Sächsische Zeitung
DIPPOLDISWALDER ZEITUNG
OSTERZGEBIRGE
FREITALER ZEITUNG
LINKS UND RECHTS DER WEISSERITZ
MONTAG
17. DEZEMBER 2018

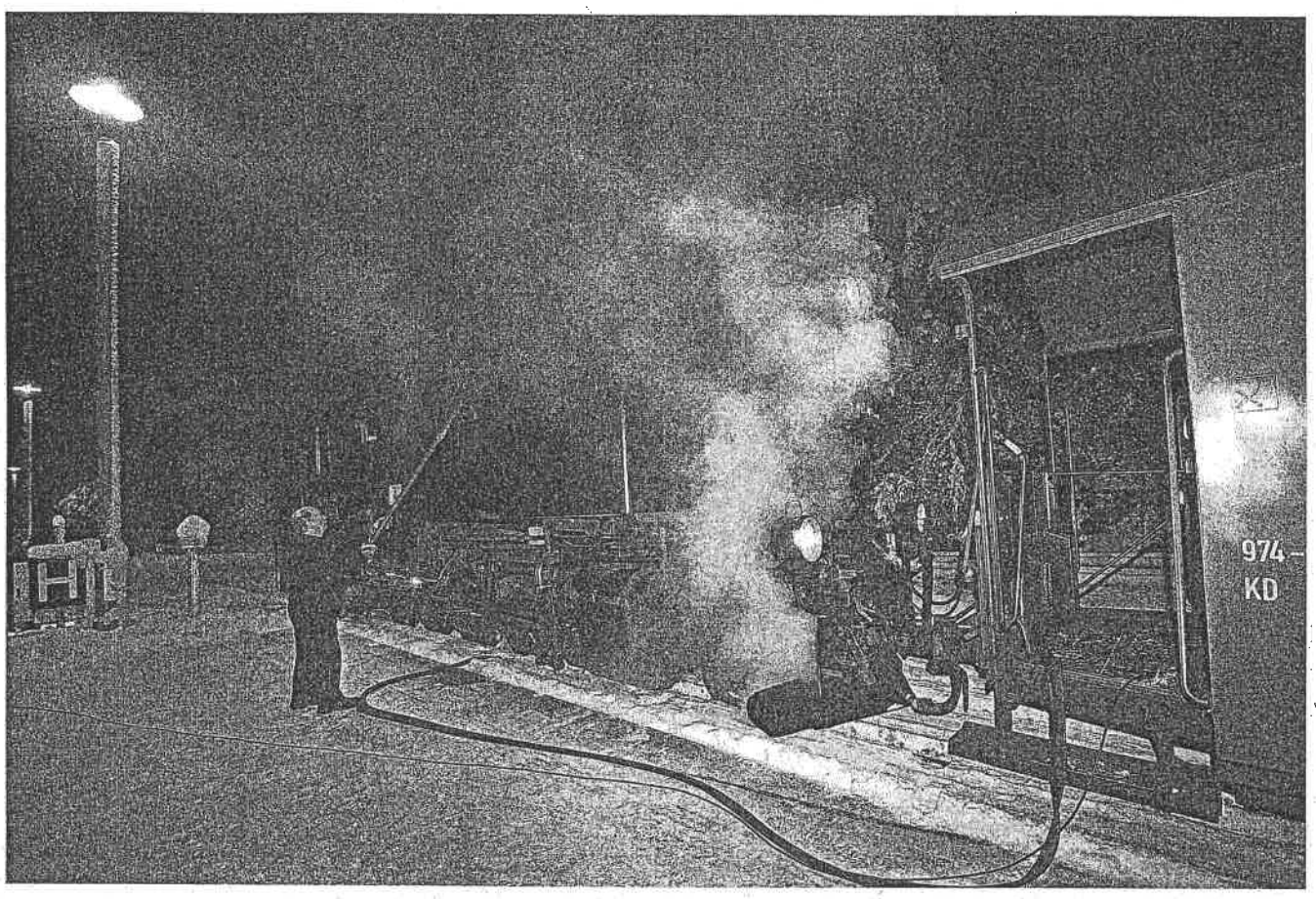
Dippoldiswalde

Quelle versiegt für die Weißeritztalbahn

Die Weißeritztalbahn benötigt an einem Tag allein am Bahnhof in Kipsdorf rund zehn Kubikmeter Wasser. Doch die Wasserquelle, aus der sie normalerweise dort die Loks versorgt, ist schon lange versiegt. Seit Juni läuft sie nicht mehr. Jetzt klappt auch eine Zwischenlösung nicht mehr. Die Eisenbahner haben sich mit einer Überleitung aus der öffentlichen Wasserversorgung beholfen.

Die funktionierte mit Schläuchen. Doch die frieren bei Frost ein. Deswegen musste eine neue Lösung her. Jetzt bringt die Bahn ihr Wasser selbst bis Kipsdorf mit. Im Gepäckwagen nimmt sie vier Container mit, die jeweils einen Kubikmeter Wasser fassen, wie Mirko Froß, der Betriebsleiter der Sächsischen Dampfeisenbahngesellschaft, informierte. Dieses wird dann in Kipsdorf in den Tank der Lok gepumpt. (SZ)

► *Der Wassermangel – Seite 17*



Hier füllen die Eisenbahner in Kipsdorf das mitgebrachte Wasser aus den Containern im Gepäckwagen in die Lokomotive, damit sie wieder zurück bis Freital dampfen kann.

Foto: Egbert Kamprath

Wassermangel auf der Weißeritztalbahn

In Kipsdorf hat die Bahn eine eigene Quelle. Die versorgt die Loks mit Wasser. Doch sie ist dieses Jahr versiegt. Es gab eine Notlösung. Doch die funktioniert auch nicht mehr.

Von Franz Herz

