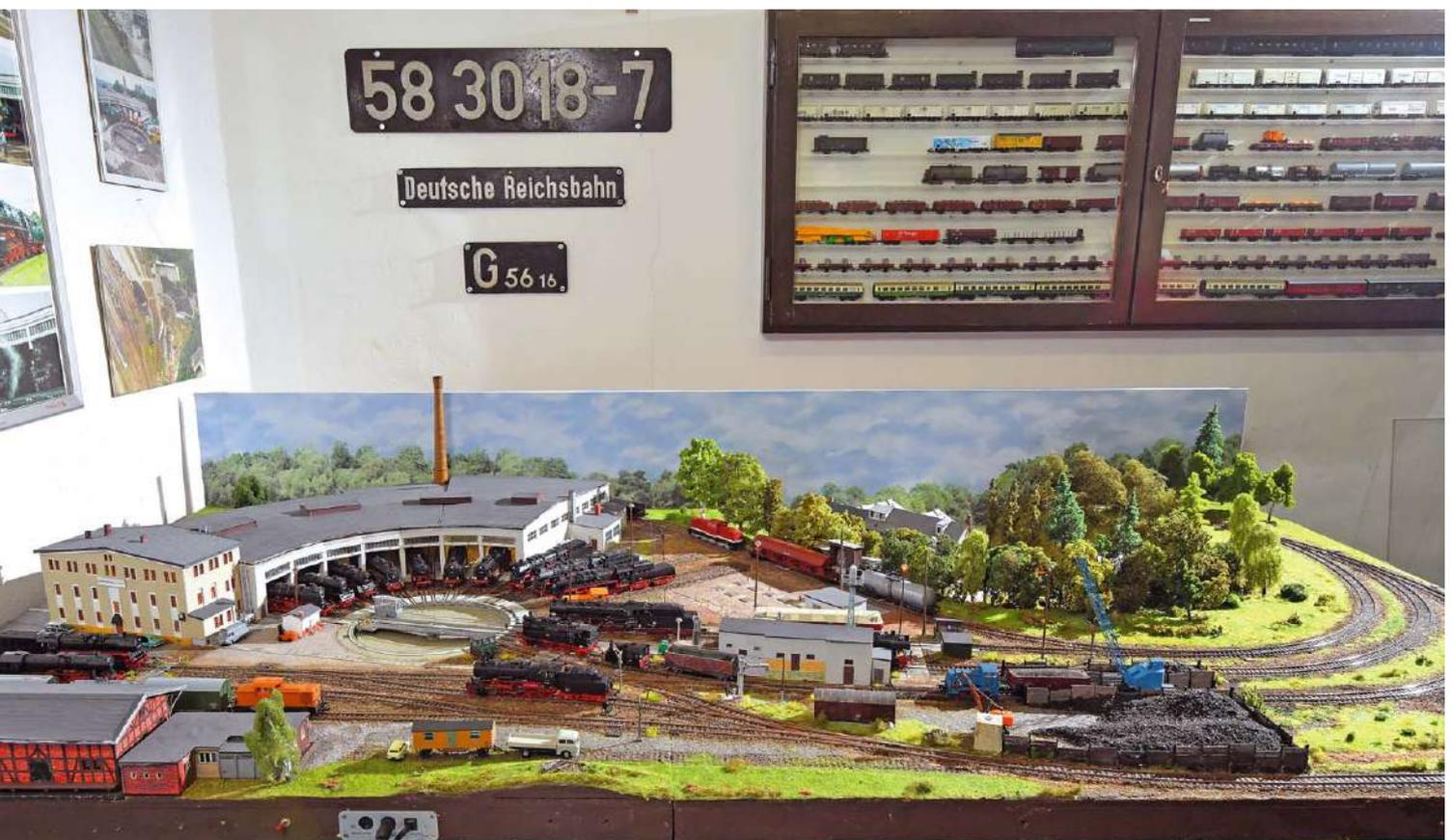


Vorn ist die Bekohlung mit dem Einheitsdrehkran EKD 6 zu sehen, dahinter liegen der Sandschuppen und die Entschlackungsanlage, jedoch ohne den Schlackeaufzug.

Wasserhaus in der Eisenbahnsiedlung oberhalb des Bahnhofs. Für den Loksand existierte ein massiver Schuppen mit Trockenanlage. Daneben befindet sich die Ausschlackgrube, die bis zum Ende der Dampftraktion mit einem Schlackeaufzug versehen war, mit dem die Schlacke in offene Güterwagen verladen wurde. Im Zuge des Traktionswandels entstand 1965 eine Tankstelle, die sich auf Höhe des Sandschuppens befand, 2007 außer Betrieb ging und später abgebrochen wurde. Gegenüber dem Verwaltungsgebäude befand sich der sogenannte Zollboden, ein 1878 errichteter Güterschuppen, der vom Bw als Lager genutzt und mehrfach umgebaut wurde. Leider riss man das denkmalgeschützte Gebäude beim Bau des „Güterverkehrszentrums Südwestsachsen“ ab.

Die Dampfzeit im Bw Glauchau endete 1988 mit der Abstellung der letzten 50.35. Schon zuvor war das Bw kurz dampffrei, zwischen der Abstellung der letzten 58.30 im Februar 1981 und dem März 1982, als im Zuge der Ölkrise wieder 50.35 in Glauchau beheimatet wurden.

An Dieselloks waren die Baureihen 100 (Köll), 101 (V15), 102 (V23) 105/106,



Die Bw-Anlage in der Gesamtansicht in den Vereinsräumen. Vorn links ist der im Text erwähnte ehemalige Zollboden zu erkennen.

110/112 und 118 in Glauchau beheimatet. Aus anderen Bw kamen 119, 120 und 132 an die Glauchauer Tankstelle.

Das Modell-Bw entsteht nach einem Umzug

Nach einem der vielen Umzüge in der Vereinsgeschichte, diesmal in die ehemalige Mitropa-Gaststätte des Bahnhofs St. Egidien im Jahr 1999, reifte der Entschluss für einen Nachbau des Bw unserer Heimatstadt. Die Entscheidung bei einem kühlen Bier kam zustande, da ein Raum unseres neuen Domizils noch ungenutzt war.

Da es kein fertiges Gebäudemodell gab, war Selbstbau angesagt. Mit Zollstock und Fotoapparat wurde alles vermessen und dokumentiert, sodass der Nachbau aus Sperrholz beginnen konnte. Der Bau der Gebäude dauerte etwa ein Jahr.

Eine der größten Herausforderungen war die Drehscheibe. Sie musste einen Zwischenschritt anfahren, da zu jeder Toreinfahrt zwei Gleise gehörten. Dies ließ sich mit einem Roco-Modell realisieren, das wir aber noch entsprechend unserer Verhältnisse modifizieren mussten.

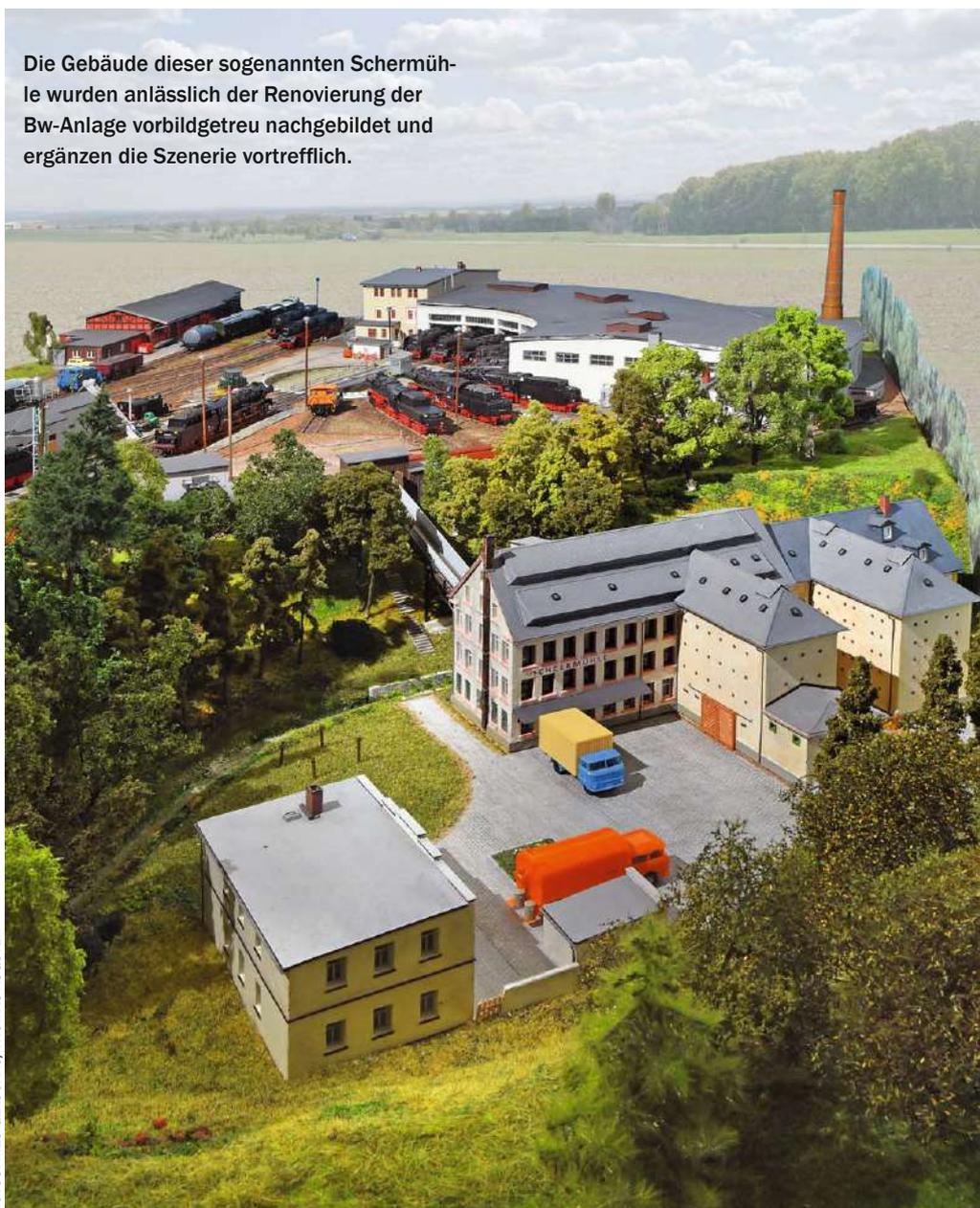
Der Rohbau wurde erstmals 2001 zur Weihnachtsausstellung gezeigt, ein Jahr später war die Anlage fertig. Doch nach vielen Einsätzen, auch in anderen Orten, war bald eine Rekonstruktion erforderlich: Sämtliche Gleise wurden durch Tillig-Elite-Material ersetzt, die Drehscheibe mit einer Arduino-Steuerung und einem Schrittmotor versehen, neue Unterflurantriebe für die Weichen eingebaut und eine digitale Steuerung zum Fahren installiert.

