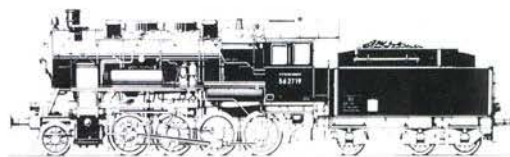


# der modelleisenbahner

FACHZEITSCHRIFT  
FÜR DEN MODELLEISENBAHNBAU  
UND ALLE FREUNDE  
DER EISENBAHN

Jahrgang 25



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

32 542

# 10/76

# der modelleisenbahner

Fachzeitschrift für den Modelleisenbahnbau  
und alle Freunde der Eisenbahn

10 Oktober 1976 · Berlin · 25. Jahrgang

Organ des Deutschen Modelleisenbahn-Verbandes  
der DDR



## INHALT

Robert Eckelt	
Gedanken zur Einführung des elektrischen Betriebs zwischen Dresden und Schöna	285
Lothar Schultz	
Aus der Geschichte des Fährverkehrs auf der „Königslinie“	288
Siegfried Kaufmann	
Die Semmering Bahn — 125 Jahre alt	291
Der Startschuß für die „Laufbahn als Modelleisenbahner“ — die Geburt des Sohnes!	293
Von Jahr zu Jahr ein Stückchen größer	294
Günter Fromm	
Bahnsteige auf Modellbahnanlagen (Teil 2)	296
Jürgen Antrack	
Zugfahrten auf dem linken Streckengleis	298
Gerald Wohlfahrt	
Selbst gebaute beleuchtbare H0-Weichenlaterne	301
Klaus Steinbrück	
Schienenbus der ehemaligen Gera—Meuselwitz—Wülfener Eisenbahn	302
Harald Kurz	
Pressebericht über die Tagung des TA in Metz vom 27. bis 29. Mai 1976	303
Klaus Müller	
Wie warte, pflege und repariere ich Modellbahntriebfahrzeuge und elektromagnetisches Zubehör? (5)	304
Der Kontakt	307
Werner Ilgner	
Kleine wirkungsvolle Verbesserungen an Y-Wagen in H0	308
Bernd Kuhlmann	
Signale der S2D — 4. Folge	309
Wissen Sie schon und Maßskizze des Lokfotos des Monats	310
Lokfoto des Monats: Schmalspurlokomotive der BR 99 <sup>77/79</sup> der DR	311
Lokbildarchiv	312
Unser Schienenfahrzeugarchiv	
Günther Fiebig	
Die 1'C 1'n2-Tenderlokomotive der Baureihe 75 <sup>1-3</sup>	313
Hans-A. Müller	
Effektvolle Stellwerksinneneinrichtung	315
Helmut Kohlberger	
Neuheiten auf der Leipziger Herbstmesse 1976	316
Mitteilungen des DMV	318
Selbst gebaut	3. U.-S.

### Titelbild

Berlin-Ostbahnhof, Bahnsteige A und B. Ein herrliches Foto, erst einige Jahre alt, und doch schon Geschichte. Eine BR 38<sup>10-35</sup> neben einem VT 18 16.02 (jetzt 175.0) wird man nicht mehr erblicken; die DR verfügt nur noch über 2 einsatzfähige 38er, die aufbewahrt werden. Im Rahmen der großen Bauvorhaben in der Hauptstadt der DDR, Berlin, wird auch der Ostbahnhof künftig ein völlig neues Gesicht erhalten. So wird ein modernes Empfangsgebäude auf der entgegengesetzten Seite des jetzigen künftig Platz finden.

Foto: ZBS DR

### Titelvignette

Endlich ist es so weit! Die TT-Freunde bekommen ein neues, und zwar sehr schönes Dampflokmodell. Vorbild ist die BR 56<sup>29-30</sup> (ex pr G 8'), Hersteller der VEB Berliner TT-Bahnen.

Zeichnung: VEB Berliner TT-Bahnen (Schleef)

### Rücktitel

Dieses Bild nahm unser Schweizer Leser Urs Nötzli 1975 auf. Es zeigt eine Ge 6/6 (415) mit 2 Salonwagen (ex CIWL) und einen Speisewagen (ex Mitropa) auf dem Landwasser-Viadukt bei Fislisur in der Schweiz, der 130 m lang und 65 m hoch ist.

Foto: Urs Nötzli, Zürich

## REDAKTION

Verantwortlicher Redakteur:  
Ing.-Ök. Journalist Helmut Kohlberger  
Typografie: Pressegestalterin Gisela Dzykowski  
Redaktionsanschrift: „Der Modelleisenbahner“,  
DDR-108-Berlin, Französische Str. 13/14, Postfach 1235  
Telefon: 2041276  
Sämtliche Post für die Redaktion ist grundsätzlich nur  
an unsere Anschrift zu richten.  
Nur Briefe, die die Seite „Mitteilungen des DMV“  
betreffen, sind an das Generalsekretariat des DMV,  
DDR-1035-Berlin, Simon-Dach-Str. 10 zu senden.

## HERAUSGEBER

Deutscher Modelleisenbahn-Verband der DDR

## REDAKTIONSBEIRAT

Günter Barthel, Erfurt  
Karlheinz Brust, Dresden  
Achim Delang, Berlin  
Dipl.-Ing. Günter Driesnack, Königsbrück (Sa.)  
Ing. Peter Eickel, Dresden  
Eisenbahn-Ing. Günter Fromm, Erfurt  
Ing. Walter Georgii, Zeuthen  
Johannes Hauschild, Leipzig  
o. Prof. Dr. sc. techn. Harald Kurz, Radebeul  
Wolf-Dietger Machel, Potsdam  
Joachim Schnitzer, Kleinmachnow  
Paul Sperling, Eichwalde  
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 entneh-  
men.  
Nachdruck, Übersetzung und Auszüge sind nur mit  
Genehmigung der Redaktion gestattet.  
Für unverlangt eingesandte Manuskripte, Fotos usw.  
übernimmt die Redaktion keine Gewähr.  
Art.-Nr. 16330

## Alleinige Anzeigenannahme

DEWAG-Werbung, 1026 Berlin, Rosenthaler Str. 28/31,  
Telefon: 22676, und alle DEWAG-Betriebe und  
Zweigstellen in den Bezirken der DDR. Gültige  
Preisliste Nr. 1.

