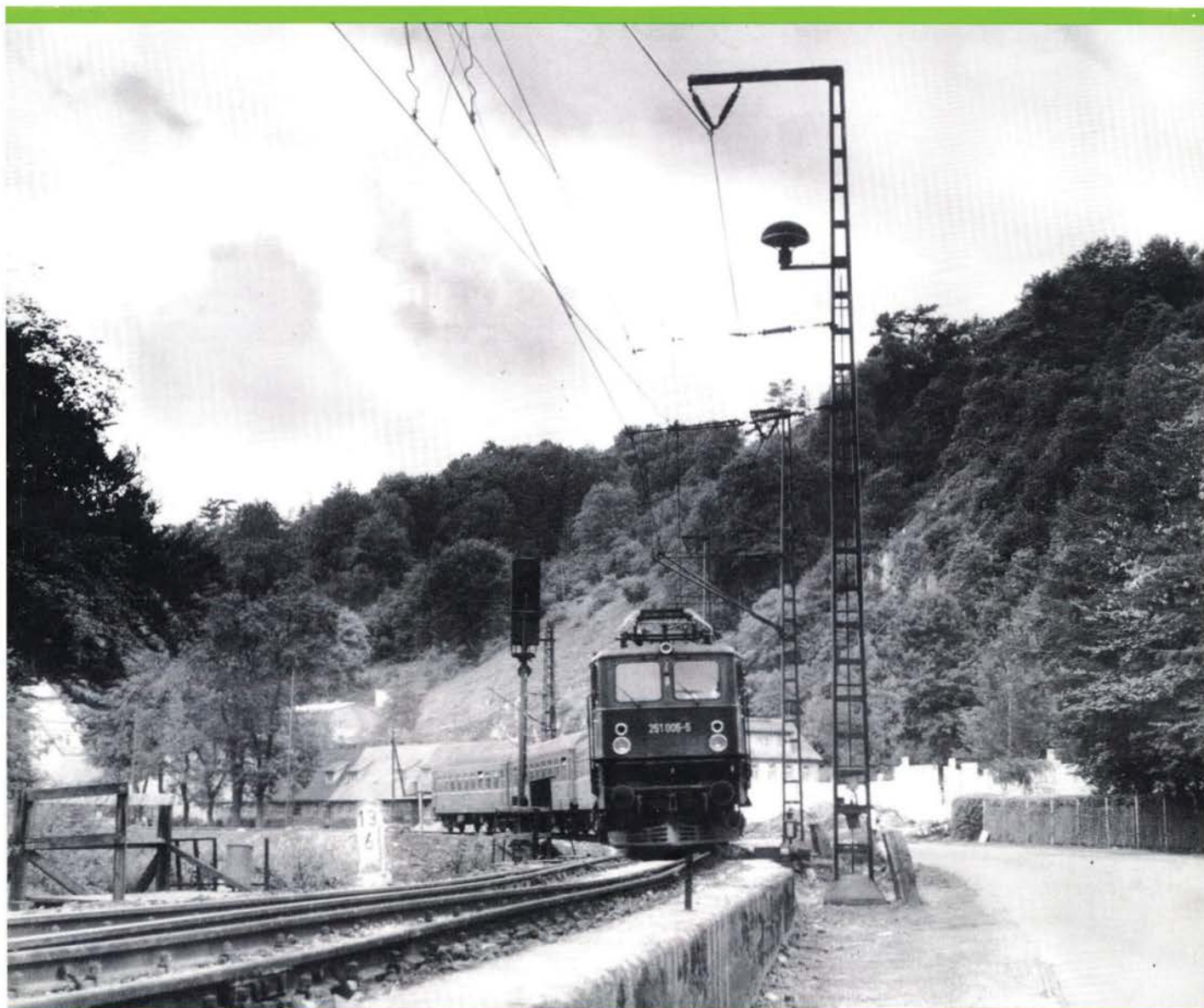
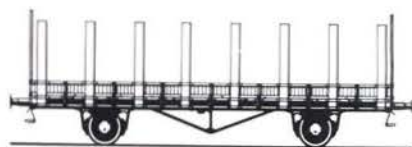