In diesem Zusammenhang wurde auch die Nachbildung der sogenannten Schermühle ergänzt. Sie wurde von den Gleisen des Bahnbetriebswerkes mit Getreide über eine Sackkrutsche beliefert. Unser Mitglied Harry Zierold baute alles in mühevoller Kleinarbeit nach. So wird nun auch das nahe Umfeld des Bahnbetriebswerkes authentisch wiedergegeben.

Im dargestellten Zeitraum waren die Dampflok-Reihen 86, 50-alt und -Reko sowie 58-Reko in Glauchau beheimatet. Die DR-Traditionslok 74 1230 wurde von 1981 bis 1984 von Glauchauer Personal betreut. Als Exot kann man 52 8176 betrachten, die 1985 für zweieinhalb Wochen dort weilte und dabei einige Einsätze vor Sandzügen absolvierte. □ *MBC Glauchau*



Über diese Entladungsanlage direkt am Bw und eine anschließende Sackkrutsche wurde die unterhalb liegende Getreidemühle mit Rohstoffen versorgt.



Die Gebäude dieser sogenannten Schermühle wurden anlässlich der Renovierung der Bw-Anlage Vorbildgetreu nachgebildet und ergänzen die Szenerie vortrefflich.

FOTOS: MEC GLAUCHAU/THOMAS AUGSTEN

Die kraftvolle Volldampf-
Ausfahrt in Zwickau Hbf
war der Beginn einer
jeden Sonderfahrt der
Zwickauer Traditionslok
50 849 zwischen 1979
und 1994. Am 8. Mai
1993 verlässt die Lok
ihren Heimatbahnhof zu
einer Erzgebirgsrundfahrt.



Das Zwickauer Großohr



Das Geschichtsbewußtsein der Reichsbahn sorgte dafür, dass viele historische Triebfahrzeuge bis heute erhalten blieben. Die betriebsfähigen Traditionsloks der DR wie etwa 50 849 waren eine Legende, von der Eisenbahnfreunde bis heute schwärmen.

Am 16. Juni 1979 lächelt Lokführer Rainer Bachmann von der EDV-gerecht nummerierten Lokomotive. 50 849 trägt zu dieser Zeit die Anschrift „Bw Zwickau“, welche daraufhin für weitere Einsätze als Traditionslok, von der Dienststellenleitung des Bw Reichenbach verboten wurde.

Eine Lebenszeit von 80 Jahren ist für eine Dampflokomotive eine lange Strecke. Die meisten Lokomotiven erreichen dieses biblische Alter nicht und wandern bereits zuvor zum alten Eisen, sofern sie eben nicht durch Zufall oder Auswahl den Status einer Museumslokomotive erlangten und so als Zeitzeuginnen der Technikgeschichte erhalten blieben. Einzelnen Dampflokomotiven war es sogar vergönnt, im betriebsfähigen Zustand alt zu werden. Was zu Zeiten der DDR-Reichsbahn im Raw Meiningen an Dampflokomotiven immer wieder betriebsfähig aufgearbeitet wurde, sucht nicht nur seinesgleichen, sondern trug auch wesentlich dazu bei, die eine oder andere Maschine bis heute der Nachwelt zu erhalten. Der Lokbestand bundesdeutscher Eisenbahnmuseen und Museumsbahnen ist ein Spiegelbild dafür.

Spätestens seit der Gründung der Deutschen Bahn AG sind die Finanzierungsmöglichkeiten zum betriebsfähigen Erhalt von historischen Schienenfahrzeugen stark eingeschränkt. Und so stehen heute zahlreiche Lokomotiven, die noch vor wenigen Jahren häufig auf deutschen Schienenwe-

Der Fahrzeug-Erhalt wurde immer schwieriger

gen unterwegs waren, auf dem Abstellgleis. Eines dieser Opfer ist die Zwickauer Traditionslok 50849, die am 21. Dezember 1940 bei Krauß-Maffei in München-Allach mit der Fabriknummer 16058 abgeliefert wurde. Wenige Wochen später, am 13. Januar 1941, stellte die Deutsche Reichsbahn sie bei der RBD Karlsruhe in Dienst; mit nur wenigen Unterbrechungen, stand ihr Kessel 54 Jahre lang unter Dampf. Ab März 1978 wurde die Lok nicht mehr im Betriebspark des Bw Reichenbach benötigt. Ihre Zeit auf dem Abstellgleis war glücklicherweise nur von kurzer Dauer, als im Jahr 1979 ihr zweites Leben als betriebsfähige Traditionslok begann.

50849 wurde in der zweiten Lebensperiode einer der Stars unter den Traditionsloks der Deutschen Reichsbahn. Seit August 1976 wieder mit großen Wagner-Windleitblechen ausgerüstet, bildete sie ab 1979 mit dem Zwickauer Traditionseilzug eine Einheit und gehörte zu den am meisten eingesetzten und am häufigsten fotografierten Museumsdampfloks in der ehemaligen DDR. Ein engagiertes Pflegekollek-



Über die Drehscheibe am Haus 2 verlässt die gerade erst zur Museumslok geadelte 50849 am 11. Februar 1980 ihre Heimatdienststelle zu einer Lastprobefahrt nach Glauchau.



Das Streckenjubiläum „100 Jahre Werdau – Weida“ war der Anlass, die Lok 50849 wieder mit großen Wagner-Windleitblechen auszurüsten. Am 28. August 1976 hat die Lok mit einem Sonderzug Einfahrt in den Bahnhof Weida.

tiv sorgte 15 Jahre lang dafür, dass die Universallok auf zahlreichen Ausstellungen und Sonderfahrten landauf und landab, immer in einem tatellos gepflegten Zustand zu bewundern war. Sogar im Plandienst des Bw Zwickau musste sie in den 1980er-Jahren immer wieder Reise- und schwere Güterzüge ins nahe Erzgebirge und ins Vogtland bespannen. Auch an der großen Fahrzeugparade im April 1989 in Riesa war sie beteiligt, bevor sie nach der Grenzöffnung

mit Sonderfahrten neue Einsatzgebiete in Tschechien und nach Franken erschloss.

Vom 2. August 1990 bis zum 25. September 1990 weilte 50849 letztmalig zu einer L6-Instandhaltungsstufe im Raw Meiningen. Mit der Gründung der Deutschen Bahn AG kam das Aus für die einst so beliebte Zwickauer Traditionslok. Am 24. September 1994 absolvierte sie ihre letzte Fahrt. Im Rahmen einer Plandampfveranstaltung des VSE Schwarzenberg wurde die Lok an

FOTO: BURKHARDT WOLLNY



38 1182 und 50 849 begegnen sich am 23. September 1983 im Bahnhof Weischlitz/Vogtland. Die P8 wurde erst ein Jahr zuvor nach 13-jähriger Stillstandszeit in Meiningen aufgearbeitet und wieder in Betrieb genommen.



Ein wichtiger Pflegedienst vor dem Einsatz einer jeden Sonderfahrt ist das Abölen des Triebwerkes, hier mit Lokführer Bernd Floß und Heizer Mathias Hauk im Jahr 1985.



Heizer Mathias Hauk gehört zu den Gründungsmitgliedern der Zwickauer Traditionslok. Wegen seiner „hochwertigen Rauchpilze“ bei Scheinanfahrten wurde er auch „Feuerteufel“ genannt.



Für eine Plandampfveranstaltung in Thüringen erhielt 50 849 Anfang Oktober 1993 vorübergehend Witte-Windleitbleche von der z-Lok 50 3543. Am 4. Oktober 1993 wird die Lok auf dem Kanalgteis des Bw Zwickau für ihren Einsatz vorbereitet.

Seit dem Jahr 2001 besteht zwischen dem VM Nürnberg und dem Glauchauer Eisenbahnverein ein Leihvertrag, der den Standort Glauchau für 50 849 festschreibt. Mit ihr blieb glücklicherweise eine Güterzuglok erhalten, die sich noch weitgehend im Originalzustand der Ablieferung im Jahr 1940 befindet.

In ihrer langen Einsatzzeit als betriebsfähige Traditionslok war die Lokomotive allerdings wiederholt mit unterschiedlichen Nummernschildern im Einsatz, was die Einsatzgeschichte der Güterzuglok wesentlich prägte. Für eine Plandampfveranstaltung zwischen Triptis und Lobenstein und im Elstertal trug 50 849 im Oktober 1993 sogar wieder für kurze Zeit Witte-Windleitbleche, die sie von der z-gestellten 50 3543 übernahm. □ *Rainer Heinrich*

diesem Herbsttag zusammen mit 50 3616 noch einmal auf einer ihrer Stammstrecken zwischen Zwickau und Falkenstein vor planmäßigen Reisezügen zum Einsatz gebracht. Ihre letzte Fahrt führte von Zwickau nach Glauchau, wo die Lokomotive gegen 22:30 Uhr, nach einer kleinen Fahrzeugparade im Glauchauer Lokschuppen abgestellt wurde. Damit ging eine 15-jährige Sonderzugfahrt-Tradition zu Ende.

50 849 war eine der ersten betriebsfähigen Traditions-Dampfloks der Ex-DR, die bei der DBAG auf das Abstellgleis geschickt wurde. Hauptgrund für die Abstellung war

50 849 bräuchte einen neuen Kessel

der altersschwache Kessel, der nur durch einen Neubau ersetzt werden könnte. Dafür fehlt dem jetzigen Eigentümer der Lok, dem Verkehrsmuseum Nürnberg, leider das Geld. Ein Verkauf an interessierte Vereine in die alten Bundesländer, konnte glücklicherweise verhindert werden.