Bestellungen nehmen entgegen: Sämtliche Postämter,  
der örtliche Buchhandel und der Verlag — soweit  
Liefermöglichkeit. Bestellungen in der deutschen Bun-  
desrepublik 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  
Sojuszschepatj bzw. Postämter und Postkontore entgegen.  
Bulgarien: Raznoisnos, 1, rue Assen, Sofia.  
China: Guizi Shudian, P. O. B. 88, Peking, ČSSR: Orbis,  
Zeitungsvertrieb, Praha XII, Orbis Zeitungsvertrieb,  
Bratislava, Leningradska ul. 12, Polen: Buch: ul. Wilcza  
46, Warszawa 10, Rumänien: Cartimex, P. O. B.  
134/135, Bukarest, Ungarn: Kultura, P. O. B. 146,  
Budapest 62, KVDR: Koreanische Gesellschaft für den  
Export und Import von Druckerzeugnissen Chulpan-  
mul, Nam Gu Dong Heung Dong Pyongyang, Alba-  
nien: Ndermerrja Shtetnore Botimeve, Tirana. Übriges  
Ausland: Örtlicher Buchhandel, Bezugsmöglichkeiten  
nennen der Außenhandelsbetrieb Buchexport, DDR —  
701 — Leipzig, Leninstraße 16, und der Verlag.

## Gedanken zur Einführung des elektrischen Betriebs zwischen Dresden und Schöna

Am Sonnabend, den 29. Mai 1976 verließ um 9.40 Uhr der erste, mit zwei Elloks (BR 250 und 242) bespannte Zug den Dresdner Hauptbahnhof in Richtung zur Staatsgrenze nach der CSSR. Erste Fahrgäste waren die Eisenbahner, Bauarbeiter und Werktätigen aus über 40 Betrieben der DDR und der CSSR, die an dem Bauvorhaben „Rekonstruktion, Teilautomatisierung und Elektrifizierung der Strecke Dresden—Schöna“ tatkräftig mitgewirkt hatten, sowie leitende Mitarbeiter der Partei- und Staatsorgane und gesellschaftlicher Organisationen. Damit wurde der 49 km lange Streckenabschnitt planmäßig zum Fahrplanwechsel elektrisch in Betrieb genommen.

Die Projektierungsarbeiten begannen im Jahre 1971 und die Bauarbeiten 1 Jahr später. Eine relativ kurze Zeit, wenn man bedenkt, unter welchen besonderen Schwierigkeiten diese Rekonstruktion vorgenommen werden mußte. Das nur wenige hundert Meter breite Elbtal zwischen den steilen Felswänden des Elbsandsteingebirges teilen sich Flußbett, Straße und Schiene. Auf allen 3 Verkehrsträgern mußte der Verkehr ohne wesentliche Einschränkung und möglichst ohne Vollsperrung aufrechterhalten werden; denn leistungsfähige Umleitungsstrecken sind nicht vorhanden. Hinzu kommt, daß gleichzeitig mit diesem Vorhaben, besonders im Raum Bad Schandau, eine günstige Verkehrslösung für die F 172 geschaffen werden mußte. Eine 250 m lange Brücke bei Rathmannsdorf über die Elbe und 2 Straßenbrücken über die Ein- und Ausfahrleise des Bf Bad Schandau waren zu errichten, und das auf engstem Raum zwischen Ufer und Berg. Gerade dies verlangte eine sehr gute Zusammenarbeit aller Beteiligten und eine präzise Organisation und Abstimmung aller Termine mit dem Fahrplan. Diese komplexe Verkehrslösung wurde erforderlich, weil Schiene und Straße den ständig steigenden Anforderungen des Berufsverkehrs im dicht besiedelten Gebiet des oberen Elbtals, des Naherholungsverkehrs in die Sächsische Schweiz, des visafreien Reiseverkehrs in die CSSR und nicht zuletzt des Transitverkehrs von Nord- nach Südeuropa nicht mehr gewachsen waren. Schließlich ist die Eisenbahnstrecke schon über 125 Jahre alt. Zuletzt lagen fahrplanmäßig 13 Reise- und über 60 Güterzugpaare täglich im grenzüberschreitenden Verkehr auf diesem Streckenabschnitt. Damit war seine Kapazität und insbesondere die des Grenzbahnhofs Bad Schandau erschöpft; denn dort müssen die Güterzüge bis zu 120 Minuten halten, um durch die Grenzabfertigungsorgane behandelt zu werden. Kürzere Fahrzeiten machen den Transit durch die DDR attraktiver; jede pünktliche Abfertigung hebt das Ansehen der DR bei ihren Verkehrskunden und den Bahnverwaltungen anderer Länder. Diese Aufgaben waren aber mit der gesamten bisherigen Eisenbahntechnik nicht mehr zu bewältigen. Das „Nadelöhr“ Dresden—Schöna mußte daher aufgeweitet werden.

Die bereits vorhandenen Grundmittel für den elektrischen Zugbetrieb im Raum Dresden Hbf—Friedrichstadt können jetzt besser ausgenutzt, die Geschwindigkeiten aller Züge erhöht und damit die Fahrzeiten bis zu 20 Prozent verkürzt werden. Dadurch verdichtet sich die Zugfolge, und auf einzelnen Abschnitten erhöht sich die Durchlaßfähigkeit. Die Teilautomatisierung, insbeson-

dere der automatische Streckenblock, gestatten es den Fahrdienstleitern und Streckendispatchern, fahrdienstliche Handlungen, die bisher nur im Bahnhofsbereich möglich waren, auf die freie Strecke zu verlegen, so daß trotz dichter Zugfolge keine zusätzlichen Ausweich- oder Überholungsleise notwendig werden.

Bei einem durchschnittlichen Zugabstand von 4 bis 5 Minuten können innerhalb von 24 Stunden theoretisch 336 Zugpaare verkehren. Das ist aber vor allem auch eine Frage der Fahrplangestaltung; denn bekanntlich hängt die tatsächlich mögliche Streckenauslastung neben den absoluten Geschwindigkeiten auch wesentlich von der Aufeinanderfolge schnell und langsam fahrender Züge ab. Laut Bildfahrplan belegt ein Nahgüterzug eine Trasse solange Zeit, wie sie für mehrere D-Züge ausreicht. Dieser Tatsache will man mit einer teilweisen „Bündelung“ von Zügen gleicher Geschwindigkeiten begegnen. Es erweist sich als günstig, daß die höheren Zugkräfte der Elloks, die bekanntlich eine große Anfahrbeschleunigung haben, die unterschiedlichen Fahrzeiten schnell-fahrender Reise-, schwerer Güter- und häufig haltender Vorortzüge einander weit angleichen. So lassen schon wissenschaftliche Untersuchungen, die gemeinsam mit der Hochschule für Verkehrswesen „Friedrich List“, Dresden, angestellt werden, den Trend erkennen, einen starren Fahrplan zu erzielen. Das würde bedeuten, daß dann Züge aller Gattungen in einem starren Stunden-Minuten-Fahrplan zwischen Dresden und Bad Schandau verkehren können. Aber noch ist es nicht soweit. Der Einsatz elektrischer Lokomotiven auf einem weiteren Streckenabschnitt bringt natürlich auch eine Senkung des spezifischen Energieverbrauchs mit sich, zumal die Primärenergie in Form von Braunkohle zur Verfügung steht im Gegensatz zur Steinkohle oder zum Diesellokomotivkraftstoff.