Eine Lokomotive, die mit acht Waggons von Freital bis nach Kipsdorf hoch dampft, braucht eine ganze Menge Wasser. Ihr Tank fasst fünf Kubikmeter. Davon wird bis Dippoldiswalde schon ein großer Teil verbraucht. „Deswegen nehmen wir in Dippoldiswalde immer Zwischenwasser", sagt Mirko Froß, der Betriebsleiter der Sächsischen Dampfeisenbahngesellschaft. Im Kipsdorf oben wird ebenfalls wieder aufgefüllt. Auf dem Rückweg, wenn es bergab rollt, kommt die Bahn ohne Zwischenwasser in Dipps hin.

Normalerweise kommt das Wasser in Kipsdorf aus der eigenen Quelle der Bahn. Doch die ist schon im Sommer versiegt. Deswegen haben sich die Eisenbahner mit einer Notlösung beholfen. Sie schlossen ein Standrohr mit einem Wasserzähler an die öffentliche Leitung an und haben mit einem großen Schlauch, wie ihn die Feuerwehr auch verwendet, das Wasser herbeigeleitet. Doch seitdem durchgehend Frost herrscht, funktioniert auch diese Lösung nicht mehr, berichtet Froß.

Jetzt muss die Bimmelbahn ihr Wasser selbst mitbringen. Im Gepäckwagen stehen Wassercontainer. Das sind Plastikwürfel, wie sie mancher auch in seinem Garten einsetzt. Jeder von ihnen fasst einen Kubikmeter. Damit nehmen die Eisenbahner das kostbare Nass von Freital mit bis Kipsdorf hoch und pumpen es dort in die Lok.

Unser kostbares Wasser

Eine Serie der Sächsischen Zeitung

Der Bahnbetrieb braucht enorme Wassermengen, deutlich mehr als ein Haushalt. Jetzt im Winter, wenn auch noch die Dampfheizung läuft und der Generator für die Beleuchtung in den Wagen, fasst die Lok in Kipsdorf immer fünf Kubikmeter Wasser. „Das zweimal am Tag macht zehn Kubik", rechnet Froß vor. „Ein deutscher Durchschnittsbürger verbraucht im Jahr 30 Kubikmeter", nennt er eine Vergleichsgröße.