Seit nunmehr 25 Jahren ist 50 849 im Lokschuppensehemaligen Bw Glauchau abgestellt, und ist dort jährlich zum Tag der offenen Tür im Bw Glauchau zu sehen. Aber auch auf Fahrzeugausstellungen zu Eisenbahnjubiläen in Zwickau, Reichenbach und Chemnitz gehörte 50 849 in der Vergangenheit zu den ausgestellten Lokomotiven. Bei einem dieser Gasteinsätze im August

2002 im Sächsischen Eisenbahnmuseum Chemnitz-Hilbersdorf, erlitt 50 849 einen schweren Auffahrunfall, wurde aber durch die Glauchauer Eisenbahnfreunde wieder repariert.



Lokführer Harald Glück hatte nicht nur die Idee zum Erhalt der Lok 50 849 als Traditionslok, er war auch 15 Jahre lang bis 1994 Vorsitzender des Eisenbahnvereins in Zwickau.

In Dresden versah
50 3673 am 20. Februar
1985 in der nördlichen
Ausfahrgruppe
des Hauptbahnhofs
den Heizdienst.

Gnadenbrot im Bahnhofsvorfeld



Mit qualmenden Schloten empfangen sie in den kalten und schnee-reichen Wintermonaten der 1980er-Jahre die Züge vor den großen Bahnhöfen: die Dampfsponder der Reichsbahndirektion (Rbd) Dresden. Entlang der KBS 410 von Dresden nach Reichenbach im Vogtland säumten sie die Weichenvorfelder der Eisenbahnknoten Dresden Hbf, Karl-Marx-Stadt Hbf sowie Zwickau Hbf und versorgten die Weichenheizungen mit Dampf.

Je nach Witterung stießen diese sogenannten Weichenheizloks oft über Wochen und Monate ihre schwarzen Rauchscha-

den in den Himmel. Der starke Qualm entstand dadurch, dass Rohbraunkohle verfeuert wurde. Dieser schwarze Rauch schlug sich sehr zum Ärger der Bewohner der Bahnhofsvorstädte als dicker Ruß in

Energiekrise bringt Dampfloks zurück

den benachbarten Wohngebieten nieder. Aber das war DDR live. Die zusätzlichen Heizloks für die Weichenheizungen auf der Linie Dresden – Werdau waren viele Jahre ein Markenzeichen für die Dresdner Direktion.

Zwar gab es stationäre Fernheizwerke unter Reichsbahnregie, deren Kapazität reichte aber in kalten Wintermonaten oft nur für die Gebäudeheizung. Mit Propangas betriebene oder elektrische Weichenheizungen waren die Ausnahme. Und so blieb den Verantwortlichen der Direktion nur der Einsatz von Dampflokomotiven, um wichtige Weichenstraßen auf den großen Bahnhöfen befahrbar zu halten. Die Dresdner Direktion war eine der Reichsbahndirektionen, die in den 1980er-Jahren wegen der Energiekrise nicht nur zahlreiche Dampfloks wieder im Zugdienst einsetzte, sondern viele auch als zusätzliche Heizloks in



Rund 100 Meter vor der Bahnhofshalle aus Richtung Dresden kommend, war auf dem Karl-Marx-Städter Hauptbahnhof eine zusätzliche Weichenheizlok stationiert. Am 19. Februar 1985 kam dort 50 3658 zum Einsatz.

rung gegen Ende des Jahrzehnts wurden viele Dampflokomotiven nicht mehr im Plandienst benötigt, und so baute das Ausbesserungswerk Meiningen schließlich ab 1987 einige von ihnen zu Dampfspendern um.

Zu den Dresdner Heizloks gehörte unter anderem 50 3673. Zuvor in Nossen stationiert war sie vom 2. Juni 1982 bis 23. April 1986 in Dresden beheimatet. Danach stand sie mit einer frischen L6-Hauptuntersuchung sogar nochmals beim Bw Glauchau im Plandienst. Im Februar 1985 waren in Dresden neben 50 3673 noch 50 2407z, 3565, 3636, 3661, 3673 und 3694 beheimatet.

Das Bw Karl-Marx-Stadt war die Hochburg für den Heizlokeinsatz der Direktion Dresden in den 1980er-Jahren. 1985 waren 25 Dampfloks in diesem Bw beheimatet, darunter mit 50 2740 auch eine Altbau-50. Auch 50 3658 gehörte zum örtlichen Bestand. Bis zu ihrer Versetzung in das Bw Karl-Marx-Stadt, Betriebsteil Hilbersdorf, am 31. August 1984 war sie in Glauchau im Einsatz. Um die Vorräte der Heizloks aufzufrischen, mussten diese in

das Bw zurückkehren. 50 3658, die im Bereich des ehemaligen Stellwerks 4 des Karl-Marx-Städter Hauptbahnhofs als zusätzliche Weichenheizlok stationiert war, wurde im Rhythmus des Vier-Brigade-Plans mit einer Reservelok aus dem drei Kilometer entfernten Betriebsteil Hilbersdorf getauscht.

Einsatzende nach der Wende

Ein paar Kilometer weiter in Zwickau wurden im Jahr 1988 noch an zwei Stellen Heizloks benötigt: eine im Bereich des Stellwerks 1, direkt am Ende der Bahnsteige 1 bis 4 des Hauptbahnhofs, die zweite befand sich nur wenige hundert Meter weiter im Bereich des Stellwerks 7, auf dem Gleis Neubau 9 vor der großen Fachwerkbrücke. Sie standen damit unweit des Reichsbahnamts Zwickau, dessen Mitarbeiter sich mit der rauchenden Heizlok vor dem Fenster ein Eigentor geschossen hatten. Im Jahr 1988 ging der Heizlokeinsatz in Zwickau dem Ende entgegen. Neben der Traditionslok 50 849 wurden in Zwickau nur noch

50 3670 und 3689 betriebsfähig vorgehalten. Bereits im Schadpark abgestellt waren 50 3563, 3659 und 3698. Nach der letzten Heizperiode wurde 50 3654 in der Einsatzstelle Werdau abgestellt.

Erst zur Zeit der Wende endete der planmäßige Einsatz der Heizloks endgültig und neue, leistungsfähige, stationäre Ölheizanlagen übernahmen ihre Aufgaben. Wenn auch der Dienst als Dampfspender als eher unwürdige Aufgabe für diese Maschinen erscheint, so rettete dieses Gnadenbrot einige Lokomotiven vor dem Schneidbrenner. Beispielsweise wurde 50 3673 im Jahr 1992 an eine Privatperson verkauft und zunächst von der Interessengemeinschaft Dampfloks in Sinsheim betreut. 50 3654 war nach dem Ende ihrer Heizlokdienste in der Einsatzstelle Werdau abgestellt und ging von dort am 12. Juli 1991 an einen neuen Eigentümer in den Niederlanden, den Veluwsche Stoomtrein Maatschappij. Auch 50 3636 bekam 1991 ein neues Zuhause bei der Gesellschaft zur Erhaltung von Schienenfahrzeugen in Kornwestheim bei Stuttgart. □

Rainer Heinrich

In den 1980er-Jahren konnten sich Dampflokomotiven bei der DR nochmals nützlich machen. Nicht nur im Streckendienst, sondern auch im Winter als Dampfpender für die Weichenheizungen der großen Bahnhöfe.



den Bahnbetriebswerken oder für die Weichenheizung verwendeten.

In erster Linie kamen dabei Dampflokomotiven der Baureihe 50³⁵⁻³⁷ zum Einsatz, die ab 1981 aus nördlichen Richtungen nach Sachsen umbeheimatet worden waren. Altbau-50, 44, 52⁸⁰ und Tenderloks der Reihe 86 – von Letzteren gab es in den 1980er-Jahren nur wenige bei der Rbd Dresden – blieben für den Einsatz als Heizloks die Ausnahme. Wie ernst die Lage war, zeigt die Tatsache, dass selbst die Zwickauer Traditionslok 50 849 mehrfach nicht von Heizlokeinsätzen verschont blieb. Mit zunehmender Verdieselung und Elektrifizie-



Zwar stammte der Beiname „Ruß Zwickel“ für die Stadt Zwickau noch aus Zeiten des Steinkohlenbergbaus, doch auch die Heizloks in den 1980er-Jahren dürften das ihre zu diesem Titel beigetragen haben. 50 3636 musste bereits an einem kühlen 6. November 1988 Dampf machen.

Eisenbahnfreunden bot sich vom Ende der Bahnsteige 1 bis 4 am Zwickauer Hauptbahnhof ein idealer Fotostandpunkt mit Blick auf die Weichenheizlok. Am 6. November 1988 verhinderte 50 3654 ein Einfrieren der Weichen.



150 JAHRE RINGBAHN BERLIN

Sven Heinemann

DIE BERLINER RINGBAHN

DIE GESCHICHTE DER LEGENDÄREN EISENBAHNSTRECKE 1871 BIS HEUTE



NEU

150 Jahre Ringbahn Berlin. Das Standardwerk zur bedeutenden Bahnstrecke der Hauptstadt geht tief in die Geschichte der Strecke ein und beschreibt nicht nur den aktuellen Zustand, sondern auch, wie es dazu gekommen ist.

336 Seiten · ca. 500 Abb.
Best.-Nr. 53300
€ (D) 49,99

MYTHOS OSTKREUZ

Die Geschichte des legendären Berliner Eisenbahnknotens 1842 bis heute



NOCH LIEFERBAR:

Die Geschichte des legendären Berliner Eisenbahnknotens – 1842 bis heute. Das Buch zeigt viele verschiedene historische Bilder und Karten zum Eisenbahnknoten Ostkreuz, die bisher noch nicht veröffentlicht wurden.