der modelleisenbahner

FACHZEITSCHRIFT
FÜR DEN MODELLEISENBAHNBAU
UND ALLE FREUNDE
DER EISENBAHN

Jahrgang 24



TRANSPRESS VERLAG FÜR VERKEHRSWESSEN
Verlagspostamt Berlin Einzelheftpreis 1,— M

32542

SEPTEMBER

9/75

der modelleisenbahner

Fachzeitschrift für den Modelleisenbahnbau
und alle Freunde der Eisenbahn

9 September 1975 · Berlin · 24. Jahrgang

Organ des Deutschen Modelleisenbahn-Verbandes
der DDR



INHALT

	Seite
Franz Hauschild 100 Jahre Elstertalbahn	257
Streckenbegehung: Signal „Sh 2“ — Wärterhaltungs- signal — Wasserkransignal	260
Ihre dritte, aber noch unvollendete H0-Anlage	261
Eine ganze Familie	262
Karlheinz Uhlemann Schmalspurwagen auf der Insel Rügen (Schluß)	264
Günter Fromm Bahnhof Ingersleben — vergessen und wiederentdeckt	267
Friedrich Spranger Old-Timer in 900 mm-Spur	270
Franz Gottschlich Anwendungsbeispiel für elektronische Bausteine bei der automatischen Zugbeeinflussung (Teil 1)	273
Klaus und Horst Winkelmann Die Beyer-Garratt-Dampflokomotive	276
Wissen Sie schon	278
Maßskizze zum Lokfoto des Monats	278
Lokfoto des Monats: Personenzug-Dampflokomotive der BR 35.1 der DR	279
Interessantes von den Eisenbahnen der Welt	280
Wolfgang Kunert Vierachsiger Nahverkehrstriebwagen M474.0 der ČSD	281
Mitteilungen des DMV	283
Selbst gebaut	3. U.-S.

Titelbild

In diesem Monat jährt sich zum 20. Male der Tag, an dem die DR in der DDR den elektrischen Zugbetrieb aufnahm. Aus diesem Anlaß erscheint im Heft 10 ein ausführlicher Beitrag über die Elektrifizierung bei der DR.

Auch die im Inselbetrieb — also abseits vom geschlossenen betriebenen elektrischen Netz der DR — mit dem Stromsystem 25 kV 50 Hz eingespeiste „Rübelandbahn“ im Harz gehört zu den Strecken, die in den letzten 20 Jahren unter Fahrleitung kamen. Für diese Gebirgsstrecke wurde vom Kombinat Lokomotivbau-Elektrotechnische Werke, Hennigsdorf bei Berlin, eigens die BR 251 entwickelt.

Titelvignette

Text siehe Heft 7/75

Rücktitelbild

Etwas mehr über diese H0-Anlage unseres Lesers Wolfgang Albrecht, Oschatz, finden Sie auf der Seite 261 in diesem Heft.

Foto: Peter Noppens, Berlin

REDAKTIONSBEIRAT

Günter Barthel, Erfurt
Karlheinz Brust, Dresden
Achim Delang, Berlin
Dipl.-Ing. Günter Driesnack, Königsbrück (Sa)
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 bei Berlin
Hansotto Voigt, Dresden

REDAKTION

Verantwortlicher Redakteur:
Ing.-Ök. Journalist Helmut Kohlberger
Typografie: Pressegestalterin Gisela Dzykowski
Redaktionsanschrift: „Der Modelleisenbahner“,
108 Berlin, Französische Straße 13/14
Telefon: 2 04 12 76

Sämtliche Post für die Redaktion ist grundsätzlich nur an unsere Anschrift zu richten. Nur Briefe, die die Seite „Mitteilungen des DMV“ betreffen, sind an die Anschrift des Generalsekretariats des DMV zu adressieren.

HERAUSGEBER

Deutscher Modelleisenbahn-Verband der DDR
Anschrift des Generalsekretariats:
1035 Berlin, Simon-Dach-Straße 10

Erscheint im transpress VEB Verlag
für Verkehrswesen Berlin

Verlagsleiter:
Rb.-Direktor Dipl.-Ing.-Ök. Paul Kaiser

Chefredakteur des Verlages:
Dipl.-Ing.-Ök. Journalist Max Kinze

Lizenz-Nr. 1151

Druck: Druckerei „Neues Deutschland“, Berlin

Erscheint monatlich;
Preis: Vierteljährlich 3,— M.
Auslandspreise sind den Zeitschriftenkatalogen des Außenhandelsbetriebes Buchexport zu entnehmen.

