

JAHRGANG 8

APRIL 1959

4

DER MODELLEISENBAHNER

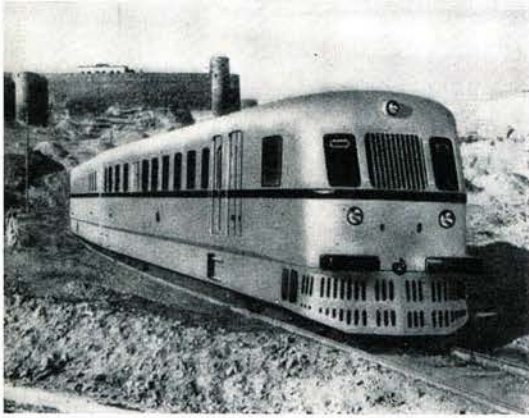
FACHZEITSCHRIFT FÜR DEN MODELLEISENBAHNBau



VERLAG DIE WIRTSCHAFT BERLIN

VERLAGSPOSTAMT BERLIN EINZELPREIS DM 1,-





Wissen Sie schon ...

● daß die Ungarische Volksrepublik einen starken Export an Eisenbahnfahrzeugen in alle Welt zu verzeichnen hat? Unser Bild zeigt einen modernen Dieseltriebwagenzug, geliefert von der Firma Ganz für die Ägyptische Staatsbahn.

● daß die westdeutsche Eisenbahn dem Deutschen Museum in München eine Lokomotive der Baureihe S 3/6 zum Geschenk gemacht hat? Diese Lokomotive wurde 1912 bei Maffei gebaut und 1954 außer Dienst gestellt. Während ihrer 42jährigen Dienstzeit hat sie mehr als 2,5 Millionen Kilometer zurückgelegt.

● daß die Schwedische Staatsbahn seit einiger Zeit das 121 km lange Teilstück der Erzbahn Kiruna—Vassijaure von Kiruna aus ferngesteuert betreibt? Zehn Bahnhöfe werden insgesamt fernbedient und kommen ohne Personal aus.

● daß in der Volksrepublik Polen kürzlich die erste elektrische Güterzuglok gebaut und in Dienst gestellt wurde? Es ist eine Co'Co'-Lokomotive der Baureihe E 06 mit einer Höchstgeschwindigkeit von 105 km/h.

● daß in der Sowjetunion beabsichtigt ist, die Dampflokomotiven durch wirtschaftlichere Elloks und Diesellokomotiven zu ersetzen? Bis zum Ende des Siebenjahrplans sollen alle Hauptstrecken mit einer Länge von nahezu 100 000 Kilometern auf Elektro- oder Diesellokomotivbetrieb umgestellt worden sein.

● daß am 1. April 1959 die erste Modellbahnlokomotive mit Düsenantrieb gestartet ist? Diese Meldung erreichte uns von einem bekannten Modelleisenbahner. Näheres finden Sie darüber auch auf der Seite 103 in diesem Heft.

AUS DEM INHALT

Modelleisenbahn im Petershof	89
Joachim Richter	
Von Rost und Ruß und anderen Kleinigkeiten	92
Interessantes von den Eisenbahnen der Welt	94
Gerhard Wiesner	
Die Geschichte der Riesaer Elbebrücke	95
Hans Köhler	
Bauanleitung für eine Fahrleitungsanlage in Nenngröße H0	97
Bist du im Bilde?	103
Lothar Graubner	
Die Zugattungen der DR	104
Autorenkollektiv	
Die Weimar—Berka—Blankenhainer Eisenbahn	106
Dr. Otto Werder	
Die Schweizer Eisenbahnen auf der Briefmarke	111
Leichttriebwagen der DR	113
Hans-Walter Richter	
Noch einmal Beleuchtung von Gebäudemodellen	114
Elektrotechnik für Modelleisenbahner	Beilage

Titelbild

Ausschnitt aus einer Anlage eines blinden Modelleisenbahners. Siehe auch unseren Bildbericht im nächsten Heft.

Rücktitelbild

Zugfahrt auf der Strecke Weimar—Blankenhain mit Lokomotive der Baureihe 58.

Foto: G. Illner, Leipzig

IN VORBEREITUNG

Bauanleitung für ein Schwarzwaldhaus
Eine vollautomatische Zugsicherungsanlage
Bauplan des Monats: Lokomotive BR 53³
Schmalspurlokomotiven der BR 99⁷⁷ und 99²³

BERATENDER REDAKTIONSAUSSCHUSS

Günter Barthel, Grundschule Erfurt-Hochheim — Ing. Heinz Bartsch, Dipl.-Ing. Heinz Fleischer, Technisches Zentralamt der Deutschen Reichsbahn — Ing. Günter Fromm, Reichsbahndirektion Erfurt — Johannes Hauschild, Arbeitsgemeinschaft Modellbahnen Leipzig — Fritz Hornbogen, VEB Elektroinstallation Oberlind — Siegfried Jänicke, Zentralvorstand der Industriegewerkschaft Eisenbahn — Dr.-Ing. habil. Harald Kurz, Hochschule für Verkehrswesen Dresden — Hansotto Voigt, Kammer der Technik, Bezirk Dresden.

Herausgeber: Verlag „Die Wirtschaft“, Verlagsdirektor: Walter Franze, Redaktion „Der Modelleisenbahner“, Chefredakteur: Rudolf Graf; Verantwortlicher Redakteur: Ing. Klaus Gerlach; Redaktionsanschrift: Berlin C 2, Hankestraße 3; Fernsprecher: 42 50 81; Fernschreiber: 01 14 48; Wirtschaftstypografie: Herbert Hölz. Erscheint monatlich; Bezugspreis 1,— DM. Bestellung über die Postämter, im Buchhandel oder beim Verlag. **Aleinige Anzeigenannahme:** DEWAG-Werbung, Berlin C 2, Rosenthaler Str. 25—31, und alle DEWAG-Fillialen in den Bezirksstädten der DDR. Gültige Preisliste Nr. 5; **Druck:** (52) Nationales Druckhaus VOB National, Berlin C 2; Lizenz-Nr. 5238. Nachdruck, Übersetzungen und Auszüge nur mit Quellenangabe. Für unverlangte Manuskripte keine Gewähr.

DER MODELLEISENBAHNER

FACHZEITSCHRIFT FÜR DEN MODELLEISENBAHNBAU

Modelleisenbahnen im Petershof



Die Tage der Frühjahrsmesse 1959 sind vorbei. Abschlüsse wurden getätigt, die alle Erwartungen weit übertroffen haben. Menschen aus Ost und West kamen sich näher und dokumentierten den einheitlichen Friedenswillen der Menschheit. Ein Höhepunkt der Messe war der Besuch einer sowjetischen Regierungsdelegation unter der Führung des Ministerpräsidenten Nikita S. Chruschtschow. Sie und alle anderen ausländischen Besucher konnten sich von dem hohen Stand der Produktion der DDR überzeugen und betonten immer wieder, daß Leipzig der erste Welthandelsplatz sei.