272 Seiten
Best.-Nr. 68102
€ (D) 39,95



Jetzt bei Ihrem Fach- oder Buchhändler vor Ort oder einfach in unserem Onlineshop www.vgbahn.shop portofrei* bestellen

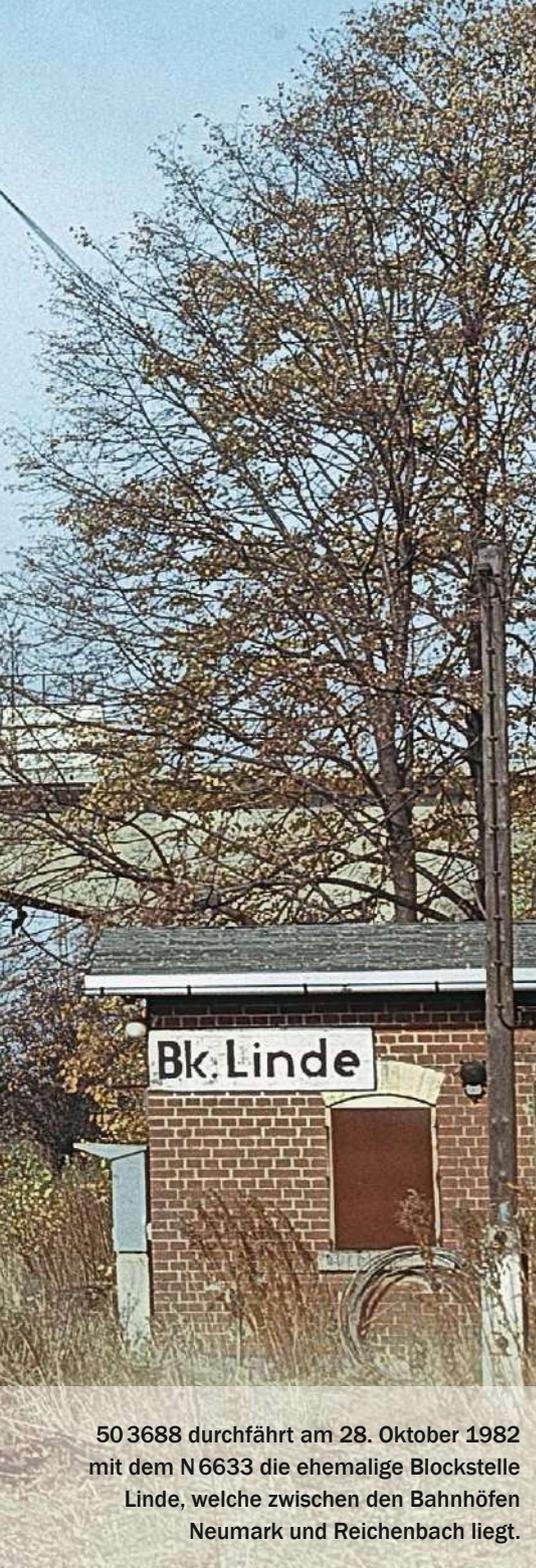
VGB | **GeraMond**
[VERLAGSGRUPPE BAHN]

Portofreie Lieferung ab einem Bestellwert von € 15,00 innerhalb Deutschlands, sonst Porto € 3,95 – ins Ausland abweichend

In den 1980er-Jahren bevölkerten wieder vermehrt Dampflokomotiven die Gleise der DDR – ein Traum für Eisenbahnfreunde. Als bedingt durch Bauarbeiten die Stahlrösser sogar wieder bis Reichenbach kamen, boten sich Motive, wie seit langem nicht mehr.



Für eine Hand voll Ostmark



50 3688 durchfährt am 28. Oktober 1982 mit dem N 6633 die ehemalige Blockstelle Linde, welche zwischen den Bahnhöfen Neumark und Reichenbach liegt.

Das Ende der Plandienstbesätze von Dampflokomotiven bei der Deutschen Reichsbahn war mit Beginn der 1980er-Jahre absehbar. Doch energiepolitische Gründe verhalfen den Stahlrössern zu einer Renaissance, sodass ab 1982 bei verschiedenen Bahnbetriebswerken (Bw) wieder Dampflokomotiven in regulären Umläufen verkehrten, darunter auch die der Reichsbahndirektion (Rbd) Dresden. Die meist mit Maschinen der Baureihe 50³⁵ be-



Im Bahnhof Eich, an der Strecke Herlasgrün – Falkenstein, befand sich der VEB „Pechsiederei“, welcher unter anderem feuergefährliche Produkte herstellte. Mit Misstrauen wurde daher am 30. Oktober 1982 die Durchfahrt von 50 3671 mit ihrem Umleiterzug beobachtet.

fahrenen Strecken um Nossen, Karl-Marx-Stadt (Chemnitz), Glauchau, Aue und Zwickau wurden schnell zum Eldorado für Eisenbahnfreunde. Der Zweitakter-Gestank der Trabis, Wartburgs und Motorräder, mit denen die Fotofans im Muldental, Erzgebirge und Vogtland unterwegs waren, prägte fünf Jahre lang auch den Dampflok-betrieb in Sachsen.

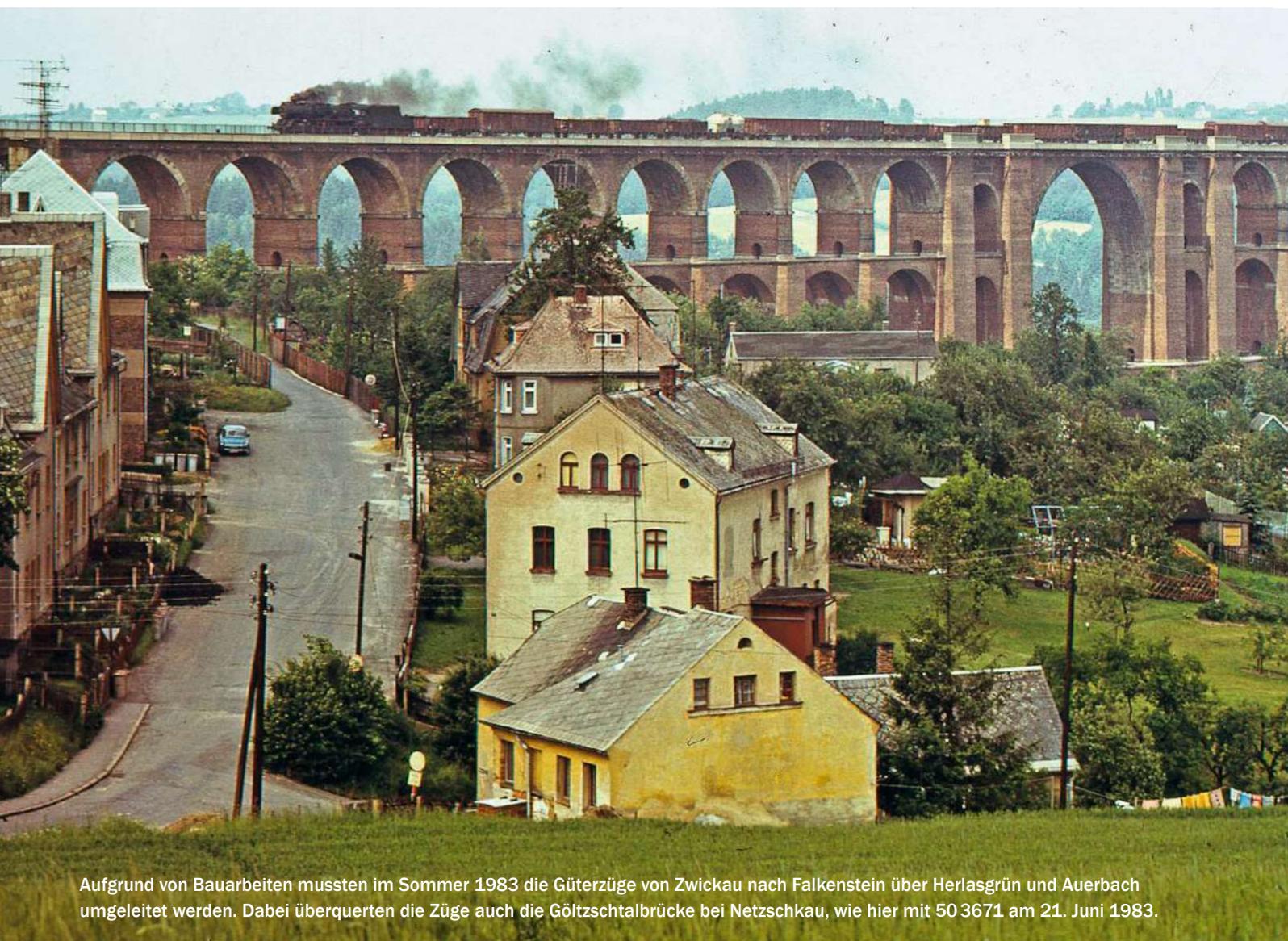
Im Vogtland blieb die einzige Strecke, die wieder mit Dampflokomotiven befahren wurde, die KBS 443 Zwickau – Lengenfeld – Falkenstein. Dort setzte das Bw Reichenbach ab dem 25. Mai 1982 von der Einsatzstelle Zwickau aus eine Reko-50 im Dienstplan 120 ein. Diese ersetzte eine Diesellok der Baureihe 118.2 des Bw Aue, welche bis dahin Güterzüge auf der Strecke nach Falkenstein gezogen hatte. Täglich im schönsten Tageslicht verließ der Nahgüterzug 66333 um 11:28 Uhr, meist unter großer Rauchentwicklung, den Zwickauer Güterbahnhof. Die 600 Tonnen (670 Tonnen mit Vorspannlok) Buchfahrplanlast scheinen zunächst nicht ungewöhnlich. Wegen des teilweise schwierigen Streckenprofils auf der 36 Kilometer langen Fahrt nach Falkenstein erhielten die Güterzüge jedoch planmäßig eine Diesellok der BR 110 als Vorspannlok. Am

Bahnhof Lengenfeld verließ diese laut Fahrplan die Zugspitze und rangierte die abgesetzten Güterwagen – sehr zur Freude der Fotografen, welche dann endlich die Dampflok auf steigungsreicher Strecke bis Falkenstein pur erleben konnten. Die V 100 der Einsatzstelle Adorf musste vor der Dampflok laufen, weil die Falkensteiner Züge in Zwickau auf einem Stumpfgleis gebildet wurden. Ein Ansetzen der 110 als Schlusslok hätte das Vorziehen und wieder Zurücksetzen der meist 400 Meter langen Güterzüge und damit einen größeren Rangieraufwand erfordert. Rechtzeitige Absprachen beim Vorbereitungsdienst des Dampflokpersonals, bei denen nicht selten fünf Ostmark den Besitzer wechselten, erfüllten hier so manchen Wunsch der Fotografen. Wenn man die Prämienordnung der Deutschen Reichsbahn bedenkt, konnte der Eisenbahner im Sozialistischen Wettbewerb im Quartal für die Erfüllung der Kennziffern zusätzlich 60 bis 100 Mark für die Dienstplangemeinschaft verdienen. Lukrativer für das Lokpersonal war das Geschäft mit Eisenbahnfreunden, bei dem nicht selten auch in Devisen in Form von Westmark bezahlt wurde.

