

32542

JAHRGANG 18

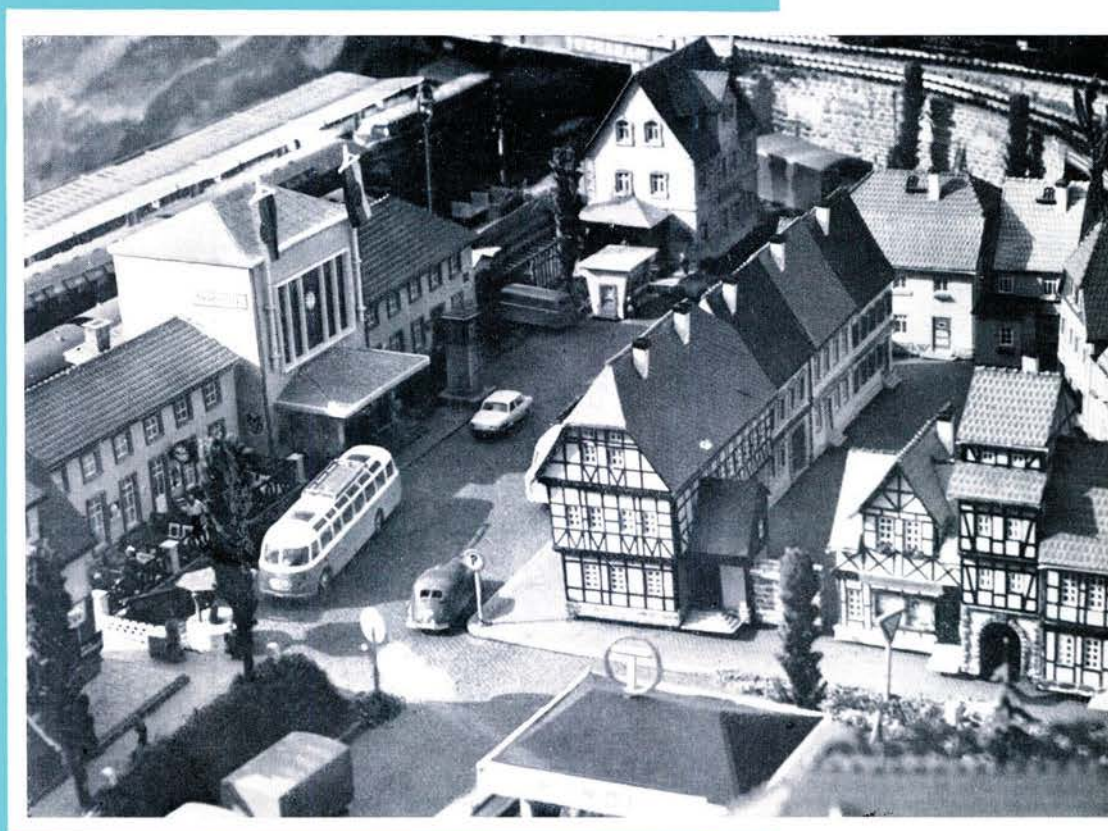
MÄRZ 1969

3

32 542

# DER MODELLEISENBAHNER

FACHZEITSCHRIFT FÜR DEN MODELLEISENBAHNBAU  
UND ALLE FREUNDE DER EISENBAHN



TRANSPRESS VEB VERLAG FÜR VERKEHRSWESEN

VERLAGSPOSTAMT BERLIN · EINZELPREIS 1,- M



# DER MODELLEISENBAHNER

FACHZEITSCHRIFT FÜR DEN MODELLEISENBAHNBAU  
UND ALLE FREUNDE DER EISENBAHN

Organ des Deutschen Modelleisenbahn-Verbandes



3

MÄRZ 1969 · BERLIN · 18. JAHRGANG

## Der Redaktionsbeirat

Günter Barthel, Oberschule Erfurt-Hochheim – Rb.-Direktor Dipl.-Ing. Heinz Fleischer, Botschaftsrat der Botschaft der DDR in der UdSSR, Leiter der verkehrspolitischen Abteilung, Moskau – Ing. Günter Fromm, Reichsbahndirektion Erfurt – Johannes Hauschild, Leipziger Verkehrsbetriebe – Prof. Dr.-Ing. habil. Harald Kurz, Hochschule für Verkehrswesen, Dresden – Dipl.-Ing. Günter Driesnack, Königsbrück (Sa.) – Hansotto Voigt, Kammer der Technik, Bezirk Dresden – Ing. Walter Georgii, Staatl. Bauaufsicht Projektierung DR, zivile Luftfahrt, Wasserstraßen, Berlin – Ing.-Ök. Helmut Kohlberger, Berlin – Karlheinz Brust, Dresden – Zimmermeister Paul Sperling, Eichwalde b. Berlin – Fotografenmeister Achim Delang, Berlin.



**Herausgeber: Deutscher Modelleisenbahn-Verband; Generalsekretariat:** 1035 Berlin, Simon-Dach-Straße 41; **Redaktion:** „Der Modelleisenbahner“; **Verantwortlicher Redakteur:** Ing. Klaus Gerlach; **Redaktionssekretärin:** Sylvia Lasrich; **Redaktionsanschrift:** 108 Berlin, Französische Straße 13/14; **Fernsprecher:** 22 03 61; **grafische Gestaltung:** Gisela Dzykowski.

Erscheint im transpress VEB Verlag für Verkehrswesen; **Verlagsleiter:** Herbert Linz; **Chefredakteur des Verlages:** Dipl.-Ing.-Ök. Max Kinze. **Erscheint monatlich. Vierteljährlich 3,- M. Alleinige Anzeigenannahme:** DEWAG-Werbung, 102 Berlin, Rosenthaler Straße 28–31, und alle DEWAG-Betriebe und Zweigstellen in den Bezirken der DDR. **Gültige Preisliste Nr. 6. Druck:** (204) VEB Druckkombinat Berlin, Lizenz-Nr. 1151. **Nachdruck, Übersetzungen und Auszüge nur mit Quellenangabe. Für unverlangte Manuskripte keine Gewähr.**

Bestellungen nehmen entgegen: **DDR:** 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 Sojuzpechatj bzw. Postämter und Postkontore entgegen. **Bulgarien:** Raznoisznos, 1. rue Assen, Sofia. **China:** Guizi Shudian, P. O. B. 88, Peking. **CSSR:** Orbis Zeitungsvertrieb, Praha XII, Orbis Zeitungsvertrieb, Bratislava, Leningradska ul. 14. **Polen:** Ruch, ul. Wilcza 46 Warszawa 10. **Rumänien:** Cartimex, P. O. B. 134/135, Bukarest. **Ungarn:** Kultura, P. O. B. 146, Budapest 62. **VR Korea:** Koreanische Gesellschaft für den Export und Import von Druckerzeugnissen Chulpanmul, Nam Gu Dong Heung Dong Pyongyang. **Albanien:** Ndermarrja Shtetnore Botimeve, Tirana. **Übriges Ausland:** Örtlicher Buchhandel. **Bezugsmöglichkeiten** nennen der Deutsche Buch-Export und -Import GmbH, 701 Leipzig, Leninstraße 16, und der Verlag.

