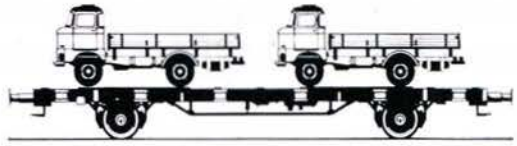
der modelleisenbahner

FACHZEITSCHRIFT
FÜR DEN MODELLEISENBAHNBAU
UND ALLE FREUNDE
DER EISENBAHN

Jahrgang 20



APRIL

TRANSPRESS VEB VERLAG FÜR VERKEHRSWESEN

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

4/71

der modelleisenbahner

FACHZEITSCHRIFT FÜR DEN MODELLEISENBAHNBAU UND ALLE FREUNDE DER EISENBAHN

4 APRIL 1971 · BERLIN · 20. JAHRGANG

Organ des Deutschen Modelleisenbahn-Verbandes

INHALT

Seite

Leitartikel 93

Hans-J. Simon
Ein Beitrag zur Geschichte der Dampfzugförderung auf der normalspurigen Müglitztalbahn Heidenau–Altenberg (Erzgeb.) 95

Dipl.-Ing. Klaus Uhlemann
Vierachsiger Schienenwagen mit Handbremse SSla 98

Dipl.-Ing. Bernhard Herbst
Meinungsforschung unter Ausstellungsbesuchern 100

Er: Kameramann; sie: Filmkünstlerin; beide: Leningrader Modelleisenbahner! 101

Nicht die erste 102

Dr.-Ing. habil. Siegfried Rüger
Dresdens Nahverkehr – gestern und heute 104

Robert Eckelt
Eine Nacht mit „Rita 4" 112

J. Schrock
Selbstbau eines TT-Ringschuppens .. 114

Ing. Harald Janas
Künstlich verlängerte Fahrzeit 115

Kurt Weber
Schaltkontakt für TT 116

Helmut Wolf
Nur eine Kleine 117

Wissen Sie schon? 118

Bau und Foto 119

Interessantes von den Eisenbahnen der Welt 120

Ing. Gottfried Köhler
Elektr. Lokomotive, Serie Ae 6/6 der SBB 121

Gottfried Korluß
Plasteteile aus Oybin 123

Mitteilungen des DMV 125

Dieter Fröbel
Meine TT-Anlage ..... 3. Umschlags.

Der Redaktionsbeirat

Oberlehrer Günter Barthel, Oberschule Erfurt-Hochheim – Rb.-Direktor Dipl.-Ing. Heinz Fleischer, Botschaftsrat der Botschaft der DDR in der UdSSR, Leiter der Verkehrspolitischen Abteilung, Moskau – Rb.-Amtmann Ing. Günter Fromm, Reichsbahndirektion Erfurt – Johannes Hauschild, Leipzig – o. Prof. Dr. sc. techn. Harald Kurz, Hochschule für Verkehrswesen „Friedrich List", Dresden – Dipl.-Ing. Günter Driesnack (für VEB Piko, Sonneberg), Königsbrück (Sa.) – Hansotto Voigt, Dresden – Rb.-Rat Prüfingenieur Walter Georgii, Ministerium für Verkehrswesen der DDR, Staatliche Bauaufsicht, Prüfamt, 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.-Ök. Helmut Kohlberger; 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: Rb.-Direktor Dipl.-Ing.-Ök. Paul Kaiser; Chefredakteur des Verlages: Dipl.-Ing.-Ök. Max Kinze. Erscheint monatlich. Vierteljährlich 6,– M, Sonderpreis für die DDR 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) 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, Verlag entgegen. UdSSR: Bestellungen nehmen die städtischen Abteilungen von Sojuspechatj bzw. Postämter und Postkontore entgegen. Bulgarien: Raznoisznos, 1. rue Assen, Sofia. China: Guizi Shudian, P.O.B. 88, Peking. CSSR: Orbis, Zeitungsvertrieb, 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. KVDR: 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.

Titelbild

Noch vor etwa zehn Jahren traf man sie täglich vor den Sputnik-Zügen im Berliner Raum an, die BR 62. Dort verdrängten sie jüngere und stärkere „Diesel-Geschwister" der BR 118 der DDR, und sie wanderte ab an die Wasserkante nach Rostock. Auch dort ereilte sie dasselbe Schicksal, diesmal zog es sie nach Thüringen. Und wo verbringt sie ihre letzten Jahre? Foto: Manfred Loos, Berlin

Titelvignette

Ein neues Zeuke-TT-Erzeugnis: zweiachsiger Flachwagen, beladen mit zwei Lkw W 50 Zeichnung: Horst Schleef, Berlin

Rücktitelbild

Personenzug mit Lokomotive der BR 78 bei Eggesin

Foto: Winfried König, Berlin

Die staatsbürgerliche Erziehung der Schuljugend – Hauptaufgabe der Jugendarbeit des DMV

Der politische Höhepunkt dieses Monats wird durch den 25. Jahrestag der Vereinigung der Kommunistischen Partei Deutschlands und der Sozialdemokratischen Partei Deutschlands bestimmt. Dieses für die Entwicklung des sozialistischen deutschen Staates so entscheidende Ereignis ist eine Etappe in der aktiven Vorbereitung des VIII. Parteitages der Sozialistischen Einheitspartei Deutschlands, der aus der Bilanz der erfolgreichen Jahre der Herausbildung des entwickelten gesellschaftlichen Systems des Sozialismus die neuen Aufgaben für den weiteren Aufbau unserer Gesellschaftsordnung umreißen wird. Diese gesellschaftlichen Höhepunkte bestimmen auch die Arbeit der Pionier- und Jugendgruppen des DMV der DDR, die sich auf das Spezialistentreffen „Junger Eisenbahner" und damit auf die Abrechnung des Pionier- und FDJ-Auftrages für das Schuljahr 1970/71 vorbereiten. In diesem Pionier- und FDJ-Auftrag heißt es unter anderem: „Die Partei hat uns aufgerufen, bei allem, was wir heute tun, unseren Blick auf das Jahr 2000 zu richten." Diese Losung zwingt uns Überlegungen und die Frage auf, ob wir dieser wichtigen Aufgabe in der Arbeit mit den Schüler- und Jugendgruppen des Verbandes schon gerecht geworden sind. Es ist gewiß falsch, wenn wir diese Frage einfach mit „nein" beantworten würden, denn die Diskussion der Freunde Westphal (BV Schwerin), Mehl (Dranske) und Querfurt (Bergen) auf dem 2. Verbandstag hat gezeigt, daß die durch die Jugendkommission des Präsidiums im Heft 11/1970 aufgeworfene Problematik der Erhöhung des Niveaus der Leistungsvergleiche richtig verstanden wurde. Die dabei aufgezeigten Beispiele wiesen nach, daß diese Gedanken lebensnah und realistisch waren. Die gründliche Analyse der Ergebnisse des 2. Verbandstages und des im Februar 1971 in Lützow durchgeführten Erfahrungsaustausches von AG-Leitern und verantwortlichen Funktionären für Jugendarbeit hat zu der Erkenntnis geführt, daß es nicht alleine ausreicht, der Jugendarbeit durch die zentrale Orientierung auf die Leistungsvergleiche die erforderlichen Impulse zu geben.

