

der modelleisenbahner

FACHZEITSCHRIFT
FÜR DEN MODELLEISENBAHNBAU
UND ALLE FREUNDE
DER EISENBAHN

Jahrgang 22



TRANSRESS VEB VERLAG FÜR VERKEHRSWESEN

Verlagspostamt Berlin · Einzelheftpreis 2,- M · Sonderpreis für die DDR 1,- M 32 542

APRIL

4/73

der modelleisenbahner

Fachzeitschrift für den Modelleisenbahnbau
und alle Freunde der Eisenbahn

4 April 1973 · Berlin · 22. Jahrgang

Organ des Deutschen Modelleisenbahn-Verbandes
der DDR



INHALT

	Seite
Dipl.-Ing. Friedrich Spranger Strba-Strbské Pleso, eine neue Zahnradbahn der CSD	93
Ing. Peter Eickel Bauanleitung für den Bahnhof „Voigtsgrün“ in der Nenngröße H0, Teil 1 ..	96
Aus dem Verbandsleben Mit zwei Einheitsdampflokomotiven unterwegs!	100
Kein Platz für eine Modelleisenbahn?	101
Ein Köhner	102
Dipl.-Ing. Karl-Hans Vollrath Schaltungsvorschlag für einen unbeschränkten Wegübergang mit Warnblink- leuchten und Einschlagwecker	103
Fritz Döscher Herstellung von Trennstellen auf großen Modellbahnanlagen	104
Ing. Günter Fiebig Die elektrischen Lokomotiven Reihe 1042/1042 ⁵ der ÖBB	105
o. Prof. Dr. sc. techn. Harald Kurz Warum nun doch „Fein-Normen“ bei NEM?	103
Ing.-Ök. Helmut Kohlberger Wie steht es um die Modelleisenbahn?	110
Günter Thiene! Automatische Weichenabschaltung	112
Dipl.-Ing. C. Fiebig / Ing. S. Wollin A-, Z- und F-Schaltung	114
Gleispläne des Monats	115
Ing. Hans Weber Betrachtungen zu einer Modelleisenbahn-Ausstellung	116
Wissen Sie schon?	118
Lokfoto des Monats	119
Lokbild-Archiv	120
Streckenbegehung — Das Tunnelportal	121
D. Gasch Nur ein Hobby?	122
Der Kontakt	124
Mitteilungen des DMV	125
Selbst gebaut	3. U.-S.

Titelbild

Eine vorbildlich ausgestaltete Heimanlage in der Nenngröße H0 nennt unser Leser Friedhold Bachmann aus Treuen sein eigen. Der Bahnhof „Neuenburg“ liegt an einer zweigleisigen Hauptstrecke, von der eine Nebenbahn abzweigt. Mehr über diese Anlage finden Sie auf der Seite 102.
Foto: Friedhold Bachmann, Treuen

Titelvignette

Güterzug-Gepäckwagen neuerer Bauart der DR, hier als Modell des VEB Berliner TT-Bahnen.
Zeichnung: VEB Berliner TT-Bahnen

Rücktitel

Ein elektrischer Zahnrad-Triebwagen der CSD auf der in diesem Heft beschriebenen Strecke Strba-Strbské Pleso
Foto: Friedrich Spranger, Dresden

REDAKTIONSBEIRAT

Oberlehrer Günter Barthel, Erfurt
Karlheinz Brust, Dresden
Fotografenmeister Achim Delang, Berlin
Dipl.-Ing. Günter Driesnack, Königsbrück
Rb.-Ammann Ing. Günter Frömm, Erfurt
Rb.-Rat Ing. Walter Georgii, Zeuthen
Johannes Hauschild, Leipzig
o. Prof. Dr. sc. techn. Harald Kurz, Radebeul
Joachim Schnitzer, Kleinmachnow
Zimmermeister Paul Sperling, Eichwalde bei Berlin
Hansotto Voigt, Dresden

REDAKTION

Verantwortlicher Redakteur:
Ing.-Ök. Helmut Kohlberger
Typografie: Gisela Drykowska
Redaktionsanschrift: „Der Modelleisenbahner“,
108 Berlin, Französische Straße 13/14
Ruf: 22 03 61 2 76

HERAUSGEBER

Deutscher Modelleisenbahn-Verband der DDR
Anschrift des Generalsekretariats:
1035 Berlin, Simon-Dach-Straße 10

Erscheint im transpress VEB Verlag für Verkehrswesen Berlin

Verlagsleiter:
Rb.-Direktor Dipl.-Ing.-Ök. Paul Kaiser

Chefredakteur des Verlages:
Dipl.-Ing.-Ök. Max Kinze

Lizenz-Nr. 1151

Druck: Druckerei „Neues Deutschland“, Berlin

Erscheint monatlich;

Preis: Vierteljährlich 6,- M.

Sonderpreis für die DDR 3,- M

Nachdruck, Übersetzung und Auszüge nur mit Zustimmung der Redaktion und mit Quellenangabe gestattet. Für unverlangte Manuskripte und Fotos keine Gewähr.

Alleinige Anzeigenannahme

DEWAG-Werbung, 102 Berlin, Rosenthaler Str. 23-31, und alle DEWAG-Betriebe und -Zweigstellen in den Bezirken der DDR. Gültige Preisliste Nr. 1
Bestellungen nehmen entgegen: Sämtliche Postämter, der örtliche Buchhandel und der Verlag — soweit Liefermöglichkeit. Bestellungen in der deutschen Bundesrepublik sowie Westberlin nehmen die Firma Helios, 1 Berlin 52, Eichborndamm 141-167, der örtliche Buchhandel und der Verlag entgegen. UdSSR: Bestellungen nehmen die städtischen Abteilungen von Sojuspechatj bzw. Postämter und Postkontore entgegen. Bulgarien: Raznoisznos, 1. rue Assen, Sofia, China: Guizi Shudian, P.O.B. 88, Peking, CSSR: Orbis Zeitungsvertrieb, Bratislava, Leningradskaja ul. 14, Polen: Ruch, ul. Wilcza 45, Warszawa 10, Rumänien: Cartimex, P.O.B. 134/135, Bukarest, Ungarn: Kultura, P.O.B. 146, Budapest 62, KVDR: Koreanische Gesellschaft für den Export und Import von Druckerzeugnissen Chulpanmul, Nam Gu Dong Heung Dong Pyongyang, Albanien: Ndermerija Shtetnore Botimeve, Tirana. Übriges Ausland: Örtlicher Buchhandel. Bezugsmöglichkeiten nennen die Deutsche Buch-Export und Import GmbH, 701 Leipzig, Leninstraße 16, und der Verlag.

