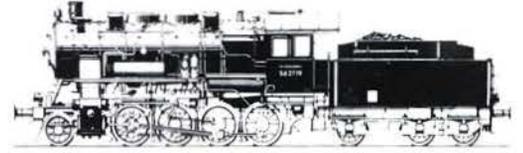


# der modelleisenbahner

FACHZEITSCHRIFT  
FÜR DEN MODELLEISENBAHNBAU  
UND ALLE FREUNDE  
DER EISENBAHN

Jahrgang 25



TRANSPRESS VEB VERLAG FÜR VERKEHRSWESSEN  
Verlagspostamt Berlin Einzelheftpreis 1,— M

DEZEMBER

12/76

32 542

# der modelleisenbahner

Fachzeitschrift für den Modelleisenbahnbau  
und alle Freunde der Eisenbahn

12 Dezember 1976 · Berlin · 25. Jahrgang

Organ des Deutschen Modelleisenbahn-Verbandes  
der DDR



## INHALT

	Seite
Helmut Kohlberger MOROP-Kongreß 1976 in Plzeň	349
Friedrich Spranger 125 Jahre Sächsisch-Böhmische Eisenbahn	352
Fritz Döscher Veränderungen an TT-Fahrzeugen	355
Helmut Kohlberger Ein neues Modell des VEB Berliner TT-Bahnen — die Dampflokomotive der BR 56 <sup>20-30</sup>	356
Die rettende Idee	358
Klaus Müller Wie warte, pflege und repariere ich Modellbahntriebfahrzeuge und elektromagnetisches Zubehör? (7)	360
Gunther Feuereissen Bauanleitung für den H <sub>0</sub> m-Schmalspur-VT 137 532	362
Jahresinhaltsverzeichnis	I-IV
Guntram Köhler Automatischer Wendezugbetrieb auf 1gleisiger Strecke	367
Gerhard Hieronymus Wendezugverkehr auf einer automatisierten Anlage	368
Heinrich Fritzsche Ergänzung zum Beitrag „Das Thumer Schmalspurnetz“	368
Wissen Sie schon	370
Skizze zum Lokfoto des Monats	370
Lokfoto des Monats: Lokomotive 99 3312-8 der Waldeisenbahn Muskau	371
Lokbildarchiv	372
Unser Schienenfahrzeugarchiv	
D. Dejanov Die 6kuppelachsigen Dampflokomotiven der Bulgarischen Staatsbahnen	373
Mitteilungen des DMV	375
Streckenbegehung: Gleisverbindung—Gleisverschlingung—Gleisverziehung	376
Bernd Kuhlman Signale der S2D — 6. Folge	377
Der Kontakt	378
Aus den DMV-Bezirken berichtet: BV Dresden/BV Magdeburg	379
Selbst gebaut	3 U.-S.

### Titelbild

Eine Elok der BR 242 vor einem Doppelstockzug bei einem Halt im Bf Kurort Rathen. Im Hintergrund sind die Felten der Bastei erkennbar, an denen die nun elektrifizierte Strecke Dresden—Schöna vorbeiführt (siehe hierzu auch Seite 352 ff.).

Foto: Friedrich Spranger, Dresden

### Titelvignette

Text siehe Heft 10/1976

### Rücktitelbild

Schauen Sie bitte genau hin! Vorbild oder Modell — für einen Laien sicher nicht leicht zu entscheiden. Diese TT-Anlage weist eine vorbildliche Landschaftsgestaltung auf. Beachten Sie auch, mit welcher Sorgfalt selbst kleine Einzelheiten auf der Anlage nachgebildet wurden.

Foto: Achim Delang, Berlin

## REDAKTION

Verantwortlicher Redakteur:  
Ing.-Ök. Journalist Helmut Kohlberger  
Typografie: Pressogestalterin Gisela Dzykowski  
Redaktionsanschrift: „Der Modelleisenbahner“,  
DDR-108-Berlin, Französische Str. 13/14, Postfach 1235  
Telefon: 204 1276  
Sämtliche Post für die Redaktion ist grundsätzlich nur  
an unsere Anschrift zu richten.  
Nur Briefe, die die Seite „Mitteilungen des DMV“  
betreffen, sind an das Generalsekretariat des DMV,  
DDR-1035-Berlin, Simon-Dach-Str. 10 zu senden.

## HERAUSGEBER

Deutscher Modelleisenbahn-Verband der DDR

## REDAKTIONSBEIRAT

Günter Barthel, Erfurt  
Karlheinz Brust, Dresden  
Achim Delang, Berlin  
Dipl.-Ing. Günter Driesnack, Königsbrück (Sa.)  
Ing. Peter Eickel, Dresden  
Eisenbahn-Ing. Günter Fromm, Erfurt  
Ing. Walter Georgii, Zeuthen  
Johannes Hauschild, Leipzig  
o. Prof. Dr. sc. techn. Harald Kurz, Radebeul  
Wolf-Dietger Machel, Potsdam  
Joachim Schnitzer, Kleinmachnow  
Hansotto Voigt, Dresden

## Erscheint im transpress VEB Verlag für Verkehrswesen Berlin

Verlagsleiter:  
Dipl.-Ing.-Ök. Paul Kaiser  
Chefredakteur des Verlags:  
Dipl.-Ing.-Ök. Journalist Max Kinze  
Lizenz Nr. 1151  
Druck: (140) Druckerei „Neues Deutschland“, Berlin  
Erscheint monatlich;  
Preis: Vierteljährlich 3,— M.  
Auslandspreise bitten wir den Zeitschriftenkatalogen  
des „Buchexport“, Volkseigener Außenhandelsbetrieb  
der DDR, DDR-701-Leipzig, Postfach 160, zu entnehmen.  
Nachdruck, Übersetzung und Auszüge sind nur mit  
Genehmigung der Redaktion gestattet.  
Für unverlangt eingesandte Manuskripte, Fotos usw.  
übernimmt die Redaktion keine Gewähr.  
Art.-Nr. 16330

## Alleinige Anzeigenannahme

DEWAG-Werbung, 1026-Berlin, Rosenthaler Str. 28/31,  
Telefon: 22676, 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, ČSSR: Orbis,  
Zeitungsvertrieb, Praha XII, Orbis Zeitungsvertrieb,  
Bratislava, Leningradska ul. 12. Polen: Buch: ul. Wilcza  
46, 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 Chulpan-  
mul, Nam Gu Dong Heung Dong Pyongyang. Albanien:  
Nedermerrja Shtetnore Botimeve, Tirana. Übriges  
Ausland: Örtlicher Buchhandel, Bezugsmöglichkeiten  
nennen der Außenhandelsbetrieb Buchexport, DDR —  
701 — Leipzig, Leninstraße 16, und der Verlag.