Auch auf unserem Gebiet, dem Modelleisenbahnbau, gab es einiges Neues zu sehen. Besonders die Neuheiten an Zubehör, wie Hochbauten, Brücken, Signale, Lampen usw. erregten die Bewunderung der interessierten Messegäste. Bei den Triebfahrzeugen gab es zwar wenig neue Modelle, dafür haben aber die Firmen ihre bereits bekannten Triebfahrzeuge verfeinert und technisch ausgereifter vorgestellt. Zum Beispiel zeigte Piko die R 23 mit Funkentstörung, so wie jetzt alle Lokomotiven nur noch das Werk verlassen. Gützold hat ebenfalls an dem Antrieb der V 200 noch einige Verbesserungen

vorgenommen. Zeuke & Wegwerth KG stellte die bekannte BR 81, die V 200 und ein Modell der Neubaulokomotive der BR 23¹⁰, sämtlich in der Nenngröße TT, aus.

Piko zeigte außerdem neue Güterwagen mit Anschriften verschiedener Eisenbahnverwaltungen, so daß man nun auch „ausländische“ Güterwagen im Handel kaufen kann.

Wir verraten unseren Lesern nur so viel, daß in naher Zukunft zu dem bereits bestehenden Piko-Sortiment weitere hervorragende Güterwagenmodelle hinzukommen.

Die Firma Dahmer brachte neben gut gelungenen Peitschen- und Bogenlampen sowie verschiedenen kleineren Hochbauten in den Nenngrößen H0 und TT auch neue Wagenmodelle heraus. Der Tiefladewagen für Transformatoren wird den Modelleisenbahnern bestimmt ebenso gefallen wie ein schweres Eisenbahngeschütz und ein Eisenbahnscheinwerfer-Wagen.

Bei den Hochbauten dominierten die Firmen Auhagen KG, VEB Olbernhauer Wachsblumenfabrik (OWO) und Franzke (TeMos). Es wirkte überraschend, daß für die Nenngröße TT schon eine reichliche und gute Kollektion an Bahnhöfen, Häusern usw. entwickelt wurde. Besonders gelobt wurden die Neuheiten der Firma Auhagen KG in der Nenngröße H0. Hier fielen besonders auf ein großzügiges Viadukt, der Bahnhof „Lauterstein“, ein Berghotel, ein Stellwerk und drei verschiedene Fabrikanlagen. Diese Bauten sollten neben den hervorragenden Szenarien der selben Firma auf keiner H0-Anlage fehlen. Gute Abschlüsse konnte auch Herr Brockmann vom VEB OWO mit ausländischen Firmen erzielen. Das Modell eines Bahnhofs (TT) wird auch unseren Modelleisenbahnern bestimmt gefallen. Erfreut stellten wir fest, daß OWO für H0 einen Offenstall unserer LPG als Modell nachgebildet hat.

Von TeMos sind wir Qualitätsarbeit und naturgetreue Nachbildungen gewohnt, so sind zu dem schon reichlichen Angebot noch eine gut gelungene Besandungsanlage und ein Bahnhof für H0 sowie einige andere TT-Modelle hinzugekommen.

Abschließend sei bemerkt, daß nach den Messemustern und der ansteigenden Produktion zu urteilen, nicht mehr die Nenngröße H0 mit weiten Längen voranliegt. Die Nenngröße TT wird sich zweifelsohne viele Freunde erwerben, ob sie jedoch jemals die gut eingeführte Spur H0 überflügeln kann, ist im Moment keineswegs abzusehen. Diese und viele andere Fragen diskutierten wir mit den Besuchern unseres Messestandes im Petershof. Es freut uns sehr, daß uns in der Zeit der Messe mehr als 2000 Leser besuchten und wertvolle Anregungen für die Gestaltung der Zeitschrift gaben.

Alles in allem also eine gelungene Messe.

Bild 1: Ein schönes Modell — ist, diese Fabrikanlage, hergestellt aus einem Auhagen-Baukasten. Auch das Modell des Berghotels ist nicht zu verachten.





Bild 2 Der Stand der Firma Auhagen erregte besondere Aufmerksamkeit. Die gute Wirkung der Auhagen-Scenerie wurde an einer aufgebauten Modellbahnanlage demonstriert. Herr A. versprach übrigens, die neun Messeneuheiten noch in diesem Jahre zu liefern.

Bild 3 Der bekannte Auhagen-Bahnhof „Bergheim“ bekommt einen, vielleicht noch schöneren Bruder mit dem Modell „Bahnhof Lauterstein“. Welcher Modelleisenbahner möchte ihn nicht besitzen?!

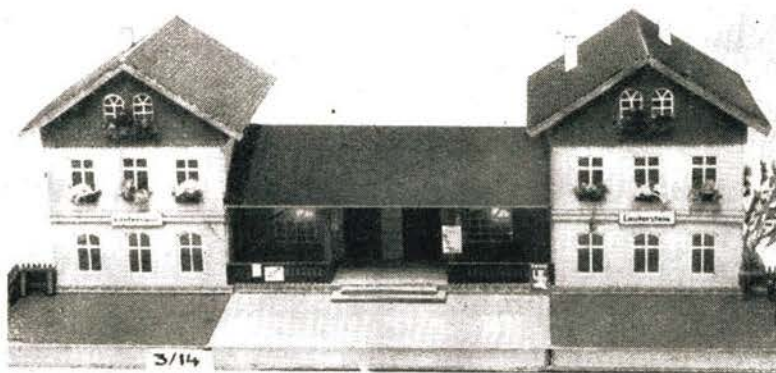


Bild 4 Die bekannte Firma TeMos entwickelte vor allem einige nette TT-Neuheiten, wie z. B. einen Bahnhof, Güterschuppen, Stellwerk usw. Unser Bild zeigt den Bahnhof Winkelhausen.