Štrba — Štrbské Pleso, eine neue Zahnradbahn der ČSD

Die Geschichte der Zahnradbahnen ist genauso alt wie die der Reibungsbahnen. 1812, dreizehn Jahre vor Inbetriebnahme der ersten öffentlichen Eisenbahn von Manchester nach Liverpool, gab es bei Leeds (England) eine Zahnradbahn, die dem Kohletransport diente und Neigungsverhältnisse bis zu 66‰ überwand. Diese Bahn war bis 1838 in Betrieb und wies funktionsmäßig keine nennenswerten Mängel auf.

Später mußte die Zahnradbahn noch einmal neu erfunden werden. Ihre eigentliche Entwicklung begann im Jahre 1870 mit dem Bau der Rigibahn in der Schweiz. Das war die erste Zahnradbahn für den öffentlichen Personenverkehr.

Die Anzahl der heute betriebenen Zahnradbahnen läßt sich nur schwer abschätzen. Am meisten verbreitet sind sie jedenfalls in Europa. Allein in der Schweiz existieren 30 Zahnradbahnen. Auch in Österreich, Italien und in der BRD, also vornehmlich in Ländern, die Anteil an den Alpen haben, sind sie häufig anzutreffen. Außerdem gibt es Zahnradbahnen in England, Jugoslawien, Griechenland, Japan, den Philippinen, den USA (Colorado), in Chile und in weiteren Ländern. Ihre Gesamtzahl dürfte nach einer groben Schätzung etwa bei 150 liegen.

Der Bau von Zahnradbahnen war nach dem 1. Weltkrieg im wesentlichen abgeschlossen. Mit Neubauten in großem Maße ist heute kaum noch zu rechnen. In zusammenhängenden Eisenbahnnetzen versucht man, große Neigungen durch Kunstbauten und künstliche Streckenverlängerungen zu umgehen. Für Stichbahnen im Gebirge, die dem Ausflugsverkehr dienen, sind aber nach dem heutigen Stand der Technik Schwebeseilbahnen billiger und leistungsfähiger. Trotzdem wurden gerade in

den letzten Jahren einige neue Zahnradbahnen in Betrieb genommen. Zu ihnen gehören die Strecken St. Gallen-Mühlegg (1950), Rheineck-Walzenhausen (1958) und Lausanne-Ouchy (1958) in der Schweiz. Bei allen drei Strecken handelt es sich um keinen eigentlichen Neubau, sondern um ehemalige Standseilbahnen, die durch Umbau auf Zahnradbetrieb wirtschaftlicher gestaltet wurden.

Darüberhinaus ist im Jahre 1970 in der Hohen Tatra in der ČSSR eine weitere Zahnradbahn entstanden. Ihr ist dieser Beitrag gewidmet.

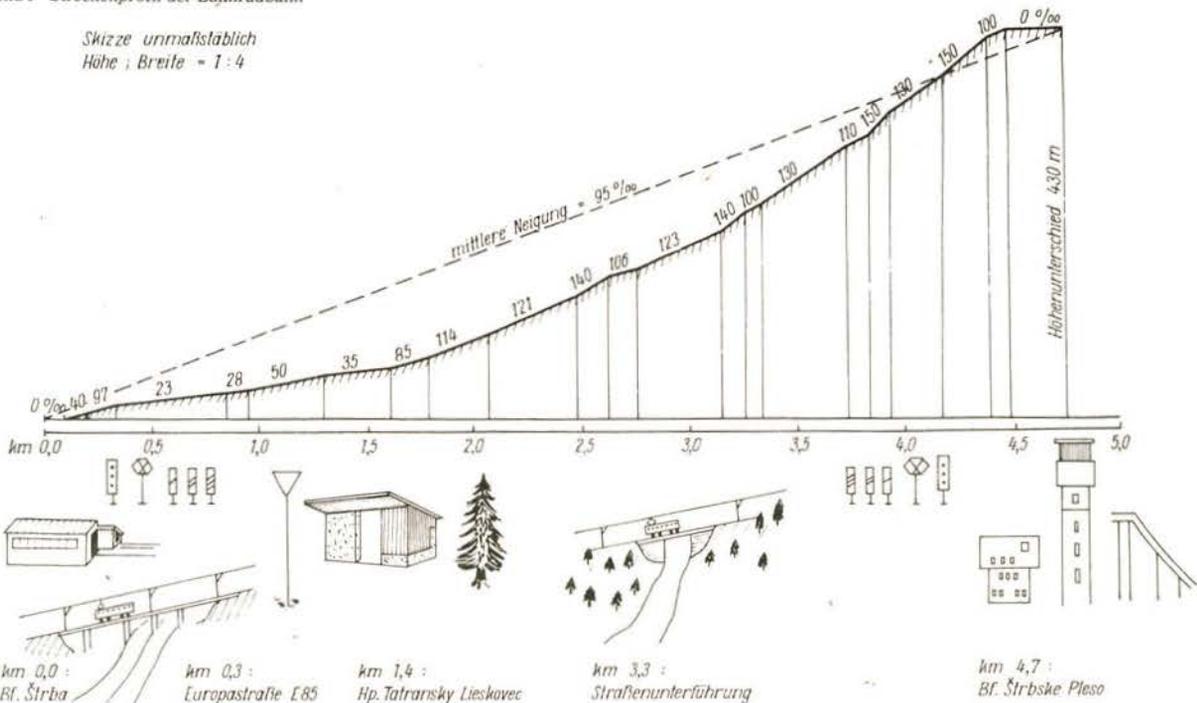
1. Zur Geschichte der Bahn

Die Hohe Tatra ist mit einer Ausdehnung von 20×30 km das kleinste Hochgebirge der Welt. Es fände auf einer Fläche Platz, die derjenigen der Sächsischen Schweiz entspricht. Trotzdem besitzt es alle Eigenschaften, die für ein Hochgebirge charakteristisch sind.