Allerdings mußte für die Elektrifizierung dieses Streckenabschnitts in Niedersiedlitz ein neues Umformwerk errichtet werden, das die 50 Hz, 110 kV des Landesnetzes in 16 2/3 Hz, 15 kV Bahnstrom umformt; ein Investobjekt, das die Gesamtkosten nicht unwesentlich beeinflusst. Voraussetzung dafür wiederum war freilich die Inbetriebnahme solcher Großkraftwerke wie Boxberg und Hagenwerder III, um die Energiebasis im südlichen Raum unserer Republik zur Verfügung zu haben. Doch allen diesen Kosten stehen die niedrigeren Betriebskosten beim elektrischen Betrieb gegenüber. Natürlich ist auch die moderne Sicherungstechnik nicht nur in ihrer Reaktion schneller als die herkömmliche, sondern auch wartungsärmer, und außerdem werden durch ihre Anwendung auf diesem Abschnitt Arbeitsplätze frei, so daß das Personal auf andere Posten umgesetzt werden kann.

Einen großen Vorteil durch die Elektrifizierung haben gewiß auch die Reisenden und die Einheimischen, die an der Strecke wohnen. Die einen kommen schneller und mit einem höheren Zugangebot an ihr Ziel, die anderen werden durch Lärm, Rauch und Abgase weniger belästigt; und das wiederum wirkt sich im Landschaftsschutzgebiet des Elbsandsteingebirges hinsichtlich des Umweltschutzes positiv aus.

Würdigen wir noch die großen Leistungen, die bis zum Beginn des Sommerfahrplans 1976 zu vollbringen waren!



Bild 1 Die Neubau-Ellok 250 003-1 gemeinsam mit einer BR 242 vor dem Eröffnungssonderzug am 29. Mai 1976

Als Voraussetzung für das Investitionsvorhaben waren erforderlich: Eine Zentrale Oberbauerneuerung mit etwa 25 km Gleiserneuerung und mit der Erneuerung von 56 Weichen, dezentrale Oberbauarbeiten mit 66 km Nachisolierung, eine Auswechslung weiterer 55 Weichen sowie der Umbau von 4,9 km Bahnhofsgleisen. Für den Einbau der modernen Sicherungstechnik mußten ungefähr 1500 geklebte Isolierstöße eingeschweißt werden, wofür allein 3000 Stunden Schweißarbeiten, überwiegend in Sperrpausen, zu leisten waren.

Seit 1971 waren an 50 Brücken, am Viadukt in Königstein, an 3 Stützmauern und am Ostbau in Dresden Hbf Sanierungsarbeiten auszuführen.

Dabei wurden moderne Technologien, wie das Aerocem-Verfahren, eine Patentlösung aus der CSSR, angewendet. Bei diesem Verfahren werden Stützmauern oder Ge-

wölbe an bestimmten Stellen angebohrt und mit einer Emulsion ausgepreßt und befestigt.

Zur Elektrifizierung von insgesamt 129 km Gleis wurden 10 600 m<sup>3</sup> Beton für die Fahrleitungsfundamente eingebracht, an die 1650 Fahrleitungsmasten aufgestellt, sowie 166 km Kettenfahrleitung gespannt und 26 km Speise- und Umgehungsleitungen verlegt. Die Montage von über 900 Fahrleitungsmasten erfolgte vornehmlich im Bereich des Bf Bad Schandau, mit Hubschraubern, die die am gegenüberliegenden Ufer bei Rathmannsdorf weitgehend vormontierten Maste, Querfelder und z. T. auch Speiseleitungen einfliegen.

Allein so war es überhaupt möglich, den Zugbetrieb aufrecht zu erhalten.

Im Rahmen der Teilautomatisierung wurden 7 Gleisstellwerke errichtet, wobei der Hochbau von Betrieben aus der CSSR und die Ausrüstung von solchen aus der DDR übernommen wurde. Diese Stellwerke sind sogenannte Spurplanstellwerke der Bauart „WSSB“.

Ferner waren 49 km automatischer Streckenblock und 9 Bahnhöfe zu verkabeln und 5 Halbschrankenanlagen sowie 316 elektrische Weichenheizungen zu installieren, was zu einer weiteren Arbeitskräfteeinsparung führte. Natürlich mußte auch eine ganze Reihe Signale und Signalbrücken aufgestellt werden. Hinzu kam eine Vielzahl von Einzelmaßnahmen, wie die Profilmfreimachung von 2 Fußgänger- und 2 Industriegleisüberführungen, einer Straßenunterführung und eines Kreuzungsbauwerks, die Installation von Licht- und Kraftanlagen, von Ortssteuerungen sowie die Gewährleistung verschiedenartiger Schutzmaßnahmen.

Die Tragfähigkeit der Brücken wurde auf 21 Mp und 8 Mp/m erhöht. Dadurch wurde erreicht, daß die Strecke mit einer Achslast von 21 Mp und fast durchgehend mit einer Geschwindigkeit von 120 km/h befahren werden kann. Daher wäre es grundsätzlich auch möglich, die Zuglasten schwerer Güterzüge zu steigern, doch ist diese durch internationale Vereinbarungen und die Leistungsfähigkeit anderer Bahnverwaltungen noch begrenzt. So steht beispielsweise die Elektrifizierung des Grenzübergangsabschnitts zwischen Schöna und Dečín mit Anschluß an die bereits elektrifizierte Strecke Dečín-Praha (3 kV =) noch aus.