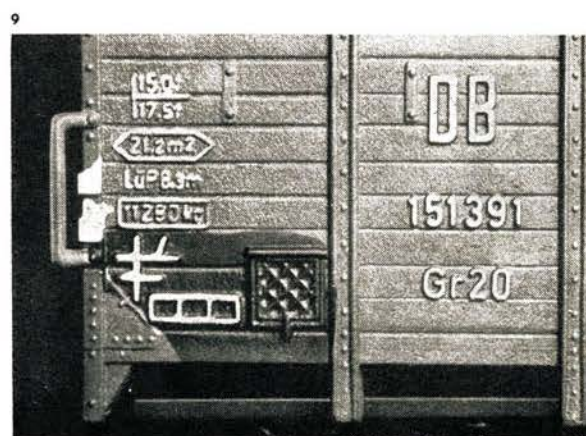
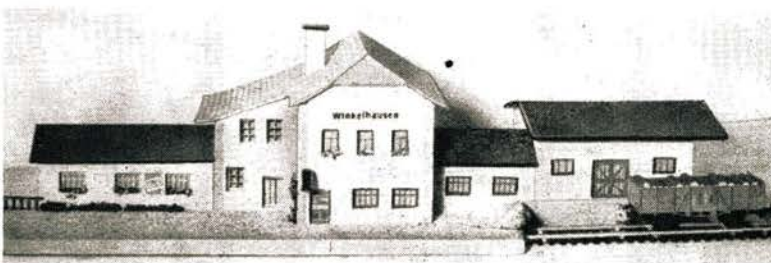
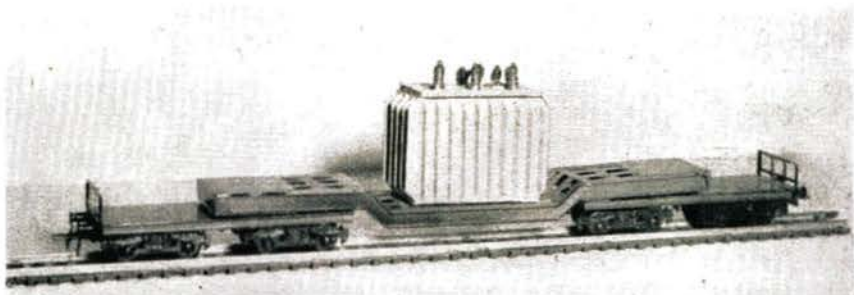


Bild 5 Auch die Firma Dahmer aus Bernburg überraschte die Messebesucher mit Neuentwicklungen. Unser Bild: ein Traftwagen in der Baugröße H0. Weitere Fahrzeugneuheiten dieser Firma stellen wir demnächst vor.

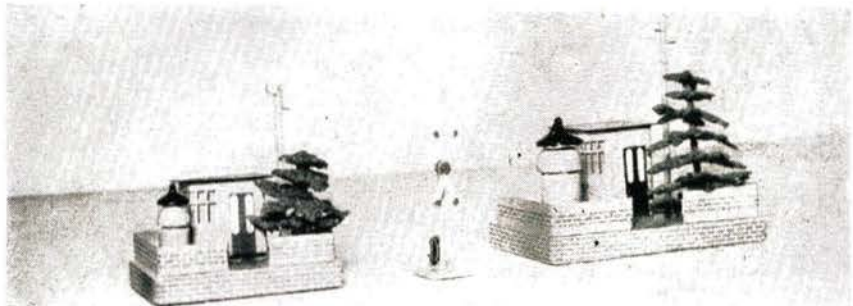
Bild 6 Lötwerk in den Baugrößen TT und H0, aus der Produktion der Firma Dahmer. Das Warnkreuz ist für die Baugröße H0 vorgesehen und kann mit einer kleinen roten Glühbirne beleuchtet werden.

Bild 7 Auch dieses Stellwerk in seinem etwas eigenwilligen Baustil macht sich bestimmt auf vielen Anlagen recht gut. Insgesamt stellen die Neuheiten der Firma Auhagen eine wertvolle Bereicherung für viele Anlagen dar.



5

Der VEB Elektroinstallation Oberlind, Hersteller der bekannten Piko-Modellbahnen, legte besonderen Wert auf Erweiterung seines neuen Güterwagensortiments. Bald werden G-Wagen nach den Vorbildern der PKP, JZ, DB, ÖBB und Bulgarischen Staatsbahnen unsere Modellgüterzüge beleben. Die feinste Detaillierung dieser Modelle geht am besten aus unseren Fotos hervor.



6



7

Bild 8 Beschriftung des G-Wagens der Bulgarischen Staatsbahnen.

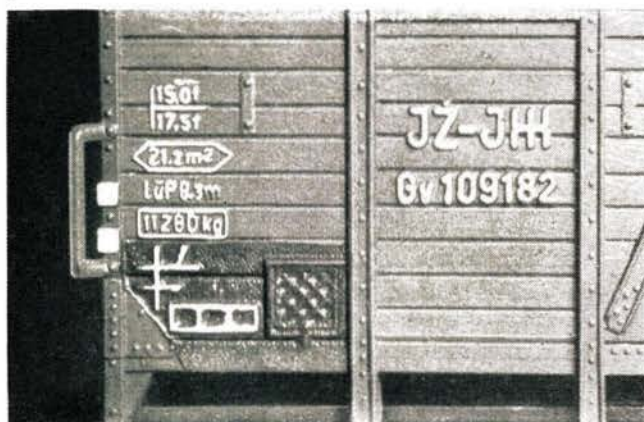
Bild 9 Auch ein DB-Wagen wird erhältlich sein.

Bild 10 V-Wagen der DR.

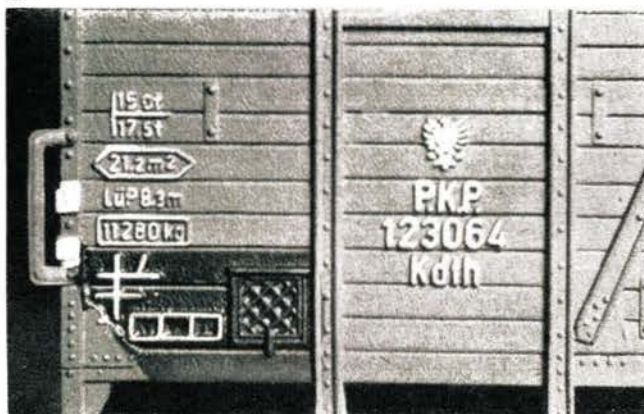
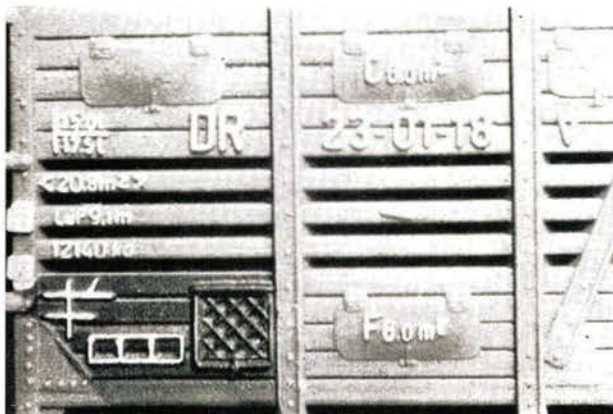
Bild 11 So sieht die Beschriftung des JZ-Wagens aus.

Bild 12 Einzelheiten am PKP-Wagen.