Die Naturschönheiten dieses Gebietes veranlaßten schon frühzeitig seine Erschließung für den Touristenverkehr. Bereits im Jahre 1793 entstand in 1000 m Höhe das älteste Touristenzentrum des Gebirges, der Kurort Stary Smokovec. Einen außerordentlichen Aufschwung nahm jedoch die Touristenbewegung erst 1871, als die Košicko-Bohumínska draha, die Kaschau-Oderberger-Eisenbahn, fertiggestellt und somit das Gebirge mit der Außenwelt verbunden war. Da diese Eisenbahn jedoch im südlich vorgelagerten Flachland an der Hohen Tatra vorbeiführte, wurden später Lokalbahnen unterschiedlicher Bauart errichtet, die von Süden her immer tiefer in das Gebirge vordrangen.

Bild 1 Streckenprofil der Zahnradbahn

Skizze unmaßstäblich
Höhe ; Breite = 1 : 4





2



3



94

Als erste dieser Lokalbahnen entstand eine dampfbetriebene Zahnradbahn, die am 29. Juli 1896 der Öffentlichkeit übergeben wurde. Mit ihrer fast fünf Kilometer langen Strecke verband sie den an der Košicko-Bohumínska draha gelegenen Bahnhof Štrba mit dem fast 500 m höher gelegenen Kurort Štrbské Pleso. Diese Bahn wurde 1931 stillgelegt und abgebrochen.

Mittlerweile war Štrbské Pleso durch die in den Jahren 1908 bis 1912 gebaute elektrische Schmalspurbahn mit der Košicko-Bohumínska draha verbunden worden. Trotzdem machte sich das Fehlen der Zahnradbahn als großer Mangel bemerkbar. Wollte man nämlich jetzt von Žilina in die westliche Tatra gelangen, mußte man mit der Eisenbahn über Štrba hinaus bis Poprad fahren und von dort aus die elektrische Schmalspurbahn über Starý Smokovec benutzen. Für die etwa fünf Kilometer Entfernung von Štrba nach Štrbské Pleso war ein Umweg von etwa 50 km erforderlich, wozu man eine Reisezeit von drei Stunden benötigte.

Nach dem 2. Weltkrieg wurde die Hohe Tatra durch die VR Polen und die ČSSR beiderseits der Staatsgrenze zum Nationalpark erklärt. Der slowakische Teil, der vier Fünftel des Gebirges umfaßt, entwickelte sich zum bedeutendsten Erholungsgebiet der ČSSR. 1965 verbrachten schon mehr als eine Million Gäste dort ihren Urlaub, und jährlich entstehen neue Ferienheime, Hotels, Sanatorien und Camping-Einrichtungen.

Diesem Ansturm waren die Verkehrsmittel, besonders auch die elektrische Schmalspurbahn, auf die Dauer nicht mehr gewachsen. Auch im Hinblick auf die Skiweltmeisterschaften, die 1970 in Štrbské Pleso ausgetragen wurden, machte sich eine grundlegende Rekonstruktion der Schienenverkehrsmittel erforderlich. In diesem Programm war u. a. vorgesehen, wieder eine Bahnverbindung zwischen Štrba und Štrbské Pleso herzustellen. Anfangs erwog man den Bau einer Einschienenbahn. Genauere Untersuchungen zeigten jedoch, daß eine elektrisch betriebene Zahnradbahn vorteilhafter ist. Sie wurde am 12. Februar 1970, wenige Tage vor Eröffnung der Skiweltmeisterschaften, in Betrieb genommen.

2. Strecke und Bauwerke

Die neue Bahn benutzt im wesentlichen die Trasse der ehemaligen Dampfzahnradbahn. Lediglich die Bergstation erhielt einen neuen Standort. Sie wurde in den ebenfalls neu errichteten Endbahnhof der elektrischen Schmalspurbahn in Štrbské Pleso verlegt.

Abgesehen von der Linienführung hat die neue Bahn jedoch kaum etwas mit der alten Dampfzahnradbahn gemeinsam. Schon das Zahnstangensystem ist anders. Anstelle der Riggenbach'schen Leiterzahnstangen baute man Zahnstangen des Systems „Strub“ ein. Alle niveaugleichen Straßenübergänge wurden beseitigt, weshalb auf der relativ kurzen Strecke insgesamt vier größere Brückenbauwerke zu errichten waren.

Bei einem Höhenunterschied von 430 m auf knapp fünf Kilometer Streckenlänge beträgt die mittlere Neigung 95 ‰ . Die steilsten Streckenabschnitte weisen Neigungen bis zu 150 ‰ auf.

Unmittelbar neben dem Bahnhof Štrba der heutigen Hauptbahn Žilina-Košice befindet sich die Talstation der Zahnradbahn. Sie enthält neben der Werkstatt und den Wagenhallen eine moderne Bahnsteighalle mit zwei Bahnsteigen, die durch überdachte Tunneln von den Bahnsteigen der Hauptbahn aus erreicht werden können. Gleich nach der Talstation beginnt eine Neigung von fast 100 ‰ , und bei Kilometer 0,3 führt die Strecke über die

Bild 2 Zahnradtriebwagen mit Steuerwagen am Bahnsteig der Bergstation Štrbské Pleso

Bild 3 Blick auf einen Streckenabschnitt nahe dem Haltepunkt Tatranský Lieskovec

Bild 4 Die Strub'sche Zahnstange

Europastraße E 85 hinweg. Die einzige Zwischenstation der Bahn, der Haltepunkt Tatransky Lieskovec, ist nur 1,4 km von der Talstation entfernt. Er wurde mit einem einfachen, aber der Landschaft vorteilhaft angepaßten Stationsgebäude versehen.

