

100 Jahre Bahnbetriebswerk Kiesa



Festschrift
zum Jubiläum am 5. Oktober 1991

Am 8. April 1989 hatte Riesa einen denkwürdigen Tag. Mit groß angelegten Feierlichkeiten, wie zum Beispiel einer Lokausstellung, einem Volksfest in der Stadt Riesa, einer Modelleisenbahnausstellung und vieles andere mehr, wurde das 150-jährige Jubiläum der Eisenbahnstrecke Leipzig-Dresden begangen. Höhepunkt des Jubiläums war die am 8. und 9. April 1989 stattfindende Lokparade, die von insgesamt 330 000 (!) Menschen gesehen wurde. Auch das Bahnbetriebswerk Riesa hatte einen großen Anteil an der Organisation der Feier.

| | |
|----------------------|---|
| Herausgeber: | Sächsische Modellbahner Vereinigung e.V. Arbeitsgemeinschaft 3/52 Riesa |
| Text: | Reiner Scheffler, Oschatz Karl Raunischke, Döbeln Ralf Grieshammer, Riesa |
| Fotos und Dokumente: | Archiv Scheffler, Sammlung Grieshammer, Sammlung Berger |
| Fotoautoren: | Scheffler (9), Göhler (2), Grille (2), Wünschmann (3), Volkhardt (1), Schieritz (1), Contins (1), Sprang (1), Leonhardt (1), Bellingrodt (1) |
| Reproduktionsarbeit: | Schröder |
| Gestaltung: | Reiner Scheffler, Ralf Grieshammer |
| Satz und Druck: | Druckerei der Rbd Dresden |

1. Auflage

Abschluß des Manuskriptes: August 1991

**100 Jahre
Bahnbetriebswerk Riesa**

**Festschrift
zum Jubiläum am 5. Oktober 1991**



Ein mit einer Rekolokomotive der Baureihe 58³⁰ ausfahrender Personenzug verläßt den Bereich des Bahnbetriebswerkes Riesa in Richtung Döbeln.

Inhaltsverzeichnis

| | Seite |
|---|--------------|
| Vorwort | 4 |
| 1. Die Leipzig-Dresdner Eisenbahn im Überblick | 5 |
| 2. Der Bau von Betriebsgebäuden und die Betriebsorganisation | 6 |
| 3. 150 Jahre Lokomotivstationierung – vom zweiständigen Lokschuppen zum Bahnbetriebswerk – | 8 |
| 3.1. Der erste Lokomotivschuppen | 8 |
| 3.2. Der zweite Lokomotivschuppen | 10 |
| 3.3. Der dritte Lokomotivschuppen | 12 |
| 3.4. Der vierte Lokomotivschuppen | 13 |
| 3.5. Der fünfte Lokomotivschuppen | 14 |
| 4. Das Bahnbetriebswerk Riesa | 17 |
| 5. Das Bahnbetriebswerk Riesa im Jubiläumsjahr | 20 |
| 6. Lokomotiven im Bahnbetriebswerk Riesa | 22 |
| 7. Der Lokeinsatz | 25 |
| 8. Statistische Angaben zur Lokstationierung im Bahnbetriebswerk Riesa | 35 |
| 9. Begriffserklärung (Auswahl) | 44 |
| 10. Quellenverzeichnis | 48 |

Vorwort

Das Eisenbahnwesen, welches seit Anfang des 19. Jahrhunderts besteht, ist untrennbar mit der Entwicklung des Werkstättenwesens verbunden. Diese Erklärung wurde bereits bei den ersten Fahrten von Dampfwagenzügen in England und Nordamerika gewonnen.

In der vorliegenden Schrift soll über die geschichtliche Entwicklung des Bahnbetriebswerkes Riesa berichtet werden, einer über einhundertjährigen Entwicklung der Abteilung, die die Aufgaben des Lokomotiveinsatzes, der Lokstationierung und der Unterhaltung dieser Fahrzeuge wahrnimmt. Nicht durch seine geographische Lage in der Mitte der historischen Eisenbahnstrecke von Leipzig nach Dresden ist die Geschichte dieses Bahnbetriebswerkes sehr interessant und wird nicht nur dem Eisenbahnfachmann sondern auch dem Heimatfreund wichtige Informationen geben.

Leider konnte auf dem begrenzten Raum der vorliegenden Broschüre nur in den wichtigsten Punkten auf die Geschichte des Bahnbetriebswerkes Riesa eingegangen werden. Trotzdem wurde versucht, eine Fülle von Fakten in das Textmaterial zu verarbeiten.

Besonderer Dank gilt dem Kollegen Schieritz vom Bahnbetriebswerk Riesa für seine Unterstützung, daß dieser wichtige Abschnitt der Eisenbahngeschichte in Riesa in Form einer kleinen Broschüre der Öffentlichkeit zugänglich gemacht werden kann.

Die Autoren, im August 1991

1. Die Leipzig – Dresdner Eisenbahn im Überblick

Am 03. März 1834 bildete sich aus 12 Leipziger Bürgern ein „Eisenbahn-Comite“ zur Gründung einer Aktien-Gesellschaft für den Bau einer Eisenbahnstrecke von Leipzig nach Dresden.

Dabei bemühte sich in besonders engagierter Art und Weise um diesen Bau der Nationalökonom Friedrich List. Er veröffentlichte neben seinen vielen anderen Aktivitäten, Entwürfe und Schriften zu diesem Thema. Dabei bewies er den hohen wissenschaftlichen Wert für die deutsche Volkswirtschaft des damaligen „Deutschen Bundes“ im allgemeinen und für das „Königreich Sachsen“ im Besonderen.

Der Meinungsstreit des fortschrittlichen Bürgertums in Leipzig und Dresden wurde am 06. Mai 1835 durch die Genehmigung zum Bau der Eisenbahnstrecke Leipzig – Dresden von der sächsischen Staatsregierung beendet.

Umfangreiche Erörterungen erfolgten zur Festlegung der Trasse von technischen Fachleuten. Man bedenke, daß zu diesem Zeitpunkt noch keinerlei Erfahrungen im Eisenbahnbau vorhanden waren. Von den verschiedenen Vorschlägen entschied man sich schließlich für die Linienführung von Leipzig über Wurzen, Oschatz Gröba (später ein Ortsteil von Riesa), Priestewitz, Niederau und Coswig nach Dresden. Nachdem am 3. Juli 1835 das Expropriationsgesetz (Enteignung) für das betreffende Gelände rechtskräftig war, begann die Arbeit im Herbst 1835 mit dem Bau der Muldenbrücke bei Wurzen. Bereits am 24. April 1837 wurde das erste Teilstück der Strecke Leipzig – Dresden zwischen Leipzig und Althen eröffnet. Bei allen weiteren Bauabschnitten wurde so verfahren, daß die fertiggestellten Teilabschnitte sofort für den Eisenbahnverkehr genutzt werden konnten.

Die weiteren Teilstrecken wurden wie folgt in Betrieb genommen:

| | | | | |
|---------------|---|---------------|----|--------------|
| Althen | – | Gerichshain | am | 12. 11. 1837 |
| Gerichshain | – | Machern | am | 11. 05. 1838 |
| Dresden | – | Weintraube | am | 19. 07. 1838 |
| Machern | – | Wurzen | am | 31. 07. 1838 |
| Wurzen | – | Dahlen | am | 16. 09. 1838 |
| Weintraube | – | Oberau | am | 16. 09. 1838 |
| Dahlen | – | Oschatz | am | 03. 11. 1838 |
| Oschatz | – | Gröba (Riesa) | am | 21. 11. 1838 |
| Gröba (Riesa) | – | Oberau | am | 07. 04. 1839 |

Im letzten Bauabschnitt befand sich die Elbbrücke bei Riesa, der Viadukt bei Röderau und der 513 m lange Eisenbahntunnel bei Oberau.

Am 07. April 1839 konnte die 115 Kilometer lange Eisenbahnstrecke feierlich übergeben werden. Für die damalige Zeit war dies eine technische Meisterleistung, zumal es die erste Ferneisenbahnstrecke Deutschlands war.

2. Der Bau von Betriebsgebäuden und die Betriebsorganisation

An den Endpunkten der Eisenbahnstrecke Leipzig – Dresden entstanden der Zeit entsprechend schon repräsentative Gebäude. In Leipzig wurde eine Perronhalle aus einer Holzkonstruktion, eine Lokomotivwerkstatt, eine Wagenbauanstalt und ein Einnehmerhäuschen (Fahrkartenausgabe) gebaut. In Dresden entstanden ähnliche Betriebsgebäude. Dazu gehörten ein Maschinen-Gebäude in halbrunder Form zum Unterstellen von 6 Lokomotiven. In Dahlen wurde ein Schuppen zum Einstellen einer Lokomotive und mehreren Wagen gebaut. Für einen kurzen Zeitraum wurde Oschatz als Hauptstation zwischen Leipzig und Dresden bestimmt. In Priestewitz wurde ein Gasthaus von der Stadt Großenhain gebaut, welches von den Reisenden der Leipzig – Dresdener Eisenbahn genutzt werden konnte.

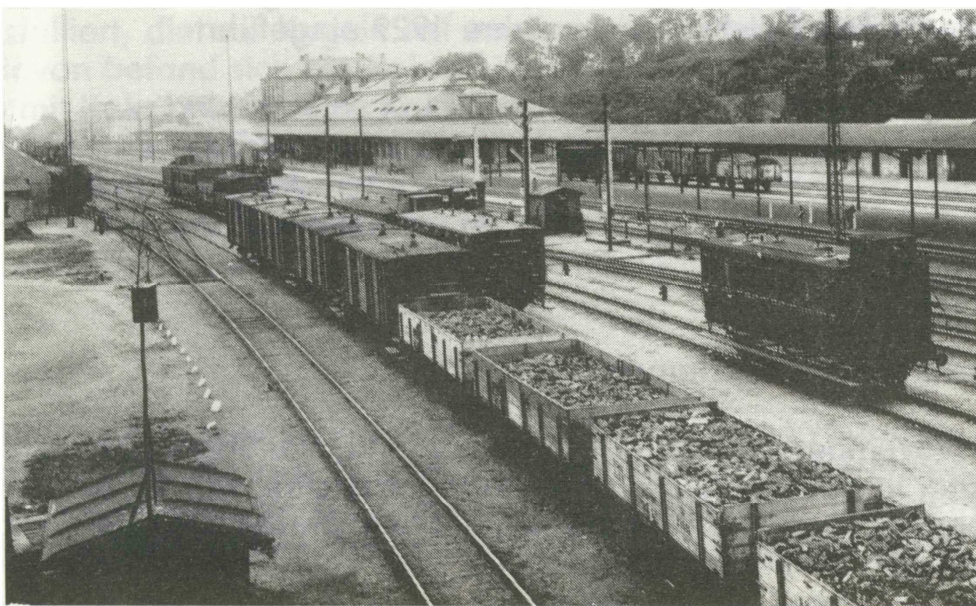
Für den Bau von Gebäuden auf den Unterwegstationen war man anfänglich sehr zurückhaltend. Es fehlte an Erfahrungen über das zu erwartende Transportaufkommen. Andererseits waren in den ersten Jahren kaum finanzielle Mittel vorhanden, um allen Wünschen gerecht zu werden.



Am Elbkai um 1900. Pausenplausch zwischen der vorderen III b und der hinteren II b. An der Schiffsanlegestelle „lauscht“ die 1883 erbaute „Bohemia“.

Man hatte ein Transportunternehmen in einer Dimension aufgebaut, für das die Pferdeisenbahn-Technologie nur ein bedingtes Vorbild sein konnte. Ohne Abstimmung und Regeln war eine korrekte Durchführung der Tätigkeit einiger hundert Bediensteten entlang der 115 km langen Strecke nicht möglich, was auch relativ hohe Personalkosten erforderte. Es wurden Instruktionen erarbeitet, die eine gewisse Arbeitsteilung aufwiesen. Der gesamte Betrieb war in Departments eingeteilt, so für den Hochbau, die Bahnunterhaltung und für den Betriebsdienst. Für den Fahrbetrieb und die Anschaffung der Hilfsstoffe zur Benutzung der Bahn war zunächst ein Maschinenmeister zuständig. Ihm unterstanden die Vormänner der Werkstätten in Leipzig und Dresden sowie die Lokomotivführer und die Feuermänner. Der gesamte Bahnhofsdienst auf einer Station wurde von einem „Oberaufseher“ geleitet.

In Riesa wurde die Lage des Bahnhofs durch das Vorhandensein der Elbbrücke mit dem Röderauer Viadukt bestimmt. Auf einem Areal von 240 Meter Länge und 180 Meter Breite der Gröbauer Flur wurde die Bahnhofsanlage gebaut. Vier Gleise mit den erforderlichen Weichen lagen im südlichen Teil des Bahnhofsgeländes. Unmittelbar vor der Elbbrücke überquerte der Kommunikationsweg Riesa – Gröbau die Strecke nach Dresden. Bis 1840 waren folgende Baulichkeiten vorhanden: Am Wege nach Riesa lag in ca. 50 m Entfernung von den Gleisen ein kleines Einnehmerhäuschen für den Verkauf von Fahrkarten. Näher zum Gleis lag eine Passagierstube als Warteraum für Fahrgäste. Vor der Passagierstube lag der „Passagiereinsteigeschuppen“, der zwei Gleise auf einer Länge von ca. 45 m überdeckte. Am Ende des Schuppens befand sich ein Brunnen, der für die Lokspeisewasserversorgung angelegt worden war. Unmittelbar am 4. Gleis lag der Güterschuppen, der eine Länge von ca. 35 m und eine Breite von 9 m aufwies.



Übersicht über den Personenbahnhof im Jahre 1912.

Nach diesen kurzen Einführungen in die Geschichte der Leipzig – Dresdner Eisenbahn, wenden wir uns dem eigentlichen Anliegen, dem Bahnbetriebswerk Riesa, zu.

3. 150 Jahre Riesaer Lokomotivstationierung – Vom zweiständigen Lokscheunen zum Bahnbetriebswerk –

Ein Bahnbetriebswerk ist eine selbständige Dienststelle der Eisenbahn, die die Aufgabe hat, Lokomotiven zu pflegen, sie zur Beförderung von Zügen rechtzeitig bereitzustellen und den Betriebsablauf dieser Fahrzeuge zu gewährleisten.

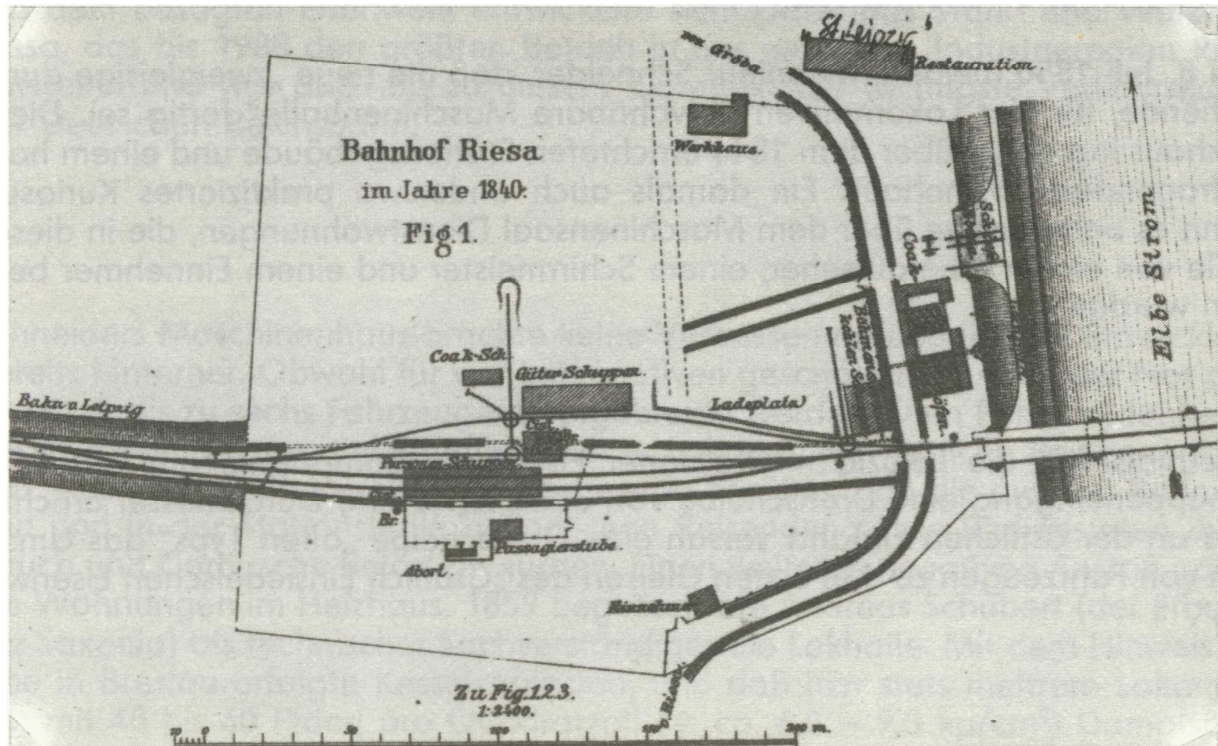
Mit seinem 33-ständigen Ringlokscheunen und seinen Anlagen hat das Bahnbetriebswerk Riesa eine der größten und in sich geschlossensten Lokomotivstationierungseinrichtungen alter Prägung. Nur wenige Bw besitzen heute noch solche Bauwerke aus dem alten Jahrhundert und erreichen ihre hohe Zahl an Lokunterkünften lediglich durch mehrere Lokhäuser oder neu geschaffene Triebfahrzeughallen.

Das einhundertjährige Jubiläum des Bahnbetriebswerkes Riesa hat seinen Ausgangspunkt im Bau des 1891 fertiggestellten Lokscheuens, wobei die damals geschaffene Anlage in etwa den Aufgaben eines heutigen Bw gleich kommt. Die zuvor geschaffenen Lokbehandlungsanlagen, oftmals als „Heizhäuser“ bezeichnet, können als Vorläufer für das heutige Bw Riesa gelten. Der Begriff „Bahnbetriebswerk Riesa“ (abgekürzt Bw Riesa) wurde erst mehrere Jahre nach der Gründung der Deutschen Reichsbahn im Jahre 1929 eingeführt.

Natürlich hat das einhundertjährige Lokhaus heute im Zeichen der elektrischen Traktion zum Teil andere Funktionen, als zu Zeiten der Dampflokomotoren zu erfüllen und mußte sich mehreren Veränderungen unterziehen.

3.1. Der erste Lokomotivscheunen

Als am 21. November 1838 von Oschatz aus ein erster Eisenbahnzug die Station Gröba (später in Bahnhof Riesa umbenannt) erreichte, war für die Lokomotiven ein Scheunen vorhanden. Er befand sich auf dem dritten Gleis der neugeschaffenen viergleisigen Stationsanlage, konnte zwei Lokomotiven beherbergen und war von beiden Stirnseiten zugänglich. Im Scheunen selbst war ein Brunnen und die Einrichtung einer Zisterne vorhanden.



Der erste Lokomotivschuppen bestand zwölf Jahre und lag äußerst ungünstig inmitten der Anlagen.

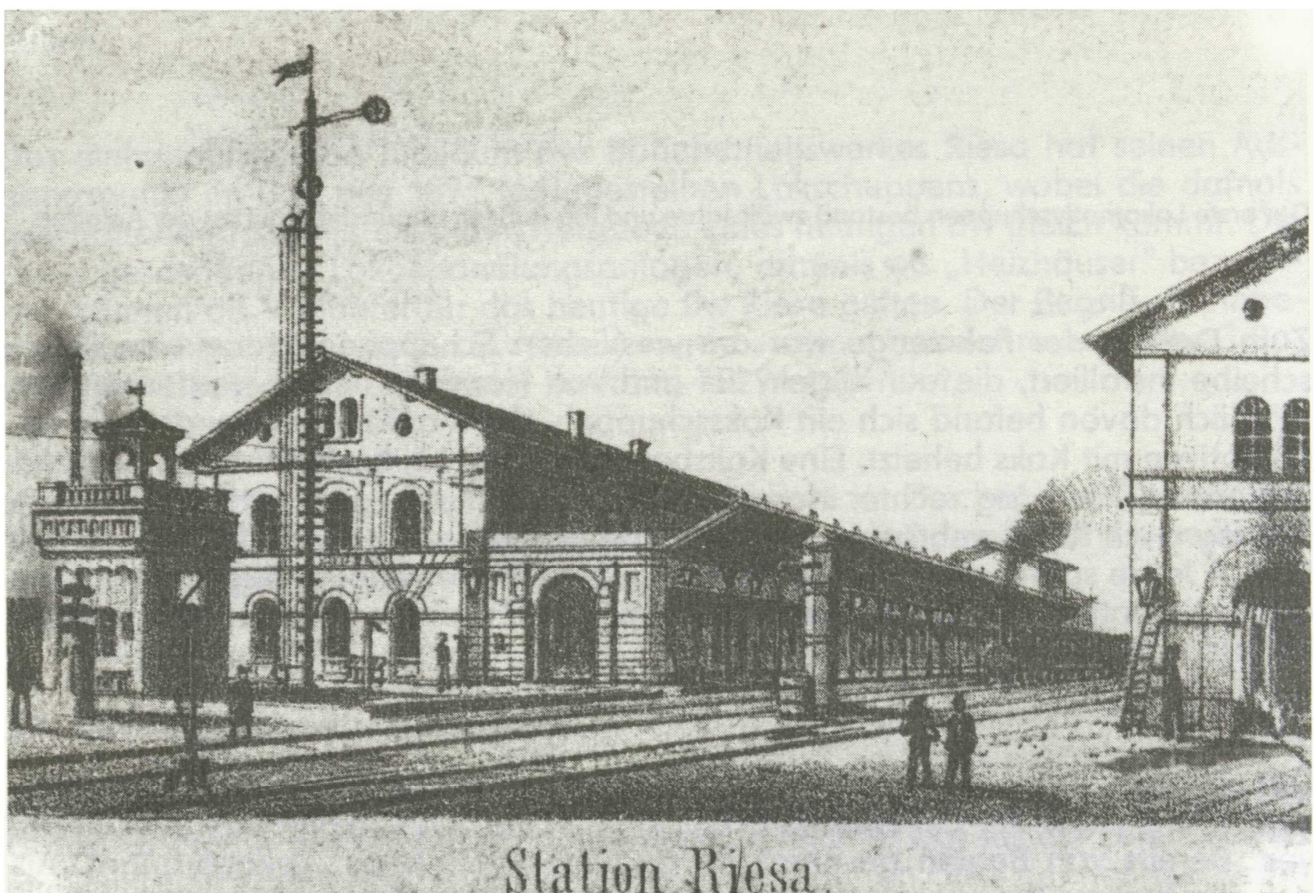
Zum Drehen der Fahrzeuge war am westlichen Schuppeneingang eine Drehscheibe installiert, die auf Kugeln lief und von Hand betrieben werden mußte. Nördlich davon befand sich ein Koksschuppen, denn anfänglich wurden die Lokomotiven mit Koks beheizt. Eine Koksbereitungsanstalt, bestehend aus 12 Koks-batterien (Öfen) lag rechter Hand am Weg nach Gröba. Hier ist die auf dem Elbweg nach Riesa gebrachte englische Steinkohle zu Koks verarbeitet worden. Erst 10 Jahre später wurde diese Anlage außer Dienst gestellt, weil die Feuerung der Lokomotivkessel dann durch einheimische Zwickauer Steinkohle erfolgen konnte.