In seinem Diskussionsbeitrag zum VII. Pädagogischen Kongreß hat Walter Ulbricht auf die Verantwortung aller für die junge Generation hingewiesen und betont, daß insbesondere die Freizeitgestaltung unserer Schuljugend die Aufmerksamkeit aller gesellschaftlichen Kräfte erfordert.

Unser Verband ist eine solche gesellschaftliche Kraft, und wir glauben, es muß und kann noch mehr getan werden, um dieser Verantwortung gerecht zu werden. Das verlangt von uns, die noch weit verbreitete Meinung zu überwinden, daß das Primat der Jugendarbeit des Verbandes in der Werbung für einen bestimmten Beruf oder in der Mitgliederwerbung bestünde. Die prinzipielle Verantwortung aller Mitglieder und Funktionäre liegt darin, mit den spezifischen Mitteln und Möglichkeiten des DMV konkret zur Erziehung der jungen Generation und zur Entfaltung der Wesenszüge der sozialistischen Persönlichkeit beizutragen. Die wesentlichen Merkmale der sozialistischen Persönlichkeit bestehen in einem festen Klassenstandpunkt, in dem Bemühen, ihr Wissen und Können, ihr Denken, Fühlen, Wollen und Handeln für den Sozialismus einzusetzen. Diese große Aufgabe kann nicht nur allein Sache der Schule sein, auch die außerunterrichtliche Tätigkeit als fester Bestandteil des einheitlichen sozialistischen Bildungssystems verfügt über enorme erzieherische Potenzen, um Neigungen und Gewohnheiten, Einsichten und Verhaltensweisen, Fähigkeiten und Fertigkeiten durch schöpferische Betätigung zum Nutzen der Gesellschaft und zum Nutzen der Persönlichkeit zu entwickeln. Wenn wir uns bemühen, diese Zusammenhänge richtig zu verstehen, dann werden wir auch erkennen, daß es nicht nur um eine Neuorientierung der Leistungsvergleiche geht. Selbstverständlich werden die Treffen „Junger Eisenbahner" ein Höhepunkt für das Leben der Arbeitsgemeinschaften sein, aber sie sind in erster Linie ein Gradmesser dafür, ob wir unserer Verantwortung für die staatsbürgerliche Erziehung der Schuljugend gerecht wurden; oder mit anderen Worten, ob der Verband als gesellschaftliche Kraft den richtigen Platz in dem System der außerunterrichtlichen Erziehungsarbeit gefunden hat. Aber zugleich werden diese Treffen ein unschätzbares Podium des Erfahrungsaustausches sein. Wir wissen, daß das Begreifen dieser gesellschaftlichen Zusammenhänge nicht durch einen solchen Leitartikel allein ermöglicht wird, sondern daß viele Erfahrungen, subjektive und objektive Erscheinungen und Prozesse den Entwicklungsweg zu diesen Erkenntnissen bestimmen. Daher ist das Lernen von dem Besseren und die Hilfe des Voranschreitenden gegenüber dem Zurückgebliebenen ein untrennbarer Bestandteil dieses Weges. Darin aber liegt gerade die Bedeutung des Erfahrungsaustausches begründet, den wir zum echten Höhepunkt der Arbeit in unseren Jugendgruppen gestalten müssen.

Gegenstand dieser Erfahrungsaustausche zwischen den Jugendgruppen muß sein, mit welchen Mitteln und Methoden die freiwillige, gemeinsame Arbeit durchgeführt wird, um zu lernen, wie die eigene kollektive Arbeit zu planen und zu organisieren ist, welche Kenntnisse (auch in einem bestimmten Umfang Spezialkenntnisse) vermittelt werden können, wie es gelingt wertvolle Motive zur Berufsentscheidung herauszubilden. Prüfen wir unsere Arbeitspläne und Arbeitsvorhaben!

Sichern sie die Entwicklung schöpferisch tätiger Menschen, fördern sie die Herausbildung solcher Charaktere wie die Liebe zur Arbeit, garantieren sie den Blick auf das Jahr 2000? Auch bei dieser Frage kann es weder ein eindeutiges „Nein", aber sicherlich auch noch kein überzeugendes „Ja" geben. Von dieser Position aus erscheint es darum notwendig, anhand einiger Beispiele Anregungen für die Arbeitspläne des nächsten Jahres zu geben. Sie betreffen weniger die rein inhaltliche Seite der Arbeit, sondern die Festlegung der erzieherischen Ziele, die ebenfalls entscheidender Bestandteil des Arbeitsplanes sein sollten. Die Beratung der Funktionäre für Jugendarbeit und der AG-Leiter in Lützow unterstrich zwar die Erkenntnis, daß es nicht möglich ist, allgemeingültige Rezepte für die Arbeit jeder einzelnen Gruppe zu geben, sondern daß eine wesentliche Quelle für den Erfolg die den unterschiedlichen materiell-technischen Bedingungen in den Arbeitsgemeinschaften entsprechende Interessenanpassung zwischen dem Arbeitsgemeinschaftsleiter und dem Kollektiv ist. Jedoch müssen wir uns darüber Klarheit verschaffen, daß diese Übereinstimmung nicht in einem ideologisch leeren Raum stehen kann, sondern schon durch die Autorität und Vorbildwirkung des Leiters werden bewußtseinsbildende Erziehungsmomente erzeugt.

Zweifellos können Ausdauer, Geduld und Geschicklichkeit beim Bau eines Oldtimer-Modells erlernt werden, aber wir würden unserer gesellschaftlichen Verpflichtung nicht gerecht, wenn wir diesen Oldtimer beziehungslos zu den Problemen von heute bauen würden. Diese Rückkopplung kann vielseitig erfolgen, zum Beispiel, indem wir Antwort auf die Frage geben, warum auch heute noch mancher Oldtimer seinen Dienst verrichten muß und nicht schon durch effektivere Diesellokomotiven abgelöst ist. Wir geben damit Antwort auf eine uns alle bewegende Frage.

Die handwerkliche Vielfalt beim Bau unserer Gemeinschaftsanlage und das Lernen elementarer fahrdienstlicher Regeln zur Abwicklung eines Zugbetriebes reichen nicht aus, wenn wir dabei nicht beharrlich auf die Herausbildung solcher Eigenschaften wie Verantwortung und bewußte Disziplin orientieren. Elektronische Schaltungen zum sicheren Zugbetrieb auf der Anlage sind oft das Ergebnis intensiver Knobeleien und eines lebendigen Entdeckergeistes, aber wir müssen auch begreiflich machen, daß die Automatisierung zwar die körperliche Arbeit des Menschen erleichtert, aber daß zugleich die Verantwortung des Eisenbahners vergrößert wird, die Verantwortung für Menschen und Güter, für sozialistische Persönlichkeiten und für Werte, die des Volkes Hände schufen und auch des Volkes eigen sind.

Diese erzieherische Einflußnahme kann nicht allein Aufgabe des staatsbürgerkundlichen Unterrichts sein, es ist die Aufgabe jedes Modellbahnfreundes, der sich mit Liebe der Arbeit mit den Jugendlichen zugewendet hat.