Während die Strecke anfangs durch Weideland führt, wird sie ab Kilometer 2 nur noch vom Hochwald des Tatravorlandes umgeben. Die Bergstation liegt 1346 m über NN. Es ist vorgesehen, die Bahn später bis zu dem drei Kilometer entfernten und 1500 m hoch gelegenen Bergsee Popradské pleso zu verlängern.

Die wichtigsten technischen Daten der Strecke sind:

Spurweite	1000	mm
Länge	4,74	km
Maximale Neigung	150	‰
Mittlere Neigung	95	‰
Kleinster Bogenhalbmesser	100	m
Zahnstangensystem	Strub	
Zulässige Höchstgeschwindigkeit		
bergwärts	30	km/h
talwärts bis 100‰	23	km/h
talwärts über 100‰	17	km/h

3. Fahrzeuge und Betriebsführung

Für die Bahn stehen drei Triebwageneinheiten zur Verfügung, die von den Firmen Schweizerische Lokomotiv- und Maschinenfabrik, Winterthur, sowie Brown, Boveri und Chi, Baden (Schweiz) geliefert wurden. Gleiche Fahrzeuge sind schon vorher für die Arth-Rigi-Bahn und die Vitznau-Rigi-Bahn in der Schweiz gebaut worden.

Jede der drei für die ČSD gelieferten Einheiten besteht aus einem Triebwagen, der stets talseitig verkehrt, und aus einem Steuerwagen. Im Winter kann dieser Einheit bergseitig ein Wagen für Skier vorangestellt werden.

Trieb- und Steuerwagen sind durch einen Faltenbalg miteinander verbunden. Jeder Wagen hat 62 Sitz- und 63 Stehplätze, so daß eine Einheit 250 Reisende aufnehmen kann. In verkehrsschwachen Zeiten fährt der Triebwagen allein. An der Bahnsteigseite sind im Interesse eines raschen Fahrgastwechsels drei zweiflügelige Türen angebracht, die Nichteinstiegseite besitzt keine Türen. Alle Fahrzeuge sind rot und cremefarben gestrichen.

Besonderes Augenmerk wurde den Bremsen gewidmet. Entsprechend den schweizerischen Vorschriften des eidgenössischen Amtes für Verkehr sind außer der elektrischen Betriebsbremse zwei voneinander unabhängige mechanische Bremsen eingebaut, von denen jede die maximale Bruttolast der Triebwageneinheit abzumessen vermag.

Auf der Strecke darf sich jeweils nur eine Triebwageneinheit befinden. An den Endstationen werden die Einfahrten durch Kreuztafeln und elektrische Lichthauptsignale gesichert.

Die Reisegeschwindigkeit ist heute mehr als doppelt so hoch wie bei der ehemaligen Dampfzahnradbahn. Sie beträgt bergwärts 20 und talwärts 15 km/h. Dadurch ist es möglich, die Gesamtstrecke in 13 bzw. 17 Minuten zu durchfahren: Die einzelnen Triebwagenfahrten folgen einander in einem Abstand von rund einer Stunde. Täglich verkehren in jeder Richtung 16 Züge.

Die wichtigsten technischen Daten einer Triebwageneinheit:

Baujahr	1969
Firmen	SLM Winterthur und BBC Baden (Schweiz)
Stromart und Spannung	Gleichstrom 1500 V
Dauerleistung	340 kW
max. Anfahrzugkraft	15 Mp
Achsanordnung	(A1) (A1) - 2'2'
Länge über Puffer	33 200 mm
Leermasse	39 t
Nutzmasse	18 t
Achslast (Treibachse)	10,2 Mp
Anzahl der Sitzplätze	124
Anzahl der Stehplätze	126
Plätze insgesamt	250

