

# der modelleisenbahner

FACHZEITSCHRIFT  
FÜR DAS MODELLEISENBAHNWESEN  
UND ALLE FREUNDE  
DER EISENBAHN

JAHRGANG 27



Organ  
des Deutschen  
Modelleisenbahn-  
Verbandes der DDR



TRANSRESS VEB VERLAG FÜR VERKEHRSWESEN

Verlagspostamt Berlin Einzelheftpreis 1,— M

JULI

7/78

32 542

## Unsere historische Foto-Ecke

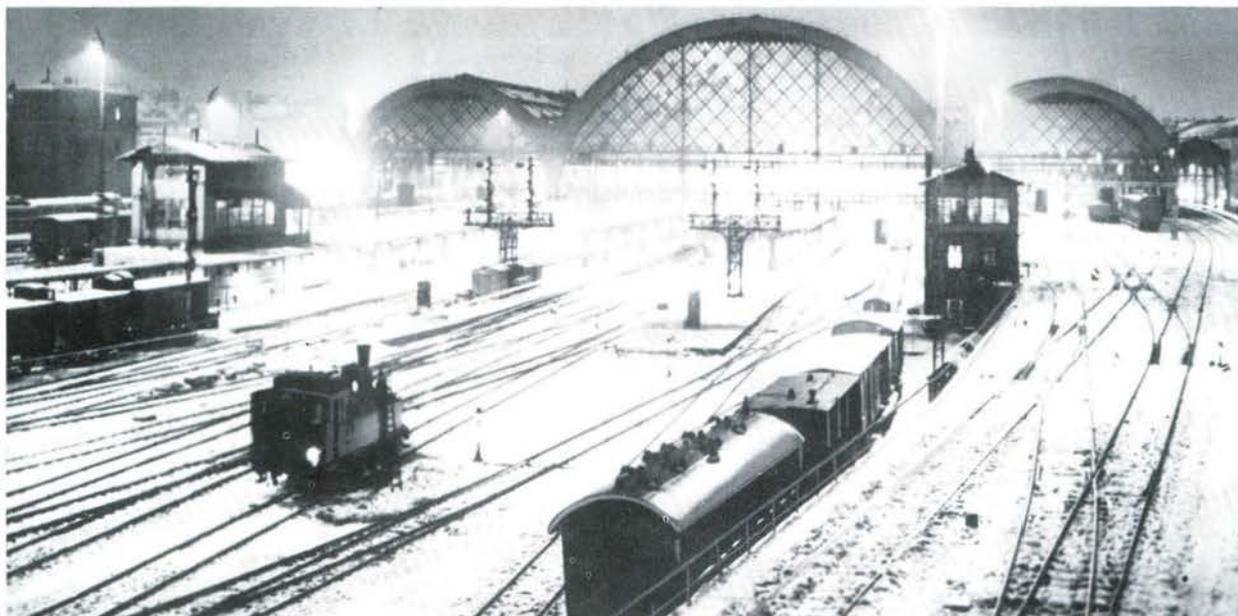


Bild 1 Der Dresdner Hauptbahnhof in einer Winternacht im Dezember 1928. Die B-Rangierlokomotiven trugen damals noch Namen, wie „Gutenberg“, „Gustav Zeuner“ usw.

Foto: R. Thümler, Leipzig



Bild 2 In unserem Heft 277 veröffentlichten wir dieses Foto aus dem Jahre 1929 mit einem D-Zug bei Klotzsche, Strecke Dresden—Görlitz

Foto: R. Thümler, Leipzig

Bild 3 Unser Leser Joh. Schneider aus Dresden nahm daraufhin an gleicher Stelle dieses Bild im April 1977 auf; eine herrliche Idee!

Foto: Joh. Schneider, Dresden

Wir sind jedem Leser äußerst dankbar, der uns Fotos, besonders historische, für die Gestaltung dieser Seite einsenden kann.



## Redaktion

Verantwortlicher Redakteur:  
Ing.-Ök. Journalist Helmut Kohlberger  
Typografie: Pressegestalterin Cornelia Schirmer  
Anschrift der Redaktion: „Der Modelleisenbahner“,  
DDR — 108 Berlin, Französische Str. 13/14, Post-  
fach 1235  
Telefon: 2 04 12 76

Sämtliche Post für die Redaktion ist nur an unsere  
Anschrift zu richten.

Zuschriften, die die Seite „Mitteilungen des DMV“ (also  
auch für „Wer hat — wer braucht?“) betreffen, sind  
hingegen nur 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-Bau-Ing. Günter Fromm, Erfurt  
Ing. Walter Georgii, Zeuthen  
Joh. Hauschild, Leipzig  
Prof. em. Dr. sc. techn. Harald Kurz, Radebeul  
Dipl.-Jur. Ing. Erich Preuß, Berlin  
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 ent-  
nehmen.

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: 2 26 76, und alle DEWAG-Betriebe und Post-  
und Zweigstellen in den Bezirken der DDR. Gültige Preisliste  
Nr. 1.

Bestellungen nehmen entgegen: in der DDR: sämt-  
liche Postämter, der örtliche Buchhandel und der  
Verlag — soweit Liefermöglichkeit; im Ausland: der  
internationale Buch- und Zeitschriftenhandel, zusätz-  
lich in der BRD und in Westberlin: der örtliche Buch-  
handel, Firma Helios Literaturvertrieb GmbH., 1 Ber-  
lin 52, Eichborndamm 141—167, sowie Zeitungs-  
vertrieb Gebrüder Petermann GmbH & Co KG, 1 Ber-  
lin 30, Kurfürstenstr. 111.

UdSSR: Bestellungen nehmen die städtischen Abtei-  
lungen von Sojuspechatj bzw. Postämter und Post-  
kontore entgegen. Bulgarien: Raznoisznos, 1. rue Asse,  
Sofia. China: Guizi Shudian, P. O. B. 88, Peking, ČSSR:  
Orbis Zeitungsvertrieb, Bratislava, Leningradska ul 12.  
Polen: Buch: u. Wilcza 46, Warszawa 10. Rumänien:  
Cartimex, P. O. B. 134/135, Bukarest. Ungarn: Kultura,  
P. O. B. 146, Budapest 6. KDVR: Koreanische Gesell-  
schaft für den Export und Import von Druckerzeugnis-  
sen. Chulpanmul, Nam Gu Dong Heung Dong Pyonggy-  
ang, Albanien: Ndermerrija Shetnore Botimeve, Tirana.  
Auslandsbezug wird auch durch den Buchexport  
Volkseigener Außenhandelsbetrieb der Deutschen  
Demokratischen Republik, DDR — 701 Leipzig, Lenin-  
straße 16, und den Verlag vermittelt.