Der erste Lokomotivschuppen war in der Hauptsache eine Wartungs- und Unterkunftsmöglichkeit für die zwischen Leipzig und Dresden verkehrenden Lokomotiven. Bereits von Beginn an herrschte dadurch erhebliches „Lokgedränge“. Als sich die Station Riesa eigene Lokomotiven beschaffte, reichte deren Unterbringung in dem kleinen Haus längst nicht mehr. Der Ingenieur Schneider schlug am 14. Januar 1849 vor, eine neue „Halle für Maschinen“ zu bauen.

3.2. Der zweite Lokomotivschuppen

Am 8. Juli 1850 meldete Ingenieur Schneider, daß die neue „zweigleisige durchgehende, für vier Lokomotiven bewohnbare Maschinenhalle“ fertig sei. Dieses Lokhaus lag gegenüber dem 1844 errichteten Stationsgebäude und einem hochaufragendem Wohnhaus. Ein damals auch anderswo praktiziertes Kuriosum, denn es beherbergte über dem Maschinensaal Dienstwohnungen, die in diesem Falle von einem Oberaufseher, einem Schirrmeister und einem Einnehmer bezogen wurden.

Abermals ließ die Leipzig – Dresdener Eisenbahn-Compagnie am westlichen Schuppeneingang eine Drehscheibe von 35 Fuß (9,80 m) Durchmesser errichten und an der östlichen Einfahrt versah eine Drehscheibe „alten Typs“ das Umsetzen von Fahrzeugen zu den ersten Gleisen des „Gräflich Einsiedelschen Eisenwerkes“.



Der Fotostrich von 1855 zeigt einen Teil des zweiten Lokhauses gegenüber dem 1844 geschaffenen Empfangsgebäude.

Aus dem besagten Eisenwerk entwickelte sich später das Stahl- und Walzwerk Riesa, das bis 1988 den größten Betrieb in der gesamten Industrieregion Riesa darstellte und war auch bis zu diesem Zeitpunkt der wichtigste Verkehrskunde der Deutschen Reichsbahn.

Schneiders Maschinenhaus brachte keine Verbesserung und lief der Entwicklung bereits hinterher. Obwohl für vier Lokomotiven geschaffen, mußten der Not gehorchend, bis zu sechs Fahrzeuge untergebracht werden. Dem Personal fehlte zur Restauration, Pflege und Unterkunft ihrer Lokomotiven jegliche Bewegungsfreiheit. Außerdem gab es reichlich Beschwerde darüber, daß die auf den Bahnsteigen und in der Stationshalle befindlichen Reisenden sowie Bediensteten durch Rauch und Geräusche belästigt wurden. Einen weiteren negativen Anstoß gaben die Wohnungen im Heizhaus. 1859 begutachtete Andreas Schubert (der Erbauer der Saxonia) als technischer Sachverständiger die Lokhalle. Mit dem Hinweis auf eine in Breslau erfolgte Kesselexplosion, und daß hier stets mehrere Lokomotiven mit 40 bis 60 Pfund pro Quadratzoll (\cong ca. 6,2 – 9,3 kp/cm²) Dampfspannung standen, übergab er an die Regierung einen Bericht in dem er Änderungen forderte.

Am 7. Januar 1860 mußte die Leipzig-Dresdner-Eisenbahn-Compagnie die Beamtenwohnungen räumen und entschloß sich erneut, ein wesentlich größeres Maschinenhaus zu bauen.

Die Station Riesa besaß durch die Eröffnung der Riesa-Chemnitzer Eisenbahn seit dem 29. August 1847 einen zweiten Bahnhof, welcher 1850 durch drei Gleise vor der Elbbrücke mit der Leipzig-Dresdner Linie verbunden wurde. Da dieser zweite (Chemnitzer) Bahnhof nicht von der Leipzig-Dresdner-Eisenbahn-Compagnie, sondern von einer eigenen, der „Riesa-Chemnitzer Eisenbahngesellschaft“ verwaltet wurde, gab es in der „Chemnitzer Hohle“ eigene Bahnanlagen.

Für die Lokomotiven der Riesa – Chemnitzer Linie schuf man 1847 einen Lokschuppen, in welchem zwei Maschinen Unterkunft fanden. Die Beschaffenheit dieser Unterkunft konnte bisher nicht ermittelt werden.

3.3. Der dritte Lokomotivschuppen

Dieser Neubau entstand 35 m westlich seines Vorgängers. Auffallend am Bau waren neun große Hallenfenster und langaufragende schmale Rauchabzüge. Durch die am 4. Januar 1862 fertiggestellte Maschinenhalle führten zwei Gleise, auf denen Platz für 6 Lokomotiven war. Die Compagnie schrieb, die Auflage vom 7. 1. 1860 wäre damit erfüllt.

Weit geräumiger war das Haus, doch der Schein trug, denn die ständige Vergrößerung des Eisenbahnnetzes hatte eine stetige Zunahme an Transportleistungen – so auch für Riesa – zur Folge.

Riesa entwickelte sich zwischen den Städten Leipzig, Dresden und Chemnitz zu einem Verkehrsknotenpunkt und die beginnende Arbeitsteilung im Zugförderungsdienst beschleunigte die Entwicklung, den Bau und die Stationierung von Reisezug-, Güterzug- und Rangierlokomotiven.



Bahnhof Riesa 1862. Kurz vor Vollendung ist die neue Maschinenhalle (Lokhaus 3), während das in der Mitte zu sehende „Lokwohnhaus“ schon als Wagenwerkstätte diente.

Im Heizhaus selbst macht sich das Fehlen von speziellen Reparatur- und Wartungseinrichtungen bemerkbar.

3.4. Der vierte Lokomotivschuppen

Die Anlagen des Bahnhofes Riesa hielten mit der Verkehrsentwicklung nicht gleichmäßig Schritt, wodurch es zu großen Schwierigkeiten kommen mußte. Die vorhandenen Gleise reichten nicht mehr aus, um den Betrieb flüssig zu halten. Das „Technische Hauptbüro“ der Leipzig-Dresdner-Eisenbahn-Compagnie hatte einen Plan zur Erweiterung des gesamten Bahnhofes erarbeitet. Dieses Projekt wurde im März 1872 in Leipzig beraten. Ein Schwerpunkt war, die Herausnahme des Rangierbahnhofes aus dem Bereich des Personenbahnhofes. Die Folge war, daß das bisherige dritte Lokhaus verlegt werden mußte.

Es wurde außerhalb des Personenbahnhofes, westlich der ehemaligen „Blechbrücke“ (einem Übergang zwischen den Ortsteilen Weida und Gröba) gebaut. Das neue Heizhaus war erstmals ein Rundhaus mit einem Durchmesser von 27,5 m und besaß zunächst 8 Lokomotivstände. Die halbrunde Form einer Drehscheibe zeigte in östliche – dem Personenbahnhof zugewandte Richtung – und war mit diesem durch ein Maschinengleis verbunden.

In unmittelbarer Nähe entstanden ein Kohleschuppen, ein Wasserhaus und andere Geräteschuppen, jedoch noch kein eigenes Dienstgebäude, da die Verwaltung noch immer dem Bahnhof oblag.

Als Maschinenbahnhof bezeichnet, nahm dieser neue Lokomotivschuppen Mitte 1876 seinen Betrieb auf.

Die am 15. 10. 1875 eröffnete Verbindung nach Elsterwerda und die im Bau befindliche Strecke Riesa – Nossen, hatten zur Folge, daß ein erster Mangel im Maschinenbahnhof beseitigt werden mußte. Das Rundhaus wurde um 8 Stände auf insgesamt 16 erweitert.

Bereits frühzeitig versuchte die „Königliche Regierung“ ihre eisenbahnpolitischen Grundsätze und den Aufbau einer „Königlichen Sächsischen Staatseisenbahn“ zu verwirklichen. Es wurde nichts unversucht gelassen, die Leipzig-Dresdner-Eisenbahn-Compagnie käuflich zu erwerben. Eines der größten Eisenbahnunglücke war am 19. Februar 1876 gegen 21.00 Uhr. Der Einsturz der Riesaer Elbbrücke. Verursacht wurde dieses Unglück durch ungewöhnlich starkes Hochwasser und Eisgang auf der Elbe. Der Besitzer der zerstörten Elbbrücke war die Leipzig-Dresdner Eisenbahn-Compagnie, folglich mußte der Neubau der Brücke von dieser finanziert werden. Die plötzlich entstandenen enormen Kosten verursachten in der Gesellschaft eine finanzielle Krise. Nach diesem Ereignis trug das „Königliche Finanzministerium“ erneut sein Interesse am Kauf des gesamten Eigentums der Leipzig-Dresdner-Eisenbahn-Compagnie an, und das Direktorium stimmte dem Verkauf des ganzen Vermögens an den Staat zu. Der Weg zur Bildung der „Königlich Sächsischen Staatseisenbahn“ war jetzt frei. Ab 1. Januar 1876 gehörte die Strecke Leipzig – Dresden dem sächsischen Staat. Mit dieser Verstaatlichung begann auf dem Bahnhof Riesa eine intensive Bautätigkeit. Ein neues Stationsgebäude (17. 8. 1879) und der neue Güterbahnhof mit seiner Verbindungskurve aus Richtung Nossen und Chemnitz (3. 11. 1879) wurden geschaffen. Der Chemnitzer Bahnhof konnte dadurch bis Dezember 1879 außer

Dienst gestellt werden. Die für den Lokbetrieb vorhandenen Einrichtungen wurden abgerissen und die Leistungen vom neuen Maschinenbahnhof mit übernommen.

Durch die ständige Bahnhofserweiterung und der Vergrößerung der Elbkaibahn (1885), der Hafenweihe (1888) und den geschaffenen Eisenhammer- und Speicheranschlüssen war der Maschinenbahnhof arg gefordert und wiederholt in eine beengte Situation geraten. Zunehmend gelangten vor allem Rangierlokomotiven in das Rundhaus.

Für die Personale gab es gegenüber den bisherigen Arbeitsbedingungen in den alten Maschinenhäusern kaum Verbesserungen. So standen die Umkleideschränke in den Lokständen des Hauses, mußte das Wasser zum Waschen den Lokomotiven entnommen werden. Als größter Mangel erwies sich das Fehlen eigener geräumiger Wartungsanlagen, sowie einer Übernachtungsmöglichkeit für fremde Lokpersonale.

Es entstand ein Plan, im neu errichteten Güterbahnhof einen besonderen Lokschuppen zu bauen, welcher nur dem Güterverkehr dienen sollte und das bisherige Maschinenhaus für den Personenverkehr zu belassen. Schließlich siegte jedoch der Vorschlag, das noch brachliegende Land innerhalb des von Chemnitz und Nossen einlaufende Gleisdreieck für ein großes Rundhaus zu nutzen. Obwohl zu diesem Bauvorhaben umfangreiche Wegeverlegungen nötig waren, wurde 1890 mit der Errichtung der größten und in sich geschlossensten Lokomotivstationierungsanlage begonnen. Bereits nach einem reichlichen Baujahr konnte die Rotunde (Rundbau) mit 26 Lokomotivständen zum Abschluß gebracht werden.

3.5. Der fünfte Lokomotivschuppen

Neben dem Maschinenhaus selbst wurde erstmals ein Lokomotivdienstgebäude geschaffen, welches Übernachtungsräume aufwies.

Die zu diesem Zeitpunkt gestellten Aufgaben der Lokstationierung, Lokbereitstellung und Behandlung der Fahrzeuge wiesen immer stärkere Strukturen der Organisation dieses Betriebszweiges auf, die zum Teil heute noch ihre Gültigkeit haben. Auch wenn die Bezeichnung „Bahnbetriebswerk“ noch lange nicht eingeführt wurde, ist das 100-jährige Jubiläum des Bw Riesa im Jahre 1991 mit den damals geschaffenen Anlagen begründet.

Der Dreiviertel-Rundbau konnte zur Jahrhundertwende durch sieben Stände (als „Neues Haus“ bezeichnet) erweitert werden und hatte mit seinen 33 Lokunterkünften, einer Drehscheibe mit zwei Ein- und Ausfahrmöglichkeiten und den sonstigen Einrichtungen eine für diese Zeit hervorragende Anlage erhalten.

Natürlich blieb vieles noch bei alter Gewohnheit. Wiederum war es nicht möglich, jeden Wunsch der Lokpersonale zu erfüllen. So reichten die Übernachtungsräume bei weitem nicht aus. 1905 übernachteten täglich 4 Lokpersonale und 19 Personale hatten zu verschiedenen Zeiten Bereitschaftsdienste. Eine sehr primitive Angelegenheit war das Schleppen von schweren Kohlekörben über schwankende Laufbretter um die Tender der Lokomotiven zu füllen. Erst 1908 beantragte

der Heizhausvorstand Mittel für eine Wasch- und Badegelegenheit. Bei der Behandlung der fünfsichtigen Güterzuglokomotiven mußten die Nachtfeuerwärter (Schuppenheizer) entweder zwischen den Rädern durchkriechen oder zwischen Rahmen und Kessel einsteigen, um die Aschekästen der Loks vorn und hinten ausziehen. Selbst für zwei Wagenkästen zur Fahrradunterstellung bedurfte es einer Genehmigung, denn 1911 gab es 30 Bedienstete, welche eine lange Wegstrecke zum und vom Dienst mit dem Fahrrad zurücklegten.

1911 wurden fünf Lokstände nach hinten verlängert, um eine Werkstatt zu schaffen und sanitäre Anlagen zu bauen. Als ein großes Übel erwies sich die Rauchbelästigung für die umliegenden Anwohner. Es fehlte eine zentrale Rauchabführung. Für 76 000 Reichsmark wurde 1912 eine solche installiert. Zwei 50 m hohe Schornsteine bliesen nun den gesammelten Rauch der Lokomotiven aus dem Heizhaus in die Luft.

Ein fehlender sicherer Zufahrtsweg wurde immer mehr zur Gefahrenquelle. Etwa 170 Bedienstete mußten täglich die Einfahrgleise auf einem ungesicherten Übergang passieren. Auch Kinder, die den Vätern das Essen zutrug, nutzten diese Art Zugang zum Lokhaus. Erst im Juli 1915 wurde durch eine Gleisunterführung ein gefahrloser Zugang geschaffen.

Um vor allem die auf der Riesa-Chemnitzer Linie stärkeren und somit längeren Loktypen aufnehmen können, mußte 1915 im Ringlokschuppen eine Anzahl von Ständen durch einen hinteren Anbau um 6,60 m verlängert werden. Aus betrieblicher Sicht erwies sich das neue Heizhaus als nahezu ideal. Die Fahrten der Lokomotiven zu und von ihren Zügen erfolgte zügig, und die weit vom Personenbahnhof entfernte Lage des Lokhauses brachte für die Reisenden weit bessere Umweltbedingungen als je zuvor.

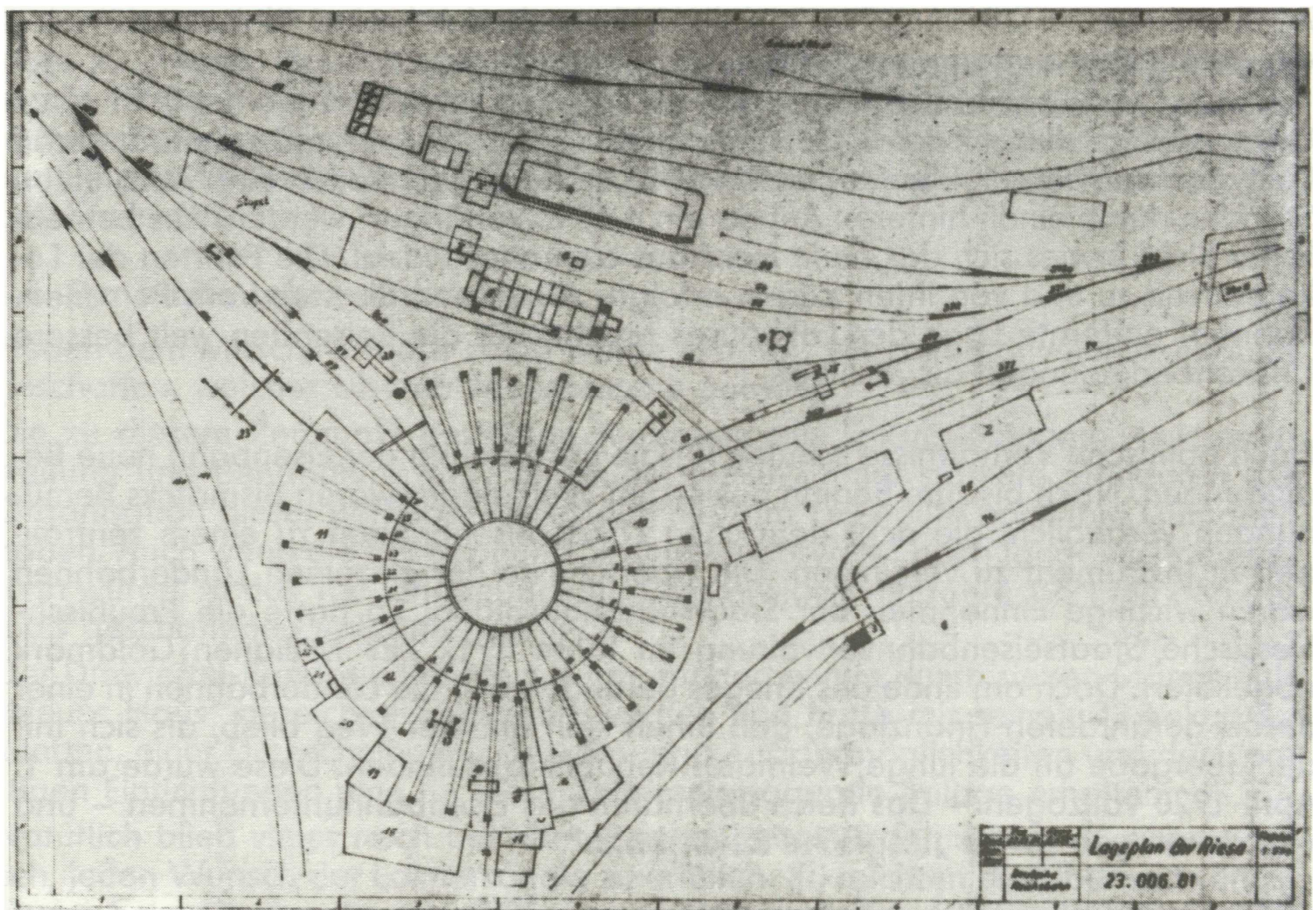
Doch politische Verhältnisse schufen für die Entwicklung der Eisenbahn neue Bedingungen. Noch bis zum Beginn des ersten Weltkrieges waren Bismarcks Bemühungen vergeblich, die acht deutschen Ländereisenbahnen zu einem zentralisierten Instrument zu vereinigen. Die Überschüsse der einzelnen Länderbahnen waren wichtige Einnahmen der Staatshaushaltspläne. So hatte die Preußisch-Hessische Staatseisenbahnverwaltung im Jahre 1912 227 Millionen Goldmark abgeliefert. Doch am Ende des Krieges befanden sich die Länderbahnen in einer derart gefährdeten Finanzlage, daß ihnen kein anderer Weg blieb, als sich mit der Übergabe an die junge Weimarer Republik abzufinden. Diese wurde am 1. April 1920 vollzogen – Das Reich übernahm das Eisenbahnunternehmen – und von da an gab es die „Deutsche Reichsbahn“.

Bereits 4 1/2 Jahre später (11. 10. 1924) trat an ihre Stelle die „Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft“. Sie war öffentlich-rechtlicher Natur. Ihr wurde nur der Betrieb der Eisenbahn übertragen, während das Eigentumsrecht beim Deutschen Reich verblieb.

Ab dieser Zeit kam es zur Trennung des Maschinendienstes (Lokdienst) von den Abteilungen Betrieb (Rangier-, Stellwerks- und Fahrdienst) und Verkehr (Fahrkartenverkauf, Gepäck- und Güterabfertigung).