Dieser Hintergrund sollte für wenige Wochen im Sommerfahrplan 1983 noch



Den dampfgeführten Güterzügen zwischen Zwickau und Falkenstein leistete Anfang der 1980er-Jahre planmäßig eine Lok der BR 110 Vorspann, wie hier am 24. April 1983 bei 110 578 und 50 3671 bei Ebersbrunn. Nur nach vorheriger Absprache und gegen ein kleines Trinkgeld wurde die Diesellok am Zugschluss eingestellt.



Aufgrund von Bauarbeiten mussten im Sommer 1983 die Güterzüge von Zwickau nach Falkenstein über Herlasgrün und Auerbach umgeleitet werden. Dabei überquerten die Züge auch die Göltzschtalbrücke bei Netzschkau, wie hier mit 50 3671 am 21. Juni 1983.

Im Bahnhof Herlasgrün zweigten die Umleiterzüge von der LH-Linie ab und fuhren weiter bis Falkenstein. 50 3671 passiert am 21. Juni 1983 mit N 66633 das EG.



FOTOS (5): RAINER HEINRICH

einmal an Bedeutung erlangen, als die Eisenbahnbrücke über den Fluss Göltzsch bei Lengendorf/Vogtland gesperrt war. Das Bauwerk wurde für 20 Tonnen Achslast ertüchtigt, um die Diesellokomotiven der Baureihe 132 des Bw Reichenbach auf der Strecke einsetzen zu können. Deshalb wurden die Güterzüge zwischen Zwickau und Falkenstein für diesen Zeitraum über Reichenbach und Herlasgrün umgeleitet.

Es dampft wieder hoch über der Göltzsch

Dabei nahmen die Züge die Route von Zwickau über die Linie Dresden – Werdau bis zum Bogendreieck Steinpleis und weiter über die Linie Leipzig – Hof bis Herlasgrün. Weil das für diesen Streckenabschnitt zuständige Bw Reichenbach seit dem Sommerfahrplan 1967 als erstes Bw der Deutschen Reichsbahn voll verdieselt war, fuhren nun also seit langer Zeit wieder planmäßige Dampfzüge über die weltgrößte Ziegelbrücke, die Göltzschtalbrücke bei Netzschkau – eine kleine Sensation.

Die Eisenbahnfreunde wussten von dieser Besonderheit und nutzten den kurzen Zeitraum, um die Umleiterzüge auf ihrem neuen Laufweg durch dieses beeindruckende Panorama zu fotografieren. Und so wurde nahezu an jedem Verkehrstag im Bw Zwickau hinter den Kulissen gearbeitet, um die Vorspannlok an den Zugschluss zu kuppeln. Die Lokomotiven 50 3688 und 3671

kamen abwechselnd vor den Umleiterzügen zum Einsatz. Ihre Route führte sie nicht nur über die Göltzschtalbrücke, sondern auch über das Römertalviadukt in Steinpleis, vorbei an über 100 Jahre alten Blockstellen (wie der Bk Linde und der Bk Beiersdorf) und über die Nebenbahn Herlasgrün – Falkenstein.

Dieser Dampflokeneinsatz auf der Strecke zwischen Zwickau und Falkenstein war in den 1980er-Jahren der kürzeste im Bereich der Dresdner Direktion: Am 25. Mai 1982 begonnen, endete er bereits wieder am 31. Januar 1984. Die Lok 50 3671 schleppte an diesem Tag letztmalig den Güterzug N 66333 ins Vogtland. Den Abendzug N 66335 bespannte die Lok 50 3145. Tags darauf kam erstmals eine Diesellok der BR 132 zum Einsatz und machte eine Lok der BR 110 entbehrlich. Der Umlauf der Zwickauer Dampflok änderte sich zugunsten des Einsatzes auf der Strecke Zwickau – Aue – Schwarzenberg mit einzelnen Leistungen bis Blauenthal. Gemeinsam mit zwei Maschinen der BR 50 des Bw Aue erreichte der Zugverkehr bis 1987 noch einmal eine Verdichtung, durch die zu bestimmten Tageszeiten nahezu stündlich ein dampflokbespannter Zug über die Strecke ins Erzgebirge rollte. Zum Fahrplanwechsel am 30. Mai 1987 zogen die Lokomotiven 50 3551 und 3145 zum letzten Mal einen Güterzug zwischen Zwickau und Schwarzenberg. Die Dampfloks des Bw Aue fuhren noch bis Jahresende Leistungen auf dieser Strecke. □

Rainer Heinrich

Reisende kommen heute schneller denn je von Franken nach Sachsen: Der hochwertige Fernverkehr rollt über die Neubaustrecken zwischen Nürnberg, Erfurt und Leipzig. Auf der Sachsenmagistrale bewegt sich der Regionalverkehr, fahren einige Güterzüge und ab und zu dampfgeführte Sonderzüge. Das war aber nicht immer so. Die Wende brachte der Sachsenmagistrale durchgehende, vertaktete Fernzüge, um die Jahrtausendwende fuhren dort sogar bogenschnelle ICE-Züge. Ein Blick auf die letzten drei Jahrzehnte zeigt, wie sich der Fernverkehr auf der Strecke Dresden – Hof veränderte.

Bis 1989 war der Reiseverkehr auf der Strecke Dresden – Werdau (DW-Linie) und Leipzig – Hof (LH-Linie) auf D-Züge und Personenzüge von Dresden und Leipzig nach Plauen (Vogtland) ausgerichtet. Der grenzüberschreitende Fernverkehr in die BRD über Gutenfürst/Hof, welcher seit 1954 bestand, beschränkte sich auf die wenigen Interzonenzüge zwischen Dresden und Stuttgart (D 468/469), Dresden und München (D 466/467) sowie Rostock und München (D 408/409). Zudem verkehrten noch zwei Transit-Zugpaare von München (D 308/309) beziehungsweise Stuttgart (D 1300/1301) nach West-Berlin.

Die Wende bringt den Taktverkehr

Nach der Wiedervereinigung stieg das Angebot auf der Sachsenmagistrale stark an. Der Winterfahrplan 1990/91 nennt zehn D-Zugpaare über Gutenfürst/Hof. Dann trat ab Mai 1992 bei der DR ein Fahrplan in Kraft, welcher für alle Reisezüge im Nah- und Fernverkehr einen Zwei-Stunden-Takt vorsah. Im Nahverkehr wurde Zwickau zum Betriebsmittelpunkt. Neu eingeführte Regional-Express-Züge (RE) bedienten von dort aus die Sachsenmagistrale nach Leipzig und nach Dresden. Sie wurden ergänzt durch Doppelstock-Wendezüge, die als Stadt-Express (SE) und Regionalbahnen (RB) liefen. Die Fernzüge der Verbindungen Leipzig – Hof – München und Dresden – Hof – Nürnberg, welche zunächst noch aus alten D-Zug-Wagen gebildet wurden, wandelten DB und DR mit dem Jahresfahrplan 1992/93 schrittweise zu Interregios um.

Ab dem 31. Mai 1993 folgte die Verknüpfung der beiden Interregio-Linien, die über



155 225 ist am 23. August 1996 mit einem IR ins Vogtland unterwegs und passiert gerade den Block Beiersdorf. In Reichenbach wird sie von einer 234 abgelöst.

die Sachsenmagistrale führten: IR 25 Oberstdorf – München – Hof – Leipzig – Berlin und IR 27 Karlsruhe – Nürnberg – Hof – Dresden. Der obere Bahnhof in Reichenbach diente als Umsteigepunkt. Dort fand auch ein Wechsel zwischen Diesel- und Elektroloks statt, da die Strecke von Dresden aus nur bis Reichenbach elektrifiziert war.

Dieses Fahrplanangebot mit Interregio-Zügen blieb mehrere Jahre lang stabil und bot Reisenden einen guten und zuvor noch nie dagewesenen modernen Zwei-Stunden-Takt, der bis 1999 weitgehend unverändert blieb und in dieser Zeit ein hohes Niveau erreichte: Die Fahrzeit zwischen Dresden und Nürnberg betrug fünf Stunden und 30 Minuten.



Dieses Loktreffen zwischen Reichsbahn- und Bundesbahnloks war erst mit dem Sommerfahrplan 1992 möglich. Am 3. August 1992 treffen sich im Weichenvorfeld des Stellwerks W4 in Reichenbach die Lokomotiven 232 264, 143 855 und die Regensburger 218 011.



Nur drei Jahre, von Mai 1992 bis Mai 1995, bespannten die vier Loks der BR 156 des Bw Dresden Interregio-Züge auf der Sachsenmagistrale zwischen Dresden und Reichenbach. Am 5. Juni 1993 hat 156 002 mit einem IR aus Dresden den Bahnhof Freiberg (Sachs) erreicht.

Das Bw Reichenbach bespannte ab dem Sommerfahrplan 1991 auf dem nicht-elektrifizierten Streckenabschnitt zwischen Reichenbach und Nürnberg Fernverkehrszüge der IR 27 mit Dieselloks der Baureihe 132/232 der DR. Die Leistungen der IR 25 von München aus wurden mit 218 der

Deutschen Bundesbahn des Bw Regensburg gefahren. Im Winter mussten letztere Interregios allerdings mit Doppelbespannung gefahren werden, da bei acht oder mehr Reisezugwagen die Motorleistung einer 218 nicht mehr für Traktion und Heizung ausreichte. Vereinfacht ausgedrückt

bedeutete diese unwirtschaftliche Doppeltraktion: Eine 218 schleppte, die zweite heizte.