Oft fragen wir uns bei dieser Arbeit nach dem Erfolg. Da auf diesem Gebiet nicht jede Aktivität in einen unmittelbaren Effekt umschlägt, neigen wir manchmal zur Resignation. Aber überall dort, wo die Freude am Basteln und die Liebe zur großen Eisenbahn in die Kinderherzen getragen wurden, müssen wir unsere Pioniere und Schüler auch dafür gewinnen, daß sie ihre eigene Geschichte schreiben. Die Chronik der Arbeitsgemeinschaft, die Erziehung zur Achtung der Traditionen führt uns zu echten Erfolgen, denn die Pioniere begreifen auf diese Weise die revolutionären Traditionen der Arbeiterklasse besser, wenn wir sie in unserer Gruppe zur Achtung vor der Tradition der eigenen Gemeinschaft erzogen haben. Lebensweg und Erfahrungen der älteren Generation, durch das Beispiel früherer AG-Mitglieder verdeutlicht, schlagen bei beständiger Arbeit in die Überzeugung um, daß die Jugend ihres eigenen Glückes Schmied ist.

Nur drei willkürlich herangezogene Beispiele zeigen, welche Möglichkeiten unsere Gemeinschaftsarbeit auf der Grundlage der Interessenübereinstimmung bietet, um der gesellschaftlichen Verantwortung aller für die Erziehung der Schuljugend gerecht zu werden.

Wir erwarten von dem Treffen „Junger Eisenbahner", den Exponaten und den Erfahrungsaustauschen nicht mehr und nicht weniger als einen Ausdruck dieser bewußt wahrgenommenen Verantwortung, die sich in der Haltung und den Arbeitsergebnissen der Pioniere und Schüler widerspiegelt. Niemand wird sich hinter seinem Arbeitsplan verstecken oder Angst vor der Teilnahme haben müssen, weil er glaubt, so hohe Maßstäbe nicht erfüllen zu können. Diese Maßstäbe sind nicht neu und auch nicht zu hoch gesetzt, unsere Anregungen sollten lediglich aufzeigen, daß der Nachweis und die Benotung erlernter Kenntnisse und Fähigkeiten, wie sie in den bisherigen Leistungsvergleichen gefordert waren, nicht den wirklichen Wert unserer gemeinsamen außerunterrichtlichen Tätigkeit wiedergaben. Es gilt, den wahren Sinn unserer Arbeit zu würdigen, die Erziehung bewußter sozialistischer Staatsbürger. Das kann aber nicht an Noten und Leistungsstufen gemessen werden.

Wir haben auf dem 2. Verbandstag erleben können, daß diese Gedanken schon vielerorts fruchtbaren Boden gefunden haben. Bereiten wir uns in diesem Sinne auf die Bezirkstreffen „Junger Eisenbahner" im Mai 1971 und auf das zentrale Treffen im Juli 1971 vor, dann reihen wir uns ein in die Bilanz der Erfolge, die wir unter der Führung der Sozialistischen Einheitspartei Deutschlands, die in diesem Monat ihren 25. Jahrestag begeht, erzielen konnten.

In eigener Sache

Unseren Lesern teilen wir hierdurch mit, daß mit Wirkung vom 15. März 1971 als Nachfolger des verstorbenen Ing. Klaus Gerlach der Ing.-Ök. Helmut Kohlberger zum Verantwortlichen Redakteur unserer Fachzeitschrift berufen wurde.

Langjährigen Lesern wird Helmut Kohlberger gut bekannt sein, gehörte er doch bereits bis zum Jahre 1962 für fünf Jahre der Redaktion an und leitete auch damals einige Zeit die Geschicke unserer Zeitschrift. Er ist von Gründung des Deutschen Modelleisenbahn-Verbandes der DDR an Mitglied des Präsidiums und Vorsitzender der Wettbewerbskommission des DMV der DDR.

*

Bekanntlich wird der diesjährige XVIII. Internationale Modellbahn-Wettbewerb im Rahmen des MOROP-Kongresses im August in Dresden stattfinden. Alle Modelleisenbahner, die an diesem Wettbewerb teilnehmen möchten, senden ihre Modelle bitte bis spätestens zum 1. August 1971 an folgende Anschrift:

An den
Deutschen Modelleisenbahn-Verband der DDR
im Verkehrsmuseum
801 Dresden
Auguststraße 1
Kennwort: XVIII. Modellbahn-Wettbewerb

Infolge Vorverlegung des Kongresses vom September auf den August ist der im Heft 1/71 auf Seite 1 veröffentlichte Einsendungstermin 10. August hinfällig und nur noch obengenannter Termin gültig. Ferner sind auch alle Modelle der DDR-Teilnehmer direkt an obige Anschrift einzusenden und nicht, wie ursprünglich im Heft 1/71 veröffentlicht, erst an die Bezirksvorstände.

Die Modelle müssen gut verpackt sein und sind genau mit Namen und Vornamen des Einsenders zu kennzeichnen.

*

Bei Leserzuschriften an die Redaktion bitten wir darum, die Anschrift auch auf dem Briefbogen anzugeben. Fotos sind nur dann einzusenden, wenn sie von guter Qualität und möglichst im Format 9 × 12 cm abgezogen sind. Auch auf jedem Foto soll der Absender bzw. Autor vermerkt sein. Von Nachfragen nach Bauanleitungen, Lieferquellen usw. bitten wir unbedingt Abstand zu nehmen.