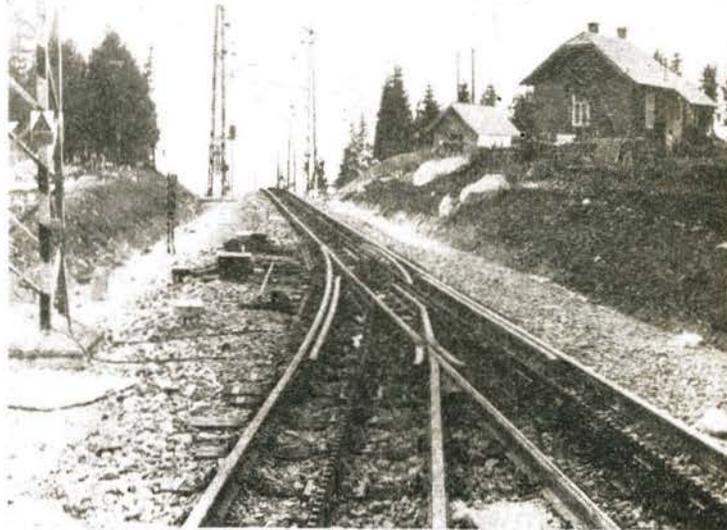


Bild 5 Die Einfahrweiche der Bergstation

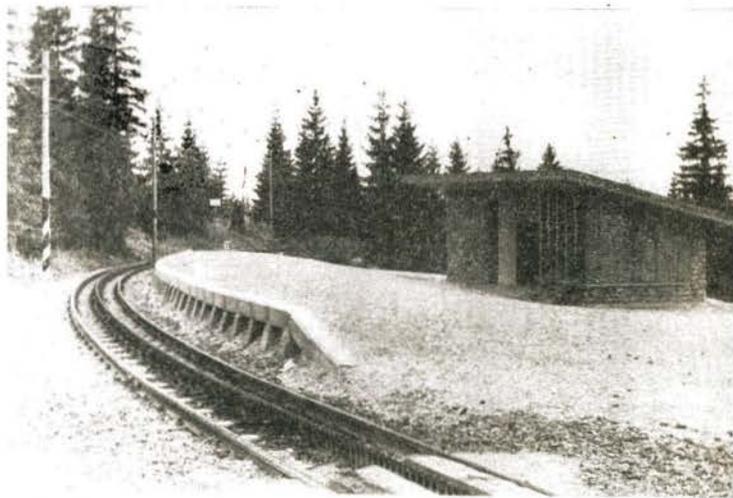
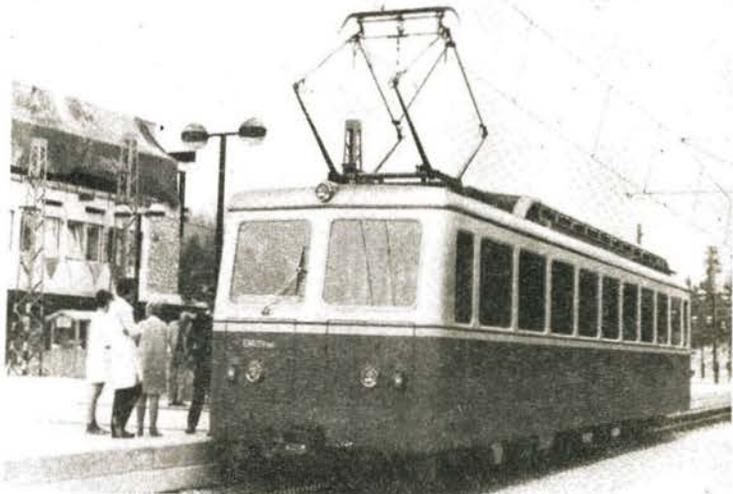


Bild 6 Der einzige Haltepunkt der Strecke bei Tatransky Lieskovec

Bild 7 Die Nichteinstiegseite besitzt keine Türen

Fotos: Verfasser



Bauanleitung für den Bahnhof „Voigtsgrün“ in der Nenngröße H0, Teil 1

Wer wie ich die Entwicklung unserer Modellbahnindustrie aufmerksam verfolgt, dem wird nicht entgangen sein, daß schon eine Anzahl Nachbildungen von Fahrzeugen der ehemaligen Sächsischen Staatsbahn erhältlich ist. Wenn auch der Wagenpark speziell sein Vorbild in der „Windberg-Bahn“ besitzt, so sind doch die beiden Lokomotiven der BR 75³ (ex. sä. XIV HT) und 89² (ex. sä. VT) im Bereich der Sächsischen Staatsbahn weit verbreitet gewesen.

Hat sich nun ein Modelleisenbahner zum Kauf dieser Modelle entschlossen, taucht unwillkürlich die Frage

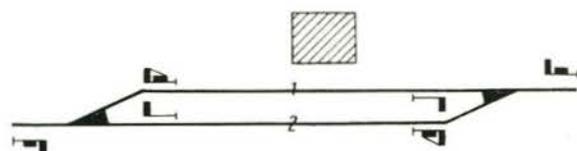


Bild 1 Gleisplan für einen typisch sächsischen Bahnhof



Bild 2 Ansicht des EG, von der Gleisseite aus gesehen

Bild 3 EG und Bahnsteigbereich als HO-Modell des Verfassers



nach der passenden Umgebung auf. Ernsthafte Modelleisenbahner — und wer will das nicht sein — kann es nicht befriedigen, wenn diese Fahrzeuge in „alpiner“ Landschaft oder zwischen norddeutschen Backsteinbauten verkehren. Natürlich sollte nicht gleich die ganze Anlage „sächsischen“ Charakter besitzen, nur weil zwischen all den Dampf-, Diesel- und Elloks einer Modellbahnanlage ein „Sachse“ mitläuft. Betrachtet man das immer wieder beliebte Thema für Heimanlagen, Hauptbahn mit abzweigender Nebenbahn, so bietet sich die sinnvolle Verknüpfung verschiedener Länderbahneigenheiten geradezu an. Die Hauptbahn könnte als Vorbild die preußische Bauform (z. B. Thüringen), die Nebenbahn hingegen die sächsische besitzen. Dieses Zusammentreffen ehemaliger Staatsbahnen finden wir auch beim großen Vorbild. In unserem Fall wären es Ostthüringen und Westsachsen, also vorbildgerecht.

Was macht nun eine Anlage typisch, daß man ihr Vorbild sofort erkennt? Gewiß, jede deutsche Staatsbahn hatte Unterschiede im Oberbau (Schienenform, Befestigung), Signalwesen (jetzt aber einheitlich) und in der Streckenführung, bei den Kunstbauten usw. Doch diese Details gehen meistens im Gesamteindruck der Strecke unter. Bleibenden Eindruck hinterlassen hingegen die Empfangsgebäude oder die Bahnhofsanlagen schlechthin. Dort zeigen sich die typischen Merkmale der einzelnen Bahnen besonders gut. Es liegt also nahe, unsere „Sachsen“ auch in einem sächsischen Bahnhof halten zu lassen. Wie sieht aber nun solch ein Bahnhof aus? Der Gleisplan (Bild 1) zeigt deutlich das Charakteristische, nämlich das in jedem Falle stumpfe Befahren einer Weiche bei Durchfahrt. Entsprechend dieser Besonderheit (jeweils zwei Rechts- oder zwei Linksweichen) sind die Signale angeordnet.