Aleinige Anzeigenannahme

DEWAG-Werbung, 102 Berlin, Rosenthaler Str. 23—31,
Telefon: 226 27 76, und alle DEWAG-Betriebe und
-Zweigstellen in den Bezirken der DDR. Gültige Preis-
liste Nr. 1

Bestellungen nehmen entgegen: Sämtliche Postämter,
der örtliche Buchhandel und der Verlag — soweit
Liefermöglichkeit. Bestellungen in der deutschen Bundes-
republik 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
Sojuspechat bzw. Postämter und Postkontore entgegen.
Bulgarien: Raznoiznos, 1, rue Assen, Sofia.
China: Guizi Shudian, P. O. B. 88, Peking, ČSSR: Orbis,
Zeitungsvertrieb, Praha XII, Orbis Zeitungsvertrieb,
Bratislava, Leningradská 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 Chulpan-
mul, Nam Gu Dong Heung Dong Pyongyang. Albanien:
Ndermerija Shtetnore Botimeve, Tirana. Übriges Aus-
land: Örtlicher Buchhandel. Bezugsmöglichkeiten nen-
nen der BUCHEXPORT, Volkseigener Verlag der DDR,
701 Leipzig, Leninstraße 16, und der Verlag.

100 Jahre Elstertalbahn

Zum Jubiläum einer landschaftlich reizvollen Hauptbahnstrecke

Fährt man aus Richtung Erfurt—Weimar oder von Leipzig—Zeitz kommend, ab Gera Hbf weiter nach Greiz—Plauen oder darüber hinaus über Weischlitz nach den bekannten obervogtländischen Volksheilbädern Bad Elster und Bad Brambach, oder gar bis ins weltberühmte ČSSR-Bäderdreieck, dann bietet das malerische mittlere Elstertal zwischen Wünschendorf, Greiz und Plauen dem Reisenden zu jeder Jahreszeit eine Fülle schöner landschaftlicher Eindrücke.

Diese herrliche Gegend erschließt die vor nunmehr 100 Jahren in Betrieb genommene und seitdem als „Elstertalbahn“ bezeichnete zweite Hauptbahnstrecke durch dieses Vogtlandgebiet (Kursbuch-Nr. 540), die zugleich ein wichtiges verkehrsmäßiges Bindeglied zwischen Thüringen und Böhmen darstellt. Als abzweigende Weiterführung der ebenfalls dem Lauf der Weißen Elster folgenden, aber bereits im Jahre 1859 eröffneten Hauptbahn Zeitz—Gera (seit 1873 von Zeitz bis Leipzig, statt zuvor von Weißenfels ausgehend), kann sie gleichsam als deren geografisch natürliche Fortsetzung gelten.

Das Landschaftsbild dieser heute auch im Transitverkehr DDR—ČSSR wichtigen Jubiläumsstrecke ist sehr abwechslungsreich, und zwar besonders einprägsam zwischen den Stationen Wünschendorf-Berga und Greiz: Rechts und links des in vielen Windungen verlaufenden Schienenstrangs ragen dichtbewaldete Bergrücken und sanft geschwungene, von Mischwald bestandene Talhänge auf, sich abwechselnd mit weiten, fruchtbaren Feldern. Diese Naturschönheiten werden jetzt übrigens mehr und mehr durch einen Zweckverband als Naherholungsgebiet erschlossen. Nicht weniger als 8 Tunnel und fast 30 Flußüberbrückungen kennzeichnen die Streckenführung bis Plauen unt. Bf: Dem Lochgut-Tunnel hinter Wünschendorf (54 m) folgen der Rüdorfer kurz vor der

Station Neumühle (278 m), dann der Bretmühlentunnel (109 m) und in Greiz der unter dem sich im Stadtzentrum steil erhebenden Schloßberg hindurchführende, gegenwärtig in Rekonstruktion befindliche 270 m lange Schloßberg-Tunnel. Nach dem Rothenthaler Tunnel (137 m) vor dem Haltepunkt Greiz-Dölau passiert man den mit 356 m längsten Tunnel der Strecke, den Elsterberger; schließlich noch den Steinicht-Tunnel vor Rentzschmühle mit dem Haltepunkt Barthmühle und den Möschwitzter Tunnel (191 m).