# der modelleisenbahner

Fachzeitschrift für das Modelleisenbahnwesen  
und alle Freunde der Eisenbahn

7 · Juli 1978 · Berlin · 27. Jahrgang

Organ des Deutschen Modelleisenbahn-Verbandes der DDR



Die Redaktion wurde im Jahre 1977 anlässlich des  
25 jährigen Bestehens mit der Ehrennadel des DMV in  
Gold ausgezeichnet.

## Inhalt

	Seite
Unsere historische Fotoecke .....	II. U.-S.
Günter Weißner	
101 Jahre Strecke Bad Schandau—Sebnitz—Neustadt .....	194
Meine Mutter wußte stets, wo sie mich als Junge suchen mußte: am Bahnhof .....	197
Eine I-Heimanlage in neuer Gestaltung .....	198
Gottfried Köhler	
Schienerfahrzeuge auf der Leipziger Frühjahrsmesse '78 .....	200
Ulrich Thomsch	
75 Jahre Cottbuser Straßenbahn (2 und Schluß) .....	203
Wolfram Wagner	
Studentensommer — eine schöne Tradition	
HfV-Studenten halfen einer „Bimmelbahn“ .....	205
Hans-Dieter Weide	
Die Pioniereisenbahnen in der DDR .....	206
Erhard Seibicke	
Praktische Elektronik für Modelleisenbahner (Schluß) .....	208
Vollautomatische Steuerung von Kehr- und Wendeschleifen .....	210
Wir verfeinern handelsübliche H0-Triebfahrzeuge .....	213
Wissen Sie schon und Text und Maßskizze zum Lokfoto des Monats .....	214
Lokfoto des Monats: Dn2-Güterzuglokomotive der BR 55 <sup>0</sup> der DR (ex pr. G 71) .....	215
Interessantes von den Eisenbahnen der Welt .....	216
Unser Schienenfahrzeugarchiv:	
Wolfgang Kunert	
Zweiachsiger Nebenbahntriebwagen der Baureihe M 130.2 der ČSD .....	217
Mitteilungen des DMV .....	219
Selbst gebaut .....	III.U.-S.

## Titelbild

Bei der Deutschen Reichsbahn hat die Dampftraktion — und das für jeden aufmerksamen Beobachter  
besonders in den letzten Jahren recht augenscheinlich — stark abgenommen. Viele Strecken in der  
gesamten DDR sind bereits völlig dampffrei. Und so spricht es sich in den Kreisen der Freunde der  
Eisenbahn schnell herum, wo man noch Dampflokomotiven im Einsatz antrifft. Saalfeld ist noch eine der  
wenigen „Domänen“ der Dampftraktion.  
Unser Bild zeigt das recht deutlich, doch schon stehen auch Diesellokomotiven dort bereit, wie es ein Blick  
in das Bw (links im Bild) wiedergibt.

Foto: Manfred Schwarz, Köledda

## Rücktitelbild

Wir schauen uns hier noch einmal die in diesem Heft auf den Seiten 198/199 beschriebene Heimanlage  
in der Nenngröße I des Dr. Fritz Wahl, Berlin, an, bevor wir das Heft beiseite legen.  
Das Bild erfaßt nur einen schmalen Anlagenstreifen, der aber dennoch echte Eisenbahn-Atmosphäre  
wiedergibt. Gewiß wird beim Betrachten dieses Fotos das Herz manches Freundes der großen Spurweiten  
höher schlagen.

Foto: Dr. Fritz Wahl, Berlin

## 101 Jahre Strecke Bad Schandau—Sebnitz—Neustadt

Am 1. Juli 1877 wurde die Strecke Bad Schandau—Sebnitz—Neustadt—Dürrröhrsdorf in Betrieb genommen, und am 1. September des gleichen Jahres folgte die Strecke Neustadt—Neukirch—Wilthen—Bautzen bzw. Sohland.

Schon von 1851 an bestand im Elbtal die Bahn von Dresden nach Bodenbach (jetzt Děčín), und die Strecken Dresden—Bautzen—Görlitz bzw. Löbau—Zittau waren gar schon seit 1846 in Betrieb. Außerdem verlängerte die Südläusitzer Eisenbahn ihre 1868 von Zittau nach Großschönau gebaute Strecke nach Ebersbach und 1875 bis nach Sohland.

So ist es verständlich, daß die damals aufstrebende Industrie in den Städten Sebnitz, Neustadt und Stolpen auf einen direkten Eisenbahnanschluß drängte, zumal die damaligen Straßen und Wege in der Sächsischen Schweiz für Fuhrwerke sehr schlecht waren.

Die einzelnen Eisenbahn-Komitees vertraten über den Streckenverlauf teilweise gegensätzliche Ansichten. Doch schließlich beschloß der sächsische Landtag, zunächst eine Bahnverbindung von Kamenz über Arnsdorf nach Pirna herzustellen, und 1873 dann, eine solche auch von Schandau über Sebnitz—Neustadt—Wilthen—Bautzen/Sohland zu errichten.

Im Rahmen dieses Beitrags wird jedoch nur die 28 km lange Strecke von Bad Schandau über Sebnitz nach Neustadt

behandelt, die 1977 100 Jahre alt wurde und als einzige die Sächsische Schweiz quer durchschneidende Bahn für den Freund der Eisenbahn besonders interessant sein dürfte. Außerdem wird anläßlich des bevorstehenden Verbandstags des Deutschen Modelleisenbahn-Verbandes der DDR im August d.J. über diese Strecke eine Sonderfahrt führen.

### Der Bau der Strecke

Im Juli 1874 begann der für die damalige Zeit recht schwierige Bau dieser Strecke. Er erforderte 7 Tunnel mit einer Gesamtlänge von 983 m, 2 Viadukte in Sebnitz sowie 28 größere und 41 kleinere Brücken und Unterführungen zu bauen. Mit Hacke, Schaufel und pferdebespannten Feldbahnloren waren 1 287 000 m<sup>3</sup> Erdreich zu bewegen. Meistens waren etwa 850 Arbeiter eingesetzt, und so konnte der Zugverkehr bereits nach 3 Jahren aufgenommen werden. Bei diesen Geländebedingungen und den damaligen technischen Mitteln eine beachtliche Leistung!