11



12



Von Rost und Ruß und anderen Kleinigkeiten

JOACHIM RICHTER, Annaberg-Buchholz

Die „alten Hasen“ unter den Modellbahnliebhabern werden mir beipflichten, daß es gar nicht so einfach ist, die typische Eisenbahnatmosphäre auf einer Modellbahnanlage einzufangen. Es gehört schon eine ganze Menge an Erfahrung, Geduld und eine gute Beobachtungsgabe dazu, all das Drum und Dran des Vorbildes auf unsere Anlage zu übertragen.

Meine Ausführungen sollen sich daher damit befassen, wie man mit einfachen Mitteln verblüffende Wirkungen erzielen kann. Es ist doch oft so: wir bauen wunderbare Modelle, bemalen und beschriften sie genau nach Vorbild. Unsere Wagen leuchten alle in schönster Lackierung. Kesselwagen stechen durch gelbe Farbe ab. Lokomotiven glänzen schwarz, als kämen sie alle erst aus dem Werk. Selbst vorsintflutliche „old timer“ hinterlassen den Eindruck, als seien sie gerade erst gebaut.

Wie ist es aber in Wirklichkeit? Sehen wir uns doch das rollende Material der Eisenbahn einmal näher an! Wo gibt es einen grellgelb lackierten Kesselwagen? Wo einen blütenweißen Kühlwagen? Die Schienen glänzen nur infolge der Beanspruchung am Kopf. Selbst das Schotterbett ist vom Bremsstaub verfärbt. Bahnsteigüberdachungen sind rußgeschwärzt. Wie erreichen wir ähnliche Effekte? Man nehme grundsätzlich nur Farben, die eine matte Oberfläche ergeben. (Plakatsfarbe oder Mattlacke.) Grelle leuchtende Farben vermeide man an Wagenmodellen. So erhalten Kesselwagen einen grauschwarzen Anstrich. Dunkle Farbleckse in der Nähe der Einfüllöffnungen erhöhen die Echtheit. Unsere Klappeckwagen wirken besser, wenn wir sie mit Gips oder Kreidepulver beschmieren.

Die Dächer der Industriemodelle werden meist mit hellgrauem Anstrich versehen. Auch hier „schwärzen wir etwas nach“. Am besten so: mit einer Blumenspritze und dünner Leimfarbe habe ich helle Dächer vorsichtig angesprüht. Auf diese Weise kann man einen ganz feinen Anflug von Schwärzung anbringen, sogar nur stellenweise.

Wenn Sie sich einmal die Dächer des Vorbildes betrachten, entdecken Sie viele geflickte Stellen. Löten Sie daher einfach ein Stück Blech auf das Dach Ihres „Selbstgebautes“ und Sie werden von der Wirkung überrascht sein! Bei Kunststoffmodellen kleben Sie ein Stück Papier auf. Metallglänzende Puffer werden schwarz gestrichen. In großem Maße hängt die Echtheit eines Güterzuges ab von den vorhandenen Wagentypen und deren Beladung. Aber Vorsicht beim Einkauf sogenannter „Beladungen“, die der Handel oft anbietet. Da gibt es eine Ladung Briketts, aus 17 Stück Kohlenbrikettnachahmungen bestehend, die einen Wagen füllen. Diese „Briketts“ hätten umgerechnet eine Länge von etwa 1,20 m pro Stück! Ein Sperrholzbrettchen, das der lichten Weite der Ladefläche des Wagens entspricht (mit untergeleimten Distanzklötzchen), wird mit Kaffeegrund oder Kohlenstaub beleimt und schon hat man eine Kohlenladung. Mit der Laubsäge geschnittene Makkaroni ergeben zusammengeleimt eine Röhrenladung, wenn man sie vorher noch in Wasserfarbe eintaucht. Holunderbüsche liefern uns die „Baumstämme“ für R- und S-Wagen. Dünne Quadratleisten sind Pfostenladungen, Rundleisten hingegen Telegrafmasten. Abfälle von Schienenprofil bilden die naturgegebene Beladung für den S-Wagen.

Natürlich darf auch ein Möbelwagen als Ladegut nicht fehlen. Aus einem Holzklötzchen oder Pappe ist er leicht herzustellen. Hier ist eine bunte Bemalung mal am Platz. Oder wie wäre es mit einem ganzen Zirkuszug? Bitte aber mindestens 10 bis 15 Wagen! Denken Sie daran, daß kaum alle Zirkuswagen dieselbe Form haben. Vergessen Sie die Traktoren, die Figuren, trocknende Wäsche usw. nicht. Auch der Güterschuppen und die Ladestraße sollten mit Schüttgütern und Kisten, Fässern usw. dekoriert werden. Kabelrollen

lassen sich leicht herstellen: ein Holzkern, zwei Pappbandscheiben, mit Lötendraht bewickelt, fertig ist eine Bleikabeltrommel.

Leider stellt immer noch keine Firma mehrere verschiedene modellmäßige Straßenfahrzeugtypen bei uns her!

Auch Abstellgleise haben oft den Charakter des Alten und Verrosteten. Besitzen Sie etwa eine ausrangierte Lok? Stellen Sie sie ruhig ans Ende des Abstellgleises. Der Tender darf dabei ohne Bedenken fehlen. Den Schornstein bedecken Sie mit einem Blechdeckel. Dieser Veteran flößt allen Besuchern Ehrfurcht ein.

...und wie gesagt, nehmen Sie ruhig eine Blumenspritze und lassen Sie alles etwas anrußen...

Bei Tunnelportalen gelingt dies allerdings mit einer Kerze besser. So, und nun überprüfen Sie kritischen Auges Ihre Anlage und lassen Sie den Zahn der Zeit kräftig nagen!