Eine problematische Aufgabe war es, eine sogenannte

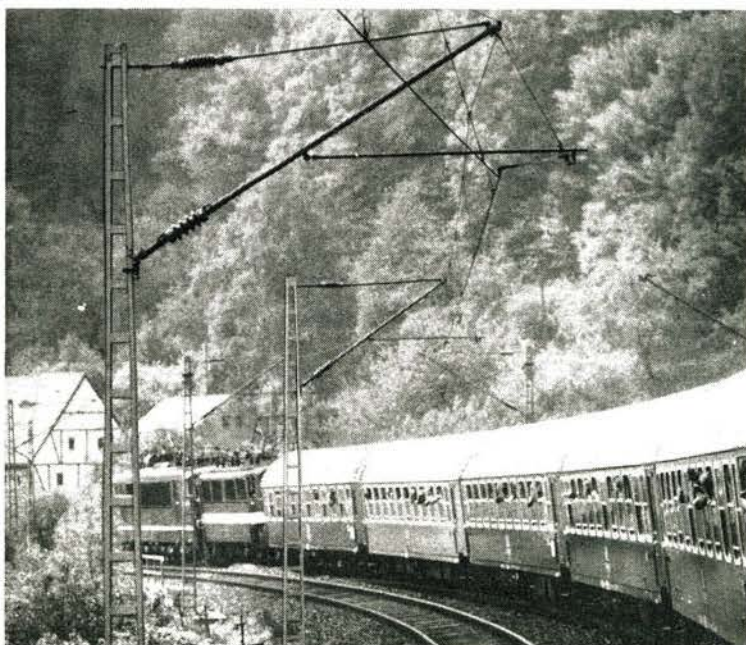
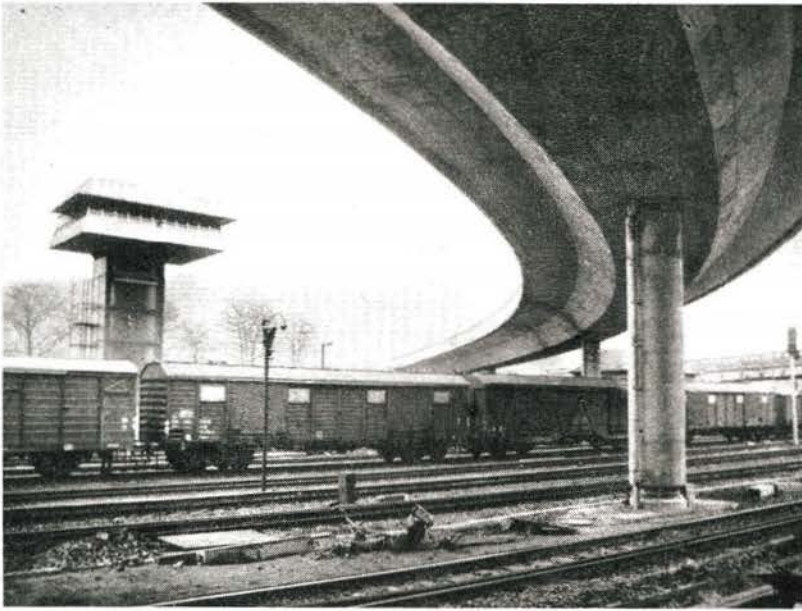


Bild 2 Der typenrein gebildete Sonderzug auf der Fahrt durch das herrliche Elbtal



3

Zollschtaltung im Bf Bad Schandau einzurichten, damit Zoll- und andere Kontrollorgane ungefährdet die Dächer der Waggonen betreten können. Dazu sind die jeweiligen Fahrleitungsabschnitte abzuschalten und zuverlässig zu erden.

Alle diese Maßnahmen fanden unter der Devise „Fahren und Bauen“ statt. Bei der Rbd Dresden bestand daher eine besondere Gruppe „Technologie und Koordinierung“, die für eine optimale Festlegung und maximale Auslastung der Sperrpausen zu sorgen und langfristige, konkrete Maßnahmen einzuleiten hatte. So gelang es u. a., die Zahl der internationalen Züge nicht nur nicht zu verringern, sondern sogar um 2 Zugpaare pro Tag zu erhöhen und den Pünktlichkeitsgrad zu steigern. Der Berufsverkehr wurde durch Schienenersatzverkehr abgewickelt.



4

Die Hauptleistungen erbrachten der „VEB Kombinat Starkstromanlagenbau Halle/Leipzig (KSALH)“, der „VEB Werk für Signal- und Sicherungstechnik Berlin (WSSB)“, der „Fernmeldeanlagenbau Karl-Marx-Stadt“ der Deutschen Post; der Gleisbaubetrieb Naumburg, das Signal- und Fernmeldewerk und die OBADR (Produktionsbereich) der DR sowie mehrere Betriebe der ČSD. Sämtliche Beteiligten standen in einem Komplexwettbewerb, der das entscheidende Mittel für die Termineinhaltung sämtlicher Arbeit war. Für hervorragende Leistungen wurden 64 Kollektive mit 659 Mitarbeitern ausgezeichnet und 60 Einzelleistungen gewürdigt.

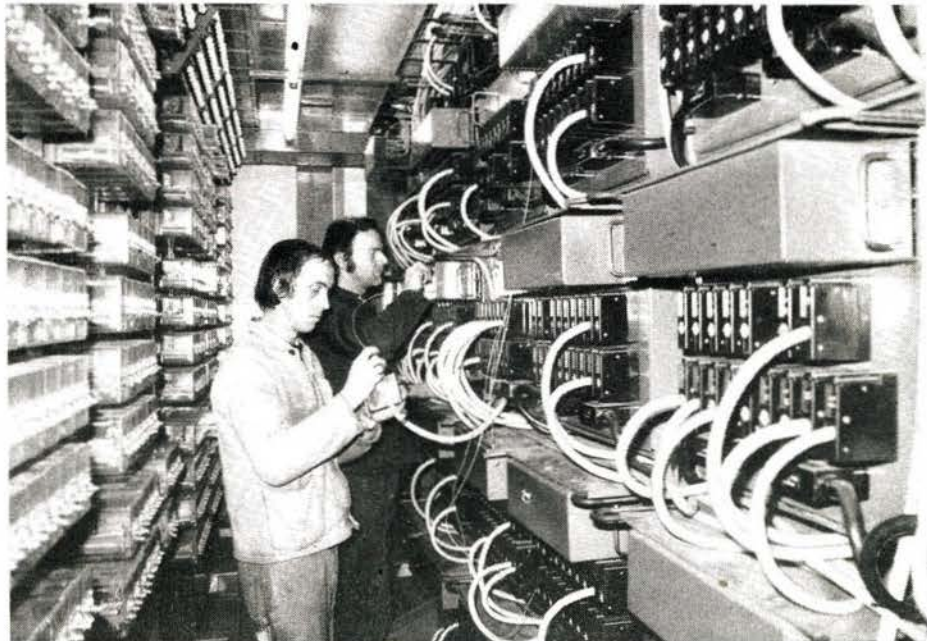
Die Erfahrungen, die bei diesem Bau allseitig gewonnen wurden, werden natürlich auch auf weitere Großvorhaben der DR, wie im Raum Berlin, Anwendung finden.