## INHALT

Seite

Aufruf zur Teilnahme an den Meisterschaften Junger Eisenbahner 1969 .....	65
Aus dem Leben der ZAG I/5 Berlin ..	66
Von Hanstadt nach Schrägenstein ....	69
Dipl.-Ing. Benno Gütschow Bedeutung der Hafeneisenbahn für den VEB Seehafen Rostock .....	71
Ing. Günter Fromm Bauanleitung für das Empfangsgebäude Bf Hirschbach (Thür.) in der Nenngröße H0 .....	73
Schmalspurkalkwagen der Deutschen Reichsbahn .....	78
Joachim Schnitzer Beleuchtetes Zugschlußsignal Zg 3 ....	79
Modellbahnanlage im Klappschränk ..	80
Mitteilungen des DMV .....	82
Ing. Dieter Bätzold Die elektrischen Schnellzuglokomotiven der KPEV (Teil 3) .....	83
Wissen Sie schon ... ..	86
Modellbahnausstellung im Institut für Schienenfahrzeuge Berlin-Bohnsdorf ..	86
Eine Anregung für TT .....	87
Interessantes von den Eisenbahnen der Welt .....	88
Aufruf zum Wettbewerb anlässlich des 20. Jahrestages der Gründung der DDR	89
Selbst gebaut .....	3. Umschlagseite

## Titelbild

„Vater und Sohn in der Garage“ – Unter diesem Titel wird die H0-Modellbahnanlage von Fritz und Ralf-Peter Heyer aus Himmelport im Heft 1/1969, Seiten 5 und 6, vorgestellt. Unser Titelbild zeigt noch einmal ein sehr reizvolles Motiv dieser Anlage vom Bahnhof Neuenburg und Umgebung. **Foto:** Heyer

## Rücktitelbild

Trotz Rationalisierung und Verkehrsträgerwechsel dampft noch mancher Zug auf schmaler Spur durch das Land. Hier wartet die Lok 99 534 (Bw Mügeln bei Oschatz) im Bahnhof Mügeln, bis sie mit ihrem Güterzug die Fahrt in Richtung Wermsdorf antreten kann.

**Foto:** Manfred Loos, Berlin-Baum-schulenweg (Juli 1968)

## In Vorbereitung

Schmalspurdiesellokomotive V 10 C aus dem VEB Lokomotivbau „Karl Marx“ Babelsberg

Die Mittelbadischen Eisenbahnen AG



# Aufruf zur Teilnahme an den Meisterschaften Junger Eisenbahner 1969

Das Präsidium des Deutschen Modelleisenbahn-Verbandes ruft alle Arbeitsgemeinschaften des DMV, Arbeitsgemeinschaften Junger Eisenbahner an den Schulen, in den Pionierhäusern, in den Stationen Junger Techniker und der Pioniereisenbahnen zum Wettstreit um die besten Leistungen in Theorie und Praxis auf.

Nach einem Jahr erfolgreichen Schaffens und Lernens auf dem Gebiet der Modelleisenbahn und des Eindringens in die Grundzüge des Eisenbahnbetriebes werdet Ihr, Modellbahnbauer, Eisenbahnfreunde und Pioniereisenbahner wiederum aufgerufen, Euer Wissen und Können bei den Meisterschaften Junger Eisenbahner unter Beweis zu stellen. Die Meisterschaften, die in Übereinstimmung mit dem Ministerium für Volksbildung, dem Zentralrat der FDJ und der Deutschen Reichsbahn veranstaltet werden, sollen Höhepunkt Eurer Arbeit sein.

Der Schwierigkeitsgrad der Fragen und Aufgaben ist derart, daß keine speziellen Vorbereitungen erfolgen müssen. Die Meisterschaften sollen die realen Ergebnisse Eurer Arbeit in den Arbeitsgemeinschaften widerspiegeln, darum ist die Teilnahme entscheidend.

## 1. Teilnahmeberechtigung

- 1.1. Teilnahmeberechtigt sind alle Arbeitsgemeinschaften des Modelleisenbahnbaus, der Eisenbahnfreunde und der Pioniereisenbahnen, unabhängig von ihrer Mitgliedschaft im DMV.
- 1.2. Jede Mannschaft muß aus 5 bis 10 Teilnehmern bestehen. Das Mindestalter beträgt 10 Jahre, das Höchstalter 16 Jahre.
- 1.3. An den DDR-Meisterschaften können nur die Siegermannschaften der Bezirksmeisterschaften teilnehmen. Die Zulassung setzt jedoch das Erreichen der Leistungsstufe II im Bezirk voraus.
- 1.4. Thälmann-Pioniere und Schüler, die in keiner Arbeitsgemeinschaft organisiert sind, können als Einzelteilnehmer an den Bezirksmeisterschaften teilnehmen.

## 2. Austragungsmodus

- 2.1. Die Bezirksmeisterschaften werden in den Reichsbahndirektionsbezirken unter Verantwortung der Bezirksvorstände des DMV ausgetragen.
- 2.2. Die DDR-Meisterschaften finden unter Verantwortung der Jugendkommission des Präsidiums des DMV statt.
- 2.3. Die Meisterschaften erstrecken sich auf die bereits im Heft 9/1968 näher erläuterten Komplexe
  - a) mathematische Aufgaben aus dem Gebiet des Verkehrswesens;
  - b) die volkswirtschaftliche Bedeutung der Deutschen Reichsbahn im einheitlichen sozialistischen Verkehrswesen;
  - c) eisenbahntechnische Grundkenntnisse;
  - d) Spezialkenntnisse entsprechend dem Charakter der Arbeitsgemeinschaften
    - für Modellbahnbauer  
elektrische Grundschaltungen, Spurweiten, Gleispläne, Modelltreue,
    - für Eisenbahnfreunde:

Grundsätze der Betriebsführung der Deutschen Reichsbahn,

- für Pioniereisenbahner:  
praktische Aufgaben in der Betriebsführung.