Die Baukosten der Strecke, einschließlich des Abschnitts von Neustadt bis Dürrröhrsdorf, betragen insgesamt 9 789 508 Mark. Die Brücke über die Elbe in Bad Schandau mit ihren 3 großen Bogenkonstruktionen (2 von je 50 m und 1 von 80 m) kostete 1 037 500 Mark.



Bild 1 Eine Aufnahme des Bf Bad Schandau vom Sommer des Jahres 1958, als es dort noch „dampfte“.



Bild 3 Der N 8633 befindet sich hier Sommer 1961 während der Fahrt von Bad Schandau nach Sebnitz am jetzt nicht mehr beschränkten Posten 35 zwischen Ulbersdorf und Sebnitz. Die Zuglokomotive war die 86 501, die durch ihren Skoda-Schornstein auffiel.

Bild 2 Aus dem Mai 1960 stammt dieses Bild, das den P 3857, aus einer BR 86, ehemaligen bayr. B3i bzw. B1 und Pw gebildet, zwischen dem Tunnel V und dem Einfahrsignal F des Bf Ulbersdorf zeigt.



Bild 4 Ein typisches Bild aus den 50er Jahren vom Betrieb auf dieser Strecke: Der GmP 8634 von Neustadt nach Bad Schandau bei der Einfahrt in den Bf Sebnitz. Rechts liegt das ehemalige Streckengleis nach Rumburk (ČSSR).



## Streckenführung, Betriebsstellen

Bis zum Jahre 1923 wurde die Strecke als Hauptbahn betrieben, seitdem ist sie aber als Nebenbahn eingeordnet, die jetzt mit 50 km/h befahren werden darf. Alle Bahnhöfe haben Ein- und Ausfahrtsignale sowie Einfahrtsignale. Nur in Neustadt sowie auf einer Seite in Rathmannsdorf stehen anstelle letzterer Kreuztafeln.

Erst mit dem Bau dieser Bahn entstand der jetzige Bf Bad Schandau, zuvor nahm diese Funktion an der Elbtalstrecke der heutige Hp Krippen wahr. Während bis 1945 der Bf Bad Schandau dem Ausflugsverkehr in die Sächsische Schweiz und vor allem dem Übergang auf die Sebnitzer Strecke diente, bekam er erst nach dem Krieg nach und nach seine heutige wichtige Bedeutung als Grenzübergangsbahnhof zur ČSD. Mit der Inbetriebnahme des zentralen Spurplanstellwerks im Mai 1976 sind sicherungstechnisch Ein-, Aus- bzw. Durchfahrten vom Hauptgleis Schöna—Dresden in Richtung Sebnitz und umgekehrt möglich. In Bad Schandau liegt außerdem mit 128 m ü. NN gleichzeitig der niedrigste Punkt der Sebnitzer Strecke.

Nach Verlassen des Bf Bad Schandau und nach Passieren der Elbbrücke gelangt man gleich zum Bf Rathmannsdorf, auf dem auch der gesamte Ortsgüterverkehr für den Raum Bad Schandau abgewickelt wird. Seit 1946 steht betrieblich nur noch 1 Hauptgleis zur Verfügung, aber 4 Nebengleise, über ortsbediente Weichen erreichbar, sind noch mit verschiedenen Ladestellen vorhanden. Man plant, diese Betriebsstelle in die Gleisbildtechnik von Bad Schandau mit einzubeziehen. In Rathmannsdorf zweigt auch noch eine Anschlussbahn des Staatlichen Forstwirtschaftsbetriebes und des Getreidelagers Prossen ab. Bei der Weiterfahrt durchquert der Zug noch im Bahnhofsbereich den Tunnel VII (377 m).

Im bald darauf erreichten Hp Porsdorf verlassen meistens Touristen den Zug, um zum Kurort Rathen zu wandern. Noch 1927 bestand dort hinter dem Hp rechts ein kleiner Gleisanschluss einer Firma. Hat die Strecke bisher zweimal den Lachsbach auf Stahlträgerbrücken überquert, so folgt sie dann dem Tal der Sebnitz. Hohe Sandsteinfelsen rücken nahe heran, und bald kommt der hohe Schornstein des Linoleumwerks Kohlmühle in Sicht. Der Zug hält im Hp Goßdorf-Kohlmühle an (147 ü. NN), von dem ein Anschluss zum Werk besteht. Von 1897 bis 1951 zweigte hier eine 750-mm-Schmalspurbahn nach Hohnstein ab, die nur von den sächsischen IV K-Lokomotiven (BR 99<sup>51-60</sup>) befahren wurde. Im Herbst 1965 wurde der Bahnhof in eine Haltestelle umgewandelt, und 1975 fiel auch die Schrankenanlage am Wegübergang fort. Links der Bahn verläuft noch auf etwa 1,5 km Länge der alte Schmalspurdamm, um dann über einen kleinen Viadukt in einem Tunnel zu verschwinden. Nun bekommt die Strecke einen ausgesprochenen Mittelgebirgscharakter. Das Tal verengt sich, Kurve reiht sich an Kurve, und viele Brücken folgen. Die Steigung beträgt von hier bis nach Sebnitz fast ständig 1:50. Daher halten auch im folgenden Hp Mittelndorf Reisezüge nur nach Bedarf. Nach Passieren der Tunnel VI (77 m) und V (91 m) fährt der Zug in den 224 m ü. NN gelegenen Bf Ulbersdorf ein. Er hat 2 Hauptgleise und ist die einzige Kreuzungsstelle zwischen den beiden Endbahnhöfen dieser Strecke. Anlagen für den örtlichen Güterverkehr bestehen nicht mehr.

In rascher Folge wechseln anschließend 8 Brücken, 1 Einschnitt, kurze Dämme sowie die Tunnels IV (109 m), III (93 m) und II (89 m) einander ab, und nach 1,7 km Fahrt erreicht man den 1908 eröffneten Hp Amthainersdorf, der schon zur Kreisstadt Sebnitz gehört. Das Tal erweitert sich, die Bahn bleibt in linksseitiger Hanglage, und die ersten Industrieanlagen werden sichtbar. Nach einem längeren Einschnitt



Bild 5 Die Dieseltraktion hält auf dieser Strecke Einzug; hier die Abnahmefahrt mit LVT auf dem Umspannwerk-Viadukt in Sebnitz.