5

*Bild 3 In weitem eleganten Bogen überspannt die neue Straßenbrücke die Gleisanlagen des Bf Bad Schandau*

*Bild 4 Majestätisch überragt das moderne Spurplanstellwerk in Bad Schandau die Anlagen*

*Bild 5 Die sicherungstechnischen Installationen in den neuen Stellwerken entsprechen modernsten Erkenntnissen auf diesem Gebiet. Sie zeichnen sich vor allem durch Wartungsarmut und durch die jederzeitige Möglichkeit aus, Veränderungen leicht vorzunehmen.*



Fotos:  
Karlheinz Brust, Dresden (2)  
\* Pst Rbd Dresden (Peter)  
(3)

## Aus der Geschichte des Fährverkehrs auf der „Königslinie“

Im „transpress Lexikon Eisenbahn“ findet man unter dem Stichwort „Königslinie“ folgendes: „Gemeinsam von DR und SJ betriebene, 107,4 km lange Fährverbindung zw. Saßnitz u. Trelleborg, deren Benennung auf Grund der Unterzeichnung des Vertrages über die Einrichtung dieser Fährlinie durch die Könige Preußens und Schwedens erfolgte; eröffnet 1909. K. ermöglichte kürzeste Eisenbahnverbindung v. Skandinavien nach Süd- und Südosteuropa. 1967 wurden insges. ca. 1,5 Mill. t Güter, etwa 200 000 Reisende u. ungefähr 10 000 Pkw trajektiert“. Während über die Abwicklung und den Umfang des Eisenbahn-Fährverkehrs in dieser Verbindung in der Jetztzeit allgemein viel bekannt sein dürfte, trifft das für seine Geschichte nicht in gleichem Maße zu. Nachstehender Beitrag ist daher besonders einmal den Anfängen und der Geschichte der „Königslinie“ gewidmet.

Durch die Vorherrschaft Schwedens über norddeutsche Gebiete, wie Pommern und Mecklenburg, bis zu den Befreiungskriegen und den 30er Jahren des vorigen Jahrhunderts entstand auch bereits zu jener Zeit ein gewisses Kommunikationsbedürfnis zwischen Schweden und dem besetzten norddeutschen Gebiet. Zunächst entwickelte sich langsam ein Gelegenheitsverkehr per Schiff über die Ostsee. Aus diesem entstand erst 1832 zwischen Malmö und Stralsund eine Postdampferlinie, die wöchentlich einmal planmäßig befahren wurde. Das genügte auch den an sie gestellten Anforderungen bis zum Jahre 1871. Da sich dann aber in Folge des von Preußen siegreich gegen Frankreich geführten Raubkrieges 1870/71 eine Wirtschaftskonjunktur im damals gleichzeitig entstandenen „Bismarck-Reich“ abzeichnete (Gründerjahre), sah man sich gezwungen, die Postdampferverbindung zu verbessern und ein besseres Fährangebot zwischen Schweden und Deutschland herzustellen. Deshalb setzte ab 1882 die schwedische Reederei „Sverige Kontinenten A. B.“ einen weiteren Raddampfer, den „Sten Sture“, ein und richtete mit ihm eine werktägliche Linienschiffahrt ein. Bei einer Seereisezeit von 7,5 Stunden betrug die Fahrtdauer zwischen Berlin und Stockholm 39 Stunden. Vom Jahre 1883 an

verkehrte dann der Postdampfer täglich. Stralsund war eisenbahnseitig mit der deutschen Hauptstadt bereits seit dem 1. November 1863 über die Strecke Anklam—Pasewalk—Angermünde verbunden. Am 1. Januar 1878 hatte man auch die „Nordbahn“ in Betrieb genommen, die vom Berliner Stettiner Bahnhof aus über Oranienburg—Neubrandenburg—Demmin nach Stralsund führte. Preußen strebte aber eine kürzere Reisezeit nach Schweden an, und so konnte schon am 1. Juli 1883 auch der Verkehr auf der Linie Stralsund—Altefähr—Bergen aufgenommen werden. Damit waren gleichzeitig auch die ersten 23 km Eisenbahnstrecke auf der Insel Rügen im Betrieb.

Doch immer noch bestand das Wasserhindernis über den Strelasund zwischen Stralsund und der Insel Rügen. Für diese 2,6 km lange Entfernung richtete man daher eine Eisenbahntrajektlinie ein, deren Eröffnung mit dem Trajektboot „Prinz Heinrich“ 1883 erfolgte. Ein Jahr später kam ein weiteres Boot, die „Rügen“ zum Einsatz. Die Schiffsrümpfe beider Fährboote waren als Eisbrecher ausgebildet, um einen ganzjährigen Betrieb zu ermöglichen. Die Boote entwickelten eine Geschwindigkeit von 10 Kn, was etwa 16 km/h entspricht. Ihre Ladefläche nahm 2 Schnellzug- oder 4 Güterwagen auf bzw. konnten von ihnen 250 Reisende befördert werden. Während des Trajektierens blieben die Reisezugwagen allerdings unbesetzt. Die Reisenden gelangten mit Personenzügen zum Stralsunder Hafen, die auf den Gleisen der Hafensbahn verkehrten. Vom Jahre 1902 an bestand dann eine Verbindung durch eine elektrische Straßenbahnlinie zwischen dem Hauptbahnhof und dem Hafensbahnhof.

Die Fähranlagen in Stralsund und in Altefähr auf Rügen wurden in der relativ kurzen Bauzeit von nur 1 1/2 Jahren errichtet. Dafür wurden 470 000 Reichsmark benötigt, die wie folgt verwandt wurden:

2 Trajektboote	230 000 RM
Landungsstelle Altefähr	30 000 RM
Landungsstelle Stralsund	23 000 RM
Landungsbrücken	18 000 RM
Baggerarbeiten Stralsund	12 000 RM



Bild 1 Das Fährschiff „Bergen“ auf der Überfahrt von Stralsund nach Altefähr, aufgenommen in den 20er Jahren

dto. Altfähr 74 000 RM  
 Hochbauten Stralsund 7 000 RM  
 dto. Altfähr 13 000 RM

Die Bauüberwachung lag in den Händen des „Königlichen Betriebsamts“ Stralsund, dem heutigen Reichsbahnamt Stralsund.