**Bild 1** Wie üblich, fanden vor dem offiziellen Beginn des MOROP-Kongresses die Beratungen der Leitungsgremien statt.

Unser Bild zeigt einen Blick in den Sitzungsraum der Mitgliederversammlung.

V. l. n. r.: Generalsekretär Reinert (DMV), Vorsitzender der Modellbahn-Klubs der ČSSR Karel Reischl, Herr Opial (ČSSR) und der Präsident des DMV, Dr. jur. Thiele.



**Bild 2** Auch im Technischen Ausschuß gab es unter dem Vorsitz des Vizepräsidenten des DMV, Prof. Dr. sc. techn. Kurz viel zu tun. Im Vorstand des TA haben Platz genommen: Herr Rabary (Frankreich), Vertreter des Vorsitzenden des TA, Herr Prof. Dr. Kurz, Herr Jakobi (VEB K PIKO) und Herr Schrade (Schweiz); v. l. n. r.

Ing.-Ök. Journ.  
HELMUT KOHLBERGER (DMV),  
Berlin

## MOROP-Kongreß 1976 in Plzeň

Erstmals in der Geschichte der MOROP-Kongresse hatten es 1976 unsere Freunde aus der ČSSR übernommen, diese Veranstaltung auszurichten. Was das bedeutet, einigen hundert begeisterten Modellbahn- und Eisenbahnfreunden für mehrere Tage ein interessantes und vielseitiges Programm zu bieten, das wissen viele DMV-Mitglieder noch vom MOROP-Kongreß 1971 in Dresden her.

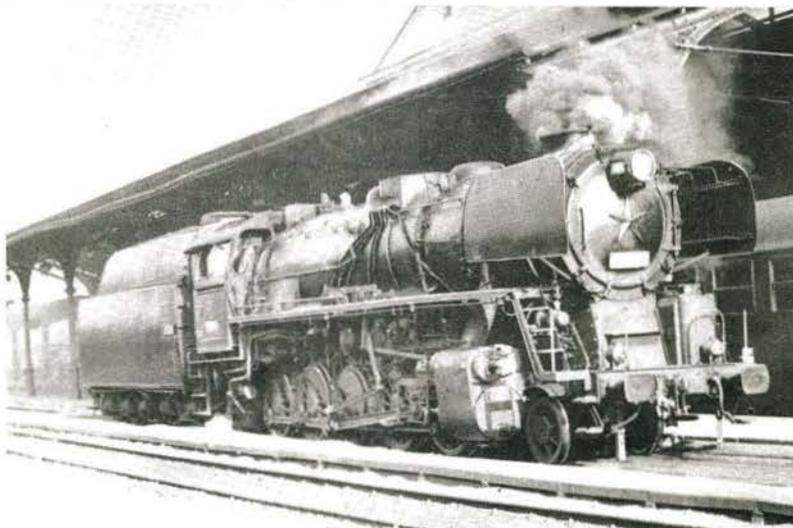
Die ČSSR-Freunde hatten die Stadt Plzeň als Kongreßort ausgewählt. Nachträglich kann man ihnen bestätigen, daß das ein glücklicher Griff war. Ist doch Plzeň schon allein wegen der Škoda-Werke, die immer im Lokomotivbau an der Spitze standen und stehen, weltbekannt. Und so bot sich schon von fachlicher Seite her eine gute Beziehung zwischen Gastgebern und Gästen an.

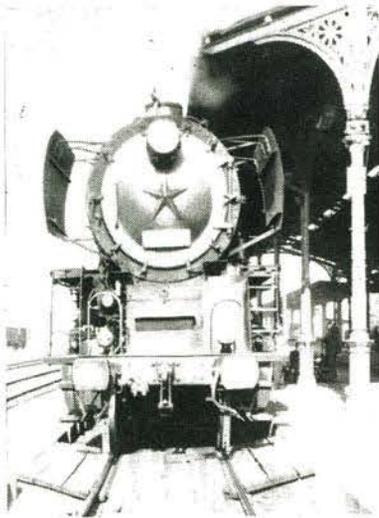
Für die Offiziellen, also die Angehörigen der Mitglieder-Versammlung (MV), des Technischen Ausschusses (TA) und der „ferpress“ begann der Kongreß bereits am 6. September vor seiner Eröffnung. Dieser und der folgende Tag waren damit für diese Gremien mit Sitzungen ausgefüllt. Aus der Reihe der Beschlüsse seien hier nur einige aufgeführt: So wurde in der MV eine neue Aufgabenver-



**Bild 3** Bei der Fahrt ins nordböhmisches Bäderdreieck waren auf dem Bf Karlovy Vary die zahlreichen Fotoamateure kaum zu halten

**Bild 4** Eine der nicht nur formschönsten, sondern auch leistungsfähigsten Dampflokomotiven, die Škoda nach 1945 noch für die ČSD gebaut hat, ist die Reihe 556.0, eine 1'E-Güterzuglokomotive





5

**Bild 5** Selten bietet sich noch die Gelegenheit, eine 556.0 aus dieser Perspektive zu fotografieren

**Bild 6** Am 9. September fuhren alle Kongreßteilnehmer nach Südböhmen bis fast an die Grenze nach Österreich. Früh um 6.22 Uhr verließ der von dieser S 499 geführte D-Zug mit den 5 MOROP-Wagen Plzeň in Richtung Č. Budejovice.