Stadtilmbahnen-Vertragswerkstätten

Apolda/Thür.	H. W. Gottschalg, Spielwaren, Apolda (Thür.), Bachstr. 19
Aue/Sachsen	C. A. Schieck, Inh. Werner Schieck, Aue/Sachsen, Auerhammerstr. 1
Auerbach/Vogtl.	Walther Zöphel, Elektro-Radio, Auerbach i. Vogtl., Sorgaer Str. 25
Bad Doberan	Richard Flint, Spielwaren, Bad Doberan, Am Markt
Beeskow/Mark	Feinmechanische Werkstätten, E. J. Mohr, Beeskow (Mark), Postfach 17
Berlin N 58	Walter Vandamme, Modelleisenbahnen und Zubehör, Berlin N 58, Schönhauser Allee 121
Berlin NO 53	Kurt Rautenberg, Fachgeschäft für technische Spielwaren, Berlin NO 53, Greifswalder Str. 1
Erfurt	Radio-Kästner, Inh. Erich Kästner, Erfurt, Lange Brücke 44
Frankfurt/Oder	Hans Seebrecht, Rundfunk und Elektro, Frankfurt/Oder, Sophienstr. 13
Gera	Ing. Gerhard Keßler, Modellbahn-Werkstatt, Gera, Steinweg 17
Grimmen	Karl-Heinz Peters, Grimmen, Straße der Freundschaft 3
Güstrow i. M.	Ing. Georg Tetens, Techn. Werkstätten für Radio, Güstrow i. M., Straße der nat. Einheit 42
Karl-Marx-Stadt C 1	Radio-Henkel, Inh. Kurt Henkel, Spielwaren, Karl-Marx-Stadt C 1, Poststr. 53
Leipzig C 1	HO-Warenhaus, Leipzig C 1, Neumarkt 38
Leipzig C 1	Hinkel & Kutschbach, Nachf., Spielwarenhaus, Leipzig C 1, Neumarkt 31/33
Leipzig C 1	Rainer Pinder, Elektro-Mechanik, Leipzig C 1, Schuhmachergäßchen 5
Leipzig N 22	Kurt Meißner, Elektr. u. mech. Rep.-Werkstatt, Leipzig N 22, Fückstr. 29 b
Limbach-Oberfrohna 1	Gustav Plettig, Elektrofachgeschäft, Limbach-Oberfrohna, Moritzstr. 4
Lutherstadt Wittenberg	Fr. A. Schulz, Spielwaren, Lutherstadt Wittenberg, Juristenstr. 11
Magdeburg-S	Heinz Nosseck, Elektr. Modelleisenbahnen, Magdeburg-S, Halberstädter Straße 126
Meißen	Johannes Keil, Mechaniker-Meister, Meißen, Kurt-Hein-Str. 15
Neukirch (Lausitz)	Klein-Technikladen, Inh. Paul Winkler, Neukirch (Lausitz), Hauptstr. 15
Oelsnitz/Erzgeb.	Gerhard Haase, Ing. und Mechn.-Meister, Oelsnitz/Erzgeb., Karl-Marx-Straße 19
Oschersleben/Bode	Rundfunk-Bothe, Inh. Walter Bothe, Oschersleben (Bode), Hornhäuser Straße 91
Reichenbach/Vogtl.	HO-Spielwaren — Modellbau, Reichenbach/Vogtl., Markt 7
Rostock	Wilhelm Kleesten, Ingenieurbüro, Rostock, Schröderstr. 45
Schmölln/Bez. Leipzig	Kaufstätte Walter Simon, Schmölln (Bez. Leipzig), Markt 22
Wismar i. M.	Ing. Paul Schuldes, Elektrotechnik, Wismar i. M., Stalinstr. 168
Zwickau/Sa.	Ing. Alfred Fühler, Zwickau/Sachsen, Philipp-Müller-Str. 41

Die Geschichte der Riesaer Elbebrücke

История моста через реку Эльбе в городе Риза

History of Riesa Elbe bridge

Historique du pont sur l'Elbe à Riesa

DK 624.21:625.183.3

Mit dem Eisenbahnbau in keiner Weise vertraute Ingenieure, Meister und Arbeiter verschiedenster Berufe schufen in wenig mehr als vier Jahren die Leipzig—Dresdner Eisenbahn, die sich in ihrer Linienführung und Anlage als vollendet erwies. Sehr zu Unrecht sind das Schicksal und die Namen dieser ersten Pioniere des deutschen Eisenbahnbaues und ihrer Werke in Vergessenheit geraten.

Unter Karl Theodor Kunz, einem sächsischen Wasserbaudirektor als Bauleiter, wurde 1835 der Bahnbau begonnen und 1839 zum glücklichen Ende geführt. In dem sächsischen Landbaumeister Christian Wilhelm August Königsdörffer hatte er eine wesentliche Stütze beim Bau und der Projektierung der größten und schwierigsten Brücken. Neben dem Einschnitt bei Machern, dem inzwischen abgetragenen Oberauer Tunnel (der bekanntlich von Freiburger Bergleuten erbaut wurde), galten die Brücke bei Wurzen über die Mulde und besonders die Brücke über die Elbe bei Riesa als schwierigste Bauten der Leipzig—Dresdner Eisenbahn. Den Bau dieser beiden Brücken hat Königsdörffer in allen Einzelheiten durchdacht, entworfen, berechnet und geleitet.

Mit etwa 600 Arbeitskräften wurde Ende August 1836 mit den eigentlichen Arbeiten des Baues der Riesaer Elbebrücke begonnen. Auf Pfahlroste wurden die in Sandstein gemauerten 11 Pfeiler im Strom gegründet. Auf den Pfeilern lagen die hölzernen verdübelten Bogen. Das gesamte Tragwerk war mit Holz verschalt. Die einzelnen Bogen der sechs Stromöffnungen hatten eine lichte Weite von 28,24 m. Die lichte Weite der beiden linksseitigen Landöffnungen betrug je 13,20 m und die der drei rechtsseitigen je 31,79 m. Die Breite der Brücke sah den, später allerdings nur zweigleisig ausgeführten, dreigleisigen Ausbau vor. Mit einer Gesamtlänge von 340 m gehörte die Brücke nach ihrer Fertigstellung zu den Sehenswürdigkeiten der Zeit, bis die Brückenbauten über das Göltzsch- und Elstertal zwischen Reichenbach und Plauen im Vogtland berechnete Bewunderung erregten.

Ungünstige Hochwasserverhältnisse im Frühjahr 1837 und 1838 und gefährlicher Eisgang im März 1839 hatten die Fertigstellung der Brücke 20 Tage vor der feierlichen Eröffnung der Gesamtstrecke von Leipzig nach Dresden kaum wesentlich behindern können. Ohne wesentliche Beanstandungen hatte der wegen seiner Sachkenntnis, Strenge und Unbestechlichkeit geachtete, aber auch gefürchtete Bauleiter Karl Theodor Kunz die Brücke am 20. März 1839 übernommen.

Da in der einschlägigen Literatur nur wenig biographische Angaben über den Erbauer der ersten Riesaer Elbebrücke zu finden sind, soll sein Lebensweg hier — ehe die Geschichte der Riesaer Elbebrücke weiter verfolgt wird — kurz skizziert werden. Dieser Lebensweg ist in seinem äußeren Ablauf so überaus bezeichnend und dem anderer großer Ingenieure in der Zeit des frühen Industriekapitalismus ähnlich (z. B. Johann Andreas Schubert, Karl Theodor Kunz, Max Maria von Weber u. a.), daß er auch aus diesem Grunde hier festgehalten werden soll. Königsdörffer wurde am 24. Mai 1781 in Dohna (Sachs.) in ärmlichen Verhältnissen geboren. Von 1799 bis 1802 besuchte er im Winterhalbjahr die Akademie der Künste in Dresden. Hierzu verdiente er sich im Sommerhalbjahr durch praktische Arbeit das Geld. Mit einem glänzenden Zeugnis ver-

läßt er die Schule. Nach seiner Tätigkeit in einem adligen Hause finden wir ihn während der napoleonischen Kriege im sächsischen Staatsdienst mit der Unterhaltung und dem Bau von Brücken im Raum Eilenburg beschäftigt.