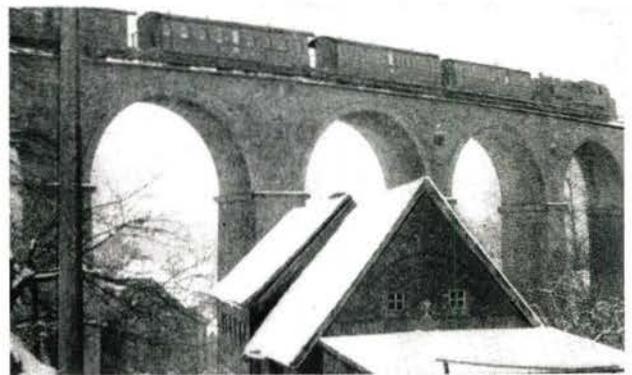


Bild 7 Der P 3864 im Winter 1960 auf dem Sebnitzer Stadtviadukt. Der Zug besteht aus einer 86er und sächs. Bp bzw. Btrp.

Bild 6 Dieses Bild zeigt deutlich die erheblichen Neigungsunterschiede zwischen dem Streckengleis in Richtung Sebnitz (links), das 1:50 ansteigt, und rechts mit einem Übergabezug das mit 1:30 geneigte Anschlussgleis zum VEB Kombinat „Fortschritt“, Betriebsteil Sebnitz.



Bild 8 Auf engstem Raum zweigen im Westkopf des Bf Sebnitz (Sachs.) Boden-, Rampen- und Ladegleise ab. Im Hintergrund fährt gerade ein Personenzug aus Richtung Bad Schandau in den Bahnhof ein (1965).





Bild 9 Wie im Beitrag erwähnt, wurde auch der „Vindobona“, hier mit Vorspann durch eine BR 86, über diese Strecke umgeleitet (1957).

Fotos: Verfasser

erblickt man auch neue Wohnkomplexe. Das Seitental des Seiffenbachs und die Landstraße nach Neustadt werden auf einem 24 m hohen Viadukt überquert, direkt darunter liegt das Umspannwerk. Unmittelbar dahinter liegt rechts der Abzweig eines Gleisanschlusses, der mit einem 700 m langen Gefälle in das Landmaschinen-Kombinat Fortschritt führt. Nach Durchfahren des 147 m langen, in einer Linkskrümmung gelegenen Tunnels I kommt das Einfahrsignal K von Sebnitz in Sicht, und unmittelbar hinter diesem beginnt der 8böigige 22 m hohe Stadtviadukt. Dieses von italienischen Arbeitern aus Granitsteinen errichtete Bauwerk liegt in einem Rechtsbogen von nur 250 m Radius und außerdem noch in einer Neigung von 1:50. Zur Zeit seiner Errichtung war es das einzige Bauwerk mit derartigen Parametern in Deutschland. Tief unter dem Viadukt liegt, imposant von Bergen eingebettet, die Stadt mit ihren 14 500 Einwohnern. Die Strecke hat hier eine Höhe von 315 m ü. NN erreicht, während das Stadtzentrum nur 275 m hoch liegt. Die Rechtskrümmung der Strecke setzt sich noch weiter fort, selbst die Weichenstraße des Ostkopfes des Bahnhofs liegt noch in einer solchen. Das Ganze ist übrigens ein Musterbeispiel für den Modelleisenbahner, ist doch alles auf engstem Raum zusammengedrängt! Die insgesamt 22 Weichen werden von 2 Stellwerken, B1 und W2, aus bedient. Bis 1938 war Sebnitz auch noch Grenzbahnhof der 1905 eröffneten Strecke nach Dolní Poustevna—Rumburk der damaligen Böhmisches Nordbahn.

Durch einen in einer Linkskrümmung liegenden Einschnitt verläßt die Strecke den Bf Sebnitz in Ri Neustadt, noch im Weichenbereich bereits wieder in eine Steigung von 1:50 übergehend. Rechts neben ihr verläuft auf 500 m Länge das Gleis zur ČSD, das dann nach rechts durch einen Einschnitt zur Staatsgrenze nach der ČSSR führt. Etwas später nähert sich die Grenze auch der Strecke nach Neustadt bis auf etwa 30 m.

Nun wird der 416 m hohe Finkenberg umfahren, und dann windet sich die Strecke am Südhang des Massivs des Ungerbergs (537 m) ständig mit 1:60 bzw. 1:65 ansteigend in die Höhe. Ein herrlicher Fernblick auf die Berge des Böhmisches Mittelgebirges, der Sächs. Schweiz bis hin zu den Höhen des Osterzgebirges bietet sich dem Auge. Der höchste Punkt der ganzen Strecke mit 415 m Höhe ü. NN ist im bald erreichten Hp Krumhermsdorf gelegen. Dort bestand bis 1931 noch ein Bahnhof, und als Haltestelle dienten bis 1967 noch einige Anlagen.

Von dort an führt nunmehr die Strecke in weiten Bögen und in einer Neigung von 1:90 bzw. von 1:75 talwärts. Nach etwa 4 km öffnet sich ein weites Tal mit sanften Hängen. Unten an der Talsohle breitet sich der Ort Polenz aus, und am westlichen Horizont wird die Burgruine Stolpen sichtbar. Noch am Nordhang auf dem im Gefälle liegenden Streckenabschnitt erkennt man schon das Einfahrsignal des Bf Neustadt. Beiderseits der Bahn künden Neubauten von dem Aufblühen dieser Industriestadt mit mehr als 10 000 Einwohnern während der letzten Jahre. Von links

führt die Strecke von Pirna—Dürrröhrsdorf—Stolpen heran und mündet neben der anderen in den 342 m ü. NN liegenden Bf Neustadt. Auch dieser hat 2 Stellwerke, doch es erweist sich täglich immer mehr, daß die Bahnanlagen bald nicht mehr dem anwachsenden Güteraufkommen der Industrie Genüge tragen und Erweiterungen unumgänglich sein werden. Landmaschinen aus der Produktion des Kombinats stellen die hauptsächlichlichen Wagenladungen dar. Und am Bahnhofsostkopf, also in Ri Bautzen, zweigt die Werkbahn ab, die auch immer größer wird.