Die Redaktion

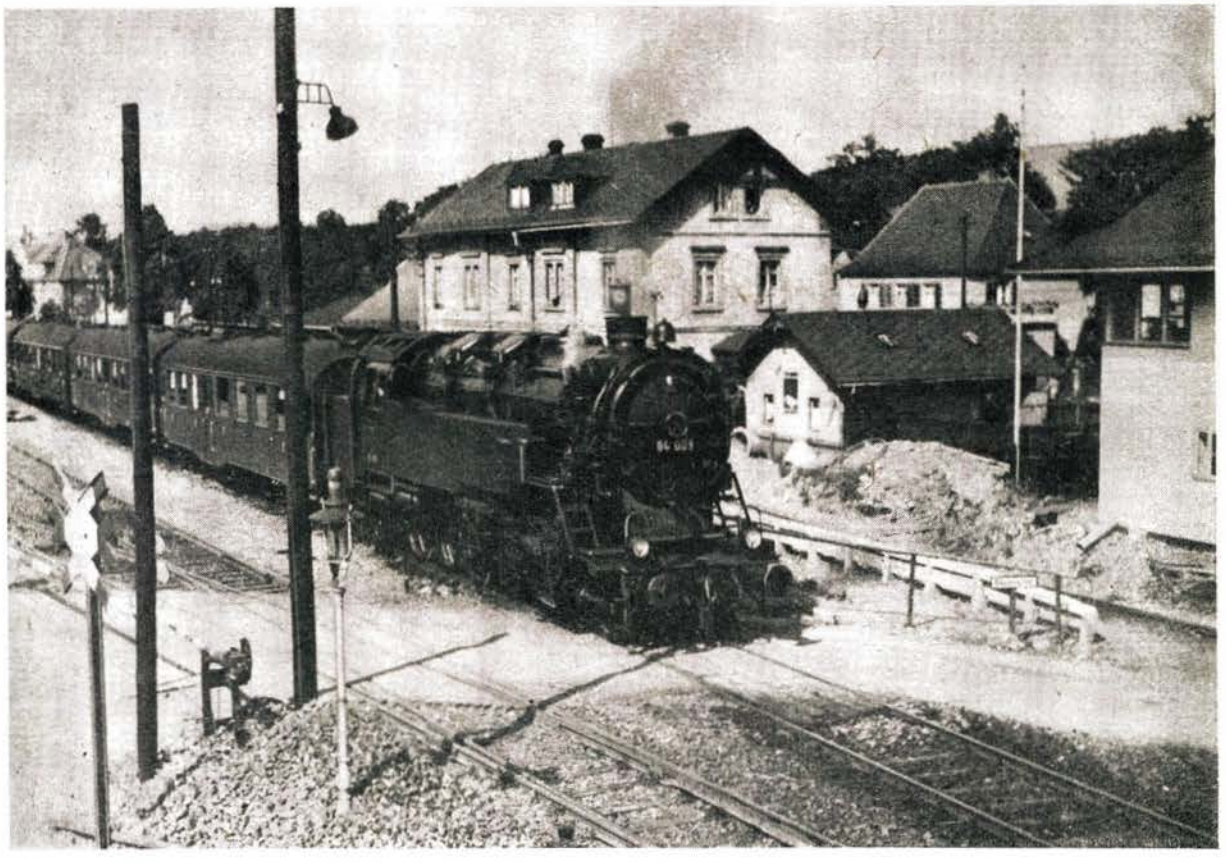
HANS-J. SIMON, Dessau

Ein Beitrag zur Geschichte der Dampfzugförderung auf der normalspurigen Müglitztalbahn Heidenau–Altenberg (Erzgebirge)

Mehrere Veröffentlichungen in unserer Fachzeitschrift brachten mir ein im Familienbesitz befindliches Bild in Erinnerung, das ich der Leserschaft nicht vorenthalten möchte. Die Aufnahme stammt etwa aus dem Jahre 1935 und zeigt einen aus dem Bahnhof Dohna (Sa.) ausfahrenden Personenzug in Richtung Glashütte – Altenberg (Erzgeb.). Der besondere Reiz dieses Fotos besteht darin, daß es noch während der Bauarbeiten an der die Schmalspurstrecke Heidenau–Altenberg (Erzgeb.) ersetzenden Normalspurstrecke entstand. Wie man sieht, fehlt noch das durchgehende Hauptgleis des Bahnhofs, und auch der Hausbahnsteig ist noch nicht fertiggestellt. Das im Hintergrund sichtbare Empfangsgebäude stammt aus der Zeit der Schmalspurbahn. Es konnte auch nach dem Umbau der Strecke auf Normalspur weiterverwendet werden, da der normalspurige Bahnhof Dohna (Sa.) auf dem Gelände des ehemaligen Schmalspurbahnhofs errichtet werden konnte. Das am rechten Bildrand noch sichtbare Stellwerk ist allerdings ein Neubau, der in dem sehr ansprechenden Stil aller neugebauten Dienstgebäude dieser Strecke errichtet wurde.

Ein weiterer Reiz des Bildes besteht darin, daß es die Gesamtansicht eines der für diese Strecke typisch gewesenen Züge darstellt. Nicht nur die Lokomotiven der Baureihe 84 sind für diese markante Strecke besonders entwickelt worden, sondern auch die im Bilde sichtbaren Mitteleinstiegwagen, die in Fachkreisen auch als Bauart „Heidenau – Altenberg" bezeichnet werden. Diese waren nach den damals letzten Erkenntnissen als Leichtbauwagen ausgeführt und zeichnen sich durch eine geringe Eigenmasse aus. Dadurch war man in die Lage versetzt, mit Hilfe der kräftigen 84er trotz der schwierigen Neigungs- und Krümmungsverhältnisse dieser Strecke beachtlich lange Züge bei einer Respekt einflößenden Fahrzeit zu befördern. Der Sommerfahr-

Bild 1 Aus dem Bahnhof Dohna (Sa.) ausfahrender Personenzug in Richtung Glashütte – Altenberg (Erzgeb.). Es führt 84009, damals Bw Dresden-Altstadt. *Foto: Georg Simon, etwa 1935/36*



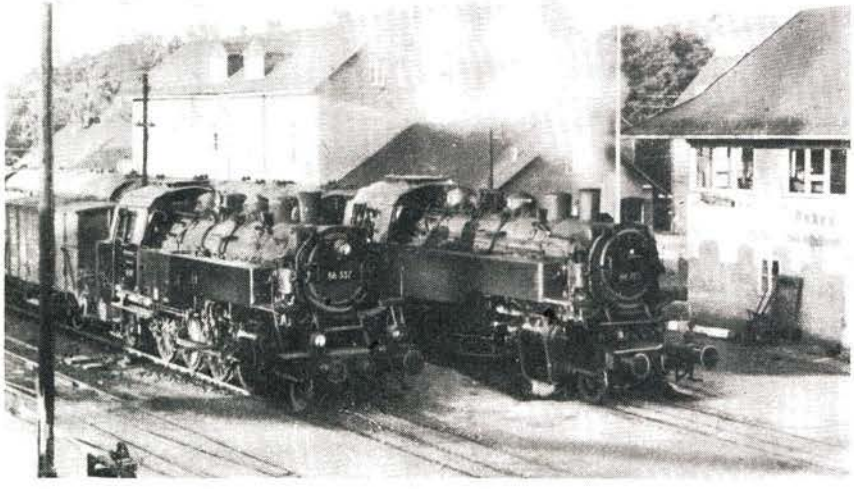


Bild 2 Das gleiche Motiv wie bei Bild 1 mehr als 20 Jahre danach aufgenommen. Im Vordergrund ein zwischen Heidenau und Glashütte verkehrender Nahgüterzug, befördert von der 86 337, Bw Pirna. Dahinter P 2870 Dresden Hbf – Altenberg (Erzgeb.). Zuglok ist die 86 723, ebenfalls Bw Pirna, jedoch im Lokbhf Altenberg (Erzgeb.) eingesetzt. Der Wagenzug war noch vollkommen reinrassig. Er setzte sich ausschließlich aus Mitteleinstiegwagen zusammen.