Von 1816 an ist er Landbaumeister in Sachsen. Seine überragenden Fähigkeiten wurden von dem halbfeudalen Staat und seinen kapitalistischen Auftraggebern aufs schamloseste ausgebeutet. Obwohl Königsdörffer die Leitung der umfangreichen Brückenarbeiten an der Leipzig—Dresdner Eisenbahn neben den zahlreichen Aufgaben eines staatlichen Landbaumeisters durchaus voll ausfüllten, erweiterte seine vorgesetzte Behörde gerade in dieser Zeit seinen Arbeitsbereich um mehrere Bezirke. Bei der Eröffnung der Leipzig—Dresdner Eisenbahn war Königsdörffer deshalb bereits ein gesundheitlich völlig erledigter Mensch. Ein schweres Augenleiden und ein gefährliches und schmerzhaftes Lungen- und Rheumaleiden zwangen den arbeitsfreudigen Mann, im folgenden Jahre um seine Entlassung aus dem Staatsdienst nachzusuchen. Trotzdem wurde er 1844 nochmals in die „Technische Kommission“ für die Fragen der Überbrückung des Göltzsch- und Elstertales berufen. Der Dank von seiten der Öffentlichkeit und der kapitalistischen Sächsisch-Bayerischen Eisenbahnkompagnie für diese verantwortungsvolle Arbeit und darüber hinaus für ein Leben im Dienste des technischen Fortschritts war eine Reihe von Kränkungen. Durch ein besonderes Unglück verlor der schwerkranke Mann noch dazu sein gesamtes kleines Vermögen. Aber von keiner Seite bekam er eine nennenswerte Unterstützung. Am 4. April 1851 verstarb er wenig beachtet in Dresden.

Nach der Inbetriebnahme der Leipzig—Dresdner Eisenbahn waren inzwischen über 10 Jahre lang Reise- und Güterzüge mit Menschen und Gütern in ständig steigender Zahl über die Riesaer Elbebrücke gefahren. Während der Dresdner Maikämpfe im Jahre 1849 hatte die geschäftstüchtige Eisenbahnkompagnie zeitweise

Bild 1 Riesaer Elbebrücke 1839.

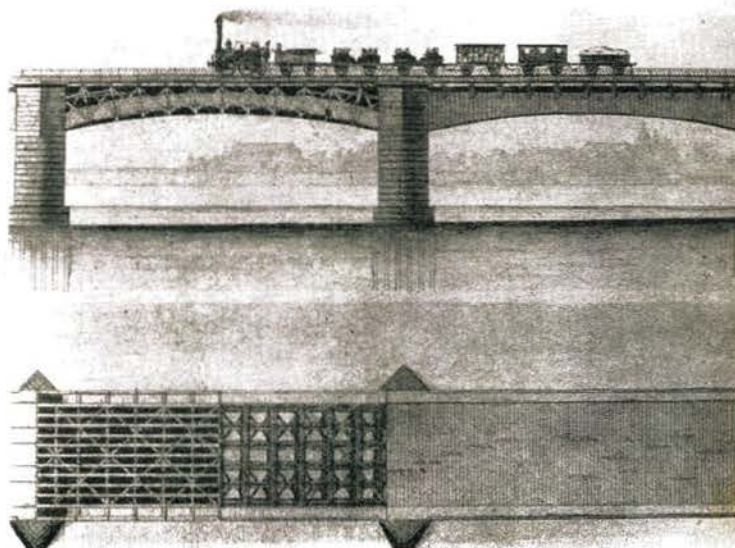




Bild 2 Die eingestürzte Eisenbahnbrücke bei Riesa im Februar 1876. (Nach einer zeitgenössischen Darstellung.)

Züge mit Revolutionären und dann wieder mit sächsischen Truppen nach Dresden rollen lassen, die die Revolution bekämpfen sollten. Die von dem geflüchteten sächsischen König gegen sein Volk herbeigerufenen preußischen Truppen besetzten aber u. a. die Bahnhöfe Riesa und Röderau und unterbanden jegliche Verstärkung der revolutionären Einheiten. Außerdem erhielt von nun ab jeder Zug ein bewaffnetes preußisches Begleitkommando.

17 Jahre später war aus dem befreundeten preußischen König ein Feind des sächsischen Königs geworden, der diesem am 15. Juni 1866 den Krieg erklärte. In den Junitagen des Jahres 1866 erfüllten sächsische Pioniereinheiten den traurigen Auftrag, die Riesaer Elbebrücke durch Brandstiftung an zwei der hölzernen Mittelbögen für den Eisenbahnverkehr unbrauchbar zu machen. Zwar konnte ein preußisches Bataillon, das unmittelbar nach der Brandstiftung eintraf, nur wenig retten, aber bereits kurz nach dem sinnlosen Zerstörungsversuch, ab 25. Juni 1866, fuhren die Züge wieder über die behelfsmäßig instand gesetzte Brücke. In diesem Zusammenhang sind bald darauf die drei rechtsseitigen Landöffnungen durch sechs gewölbte Öffnungen von je 14,62 m Lichtweite ersetzt worden.

Bald nach Kriegsende mußte darangegangen werden, die bereits vor dem Kriege von dem damaligen sächsischen Eisenbahndirektor Max Maria von Weber (dem Sohne des Komponisten Carl Maria von Weber) erhobene Forderung zu erfüllen, die Pfeiler der Brücke zu verstärken und die Holzkonstruktion durch eine Eisenkonstruktion zu ersetzen. Diese Arbeiten wurden von 1872 bis Ende 1875 ausgeführt. Besonders des hohen Gewinnes wegen bemühte sich der sächsische Staat schon seit Jahren vergeblich, die Eisenbahn in seinen Besitz zu bringen. Dieses Ziel hatte aber bisher nicht erreicht werden können.