**Bild 7** Dort bot sich eine wahre Attraktion: eine zunächst „am Rand“ stehende, erbsgrüne 387er,

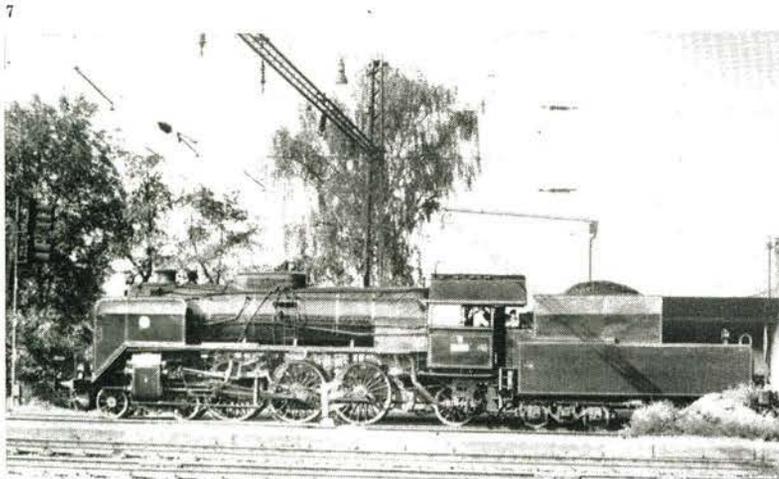


6

eine 2'CI'-Schnellzuglokomotive. Was würde wohl mit ihr geschehen?

**Bild 8** Das Rätsel war bald gelöst: Sie setzte sich vor die MOROP-Wagen, und zum Glück aller verblieb noch ausreichend Zeit bis zur Abfahrt, um diese herrliche Maschine zu fotografieren.

**Bild 9** Wie immer bei solchen Gelegenheiten rissen sich die Fotografen um den besten Standort für eine Aufnahme der 387.043



8



350



9

teilung festgelegt. Dr. jur. Thiele, der Präsident des DMV und Beisitzer der Leitung des MOROP, übernahm die Redaktion des Informationsblattes „MOROP-Info“, während der B. D. E. F. (BRD) für den Druck und Vertrieb verantwortlich zeichnet. Der Mitgliederstand des MOROP betrug am 1. Januar 1976 18 Verbände aus 14 europäischen Ländern mit 516 Vereinen bzw. AG und mit insgesamt 27 516 Mitgliedern. Seiner Mitgliederzahl nach steht der DMV dabei an 2. Stelle.

Ferner bestätigte die MV die Wiederwahl des Vizepräsidenten des DMV, Herrn o. Prof. Dr. sc. techn. Kurz, zum Vorsitzenden des TA.

Am 7. September abends wurde der MOROP-Kongreß dann feierlich eröffnet, nachdem inzwischen 292 Teilnehmer angereist waren, davon allein 73 aus der DDR. Nach einer Ansprache des Stellvertreters des Ministers für Verkehrswesen der CSSR, der die Gäste vor allem auf die großen Errungenschaften seines Landes unter der sozialistischen Gesellschaft hinwies, sowie nach weiteren Begrüßungsreden des Vorsitzenden der CSSR-Modellbahn-

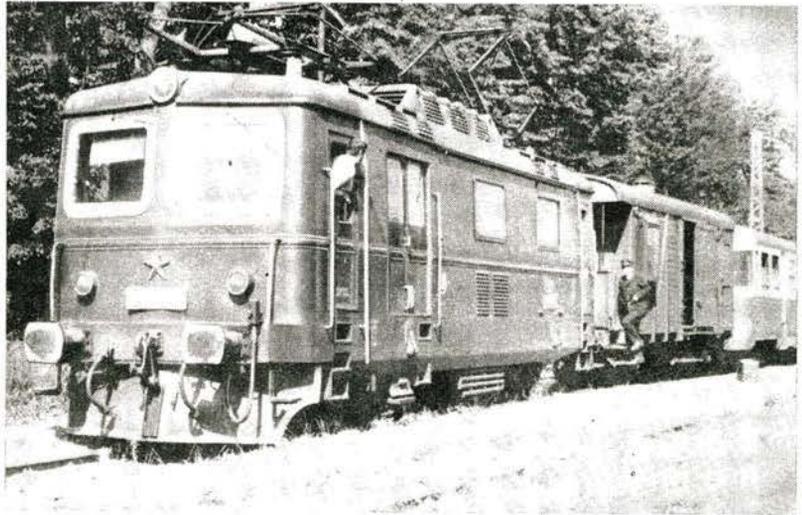
Klubs, des Primators der Stadt Plzeň und des MOROP-Präsidenten klang dieser Abend mit einem Kulturprogramm, dargeboten von einer hervorragenden Volkskunstgruppe der Škoda-Werke, aus.

Die beiden folgenden Tage waren zwar recht anstrengend, doch dafür auch erlebnisreich. Zwei ganztägige Exkursionen, die eine ins nordböhmische Bäderdreieck, die andere nach Südböhmen bis in die Nähe der Grenze nach Österreich, gaben allen Teilnehmern einen guten Überblick über Land und Leute und nicht zuletzt auch über das Eisenbahnenwesen der ČSSR. Manche interessante und landschaftlich herrliche Strecke wurde bereist. Ein Ereignis besonderer Art war für die Dampflok-Freunde die auf Hochglanz polierte, erbsgrüne 2'C1'-Schnellzug-Lokomotive der Reihe 387.0, die dann auch eines der meistfotografierten Objekte war. Übrigens beförderte sie den MOROP-Sonderzug von Č. Budějovice nach Rybník. Auf dieser Fahrt wurde ein Streckenabschnitt benutzt, der 1823 zu der ersten, dem Fernpersonenverkehr dienenden Pferdebahn auf dem Kontinent von Č. Budějovice nach Linz gehörte. Er zählt damit zu den 22, von der Regierung der ČSSR unter Denkmalschutz gestellten, eisenbahngeschichtlichen Kulturdenkmälern. Näheres über diese beiden Tagesfahrten kann der Leser den Fotos entnehmen.