Der Maschinendienst erhielt ein eigenes Verwaltungssystem. In den bisher größten Lokstationierungszentren kam es zur Bildung von Bahnbetriebswerken (abgekürzt Bw).

Auch nach der Rückverwandlung der Deutschen Reichsbahngesellschaft in Deutsche Reichsbahn im Jahre 1937 änderte sich an den Aufgabenbereichen Maschinendienst, sowie den Abteilungen Betrieb und Verkehr nichts.



Unsere Zeichnung zeigt den heute noch gültigen Lageplan des Bahnbetriebswerkes Riesa.

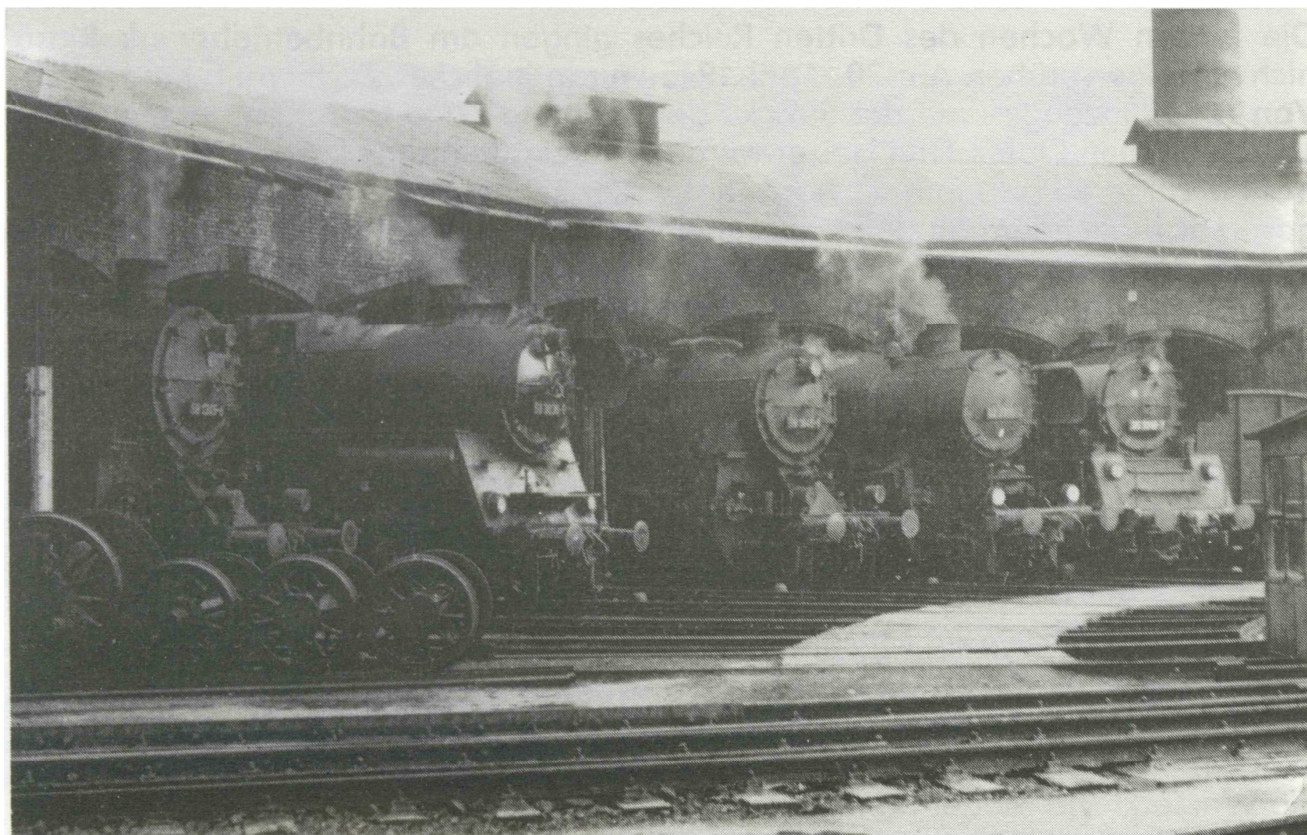
4. Das Bahnbetriebswerk Riesa

Während es in anderen Lokzentren bereits 1923 zur Bildung von Bahnbetriebswerken kam, fällt der Termin für Riesa erst später aus. So ist mit der Gründung eines Reichbahnamtes ab 1. Februar 1929 die eines Bahnbetriebswerkes in Riesa verbunden.

Das Bahnbetriebswerk Riesa gehört zur Reichsbahndirektion Dresden. Seine Belegschaft betrug 1930 400 Personen. Zu seinen Außenstellen gehörten die Lokomotivbahnhöfe Großenhain Cottb. Bf, Röderau, Oschatz und Strehla. Später entfielen die Lokbahnhöfe Röderau und Strehla, dafür wurde seit dem 1. Januar 1964 das aufgelöste Bahnbetriebswerk Döbeln als Außenstelle (Lokbahnhof) übernommen.

Die Hauptaufgabe des Bahnbetriebswerkes Riesa bestand und besteht in der Bespannung von Personen- und Güterzügen, wobei dies zu 75 % Züge sind, die in Riesa beginnen oder enden. Desweiteren gehören zu den Aufgaben die Bereitstellung von Lokomotiven für den Rangierdienst des Güter- und Personenbahnhofes, sowie der Außenanlagen.

Die Bahnbetriebswerke der Deutschen Reichsbahn sind heute in Aufgabengruppen organisiert. Dazu gehören die Gruppen Triebfahrzeugbetrieb, die Gruppen Triebfahrzeugunterhaltung und die Gruppen Technische Anlagen.



Das war im Bw Riesa die Dampflokzeit. Von links: 58 1345, 58 3036, 58 1645, 52 2705, 35 1018. Das Foto entstand 1973.

Die Gruppe Triebfahrzeugbetrieb hat die Aufgabe:

Dem Betrieb die erforderlichen Lokomotiven in einwandfreiem Zustand, gattungsgerecht und pünktlich zur Verfügung zu stellen, den Einsatz der Lokpersonalen zu regeln und zu überwachen, sie wirtschaftlich einzusetzen und zu schulen. Dafür zu sorgen, daß die Lokomotiven mit den erforderlichen Betriebsstoffen versehen sind und planmäßig gereinigt werden.

Die Gruppe Triebfahrzeugunterhaltung hat die Aufgabe:

Die Lokomotiven ständig in einem technisch einwandfreien und betriebssicheren Zustand zu halten. Durch vorbeugende Instandhaltungsarbeiten Lokschäden und Zuglaufstörungen zu vermeiden bzw. zu beseitigen.

Die Gruppe Technische Anlagen hat die Aufgabe:

Die zur Verfügung stehenden technischen, Fahrzeugbehandlungs- und maschinellen Anlagen durch laufende Wartungs- und Prüfungsaufgaben zu erhalten.

Die letzten Wochen des Dritten Reiches gingen am Bahnbetriebswerk Riesa nicht spurlos vorüber. Am 20. April 1945 wurde jeglicher Zugbetrieb eingestellt. Von Jagdflugzeugen auf der Strecke angegriffene Züge forderten unter Riesaer Lokpersonalen Opfer. Drei Heizer wurden dabei auf ihrer Lokomotive tödlich getroffen, andere Personale schwer verletzt. Am 22. April 1945 wurde die Elbbrücke gesprengt, nachdem an den Streckeneinfahrten auf Weisung des Betriebsamtes je zwei Kohlenstaubwagen zur Entgleisung gebracht wurden, um die Strecke zu blockieren. Die Wasserstation, das Stellwerk 3 und die Drehscheibe im Bahnbetriebswerk wurden ebenfalls durch Sprengungen zerstört.

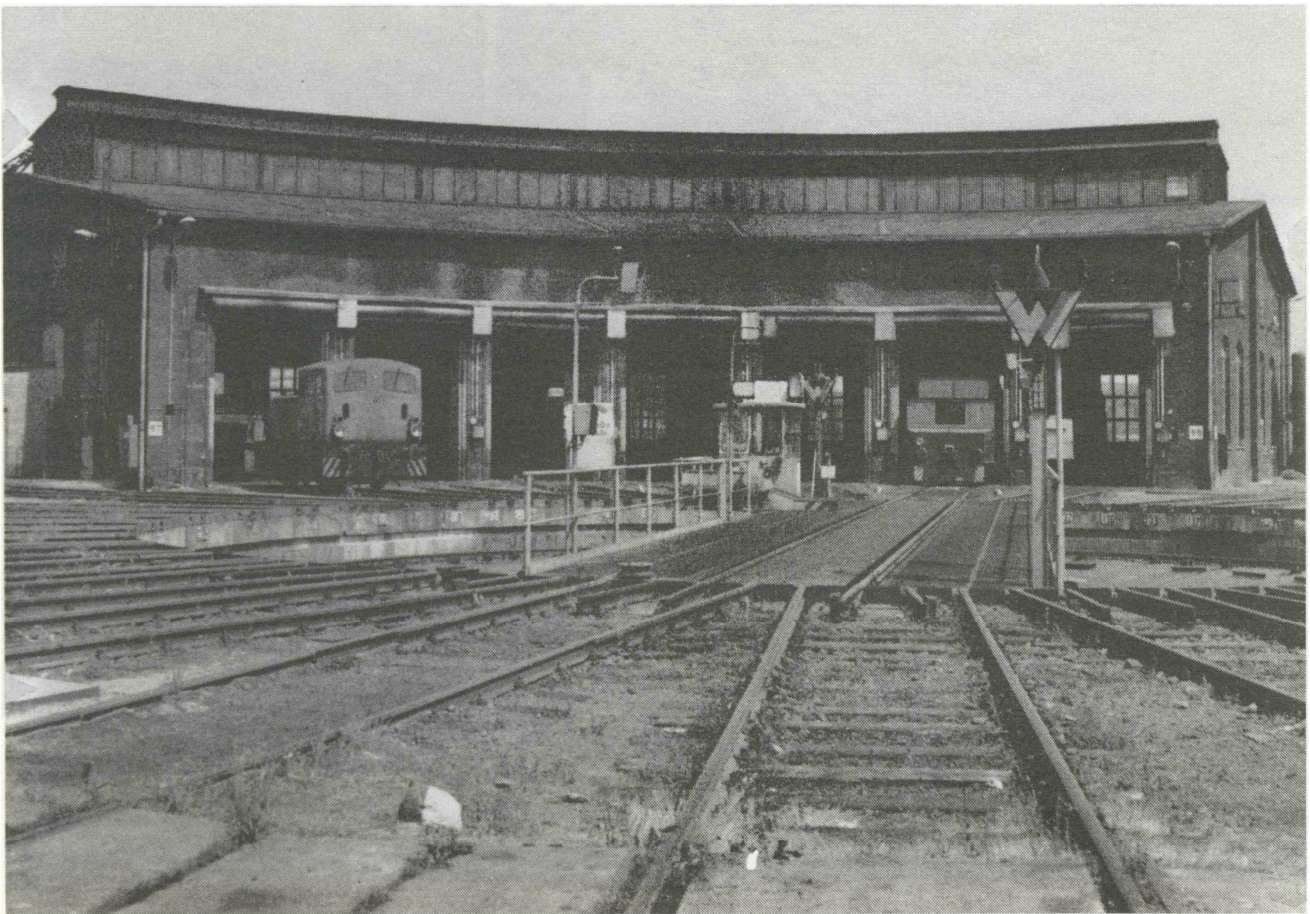
Nach der Kapitulation waren die ersten Schritte der Beseitigung der Schäden sehr mühsam. Eine der wichtigsten Aufgaben des Bw Riesa war das Wiedereingangssetzen der Drehscheibe. Die Grube wurde mit Schwellen ausgefüllt. Darauf kamen Schienen und starke Bleche. Mit einem Gleisjoch durch Drahtseile, Winden und Muskelkraft gedreht, wurde erreicht, daß man in einer Woche alle Lokomotiven aus den Schuppenständen auf die Streckengleise bringen konnte. Die Drehscheibe selbst wurde erst später im Stahlwerk Riesa repariert.

Alle verfügbaren Kräfte halfen bei der Instandsetzung der Lokomotiven, wobei ein guter Bestand an Ersatzteilen nützlich war. Schwierig war die Versorgung mit Wasser. Erst als die Dampfmaschine für die Pumpstation repariert war, konnten die Wasserkräne wieder benutzt werden. Bei einer Mehrleistung von 5 Überstunden pro Tag bewilligte man dem Personal täglich 200 g Brot, 50 g Fleisch, 10 g Kaffee und 10 g Zucker. Nach langer angestrenzter Arbeit normalisierte sich die Lage im Bahnbetriebswerk Riesa wieder, doch die Zeit blieb nicht stehen.

1963 erfolgte im Bw Riesa eine gewisse Bestandsaufnahme. Damals hatte der Lokeinsatz nach den schweren Aufbaujahren wieder einen Höhepunkt erreicht. Mit der Traktionsumstellung von Dampfloks auf Dieseltriebfahrzeuge wurde ab 1962 begonnen. Das dafür notwendige Tanklager mit speziellen Zapfeinrichtungen wurde ebenfalls geschaffen.

Die Dieseltraktion war beim Bahnbetriebswerk Riesa für den Streckeneinsatz nur eine Übergangsperiode und kam nie vordergründig zur Geltung. Im Rangierdienst jedoch hatte sie bereits seit 1970 völlig „Fuß gefaßt“ und bleibt dominierender Faktor.

Die eigentliche Umorientierung kam gleich von der Dampf- zur Ellok. Im Zuge der Streckenelektrifizierung der Eisenbahnlinie Leipzig – Dresden im Jahre 1969 mußten im Bw Riesa Gleise mit Fahrdrabt bespannt werden, im „Neuen Haus“ des Ringlokschuppens Wartungseinrichtungen für Elloks beschafft und viele Beschäftigte umgeschult werden.



Der im Jahre 1900 erweiterte Ringschuppenbau, das „Neue Haus“ dient heute der Ellok-Wartung.

5. Das Bahnbetriebswerk Riesa im Jubiläumsjahr

Seit 1990 ist der Eisenbahnknoten Riesa und somit sein Bahnbetriebswerk mit Ausnahme der Strecke Riesa – Nossen völlig in den elektrischen Zugbetrieb eingefügt.

260 Lokomotivführer (mit der Einsatzstelle Döbeln) sind für einen Gesamtbestand von 88 Lokomotiven ausgebildet, wovon 27 der elektrischen Traktion angehören und auf weiteren 7 Lokomotiven des Bahnbetriebswerkes Dresden (Lokbaureihe 243) Riesaer Personale Dienst verrichten. Allein im elektrischen Streckeneinsatz wurden 1990 von 25 Planlokomotiven täglich 6039 Reisezug- und 5352 Güterzugkilometer erbracht.

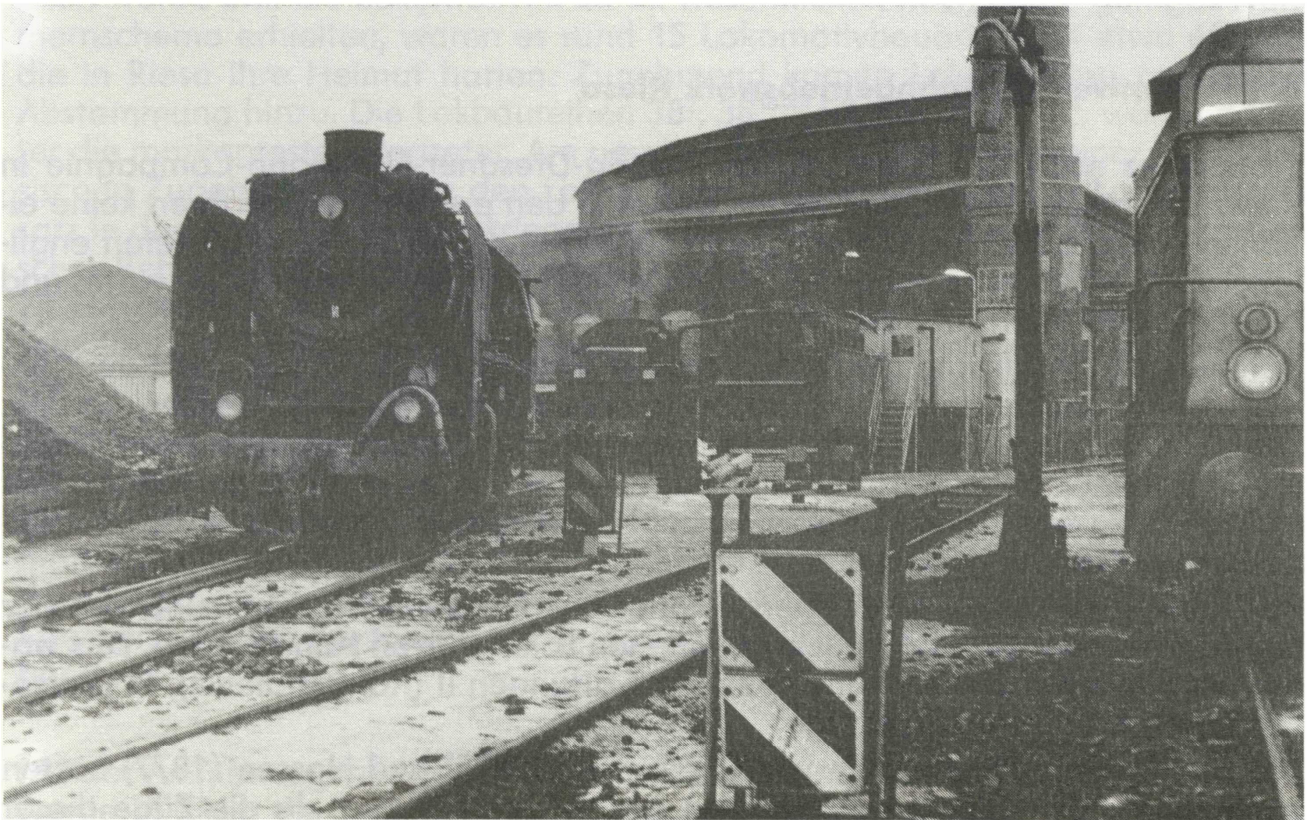


Zum Befördern stromloser Elloks innerhalb des Bahnbetriebswerkes wurden diese Aku-Fahrzeuge geschaffen. Vor allem zur Wartung müssen die Elloks ins Haus.

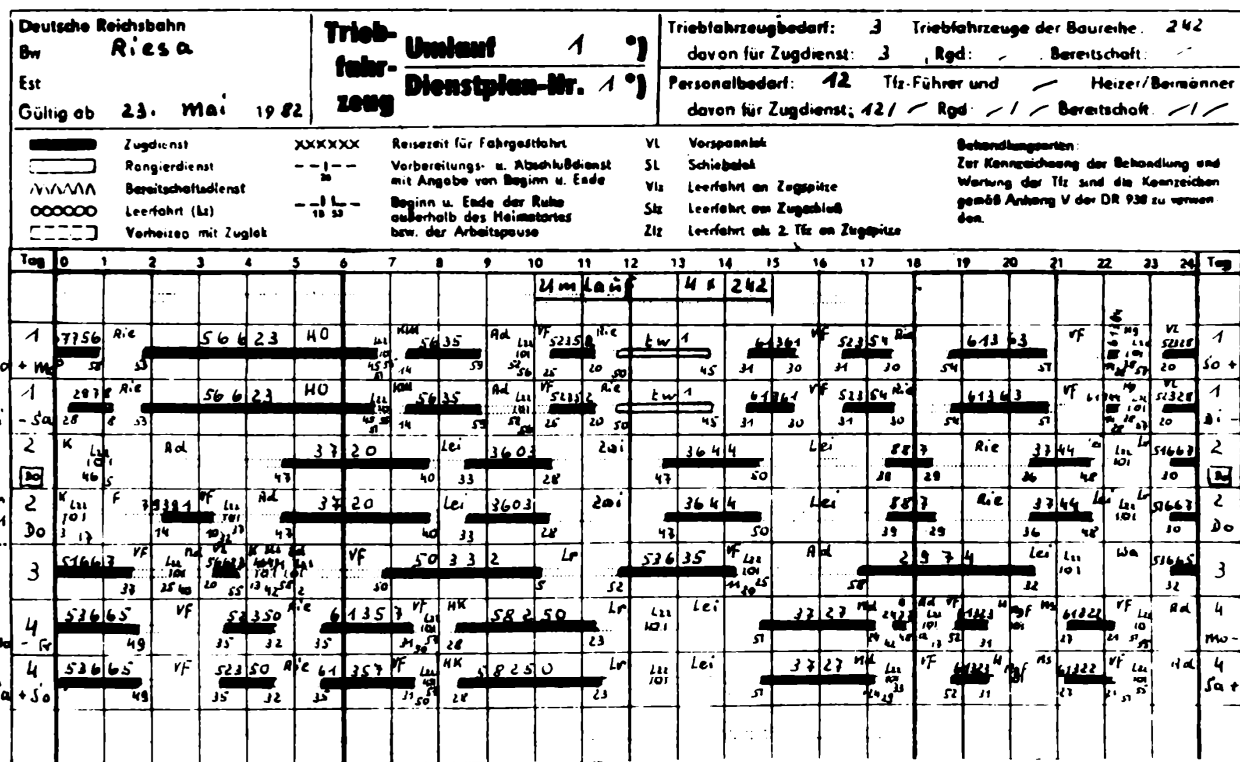
Inzwischen sind diese Leistungen bereits überboten, weil durch die Elektrifizierung nach Chemnitz ein noch größerer Fahrtenraum hinzukam.