- 2.4. Jeder Teilnehmer hat aus jedem Komplex je eine Aufgabe zu lösen. Die Aufgaben werden nach drei Altersstufen differenziert:
  - a) bis 12 Jahre;
  - b) 13 bis 14 Jahre;
  - c) 15 bis 16 Jahre.

## 3. Wertung

- 3.1. Jede Frage wird nach einem Punktsystem mit maximal 10 Punkten bewertet. Demnach kann jeder Teilnehmer höchstens 40 Punkte erreichen.
- 3.2. Die Punktzahl der Mannschaft ergibt sich aus der Summe der Punkte aller Teilnehmer dividiert durch die Anzahl der Teilnehmer.
- 3.3. Entsprechend der erreichten Punkte werden Leistungsstufen an die Mannschaften und Teilnehmer verliehen.
  - Leistungsstufe I – 38 bis 40 Punkte;
  - Leistungsstufe II – 32 bis 37 Punkte;
  - Leistungsstufe III – 24 bis 31 Punkte.

## 4. Auszeichnungen

- 4.1. Alle Teilnehmer erhalten eine Urkunde, auf der die erreichte Leistungsstufe eingetragen wird.
- 4.2. Die Siegermannschaft der Bezirksmeisterschaft nimmt an der DDR-Meisterschaft teil, soweit sie die Leistungsstufe II erreicht hat. Sie erhält einen Ehrenpreis und nimmt als besondere Auszeichnung an der Festveranstaltung zum Tag des deutschen Eisenbahners in der zuständigen Reichsbahndirektion teil.
- 4.3. Die Siegermannschaft der DDR-Meisterschaft erhält eine Ehrenurkunde und den Wanderpreis „DDR-Sieger im Wettkampf Junger Eisenbahner“.

## 5. Jury

- 5.1. Die Jury arbeitet nach einer vom Generalsekretär des DMV bestätigten Arbeitsrichtlinie.
- 5.2. Die Jury besteht aus einem Vertreter des DMV, einem Vertreter der Pionierorganisation, einem Vertreter der Volksbildungsorgane und drei Vertretern der Deutschen Reichsbahn bzw. der Modellbahnindustrie. Der Vertreter des DMV führt den Vorsitz.
- 5.3. Die Jury entscheidet nach den Festlegungen des Aufrufs und der Arbeitsrichtlinie unter Ausschluß des Rechtsweges.

## 6. Termine

- 6.1. Termin der Bezirksmeisterschaften: 1. Juni 1969.
- 6.2. Termin der DDR-Meisterschaften: 5. und 6. Juli 1969.
- 6.3. Die Teilnehmersmeldungen zu den Bezirksmeisterschaften müssen bis zum 5. Mai 1969 beim zuständigen Bezirksvorstand vorliegen.

Deutscher Modelleisenbahn-Verband  
Präsidium



# Aus dem Leben der ZAG I/5 Berlin

Bild 1 Belastungsprüfung der Drehgestelle auf dem hydraulischen Prüfstand

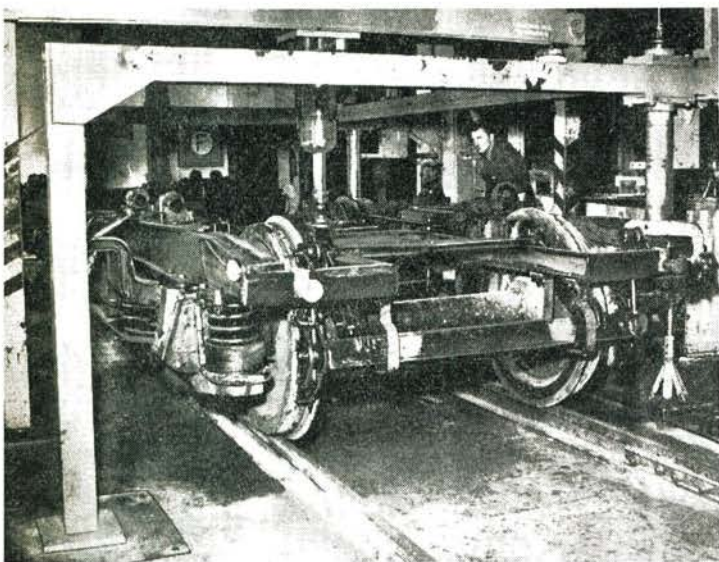
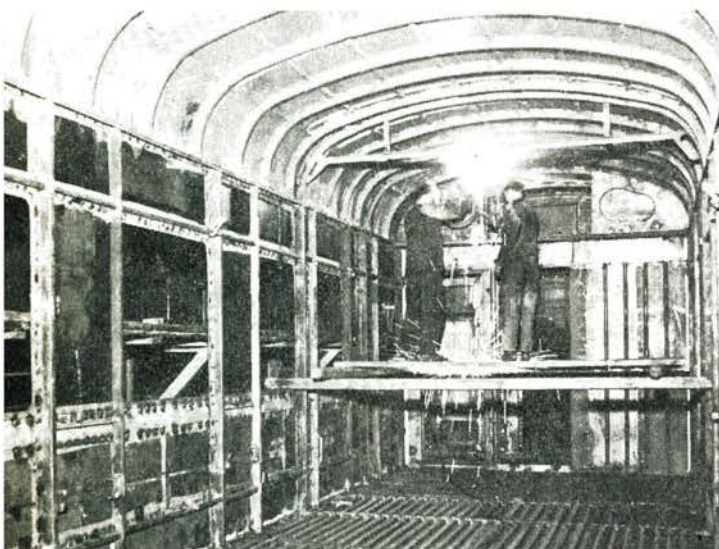


Bild 2 Schweißarbeiten an der Stirnwand eines Wagenkastens; deutlich sind die Punktschweißstellen der einzelnen Längswandbleche erkennbar



So wie bereits im Mai 1968 fand für die ZAG I/5 Berlin entsprechend ihrem Arbeitsprogramm am 6. September 1968 eine zweite Exkursion nach Halle (Saale) statt.

Ziele dieser Fahrt waren:

1. Besichtigung des VEB Waggonbau Ammendorf zum Studium der Besonderheiten des Baues moderner Reisezugwagen;

2. Besichtigung des Raw Halle zum Kennenlernen der Aufgaben, die sich durch den Traktionswechsel bei der Behandlung von Triebfahrzeugen ergeben.

Die dankend angenommene Einladung des Leiters der Abteilung Kundendienst des VEB Waggonbau Ammendorf, Herrn Lotter, die Unterstützung der VVB Schienenfahrzeuge und die Mitarbeit der Berliner Modellbaufirma Rolf Stephan ermöglichten die Besichtigung im VEB Waggonbau Ammendorf.