Am 9. September hatte man noch Gelegenheit, vieles in Plzeň zu besichtigen. „Magnet Nr. 1“ war gewiß die von der ČSD organisierte Lokschau. Aber auch das Werkmuseum von Škoda, die Ausstellung der Modelle des Internationalen Modellbahnwettbewerbs und die Besichtigung der „Pilsner Urquell“-Brauerei fanden Anklang. So bleibt der MOROP-Kongreß 1976 bestimmt vielen in guter Erinnerung. Über die Arbeit des TA und über die Lokschau berichten wir in den folgenden Heften.



10



11

Bild 10 Dann ging es in diesem Zugverband weiter nach Rybník, wobei eine ganz berühmte Strecke, die einmal zu der Pferdebahn von Č. Budejovice nach Linz gehörte (1823), befahren wurde

Bild 11 In Rybník gab es bald eine neue Überraschung: eine E'422.0 traf mit einem sonderbaren Zug — bestehend aus 1 Dienstwagen, 2 Balm und 2 älteren Beiwagen — ein

Bild 12 Nach einer landschaftlich reizvollen Fahrt nach Lipno — an einem Stausee gelegen — kam eine „Einlage“ in Form einer Busfahrt zurück nach Č. Budejovice, vorbei an vielen Schlössern und Burgen. Unser Bild zeigt einen Teil der DDR-Teilnehmer.

Bild 13 In Č. Budejovice wurde noch auf dem Gelände der weltbekannten Bleistift-Fabrik „Koh-I-Noor“ eines der 22 eisenbahngeschichtlichen Denkmäler besichtigt: Dieses Gebäude war einmal der erste für den Personenverkehr bestimmte „Bahnhof“ auf dem Kontinent, die Ausgangsstation der Pferdebahn.

Fotos: Verfasser

12



13



## 125 Jahre Sächsisch-Böhmische Eisenbahn

Die Eisenbahnstrecke Dečín (früher Bodenbach)—Dresden ist eine der ältesten überhaupt. Schon im Jahre 1842, nur 5 Jahre nach Eröffnung der „Leipzig—Dresdner Eisenbahn“, wurde der Staatsvertrag zwischen Österreich und Sachsen zum Bau der „Sächsisch-Böhmischen Eisenbahn“ unterzeichnet.

Heute ist die Strecke Dečín—Dresden eine wichtige Transitstrecke und die bedeutendste Eisenbahnverbindung zwischen der CSSR und der DDR. Ihrer Bedeutung entsprechend wurde sie in den vergangenen Jahren im Bereich der Deutschen Reichsbahn zwischen Schöna und Dresden rekonstruiert und elektrifiziert. Vorliegender Beitrag befaßt sich mit der Geschichte der Bahn, ihrer Entwicklung nach dem 2. Weltkrieg und der im vergangenen Fünfjahrplan erfolgten Modernisierung.

### 1. Zur Geschichte der Bahn bis 1945

Bereits am 1. August 1848 wurde die 17 Kilometer lange Teilstrecke Dresden—Pirna in Betrieb genommen. Die gesamte Strecke zwischen Dresden und Bodenbach wurde am 1. April 1851 für den öffentlichen Verkehr freigegeben. Schon in den folgenden Jahren zeigte es sich, daß die „Sächsisch-Böhmische Eisenbahn“ außerordentlich bedeutungsvoll für die Industrialisierung des Elbtals zwischen Dresden und Pirna sowie für die Erschließung der Sächsischen Schweiz und des Osterzgebirges werden sollte. So entstanden in Reick, Niedersedlitz, Mügeln (heute Heidenau) und Pirna Industriebetriebe, aus denen so bekannte volkseigene Betriebe wie das Sachsenwerk Niedersedlitz, das Druckmaschinenwerk Heidenau sowie die Kunstseidenfabrik und das Zellstoffwerk in Pirna hervorgegangen sind. Später wurden mehrere Zweigbahnen gebaut, die einerseits die Gebirgsgegenden links und rechts der Elbe an das Eisenbahnnetz anschlossen, andererseits aber auch zur Belebung des Verkehrs auf

der „Sächsisch-Böhmischen Eisenbahn“ beitrugen. Bis zur Jahrhundertwende entstanden folgende Zweigstrecken:

1875 Pirna—Dürröhrsdorf

1877 Bad Schandau—Sebnitz

1880 Pirna—Berggießhübel (später verlängert bis Bad Gottleuba)

1890 Mügeln—Geising (1923 verlängert bis Altenberg).

Auch auf die Entwicklung der damaligen Residenzstadt Dresden blieb die „Sächsisch-Böhmische Eisenbahn“ nicht ohne Einfluß. Der „Böhmische Bahnhof“ lag ursprünglich außerhalb der Bebauung. Nach Inbetriebnahme der Eisenbahn dehnte sich die Stadt aber rasch in Richtung Bahnhof aus, und als bedeutendste Magistrale entstand in Dresden die Prager Straße, die auch heute wieder zu den bekanntesten Geschäftsstraßen von „Elbflorenz“ zählt. Das Bahnhofsgebäude, das anfangs aus einem einfachen Holzbau bestand, wurde 1861 durch ein repräsentatives Steingebäude ersetzt.

Gegen Ende des vorigen Jahrhunderts machte sich eine grundlegende Rekonstruktion der Dresdener Bahnanlagen erforderlich. Es ging im wesentlichen darum, die getrennt voneinander entstandenen Anlagen der „Sächsisch-Böhmischen“, der „Leipzig—Dresdner“, der „Sächsisch-Schlesischen“ und der „Berlin—Dresdner Eisenbahn“ sinnvoller und nach einer einheitlichen Konzeption miteinander zu verbinden. Ein für damalige Zeiten außerordentlich großzügiger Vierjahrplan sah die Verlegung aller Strecken im Stadtgebiet auf die zweite Ebene, die Trennung von Reise- und Güterverkehr und den Neubau der vier großen Dresdner Bahnhöfe vor. Das betraf den „Schlesischen Bahnhof“ (heute Bahnhof Dresden—Neustadt), den „Leipziger Bahnhof“ (Güterbahnhof Dresden—Neustadt), den „Berliner Bahnhof“ (Rangierbahnhof Dresden—Friedrichstadt) und den „Böh-

Bild 1 Wenzelzug mit einer Dampflokomotive der BR 65 im Bf Schöna. Zu der Zeit, als dieses Bild entstand (1974), war die Strecke Dresden-Schöna noch nicht elektrifiziert.