Nach wie vor leisten im elektrischen Zugbetrieb die Riesaer Personale Dienst auf drei Triebfahrzeugarten. Die Baureihe 242 ist für den lokalen Reise- und Güterzugdienst eingesetzt, während die 250er Loks vorrangig die stärkeren Ferngüterzüge und die 243er Baureihe überwiegend Schnellzüge befördert. Im Dieselbereich werden auf der Strecke nur noch Einzelleistungen von der Einsatzstelle Döbeln erbracht. Für den Rangierbetrieb auf den Bahnhöfen Riesa, Riesa-Hafen, Döbeln, Großenhain, Gröditz, Röderau, Lommatzsch und Oschatz ist der Triebfahrzeugeinsatz seit Jahren konstant. 36 Lokomotiven der Baureihe 101, 102, 105 und 106 verrichten Schlepp- und Überführungsfahrten, sind mit der Zugbildung und Auflösung beschäftigt, bedienen Anschluß- und Werkanlagen, werden zu Arbeitszügen und Sonderleistungen herangezogen.

Das Baugeschehen im Bahnbetriebswerk Riesa kam trotz seiner guten Entwicklung auch in den letzten Jahren nicht zur Ruhe. Die immer noch starke Rauchentwicklung durch die Heizlok für den Lokschuppen brachte eine große Belastung der Luftverhältnisse, besonders des Ortsteils Weida. Von den Anwohnern in den nahe dem Bw gelegenen Häusern wurde bereits 1989 eine Änderung dieses Zustandes gefordert. Durch das Bemühen des Bw Riesa kann zum 100-jährigen Jubiläum eine moderne Ölheizung in Betrieb genommen werden, wodurch sich die Luftverhältnisse deutlich verbessern.



Bahnbetriebswerk Riesa – hintere Ansicht des „Neubauteiles“ von 1983. Gleich zwei stationäre Heizloks waren vorhanden und selbst die hier nummernlose 50 1002 mußte noch aushelfen.



Für eine Vielzahl von Interessenten der Lokumlauf der Baureihe 242 aus dem Jahre 1982.

6. Lokomotiven im Bahnbetriebswerk Riesa

Trotz eines nach der Eröffnung der Leipzig-Dresdner-Eisenbahn-Compagnie in Riesa errichteten Maschinenhauses waren in den ersten Betriebsjahren keine eigenen Lokomotiven stationiert. Die in Leipzig und Dresden beheimateten englischen Lokomotiven wurden hier nur mit Wasser und Koks versorgt, gewartet und bis zur Weiterfahrt untergestellt.

Bald jedoch beantragte die Station eigene Maschinen, damit vor allem der Rangierbetrieb unabhängig von den Streckenleistungen getätigt werden konnte. Diese ersten, hier sowohl auf der Leipzig-Dresdner Station als auch beim Chemnitzer Bahnhof beheimateten Fahrzeuge waren bis etwa 1870 im Einsatz und wurden nach und nach von einer Anzahl Lokomotiven „gemischter Züge“ (vielseitiger Verwendung) abgelöst.

Als Riesa 1876 seinen Maschinenbahnhof bekam, gehörten bereits 16 von der Leipzig-Dresdner Eisenbahn übernommenen Lokomotiven zum Bestand. Das waren vor allem die sächsischen Typen der Gattungen II (Rangierdienst), III (Personenzüge), V und Vv (Güterzüge).

Die Einbringung der Strecken von Elsterwerda (1875) und Nossen (1877) hatten zunächst für den eigenen Lokbestand kaum Auswirkungen, da die Züge dieser Strecken (z. Teil ist das heute noch der Fall) mit Fahrzeugen anderer Lokeinsatzstellen bespannt waren. Erst mit der Schließung des Chemnitzer Bahnhofes

(1879) und dem neugebauten Rangierbahnhof sowie für die Bedienung der Gleisanschlüsse der umfangreichen Industrieanlagen benötigte Riesa zusätzliche Lokomotiven.

So gelangten fabrikneue Maschinen „Hartmannscher Prägung“ (die bekannte „Sächsische Maschinenfabrik Hartmann“ belieferte im großen Umfang viele sächsische Lokeinsatzstellen) nach Riesa, wo vor allem die Gattung III b (später als Baureihe 34⁷⁷ bezeichnet) und die Vv (später Baureihe 53⁶⁻⁷) vor und nach der Jahrhundertwende in reichlichen Stückzahlen ihren Dienst versahen.

Mit dem 1891 neu errichteten und 1900 erweiterten Ringlokschuppen hatte Riesa eine ideale und ausreichende Lokstationierungsanlage erhalten, die mit nur wenigen Änderungen heute nach 100 Jahren noch besteht.

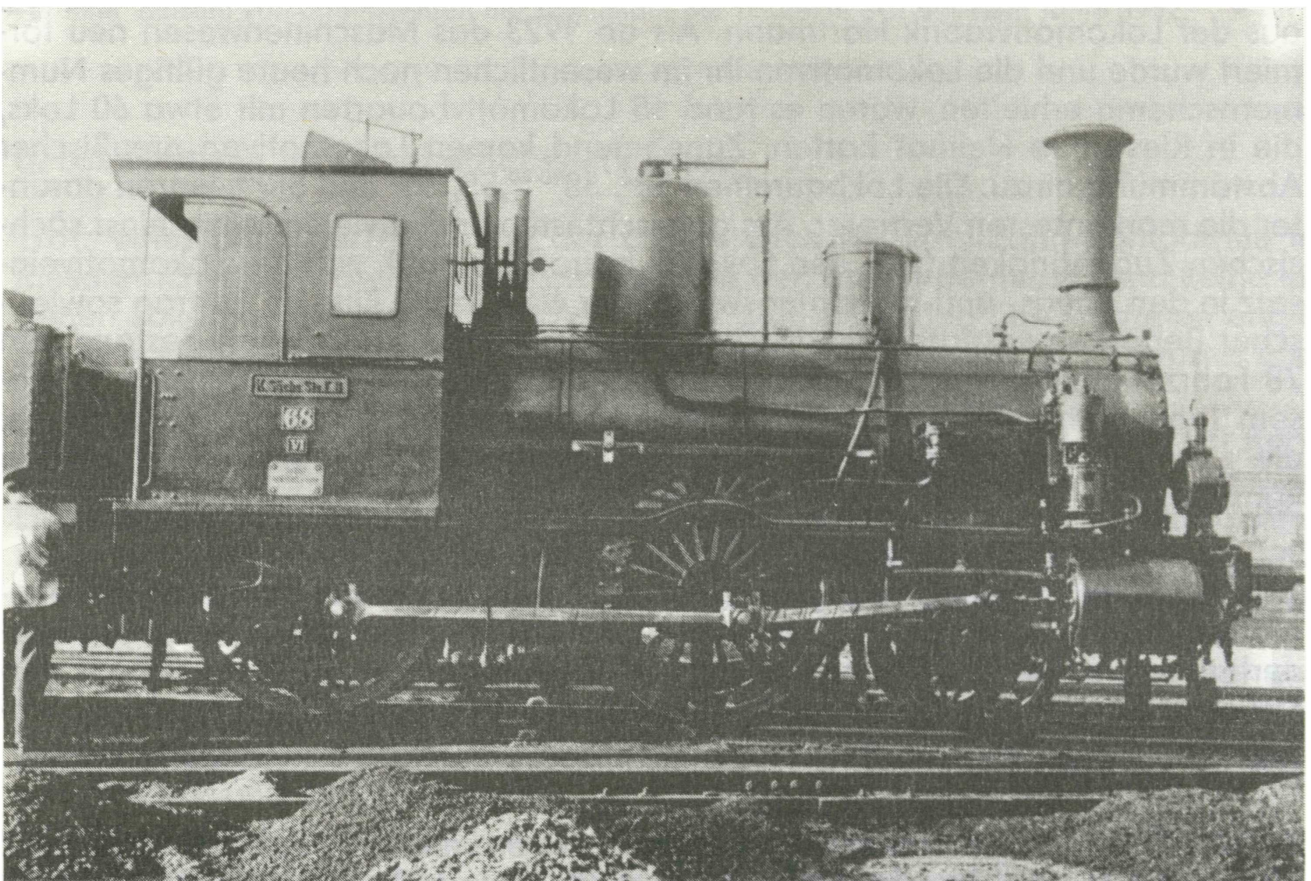
Erst mit der Errichtung dieses Ringlokschuppens vom Jahre 1891 an bestimmten Riesaer Lokomotiven wesentlich das Geschehen auf allen hier durchgehenden und abzweigenden Strecken im Zugverkehr mit. In der Folgezeit besaß das Maschinenhaus nahezu alle sächsischen Loktypen der Personen- und Güterbeförderung und des Rangierdienstes. Wiederum kamen diese Lokomotiven vorrangig aus der Lokomotivfabrik Hartmann. Als ab 1923 das Maschinenwesen neu formiert wurde und die Lokomotiven ihr im wesentlichen noch heute gültiges Nummernschema erhielten, waren es rund 15 Lokomotivbauarten mit etwa 60 Loks, die in Riesa ihre Heimat hatten. Zunehmend kamen Lokomotiven preußischer Abstammung hinzu. Die Lokbaureihen 38², 38¹⁰⁻⁴⁰, 55, 56⁶ und 58²⁻⁴, waren darunter die markantesten Vertreter. Am gemischtesten und in vielen seiner einst sächsischen Zugehörigkeit (was den Lokpark betraf) beraubt, war der Lokomotiveinsatz in den Kriegs- und Nachkriegswirren der 40er Jahre. Eine im Auftrag sowjetischer Behörden erfolgte Lokerfassung ergab beim Bw Riesa einen Bestand von 78 Fahrzeugen, wovon 37 Stück als schadhaft gemeldet werden mußte. In diesem Jahrzehnt liefen auch französische, polnische und tschechische Beuteloks, die zum Teil Anfang der 50er Jahre ins Ursprungsland zurückgeführt werden konnten.

Eine 1953/54 erfolgte Gattungsbereinigung brachte dem Bw geordnetere Lokomotivverhältnisse. Bevorzugt bestimmten die Lokomotiven der ehemaligen Länderbahnen, so die P 8 (Baureihe 38) und G 12 (Baureihe 58) das Bild auf den Strecken um das Bw Riesa. Am 1. Dezember 1955 waren 62 Lokomotiven vorhanden.

Mit der Anlieferung von drei Kleindieselloks der Baureihe V 15 am 21. März 1962 wurde in Riesa die Traktionsumstellung zunächst von Dampf- auf Dieselbetrieb eingeleitet. 1964 kamen die ersten Maschinen der Baureihe V 60 (heute Baureihe 106) für den Dienst am Ablaufberg.

Trotz der bereits seit 1969 auf der Leipzig-Dresdner Eisenbahnstrecke vorhandenen Elektrifizierung waren zu dieser Zeit die Diesel- und Dampfloks noch stark vertreten. Auf den ersten Elloks fuhren schon Riesaer Personale, doch die Lokomotiven selbst konnten noch nicht in Riesa beheimatet werden. Erst 1976 erhielten „242“-er Triebfahrzeuge die Stationierungsbezeichnung „Bw Riesa“. 1982 kam die Baureihe 250 hinzu.

Die letzten Dampflokomotiven waren Maschinen der Baureihe 58³⁰. Am 25. Mai 1979 kam es mit der Riesaer Lok 58 3039 und der 58 3052 von der Außenstelle Döbeln zur letzten Planleistung. Am 24. März 1980 verließ die 58 3054 nach längerer Abstellzeit als letzte Dampflokomotive das Bw Riesa, um im Reichsbahnausbesserungswerk Meiningen zerlegt zu werden. 1988 betrug der Lokbestand des Bahnbetriebswerkes mit seiner Außenstelle Döbeln 76 Triebfahrzeuge. Davon gehörten 23 Lokomotiven zur elektrischen Traktion.

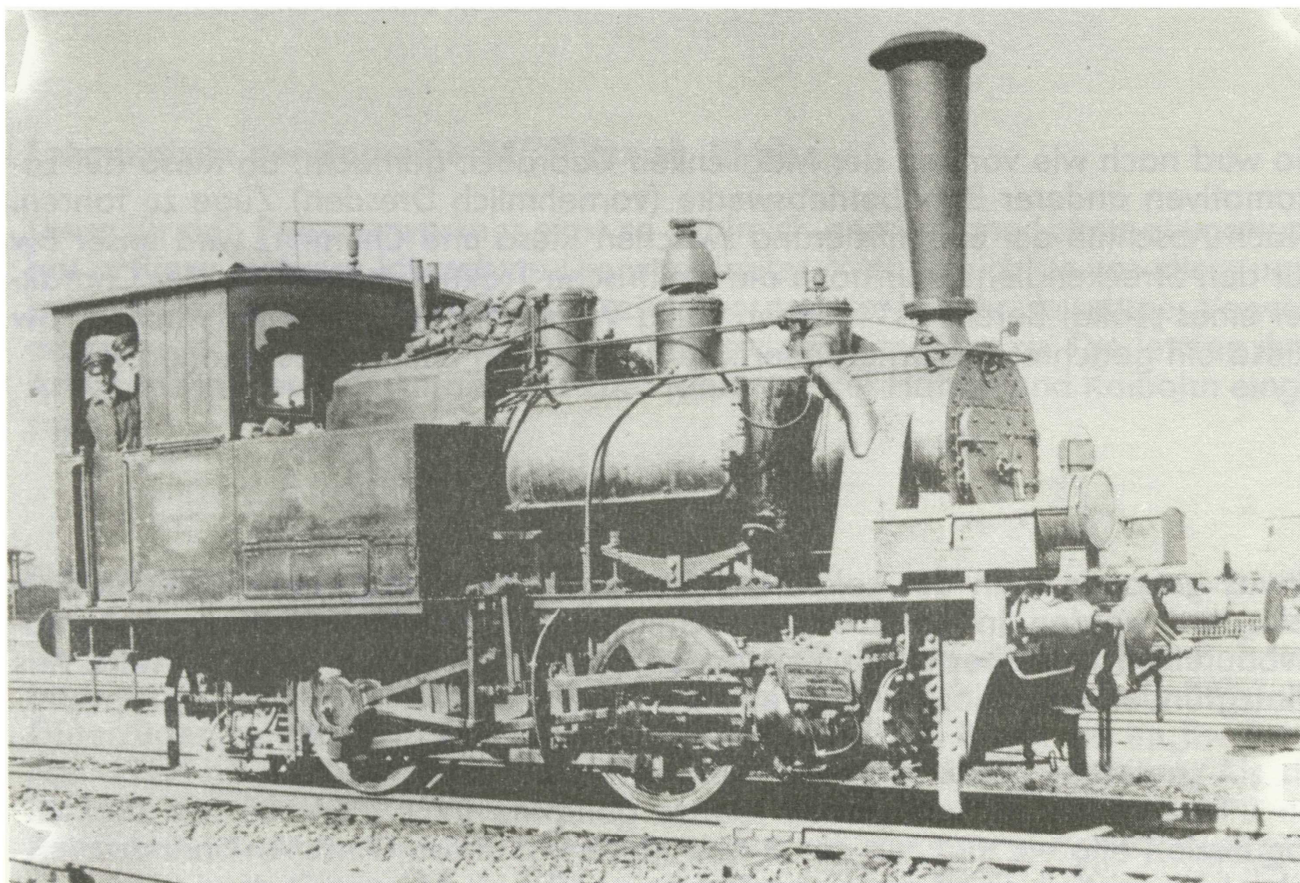


Die bereits seit 1876 erbauten Lokomotiven der Gattung VI verrichteten besonders zur Jahrhundertwende in Riesa aktiven Reisezugdienst.

7. Der Lokeinsatz

Die Maschinenstation, und das spätere Bahnbetriebswerk Riesa hatten von Anfang an den Charakter eines lokalen Bereiches. Zwischen den großen Lokomotivbahnhöfen Dresden, Leipzig, Chemnitz (Karl-Marx-Stadt) und Berlin gelegen, war es an erster Stelle für die Bespannung der Züge verantwortlich, die in Riesa gebildet wurden und hier endeten.

Hinzu kam, daß es sich dabei viele Zugleistungen mit den nahe umliegenden, vom Charakter her ähnlichen Maschinenstationen Falkenberg, Elsterwerda, Nossen und Döbeln (bis 1964) teilen mußte. Während etwa die Hälfte aller Personale mit ihren Lokomotiven die reichlich vorhandenen Rangier- und Übergabeleistungen auf dem Bahnhof und in den Industrieanschlüssen, Hafen- und Kaianlagen sowie in den Außenstellen zu verrichten hatten, fuhren die anderen Personale auf der Strecke die Rangierzüge (Nahgüterzüge) in Richtung Falkenberg, Elsterwerda, Coswig, Wurzen und Döbeln. Im Personenverkehr waren die Ziele Leipzig, Dresden, Chemnitz (Karl-Marx-Stadt), Nossen, Elsterwerda und Jüterbog. Erst ab den Zwanziger Jahren, als der sogenannte



Als diese Rangierlok vom Typ VII T (98 7055) 1934 im Bw Riesa fotografiert wurde, war sie bereits 51 Jahre alt und schon als Werklok im Stahlwerk tätig.

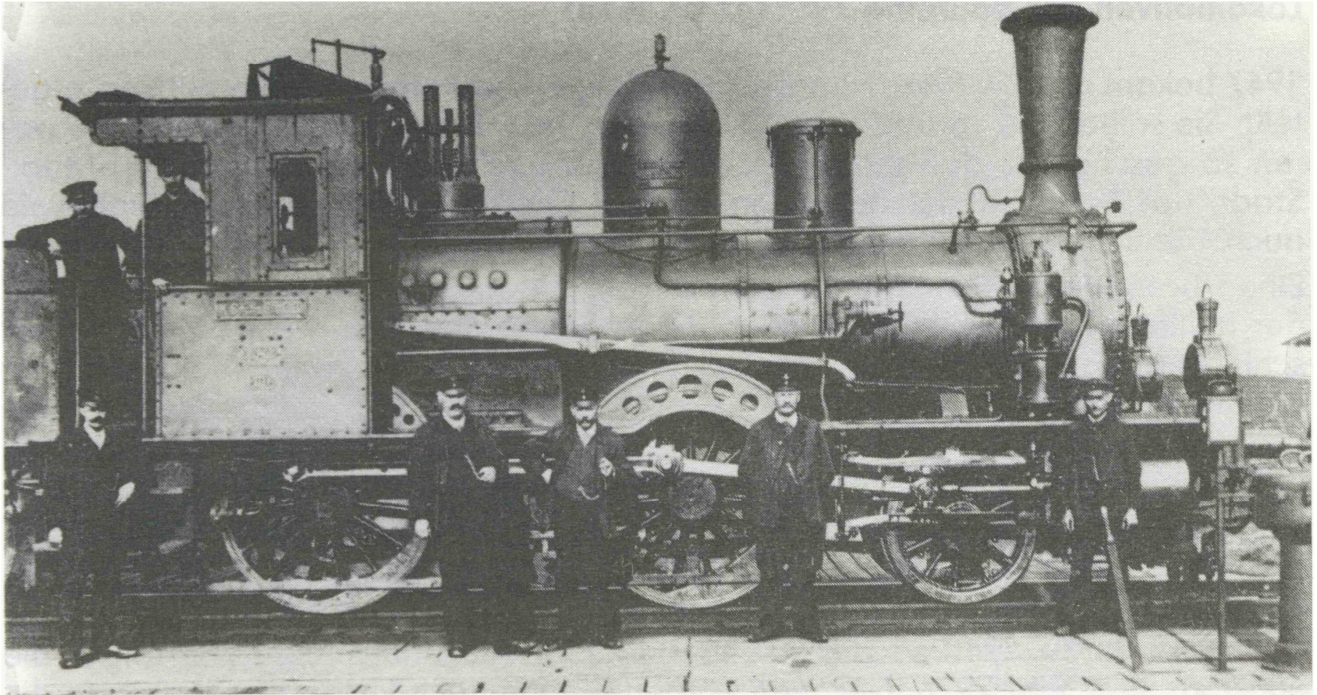
„Ringverkehr“ auf der Leipzig-Dresdner Linie und in einigen Bespannungen ins Lausitzer Kohlerevier (Senftenberg) führte, kamen die Personale über den bisherigen Grenzbereich hinaus. Schnellzüge wurden (bis auf Ausnahmen) nicht bespannt, das blieb den großen Bw's (Leipzig, Halle, Dresden und Chemnitz) vorbehalten. Erst mit Beginn der Elektrifizierung (1969/70) bekam das Bw Riesa einen erweiterten Aufgabenbereich. Es bespannte im Güterverkehr Zugleistungen im weitreichenden Durchgangsverkehr. So fuhren Riesaer Personale mit ihren Lokomotiven der Baureihe 242 und 250 über Engelsdorf oder Dresden bis Zwickau und Reichenbach, lernten Weißenfels, Halle, Bad Schandau, und im Reiseverkehr die Berliner Bahnhöfe, kennen.

Durch geringe Wartungs- und Unterkunftsmöglichkeiten waren und sind der Stationierung von mehreren Baureihen und größeren Stückzahlen Grenzen gesetzt. Das ist eine der Ursachen, weshalb vorerst keine Lokomotive der Baureihe 243 fest stationiert werden konnte.

So wird nach wie vor von der Möglichkeit Gebrauch gemacht, ab Riesa auf Lokomotiven anderer Bahnbetriebswerke (vornehmlich Dresden) Züge zu fahren. Nach Abschluß der Elektrifizierung zwischen Riesa und Chemnitz wird unser Bw für den Streckendienst nur noch die elektrische Traktion betreiben. Der Charakter eines „Lokal-Bereiches“ ist dann völlig Vergangenheit, vielmehr wird das Bw Riesa ein geachteter Partner innerhalb der größten Lokomotivstationen sein.

Etwas genauer kann der Lokomotiveinsatz des Bw Riesa am besten dadurch „skizziert“ werden, indem über die wichtigsten, langjährig vertretenen Lokomotivbaureihen und über deren Verwendungszweck gesondert berichtet wird. Aus Platzgründen kann das nur kurz erfolgen.