Mit allen erforderlichen Genehmigungen und Zustimmungen versehen, trafen die Teilnehmer der Exkursion erwartungsvoll vor dem Werk in Ammendorf ein. Unter der Leitung der Herren Wölbing und Hellner von der Abteilung Kundendienst begann die Führung durch die Werksabteilungen, nachdem Herr Wölbing in kurzen Worten einen Überblick über die im Werk angewandte Technologie beim Bau moderner Weitstreckenreisezugwagen gegeben hatte. Der Rundgang erfolgte so, daß der Ablauf des Baues eines Wagens vom Zusammenbau der Drehgestelle aus ihren Einzelteilen bis zum fahrfertigen Reisezugwagen für die Bahnen der UdSSR verfolgt werden konnte.

Es war für alle Teilnehmer beeindruckend zu sehen, mit welchen Materialabmessungen zum Beispiel beim Wagenkastenbau bei kleinsten Toleranzen an den einzelnen Teilen wie Untergestell, Seitenwände, Dachsektion und Einbauten gearbeitet wurde, wobei die Länge des Wagenkastens immerhin 24 m beträgt. Die aus mehreren Einzelteilen bestehende Wagenkastenwand macht dabei aber den Eindruck, als ob sie aus einem Stück besteht.

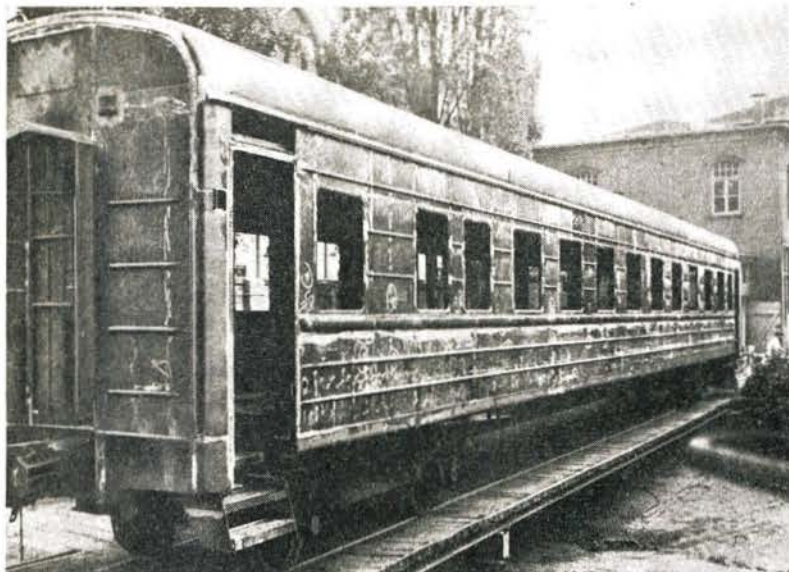
Die Montage und Belastungsprüfung der Drehgestelle, die umfangreichen Vorarbeiten und Arbeitsgänge beim Zusammenbau des Wagenkastens, der Innenausbau mit dem weitverzweigten Netz der Sanitär-, Elektro- und Klimaanlageanlagen, der Einbau der in der eigenen Tischlerei angefertigten modernen Inneneinrichtung, die spezielle Behandlung des Wagenkastens vor der Lackierung usw. konnten ebenso eingehend betrachtet werden wie die in den einzelnen Werkstätten Presserei, Schmiede, Fräserei und Dreherei erfolgende Bearbeitung der Zulieferteile für die Endmontage.

Die Fülle der interessanten Eindrücke löste natürlich bei den anwesenden „Modellbahnbauern“ viele Fragen aus, die von den Herren Wölbing und Hellner bereitwillig und präzise – oft durch wertvolle Zahlenangaben ergänzt – beantwortet wurden. Mit besonderem Dank nahmen die Teilnehmer nach Abschluß der Besichtigung die Zusage entgegen, daß der ZAG I/5 Berlin eine Sammlung interessanter Fotos über die wichtigsten Bauphasen eines Reisezugwagens zugestellt wird. Diese Unterlagen werden ebenso wie die von der Werbeabteilung freundlichst zur Verfügung gestellten Prospektunterlagen in die Dokumentationsmaterialien der ZAG eingeordnet.

Die Besichtigung des VEB Waggonbau Ammendorf hat ohne Zweifel wesentlich dazu beigetragen, nicht nur die Kenntnisse aller Teilnehmer auf dem Gebiete des Waggonbaues sehr zu bereichern, sondern auch speziell den Modellbahnbauern wertvolle Anregungen zu geben, die sie beim vorbildgerechten Eigenbau von Modellfahrzeugen verwerten können.

Am Nachmittag folgte dann die Besichtigung des Raw Halle (Saale). Dort standen die Herren Walter und Moser von der Betriebssektion der KDT für uns be-





reit, um unsere Interessen zu erfahren und unsere Wünsche zu erfüllen. Auch hier gab eine kurze Schilderung der Aufgaben des Raw durch Herrn Walter bereits vor der Besichtigung der Anlagen einen Überblick über die zu leistenden Arbeiten im Raw Halle (Saale). Dabei kam besonders zum Ausdruck, daß die Anlagen des Raw zur Zeit rekonstruiert werden und dann – durch den Traktionswechsel bedingt – vor allen Dingen die Diesellokomotiven der Typen V 15 und V 60 betreut werden sollen. Trotz der im Werk laufenden Rekonstruktionsmaßnahmen werden aber auch die vorgeschriebenen Durchsichten an Dampfloks verschiedener Baureihen ausgeführt. Weiterhin arbeitet ein Teil der Beschäftigten an der Verschrottung ausgemusterter Maschinen.

Die anschließende Besichtigung der Anlagen des Raw gab Gelegenheit, die vielen Einzelheiten der Aufarbeitung von Dampfloks in einem Raw an Ort und Stelle kennenzulernen. So konnte man in der großen Montagehalle die Zerlegung der zur Durchsicht eingelieferten Loks ebenso wie die Montage der Loks aus den Teilen verfolgen, die in den auffallend sauberen und umfangreichen Betriebswerkstätten überarbeitet oder neu gefertigt wurden.