Nachdem die Strecke bis nach Bergen in Betrieb genommen war, faßte man gleich Pläne für ihre Fortführung bis nach Saßnitz. Da dort jedoch schwierige geologische Bodenverhältnisse vorlagen, wurde diese Streckenverlängerung erst 1891 beendet, so daß der Eisenbahnverkehr am 1. Juli desselben Jahres aufgenommen werden konnte. Damit war auch das Ende des bisherigen Postdampferverkehrs zwischen Malmö und Stralsund herbeigekommen, endgültig stellte man ihn im Oktober 1896 ein und eröffnete statt dessen die neue Postdampferlinie zwischen Saßnitz und Trelleborg am 30. April 1897. Nun betrug der Seeweg, wie eingangs erwähnt, nur noch etwa 107 km, und damit wurde die Reisezeit zwischen der schwedischen und der deutschen Hauptstadt auf 24 Stunden verkürzt.

Am 30. Juni 1909 wurde dann auch diese Verbindung aufgegeben. In der Zeit von 1897 bis 1909 wurden auf ihr insgesamt 361 341 Personen (jährliches Mittel: 28 000) befördert. Eingesetzt gewesen waren die Dampfer „Imperator“ auf deutscher und „Rex“ auf schwedischer Seite. Auf Grund der Attraktivität und der Nachfrage hatte man bereits seit 1898 eine 2malige tägliche Verbindung aufrechterhalten. 1897 wurde in Trelleborg der Hafenhof neuerrichtet. Da im Güterverkehr die Umschlagarbeiten von der Bahn auf das Schiff und umgekehrt zu aufwendig waren, machte sich ab 1899 ein direkter Güterverkehr erforderlich, dem aber nicht gleich entsprochen werden konnte. So kamen bis zum Jahre 1903 verschiedene Projekte für eine Eisenbahntrajektlinie auf. Varianten für diese waren unter anderem eine Verbindung zwischen Trelleborg und Warnemünde und eine zwischen Saßnitz und Trelleborg. Die Handelskammer Stralsund schlug einen Eisenbahnbau von Stralsund über Barhöft nach Kloster auf Hiddensee vor, an die sich eine Trajektlinie von Hiddensee nach Trelleborg anschließen sollte (nur gut, daß das nicht realisiert wurde, was wäre sonst wohl aus unserer heutigen schönen Ferieninsel geworden?!)

Im Jahre 1902 erweiterte man auf schwedischer Seite bereits den Fährhafen Trelleborg, um den steigenden Anforderungen im Güterverkehr gerecht zu werden. Da 1903 die Eisenbahntrajektverbindung von Warnemünde nach Gjedser in Dänemark eröffnet worden war und sich bald schon große Erfolge zeigten, beschloß der schwedische Reichstag im März 1907 schließlich die Umwandlung der Postdampferlinie nach Saßnitz in eine ebensolche Trajektverbindung. So kam dann im November 1907 der Staatsvertrag zwischen Preußen und dem Königreich Schweden über die Einrichtung einer Eisenbahnfährverbindung Trelleborg—Saßnitz zustande. Auf beiden Seiten wurde sofort danach fieberhaft mit dem Ausbau der Häfen begonnen. In Saßnitz schüttete man das Gelände auf, um dort einen Bahnhof errichten zu können, baute eine Hafenzufuhrstrecke vom Bf Saßnitz zum Hafenhof, die ein Gefälle von 1:37 aufweist, legte Kais und Fährbetten an, schuf Bahnhofs- und Zollgebäude sowie Lagerschuppen, errichtete eine Mole, baggerte den Hafen auf 6,5 m Tiefe aus und führte Fährbrücken aus.

Somit konnte schon am 6. Juli 1909 die neue Trajektlinie feierlich in Anwesenheit der beiden Monarchen, dem deutschen Kaiser und gleichzeitigem König von Preußen, Wilhelm II., und dem schwedischen König Gustav, in Betrieb genommen werden. Der planmäßige Verkehr begann allerdings erst am 9. Juli 1909. Eingesetzt wurden die Fährschiffe „Deutschland“ (1094 NRT) und „Preußen“ (1090 NRT) von deutscher Seite und „Konung Gustav“ (1424 NRT) sowie „Drottning Victoria“

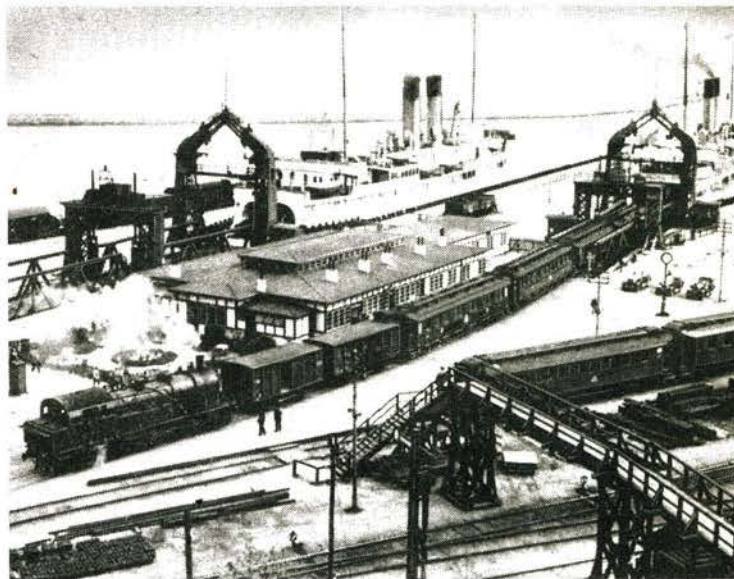


Bild 2 So sah der Fährbahnhof in Saßnitz um das Jahr 1930 aus

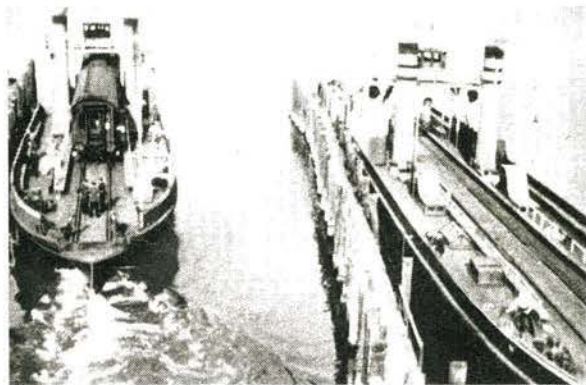


Bild 3 Blick auf die alte Anlegestelle in Stralsund

(1441 NRT) von schwedischer Seite. Alle 4 Schiffe liefen zwischen Februar und April 1909 von Stapel und wurden auch sämtlich im Juli, zur Eröffnung des Trajektverkehrs, in Dienst gestellt. Im Jahre 1910 wurden in Saßnitz die Hafenmole (Ostmole) um 200 m verlängert und eine Funkstation errichtet, die ein Jahr später ihren Betrieb aufnahm. Die geschichtliche Entwicklung des Eisenbahnfährverkehrs auf der „Königslinie“ von diesem Zeitpunkt an soll nur noch in datenmäßiger Form wiedergegeben werden:

- |             |   |
|-------------|---|
| 1911        | Bau eines Grenzviehhofs   |
| 1914        | Unterbrechung durch den I. Weltkrieg  |
| 12. 8. 1915 | deutsch-alliiertes Verwundeten-austausch über das neutrale Schweden   |
| 10. 5. 1919 | Kriegskindertransport-Hilfsaktion des schwedischen Roten Kreuzes für deutsche Kinder                          |
| 25. 2. 1924 | erste Unterbrechung durch Eis, Linienschiff „Braunschweig“ als Eisbrecher eingesetzt, blieb aber auch stecken |
| 6. 3. 1924  | Eisbrecher „Isbryttaren II“ aus Stockholm befreit havarierte Schiffe und geleitet sie nach Trelleborg         |
| 20. 9. 1926 | Kollision „Drottning Victoria“ mit dänischem Schoner, der sank  |
| 1927        | Trelleborger Hafen erweitert  |
| 19. 1. 1928 | „Deutschland“ strandet vor Trelleborg   |
| März 1929   | Eisgang unterbricht 7 Tage lang Fährverkehr   |



Bild 4 Altes Trajektboot aus dem vorigen Jahrhundert

- 4. 10. 1930 Stapellauf der „Starke“ in Kiel
- 28. 1. 1931 Probelauf der „Starke“
- 6. 7. 1934 25-Jahr-Feier der Fährverbindung
- 5. 10. 1936 Eröffnung Rügendamm Stralsund, dadurch Fahrzeitverkürzung um 60 Minuten durch Elektrifizierung der Strecke Trelleborg—Stockholm weitere 90 Minuten Fahrzeitverkürzung
- Winter 1936 Unterbrechung durch Eis, „Drottning“ und „Starke“ liegen bei Arkona fest
- 29. 1. 1937 Strandung der „Preußen“ vor Stubbenkammer
- 10. 12. 1937 „Preußen“ wieder im Einsatz
- 26. 5. 1938 Fährverbindung unterbrochen, Trelleborg erhält Funkpruch, wonach „Deutschland“ nicht mehr eintrifft
- 1. 9. 1939 Wiederaufnahme des Trajektverkehrs
- Okt. 1939 Unterbrechung durch Eis, „Drottning“ und „Starke“ liegen bei Arkona fest
- Febr. 1940 Wiederum starke Eisbehinderung, Fahrzeiten bis zu 26 Stunden und mehr
- Febr. 1941 bis April 1941
- 26. 2. 1942 „Starke“ im Packeis vor Stubbenkammer durch Minentreffer gesunken
- 19. 10. 1942 „Deutschland“ erhält vor Trelleborg Torpedotreffer, 1080 Mann an Bord, davon 28 Tote, Achterschiff ausgebrannt, Waggons über Bord, Reparatur in Malmö
- 20. 10.— Fährverkehr erneut eingestellt, „Deutschland“ im Dock, „Preußen“ neu bekesselt, „Konung Gustav“ in der Werft
- 10. 12. 1942 „Drottning Victoria“ nimmt Verkehr wieder auf
- 11. 12. 1942 „Starke“ geborgen, nach Malmö eingebracht
- April 1943
- 10. 5. 1944 „Drottning Victoria“ rammt bei Arkona

finnischen Dampfer „Pollux“ und muß abgeschleppt werden

- 26. 9. 1944 Schweden sperrt Häfen für alle deutschen Schiffe, Einstellung des Fährverkehrs, Saßnitz-Hafen dient für Marinetransporte

Nach 1945 wurde der Fährverkehr zunächst nicht wieder aufgenommen, sondern vielmehr auf andere Häfen verlagert. So begann man am 26. April 1946 mit einer Fährverbindung zwischen Trelleborg und dem polnischen Seehafen Gdynia und am 1. Oktober 1947 zwischen Trelleborg und Warnemünde.

Nach Instandsetzung des vom Krieg zerstörten Saßnitzer Hafens wurde der Fährverkehr auf der alten „Königslinie“ am 16. März 1948 mit den schwedischen Eisenbahnfährschiffen, die alle drei wieder einsatzbereit waren, neu aufgenommen.

Inzwischen hat sich bis heute der Verkehr über diese Linie sprunghaft entwickelt und nimmt noch ständig zu. Neue moderne Schiffe beider Bahnverwaltungen versehen regelmäßig ihren Dienst. Mehr soll im Rahmen dieses Beitrages darüber jedoch nicht ausgeführt werden, es bleibt vielmehr einem späteren Artikel vorbehalten. Noch einiges zum Fährbootverkehr über den Strelasund. Nach seiner Aufnahme im Jahre 1883 wurden von den Eisenbahnfährbooten nur Güter und Personen befördert, die mit der Eisenbahn unter einem Beförderungsvertrag (Frachtbrief bzw. Fahrkarte) standen. Andere Personen bzw. Güter benutzten zum Übersetzen auf die Insel Rügen eine parallel verlaufende Fährlinie. Ein Dampfer derselben, die „Altefähr“, beförderte nach einem Umbau noch bis in die 50er Jahre Personen über den Sund.

Mit dem Bau des Rügendamms im Jahre 1936 wurde der Eisenbahnfährverkehr über den Strelasund eingestellt. Die neue Straßen- und Eisenbahnverbindung zur Insel Rügen erfreute sich einer großen Beliebtheit, und Verkehr und Handel blühten dort sichtlich auf. Die Inselbewohner führten nun kein Schattendasein mehr. Die überflüssig gewordenen Fähranlagen der DR wurden abgebaut und im damaligen Swinemünde für eine Verbindung über die Ostswine nach der Insel Wollin errichtet. Die Inbetriebnahme erfolgte 1938, und ein Fährboot ist noch heute dort unter polnischer Flagge im Dienst. Das zweite versieht den Fährdienst zwischen Wolgast-Hafen und Wolgaster Fähre über die Peene (Siehe auch Heft 5/76, S. 138).