Foto: Verfasser 24. 8. 1963

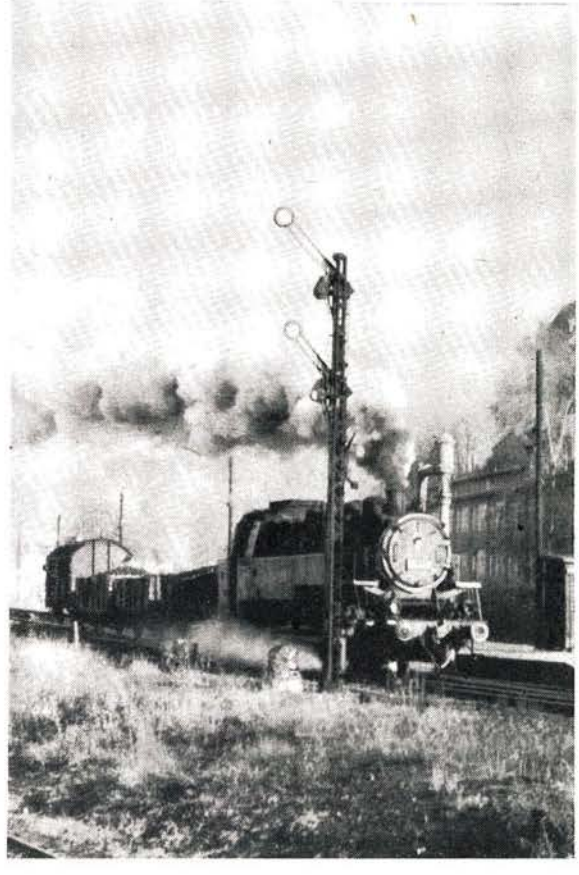
plan 1939 gibt für die 49 km lange Strecke in der Richtung Dresden–Altenberg eine Fahrzeit von 77 (!) Minuten an. Der schwierigste Abschnitt von Geising nach Altenberg wurde dabei in 9 Minuten bewältigt. Wenn man bedenkt, daß auf diesem Streckenteil Steigungen von knapp 40 ‰ auftreten, so bekommt man einen Eindruck von der Leistungsfähigkeit der 84er, aber auch gleichzeitig von den Anforderungen an das körperliche Leistungsvermögen und das Können der Heizer, die auf diesen Lokomotiven Dienst taten.

Die Lokomotiven der Baureihe 84 waren, nachdem sie in Dienst gestellt worden waren, zunächst im Bw Dresden-Altstadt beheimatet. Dort wurden sie aber nach einigen Jahren „fortgelobt" und an das Bw Dresden-Friedrichstadt abgegeben. Der Grund hierfür war in der Hauptsache die Unbeliebtheit dieser Lokomotiven bei den Heizern und den Lokomotivschlossern in den Werkstätten. Die Wartung wie auch die Erhaltung des Innentriebwerkes war äußerst schwierig, da die Zugänglichkeit sehr zu wünschen übrig ließ. Die weit nach vorn ragenden und zugleich tief hinabgezogenen seitlichen Wasserkästen forderten von den Heizern beim Abölen des Innentriebwerkes wahrhaft akrobatische Leistungen, so daß jeder froh war, wenn er in dieser Beziehung nichts mit den 84ern zu tun hatte. Ein besonderes Kunststück war auch der Ein- oder Ausbau der mittleren Treibstange. Für diese Arbeiten konnten nur kleine Schlosser eingesetzt werden, da der zur Verfügung stehende Raum sehr beengt war. Aber auch dann gestalteten sich die Arbeiten noch sehr schwierig.

Ein weiterer Nachteil der 84er ergab sich durch deren ausgeprägte Entgleisungsneigung. Die Lokomotiven besaßen bekanntlich spurkranzlose Treibradsätze, in der Fachsprache einfach als „Rolle" bezeichnet. Hierdurch ergab sich im Verein mit den Schwartzkopf-Eckhardt-Lenkgestellen die hervorragende, dieser Baureihe auch den Namen „Gummilok" verleihende, extreme Bogenlauffähigkeit. Beim Befahren stark gekrümmter Abschnitte kam es jedoch relativ häufig vor, daß die spurkranzlose Treibachse von der Schienenlauffläche herunterglitt und praktisch zwischen die Fahrschienen fiel. Das ereignete sich auch in Tunneln, vornehmlich im Geisinger Tunnel. Man kann sich lebhaft vorstellen, wie schwierig unter diesen Umständen die Aufgleisarbeiten waren, was natürlich zu empfindlichen Stö-

Bild 3 Nahgüterzug Heidenau – Altenberg (Erzgeb.)., befördert von der 86 560, Bw Pirna, Lokbhf Altenberg (Erzgeb.). Die Aufnahme zeigt den Zug bei der Ausfahrt aus dem Bhf Glashütte.

Foto: Verfasser 30. 10. 1961



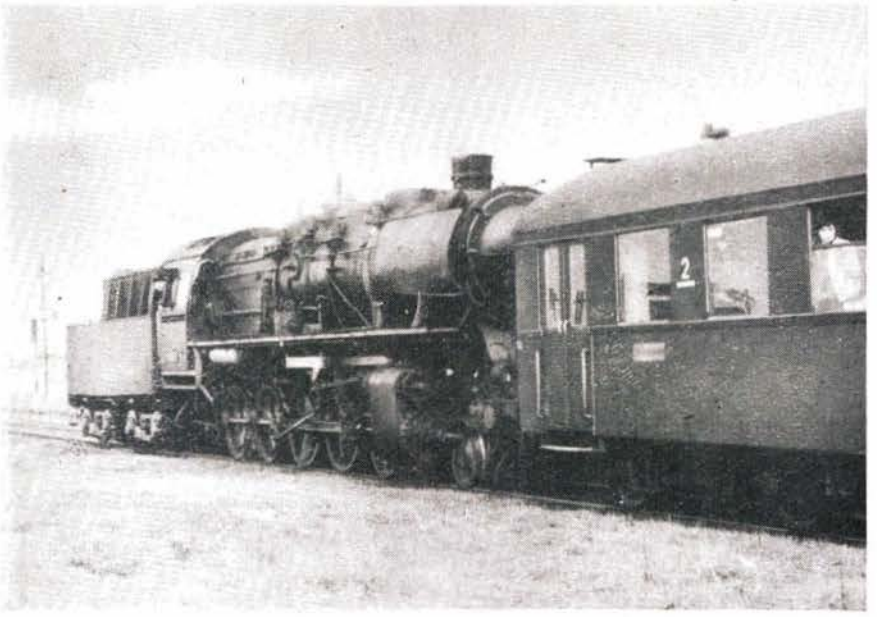


Bild 4 50 2347, Bw Pirna, Lokbhf Altenberg (Erzgeb.) mit P 2861 abfahrbereit im Bf Altenberg (Erzgeb.). Der im Bilde teilweise noch sichtbare Mitteleinstiegwagen war bereits ein Einzelgänger geworden. Der Zug bestand aus diesem Wagen und einer zweiteiligen Doppelstockeinheit.

Foto: Verfasser 13. 5. 1967

rungen des Zugbetriebes führte. Insbesondere dieser letztgenannte Nachteil war ein wesentlicher Grund, weswegen die 84er 1951 von ihrer Stammstrecke abgezogen und an das Bw Aue abgegeben wurden. Die von dort aus befahrbaren Strecken weisen günstigere Krümmungsverhältnisse auf.

Als einzige ihrer Art kehrte die 84 007 Mitte der fünfziger Jahre in ihre alte Heimat zurück. Allerdings tat diese Lokomotive meines Wissens nicht wieder auf ihrer Stammstrecke Dienst. Man setzte sie vielmehr vor Arbeitszügen aber auch beispielsweise vor Personenzügen auf der Strecke Dresden – Arnsdorf – Kamenz ein.