Bei der Besichtigung der Werkstätten waren so spezielle Aggregate wie zum Beispiel die großen Radsatzdrehmaschinen oder die Anlage zum Erwärmen, Abnehmen oder Aufziehen von Radreifen natürlich besonders interessant. Alle hier auftretenden Fragen wurden durch Herrn Walter oder Herrn Moser mit großer Sachkenntnis beantwortet. Nach der Besichtigung einiger zur Auslieferung bereitgestellter Dampfloks konnten wir noch miterleben, wie das Triebwerk der Lok 94 541 auf dem Prüfstand mechanisch vermessen wurde. Dabei ging es vor allen Dingen darum, die während der Durchsicht überarbeiteten oder neu eingebauten Teile der Steuerung, des Zylinders, der Treib- und Kuppelstangen sowie der Radsätze im kalten Zustand der Maschine maßlich zu überprüfen, wobei gleichzeitig eine gewisse Voreinstellung der Schiebersteuerung vorgenommen wurde, die dann später bei der Warmprobe nur noch geringfügig justiert zu werden braucht. Danach rollte man die Maschine mit einem Meßprotokoll zum Anheizhaus. Hier erfolgen das Aufheizen der Lok und die weiteren erforderlichen Arbeiten zur Warmprobe unter Druck. Anschließend wird die Lok zur Probefahrt mit Leer- und Lastfahrt freigegeben, nach deren erfolgreichem Abschluß

5



*Bild 3 Rohbaufertiger Wagenkasten mit verschiedenen Markierungen zur weiteren Bearbeitung der Außenflächen*

*Bild 4 Montagearbeiten an den Abteilschiebetüren; im Dachraum sind einige Leitungen des umfangreichen Wasser- und Stromversorgungsnetzes zu erkennen*

*Bild 5 Herr Wölbing vom VEB Waggonbau Ammendorf, Abt. Kundendienst, (3. v. r.) mit einem Teil der Exkursions Teilnehmer nach der Besichtigung*





6



8

die Übergabe an den Maschinendienst der DR erfolgt. So wurde allen Teilnehmern eine zusammenhängende Übersicht über die wichtigsten Arbeiten des Raw Halle (Saale) bei der Erhaltung der noch im Einsatz befindlichen Dampfloks gegeben.

Wie unmittelbar nebeneinander aber Entstehen und Vergehen liegen, zeigte sich beim Anblick eines großen Platzes unter einer Freikranbahn, wo unter tosendem Zischen vieler Schneidbrenner gerade die einstmalen stolzen Lokomotiven der Baureihe 58 auseinander fielen. Hier wurde uns allen doch etwas wehmütig zumute, denn so einen konzentrierten und gewaltigen Eindruck vom „Sterben“ der Dampfloks hatte noch keiner von uns erlebt. Beim Beobachten, wie sich die Flammen der Schneidbrenner durch die etwa 100 mm dicken Rahmenbleche der Loks fraßen, wurde unmißverständlich klar, daß das Zeitalter der Dampflokomotive zu Ende geht.

Während heute noch etwa 65 Prozent der vorhandenen Triebfahrzeuge der DR Dampflokomotiven sind, werden ab 1975 — eine Ausnahme bilden einige Schmalspurstrecken, die als Touristenattraktion bestehen bleiben — auf den Strecken der DR keine Dampflokomotiven mehr zu sehen sein. Die Reise- und Güterzüge bei der DR werden dann nach vollendeter Traktionsumstellung mit etwa 80 Prozent durch Dieselloks und 20 Prozent durch Elektroloks gefördert werden.

Zum Abschluß der Besichtigung gab Herr Walter im Technischen Kabinett des Raw nochmals eine Zusammenfassung über das Gesehene.

Allen, die zum guten Gelingen der sehr interessanten Besichtigungen des VEB Waggonbau Ammendorf und des Raw Halle (Saale) beigetragen haben, sei für die freundliche Unterstützung gedankt.

Ing. Hans Weber, Berlin

*Bild 6 Beim genauen Betrachten werden die Einzelheiten der wuchtigen Maschine immer interessanter*

7

*Bild 7 Hier stehen zwei 58er zur unwider- ruflich letzten Fahrt, zum Schrottplatz, be- reit*



*Bild 8 Zischend arbeiten sich die Schneid- brenner durch die Stahlteile der ehemals mächtigen Maschine; mit einem Magnet- kran wird dann Stück für Stück zum Schrottplatz gebracht*





## Von Hanstadt nach Schrägenstein

Von Hanstadt, einer mittleren Stadt mit altertümlichen Befestigungen und mit einem modernen Bahnhofsgelände, führt die zweigleisige Hauptstrecke auf der H0-Anlage unseres westdeutschen Lesers Hans Kobuschützky aus Witten-Stockum zum Luftkurort Schrägenstein. Eine eingleisige Nebenbahn zweigt außerdem im Bf Hanstadt ab, sie bedient hauptsächlich den starken Ausflugsverkehr in die vielbesuchte herrliche Umgebung. Doch steigen Sie, bitte, ein und machen Sie eine Fahrt mit uns.

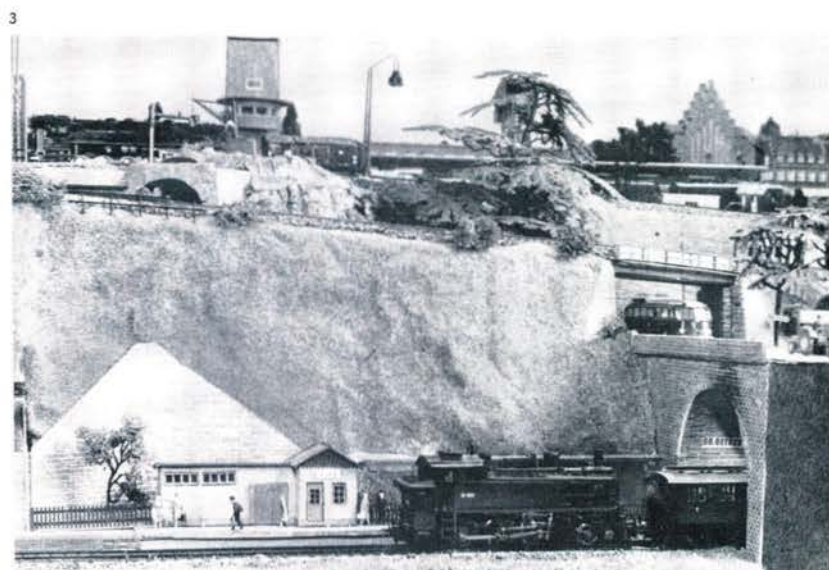
Bild 1 Ein Blick auf den Bahnhof Hanstadt einmal aus der Vogelperspektive. Neben umfangreichen Anlagen für den Reisezugverkehr sind auch noch ein Güterbahnhof sowie ein Bahnbetriebswerk – man beachte die eigenwillige Konstruktion des Wasserturms – vorhanden.