Von den markanten Vertretern wurden hierzu die Baureihen 34, 38, 39, 50, 52, 58, 58-Reko, 75, 89, 94 sowie die 120, 242 und 250 ausgewählt.



Die beliebte sächsische III b (später Baureihe 34⁷⁷⁻⁷⁸). Von 1874 bis 1926 waren diese vielseitig verwendbaren Maschinen in Riesa stationiert.

Lokomotiven der Baureihe 34⁷⁷⁻⁷⁸ (ex sä. III b)

Diese für den Personenverkehr einst so zahlreich geschaffene Lokomotivgattung hat in Riesa mehrere Jahrzehnte Dienst geleistet. Wenngleich sie vor allem nach Leipzig, Dresden und Chemnitz Reisezüge bespannte, ließ ihr vielseitiger Verwendungszweck ebenso Rangiereinsätze und leichte Güterzüge zu. Die letzten ihrer Art waren in Riesa bis Anfang der 20er Jahre auf der Hafen- und Kaibahn eingesetzt.

Lokomotiven der Baureihe 38¹⁰⁻⁴⁰ (ex. pr. P8)

Ein „Mädchen für alles“ – so wurde diese Dampflok stets von den Eisenbahnern bezeichnet. Noch 1966 haben wir sie in Riesa (wenn auch nicht planmäßig) vor Güterzügen fotografiert. Mit nur einer Pause (1947-1953) war sie im Bw Riesa von 1923 bis 1970 präsent – oft mit mehr als zehn Stück vertreten. Als die 38 3507 am 23. April 1970 endgültig zerlegt wurde, war sie die letzte P8 der Reichsbahndirektion Dresden gewesen. Von Riesa aus fuhr sie alle Reisezugarten, aber auch Güterzüge und Rangiereinsätze waren keine Seltenheit. In den 50er Jahren war sie oft Schnellzugersatz für die Baureihe 39 zwischen Chemnitz und Berlin.

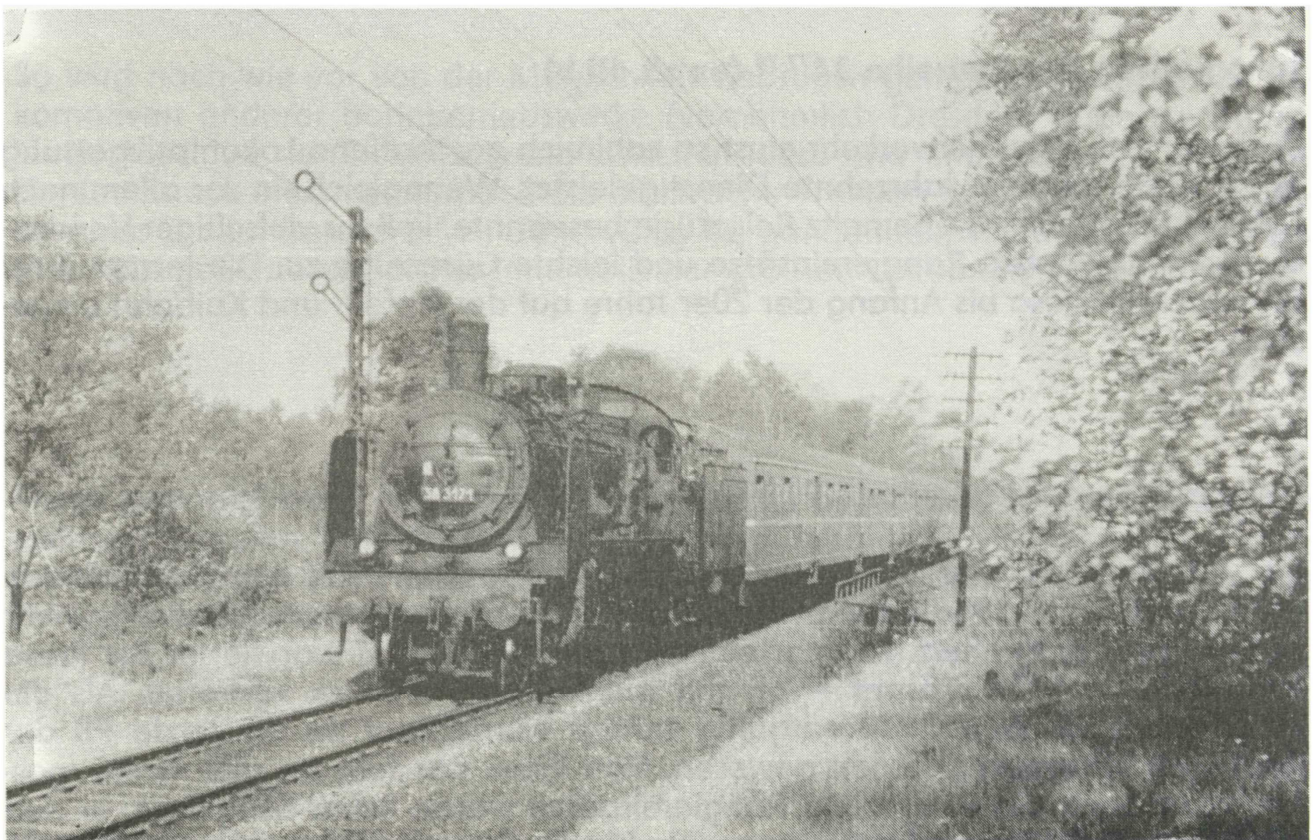
Lokomotiven der Baureihe 39⁰⁻² (ex pr. P 10)

1947 bekam das Bw Riesa von Dresden einige dieser starken Lokomotiven zugeteilt. Sie sollten die vorübergehend abgezogene P 8 ersetzen. Die Dienstpläne waren so geschaffen, daß ihr Einsatz vorrangig nach dem damaligen Karl-Marx-Stadt, das heute wieder den alten Namen Chemnitz trägt, erfolgte, wobei sie auch Güterzugleistungen zu absolvieren hatte.

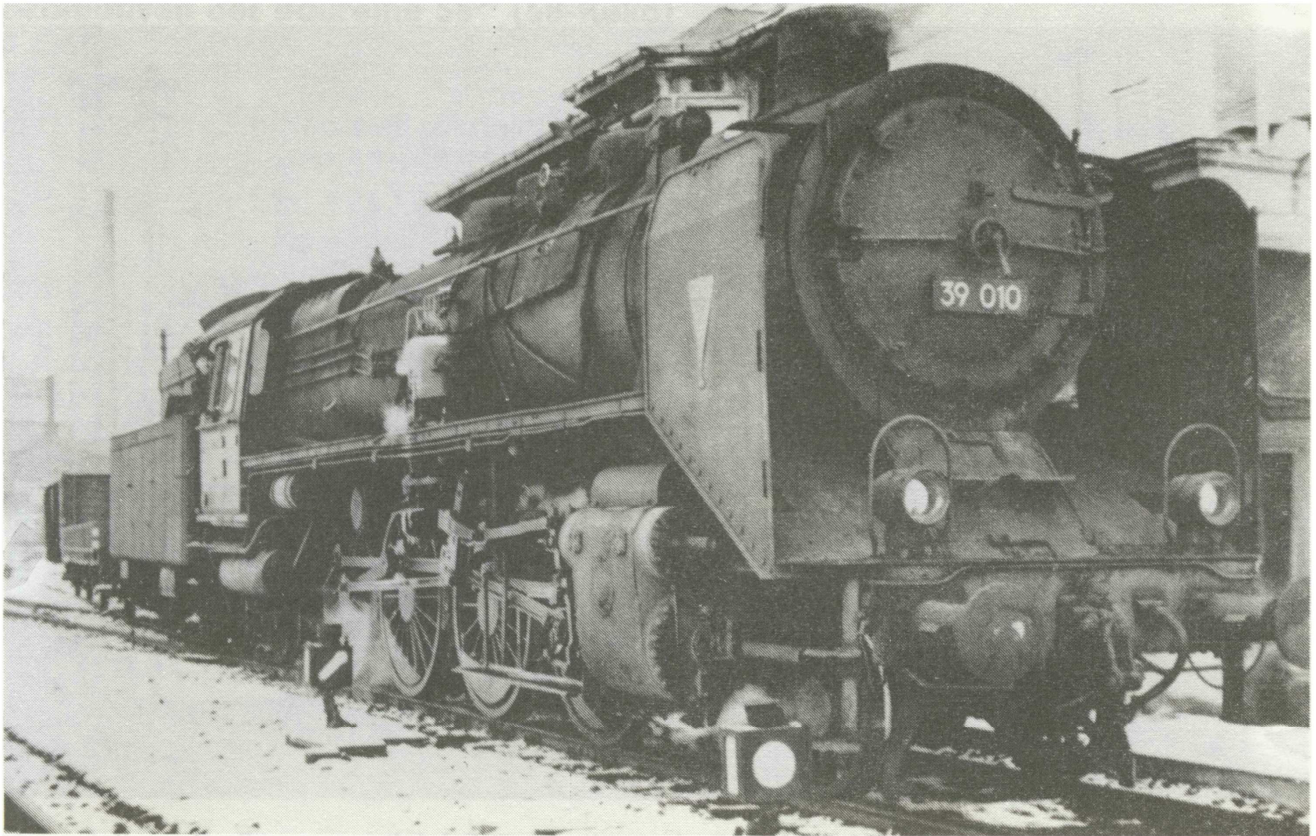
Einen besonderen Erinnerungstolz besitzen die Riesaer Personale, weil sie auf der bulligen P 10 Schnellzüge nach Berlin fuhren und das in einer Zeit, wo der schlechten Kohle wegen die volle Leistung der Lok nur mit zwei Heizern erbracht werden konnte.

Lokomotiven der Baureihe 50:

In den Jahren 1940/41 erhielt das Bw Riesa mehrere werkneue Lokomotiven der Baureihe 50. So 1940/41 die 50 746-755, 758, 760 und 1403. 1942 folgte die 50 2956, 2972 und 2976. Die 50er wurden jedoch nach kurzer Einsatzzeit an die Ostfront abgezogen und ab 1943 durch die Baureihe 52 ersetzt. Nach dem Krieg tauchten in Riesa nur einzelne Exemplare wieder auf. 1971 war für wenige Monate die heutige Museumslok 50 849 in Riesa beheimatet.



Eine Riesaer P 8 auf der noch eingleisigen Strecke Leipzig – Dresden vor einem rekonstruierten Personenzugtrain in Richtung Leipzig. Bis 1970 hatte das Bw Riesa diese „Alleskönner“ beheimatet.



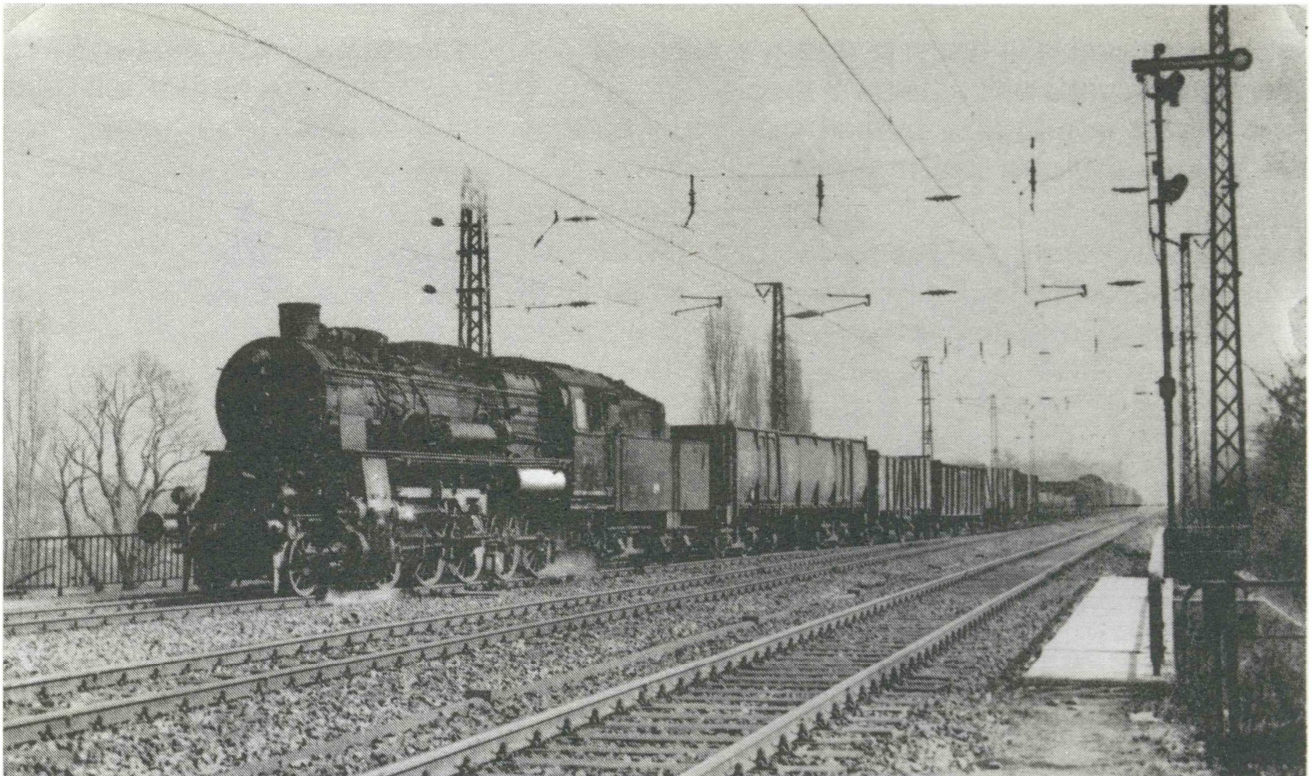
Riesa 1954. Von Hilbersdorf hat die großohrige P 10 Einfahrt. Für viele ehemalige Riesa-Personale war das 23 m lange und 111 Tonnen schwere Fahrzeug der Stolz ihrer Laufbahn.

Lokomotiven der Baureihe 52

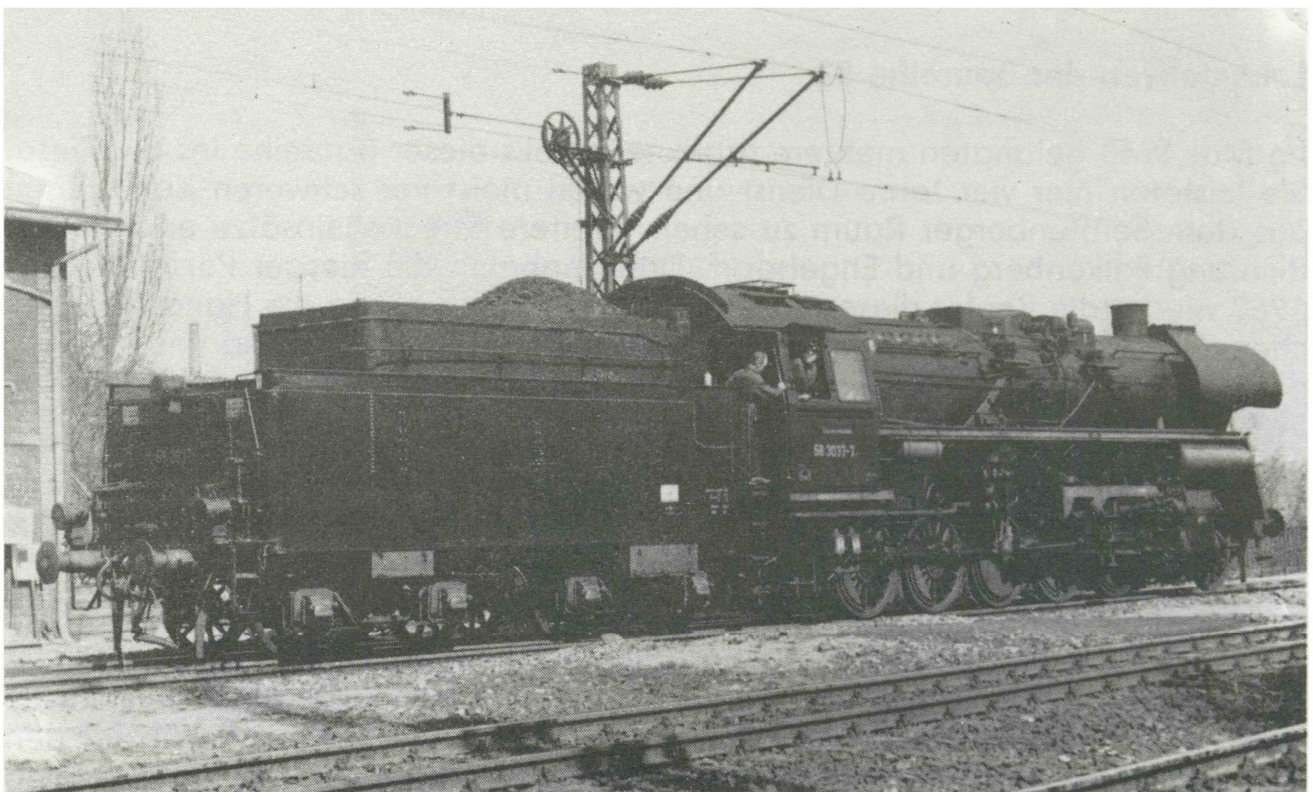
Im Mai 1943 gelangten mehrere fabrikneue Loks dieser Baureihe ins Bw Riesa. Sie leisteten hier vier Jahre Dienst und waren meist vor schweren Kohlezügen aus dem Senftenberger Raum zu sehen. Weitere Streckeneinsätze erfolgten in Richtung Falkenberg und Engelsdorf. Dann nahmen die Riesaer Personale erst 1969 wieder die Regler dieser unverwüstlichen Maschinen in die Hand. Zur gleichen Zeit waren Lokomotiven der Baureihe 50 und 44 im Bestand und so blieb der Einsatz von nur 2 bis 3 solcher Maschinen nahezu unbedeutend. Mit der Lok 52 6265 verließ im Januar 1974 die letzte Riesaer 52er das Bw.

Lokomotiven der Baureihe 58¹⁰⁻²¹ (ex pr. G 12)

Neben den Baureihen 38¹⁰⁻⁴⁰ und 94¹⁹⁻²¹ waren die Maschinen der ehemaligen preußischen Lokgattung G12 (Baureihe 58¹⁰⁻²¹) mit ihrer badischen und sächsischen Abarten (Baureihe 58²⁻⁴) die am stärksten vertretene Lokomotivgattung im Bw Riesa gewesen. Durch ihre Vielseitigkeit war dieser Loktyp ein unverwundlicher Helfer. Sie fuhr Güter- und Personenzüge, war im Schleppdienst auf den Rangierbergen zu finden und selbst als Rangierlok eingesetzt. Der 58 1023 blieb es 1974 vorbehalten, die so lange währende Lokära der G 12 beim Bw Riesa zu beenden.



Mit 80 Achsen fährt die Riesaer 58 1812 in Oschatz ein. Trotz Fahrleitung war die Dampflokomotive noch viele Jahre unentbehrlich.



Die rekonstruierte G 12 (58³⁰) war in Riesa noch einmal ein Höhepunkt im Dampflokomotiveinsatz. Noch 1974 waren 22 Maschinen im Bestand. Erst 1979 war deren Einsatz beendet.

Lokomotiven der Baureihe 58³⁰ (58-Reko)

Die ersten Maschinen der rekonstruierten Baureihen 58 gaben nach ihrem Umbau ab September 1958 (58 3004 bis 58 3006) mehrere Gastspiele. 1960 folgte die 58 3029. Im Mai 1962 endete der erste Einsatz dieser Maschinen.

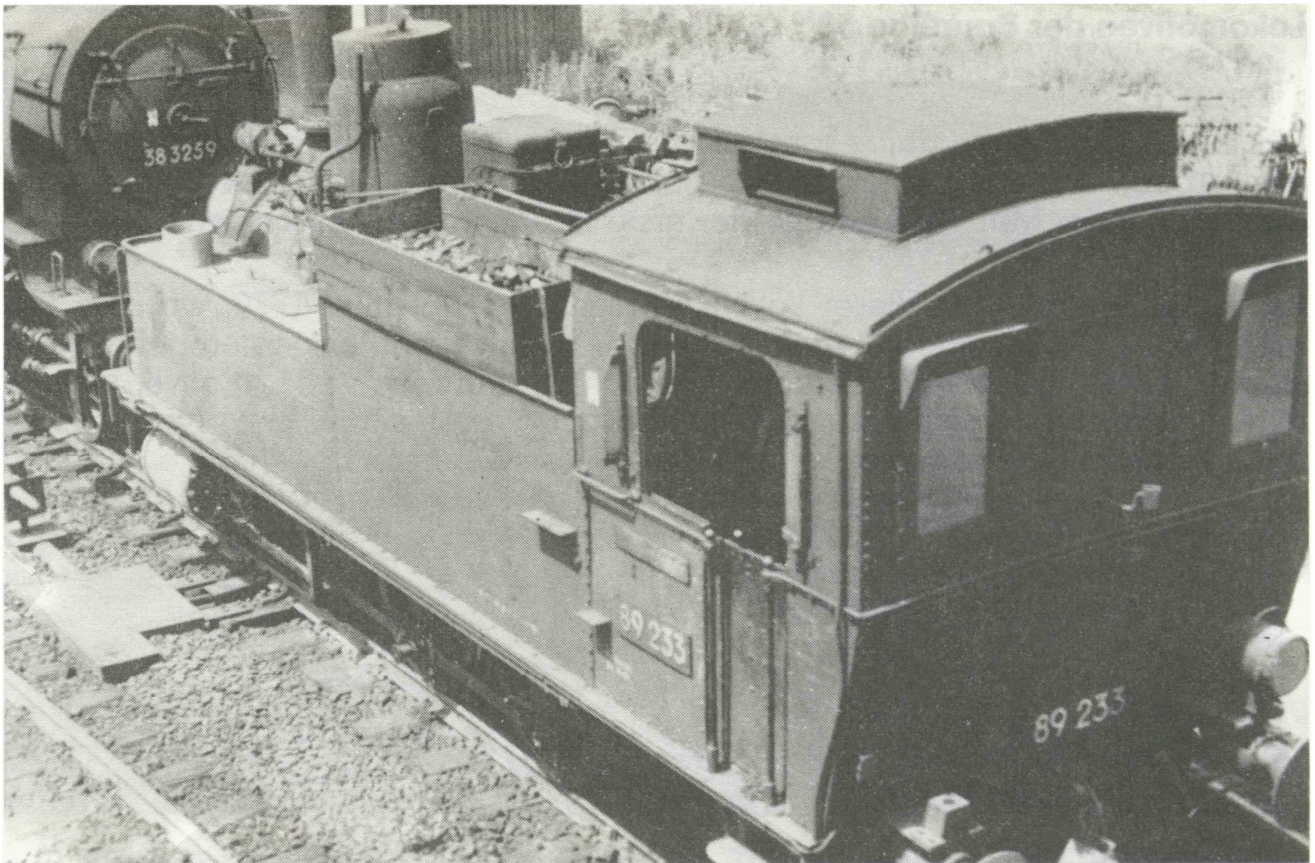
Richtig bekannt wurde dieser Loktyp in Riesa erst ab etwa 1970, wo zum Teil mehr als 20 solcher „Rekos“ zum Bestand gehörten. Den Personalen gefiel diese starke und in vielen Anforderungen gerecht gewordenen Lokomotive, welche auf allen Strecken, selbst auf der bereits seit 1969 elektrifizierten von Leipzig nach Dresden zu finden war.