Bild 2 Ein typenrein gebildeter Reisezug, bestehend aus Wagen der Bauart „Altenberg“, auf der Altenberger Zweigstrecke (Aufnahme 1957)



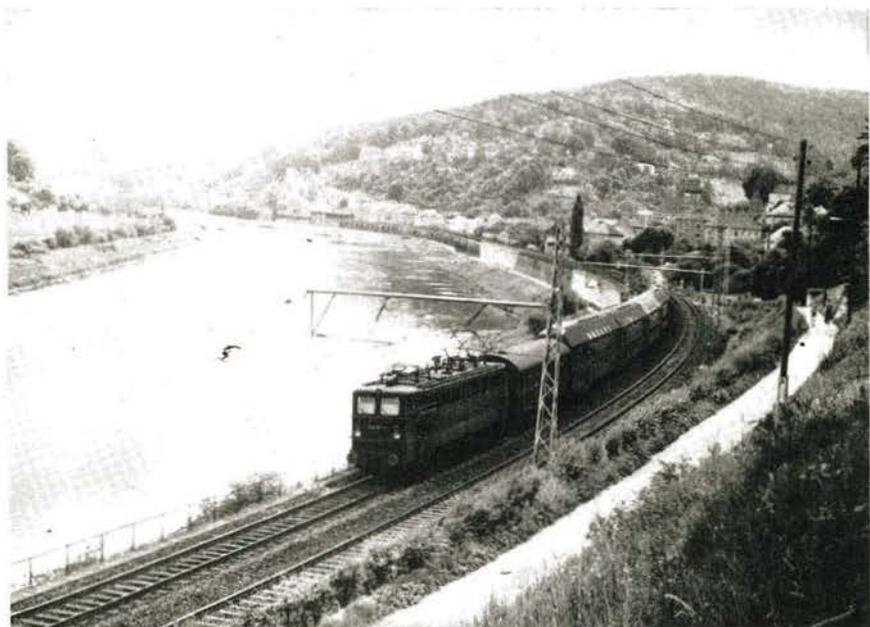


Bild 3 Aufstellen von Fahrleitungsmasten mit Hilfe von Hubschraubern der Interflug im Bf Kurort Rathen

mischen Bahnhof“ (Hauptbahnhof). Die damals entstandenen Anlagen werden z. T. noch heute genutzt. In jüngster Zeit wurde ihre Kapazität durch die Modernisierung der Sicherungsanlagen und die Elektrifizierung weiter erhöht.

Der Umbau des „Böhmischen Bahnhofs“ erfolgte in den Jahren 1890 bis 1898. Kernstück war die Errichtung der 3teiligen Bahnhofshalle und das Verlegen der Durchgangsgleise Richtung Bodenbach (Nord- und Südhalle) in

Bild 4 Blick auf einen Teil der umfangreichen Kunstbauten bei Königstein. Die Fahrleitung für das elbseitige Gleis wurde hier mit an den Masten des hangseitigen Gleises befestigt



die zweite Ebene. Damit entfiel die Behinderung des Straßenverkehrs auf der Prager Straße, deren Schranken (laut einer Überlieferung) bis dahin mehr geschlossen als geöffnet waren.

Ihre nächste große Erweiterung erfuhr die Linie Bodenbach—Dresden (so wurde später die „Sächsisch—Böhmische Eisenbahn“ bezeichnet) in den 30er Jahren, als zwischen Pirna und Dresden ein drittes und viertes Gleis verlegt wurden. Dadurch konnte der stark angewachsene Vorortverkehr vom Güter- und Fernverkehr getrennt werden.

Die Zeit des Faschismus und der 2. Weltkrieg hinterließen auch auf dieser Strecke ihre Spuren. 1945 versank der Dresdner Hauptbahnhof mit der Innenstadt in Schutt und Asche, in Pirna wurde unter anderem das Befehlsstellwerk zerstört und in Dresden entstanden derart umfangreiche Schäden an Hochbauten und Anlagen, daß der Eisenbahnverkehr auf lange Zeit eingestellt werden mußte.

## 2. Die Entwicklung nach dem 2. Weltkrieg

Unter den Eisenbahnstrecken, die die DDR mit der CSSR verbinden, kommt der Strecke Decin—Dresden besondere Bedeutung zu. Es ist die einzige Strecke, die auf Grund einer günstigen Linienführung durch das Elbtal keine nennenswerten Steigungen aufweist. Sie verfügt als 2gleisig ausgebaute Hauptbahn über eine große Durchlaßfähigkeit und besitzt von Dresden aus günstige Verbindungen in alle Richtungen der DDR. Deshalb eignet sie sich besser als alle anderen Strecken für den grenzüberschreitenden Verkehr zur CSSR und nach den südosteuropäischen Staaten.