Mit dem Einsatz der Baureihe 234 konnte dieser Mangel beseitigt werden. Diese wurden verfügbar, nachdem die Strecke von Berlin über Magdeburg nach Oebisfelde durchgehend elektrifiziert worden war und die Dieselloks ab dem Sommerfahrplan 1995 für den Berlinverkehr nicht mehr benötigt wurden. Im Mai 1995 bekam Reichenbach aus Berlin und Cottbus 15 dieser Loks zugeteilt. Die Maschinen lösten nach nur vier Jahren die Baureihen 232 und 218 im Interregio-Verkehr nach Nürnberg und Regensburg ab. Zudem verkürzten die 140 km/h schnellen Ludmillas die Fahrzeit auf der IR-Verbindung von Dresden über das Vogtland nach München und nach Karlsruhe nochmals um 20 Minuten. Die Strecke von Hof in Richtung Nürnberg hätte sogar 160 km/h erlaubt.



Ab dem Sommerfahrplan 1992/93 begann die Umstellung von D-Zugwagen der DR auf Interregio-Wagenmaterial. Im April 1994, als 143 908 mit einem IR aus Dresden das Bogendreieck bei Steinpleis durchfährt, ist der Zug noch bunt gemischt.



Von 2006 bis 2014 verkehrte die Baureihe 612 als IRE zwischen Dresden und Nürnberg. Im Sommer 2014 erklimmen zwei Triebzüge die Rampe zwischen Tharandt und Edle Krone.

Der Betriebshof (Bh) Reichenbach beheimatete am 1. Juni 1995 insgesamt 61 Großdieselloks (eine 231, 45 Maschinen der Baureihe 232 sowie 15 Maschinen der Baureihe 234: 016, 072, 161, 170, 251,

311, 344, 423, 504, 526, 538, 582, 606, 608, 641). Haupteinsatzgebiet der Reichenbacher 234 war der Laufplan 68, für den zehn Lokomotiven mit je 732 Laufkilometern pro Tag benötigt wurden. Dieser

Laufplan umfasste die 16 im Zwei-Stunden-Takt verkehrenden Interregio-Züge von Reichenbach über Hof nach Regensburg (252 Kilometer) und nach Nürnberg (240 Kilometer). Dabei zogen die Maschinen auch Namen tragende Züge wie:
 IR 2064/2065 „Nebelhorn“ Dresden – Oberstdorf (713 Kilometer)
 IR 2162/2163 „Alpsee“ Berlin – Oberstdorf (845 Kilometer)
 IR 2066/2067 „Göltzschtal“ Dresden – Oberstdorf (713 Kilometer)
 IR 2668/2669 „Vogtland“ Dresden – Karlsruhe (694 Kilometer)

Die Aufteilung des Lokomotivparks auf die Geschäftsbereiche der DBAG führte zum Fahrplanwechsel im Mai 1998 zu einer bedeutenden Änderung bei der Bespannung der Züge auf der Sachsenmagistrale: Ab 24. Mai 1998 wurden die Interregios der Verbindungen Nürnberg/Regensburg – Hof – Dresden/Leipzig auf dem gesamten, über 400 Kilometer langen Laufweg von Diesellokomotiven der Baureihe 234 gezogen. Sehr zur Freude der Fans der russischen Großdiesellok, welche die Maschinen auf der Rampe zwischen Tharandt und Klingenberg-Colmnitz erleben durften. Bisher hatten diese Züge in Reichenbach einen Aufenthalt zum Lokwechsel und wurden auf dem Abschnitt von und nach Dresden beziehungsweise Leipzig von Maschinen der Reihen 143 und 155 befördert.

Ab dem 10. Juni 2001 kamen die Diesel-ICE der Baureihe 605 auf der neuen ICE-Linie 17 zwischen Dresden und Nürnberg zum Einsatz. Im Bahnhof Gutenfürst legt sich im Juni 2002 ein ICE-TD mit 140 km/h in die Kurve.





Streckenschäden nach dem Hochwasser 2002 führten dazu, dass die ICE aus Nürnberg bereits in Chemnitz wendeten. Zwei ICE-TD warten am 8. September 2002 in Chemnitz.

Von Dezember 2004 bis Dezember 2006 verkehrten auf der Sachsenmagistrale letztmalig lokbespannte Fernverkehrszüge mit den Maschinen der Baureihen 101, 120 und 145. Am 11. Juni 2006 durchfährt 101083 den Bahnhof Freital-Potschappel.



Das Ziel, eigene Fahrzeuge vor Interregio einzusetzen, konnte DB Fernverkehr auf der Franken-Sachsen-Magistrale nicht verwirklichen. Die im Grunde bestens geeigneten Loks der Baureihe 112 waren damals nicht verfügbar. Deshalb fuhren die 234 nun also auch die restlichen 150 Kilometer von Reichenbach nach Dresden und die 95 Kilometer nach Leipzig unter Fahrdraht. Ein positiver Nebeneffekt waren der Wegfall des zeitraubenden Lokwechsels in Reichenbach inklusive der aufwendigeren Bremsprüfung in der Bremsstellung R+Mg.

Der Durchlauf der Ludmillas führte zu einem erhöhten Bedarf an diesen Maschinen in Reichenbach. Dieser konnte gedeckt werden, indem der Bh Berlin-Pankow zu Beginn des Sommerfahrplans 1998 seinen 234-Bestand auflöste und alle 13 Maschinen nach Görlitz und Reichenbach verteilte. Reichenbach erhielt sieben Lokomotiven (234 075, 235, 399, 548, 555, 565, 630), alle ohne zeitmultiplexe Wendezugsteuerung, welche am 22. Mai 1998 eintrafen und den 234-Bestand auf 22 Maschinen erhöhten. Unter den Neuankömmlingen befanden sich auch vier remotorisierte Loks, die versuchsweise mit Caterpillar- (234 565 und 548) beziehungsweise Krupp-MaK-Motoren (234 555 und 630) ausgerüstet waren.

ICE-TD – Das noble Experiment

Zum Höhepunkt des Diesellokeinsatzes Ende der 1990er-Jahre wurde der IR-Verkehr schrittweise ausgedünnt und zum 28. Mai 2000 ganz eingestellt, da die IR-Wagen für den Expo-Verkehr in Hannover benötigt wurden. Dabei verlor auch der Leipziger Streckenast am 9. Juni 2001 das noch verbliebene IR-Paar von Berlin über Leipzig und Hof nach Oberstdorf und ist seitdem ohne Fernverkehr. Es folgte für ein Jahr wieder die D-Zug-Linie Nürnberg – Dresden, welche mit alten Schnellzugwagen aus den 1970er-Jahren betrieben wurde, weil die neuen ICE-TD (Baureihe 605) noch nicht einsatzbereit waren.

Im Gegensatz dazu wurde im Regionalverkehr das Angebot um die Jahrtausendwende ausgeweitet. Mit dem Fahrplanwechsel Ende Mai 2000 wurde die neue IRE-Linie Zwickau – Hof eingeführt, auf der erstmals bundesweit die neuen, 160 km/h schnellen



Nur wenige Wochen, vom 20. Oktober bis zum 13. Dezember 2003, verkehrten die Nahverkehrstriebwagen der Baureihe 610 als IC-Ersatzzüge zwischen Nürnberg und Chemnitz. Am 9. Dezember 2003 durchfuhr eine Doppeltraktion dieser Neigetechniktriebwagen den Bahnhof St. Egidien.

Neigetechnik-Dieseltriebwagen der Baureihe 612 „Regioswinger“ verkehrten. Dies war zugleich der Beginn des bogenschnellen Triebwageneinsatzes auf einer Teilstrecke der Sachsenmagistrale. Auf fränkischer Seite verkehrte schon seit 1992 die ebenfalls 160 km/h schnelle Vorgängerbaureihe der Regioswinger, die BR 610, auch Pendolino genannt, planmäßig zwischen Hof und Nürnberg.

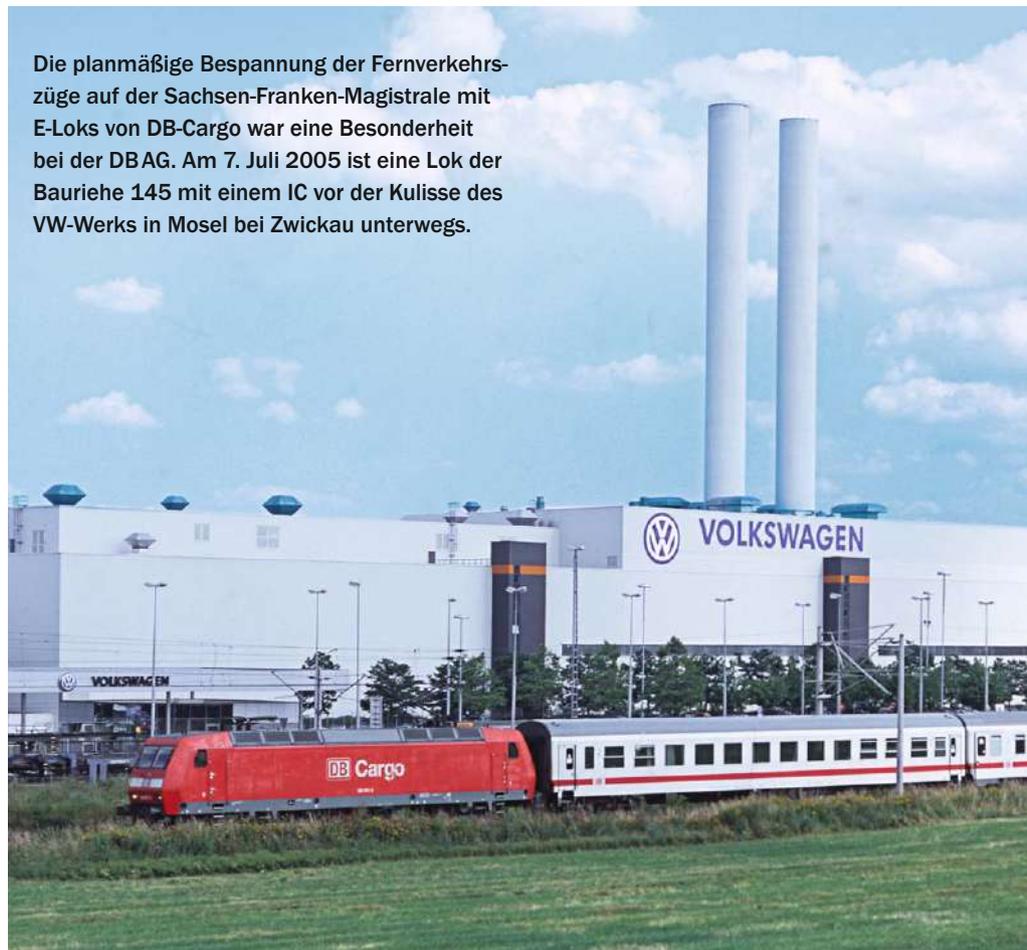
Im Fernverkehr auf der Sachsen-Franken-Magistrale begann schließlich zum Sommerfahrplan am 10. Juni 2001 auf der neuen ICE-Linie 17 der Einsatz der Diesel-ICE-Triebzüge der Baureihe 605, der damals modernsten Fahrzeuge der DBAG. Acht Zugpaare verkehrten täglich zwischen Dresden und Nürnberg und die Diesel-ICE waren mit einer Fahrzeit von vier Stunden und 33 Minuten eine Stunde schneller als die lokbespannten Eilzüge und Interregios. Die anfänglichen Probleme mit der Neigetechniksteuerung und der Antriebsanlage waren im März 2002 weitgehend gelöst und die Fahrzeuge funktionierten zuverlässig. Die ICE-Linie 17 entwickelte sich mit 95 Prozent Ankunftspünktlichkeit zu einer der pünktlichsten bei DB Fernverkehr (von 1999 bis 2003 DB Reise & Touristik AG).