### Fahrzeugeinsatz und Zugbetrieb

Nach alten Bildern und nach mündlichen Überlieferungen befuhren in den ersten Jahrzehnten vorwiegend die kleinen 1B-Schleppenderlokomotiven der sächs. Gattung IIIb diese Strecke, bis sie in den 20er Jahren von T 9 (BR 91<sup>3-18</sup>) abgelöst wurden. Vor Güterzügen mußten diesen Maschinen bei mehr als 400 t Zuglast je eine Vorspann- und eine Schiebelok gestellt werden. Güterzüge aus Ri Bautzen und ein Teil der Reisezüge aus Ri Neukirch wurden später bis Sebnitz durch die BR 38<sup>2-3</sup> und 64 gefördert. 1938/39 verkehrten die Reisezüge fast nur als Triebwagen der Bauart VT 135, teilweise sogar im 90-Minuten-Abstand.

Nach 1945 dominierte dann zunächst wieder die BR 91, und nur bei Ersatzstellung fuhren auch die 38<sup>2-3</sup> des Bw Bautzen oder eine 38<sup>10-40</sup> (pr.P8), vereinzelt auch 86er und sogar die BR 98 (sä.I TV) von der Windbergbahn. Nach 1955 wurden aber die 91er den Anforderungen immer weniger gerecht, und so wurden sie von 1957 an völlig durch die BR 86 ersetzt. Dadurch wurden die Fahrzeiten der 150-t-Reisezüge zwischen Schandau und Sebnitz von 50 Minuten auf nur 35 verkürzt. Mehrere Jahre lang fuhren dann auch die VT 137 oder auch die VT 135 mit oder ohne Beiwagen wieder sowie hin und wieder auch die Diesellokomotive der BR 36 mit einem beige-roten Bi-Wagen bzw. mit einem 410er-Steuerwagen. Als im Elbtal Hochwasser die Hauptstrecke in die ČSSR beschädigt hatte und diese gesperrt werden mußte, wurden alle internationalen Schnellzüge und Dg an mehreren Tagen der Jahre 1957 und 1958 sowie auch der „Vindobona“ (SVT 137, 273—78), dieser teilweise auch mit Vorspann einer 86er, über diese Strecke umgeleitet.

Der planmäßige Triebwageneinsatz genügte dann jedoch den Anforderungen des gewachsenen Reiseverkehrs auf dieser Strecke nicht mehr. So wurden die Triebwagen durch lokbespannte Züge verdrängt. In größerem Umfang kamen nun auch Lokomotiven der BR 50 und teilweise auch 52 zum Einsatz. Im Juli 1967 verlief die erste Probefahrt mit einer 110er (damals noch BR V 100), und mit dem Sommerfahrplan 1968 wurde diese Baureihe dann planmäßig dort eingesetzt. Vom selben Zeitpunkt an förderten auch Diesellokomotiven der BR V 180 (jetzt 118<sup>2-4</sup>) des Bw Cottbus die Wochenendausflugszüge von Cottbus bis Schandau über Sebnitz, und das Bw Hoyerswerda begann mit dem Plandienst nach Sebnitz später bis nach Bad Schandau mit LVT. Ab Mai 1970 befanden sich zwischen Sebnitz und Bad Schandau nur noch Diesellokomotiven bzw. -Triebwagen (LVT) im Einsatz. Nachdem man dann vom Sommer 1971 an für den Reiseverkehr nur noch die LVT eingesetzt hatte, mußten diese dann aber doch wieder zurückgezogen werden, da sie sich auf der schwierigen Strecke nicht bewährten. Sie wurden wieder durch die BR 110 ersetzt, die heute noch alle Reisezüge dort fördert. Seit mehr als 3 Jahren ist nun diese Strecke völlig dampffrei. Im Jahre 1877 befuhren täglich 3 Reisezüge pro Richtung die Strecke. 1927 waren es 7 und 1938 11 pro Tag. Heute verkehren täglich 10 Reisezugpaare, und außerdem noch zwischen Neustadt und Sebnitz zusätzlich 2 bzw. 3 Gmp/Ri. Zwei Zugpaare davon kommen aus Hoyerswerda bzw. Ruhland und eins aus Bautzen.

Seit mehreren Jahren werden im Güterverkehr nur noch die Frachten für die Bahnhöfe dieser Strecke über sie befördert, seit 1977 laufen jedoch die Güterwagen für Rathmannsdorf und Goßdorf-Kohlühle wieder über die Elbtalstrecke,

## Meine Mutter wußte stets, wo sie mich als Junge suchen mußte: am Bahnhof

So schrieb uns Herr Hans Stöckl aus Röhild in seinem Begleitschreiben zur Beschreibung seiner TT-Heimanlage. Schon von Kindesbeinen an hatte er eine besondere Begeisterung für die Eisenbahn, und immer wieder lief er von zu Hause fort. Wohin und was dann folgte, siehe Überschrift! Nun ist er längst ein Großvater, und was er sich selbst niemals gönnen konnte, eine eigene Modelleisenbahn, das holte er jetzt für seinen Enkel nach.

Die Anlage belegt eine Grundfläche von 3,2 m<sup>2</sup> und wurde in der üblichen Rahmenbauweise gebaut. Die Gleisanlagen unterteilen sich in zwei getrennte Fahrstrombereiche, und der Fahrbetrieb findet nach einer Kombination zwischen der A- und der Z-Schaltung statt.

Die Hochbauten wurden bereits in den Vorjahren selbst angefertigt, so beispielsweise der Dampflokotiv- und der E-Lok-Schuppen, 8 Wohngebäude, ein kleineres Erdölverarbeitungs- und eine Fabrik, ein Betonwerk, ein Hotel sowie die Hochbauten des Bahnhofs Seefeld. Herr St. teilte uns dazu mit, daß er sehr gerne bastelt, aber für ihn das alles mit einer großen Mühe verbunden ist, da er nur die linke Hand benutzen kann. Doch entscheidend dabei seien immer nur der Wille, die Energie und die große Liebe zu unserem

Steckenpferd. Das allein verleihe ihm die Kraft, sich so zu beschäftigen. Und als Rentner hat er viel Zeit, die er oft ganztagig mit dieser sinnvollen Beschäftigung verbringt. An diesem Beispiel erkennt man wieder einmal mehr, wie glücklich derjenige ist, der sich einem so schönen Hobby widmet!