Lokomotiven der Baureihe 75⁵ (ex sächs. XIV HT)

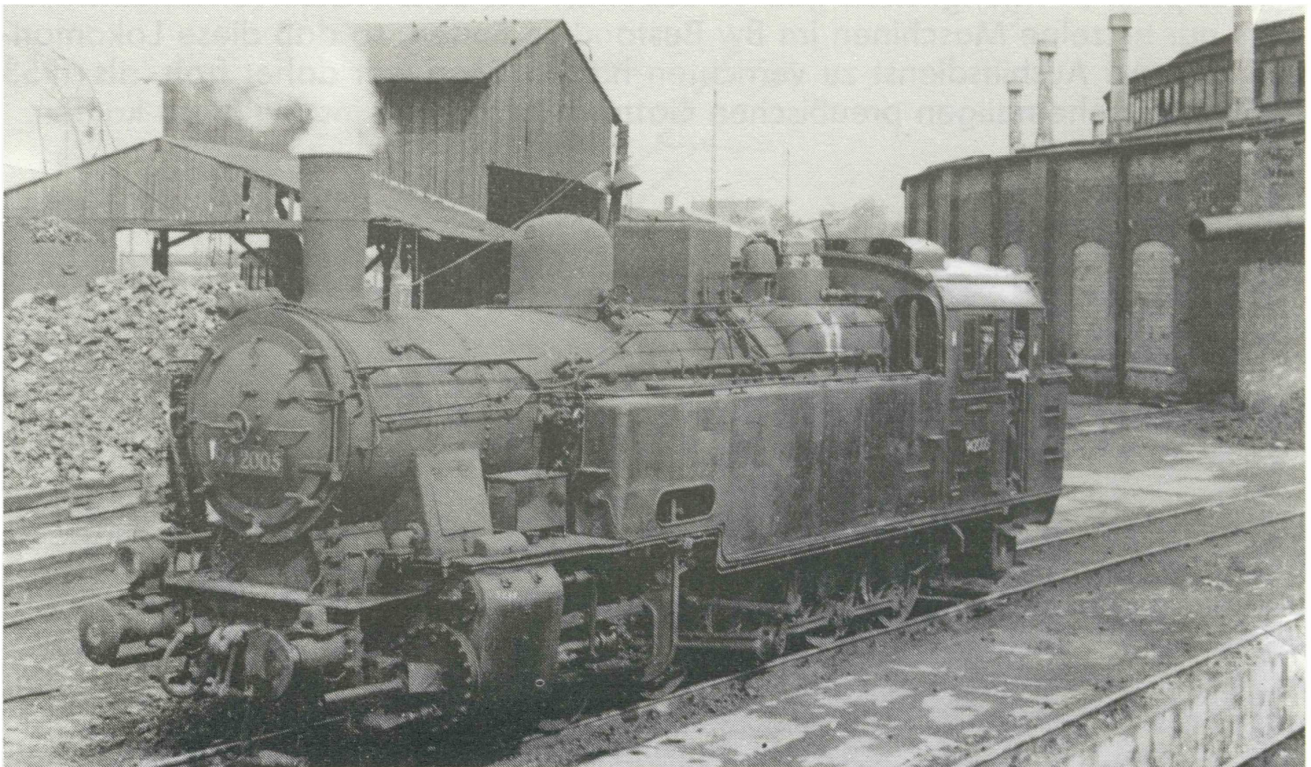
Diese fünfsichtige sächsische Personenzugtenderlokomotive war in den 40er und 50er Jahren hier vertreten. Sie fuhr vor allem Reisezüge nach Chemnitz, Jüterbog und Leipzig. Schwierigkeiten gab es dabei oft mit dem Wasservorrat. Es waren stets nur einzelne Maschinen im Bw-Bestand zu finden, so daß diese Lokomotiven eine Art Aushilfsdienst zu verrichten hatten. Man war daher froh, als 1953 die Lok der ehemaligen preußischen Gattung P 8 wieder ins Bw Riesa kamen.

Lokomotiven der Baureihe 89²⁻³ (ex sächs. VT)

Der Einsatz kleiner zwei- oder dreiachsiger Rangierlokomotiven beschränkte sich beim Bw Riesa vorrangig auf den Personenbahnhof, die Kai- und Hafenanlagen und auf die Außenstellen des Bw in Großenhain und Oschatz (bis 1944 auch Röderau). Die typischen Vertreter waren dabei die ehemaligen sächsischen Lokomotiven der Gattung VT. Zu den zeitweise vorhandenen Maschinen gehörten dabei die 89 219, 89 233, 89 282, 89 283, 89 284 und 89 290. Den letzten „Dakkel“, wie die Fahrzeuge scherzhaft unter den Eisenbahnern genannt wurden, gab man erst 1967 von Riesa nach Pirna ab.



Der letzte der Alten Riesaer „Sachsendackel“ – meist in den Außenstellen eingesetzt – wurde 1967 als Werklok nach Pirna überführt.



Welch alter Bekannter auf dem westlichen Ausschlackkanal im Jahre 1967. Kurze Zeit danach wurde diese bewährte sächsische XI HT nach 60 Dienstjahren für immer abgestellt.

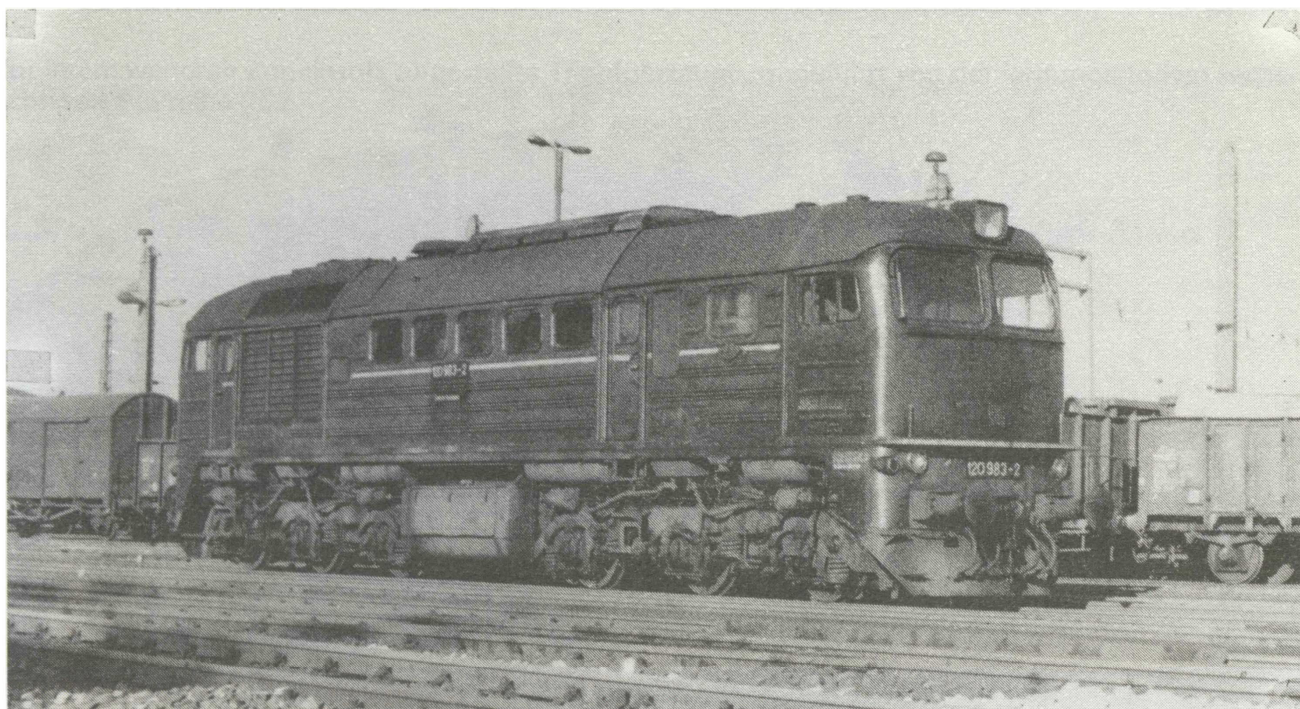
Lokomotiven der Baureihe 94¹⁹⁻²¹ (ex sächs. XI HT)

Wie bei fast allen großen sächsischen Lokzentren waren diese fünfachsigen Maschinen in Riesa ein halbes Jahrhundert die dominierende Gattung für den Rangier- und Verschiebedienst. Neben ihrem Einsatz auf dem Bahnhof, war sie auch stets die wichtigste Hafenbahnlok.

Funken stiebend röchelte sie mit ihrer Last die Steigungen zu den Rangierbergen, zum „Speicher“ oder vom Hafenbahnhof heraus. Als letzte dieser so bewährten Lokomotivarten verlies die 94 2089 im Oktober 1969 den Bahnhof, um beim Bw Zwickau und später noch beim Bw Aue Dienst zu leisten.

Lokomotiven der Baureihe 120 (ex V 200)

Die russische „Taigatrommel“ hat sich seit 1977 beim Bw Riesa durchaus bewährt. Ihr Einsatzgebiet lag auf den „noch nicht“ elektrifizierten Streckenbereichen und wurde vorrangig von



Als V 200 kam die „Taigatrommel“ 1978 zum Bahnbetriebswerk Riesa und leistete recht zufrieden auf den noch nicht elektrifizierten Strecken Dienst vor Güterzügen. Noch 1990 gehörten einige der 1470 kW starken Triebfahrzeuge zum Bestand.

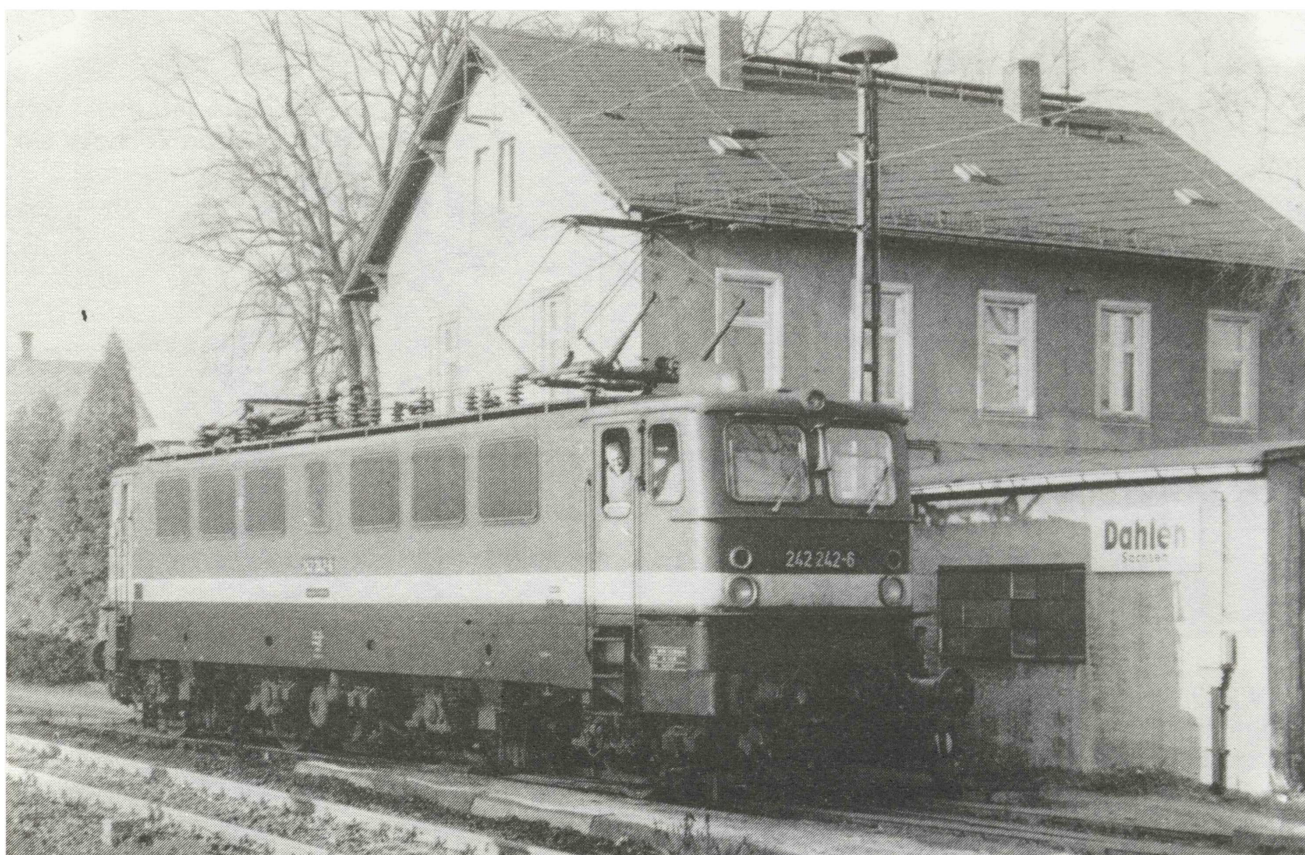
der Außenstelle Döbeln mit Leistungen bedacht. Als Auslaufbaureihe wird sie nach der völligen Elektrifizierung der Strecke Riesa – Chemnitz ihre dienstliche Laufbahn beenden müssen.

Lokomotiven der Baureihe 242 (ex E 42)

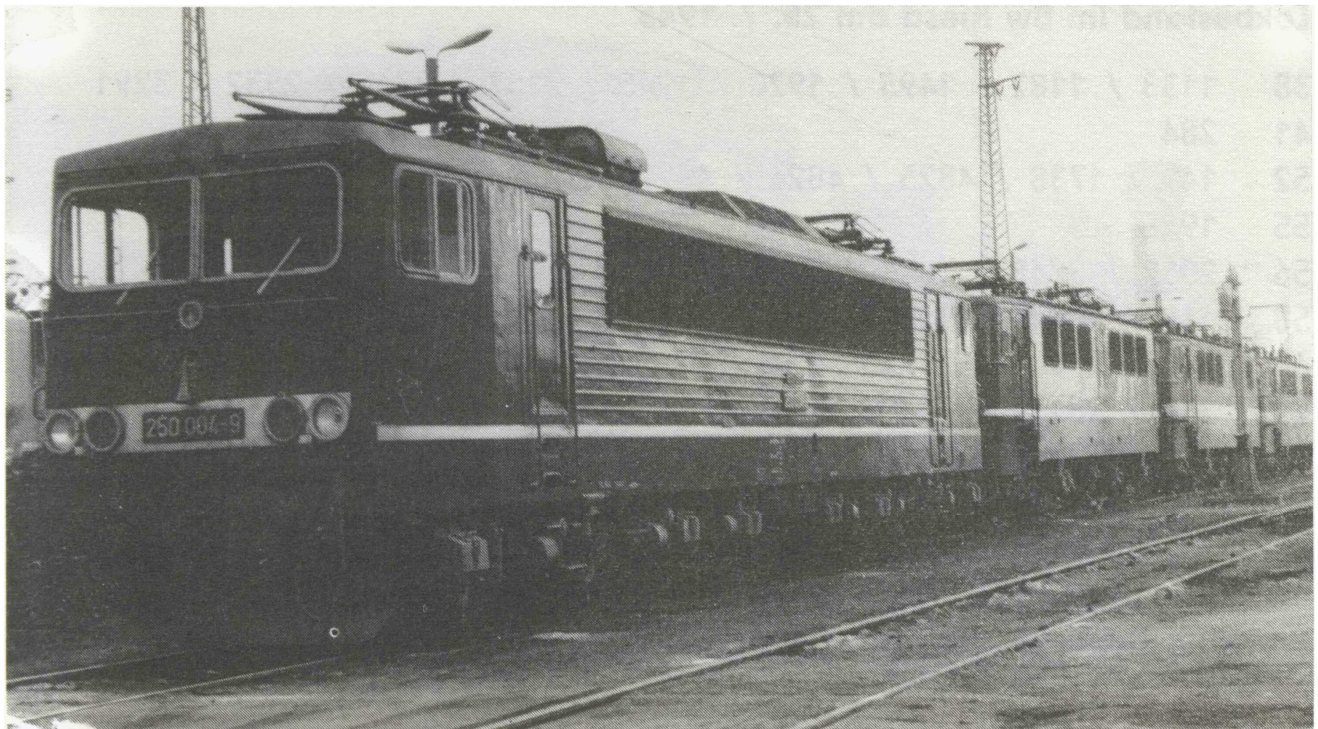
Ebenso wie zur Dampflokzeit die G 12 und die P 8 eine vielseitige beliebte Maschine waren, ist das während der Ellokzeit die 242er geworden. Vor jeder Zugart war sie zu sehen und erst nach und nach nahm ihr die sechssachsige Baureihe 250 die schnellen Leistungen ab. Immerhin mit 15 Triebfahrzeugen ist sie 1990 noch dominierend vertreten.

Lokomotiven der Baureihe 250

Zur Bewältigung seiner schweren, im Langlauf durchgehenden Güterzugleistungen als auch für den Schnellzugdienst, erhielt das Bw Riesa 1982 einige Lokomotiven der Baureihe 250. Obwohl die Schnellzüge alsbald vorrangig der 243er überlassen werden mußten, wird die 250er in Zukunft von Riesa aus speziell nach Chemnitz eingesetzt werden.



Das „doppelte Lottchen“ rangiert im Bahnhof Dahlen seinen Nahgüterzug zusammen. Die 242er Baureihe war und ist beim Bw Riesa mit beachtlichen Leistungen vertreten.



Vor ihrem weiteren Zügeinsatz abgestellte Triebfahrzeuge, angeführt von der leistungsstarken sechs-achsigen Baureihe 250.