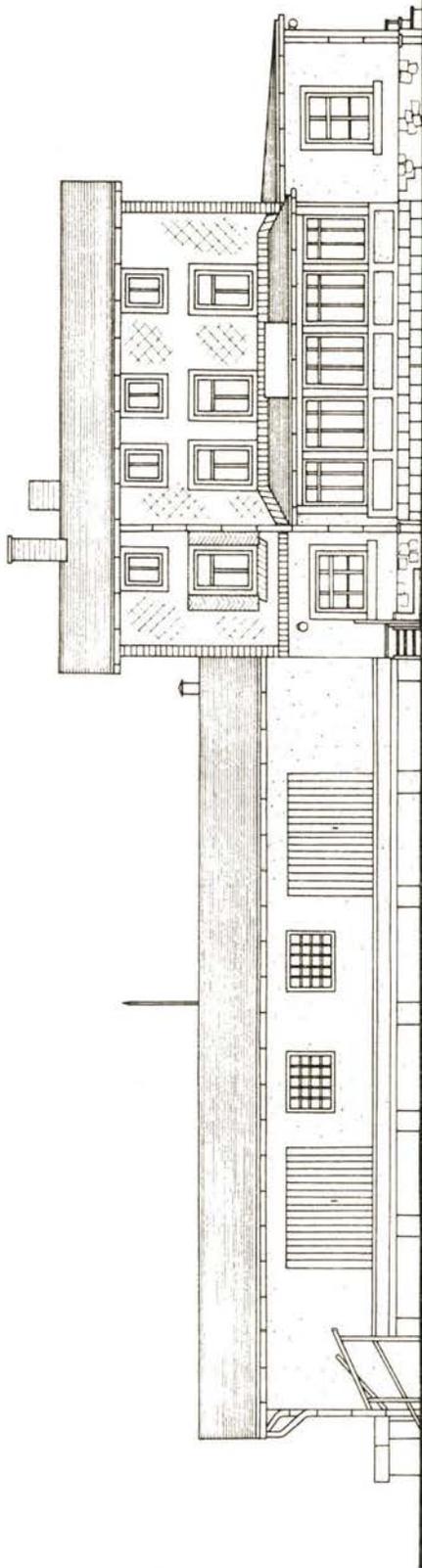
Nachdem wir wissen, was den sächsischen Bahnhof auszeichnet, brauchen wir uns bloß noch umzusehen und ein Objekt auszuwählen. Doch halt, ganz so einfach ist das nicht! Viele Bahnhöfe mußten im Laufe der Zeit zahlreiche Umbauten über sich ergehen lassen, so daß die Urform heute nicht mehr überall besteht.

Dem Bf Voigtsgrün ist auch heute noch die Grundform eigen, und er ist daher so recht geeignet, uns als Vorbild zu dienen

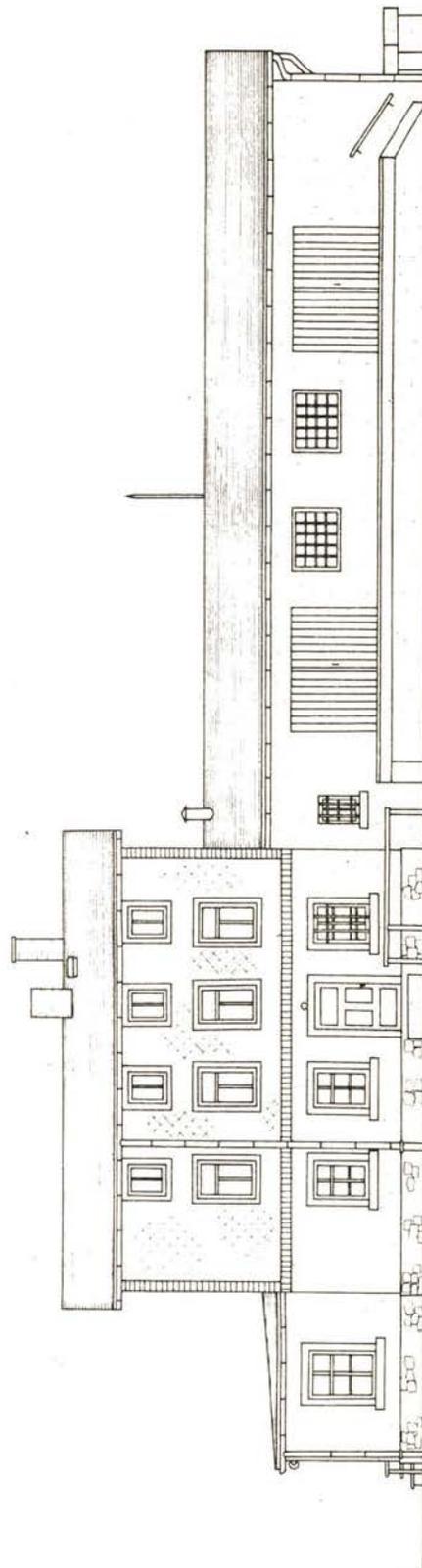
Die baulichen Anlagen gliedern sich in folgende drei Teile:

1. Empfangsgebäude mit Güterschuppen, Abort, Unterkunftsraum,
2. Gebäude der Ladestraße,
3. Wohnhäuser (Dienstwohngebäude).

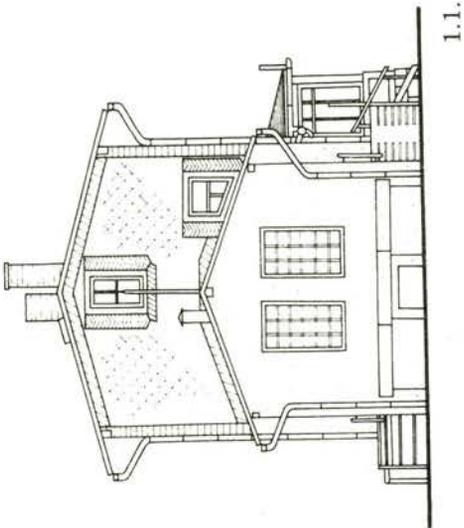
Es wurden bewußt alle Gebäude in die Bauanleitung einbezogen, also auch die Wohnhäuser, weil jedes dem Bahnhof sein Gepräge gibt. Bisherige Bauanleitungen beschränkten sich meist nur auf das Empfangsgebäude mit Güterschuppen und ein Stellwerk. Mit den nicht unmittelbar zur Bahn gehörenden Bauten läßt sich aber auch das angrenzende Milieu vorbildgerecht nachbilden. Die Dreiteilung bildet auch die Grundlage des Bauplans. Auf eine ausführliche Einzelteilzeichnung wurde verzichtet. Ich möchte hierbei auf die zahlreichen Beiträge von G. Fromm in unserer Fachzeitschrift und auf das Buch „Bauten auf Modellbahnanlagen“ vom gleichen



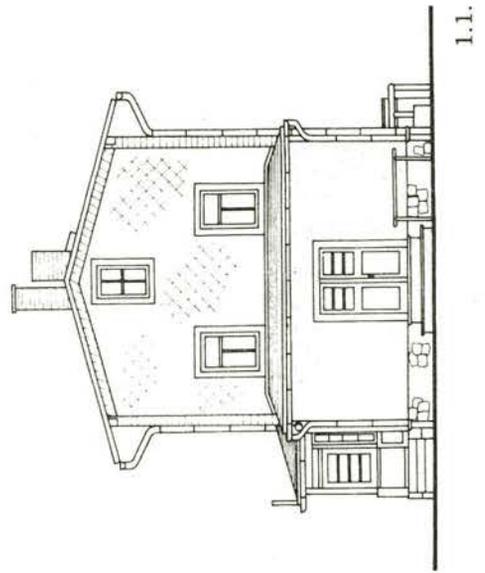
I.I.