Die Anlage umfaßt eine eingleisige Hauptstrecke im Mittelgebirge, die in geschlossener Streckenführung verlegt ist. Der Bf „Waldhof“ hat nur 3 Gleise mit 2 Bahnsteigen. Der andere Bahnhof, „Seefeld“, liegt in einem Ausflugszentrum. „Waldhof“ hat eine Gleislänge von 15 m insgesamt, während für die freie Strecke, die in Blockabschnitte unterteilt ist, 24 m Gleis benötigt wurden. Es sind 22 Weichen, 3 Kreuzungen und 9 abschaltbare Gleisabschnitte vorhanden. Die Anlage kann vollautomatisch, aber auch manuell bedient werden.

Die Anlage ist noch lange nicht fertiggestellt, es fehlt noch manches, was noch im Laufe der Zeit hinzugefügt werden soll. Das hebt Herr St. ausdrücklich hervor und bittet bei der Betrachtung der Bilder um entsprechende Nachsicht.



Bild 1 Ein Überblick über den mittleren Teil der Anlage; vorn im Bild liegt der Bf „Waldhof“ mit Güterabfertigung.

Bild 2 Blick auf die beiden Lokomotivschuppen mit zugehörigen Anlagen; hinten links werden gerade am Betonwerk Zementsilowagen beladen.

Bild 3 Wir schauen jetzt auf „Seefeld“; wosoch ein richtiger Bahnhof entstehen soll. Dervon einer BR 35 geforderte Schnellzug gelangt gleich in den talwärts führenden Streckenabschnitt.

Fotos: Hans Stöckl, Röhild



# Eine I-Heimanlage in neuer Gestaltung

Im Heft 7/1975 stellten wir die Anlage in der Nenngröße I des Herrn Dr. Fritz Wahl aus Berlin vor. Damals handelte es sich noch um eine nichtstationäre Anlage, die aber relativ schnell auf- und abzubauen war. Doch auf die Dauer sagte das ihrem Besitzer nicht mehr zu, vor allem fehlte eine Landschaftsgestaltung. So suchte Dr. W. nach einer Möglichkeit zu einem stationären Aufbau, was ja bei dieser großen Nenngröße nicht gerade leicht ist. Doch verfügt er über einen großen und vor allem trockenen Keller, der gänzlich für diesen Zweck

genutzt werden konnte. Allerdings waren dazu einige Vorarbeiten erforderlich, die Herr Dr. W. schildern möchte, weil vielleicht der eine oder andere Modellbahnfreund dadurch eine Anregung für die Lösung des Raumproblems bekommt: Zunächst wurde die Lattenwand zum Kellerflur abgerissen und durch eine massive Wand aus Leichtbausteinen ersetzt. Die Decke und Wände wurden mit Fußbodenausgleichsmasse gespachtelt und dann mit weißer Latexfarbe gestrichen. Zuvor wurde natürlich die elektrische Installation —

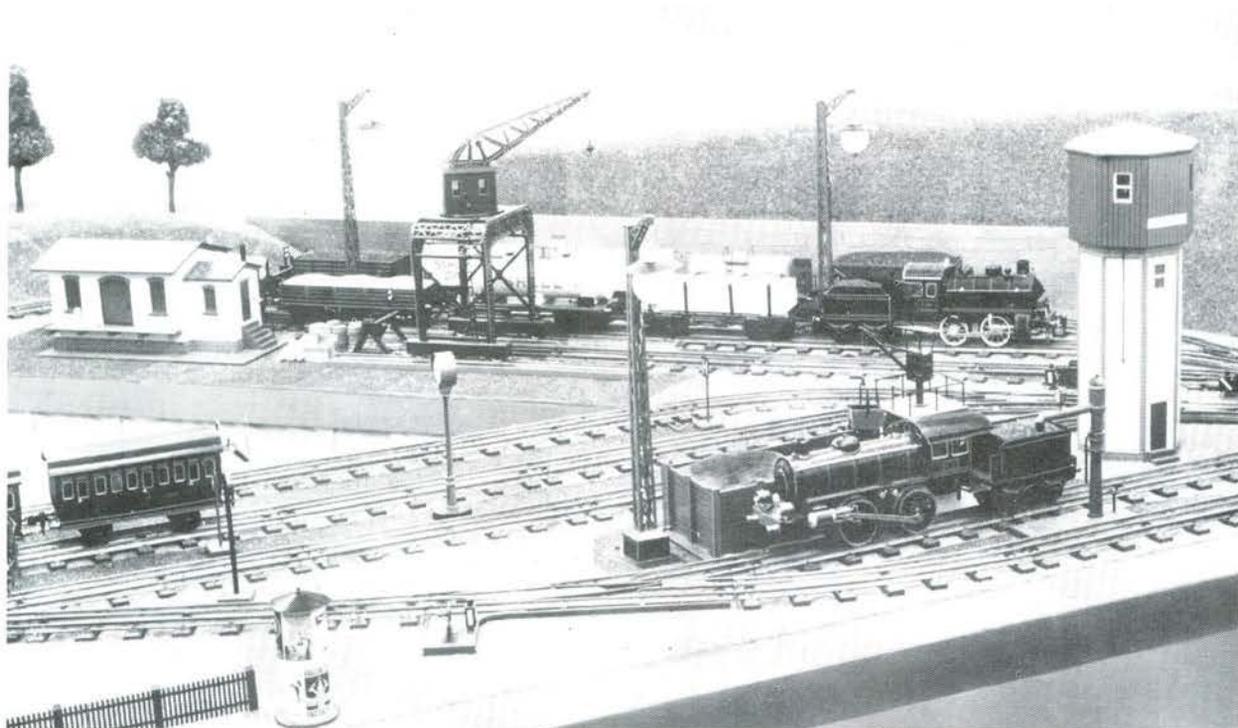


Bild 1 Vom Zuschauerbereich hat man diesen Blick auf die I-Anlage

Bild 2 Das selbst im Stil der alten „Blechbahn-Zeit“ gefertigte Empfangsgebäude des „Central-Bahnhofs“, von der Straßenseite aus gesehen



Bild 3 Und so schaut die Bahnsteigseite mit der Halle aus, in der gerade 2 Züge abfahrtsbereit stehen