Jedoch konnten sich die Bewohner der Insel Rügen sowie die unzähligen Badegäste der Rügenschon Bäderorte nicht allzu lange über die neue Brücke zum Festland freuen: Wenige Stunden vor dem Ende des Hitlerkrieges sprengten noch sich auf die Insel zurückziehende faschistische Truppen die Brücke an 2 Stellen. Im Juni 1945 begannen aber Stralsunder Arbeiter mit Hilfe sowjetischer Truppen mit den Wiederinstandsetzungsarbeiten. Die Behelfsbrücken konnten am 2. Oktober 1946 für den Verkehr freigegeben werden. In den Jahren 1966/67 wurde die Rügendammbrücke schließlich wieder nach Originalunterlagen neu errichtet.

Bild 5 Der Bf Stralsund Hafen mit seinen Gleisanlagen (1929)

Fotos: Archiv Verfasser (3)  
Bruno Fischer, Stralsund (2)







Bild 1 Streckenskizze der Semmering-Bahn

SIEGFRIED KAUFMANN, Halle/S.

## Die Semmering-Bahn — 125 Jahre alt

kräftigem Klima. Anfang des 13. Jahrhunderts existierte ein durchgehender Saumpfad, den Kaiser Karl VI. zur Fahrstraße ausbauen ließ. Der endgültige Ausbau konnte 1728 abgeschlossen werden. Im Jahre 1842 wurde sie dann durch eine längere, leichter befahrbare Semmering-Straße ersetzt.

Ausgehend von den beiden Fußpunkten des Bergmassivs, Gloggnitz in Niederösterreich (428 ü. NN) und Mürzzuschlag in der Steiermark (638 m ü. NN), begann im Jahre 1850 der Bau der Semmering-Bahn. Die Gebirgsstrecke bildete eine einzige Steilrampe mit 25% Neigung (1:40)!

Diese Strecke im reinen Adhäsionsbetrieb zu betreiben, war ein ungeheures Wagnis, denn zur damaligen Zeit galten 5% (1:200) als Höchstwert für Adhäsionsbahnen. Doch die folgenden Jahre rechtfertigten dieses Wagnis; Personen- und Güterverkehr nahmen ständig und bedeutend zu. Auch heute noch hat die Semmering-Bahn, eine der wichtigsten Strecken der ÖBB, nichts von ihrer Bedeutung verloren. Im Gegenteil, die Strecke wurde inzwischen mit einem zweiten Gleis versehen, elektrifiziert sowie mit modernen Signal- und Sicherungssystemen ausgestattet.

Als klassisches Beispiel kann die Semmering-Bahn durchaus für Modellbahnanlagen, die eine Gebirgsstrecke mit kurzen Tunneln, Viadukten und Scheiteltunneln darstellen, ein nachahmenswertes Vorbild sein (siehe Skizze). Geradezu typisch bei der Semmering-Bahn ist das geschickte Ausfahren der Seitentäler, die künstliche Linienführung mittels kurzer Stichtunnel, Trassen an den Steilhängen (u. a. Galerien) und zweier unterbrochener Kehrtunnel. Der Semmering-Paßabschnitt

Die Semmering-Bahn, erste Gebirgsbahn Europas mit reinem Adhäsionsbetrieb, erbaut unter der Leitung des Karl Ritter v. Ghegas, war zugleich die erste der großen Alpenbahnen, das klassische Beispiel und Vorbild für alle weiteren — bis in unsere Tage. Sie schuf — über den Semmering-Paß — die kürzeste Verbindung zwischen Niederösterreich und der Steiermark.

Das Bergjoch des Semmering, Bindeglied von Fischbacher- und Flonin-Zug, an der natürlichen Grenze zwischen den Kalk- und Zentralalpen gelegen, hat eine Sattel- bzw. Paßhöhe von 980 m und ist eines der schönsten Ausflugsgebiete in den österreichischen Alpen, mit besonders gesundheitsförderndem und heil-



Bild 2 Der Bf Semmering, der dieser Gebirgsstrecke den Namen gab, mit einem Triebwagenzug der Reihe 4010 der ÖBB



3



4

5



weist 3 kleine Tunnel auf, einen bei Klamin, einen anderen an der Nordostseite der Pfefferwand und einen weiteren nördlich der „Kalten Rinne“. Weiterhin existieren der von nur etwa 120 m offener Strecke unterbrochene Kehrtunnel durch die Weinzettelwand und der unterbrochene 3fach-Kehrtunnel am Wolfsbergkogel. Hinzu kommen 4 Viadukte und mehrere Brücken. Interessant ist ferner, daß die Haltepunkte bzw. Bahnhöfe an sehr kurzen offenen Stellen zwischen den Tunneln liegen; z. B. Breitenstein 600 m vom Westportal des westlichen Weinzettelwand-Kehrtunnels und 900 m vom Ostportal des Pelleroswand-Tunnels. Abschließend sei hier erwähnt, daß die Semmering-Bahn, für alle Alpenbahnen Muster- und Maßstab zugleich, Pionierleistung sowie Auftakt der Ära der Nord-Süd- und West-Ost-Alpenschienwege war.



6



7

*Bild 3 Schnellzug, gefördert von 2 Elloks der Reihe 1042 in Wolfsbergkogel*

*Bild 4 Die elektrischen Lokomotiven der Reihen Rh 1141 und 1110 der ÖBB vor einem schweren Güterzug auf dem Viadukt „Kalte Rinne“*

*Bild 5 Quasi aus der Vogelperspektive gewinnt man einen besseren Eindruck von diesem Viadukt „Kalte Rinne“. Ihn befährt gerade ein von einer Rh 1110 geförderter Güterzug.*

*Bild 6 Als die Dampftraktion am Semmering noch vorherrschte, war auch die von der DR her bekannte BR 42 vor schweren Zügen dort zu erblicken. U. B. z. eine 42er bei Breitenstein.*

*Bild 7 Einer der berühmtesten Tunnel dieser Strecke ist der nur wenige Meter lange „Krauseltunnel“, direkt eine Anregung zum Nachbau für den Modelleisenbahner. Hier durchquert ihn eine Rh 1042 mit einem Städtesschnellverkehrs zug, gebildet aus den neuen creme-roten Wagen der ÖBB.*

Fotos: Konrad Pfeiffer, Wien