8. Statistische Angaben zur Lokstationierung im Bahnbetriebswerk Riesa

Lokbestand im Bw Riesa am 20. 7. 1935

| | |
|----|---|
| 38 | 212 / 217 / 281 |
| 38 | 1307 / 1519 / 1520 / 1858 / 2001 / 2030 / 2371 / 2371 / 2489 / 2491 / 2492 / 2922 / 3160 / 4036 / 4051 |
| 55 | 1609 / 1628 / 1720 / 1728 / 1796 / 1883 / 1900 / 2013 / 2017 / 2115 / 2119 / 2135 / 2236 / 2237 |
| 57 | 2548 / 3108 / 3115 / 3118 / 3121 / 3129 |
| 58 | 1038 / 1040 / 1109 / 1291 / 1415 / 1507 / 1871 / 1964 / 1965 / 2106 |
| 71 | 340 / 381 |
| 89 | 219 / 222 / 282 / 284 / 288 |
| 94 | 2003 / 2014 / 2034 / 2053 / 2053 / 2089 / 2093 / 2094 / 2097 / 2098 / 2099 / 2104 / 2108 / 2110 / 2116 / 2139 |
| Kö | 4498 / weitere? |

Lokbestand im Bw Riesa am 25. 7. 1945

38 1133 / 1182 / 1493 / 1920 / 1945 / 2157 / 2368 / 2532 / 3291

41 284

52 149 / 1738 / 4825 / 4826 / 4827 / 4828 / 4912

55 1925

56 2057 / 3748

58 447 / 1044 / 1109 / 1291 / 1930

64 180

71 369 / 381

94 2018 / 2047 / 2108

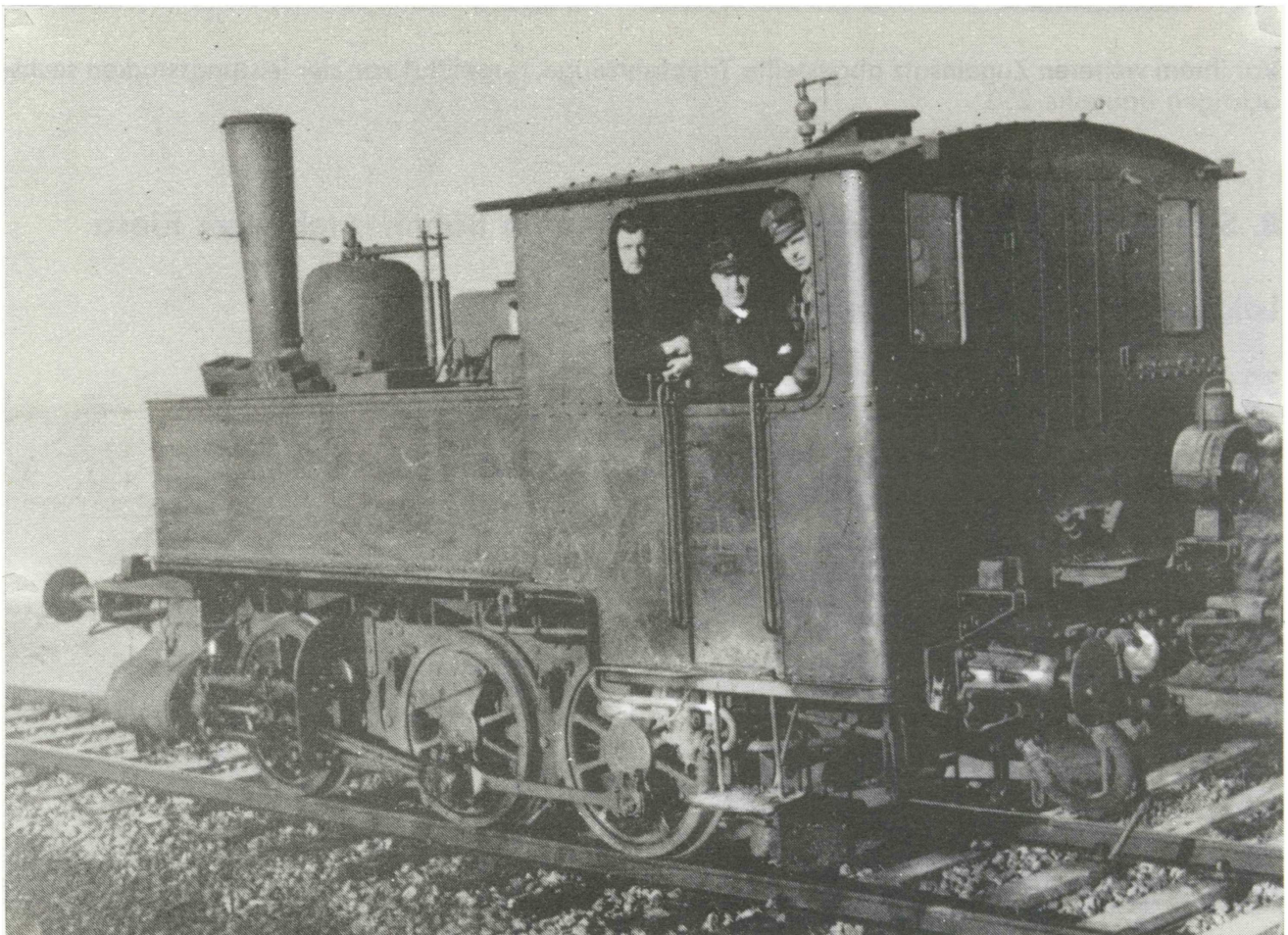
PKP Tp 1 – 120 (polnische Staatsbahn) = pr. G7¹

SNCF 50 910 / 911 (französische Staatsbahn)

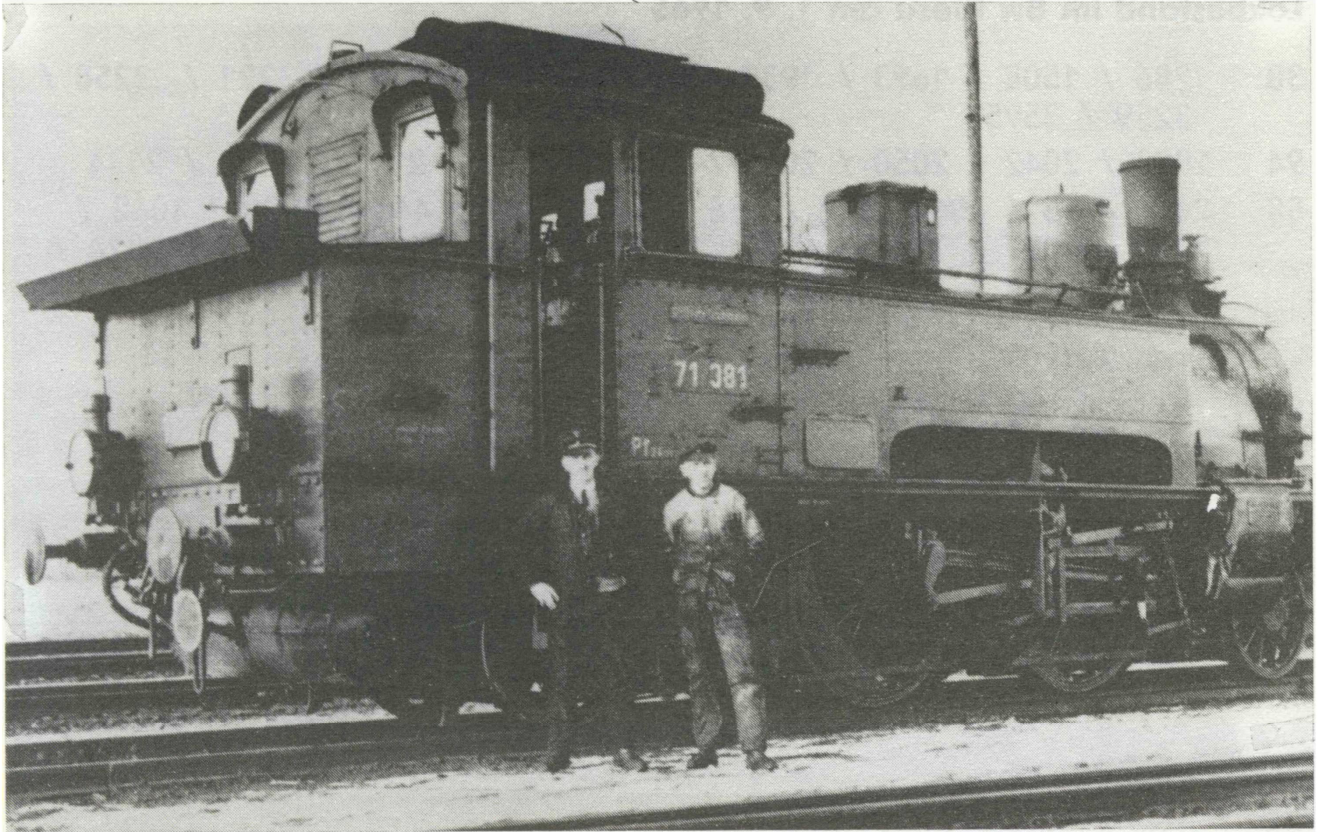
SNCF 32 902 / 915 / 916 / 917 (französische Staatsbahn)

Lok 1 Rosenberger Kreisbahn (ab 1938 – 89954)

Lok 142 Kleinbahn?



In den 40er und ersten 50er Jahren war diese Lok der Baureihe 71 als Personenzug- und Rangierlok in Riesa und Döbeln zu finden.



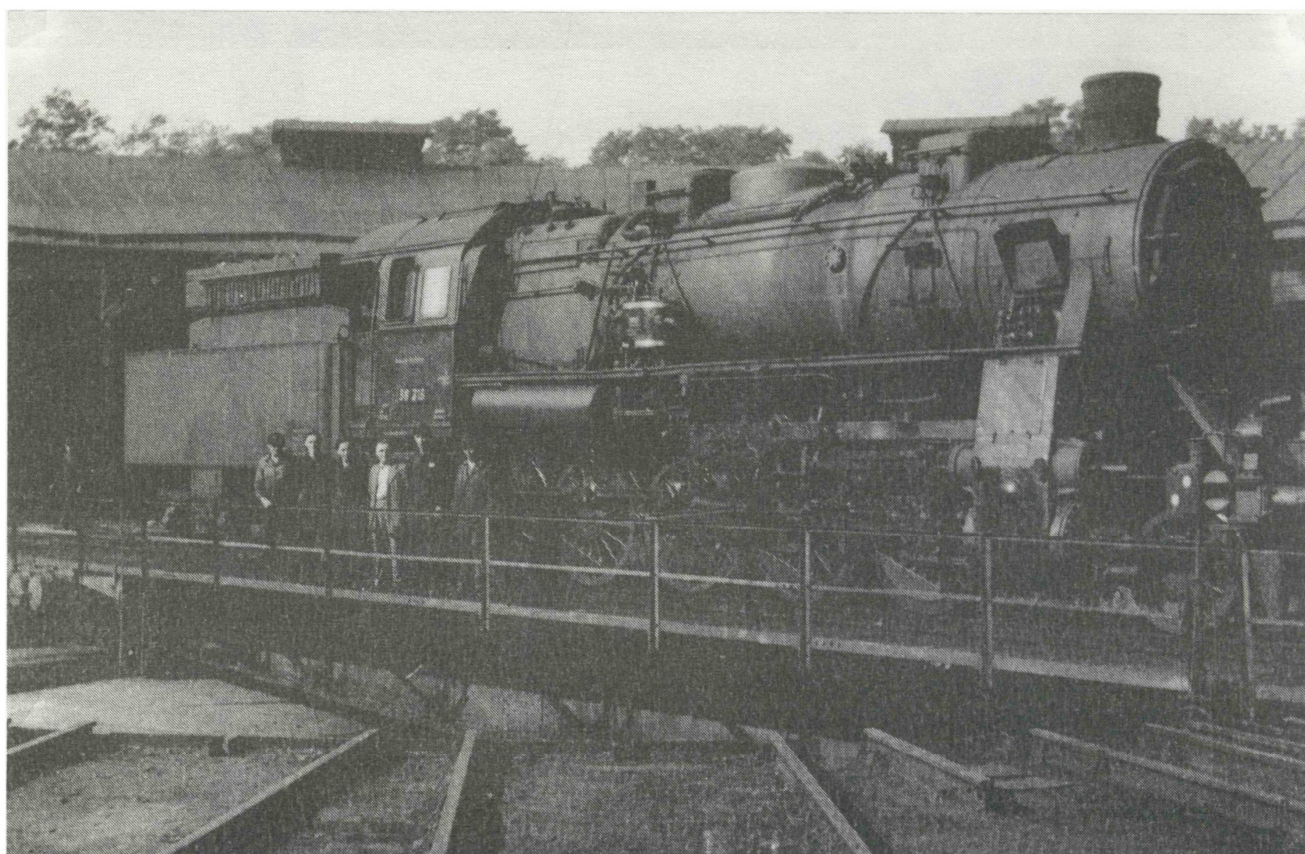
Welch geschichtsträchtiger Oltimer österreichischer Bauart. 1888 für die CSD als Typ 310.1 eingesetzt, von 1942 bis 1945 ihrer böhmischen Heimat beraubt und in Riesa als Sonderling eingesetzt.

Lokbestand im Bw Riesa am 1. 12. 1955

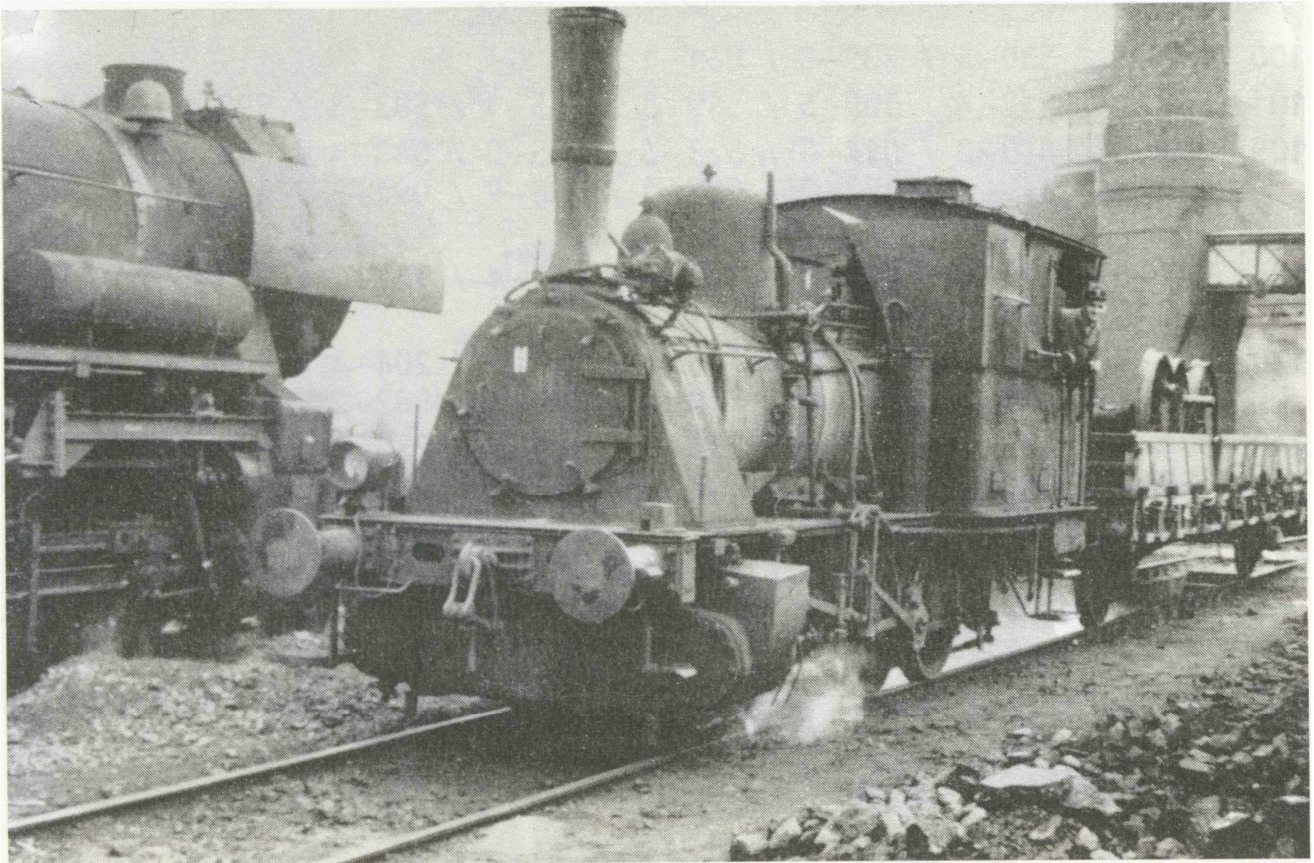
38 1019 / 1611 / 2064 / 3170 / 3258 / 3259
 39 010 / 107 / 132 / 165 / 216
 58 244 / 315 / 422 / 441 / 1040 / 1049 / 1056 / 1132 / 1225 /
 1375 / 1378 / 1562 / 1645 / 1682 / 1758 / 1766 / 1879 /
 1965 / 1981 / 2108 / 2110 / 2112
 56 128 / 136 / 161 / 172 / 175
 98 1212 / 7715
 94 2006 / 2018 / 2024 / 2040 / 2047 / 2050 / 2059 / 2074 / 2089 /
 2108 / 2116
 92 753
 91 1928
 89 233 / 283 / 290 / 6121 / 6156 / 6237 / 6306 / 7278 / 7571 / 7577

Lokbestand im Bw Riesa am 1. 9. 1965

| | |
|----|--|
| 38 | 1286 / 1508 / 1693 / 1939 / 2109 / 3170 / 3171 / 3221 / 3258 / 3259 / 3595 |
| 94 | 2025 / 2042 / 2050 / 2066 / 2089 / 2091 / 2111 / 2116 / 2134 |
| 58 | 244 / 255 / 406 / 422 / 436 / 441 / 442 / 448 / 1028 / 1060 / 1073 / 1097 / 1114 / 1155 / 1203 / 1205 / 1279 / 1286 / 1324 / 1359 / 1362 / 1363 / 1378 / 1575 / 1663 / 1682 / 1691 / 1729 / 1758 / 1766 / 1800 / 1812 / 1821 / 1903 / 1918 / 1957 / 1965 / 1968 / 2021 / 2029 / 2110 / 2111 / 2146 |
| 89 | 233 |
| 44 | 591 |
| 75 | 523 |
| Kö | 0147 / 0236 / 4360 / 4498 / 4507 / 4969 / 4936 / 5060 / 5063 / 5066 |
| V | 15 2231 / 2256 / 2257 / 2266 / 2284 / 2308 / 1097 |
| V | 60 1097 / 1023 |



Eine badische G12 war eine der ersten Brigadelokomotiven der 50er Jahre und ist zur Erinnerung mit ihrem Personal auf der Bw-Scheibe zu sehen.



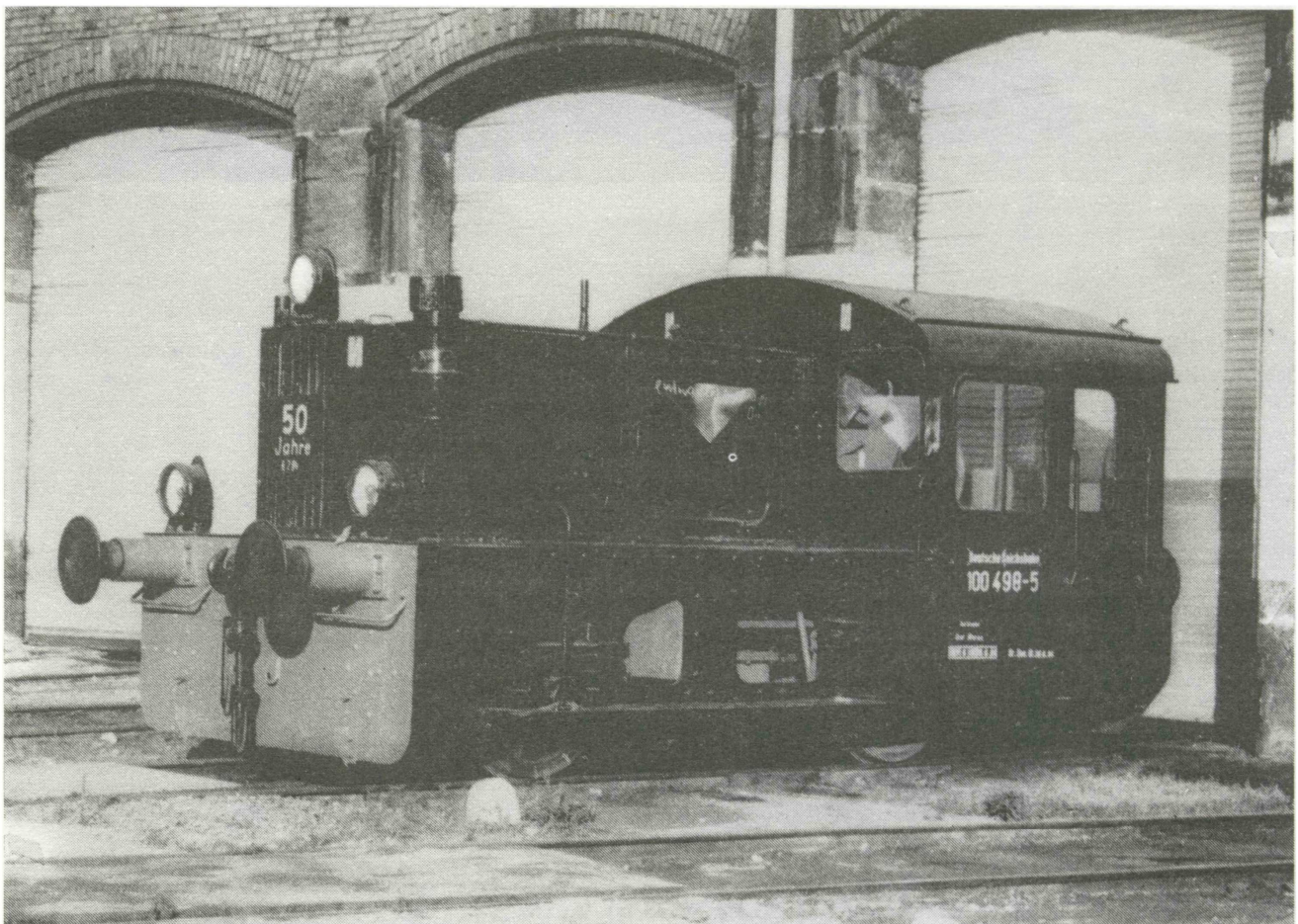
Vom Stahlwerk zur Spurkranzbehandlung ist 1966 die Werks-T3 (ex „Graf Recke Volmerstein“), die frühere 89 7567, zu Gast.