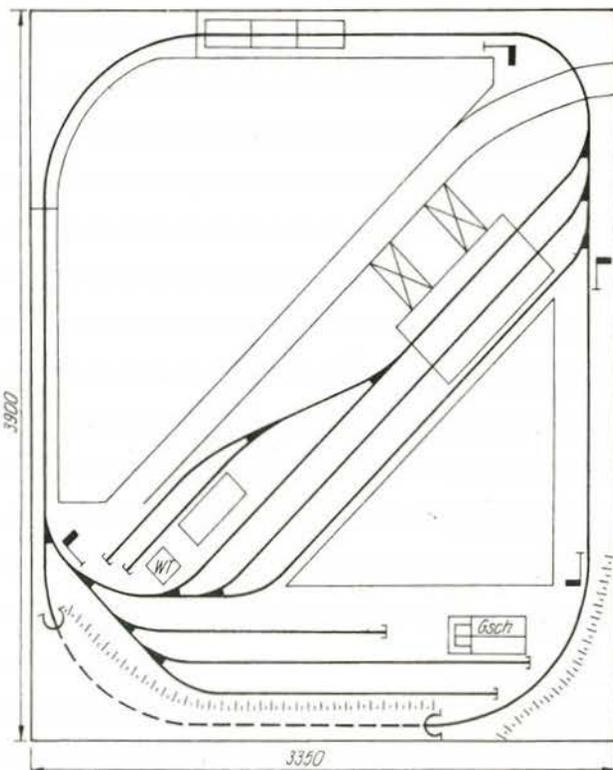


Bild 4 Der einfache Gleisplan für diese Anlage

um die Vorteile der Elektrifizierung zu nutzen und Kraftstoff einzusparen.

4 Leuchtstofflampen, zu je 40 W an der Decke, 3 Steckdosen usw. — vorgenommen. Das einfache Kellerfenster wurde mit einem zweiten Flügel mit Riffelglas versehen.

Die Anlagenplatte wird in einer Höhe von 110 cm von Regalen getragen, um ausreichend Abstellmöglichkeiten zu erhalten. Diese Regale sind fest eingebaut und an der Wand mit Schrauben befestigt. Nach vorn bedecken Vorhänge aus einfachem Nesselstoff das Ganze. Zur Aufbewahrung der Fahrzeuge wurde an einer Längswand ein Regal angeordnet. Die Grundplatte ist 6 mm stark und besteht aus Hartfaser. Im Türbereich ist ein nach oben schwenkbarer Anlagenteil eingebaut, um freien Zutritt zu haben.

Das Ausknobeln eines Gleisplans stellte sich als ein Problem

Bild 5 2'B-Lokomotive (älteres Märklin-Fabrikat) im Bw. Trotz der nur einfachen Nachbildung und Ausführung wirkt das Modell natürlich, ein Vorteil der großen Nenngröße.

Zeichng. und Fotos: Dr. Fritz Wahl, Berlin



dar, da bei dem vorhandenen Platz von 3,90 m x 3,35 m folgende Bedingungen erfüllt werden sollten:

- Möglichst lange Ringstrecke für längere Zugfahrten
- lange Bahnsteige, um auch D-Züge einsetzen zu können
- ebensolche Güterbahnhofsgleise
- gute Zugänglichkeit zu allen Anlagenteilen
- viel freier Raum vor der Anlage für eine Werkstatt und für Besucher
- Anordnung des Bedienungspults zwischen Güter- und Personenbahnhof, um leicht an alle Abstellgleise zu gelangen (die Fahrzeuge werden handgekuppelt)
- Vermeidung einer Überladung der Anlage mit Gleisen.

Anfangs schien es unmöglich, alle diese Bedingungen „unter einen Hut“ zu bringen, bis ich den Personenbahnhof diagonal anordnete. Die Strecke führt an den Wänden entlang, ohne den Bahnhof direkt einzubeziehen, was sich auf den Fahrbetrieb günstig auswirkt. Das Bedienungspult ist in Gleisbildstellwerksmanier ausgeführt; nur 2 Weichen werden handbedient, alle übrigen elektromechanisch. Die Anlage ist in A-Schaltung gebaut und in 10 abschaltbare Gleisabschnitte unterteilt. Eine Zugbeeinflussung durch Signale o. ä. gibt es nicht, der Lokführer muß vielmehr die Signale beachten und darf nur mit einem Fahrauftrag fahren.

Die Gleise sind ausschließlich alte Märklin-Dreischienen-Zweileitergleise, deren Verbindungsstifte zur besseren Kontaktgabe mit Polfett versehen wurden. Außerdem habe ich noch in jedes Gleisjoch 4 Schwellen eingefügt, um ein besseres Aussehen der unmodellmäßigen Gleise zu erzielen. Unter die Gleise wurde 40 mm dickes Schaumstoffmaterial verlegt, das entsprechend mit Holzbeize eingefärbt wurde. Der in einer Ecke befindliche Tunnel ist abnehmbar. Die Geländeerhebungen und der Tunnelberg bestehen aus Hartschaumstoff, Holz, Wellpappe und Knüllpapier. Das gesamte Gelände ist außerdem noch mit Geländematten überzogen. Die vorerst wenigen Bäume wurden selbst angefertigt. Das EG des Personenbahnhofs ist mit seiner Halle ein reiner Eigenbau aus Hartfaser im Stile der alten Märklin-Bauten.

Außerdem wurden noch ein Güterschuppen, ein Wasserturm und eine kleine Bekohlungsanlage angefertigt, wobei auch der alte Stil gewahrt wurde, um eine weitgehende Übereinstimmung mit den alten Fahrzeugen herbeizuführen. An Fahrzeugen stehen mir verschiedene Lokomotiven von Märklin und Bing zur Verfügung, die ich alle auf Gleichstrombetrieb umgerüstet habe. In den Führerhäusern wurden Schalter mit drei Stellungen eingebaut: Fahrt ohne Licht, Fahrt mit Licht und Aus. In Aus-Stellung bleibt das Modell stromlos, auch wenn Fahrspannung anliegt. Es sind sämtlich Lokomotiven mit der Achsanordnung B beim Triebwerk. Der große Wagenpark setzt sich aus Modellen aus der Jh.-Wende bis in die 30er Jahre zusammen.