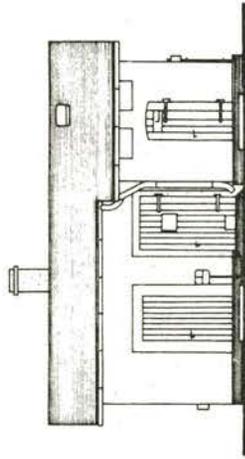
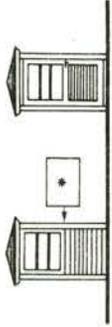
I.I.



1.1.



1.1.



1.2.

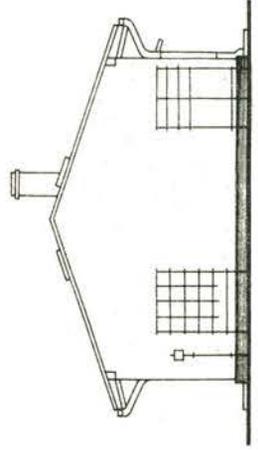
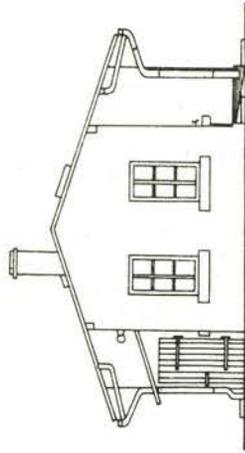
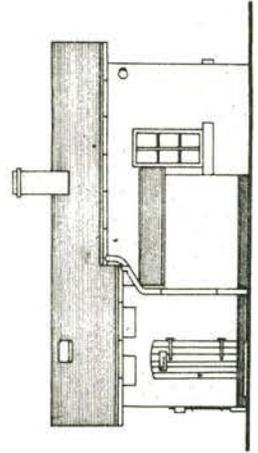




Bild 4 Ansicht des EG mit Warteraumbau



Bild 6 Güterschuppenanbau vom Gleis aus betrachtet



Bild 5 Straßenseite, deutlich ist die Anordnung der Schieferverkleidung und Fensterumrahmung erkennbar



Bild 7 Abortgebäude, ebenfalls vom Gleis aus gesehen

Fotos: Verfasser

Autor verweisen. Es sollte dann leicht möglich sein, in Verbindung mit den Fotos des Vorbilds und den Ansichtszeichnungen die Hochbauten vorbildgerecht nachzugestalten. Die Maße für die Nenngröße HO brauchen nur von der Zeichnung abgegriffen und verdoppelt zu werden, für die Nenngröße N ist es der richtige Maßstab. Die Wahl des Materials soll jedem Modelleisenbahner überlassen bleiben. Ich habe mit 1 mm starker, feinfaseriger Pappe sehr gute Erfahrungen gemacht. Das Einziehen von Zwischenwänden zur Versteifung ist dabei allerdings unerlässlich.

Nachfolgend werden die einzelnen Gebäude kurz beschrieben und Hinweise zur Farbgestaltung gegeben.

1.1. Empfangsgebäude mit Güterschuppen

Das Erdgeschoß, der Warteraum und der Güterschuppen sind mit glattem Putz versehen und besitzen einen gelblichen, ins Orange gehenden Anstrich. Der Sockel aus Bruchstein ist rötlich-braun. Der Dienstraumbau besitzt grün umrandete Putzflächen (Anstrich wie die anderen Putzflächen), wobei die Streben zwischen den Fenstern ebenfalls grün sind. Alle Fenster sind weiß, die Türen braun gestrichen. Das Obergeschoß des Hauptbaus ist mit Schieferplatten verkleidet. Hierbei ist zu beachten, daß die Schieferumrandung der Fenster nicht

bis an deren Maueröffnung heranreicht. Das Dach ist als relativ flaches Satteldach mit Pappeindeckung (schwarzer Anstrich) ausgeführt, desgleichen auch das Warteraum- und das Güterschuppendach. Die gemauerten Schornsteine sind unverputzt, der längere besitzt als oberen Abschluß einen Putzaufsatz. Dachrinnen und Fallrohre erhalten einen grauen Anstrich. Dachuntersichten und Pfetten sind braun gebeizt. Die Tore des Güterschuppens und die Seitenrampen bestehen aus Holz und werden braun gestrichen. Die kleine Kopframpe erhält betongrauen Anstrich. Das kleine Schaffnerhäuschen auf dem Bahnsteig besteht aus Holz und ist braun gebeizt.

1.2. Abortgebäude

Das Gebäude ist ebenfalls verputzt (auch der Schornstein) und besitzt die gleiche Farbe wie das Empfangsgebäude. Das Dach ist mit Pappe eingedeckt und wird schwarz gestrichen. Die Fenster erhalten weißen, die Türen braunen, die Dachrinnen, Fallrohre und der Putzsockel grauen Anstrich. Die Dachuntersichten sind braun zu streichen.

Fortsetzung folgt

Mit zwei Einheitsdampflokomotiven unterwegs!

Der Tag des deutschen Eisenbahners im vorigen Jahr war für etwa 500 Modelleisenbahner und Freunde der Eisenbahn Anlaß, um aus vielen Orten nach Dresden zu fahren. Der Bezirksvorstand Dresden des Deutschen Modell-eisenbahn-Verbandes der DDR veranstaltete in bewährter Weise wieder einmal eine Sonderfahrt. Der Erfolg solcher Fahrten ist von vornherein garantiert, weil es inzwischen zu einer guten Tradition geworden ist, die Züge auch mit Dampflokomotiven zu bespannen, deren Freunde und Liebhaber von Tag zu Tag immer zahlreicher werden.