Bild 2 Das Zentralstellwerk des Bahnhofs Hanstadt ist in halber Höhe des Bahnhofsgeläudeturms untergebracht, eine ohne Zweifel gute und eine vor allem platzsparende Lösung und dabei dem Vorbild abgeschaut

Bild 3 Zunächst fahren wir mit der Nebenbahn zum Ausflugsziel „Eiche“. Leichttriebwagen oder auch Dampfzüge, zumeist mit Lokomotiven der BR 74 (T 12) bespannt, verkehren vornehmlich auf dieser Strecke.



2



3





Bild 4 Und nun sind wir schon von Hanstadt aus mit einem anderen Zug nach Schrägenstein gekommen. Hier können wir ruhig einen Ferienaufenthalt einplanen; Berge, Wald und Wasser laden zum Erholen und zum Verweilen ein. Der kleine Bahnhof dieses Kurorts liegt direkt neben dem Kammersee. Zwischen Felsen und See haben nur noch Eisenbahn und ein schmaler Fußweg zum Freibad Platz.

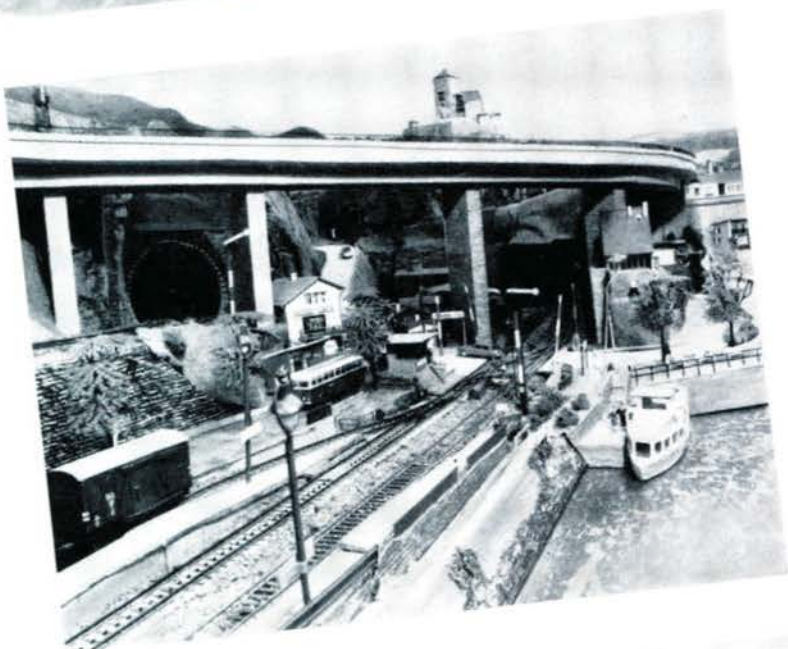


Bild 5 Nachdem wir in Schrägenstein ausgestiegen sind, zieht sofort, am anderen Ende des Bahnhofs gelegen, ein imposanter Kurstbau unseren Blick auf sich: Ein großer Viadukt überspannt kühn das Tal. Unmittelbar am Bahnübergang befindet sich die Anlegestelle der „Kammersee-Schiffahrt“, aber auch die Linienbusse halten dort, ein Zeichen mehr, daß wir uns in einer vielbesuchten Gegend aufhalten.

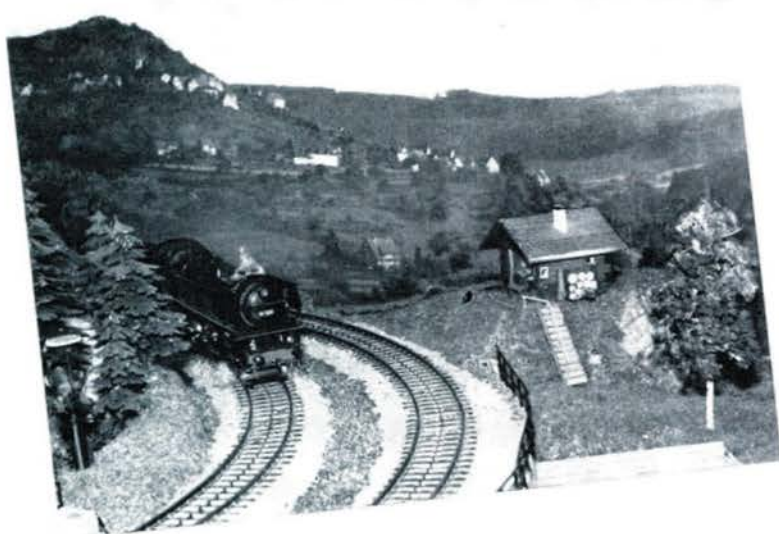


Bild 6 Inzwischen haben wir uns auf die ‚Bergeshöh‘ begeben. Von dort werfen wir schließlich noch einmal einen Rundblick über die herrliche Landschaft. Und wie freut sich unser Modellbahnerherz, als just in diesem Augenblick ein Schnellzug, gefördert von einer Dampflokomotive der BR 01, aus dem Bogen kommend vor unseren Augen auftaucht!  
Fotos: Hans Kobschätzky



## Bedeutung der Hafenbahn für den VEB Seehafen Rostock

Im Rahmen des einheitlichen sozialistischen Verkehrswesens in der DDR haben alle Verkehrsbetriebe abgestimmte Aufgaben zu erfüllen. Die Seeverkehrswirtschaft realisiert ihre Aufgaben zum größten Teil im internationalen Gütertausch. Die Seehäfen selbst sind wichtige Knotenpunkte für den See- und Landtransport. Das Besondere in einem Seehafen ist, daß dort gleichzeitig die verschiedenen See- und Landtransportmittel auftreten können. In den Seehäfen der DDR werden zur Realisierung des Handels Transporte für die See- und Binnenschifffahrt, für die Deutsche Reichsbahn und den Kraftverkehr vorbereitet. Vorbereitungsarbeiten für den Transport sind zum Beispiel:

- Sortieren, Bündeln und Signieren der Ware,
- Masseermittlungen,
- Lagerung,
- Ent- und Beladung,
- Zollabfertigung u. a. m.

Am 1. Mai 1960 wurde der erste Teil des neuen Überseehafens Rostock in Betrieb genommen. Seit dieser Zeit unterstützt die Hafenbahn Rostock aktiv den Seehafenumschlag. Entsprechend der Lage und der sonstigen Hinterlandverbindungen hat die Hafenbahn in Rostock eine ganz besondere Bedeutung.