So wurde nach 1945 der Bahnhof Bad Schandau zum Grenzbahnhof ausgebaut. Der Bf Decin steht mit dem Streckenabschnitt bis zur Staatsgrenze nach der DDR unter Verwaltung der Tschechoslowakischen Staatsbahnen und dient heute der ČSD als Grenzbahnhof. Der von der Deutschen Reichsbahn betriebene Streckenteil beginnt in Schöna und trägt heute die Bezeichnung Schöna—Dresden. Der Reise- und der Güterverkehr haben sich seit 1945 ständig erhöht und einen bisher noch nicht dagewesenen Umfang erreicht. Die Entwicklung des Reiseverkehrs macht nachfolgende Übersicht deutlich:



Bild 5 Unmittelbar nach Verengung des Elbtals hinter Pirna war auch hier eine Sonderkonstruktion für das Anbringen der Fahrleitung an den mächtigen Stützmauern notwendig



Bild 6 Eine Lok der BR 242 im Bf Königstein, wo die Platzverhältnisse sehr beengt sind. Rechts im Hintergrund ist ein Teil der bekannten Festungsanlagen zu erkennen

Reisezugpaare Dresden — Bad Schandau			
Fpl.-Abschn.	Inlandverkehr	grenzüberschr. Verkehr	insgesamt
Winter 1935/36	13	3	16
Sommer 1947	4	—	4
Winter 1960/61	19	5	24
Winter 1975/76	21	8	29
Sommer 1976	24 <sup>*)</sup>	14	38

<sup>\*)</sup> einschl. Dresden — Königstein

Es wird damit gerechnet, daß sich der internationale Reiseverkehr bis 1985 mehr als verdoppelt. Genauso bedeutungsvoll ist die Entwicklung des grenzüberschreitenden Güterverkehrs. Heute sind in Bad Schandau täglich in jeder Richtung über 30 internationale Güterzüge abzufertigen.

Da das enge Elbtal keine nennenswerte Erweiterung der vorhandenen Bahnhöfe zuließ, nahm man von vornherein eine Trennung zwischen Import und Export vor. Züge in Richtung CSSR werden im Bahnhof Bad Schandau abgefertigt, während für Züge in Richtung DDR die Grenzabfertigung in Bad Schandau Ost erfolgt. Um die Bahnhöfe vollständig von allen örtlichen Aufgaben zu entlasten, werden sämtliche Ortsfrachten im benachbarten Bahnhof Rathmannsdorf umgeschlagen.

Bild 7 Schnellzug nach Leipzig, der hier jedoch noch als beschleunigter Personenzug verkehrt (in der Ferne — der „Lilienstein“)

Fotos: Verfasser



Aber nicht nur der grenzüberschreitende Verkehr hat in den letzten Jahren an Bedeutung gewonnen, denn der Streckenabschnitt Dresden—Pirna gehört zum unmittelbaren Vorortbereich der Bezirksstadt. Im Generalverkehrsplan der Stadt, Dresden ist seine Einbeziehung in das Dresdner S-Bahnnetz vorgesehen. Folgende wichtige Teilvorhaben wurden im vergangenen Fünfjahrplan verwirklicht:

- |                |   |
|----------------|---|
| 1. Mai 1971    | Eröffnung des Haltepunkts Dresden-Dobritz,  |
| 30. Sept. 1973 | Einführung eines angenähert starren Fahrplans mit 30- bzw. 60-Minuten-Zugfolge,   |
| 29. Sept. 1974 | Einführung des S-Bahntarifs für Einzelfahrten, nachdem schon einige Jahre vorher ein besonderer Vororttarif für Zeitkarteninhaber in Kraft war. |

Die beiden letztgenannten Maßnahmen betrafen auch andere Strecken im Dresdner Vorortbereich. Geplant ist es, später den S-Bahnverkehr weitgehend vom Fernverkehr zu trennen. Dazu sollen bis 1980 das 3. und 4. Streckengleis zwischen Dresden Hauptbahnhof und Dresden-Reick gebaut und nach 1980 bis Pirna verlängert werden.

### 3. Zur Linienführung

Von der Linienführung her läßt sich die Strecke in 2 große Abschnitte unterteilen. Der erste, von Dresden bis Pirna, verläuft auf der breiten Talsohle des Dresdner Elbtalkessels. Er wird maßgeblich durch die beiderseits der Strecke gelegenen Industriebetriebe geprägt. Über große Abschnitte führen ein oder zwei Industriestammgleise neben den Streckengleisen entlang. Überschneidungsbauwerke, wie in Pirna und Dresden-Reick, dienen einzig und allein der Verbindung zwischen den Güterbahnhöfen und den Industriebetrieben. In Heidenau wird das Zuführungsgleis als Tunnel unter der Strecke hindurchgeführt. Typisch für diesen Abschnitt ist auch der geringe Stationsabstand. Die Haltepunkte Dresden-Zschachwitz und Dresden-Dobritz sind nach 1945 neu eingerichtet worden. Damit verfügt die Strecke Dresden—Pirna einschließlich der Endbahnhöfe über 10 Stationen. Der mittlere Stationsabstand beträgt somit nur 1,9 km. Ganz anders verhält es sich beim Abschnitt zwischen Pirna und Schöna. In Pirna verengt sich das Elbtal derart, daß zwischen Strom und Talböschung nicht genügend Platz für Straße und Eisenbahn vorhanden ist. Deshalb wurde die Straße über die Höhen westlich der Elbe

geführt. Für die Eisenbahn ließen die topographischen Verhältnisse eine solche Lösung nicht zu. Sie führt daher ab Pirna weiter durch das Elbtal und folgt dann genau dem Lauf des Stroms. In dem beengten Elbtal waren zur Anlage der Strecke erhebliche bauliche Maßnahmen, wie die Anlage von Dämmen, Brücken und Stützmauern, unumgänglich. Auch das Landschaftsbild änderte sich in Pirna grundlegend. Es gibt keine Industrie mehr. Die Strecke führt durch das reizvolle, unter Landschaftsschutz gestellte Erholungsgebiet „Sächsische Schweiz“. Bewaldete Hänge, bizarre Felsmassive und saubere Urlaubsorte tauchen immer wieder beiderseits der Elbe auf, und ständig hat der Reisende den Wasserlauf vor Augen.

#### 4. Elektrifizierung und Automatisierung

Das stete Anwachsen des Verkehrsaufkommens führte zu einer immer stärkeren Auslastung der Streckenkapazität und der vorhandenen Bahnanlagen. Um den Bf Bad Schandau von Rangierarbeiten zu entlasten, wurde 1959 der Wendezugbetrieb zwischen Dresden und Bad Schandau eingeführt. 1962 erfolgte die Erweiterung bis Schöna. Im gleichen Jahr konnte in Pirna, dem wichtigsten Unterwegsbahnhof der Strecke, das Gleisbildstellwerk in Betrieb genommen werden.