Bei einer kritischen Beurteilung der Baureihe 84 muß man folglich feststellen, daß die Lokomotiven dieser Baureihe durchaus leistungsfähig waren und zugförderungstechnisch befriedigt haben. Indessen wiesen sie aber konstruktive Nachteile auf, die mit bewirkt haben, daß diese Baureihe eine Splittergattung blieb und nach einer relativ kurzen Lebensdauer von etwa 25 Jahren dem Schneidbrenner zum Opfer fiel. Dennoch stellt diese Baureihe eine sehr markante Konstruktion dar, so daß es gerechtfertigt gewesen wäre, ein Exemplar der Nachwelt zu erhalten. Um so erfreulicher ist die Tatsache, daß sich die Firma Hruska dieser formschönen und wuchtigen Maschine als Vorbild für ein gut gelungenes H0-Modell angenommen hat. Damit ist wenigstens im Maßstab 1:87 dieser, zahlreiche neue Erkenntnisse vermittelnden Baureihe ein Denkmal gesetzt worden. Im übrigen kann man im Verkehrsmuseum Dresden ein hervorragendes Modell der Baureihe 84 im Maßstab 1:10, angefertigt von der Firma Stephan, betrachten.

Die Nachfolge der Baureihe 84 trat nach deren Umsetzung nach dem Bw Aue die Baureihe 86 an. Obgleich diese Lokomotiven naturgemäß nicht in der Lage sind, an die Leistung der Baureihe 84 heranzureichen, haben sie sich dennoch auf dieser Strecke bewährt. Zeitweise waren auch Lokomotiven der Baureihen 50 und, allerdings nur kurzzeitig, auch 52 im Einsatz. In den ersten Nachkriegsjahren konnte man auch die Baureihe 93^{5-12} (ehem. pr. T 14^{1}) auf der Müglitztalbahn beobachten. Die Leistungen auf dieser Strecke wurden bis Ende Sommerfahrplan 1955 zum überwiegenden Teil weiterhin vom Bw Dresden-Friedrichstadt, zum kleineren Teil, ebenfalls mit der Baureihe 86, vom Bw Pirna gefahren. Mit Beginn des Winterfahrplans 1955/56 wurden jedoch die Lokomotiven der Baureihe 86 vom Bw Dresden-Friedrichstadt abgezogen und nach dem Bw Pirna umgesetzt, dem zu diesem Zeitpunkt auch die Lokeinsatzstelle Altenberg (Erzgeb.) unterstellt wurde. Von da an wurden praktisch alle Züge auf dieser Strecke von Lokomotiven der Baureihe 86 des Bw Pirna befördert. Lediglich sonnabends fuhr das Bw Dresden-Friedrichstadt mit der Baureihe 50 ein Zugpaar Dresden – Glashütte und zurück. Auch während der Winterfahrplanabschnitte war das Bw Dresden-Friedrichstadt mit der Baureihe 50 sowie teilweise auch das Bw Dresden-Altstadt mit der Baureihe 86 an der Beförderung der sonntags bei günstigen Wintersportverhältnissen verkehrenden Sonderzüge beteiligt.

Die Leistungen wurden dann zum überwiegenden Teil von Lokomotiven der Baureihe 86, teilweise auch 50 des Bw Dresden gefahren. Das Bw Pirna hatte inzwischen seine Selbständigkeit eingebüßt und ist heute eine Einsatzstelle des aus der Vereinigung der beiden großen Dresdener Bahnbetriebswerke Altstadt und Friedrichstadt hervorgegangenen Bw Dresden.

Die Mitteleinstiegwagen sind ausnahmslos außer Dienst gestellt und vornehmlich durch zweiteilige Doppelstockeinheiten ersetzt worden. Somit zeigen die Reisezüge auf dieser Strecke ein gegenüber den früheren Jahren zwar verändertes aber nichts destoweniger typisches Bild.

Die Entwicklung der Zugförderung mit Dampflokomotiven auf dieser Strecke beweist einmal mehr, daß der Betrieb der zwar leistungsschwächeren aber dafür in der Unterhaltung und Zuverlässigkeit wesentlich günstigeren Lokomotive eindeutig den Vorzug gibt. Das ist in letzter Konsequenz ein Ausdruck der für alle Gebiete der Technik gültigen Erkenntnis, daß die einfachste Konstruktion die beste ist.

Der durchgreifendste zugförderungstechnische Wandel auf dieser bemerkenswerten Strecke vollzog sich mit dem inzwischen erfolgten Einsatz der Diesellokomotive 110. Man kann wohl mit Recht behaupten, daß damit auf dieser technisch wie landschaftlich überaus reizvollen Strecke, die auch in Zukunft ihre Bedeutung behalten wird, eine neue Epoche eingeleitet wurde.

Dipl.-Ing. K. UHLEMANN, Greifswald

Vierachsiger Schienenwagen mit Handbremse SSla (SSal)

Der SSla-Wagen, ehemaliger Gattungsbezirk Köln, ist zur Beladung mit Stabeisen, Trägern, Schienen und Langholz bis zu 18 m Länge geeignet. Durch das absenkbare Bühnengeländer ist eine Überladung auf andere Wagen mit derselben Eignung möglich.
Zur Auflage des Ladegutes sind gleichmäßig auf der gesamten Ladelänge verteilt 11 bis 13 Hartholzladeschwellen aufgeschraubt. Seitlich wird das Ladegut durch 16 Preßstahlrungen, Länge 1350 mm, gehalten. Zur Verzurrung der Ladung sind je Wagenlängsseite 18 Binderinge vorhanden.
Der Fußboden ist mit Kiefernholzbrettern von 56 mm Dicke ausgelegt.
435 Wagen waren am 30. 6. 1967 im Bestand der Deutschen Reichsbahn. Davon haben 19 Wagen eine Fußbodenoberkante über SO von 1580 mm. Diese Fahrzeuge waren ursprünglich für militärische Zwecke als Geschütz- und Gerätewagen vorgesehen. Bis auf die Grundkonzeption des geschweißten Untergestells unterscheiden sie sich von den übrigen Wagen der Gattung SSla durch außenliegende Hauptlangträger (ähnlich den Neubauwagen RRym) und veränderte Drehgestelle (Blatttragfedern je Drehgestellseite durch Ausgleichhebel verbunden). Des weiteren sind vom Gesamtbestand 71 Fahrzeuge als Gleisjochtransportwagen hergerichtet worden (Sonderaufbauten wie Rollen, Rungen sind abgenommen).
Es ist weiterhin bemerkenswert, daß einige Wagen dieser Gattung auf Grund ihrer Eignung (Zug- und Stoßkraftlinien werden über die Mittellangträger geleitet, genügend freie Räume an den Kopfstücken) vorübergehend mit Mittelpufferkupplung für Versuchszwecke ausgerüstet wurden.
Alle Wagen haben Druckluft- und Handbremse; 75 % sind außerdem mit einer Feststellbremse ausgerüstet (das Handrad befindet sich zwischen den Trittstufen zur Handbremsbühne).
Zusätzlich zum Gesamtbestand gibt es noch ungefähr 30 Wagen, die zwar den hier zu behandelnden in ihrem Gesamtaufbau fast völlig gleichen, jedoch ursprünglich mit Bremserhaus und daher nicht umklappbarem Bühnengeländer einschließlich Handbremse ausgerüstet waren. Sie wurden im Zuge des Abbaus der Bremserhäuser in die Nummernreihe der SSl-Wagen 21 50 383 8701-K[1]) bis 21 50 383 8999-K[1]), vordem SSl, SSlu 65-20-00, eingereiht (siehe „Der Modelleisenbahner" Nr. 7/1965, S. 210).
Die Konstruktion des Untergestells entspricht der geschweißten Einheitsbauart. Die Hauptkonstruktion besteht aus

- 2 äußeren Langträgern U 20,
- 2 mittleren Hauptlangträgern (Fischbauchform),
- 2 Kopfstücken und
- 2 Drehpfannenträgern.