### Die Bedeutung der Hinterlandverbindungen für den Hafen

Die Leistungsfähigkeit der Häfen der Welt ist im wesentlichen abhängig von

- der Lage zu den Hauptseewegen,
- der Summe des Leistungsangebots, wie Umschlagleistungen für Schwergüter, Container, Schüttgüter, Behandlung des Gutes, Verwiegen usw.,
- der Schnelligkeit und Sicherheit des Umschlags,
- der Kostenhöhe für die Leistungen,
- der Leistungsfähigkeit der Hinterlandverbindungen, Bahn, Straße, Wasserstraßen und Pipeline,
- der Tarifgestaltung der Transporttarife der Transportmittel des Hinterlandes.

Die Eisenbahnverbindungen sind für den Hafen schnelle und billige Verbindungen, die die Konkurrenzfähigkeit und Attraktivität des Hafens mit bestimmen. Selbst für Häfen mit guten Binnenwasseranschlüssen hat die Eisenbahn eine sehr große Bedeutung. Die Hamburger Hafenbahn zum Beispiel hat ein Gleisnetz von über 550 km Länge. Die Eisen-

bahn befördert noch immer etwa 46 Prozent aller Umschlagsgüter des Hamburger Hafens, während auf den Kraftverkehr 35 Prozent und auf die Binnenschifffahrt 19 Prozent entfallen. Zur Zeit werden noch 94 Prozent aller Güter von und zum Seehafen Rostock mit der Eisenbahn befördert.

### Die besonderen Bedingungen und Aufgaben einer Hafenbahn

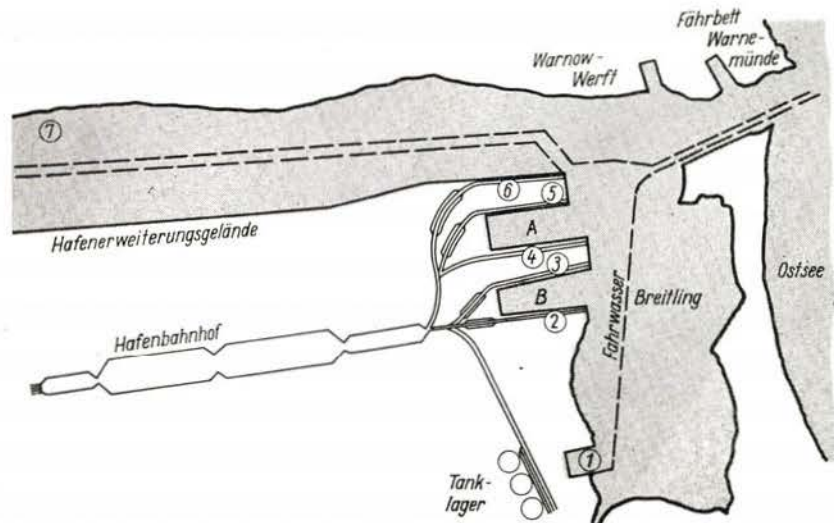
Die Aufgabe des Hafenbahnbetriebes ist es, den Verkehr zwischen den Beladestellen im Hafen und den Inlandstrecken zu vermitteln. Die Hafenbahn muß bis zu einem gewissen Grade die Diskontinuität, die sich durch den Hafenumschlag ergibt, ausgleichen können, um sie nicht voll auf das Netz der Eisenbahn wirksam werden zu lassen und um den Hafenumschlag zu garantieren. Das Ergebnis der Arbeit einer Hafenbahn ist der zur Beladung bereitgestellte Wagen oder die Wagengruppe und der an die Eisenbahn fertig übergebene Zug.

Zu diesem Zweck müssen die Rangieraufgaben - Aussondern, Überprüfen, Grobsortieren, Verteilen, Feinsortieren und Stellen der Wagen für den Umschlag und annähernd in umgekehrter Reihenfolge für die Abholung und Übergabe an das Netz - durchgeführt werden. Für größere Häfen sind folgende Eisenbahnanlagen erforderlich:

- Rangierbahnhof der Eisenbahn,
- Haupthafenbahnhof,
- Hafenbezirksbahnhöfe,
- Vorstellgruppen für Kaianlagen,
- Kagleise oder Gleise an Beladeanlagen.

Der Rangierbahnhof der Eisenbahn und der Haupthafenbahnhof können als Komplexbahnhof ausgebildet sein. Die Vorstellgruppen sind für moderne Spezialanlagen nicht immer erforderlich.

Im Rangierbahnhof der Eisenbahn werden die Züge, die aus dem Netz kommen, aufgelöst und die Hafentrachten von den übrigen Frachten getrennt. Dort werden Züge für den Hafen und für das Netz der Eisenbahn gebildet. Der Haupthafenbahnhof übernimmt ebenfalls Zugbildungs- und -auflösungsaufgaben, jedoch unter dem Gesichtspunkt der Vorsortierung der Wagen für die Hafenbezirke. Im Hafenbezirksbahnhof erfolgt die Feinsortierung nach Kagleisabschnitten, während in den Vorstellgruppen dann teilweise noch eine Sortierung nach Liegeplätzen



Schematische Darstellung des Überseehafens Rostock mit seinen Bereichen



durchgeführt werden muß. Auf den Kaigleisen werden im allgemeinen die Wagen nur bereitgestellt, beladen und abgeholt. Besondere Sortierarbeiten werden nicht vorgenommen. Neben diesen rangierdienstlichen Behandlungen werden in den verschiedenen Abschnitten verkehrliche Aufgaben erledigt, die hier nicht näher erläutert werden sollen.

Die einem Bezirk des Hafens zugeordneten Gleisanlagen sind so zu bemessen, daß ihre Kapazität den Umschlagleistungen am Kai entspricht. Fallen größere Umschlagmengen an, so müssen geeignete betriebliche Maßnahmen ihren reibungslosen Zu- und Abfluß sichern. Ausgangspunkt für die Bemessung der Umschlag- und Gleisanlagen im Hafen ist die Erfüllung der geforderten Umschlagleistungen im Interesse der schnellen Abfertigung des Seeschiffes. Die Schiffsbehandlung hat Vorrang vor den anderen Aufgaben des Hafensbetriebes, die sich dieser Behandlung unterordnen müssen.

Im Eisenbahnbetrieb ist die Anwendung eines Fahrplans üblich, der sich in einem Rhythmus von 24 Stunden wiederholt, damit ist eine gewisse Kontinuität erreicht.

Im Seeverkehr besteht Linien- und Trampverkehr. Die Linienschiffahrt führt trotz der Planmäßigkeit durch die notwendige Vorhaltung von Liegeplätzen, die unterschiedlichen Schiffsgrößen, die unterschiedliche Abfahrtsdichte der einzelnen Linien, durch Unterschiede bei den Ladungsmengen im Im- und Export und durch die geforderte Schnelligkeit bei der Abfertigung zur Erhöhung der Diskontinuität. Ein Schiff bringt eine Gutmenge, für deren Abtransport dann mehrere Güterzüge benötigt werden.