Doch derartige technische und technologische Maßnahmen führten nur in begrenztem Maße zu einer Kapazitätserweiterung. Andere Maßnahmen, wie die Einrichtung neuer Haltepunkte oder die Einführung des starren Fahrplans, schränkten auch andererseits die Durchlaßfähigkeit wieder ein.

Um der zu erwartenden erheblichen Steigerung des Verkehrsaufkommens gewachsen zu sein, machte sich eine grundlegende Rekonstruktion der Strecke erforderlich. Sie wurde in den Jahren 1971 bis 1975 vorgenommen. Ihr Wertumfang betrug mehr als eine Viertelmilliarde Mark. Beteiligt waren neben Betrieben aus der DDR auch Firmen aus der ČSSR. Die Rekonstruktion erstreckte sich auf den Umbau von Gleisanlagen, die Modernisierung der Sicherungsanlagen und die Traktionsumstellung. Zur Verstärkung des Oberbaus mußten 24 Gewölbebrücken rekonstruiert werden. Drei Stützmauern waren von Grund auf zu erneuern. Die Teilautomatisierung des Betriebs erforderte den Bau von

7 Gleisbildstellwerken (Schöna, Bad Schandau Ost, Bad Schandau, Königstein, Kurort Rathen, Heidenau und Dresden-Reick). Die gesamte 49 km lange Strecke wird mit automatischem Streckenblock ausgerüstet. In den Bahnhöfen mußten 329 Weichenheizungen eingebaut werden. Für die Elektrifizierung waren etwa 1600 Mastfundamente zu gießen. Rund 160 km Gleis galtes, mit Fahrleitung zu überspannen. Beim Setzen der Masten wurden Hubschrauber eingesetzt. Nach einer gut ausgeklügelten Technologie steuerte der Hubschrauber stündlich 10 Masten auf. Neben der Einsparung von Arbeitszeit kam der Reichsbahn auf dieser stark belegten Strecke besonders der Umstand zugute, daß das Setzen der Masten auf diese Weise ohne Sperrung der Strecke möglich war. Durch die Interflug wurden nicht nur 900 Masten aufgestellt, sondern auch die meisten Quertragwerke eingehängt.

Mit Beginn des Sommerfahrplans 1976, 125 Jahre nach Eröffnung des durchgehenden Eisenbahnbetriebs zwischen Bodenbach und Dresden, wurde auf der Strecke Schöna—Dresden der elektrische Zugbetrieb aufgenommen. Zunächst verkehren 80 Prozent der Reisezüge mit Elektrolokomotiven. Dadurch wird je Zug ein Reisezeitgewinn von etwa 10 Minuten erzielt. Für einige Züge ist die Reisezeitverkürzung erheblich größer, wenn auf Grund der neuen Fahrzeiten ein Überholungs-aufenthalt in Pirna vermeidbar wird. In mehreren Relationen kann in Dresden Hbf ein Lokwechsel entfallen. So gibt es seit dem 30. Mai 1976 durchgehende Vorortzüge zwischen Meißen und Schöna bzw. Tharandt und Pirna. (Zu diesem Abschnitt siehe auch H. 10/76)

#### 5. Ausblick

Bis 1977 wird das Umformerwerk in Dresden-Niedersedlitz fertiggestellt werden. Von dann an können auch die restlichen Personenzüge sowie die Schnell- und Güterzüge mit Elektrolokomotiven bespannt werden. Damit ist die Modernisierung noch nicht abgeschlossen. Besonders im Vorortbereich zwischen Dresden und Pirna sind weitere Neuerungen vorgesehen. Neben der bereits genannten Streckenerweiterung plant man die Erhöhung der Bahnsteige auf 550 mm über SO, den Bau einer Abstellanlage für Vorortzüge in Pirna und den Einsatz von Nahverkehrstriebwagen der BR 280.

FRITZ DÖSCHER (DMV), Löbau

## Veränderungen an TT-Fahrzeugen

Bei der Vorstellung des TT-Modells der BR 130 vom VEB Berliner TT-Bahnen im Heft 1/76 wurde bereits bemängelt, daß nur die mittlere (obere) Stirnlampe leuchtet. Ich habe das abgeändert, indem ich die Lampennachbildungen der Seitenbeleuchtung durchbohrte und mit durchsichtigem Zelluloid hinterlegte. Weiterhin wurde das Unterteil der Lok mit einem Bohrer von 2,2 mm  $\varnothing$  schräg nach oben aufgebohrt, ebenso die aus Blech bestehende Blende über der Kleinstglühlampe. In beide Bohrungen wurde ein etwa 15 mm langes Stück Lichtleitkabel mit einem Außendurchmesser von 2,25 mm gesteckt und mit Alleskleber befestigt. Trotz des Spalts zwischen Lokober- und -unterteil ist das Licht der beiden Seitenlaternen fast ebenso hell wie das der mittleren. Außerdem störte mich immer das „Schütteln“ der Lok beim Anfahren. Auch dieser Zustand läßt sich recht einfach beheben. Die störende Bewegung hört sofort auf,

wenn das seitliche Spiel am Drehgestell beseitigt wird. Das erreicht man am einfachsten durch Unterkleben eines etwa 1,5 mm starken Plaststückchens unter die Stromabnehmer am Unterteil. Das Spiel in Längsrichtung der Lok bleibt dabei noch erhalten.

Die „Entgleisungsfreudigkeit“ der zachsigen Reko-Reisezugwagen ist vielen TT-Freunden bekannt. Die Ursache liegt darin, daß die Räder der mittleren seitenverschiebbar angeordneten Achse an den Langträger anstoßen und daher nicht voll zum Ausschlag kommen können bzw. am Langträger schleifen und dadurch einen schwergängigen Lauf der Radsätze hervorrufen. Es reicht aus, am Langträger mit einem scharfen Messer oder einer Feile eine Rundung von etwa 1 mm Tiefe auszuarbeiten. Damit gibt es bei diesen Wagen keinen Ärger mehr.