Die Quelle in Kipsdorf liegt etwa einen halben Kilometer vom Bahnhof entfernt unterhalb der Tellkoppe. Hier ist eine erste Zisterne gebaut, von der eine Leitung zum Wasserreservoir am Bahnhof führt. Die Zisterne fasst 20 Kubikmeter Wasser, das Reservoir am Bahnhof 50 Kubikmeter. Ein Zweipersonenhaushalt käme damit ein Jahr hin, ohne sparen zu müssen. Aber eine Lok hat eben etwas mehr Durst. So ist das Wasser in Kipsdorf schon im Sommer vergangenen Jahres ausgegangen. Im Sommer ist die Quelle versiegt. Im Oktober 2017 begann sie wieder zu fließen. Dieses Jahr ist sie seit Juni trocken und erst in letzter Zeit kam wieder ein kleines Rinnsal. Das reicht aber bei weitem nicht. Damit könnten die Bahner vielleicht einmal die Woche ihre Lok auffüllen, aber nicht täglich.

„Hoffentlich wird es jetzt wieder ein bisschen mehr, nachdem es geschneit hat", sagt Froß. Ansonsten will der Eisenbahner die gleiche Lösung ergreifen, wie sie auch die Bürger ins Auge fassen, deren Brunnen versiegt sind. Er will beantragen, dass in Kipsdorf eine Verbindung von der öffentlichen Wasserleitung zum Reservoir gebaut wird, damit die Versorgung der Loks auch bei einer solchen Trockenheit, wie wir sie dieses Jahr erleben, gesichert ist.

Eigentlich schätzen die Eisenbahner das Kipsdorfer Wasser sehr. Es ist sehr weich, braucht also keine Zusätze, damit die Leitungen nicht verkalken. Außerdem hat der eigenen Brunnen natürlich einen großen Vorteil: Er schickt keine Rechnung. Aber was nützt das, wenn er auch kein Wasser mehr liefert.

Kommentar

So existenziell ist das Wasser

Von Franz Herz

Wer von Wassernot hört, denkt zuerst an Pflanzen, die vertrocknen, an Tiere, die ihre gewohnte Nahrung nicht mehr finden. Aber dass auch technische Anlagen, wie die Lokomotiven der Weißeritztalbahn, ebenfalls davon betroffen sind, kommt erst bei längerem Nachdenken in den Sinn. Aber genau das zeigt, wie existenziell für uns das Wasser ist.

Es ist nicht nur das Nahrungsmittel Nummer eins und unverzichtbar für die Hygiene. Die unmittelbare menschliche Existenz ist ohne Wasser nicht vorstellbar. Aber auch unsere Industriegesellschaft bräche ohne Wasser sofort zusammen. Es ist ein Grundstoff für viele technische Prozesse. Eine Dampflokomotive ist dabei nicht das Wichtigste. Wenn Fabriken zum Stillstand kommen wegen Wassermangel, wäre das viel schlimmer.

mail Herz.Franz@sächsische.de

Kipsdorf

Wasserkran ist generalüberholt

Die eigene Wasserversorgung der Weißeritztalbahn in Kipsdorf ist 2016 beim Wiederaufbau der Strecke auch saniert worden. Die Leitung vom Wasserreservoir zur Quelle hat von innen eine neue Beschichtung erhalten, die sie wieder dichtgemacht hat. Am Wasserreservoir wurde auch die automatische Anzeige saniert, an der die Lokführer ablesen können, wie viel Wasser noch in dem Bassin steht.

Der markanteste Teil der Wasserversorgung ist der Wasserkran an den Gleisen. Er bekam eine Generalüberholung, wurde abgestrahlt und neu gestrichen. Außerdem ließ die Sächsische Dampfeisenbahngesellschaft defekte Teile auswechseln. Die Dichtungen beispielsweise waren nach 14 Jahren Betriebspause spröde. Sie mussten ausgewechselt werden.

Die Grundkonstruktion des Wasserkrans ist aber so solide, dass sie weiter verwendet werden konnte. Sie tut auch seit der Wiedereröffnung ihre Dienste. Dass jetzt das Wasser ausging, dafür kann die Technik nichts. (SZ/fh)