Der DMV-Sonderzug bestand aus acht vierachsigen Reko-Wagen und aus einem D-Zug-Packwagen, der in der Mitte des Zuges lief, in welchem sich die Mitropa etabliert hatte. Bespannt war der Zug mit zwei Einheitslokomotiven der Deutschen Reichsbahn, die von der Rbd Magdeburg eigens nach Dresden geholt wurden. Es waren die 24009 vom Bw Güsten und die 641455-1 vom Bw Jerichow. Die 24009 gehörte bis zum 9. Mai 1972 ebenfalls zum Bw Jerichow und lief dann im Bw Güsten unter ihrer neuen Nummer 371009-2. Zur Sonderfahrt erhielt sie noch einmal ihre alte Nummer.

Pünktlich um 9.20 Uhr begann laut Fahrplan die Fahrt ab Hauptbahnhof Dresden, Bahnsteig 17. Zuglok war die 24009 und Vorspannlok die 641455-1. Über Dresden-Neustadt, Coswig (Bez. Dresden), Meißen fuhr der Zug zunächst nach Nossen. Hier konnte vor zwei Jahren das Bw ausgiebig besichtigt werden, diesmal war nur ein kurzer Fotohalt eingeplant. Weiter ging die Fahrt über Lommatzsch nach Riesa, acht Kilometer vor der Elbestadt, in Prausitz, fuhr die 641455-1 an den Schluß des Zuges. Mit Slz (Kurzbezeichnung für Schlußlok bei der DR) fuhr der Sonderzug nach Riesa. Hier wurde „Kopf gemacht“, das heißt, der Bahnhof wurde in gleicher Richtung wie bei der Einfahrt wieder verlassen. Wenig später wurde das erste Etappenziel, Oschatz, erreicht. Unterwegs gab es zahlreiche Fotohalte, und zwar in Leuben (b. Riesa), Lommatzsch und Prausitz. Außerdem gab es eine Scheinanfahrt bei der Brücke der neuen Autobahn Dresden-Leipzig für die Freunde, die mit Pkw und Motorrad die Sonderfahrt begleiteten. Mit von der Partie waren sogar Freunde aus den Nieder-

landen, die sich keine Fahrt dieser Art entgehen lassen. Eine echte Attraktion wartete auf die Teilnehmer in Oschatz; auf 750-mm-Spurweite stand ein Schmalspursonderzug bereit, bestehend aus 11 Wagen und der Lok 991574-5. Schnaufend, pfeifend und bimmelnd fuhr der Zug nach Mügeln (b. Oschatz). Auf dem größten Schmalspurbahnhof Europas war ein Aufenthalt von 1 Stunde, 19 Minuten vorgesehen. Diese Zeit wurde genutzt, um den Lokbahnhof und andere Anlagen zu besichtigen und zu fotografieren, Höhepunkt war die Lokparade vor dem Schuppen. Hier hatten Aufstellung genommen: die 991569-5, 991542-2, 991574-5 und die 991608-1. Im Schuppen stand noch die 991539-8. Sämtliche Lokomotiven unterstehen dem Bw Nossen. Zu bemerken wäre noch, daß die 991608-1 die letzte Lok dieser Serie ist, die in den Jahren 1892—1921 von der Maschinenfabrik Richard Hartmann an die Sächsische Staatsbahn als damalige Gattung IVK geliefert wurde. Um 15.25 Uhr hieß es Abschied nehmen von Mügeln, denn der Sonderzug brachte die Teilnehmer wieder nach Oschatz zurück. Mit der 641455-1 als Zuglok und der 24009 als Vorspannlok ging es auf der elektrifizierten Strecke über Riesa-Priestewitz zurück nach Dresden. Noch ein letztes Mal klickten viele Auslöser der Fotoapparate, als vor der Einmündung in die Berliner Strecke das Signal „Halt“ zeigte und der „Metropol“, bespannt mit der 032081-2, vorüberraschte. Gegen 18.00 Uhr fuhr unser Zug wieder in den Hauptbahnhof Dresden ein. Eine Sonderfahrt war zu Ende, die über insgesamt 185 km führte. Dafür wurde eine Zeit von neun Stunden, eingerechnet alle Aufenthalte, benötigt, die wie im Fluge vergangen war.

An dieser Stelle soll allen Eisenbahnern gedankt werden, die an ihrem Ehrentage an dieser Sonderfahrt mitwirkten, ob das nun beide Lokpersonale, das Zugpersonal oder die Eisenbahner des Bahnhofes Mügeln waren. Gleicher Dank gilt auch den Organisatoren, dem BV Dresden, dem es zu wünschen ist, daß auch weiterhin in Zusammenarbeit mit der Deutschen Reichsbahn solche Sonderfahrten mit „Dampf“ durchgeführt werden können.

Bernd Koller, Netzschkau/Vogtl.

Bild 1 Der DMV-Sonderzug mit der 641455-1 und der 24009 als Vorspann und Zuglok steht abfahrtsbereit in Dresden

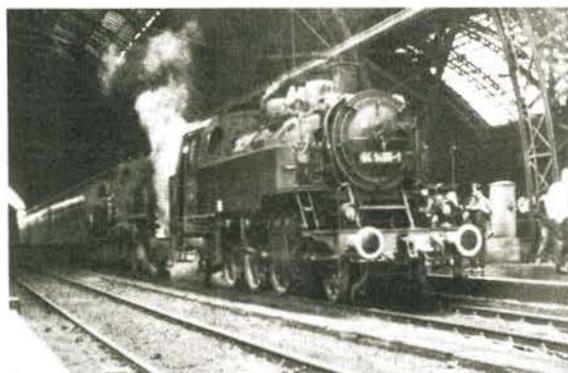


Bild 2 Unterwegs mit der 24009, die übrigens inzwischen aus dem Dampflokpark der DR ausgeschieden ist

Fotos: Gunter Seifert, Lembach Vogtl.