Große Störungen an den Lokomotiven kenne ich außer dem Kohlebürstenverschleiß nicht. Die Modelltreue ist im Vergleich mit heutigen Industrie- oder Eigenbaumodellen nicht groß. Trotzdem wirkt die gesamte Anlage nach meiner Ansicht besser als eine noch so gut gestaltete in kleineren Nenngrößen. Das Erlebnis der Eisenbahn ist viel größer, was wohl der größere Maßstab bewirkt, der viel mehr ins Gewicht fällt als alle Detailbemühungen. Auf meiner Anlagenplatte hätte man in einer kleineren Nenngröße gewiß viel mehr und viel naturgetreuer unterbringen können, doch bin ich persönlich sicher, es wäre nie eine Bahn mit vergleichbarer Wirkung geworden.

Es gibt viel mehr Sammler alter Eisenbahnen großer Nenngrößen als die meisten glauben. Doch nur wenige können ihre Bahn wirklich betreiben. Vielleicht findet aber doch der eine oder andere von ihnen nunmehr eine ähnliche Möglichkeit wie ich. Eine kleine betriebsfähige Anlage halte ich jedenfalls für wertvoller als ganze Schränke voller alter Modelle. Das kann man allenfalls noch als ein „Privatmuseum“ gelten lassen, aber mit einer Modelleisenbahn hat das nichts mehr zu tun.

Dr. Fritz Wahl, Berlin



## Schienenfahrzeuge auf der Leipziger Frühjahrsmesse '78

Das Messeangebot an Schienenfahrzeugen bestand in diesem Jahr aus einer breiten Palette an Reisezug- und Güterwagen. Führende Firmen aus fünf Ländern stellten neu- und weiterentwickelte Fahrzeuge vor. Der prominenteste Aussteller war die UdSSR mit ihrer Außenhandelsvereinigung **ENERGOMASCHEXPORT**, die zahlreiche Modelle einer standardisierten Triebfahrzeugreihe im unteren Leistungsbereich zeigte. Ferner waren vertreten der französische Schienenfahrzeugverband **EXPORT-Matfer** mit zahlreichen Spezialgüterwagen und natürlich der **Vereinigte Schienenfahrzeugbau der DDR** mit Reisezug-, Weistreckenpersonenwagen, Kühlfahrzeugen, Doppelstock- und Spezialgüterwagen. Alle diese Erzeugnisse genießen im Ausland ein hohes Ansehen, und 36 Länder zählen zum Kundenkreis dieses Industriezweigs, dessen größter Abnehmer die UdSSR ist. Sie erhielt, allein in den letzten 30 Jahren 50 000 Fahrzeuge, davon mehr als 25 000 Kühlfahrzeuge aus dem **VEB Waggonbau Dessau** und etwa 17 000 Weistreckenpersonenwagen aus dem **VEB Waggonbau Ammendorf**. Ferner lieferte die DDR Hunderte von Schlafwagen aus dem **VEB Waggonbau Görlitz**, für Breit- und Regelspur einsatzfähig, an die SZD. Auch Doppelstockwagen wurden in großer Stückzahl exportiert, so 2000 allein an die PKP. Der **VEB Waggonbau Niesky** schließlich lieferte bisher mehr als 25 000 Spezialwagen in 19 Länder Europas und Asiens, wie nach Schweden, Österreich und nach dem Irak.

### Vielseitiges Reisezugwagen-Angebot

Am Messe-Bahnsteig auf dem Freigelände standen solche bewährten Erzeugnisse, wie der Ammendorfer Weistrek-

kenpersonenwagen und der Weistreckenspeisewagen des Typs SK/k. Äußerlich sind bei diesen die Neuerungen bzw. die Weiterentwicklungen kaum sichtbar, doch haben sich diese Fahrzeuge durch die gute Zusammenarbeit der Ammendorfer mit den sowjetischen Eisenbahnern so weit entwickelt, daß sie in vielen Parametern internationale Spitzenwerte erreicht haben. Das betrifft zum Beispiel den Komfort, korrosionsschutz- und brandschutztechnische Maßnahmen und v.a.m. Der neue Speisewagen hat gegenüber früheren Lieferungen u. a. eine andere Raumaufteilung und -gestaltung sowie eine veränderte Ausrüstung für eine neue Küchentechnologie. Der Speiseraum ist durch eine dekorative Zwischenwand in zwei Bereiche mit je 24 Sitzplätze aufgeteilt, und außerdem ist noch ein Büfett für den Kleinverkauf von Süßwaren, Tabak und Erfrischungen vorhanden.

Der Weistreckenpersonenwagen ist jetzt für 18 Reisende und das Fahrpersonal in Zweiplatzabteilen eingerichtet, und er hat eine Klimaanlage und zeichnet sich durch einen hohen Standardisierungsgrad aus. Ferner war noch ein neuer Schlafwagen des Typs Y aus dem **VEB Waggonbau Görlitz** ausgestellt, der für die SZD und für den grenzüberschreitenden Verkehr vorgesehen ist. Klimazonen von 100 Grad Temperaturunterschied können befahren werden. Jeder Wagen nimmt maximal 30 Fahrgäste auf, die in 1-, 2- oder in 3-Bettanordnung untergebracht werden können.

Auch der 4achsige Reisezugwagen der Gattung Aa, den der **VEB Waggonbau Bautzen** ausstellte, ist bemerkenswert. Die CSD erhielt schon mehr als 2500 Fahrzeuge dieses Typs. Nachdem auf einer früheren Messe bereits der Doppelstockwagen aus Görlitz vorgestellt wurde, war es in diesem Jahr nicht mehr der Prototyp, sondern das Serienerzeugnis, das



Bild 1 MXA-Triebzug für Budapest, Hersteller KLEW „Hans Beimler“ Hennigsdorf, Gesamtlänge 106 800 mm, Höchstgeschwindigkeit 80 km/h



Bild 2 Dieselhydraulische Lokomotive, Baureihe 110  
Hersteller KLEW „Hans Beimler“ Hennigsdorf, Dauerleistung 736 kW, Anfahrzugkraft 150 kN, Höchstgeschwindigkeit 100 km/h

Bild 3 Industrielokomotive EL 2, Hersteller KLEW „Hans Beimler“ Hennigsdorf, Stundenleistung 1 400 kW, Zugkraft bei Stundenleistung 162 kN, Anfahrzugkraft 294 kN, Höchstgeschwindigkeit 65 km/h