Plötzlich trat aber ein Ereignis ein, das die Aktionäre veranlaßte, dem Staat ihre Aktienpakete „großzügig“ — wenn auch zu dem damaligen überhöhten Kurs — zu überlassen. Für diesen „hochachtbaren und freiwilligen Verzicht auf wohl erworbene Rechte“ zugunsten des Staates durfte dieser den Aktionären allerdings eine nochmalige 10prozentige Dividende zahlen und mußte zugleich alle ihre Verbindlichkeiten rückwirkend ab 1. Januar 1876 übernehmen. Was war geschehen? Am

19. Februar 1876 gegen 21 Uhr war die kurz vorher fertiggestellte verstärkte und mit stählernen Überbauten versehene Riesaer Elbebrücke eingestürzt. Durch ein ungewöhnliches Hochwasser mit starkem Eisgang war zunächst ein Mittelpfeiler unterwaschen worden und hatte die Last der Überbauten nicht mehr zu tragen vermocht. Ein zur Abfahrt bereitstehender Reisezug hatte unmittelbar nach Eintritt der Katastrophe im letzten Augenblick zurückgehalten werden können. Eine weit größere Katastrophe war dadurch vermieden worden. Die Zerstörung ging bis zum 22. Februar 1876 weiter.

Erst im Oktober 1876 konnte zunächst der Güterverkehr und drei Tage später der gesamte Zugverkehr über eine von dem Rochlitzer Zimmermeister Graul erbaute Interimsbrücke wieder aufgenommen werden. Jetzt also hatten die Aktionäre die Zeit für gekommen gehalten, „ihre“ Eisenbahn dem sächsischen Staat zu den oben genannten Bedingungen und mit der zusätzlichen Verpflichtung zu überlassen, auch die Kosten für den Bau einer neuen Elbebrücke auf sich zu nehmen.

Die Arbeiten zur Bergung der zerstörten Brücke hatten unter der Leitung des Geheimen Sächsischen Finanzdirektors und Ingenieurs Köpcke und des Wasserbaudirektors Göbel, Riesa, gestanden. Köpcke war bereits 1865 durch seine Veröffentlichungen über die Herstellung von Brückenträgern mit großen Spannweiten hervorgetreten. Mehrere dieser Grundsätze sind beim Bau der neuen Riesaer Elbebrücke verwendet worden. Von 1876 bis 1878 entstand etwa 30 m oberhalb der älteren Brücke unter der Bauleitung von Göbel und unter Mitwirkung von Köpcke die neue Brücke, wie sie sich uns in ihrer äußeren Erscheinung noch heute darbietet. Sie wurde seinerzeit als Eisenbahnbrücke, verbunden mit einer Straßenbrücke, gebaut, deren beiden Stahlkonstruktionen nebeneinanderliegen. Mit drei großen Trägern von je 100 m und einem kleineren Träger von 43 m Stützweite ist die ganze Anlage außerordentlich eindrucksvoll. Bereits Ende 1878 wurde die gesamte Brücke — ohne in allen Einzelheiten fertig zu sein — dem Verkehr übergeben.

Fast 70 Jahre diente die Brücke dem Eisenbahn-, Fahr- und Fußgängerverkehr. Am 23. April 1945 wurde wiederum der Versuch gemacht, die Riesaer Elbebrücke zu zerstören. Auch dieses Mal gelang der Versuch nur teilweise. Zwei Wochen danach rückten sowjetische Truppen in Riesa ein. Nur wenig später wickelte sich aber bereits der zivile Straßenverkehr wieder über eine hölzerne Behelfsbrücke ab. Am 1. Juli 1945 war die Brücke schon soweit instand gesetzt, daß mit einer Lokomotive die erste erfolgreiche Versuchsfahrt über die Brücke unternommen werden konnte. Riesaer Stahlwerker waren es in erster Linie, die es neben den Brückenbauern der Deutschen Reichsbahn schafften, daß seitdem unsere Züge wieder Menschen und Güter über die wichtige, geschichtlich interessante Riesaer Elbebrücke befördern können. Für den Straßenverkehr ist stromaufwärts eine neue schöne Brücke mit großen Spannweiten über den Strom geschlagen worden und seit dem 19. Dezember 1956 in Betrieb.

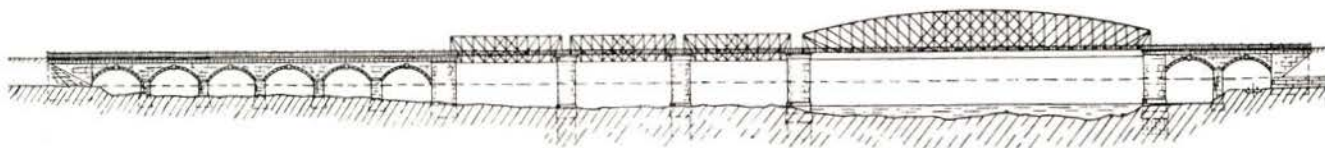
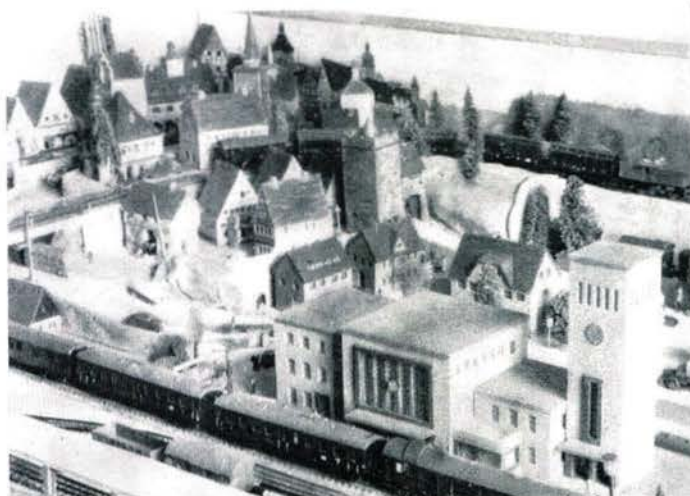


Bild 3 Die neue verstärkte Eisenbahnbrücke bei Riesa im Februar 1876 vor der Zerstörung.

Reproduktionen: Rbd Dresden

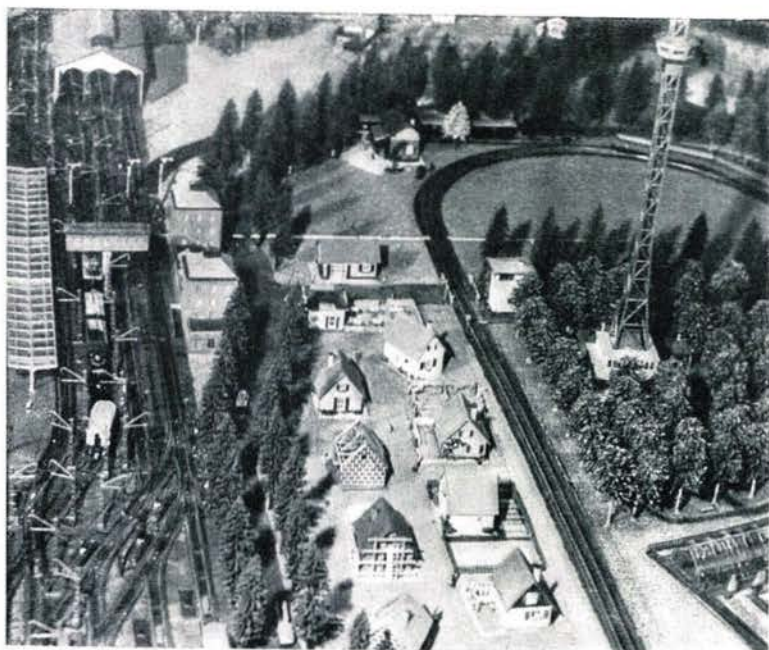
EINE ANLAGENPARADE...