Die äußeren und mittleren Langträger sind durch Querträger und Konsolen zu einer Baueinheit verbunden.
Die Zugeinrichtung ist nicht durchgehend. Die ursprüngliche Bruchlast der Kupplungslaschen von 65 Mp wurde durch Verstärkung bei ungefähr 75 Prozent der Wagen auf 85 Mp gebracht.
85 Prozent der Wagen haben als Stoßeinrichtung Hülsenpuffer mit Kegelstumpffedern und 16 Mp Endkraft. An den übrigen Wagen sind Hülsenpuffer mit Ringfederelementen und 35 Mp Endkraft angebaut.
Die Stahlteile des Wagens sind mit einem dreifachen Bitumenanstrich (schwarz) versehen.

Technische Daten:

alte Betriebsgattung	SSla (SSal) 65-80-01 bis 65-84-50
neue Kennzeichnung	21 50 384 1000-K[1]) bis 21 50 384 1999-K[1]) z. B.: 21 50 384 1427-6
Baujahr	1940 bis 1944
Hersteller	Linke-Hofmann Breslau Eisenbahnbedarf Siegen Westwaggon Köln Ringhoffer Tatra Nesselsdorf Beuchelt und Co. Grünberg u. a.
Heimat-Raw	Raw „8. Mai" Eberswalde
voraussichtliche Ausmusterung	nach 1985
internationaler Einsatz	RIV, MC
Länge über Puffer	20,100 m
Länge des Wagenkastens	18,800 m
größte Wagenhöhe	2,435 m
Höhe Fußbodenoberkante über SO	1,350 m
Ladelänge	18,100 m
Ladebreite	2,750 m
Ladefläche	49,775 m²)
Drehzapfenabstand	12,800 m
Drehgestell	Einheitsbauart, 2-achsig
Achsstand	2,000 m
konstruktiver Laufkreisdurchmesser	940 mm
Achszahl	4
Achslagerbauart	DWV Gleitachslager
Achsschenkelmittenabstand	1956 mm
Federung	8 Blattragfedern: 6-lagig, 120·16·1200 oder 10-lagig, 90·13·1000
Gesamtachsstand	14,8 m
höchste zulässige Geschwindigkeit	75 km/h
kleinster befahrbarer Radius	150 m
Bremsbauart	16-Klotzdruckluftbremse Schuh und Sohle) Hikgl oder Kkg 1 10" und 14" (Kkg-Anteil 20%) selbsttätiger Bremsgestängesteller zweistufige Lastabbremsung (Hikgl mechanisch, Kkg 1 pneumatisch) Hand- und Feststellbremse
Bremsgewicht leer	23 Mp
beladen	38 Mp
Umstellgewicht	39 Mp
Eigenmasse	20500 kg
Achslast	15,5 Mp
Meterlast	3,05 Mp/m
Lademasse	40 t
Tragfähigkeit	42 t