Doch die Freude währte nur kurze Zeit: Infolge der Schäden an den Gleisanlagen durch das August-Hochwasser 2002 im

Raum Dresden verkehrten die ICE-TD ab dem 12. August 2002 nur noch von Nürnberg bis Chemnitz. Am 2. Dezember 2002 war das Ende des ICE-Verkehrs auf der Strecke besiegelt, als ICE 1739 infolge eines Achsbruchs im Bahnhof Gutenfürst bei vol-

ler Fahrt entgleiste. Notfahrpläne mit lokbespannten Ersatzzügen und Triebzüge der Baureihe 612 überbrückten den Ausfall der ICE-TD-Garnituren. Am 24. Juli 2003 entzog das Eisenbahn Bundesamt der Baureihe 605 die Betriebserlaubnis, weshalb auch

Die planmäßige Bespannung der Fernverkehrszüge auf der Sachsen-Franken-Magistrale mit E-Loks von DB-Cargo war eine Besonderheit bei der DBAG. Am 7. Juli 2005 ist eine Lok der Baureihe 145 mit einem IC vor der Kulisse des VW-Werks in Mosel bei Zwickau unterwegs.





Auch sie kam nach Sachsen: die Baureihe 120. Am 16. September 2006 verlässt 120 109 mit einem IC den Zwickauer Hauptbahnhof.

die übrigen 19 ICE-TD abgestellt wurden. Die Züge wurden überarbeitet und erhielten Ende 2003 ihre Betriebserlaubnis zurück, kamen jedoch nie mehr planmäßig auf der Sachsenmagistrale zum Einsatz.

Es folgte erneut ein mehrfacher Wechsel zwischen lokbespannten Ersatzzügen und Triebwagen der BR 612. Ab Montag, dem 20. Oktober 2003, kamen zwischenzeitlich statt der Baureihe 612 die Nürnberger Nahverkehrstriebwagen der Baureihe 610 im Fernverkehr zum Einsatz. Wegen des Anschlus-

ses des neuen elektronischen Stellwerks (ESTW) im Bahnhof Mosel war die Strecke von Zwickau bis Glauchau gesperrt. Aus diesem Grund kamen 610 006 und 011 bereits am Sonntag in der Nacht als Leerzug aus Nürnberg nach Zwickau, wo sie, nach einer Tankfahrt zum Bw Zwickau, montags um 6:37 Uhr als Ersatz-ICE 1664 die Fahrt nach Nürnberg begannen. Nach abgeschlossener Inbetriebnahme des ESTW konnten die Züge am Folgetag wieder bis Chemnitz fahren. Der Einsatz der Baureihe

610 im ICE-Ersatzverkehr währte aber nur kurz: Sieben Wochen standen die Pendolinos zwischen Sachsen und Franken im Fernverkehrsdienst.

Ab dem Fahrplanwechsel am 14. Dezember 2003 waren die Unwetterschäden an den Gleisanlagen im Raum Dresden behoben und die Züge konnten wieder bis in die Elbmetropole fahren. Siebzehn in Lichtgrau mit rotem Streifen lackierte Triebzüge der Baureihe 612 sollten den Verkehr auf der nunmehr als IC-Linie 65 bezeichneten Strecke Dresden – Nürnberg dauerhaft übernehmen. Die Fahrzeit belief sich auf vier Stunden und 20 Minuten. Doch auch der zweite Versuch von DB Fernverkehr, diese Linie mit Triebwagen zu betreiben, misslang: Am 10. August 2004 wurde im Werk Hof an



Der langsame Tod des Fernverkehrs

einem 612 eine schadhafte Radsatzwelle entdeckt, weshalb alle Fahrzeuge abgestellt wurden. Als Ersatz kamen erneut lokbespannte Züge, gezogen von Maschinen der BR 232 des Bh Nürnberg, zum Einsatz.

Ab dem 12. Dezember 2004 wurde auf der IC-Linie 65 das Zugangebot halbiert und ein Vier-Stunden-Takt eingeführt. Für zwei

Als Nachfolger des ICE-TD setzte DB Fernverkehr weiß lackierte Triebwagen der BR 612 ein. Im April 2004 legen sich zwei Einheiten am Gasthof „Frohsinn“ bei Herlasgrün im Vogtland in die Kurve.

Wir wären nicht der MEB, würden wir nicht immer an unsere Leser und Leserinnen denken. Mit einem weiteren Gewinnspiel möchten wir uns für Ihre Treue bedanken.

Für die Freude an der Reichsbahn



FOTO: ABP

Die Auswahl der DR-Modelle für unser Gewinnspiel war zu groß, um komplett aufs Bild zu passen. Doch die Highlights aus den Baugrößen HO, TT und N sind alle versammelt.

Mancher Leser wird sich vielleicht erinnern: Bei unserem letzten Gewinnspiel, das wir im MEB-Spezial Nr. 27 „Schienen-Welten“ anboten, fehlte die entscheidende Frage. Wir stellten einfach keine, hatten es im Arbeitseifer schlicht übersehen. Die Leser, die uns – meist sehr höflich – danach fragten, nahmen selbstverständlich an der Auslosung teil und alle der damaligen Gewinne fanden ihre glücklichen Neubesitzer. Passend zum Heft waren es ungewöhnliche Fahrzeugmodelle nach internationalen Vorbildern.

Für dieses EXTRA fiel uns die Auswahl der Gewinne leicht, dreht sich bei den Artikeln doch fast alles um die DDR-Reichsbahnzeit oder um DR-Fahrzeuge im Einsatz vor Sonderzügen. Schnell war daher eine bunte und attraktive Mischung zusammengestellt, mit der wir hoffen, den ein oder anderen Ihrer Wünsche erfüllen zu können. Als Hauptgewinn wartet mit der Roco-86, ausgestattet mit Zimo-Sound, ein echter

Leckerbissen. Doch auch die anderen HO-, TT- und N-Modelle sind durchweg gelungene Nachbildungen ihrer Reichsbahn-Vorbilder. Auch manch nicht oben abgebildetes Modell wartet unter den insgesamt 25 Gewinnen. Das Mitmachen lohnt also allemal.

So sollten nur die richtige Antwort auf diese Frage kennen: „Wie lautet die Betriebsnummer der als Zwickauer Großbohr bekannten Museumsdampflok?“

Schicken Sie uns Ihre Antwort per E-Mail an die Adresse "gewinnspiel@modelleisenbahner.de" oder per Postkarte an den MODELLEISENBÄHNER, Infanteriestraße 11a, 89797 München – jeweils mit Angabe des Stichworts "Sachsenmagistrale". Bitte geben Sie auch Ihre bevorzugte Baugröße an. Viel Glück! □ abp

Der Rechtsweg ist ausgeschlossen.
Mitarbeiter/innen der GeraMond Media GmbH dürfen leider nicht teilnehmen.



EXTRA 7/2022

SO ERREICHEN SIE UNS: ABONNEMENT

Modelleisenbahner Abo-Service
Gutenbergstraße 1, 82205 Gilching
Tel.: 01 80/5 32 16 17*
oder 0 81 05/38 83 29 (normaler Tarif)
Fax: 01 80/5 32 16 20*
E-Mail: leserservice@modelleisenbahner.de
www.modelleisenbahner.de/abo

Preis: Einzelheft 12,90 (D), 14,20 (A), 20,60 Sfr (CH),
Be/Lux/NL 14,80

Den schnellsten Weg zu Ihrem Modelleisenbahner finden Sie auf www.mykiosk.com.

NACHBESTELLUNG von älteren Ausgaben

Tel.: 01 80/5 32 16 17*
oder 0 81 05/38 83 29 (normaler Tarif)
E-Mail: service@verlagshaus24.de
*14 ct./Min. aus dem dt. Festnetz,
Mobilfunkpreise max. 42 ct./Min.

E-Mail: redaktion@modelleisenbahner.de
www.modelleisenbahner.de

ANZEIGEN

E-Mail: bettina.wilgermein@verlagshaus.de
Bitte geben Sie auch bei Zuschriften per E-Mail immer Ihre Postanschrift an.