1



2



3



4

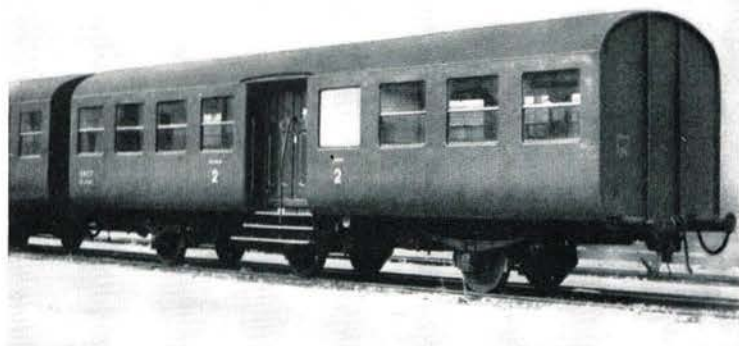
... soll heute einmal
vor Ihren Augen abrollen

- Bild 1 Herr Michael Günther aus Plauen i. Vogtl. nennt gemeinsam mit seinem Vater und seinem Bruder eine größere Modellbahnanlage sein eigen. Leider verliert diese Anlage dadurch etwas, daß Elloks ohne Fahrleitung betrieben werden.
- Bild 2 Ebenfalls in Plauen im Vogtland zu Hause ist Herr Lothar Hesse. Sehen Sie nun selbst, wie vollkommen erst ein Ellok-Betrieb wirkt, wenn man auch eine Fahrleitung verlegt, selbst wenn deren Dimensionen nicht ganz stimmen?
- Bild 3 Der völlig kriegserblindete Walter Wagner aus Gößnitz (Kreis Schmölln) baute bereits mehrere gute Anlagen, die er mit viel Erfolg der Öffentlichkeit vorführte. Heute zeigen wir ein Bild von seiner TT-Anlage, während wir demnächst mehr über ihn berichten werden.
- Bild 4 Wir sind einmal wirklich sehr gespannt, ob sich der Besitzer dieser Anlage bei uns meldet. Leider vergaß er, auf den Fotos, — wir haben noch einige gute von dieser Anlage in Reserve, — seinen Namen anzugeben.



interessantes von den eisenbahnen der welt +

interessantes von den eisenbahnen de



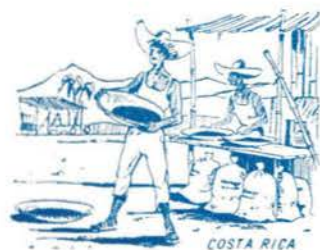
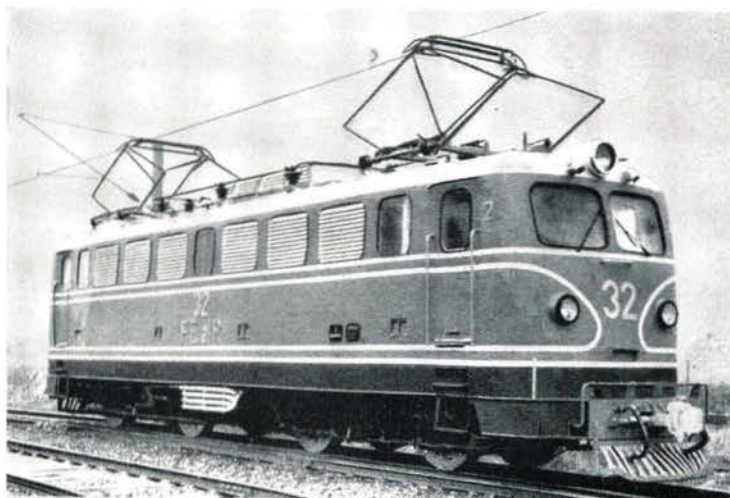
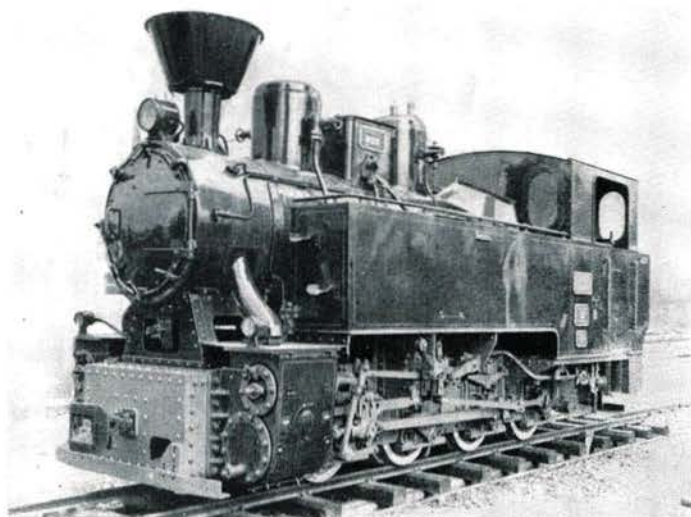
Auch in Frankreich befaßt sich die Eisenbahnverwaltung mit der Rekonstruktion älterer Reisezugwagentypen, ähnlich wie die DR und DB. Während das Fahrgestell unverändert blieb, wurde der ehemalige Holzkastenaufbau mit den Abteiltüren durch eine moderne gefällige Metallkonstruktion abgelöst.

Foto: Jllner, Leipzig



Schmalspurlokomotive mit der Achsanordnung D für 760-mm-Spur, erbaut von der rumänischen Lokomotivfabrik Resita. Diese Lokomotive befindet sich im Einsatz auf den der Holzwirtschaft dienenden Karpaten-Waldbahnen und auch in China. Zur Erzielung einer guten Bogenläufigkeit ist die Lokomotive mit Klien-Lindner-Achsen ausgerüstet, die sich beim Bogenlauf wie Schwenkachsen verhalten.

Foto: Jllner, Leipzig



Elektrische Lokomotive der Type Bo' Bo' der Ferrocarril Nacional al Pacifico/Costa Rica mit einer Dauerleistung von 1020 kW bei 1067 mm Spurweite und 60 t Dienstgewicht. Einige dieser Lokomotiven wurden von der Firma Henschel in Kassel nach Costa Rica geliefert.

Foto: Werkfoto Henschel