## Ein neues Modell des VEB Berliner TT-Bahnen — die Dampflokomotive der BR 56<sup>20-30</sup>

Ein Bericht über das Modell und  
ein Vergleich mit dem Vorbild



Bild 1 Eine ganz große Seltenheit: Vorbild und Modell stimmen sogar in der Betriebsnummer überein!

Wie wir in unserem Messebericht über die Leipziger Herbstmesse 1976 schon mitteilten, stellte der VEB Berliner TT-Bahnen ein neues Triebfahrzeug-Modell aus, über das unsere Leser in diesem Heft etwas mehr erfahren sollten.

Gewiß zur Freude aller Modelleisenbahner, die diese bei uns so beliebte Nenngröße für sich ausgewählt haben, handelt es sich bei der Neuheit endlich einmal wieder um ein Dampflokom-Modell, und zwar um eine Nachbildung der Schleppender-Güterzug-Lokomotive der BR 56<sup>20-30</sup> der DR.

Bevor wir uns aber näher mit dem neuen Modell befassen, werfen wir erst noch einen kurzen Blick auf das Vorbild und verschaffen uns so eine gute Vergleichsmöglichkeit zwischen diesem und seiner Nachbildung im Maßstab 1:120.

### Vorbild

Bekanntlich existierten bei der DR von der Baureihe 56 mehrere unterschiedliche Bauarten. Da gab es zunächst die BR 56<sup>1</sup>, die ehemalige preuß. G 8<sup>3</sup>, entstanden aus der G 12 (58<sup>10-21</sup>) durch Fortnahme einer Kuppelachse und Verkürzung des Kessels.

Ferner kannte man die BR 56<sup>2-8</sup>, die von der pr. G 8<sup>1</sup>, also der BR 55<sup>25-56</sup>, abstammte, indem man dieser eine vordere Laufachse gab.

Und schließlich kommen wir nun zum eigentlichen Vorbild dieses neuen TT-Modells, der BR 56<sup>20-30</sup>. Diese leitete sich von der G 8<sup>3</sup>, einer Dreizylinder-Lokomotive ab, indem man bei ihr den mittleren Zylinder entfallen ließ und somit eine 1'Dh2-Maschine schuf. Ihr erstes Baujahr war 1919 (Fa. Henschel & Sohn, Kassel), und bis zum Jahre 1927 wurden von ihr insgesamt 859 Exemplare gebaut, von denen die weitaus meisten zur Preußischen Staatsbahn bzw. dann zur Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft gelangten.

Die Lok hatte einen Belpaire-Stehkessel. Der Langkessel bestand aus zwei Schüssen. Als Treibachse fungierte die dritte gekuppelte Achse. Der feste Radstand zwischen der ersten und der vierten Kuppelachse der Lokomotive betrug 4500 mm.

### Das Modell

Das TT-Modell wird durch den Standard-Motor des VEB Berliner TT-Bahnen angetrieben. Alle vier Kuppelachsen werden über ein Stirnradgetriebe zur Erzeugung der Zugkraft herangezogen. Diese wird dadurch ganz besonders stark erhöht, indem die Radsätze der ersten beiden Kuppelachsen beiderseits mit Haftreifen belegt sind und das Ballastgewicht sich genau über diesen

Achsen befindet.

Da dadurch natürlich diese beiden Radsätze für die Stromabnahme ausfallen, hat der Hersteller das so elegant gelöst, indem der Fahrstrom von den beiden hinteren Kuppelachsen der Lokomotive sowie von allen drei Tenderradsätzen abgenommen wird. Dadurch ist eine doppelte Litzenverbindung zwischen Lok und Tender erforderlich, die jedoch wegen des äußerst geringen Abstandes zwischen beiden (nur knapp 2 mm!) praktisch nicht ins Auge fällt.

Das Modell verfügt über eine Zweilicht-Spitzenbeleuchtung. Von einer auf dem Ballastgewicht angeordneten Kleinstglühlampe wird über 2 Lichtleitkabel den zierlichen, modellmäßigen, auf der Pufferbohle aufgesetzten Loklaternen der Beleuchtungseffekt zugeführt. Die relativ dicken Lichtleitkabel stören dabei leider das ansonsten so feinst nachgebildete Modell in seinem Gesamteindruck. Deshalb hat es der Hersteller auch voll und ganz dem Besitzer des Modells überlassen, entweder die unmodellmäßigen Lichtleitkabel in Kauf zu nehmen und damit eine Spitzenbeleuchtung zu haben oder aber diese Kabel mit zwei einfachen Handgriffen selbst zu entfernen, um damit zwar auf die Beleuchtung zu verzichten, aber die Modellmäßigkeit gewaltig zu erhöhen. Wir jedenfalls empfehlen es jedem TT-Modellbahnfreund, letztere Möglichkeit anzuwenden.

Die Steuerung ist ebenfalls fein ausgeführt und entspricht dem Vorbild. Die Beschriftung an Lok und Tender ist lupenrein. Die Gravuren der Einzelheiten sind sehr gut, wie die Fotos zeigen.

Um die vordere Laufachse entgleisungssicher anzuordnen, wählte man die vom TT-Modell BR 35 (neue Ausführung) her bekannte Weise: Der Deichselarm ist mittig unter der Lok gelagert und verfügt somit über einen einwandfreien Schwenkbereich. Ebenfalls wurde die Tenderkupplung mittig unter der Lok angebracht, so daß auch sie eine lange Deichsel darstellt, die die enge Kupplung zwischen Maschine und Tender ermöglicht. Außerdem ist der Tender selbst noch um diese Deichsel ausreichend drehbar angeordnet. Das Ganze stellt eine gute Lösung dar. Bei unseren Erprobungen konnten wir keine Entgleisungen feststellen.

Das Modell der BR 56<sup>20-30</sup> ist für die Förderung von Güterzügen, aber auch von Personenzügen im Hügel- und Mittelgebirgsland geeignet. Allerdings sollte man beachten, daß diese Lokomotiven schon verschrottet sind und daher Fahrzeuge neuzeitlicherer Bauart in von ihr geförderten Zügen nicht stilecht wirken.