IMPRESSUM

Anschrift: Modelleisenbahner,
Infanteriestraße 11a, 80797 München
Chefredakteur: Stefan Alkofer (al)
Redaktion & freie Mitarbeiter: Andreas Bauer-Partner (abp),
Alexander Bergner (ab), Fabian Binder (fb), Rainer Heinrich,
Helge Scholz

Redaktionsassistent: Angelika Gäck,
Tel: +49 (0) 89.13 06 99 860

Leitung der Herstellung: Sandra Kho
Herstellung: Sabine Springer
Layout: Snezana Singer

Verlag: GeraMond Media GmbH
Infanteriestraße 11a, 80797 München
www.vgbahn.de

Geschäftsführung: Clemens Schüssler, Oliver Märten, André Weijde
Gesamtleitung Media: Bernhard Willer
Anzeigenleitung: Bettina Wilgermein,
E-Mail: bettina.wilgermein@verlagshaus.de
Tel: +49 (0) 89.13 06 99 523

Anzeigendisposition:

Hildegund Roessler, Tel: +49 (0) 89.13 06 99 551
hildegund.roessler@verlagshaus.de
Es gilt die Anzeigenpreisliste vom 01.01.2022

Mediadaten: www.verlagshaus-media.de

Vertrieb/Auslieferung:

Bahnhoftbuchhandel, Zeitschriftenhandel:
MZV Moderner Zeitschriftenvertrieb
Unterschleißheim

Vertriebsleitung: Dr. Regine Hahn

Druck: Walstead Central Europe, Polen

Litho: LUDWIG:media gmbh
Zell am See, Österreich

Für unverlangt eingesandtes Bild- und Textmaterial wird keine Haftung übernommen. Vervielfältigung, Speicherung und Nachdruck nur mit schriftlicher Genehmigung des Verlages.*
© VGB VerlagsgruppeBahn GmbH
ISSN 0026-7422

Gerichtsstand ist München
Verantwortlich für den redaktionellen Inhalt: Stefan Alkofer
Verantwortlich für Anzeigen: Bettina Wilgermein



GERANOVA BRUCKMANN
VERLAGSHAUS

Jahre verkehrten die IC-Züge letztmalig als Lok-Wagen-Zug über die Sachsen-Franken-Magistrale mit Lokwechsel in Reichenbach: anfangs zwischen einer 232 und einer E-Lok der Baureihe 145, ab dem Fahrplanwechsel 2005/2006 zwischen einem 218-Doppel und E-Loks der Baureihe 101 oder 120. Die Fahrzeit wuchs wieder an: auf fünf Stunden und 15 Minuten. Die endgültige Aufgabe der IC-Linie 65 erfolgte zum Fahrplanwechsel am 9. Dezember 2006.

Das letzte Kapitel des umsteigefreien Reiseverkehrs auf der Sachsen-Franken-Magistrale zwischen Nürnberg und Dresden begann im Dezember 2006. Im Auftrag von DB Fernverkehr fuhren Triebwagen der Baureihe 612 eigenwirtschaftlich als Franken-Sachsen-Express und konnten zum Nahverkehrstarif benutzt werden. Dieser dritte Versuch, die Strecke Nürnberg – Dresden mit bogenschnellen Triebwagen zu betreiben, wurde zum Erfolgsmodell, abgesehen von zeitweise auftretenden Mängeln an der Neigtechnik der Baureihe 612 zwischen 2009 und 2011. Täglich fuhren bis zu 13 Zugpaare als IRE im Stundentakt zwischen Nürnberg, Hof und Dresden. Mit vier Stunden und 19 Minuten war das nicht nur die schnellste Verbindung, die je auf dieser Strecke bestand, es war auch das dichteste Zugangebot. Die neuen IRE kamen auch bei den Kunden an: Im ersten Jahr nutzten nach DB-Angaben 1,4 Millionen Reisende den Franken-Sachsen-Express. Mit der Aufnahme des elektrischen Betriebs zwischen Reichenbach und Hof und der Fertigstellung des Leipziger City-Tunnels im Dezember 2013 sollte sich der Verkehr von Dresden und Leipzig nach Hof jedoch nochmals grundlegend verändern. Auf der Stammstrecke Dresden – Hof – Nürnberg sollte nach dem Willen der DBAG der Franken-Sachsen-Express eingestellt werden, wurde aber nach Protesten für ein Jahr, ausgedünnt im Zwei-Stunden-Takt, weitergeführt. Auf der LH-Linie fiel die seit 1996 bestehende RE-Linie 16 Leipzig – Werdau – Plauen – Hof, auf der ebenfalls von 2001 bis 2012 die BR 612 verkehrte, weg. Stattdessen mussten Reisende die neue S-Bahn-Linie S5X bis Werdau nehmen und dort in die Nahverkehrstriebwagen der Vogtlandbahn umsteigen, welche als Linie VLE 16 von Werdau über Plauen nach Hof führte.

Der Fahrplanwechsel am 13. Dezember 2014 bedeutete das endgültige Aus für den Franken-Sachsen-Express. Eine 20 Minuten



Seit Juni 2016 verkehrt die MRB mit Elektrotriebwagen der Baureihe 1440 zwischen Dresden und Hof. 1440 711 fährt am 21. April 2018 in den Bahnhof Oederan ein.

längere Reisezeit und Umsteigen in Hof wurden für Reisende Alltag. Im gleichen Jahr begannen Doppelstock-Wendezüge mit Loks der BR 143 die elektrifizierte Strecke Dresden – Hof im Stundentakt zu bedienen.

DBAG übergibt das Zepter an MRB

Die letzte große Änderung kam zum Fahrplanwechsel am 12. Juni 2016 mit der Übernahme des gesamten Reiseverkehrs auf der Sachsenmagistrale durch die Mitteldeutsche Regiobahn (MRB) mit Elektrotriebwä-

gen des Typs Coradia Continental, der Baureihe 1440. Wegen technischer Probleme mit den neuen Fahrzeugen fuhren vom 6. Dezember 2016 bis zum 6. Februar 2017 lokbespannte Züge im Ersatzverkehr zwischen Dresden und Hof. Sie bestanden aus alten Schnellzugwagen und Lokomotiven der Pressnitztalbahn GmbH, unter anderem 145 030 und den Taurus-Maschinen ES 64 U2-024, 030 und 062. Zwei Monate lang sorgten diese bunten Garnituren für einen abwechslungsreichen Zugbetrieb auf der RE-Linie 3, bis die Triebwagen einsatzbereit waren. □ *Rainer Heinrich*



Wegen technischer Mängel bei den neuen Elektrotriebwagen musste die MRB von Dezember 2017 bis Februar 2018 lokbespannte Züge einsetzen. Am 31. Dezember 2016 fährt ES 64 030 in Zwickau Hbf ein.

FOTOS (47): RAINER HEINRICH



BuBiModel Exklusiv bei uns im Deutschland-Vertrieb



20,00€

BuBiModel - Fachwerkhaus „Hertigswalde“

- HO Art. 129-H060150
- TT Art. 129-TT60150
- N Art. 129-N60150



22,00€

BuBiModel - Fachwerkhaus „Finkenbaude“

- HO Art. 129-H060156
- TT Art. 129-TT60156
- N Art. 129-N60156

Weitere Modelle unserer „Bad Schandau“ Serie unter: mein-mbs.de

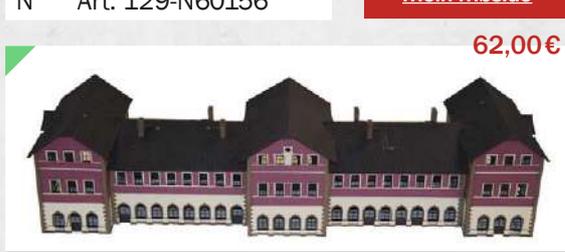


22,00€

BuBiModel - Fachwerkhaus „Rosen Apotheke“

- HO Art. 129-H060155
- TT Art. 129-TT60155
- N Art. 129-N60155

Unsere beliebte „Rosen Apotheke“ ist auch als Halbr relief erhältlich. Einige Modelle von BuBiModel sind sogar als Fertigmodell verfügbar!



62,00€

BuBiModel - Bahnhof „Bad Schandau“

- HO Art. 129-H060144
- TT Art. 129-TT60144
- N Art. 129-N60144



6,00€

BuBiModel Bahnhof „Lohsdorf“

- HO Art. 129-H090001
- TT Art. 129-TT90001
- N Art. 129-N90001



BuBiModel Historischer Aufzug „Bad Schandau“

- HO Art. 129-H060145
- TT Art. 129-TT60145
- N Art. 129-N60145

BuBiModel Neuheiten 2022



13,90€

BuBiModel - Halbr relief Umgeb in dehaus „Bad Schandau 1“

- HO Art. 129-H060167
- TT Art. 129-TT60167
- N Art. 129-N60167



11,70€

BuBiModel - Halbr relief Gasthaus „Bad Schandau“

- HO Art. 129-H060169
- TT Art. 129-TT60169
- N Art. 129-N60169

Loewe Exklusivmodell



Loewe - Ladegut-Set: 2 Überseekisten „VEB Hebezeugwerk Sebnitz“

- Art. 072-2224 HO **15,90€**
- Art. 072-2225 TT **14,90€**

EXKLUSIV bei uns im Deutschlandvertrieb

Modellbahnbausysteme in HO, TT & N

Für den Aufbau oder die Erweiterung Ihrer Modellbahn können Sie aus einem breiten Sortiment von Komponenten wählen. Diese können Sie in jeder gewünschten Anordnung zusammenstellen und miteinander kombinieren. Sie brauchen nichts schneiden, bohren, oder schleifen. Auch die Höhe der Unterbauten können Sie wählen, je nachdem, ob Sie Ihre Modellbahn lieber im Stehen, oder im Sitzen bedienen möchten.

- Modellbahnplatten • Gleiswendel
- Rampen • Schattenbahnhöfe
- Bahndämme • uvm.



So erreichen Sie uns:

Tel.: 035971 7899-0

Fax: 035971 7899-99

E-Mail: info@mein-mbs.de

Montag - Freitag 08:00 - 18:00 Uhr
Samstag 10:00 - 16:00 Uhr



Portofreie Lieferung innerhalb Deutschlands ab 50 € Bestellwert.

MBS Modell + Spiel GmbH, Lange Straße 5/7, 01855 Sebnitz
Änderungen und Irrtümer vorbehalten! Redaktionsschluss: 08.03.2022



Art.-Nr.: 04971

Elektrolokomotive 183 500-8 der RailAdventure GmbH, Ep. VI Preis: 216,30 €



- Enthält zwei große Loco-Buggys und vier kleine Loco-Buggys, sowie separate Kupplungen
- Freelance-Modell auf Basis der bestehenden Modelle Schiebewandwagen
- Freelance-Modell auf Basis des bestehenden Modells E-Vectron
- E-Vectron (Dummy): Ohne Antrieb
- Mit freundlicher Unterstützung von Rail Adventure GmbH

Art.-Nr.: 01012

Set „Loktransport“ der Rail Adventure, bestehend aus zwei Schiebewandwagen Habfis, einem Vectron (Dummy) und Loco Buggy-Set, Ep. VI Preis: 374,60 €



*Unverbindlich empfohlener Verkaufspreis.