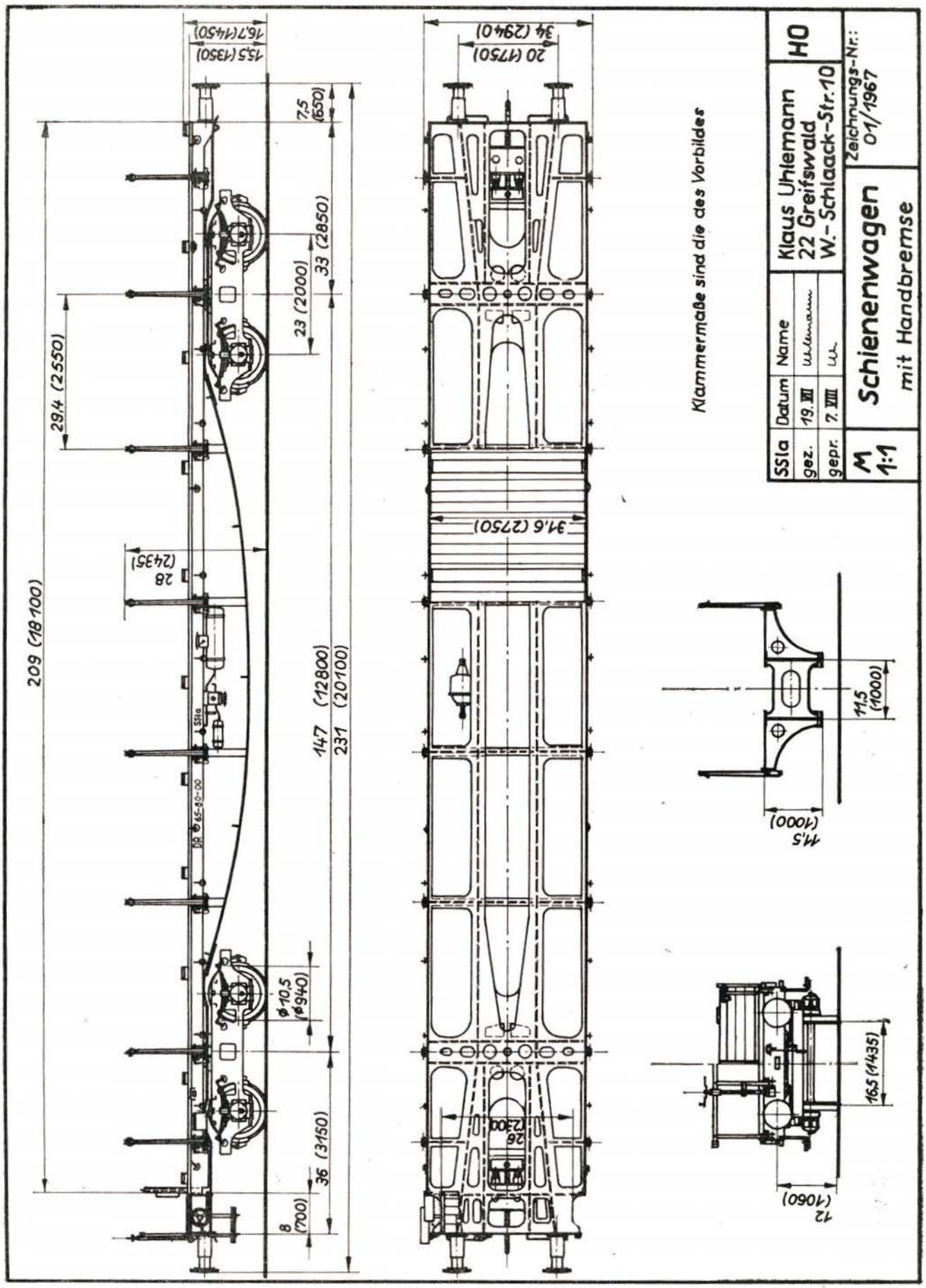
Lastgrenze

A	B	C
42 t	42 t	

zulässige Höchstlast in Wagenmitte

	m	t
a–a	3	34
b–b	5	38
c–c	7	41

[1]) Selbstkontrollziffer


209 (18100)
29,4 (2550)
28 (2435)
15,5 (1350)
16,7 (1450)
7,5 (650)
33 (2850)
23 (2000)
147 (12800)
231 (20100)
ø10,5 (ø940)
36 (3150)
8 (700)
20 (1750)
34 (2940)
31,6 (2750)
26 (2300)
Klammermaße sind die des Vorbildes
11,5 (1000)
44,5 (1000)
16,5 (1435)
12 (1060)
SSIa
Datum
Name
gez.
19. III
gepr.
7. VIII
M 1:1
Schienenwagen
mit Handbremse
Klaus Uhlemann
22 Greifswald
W.-Schlaack-Str. 10
H0
Zeichnungs-Nr.:
01/1967

Dipl.-Ing. BERNHARD HERBST, (DMV), Brandenburg

Meinungsforschung unter Ausstellungsbesuchern

Während unserer Modelleisenbahnausstellung 1970 in Brandenburg haben wir erstmalig eine stichprobenartige Umfrage unter den Besuchern durchgeführt. Der Gedanke hierzu entstand während einer Diskussion in der Arbeitsgemeinschaft, ob bei den Besuchern Groß- oder Kleinanlagen beliebter sind. Wir meinten jedoch, bei einer geplanten Aktion nicht nur eine, sondern eine gewisse Anzahl ausgewählter Fragen, die auch andere uns interessierenden Probleme betrafen, zu stellen. Wir wählten daher insgesamt 6 Fragen aus.

Um die Besucher nicht mit großer Schreibarbeit zu belasten (das würde von vornherein die Lust zur Beantwortung nehmen), mußten die Fragen mit klarem „Ja" oder „Nein" zu beantworten sein. Dies hat auch den Vorteil, daß die entsprechenden Antworten nur als Kreuzchen in dafür vorgesehene Kästchen gegeben zu werden brauchen.

Die Fragen wurden auf einem A-4-Bogen abgezogen. Im unteren Teil des Bogens wurde Platz für Bemerkungen freigehalten, die der Besucher nach Belieben im Satz geben konnte.

Zur einfacheren Auswertung unserer Fragen wurde jede mögliche Antwort mit einer fortlaufenden Ziffer versehen, so daß die Gruppierung der Antworten nur nach diesen Ziffern zu geschehen brauchte.

Wir haben diese Umfragebogen an der Kasse ausgelegt und die Besucher gebeten, sie nach dem Rundgang durch die Ausstellung auszufüllen. Bleistifte lagen selbstverständlich bereit.

Von etwa 5000 Besuchern der Ausstellung nutzten etwa 400 die Gelegenheit, ihre Meinung auszudrücken. Nach den Regeln der mathematischen Statistik ist es durchaus nicht erforderlich, um die Meinung der Besucher zu erfahren, alle 5000 Besucher zu befragen. Es darf angenommen werden, daß das Ergebnis der 400 Befragten bereits ausreichend repräsentativ für die Meinung aller Besucher ist.

Nachstehend das Ergebnis der Umfrage mit den Fragen:

1. Haben Sie die Ausstellungen der Vorjahre gesehen? 59 %
2. Gefällt Ihnen die Ausstellung 1970? Ja 96 %
   Nein 4 %
3. Möchten Sie auf zukünftigen Ausstellungen
   Großanlagen 44 %
   oder Kleinanlagen 31 %
   sehen?
   Für beides entschieden sich bei dieser Frage 25 %
4. Besitzen Sie selbst eine Modellbahnanlage?
   Ja 72 %
   Nein 28 %
5. Welche Nenngröße hat Ihre Anlage?
   H0 43 %
   TT 48 %
   N 9 %
6. Wußten Sie, daß in Brandenburg bereits seit 1962 eine Arbeitsgemeinschaft des Deutschen Modelleisenbahn-Verbandes besteht? Ja 43 %
   Nein 57 %

(Die Prozentzahlen wurden auf- bzw. abgerundet)

Das Ergebnis dieser Umfrage ist in vielerlei Hinsicht interessant. Daß zum Beispiel nur rund 60 Prozent der Besucher die Ausstellungen der vergangenen Jahre sahen, gibt einen Hinweis dafür, daß die Werbung der vergangenen Jahre nicht ausreichend war, da die Zahl der Interessenten für die Ausstellung offensichtlich größer ist. In der Tat war der Besucherandrang 1970 durch verbesserte Werbemethoden etwa um ein Drittel größer als in den Vorjahren. An Aufwand für Werbung darf also auf keinen Fall gespart werden. Wir erkannten, daß eine Werbung an den Litfaßsäulen allein nicht ausreicht, sondern daß auch die Werbung in den Einkaufszentren (Lebensmittelverkaufsstellen, Fleischereien u. ä.) ein gutes Mittel ist, um einen breiten Kreis der Bevölkerung anzusprechen.

Der Meinungsstreit, ob Groß- oder nur Kleinanlagen auf unseren Ausstellungen gezeigt werden sollen, hat sich im Ergebnis der Umfrage für uns so gelöst, daß weiterhin beide Anlagentypen gezeigt werden, um den Wünschen der Besucher zu genügen. Das muß sich auch im Arbeitsplan der Arbeitsgemeinschaft widerspiegeln, die zukünftig nicht nur an einer Großanlage, sondern auch an wenigstens einer Kleinanlage arbeiten wird. Selbstverständlich werden wir nicht auf Heimanlagen aus dem Kreis der Mitglieder verzichten können.

Eine letzte Frage sei noch kommentiert. Die Tatsache, daß nur 43 Prozent der Besucher von der Existenz der Arbeitsgemeinschaft in unserer Stadt wußten, zeigte uns, daß auch in der Werbung für unsere Arbeitsgemeinschaft noch viel getan werden muß. Wir werden mehr als bisher die örtlichen Presseorgane nutzen, um aus unserer Arbeit zu berichten.

Zusammenfassend ist zur Umfrage folgendes festzustellen:

1. Umfragen dieser Art sollten von den Arbeitsgemeinschaften als wichtiges Arbeitsmittel insbesondere zur Verbesserung der Werbung für unseren Verband genutzt werden.

2. Die Fragestellung muß konkret und leicht erfaßbar sein, damit sie vom Besucher eindeutig beantwortet werden kann.

3. Es sollten nur solche Fragen gestellt werden, die für die Arbeitsgemeinschaft von unbedingtem Interesse sind. (Beschränkung der Fragen auf ein Minimum)

4. Gegebenenfalls könnte vom Verband ein einheitlicher Fragenspiegel ausgearbeitet werden, der später eine einheitliche Auswertung zuläßt.

Wir hoffen, daß auch andere Arbeitsgemeinschaften einmal Erfahrungen dieser Art sammeln und öffentlich diskutieren.