Weitere Ursachen für die Diskontinuität im Hafenumschlag sind Veränderungen im Gütersortiment, Verschiebungen zwischen Import und Export und die Saison Güter. Diese spezifischen Faktoren des Seeverkehrs ergeben für den Hafensbetrieb besondere Schwierigkeiten.

#### Stellung der Hafenbahn im Seehafen Rostock

Die Hafenbahn Rostock ist zur Zeit eine von der Reichsbahndirektion Schwerin betriebene Anschlußbahn.

Der Anschlußbahnvertrag wurde im Jahre 1960 abgeschlossen.

Die Hafenbahn ist eine Komplexdienststelle der Deutschen Reichsbahn, die aus mehreren Dienststellen der verschiedenen Verwaltungen (Betrieb und Verkehr, Maschinendienst usw.) besteht. Es gibt Vorstellungen, daß die Rechtsträgerschaft und die Betriebsführung später einmal von der Seeverkehrswirtschaft übernommen wird.

#### Aufgaben der Hafenbahn im Seehafen Rostock

Die Hafenbahn in Rostock hat neben den Aufgaben für den Hafen noch weitere zu erfüllen:

- Netzaufgaben für die Deutsche Reichsbahn
- Aufgaben für Anschließer im Hafengebiet
- Aufgaben im Arbeiterberufsverkehr

Die Aufgaben für die Anschließer waren durch die Baumaßnahme relativ groß. Die Netzaufgaben betragen gegenwärtig etwa 25 Prozent der Gesamtleistungen in den zentralen Gruppen des Bahnhofs.

Für den Umschlag wurden durch die Hafenbahn folgende Gutmengen befördert:

1960	406 kt
1961	1600 kt
1962	2900 kt
1963	4100 kt
1964	4800 kt
1965	4900 kt
1966	5200 kt

Im Berufsverkehr werden täglich über 2500 Werk-tätige von Rostock zum Hafen und zurück befördert. Die Leistungen sind im Jahre 1967 weiter gestiegen.

In der Skizze ist schematisch der Hafen mit seinen Bereichen dargestellt. Der Hafensbereich 7 wird vom Güterbahnhof Rostock bedient. Die Leistungen dieses Betriebsteils sind in den oben angegebenen Zahlen nicht enthalten. Der Bereich 6 ist im Jahr 1968 dem

Betrieb übergeben worden. Der Bereich 5 wurde im Laufe des Jahres 1966 fertiggestellt. Die Aufteilung ergibt sich aus den spezifischen Aufgaben der Hafensbereiche.

Bereich 1	Ölhafen
Bereich 2	Schüttgutumschlag
Bereich 3 )	Stückgut und Container
Bereich 4 )	
Bereich 5	Südfrüchte und Kühlgüter
Bereich 6	Schwergüter, Metalle, Holz
Bereich 7	Stückgut und Schüttgut

Vor fast allen Umschlagbereichen sind Vorstellgruppen mit Gleiswaagen und Anlagen für die Ladungsregulierung vorhanden.

Der Seetransport wirkt sich auf den Eisenbahntransport stark aus. Zur Zeit der Schiffsankünfte werden große Wagenmengen benötigt, während die Wagenanforderungen danach über einen großen Zeitraum gering sein können. Die Reichsbahn rechnet in ihren Plänen mit Stunden und Minuten, während der Seetransport mit Tagen rechnet. Besonders in der Trampfahrt kommt es oft zu verspäteten Schiffsankünften von 2 bis 3 Tagen. Die bestellten Wagen müssen dann wieder abbestellt werden. Außerdem kann es durch Witterungseinflüsse und durch andere Faktoren zur Unterbrechung des Umschlages kommen.

Die seeseitige Diskontinuität ist erheblich. Allein die im Stückgutbereich in Rostock zu verladende und zu löschende Gütermenge lag im Jahre 1966 zwischen 0 und 35 000 t/Tag.

Die Abweichungen von einem ermittelten Durchschnittswert betragen über 750 Prozent. Diese Schwankungen können natürlich nicht im vollen Umfang von der Reichsbahn abgefangen werden. Der Abbau der größten Spitzen erfolgt über die Lager des Hafens. Weitere zusätzliche Aufgaben ergeben sich durch das Ausrangieren nach Liegeplätzen. Schiffs-luken, Ladestellen und auch nach den Wünschen der Empfänger bei Importgütern. In der DDR gibt es noch viele Kleinbetriebe, die vom Hafen direkt beliefert werden. Ihre technischen Entlademöglichkeiten sind gering, und es müssen solche Wagen gestellt werden, die in diesen Betrieben entladen werden können. Diese Forderungen führen oft zu umfangreichen Rangierarbeiten.

#### Einflüsse auf den Umschlag durch Einführung neuer Technologien und neuer transporttechnischer Formen

Außere transporttechnische Formen der Güter und Anwendung neuer Technologien erfordern von der Hafenbahn eine ständige Anpassung. Neue Technologien sind besonders in den letzten Jahren angewendet worden. Im Seehafen Rostock betraf dies besonders den Umschlag und Transport von Isom Rohzucker in offenen Wagen. Hierfür mußten dichte Wagen, die nach der Beladung mit Planen abzudecken waren, gestellt werden. Weitere Probleme ergeben sich bei verstärktem Einsatz von Containern, Umschlag von paketiertem Schnittholz, Umschlag von Faserholz mit Greifern und bei anderen Technologien. Im Stückguttransport werden im verstärkten Maße Spezialschiffe eingesetzt. Bei der Realisierung des Direktumschlages müssen umschlaggünstige Wagen in sehr kurzer Zeit bereitgestellt und ausgewechselt werden können.

Für die Hafenbahn Rostock ergeben sich im Zusammenhang mit dem Umschlag folgende Hauptaufgaben:

- Erweiterung der vorhandenen Wagenreserve und Feinsortierung nach Wagengattungen;
- Gestaltung von Wagengattungen entsprechend der äußeren transporttechnischen Form des Gutes und der Umschlagtechnologie;
- Anpassung der Rangiertechnologie an die Umschlagtechnologie.

Die Hafenbahn Rostock hat mit ihren technischen Anlagen fast immer ihre Aufgaben erfüllen können. Sie ist zu einem organischen Bestandteil des Hafens geworden, obgleich sie ein Betrieb der Deutschen Reichsbahn ist. Die Eisenbahner erkennen die Probleme, die sich aus dem Hafensbetrieb ergeben und verstehen sie zu lösen.