Lokbestand im Bw Riesa am 13. 10. 1975

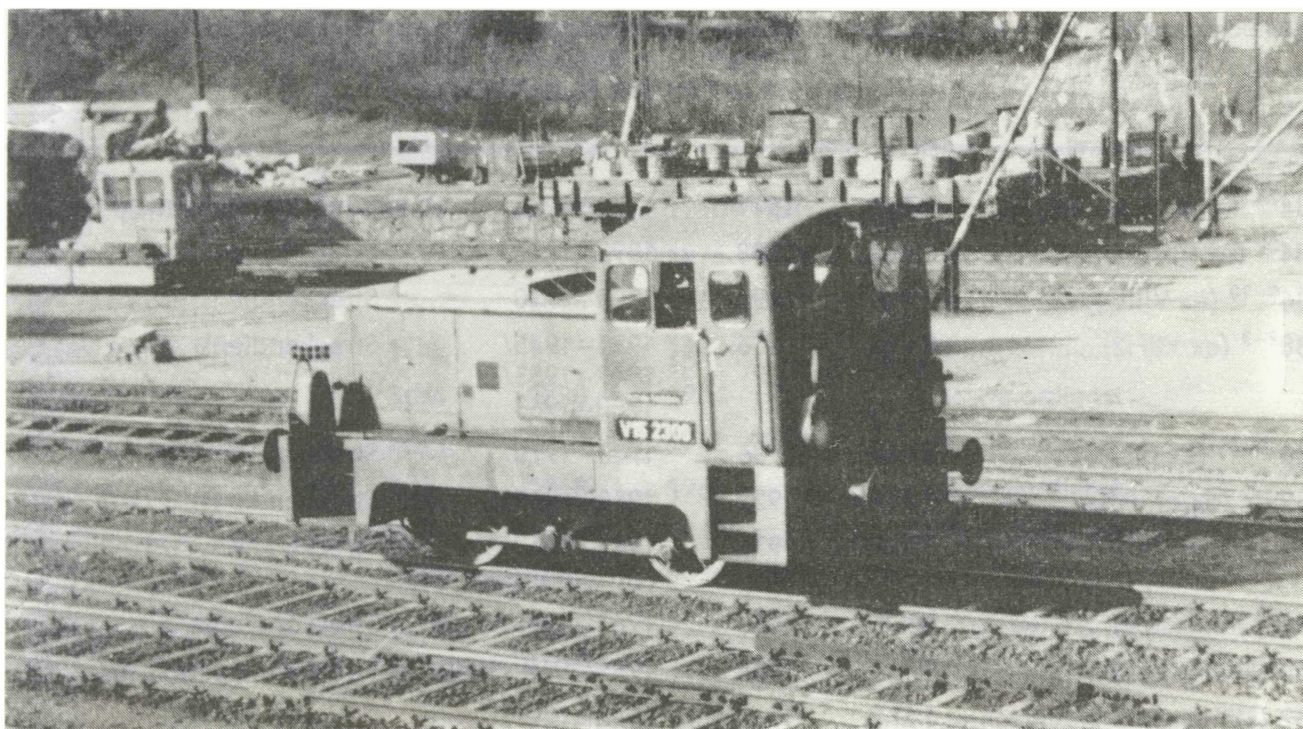
| | |
|-----|--|
| 58 | 3010 / 3012 / 3014 / 3017 / 3020 / 3021 / 3022 / 3023 / 3025 / |
| | 3026 / 3037 / 3032 / 3034 / 3035 / 3036 / 3037 / 3038 / 3039 / |
| | 3050 / 3051 / 3052 / 3052 / 3054 / 3055 / 3056 |
| 100 | 498 / 507 / 530 / 709 / 738 / 861 / 863 |
| 101 | 231 / 256 / 257 / 296 / 308 / 503 |
| 102 | 012 / 023 / 024 / 025 / 035 / 036 / 048 |
| 106 | 255 / 256 / 276 / 299 / 344 / 350 / 352 / 361 / 365 / 494 / |
| | 610 / 637 / 643 / 737 / 738 / 741 / 743 / 756 / 762 / 768 / |
| | 772 / 775 / 779 / 800 / 802 |

Lokbestand im Bw Riesa am 1. 1. 1988

100 498-5 / 530-5 / 709-5 / 861-4
 101 503-1 / 512-6 / 529-5 / 539-5 / 555-1 / 583-3 / 593-2 / 662-5
 105 005-3 / 010-3 / 014-5 / 023-6 / 035-0 / 043-4 / 044-2 /
 047-5 / 049-1 / 082-2 / 087-1 / 088-9 / 091-3 / 110-1 /
 128-3 / 136-6
 106 737-0 / 738-8 / 743-8 / 775-0 / 981-4 / 982-2 / 985-5 /
 990-5 / 221-5
 120 051-8 / 125-0 / 132-6 / 136-7 / 153-3 / 204-3 / 208-4 /
 245-6 / 278-7 / 334-8 / 339-7 / 343-9 / 982-2 / 986-5
 242 184-0 / 225-1 / 226-9 / 230-3 / 231-9 / 232-7 / 236-8 /
 239-2 / 241-8 / 242-6 / 263-2 / 264-0 / 268-1 / 269-9 /
 282-2
 250 049-4 / 054-4 / 059-3 / 107-0 / 113-8 / 116-1 / 117-8 /
 127-8 / 227-6 / 250-8



Ihr 50-jähriges Dienstjubiläum feierte 1984 diese seit ihrer Geburt beim Bw Riesa beheimatete Motorlok „Kö“ 100 498-5. Noch 1991 ist sie am Leben.



Zu den ersten Diesellokomotiven, welche 1962 nach Riesa gelangten, gehörte die V 15. Seit dieser Zeit rangiert die als Baureihe 101¹⁻² bezeichnete Lok im Personenbahnhof und in einigen Außenstellen des Bw-Bereiches.

Die Lokomotiven des Heizhauses, Lokbahnhofes und Bahnbetriebswerkes Riesa

| Bezeichnung | Bauart | erstes Baujahr | Einsatzzeit in Riesa (mit Außenstellen) | Verwendungszweck |
|------------------------|---------|----------------|---|---------------------------------|
| „Riesa“ | 1Bn2 | 1846 | 1846–1867 (nicht durchg.) | Rang. + Streckend. ¹ |
| „Steiger“ | 1Bn2 | 1846 | 1846–1874 | Rang. + Streckend. ² |
| „Riesa“ | 1Bn2 | 1846 | 1846–1873 | Rang. + Streckend. ² |
| „Pegasus“ | 1A1n2 | 1839 | 1839–1861 (nicht durchg.) | Rang. + Streckend. ¹ |
| „Elbe“ | 1A1n2 | 1848 | 1848–1868 | Rang. + Streckend. |
| „Riesa“ (spät. VIa) | 1A1n2 | 1868 | 1868–1894 | Streckendienst |
| „Hannover“ (spät. IIa) | 1Bn2 | 1857 | 1857–1878 (nicht durchg.) | Streckendienst ³ |
| „Elbe“ (spät. VI) | 1Bn2 | 1875 | 1875–1923 (nicht durchg.) | Streckendienst ⁴ |
| „Riesa“ (spät. IIIb) | 1Bn2 | 1895 | 1895–1924 | Rangierd./Hafenbahn |
| 23 ¹⁰⁻¹¹ | 1'C1'h2 | 1956 | 1959–1961/ 1969–1971 | Streckendienst (P + G) |

| Bezeichnung | Bauart | erstes Baujahr | Einsatzzeit in Riesa (mit Außenstellen) | Verwendungszweck |
|--|---------|----------------|---|-----------------------------------|
| 34 ⁷⁶⁻⁷⁹ (ex IIIb) | 1Bn2 | 1871 | 1874–1928 | Rang. + Streckend. (P + G) |
| 34 ⁸⁰ (ex VIbv) | 1'Bn2v | 1888 | 1892–1926 | Rang. + Streckend. |
| 36 ⁹⁻¹⁰ (ex VIIIv) | 2'Bn2v | 1896 | 1900–1930 | Streckendienst (P) |
| 38 ²⁻³ (ex XIIH2) | 2'Ch2 | 1906 | 1931–1945/ 1949–1953/ 1962–1963 | Streckendienst (P) |
| 38 ¹⁰⁻⁴⁰ (ex pr. P8) | 2'Ch2 | 1906 | 1923–1970 | Streckendienst (P/D/G) |
| 39 ⁰⁻² (ex pr. P10) | 1D1h3 | 1922 | 1949–1959 | Streckendienst (P/D) ⁵ |
| 41 (Einheitslok) | 1D1h2 | 1936 | 1942–1945 (Einzelgänger) | Streckendienst (P) |
| 44 (Einheitslok) | 1Eh3 | 1933 | 1967–1969 | Streckendienst (G) |
| 50 (Einheitslok) | 1Eh2 | 1938 | 1951/1968–1970 | Streckendienst (G/P) |
| 52 (Einheitslok) | 1'Eh2 | 1942 | 1942–1947/ 1968–1971 | Streckendienst (G) |
| 53 ⁸² (ex V) | Cn2 | 1868 | 1868–1924 | Rang. + Streckend. (G) |
| 55 (ex pr. G8) | Dh2 | 1902 | 1931–1947 | Rang. + Streckend. (P/G) |
| 56 ¹ (ex pr. G8 ³) | 1'Dh3 | 1919 | 1947–1963 | Rang. + Streckend. (G) |
| 56 ²⁰ (ex pr. G8 ²) | 1'Dh2v | 1919 | 1934–1947 | Rang. + Streckend. (G/P) |
| 57 ² (ex sä. XIHv) | Eh2v | 1917 | 1919–1931 | Rang. + Streckend. (G) |
| 58 ⁴ (ex sä. XIIH) | 1'Eh3 | 1919 | 1927–1968 | Rang. + Streckend. (G/P) |
| 58 ¹⁰⁻²¹ (ex pr. G12) | 1'Eh3 | 1917 | 1926–1974 | Rang. + Streckend. (P/G) |
| 58 ³⁰ (Reko G12) | 1'Eh3 | 1958 | 1958–1963/ 1965–1979 | Streckendienst (P/G) |
| 64 (Einheitslok) | 1C1h2 | 1928 | 1936–1939/ 1944–1945 | Streckendienst (G/P) |
| 71 ³ (ex IVT) | 1B1'n2t | 1891 | 1898–1951 | Rang. + Streckend. (P/G) |
| 74 (ex pr. T12) | 1Ch2 | 1903 | 1924–1936 | Streckendienst (P) |
| 75 ⁵ (ex XIV HT) | 1'C1-h2 | 1911 | 1940–1942/ 1946–1953 | Streckendienst (P) |
| 86 (Einheitslok) | 1'D1'h2 | 1928 | 30er Jahre | Streckendienst (P) |
| 89 ²⁻³ (ex VT) | Cn2t | 1872 | 1872–1967 | Rangierdienst |
| 89 ⁷⁰ (ex pr. T3) | Cn2 | 1883 | 1895–1932 | Rangierdienst |
| 91 ³⁻¹⁸ (ex pr. T9) | 1'Cn2 | 1903 | 1940–1943/ 1947–1962 | Rangierdienst |
| 92 (ex pr. T12) | Dn2 | 1902 | 30er Jahre | Rangierdienst (G) |

| Bezeichnung | Bauart | erstes Baujahr | Einsatzzeit in Riesa (mit Außenstellen) | Verwendungszweck |
|--------------------------------|------------|----------------|---|------------------------|
| 94 ¹⁹⁻²¹ (ex XI HT) | Eh2t | 1908 | 1910–1970 | Rangierdienst |
| 98 ⁷⁰ (ex VIIT) | Bn2t | 1873 | 1875–1964 | Rangierdienst |
| 98 ⁷³ (ex VIIT) | 1Bn2 | 1866 | 1866–1902 | Rangierdienst |
| 50 (ex SNCF) | 1Eh2 | ? | 1943–1947 | Streckendienst (P/G) |
| Kö (Motorlok) | Bdm | 1930 | 1934–1988 | Rangierdienst |
| V15 (neu 101/102) | Bdm(h) | 1959 | 1962–1974 | Rangierdienst |
| V23 (neu 102 ⁰⁻¹) | Bdh | 1968 | 1968– | Rangierdienst |
| V60 (neu 105/106) | D | 1964 | 1964– | Rangierdienst (G) |
| V180 (neu 118 ⁰⁻²) | B'B'/C'/C' | 1962 | 1970–1973 | Streckendienst (P/G) |
| V200 (neu 120) | Co'/Co' | 1966 | 1978–1991 | Streckendienst (G) |
| E42 (neu 242) | Bo'Bo' | 1962 | 1976– | Streckendienst (G/P) |
| 250 | Co'Co' | 1974 | 1982– | Streckendienst (G/P/D) |

Anmerkung:

Einzelne, kurzzeitig eingesetzte Gattungen sowie beim Bw als Heizlok stationierte Loks wurden nicht mit aufgelistet. Zwischen 1943 und 1949 eingesetzte Fremdlokomotiven der PKP und der CSD sind ebenfalls nicht angegeben, da ihr eigentliches Schicksal nicht exakt nachgewiesen werden konnte.

G = Güterzüge

P = Personenzüge

D = Schnellzüge

1 = Bei der Leipzig-Dresdner Eisenbahn-Compagnie eingesetzt

2 = bei der Riesa-Chemnitzer Eisenbahn eingesetzt

3 = ab 1876 Lok „Görlitz“

4 = ab 1892 Lok „Frankenberg“

5 = Abgabe Rekonstruktion

Aufstellung: Scheffler/Göhler



Mit der Bezeichnung „Riffel 16“ befährt die Rangierlok am Stellwerk 1 Stern die Brückenüberführung.

9. Begriffserklärung und Ortsverzeichnis (Auswahl)

Bahnbetriebswerk –

ist eine selbständige Dienststelle der Eisenbahn, die die Aufgabe hat, Lokomotiven zu pflegen, sie zur Beförderung von Zügen rechtzeitig bereitzustellen und den Betriebsablauf dieser Fahrzeuge zu gewährleisten.

Baureihe –

die verschiedenen Loktypen, die bei der Eisenbahn eingesetzt werden, sind in sogenannte Baureihen eingeteilt.

Chemnitzer Hohle –

Geländeeinschnitt entlang der heutigen Lommatzcher Straße in Riesa. Dieser Einschnitt wurde für die Trasse der Eisenbahnstrecke Riesa – Chemnitz von 1847 bis 1879 genutzt.

Drehscheibe –

kreisrunde Anlage die eine in der Mitte gelagerte Bühne mit einem Gleis trägt, welches zum Drehen bzw. Wenden von Eisenbahnfahrzeugen genutzt werden kann.

Döbeln –

Kreisstadt im Norden des Landes Sachsen mit ca. 30 000 Einwohnern, liegt von Riesa etwa 30 Kilometer südlich entfernt.

Gattung –

auch Lokgattung, Einteilung der verschiedenen Lokomotivtypen nach ihrer Bauart (siehe auch Baureihe) welche durch Bezeichnungen (Zahlen, Buchstaben) kenntlich gemacht werden.

Gleisjoch –

vormontiertes Gleisstück mit Schwellen und Schienen.

Großenhain –

Kreisstadt im Norden des Landes Sachsen mit ca. 20 000 Einwohnern, liegt von Riesa etwa 20 Kilometer nordöstlich entfernt.

Heizlok –

Dampflokomotive, welche nicht mehr als Triebfahrzeug genutzt wird, sondern nur noch als Dampfspender dient.

Lokschuppen –

Gebäude in dem Lokomotiven untergestellt werden können, meist werden in einem Lokschuppen auch Wartungsarbeiten an den Lokomotiven durchgeführt. Der Lokschuppen wird oft auch als Heizhaus, Lokhaus oder Maschinenhaus bezeichnet.

Lokstand –

Stelle wo im Lokschuppen eine Lokomotive untergestellt werden kann. Ein Lokschuppen hat fast immer mehrere Lokstände.

Maschine –

im allgemeinen Sprachgebrauch der Eisenbahn eine andere Bezeichnung für Lokomotive.

Maschinenamt –

Übergeordnete Betriebsstelle der Bahnbetriebswerke, übernimmt die Koordination mehrerer Bahnbetriebswerke.

Maschinenfabrik Hartmann –

bekannter Lokomotivhersteller, die Maschinenfabrik Hartmann wurde 1832 von Richard Hartmann gegründet und belieferte ab 1848 hauptsächlich die sächsischen Eisenbahnen mit Lokomotiven.

Oschatz –

Kreisstadt im Norden des Landes Sachsen mit ca. 23 000 Einwohnern, liegt etwa 20 Kilometer westlich von Riesa.

Regler –

Einrichtung zum Ingangsetzen einer Dampflokomotive auf dem Führerstand.

Reichsbahnamt –

Betriebsstelle der Deutschen Reichsbahn, welche übergeordnet die Organisation und Koordinierung des Betriebes für ein größeres Gebiet von Eisenbahnstrecken übernimmt.

Reichsbahndirektion –

ist dem Reichsbahnamt übergeordnet und hat Überwachungs- und Koordinierungsfunktion für mehrere Reichsbahnämter.

Riesa –

Kreisstadt im Norden des Landes Sachsen mit ca. 48 000 Einwohnern.

Röderau –

Dorf im Landkreis Riesa, liegt ca. 2 Kilometer von Riesa entfernt.

Strehla –

Kleinstadt im Landkreis Riesa, liegt ca. 8 Kilometer von Riesa entfernt.

Tender – (Lokomotivvoratswagen)

Teil einer Dampflokomotive, welcher das Speisewasser und Feuerungsmaterial des Lokomotivkessels (Kohle, Kohlenstaub oder Öl) mit sich führt.

Zentrale Rauchabführung –

Einrichtung die innerhalb eines Lokomotivschuppens gewährleistet, das der Rauch mehrere Dampflokomotiven über einen hohen Schornstein ins Freie gelangt. Zentrale Rauchabführungen tragen wesentlich zur Verbesserung der Luftverhältnisse bei.

10. Quellenverzeichnis

Scheffler/Grieshammer „150 Jahre Bahnhof Riesa“

Deutscher Modelleisenbahnverband der DDR – Riesa 1988

Grieshammer „Riesaer Elbbrücken – aus der geschichtlichen Entwicklung“ Deutsche Reichsbahn, Reichsbahndirektion Dresden 1988

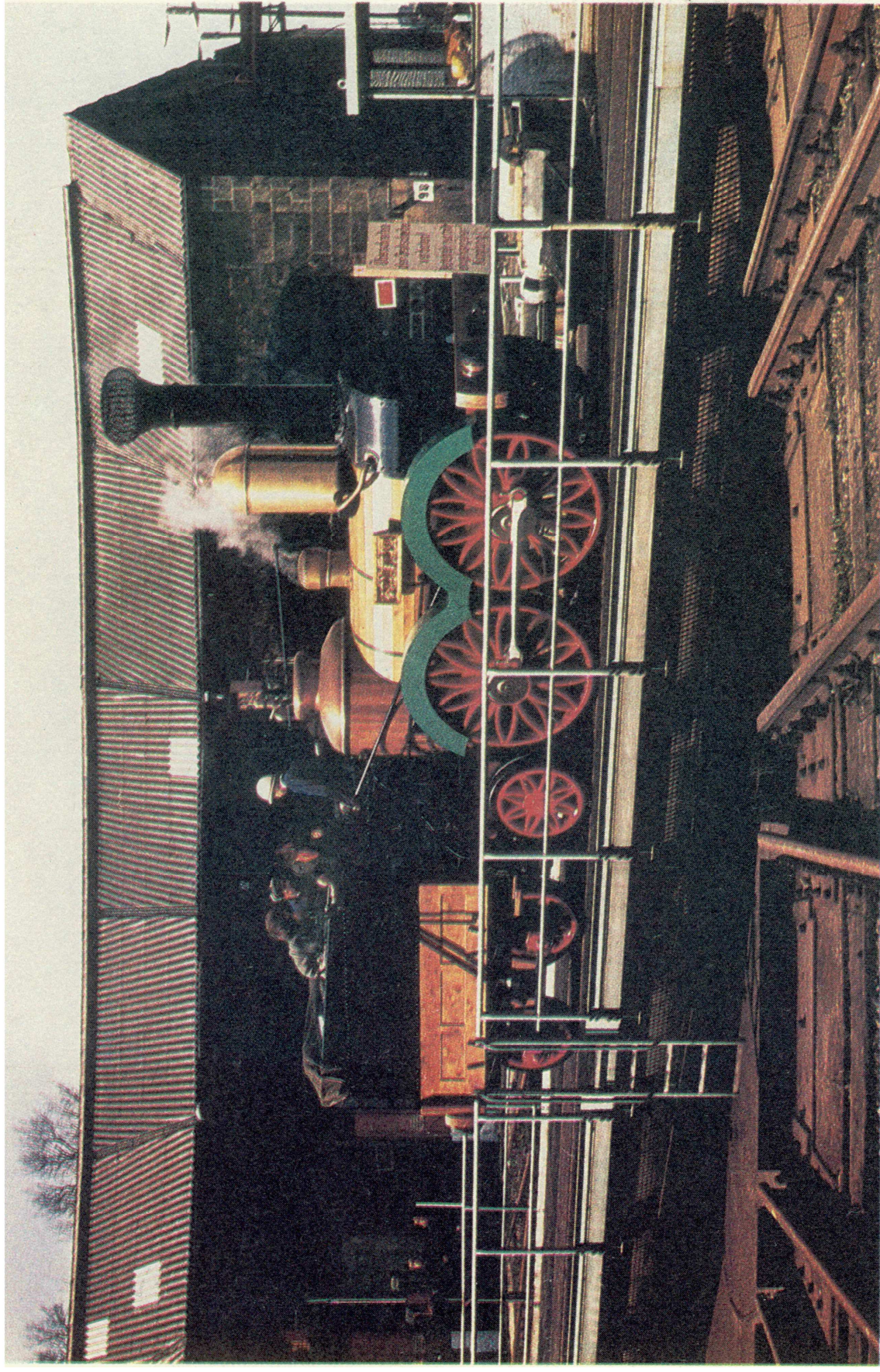
Raunischke „Historische Betrachtung mit Gesichtspunkten zur Geschichte des Bahnbetriebswerkes Riesa – Zeitraum 1839 bis 1963“ 1989 unveröffentlichtes Manuskript

Zeitschrift „Unsere Heimat“ Beilage zum „Riesaer Tageblatt“ Jahrgänge 1928 und 1929

Unterlagen aus den Sammlungen von Reiner Scheffler, Oschatz und Michael Göhler, Riesa



Eine der letzten Dampflokeinsätze des Bw Riesa Ende der siebziger Jahre zeigt dieses Bild. Auch die alten Flügelsignale gehören längst der Vergangenheit an und sind durch moderne Lichtsignale ersetzt.



Die von Andreas Schubert in Dresden-Übigau im Jahre 1838 erbaute Lokomotive „Saxonia“ kam am 8. April 1989 in Riesa nochmals zu großen Ehren. Der von der Deutschen Reichsbahn finanzierte Nachbau dieser Lok führte die zum Jubiläum der Leipzig–Dresdner Eisenbahnstrecke stattfindende Lokparade an. Unser Bild zeigt die Maschine auf der Drehscheibe im Bw Riesa.