Die in dieser herrlichen Umgebung liegende Textilstadt Greiz mit 39 000 Einwohnern, vielbesuchte „Perle des Vogtlandes“, besitzt neben Plauen den größten und wichtigsten Bahnhof an der Elstertalbahn. Besonders der weitere Streckenteil, zwischen Elsterberg und Plauen, ist durch die prächtige Naturszenerie am „Steinicht“ bei Rentzschmühle mit ihren steilen Felspartien, engen Waldschluchten und abgelösten Steintrümmern in den hier noch wildschäumenden Wassern der Elster ebenso reizvoll wie das sich daran anschließende Stück mit der rechtsseitig prächtigen Aussicht auf das gewaltige Bauwerk der Elstertalbrücke mit den weitgeschwungenen Mauerbögen, die man beim Haltepunkt Barthmühle durchfährt.

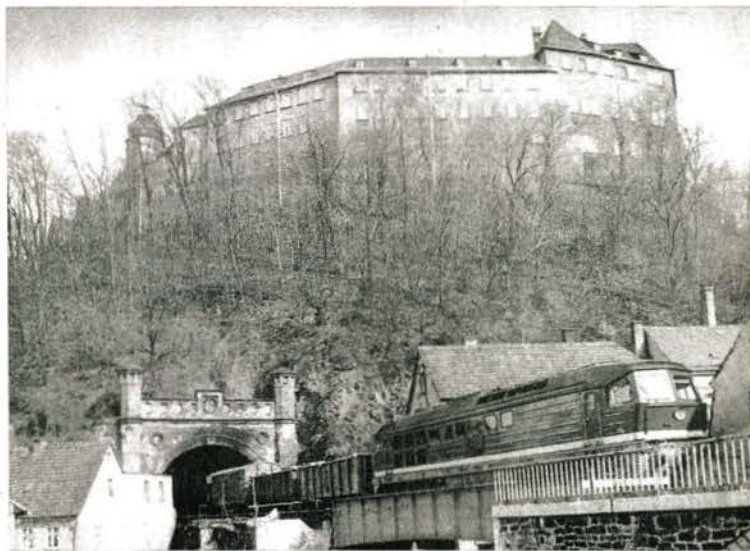
Linker Hand werfen wir dabei zugleich einen Blick in das wildromantische vielbesuchte enge Seitental der Trieb, die hier in die Elster mündet. Das ist ein Touristengebiet mit hochgebirgsartig wirkendem Talstück, der ‚Sächsischen Schweiz‘, und der Ortschaft Jocketa sowie der nahegelegenen Pöhler Talsperre.

Der Bau vollzog sich in 3 Etappen. Die Brücken- und Tunnelbauten wurden bereits 2gleisig angelegt. Die Geschichte des Baus ist umfangreich und ein typisches Beispiel für frühkapitalistisches Profitstreben und

Bild 1 Der ehemalige „Kariex“ auf der Elstertalbahn



Bild 2 Ein von einer BR 132 geförderter Güterzug verläßt den Greizer Schloßberg-Tunnel, um anschließend eine Straßen- und die Elsterbrücke zu passieren





3

kleinstaatliche Denkungsweise. Drei ehemalige Staatsregierungen — und zwar die von Reuß-Greiz, die des Großherzogtums Sachsen-Weimar und die des Königreichs Sachsen — hatten bei der Projektierung und den Baukonzessions-Erteilungen für die ungefähr 62 km lange Strecke längs des Elsterlaufs „ihr Wörtchen mitzureden“. Und die für die Finanzierung des kostspieligen Bahnbaus mit dem Sitz in Greiz von etwa 70 interessierten Kaufleuten, die an einen verbesserten Absatz ihrer Webwaren dachten, gegründete Bahnbau-AG (1868: „Greiz-Weidaer Eisenbahnbauverein“, danach, mehrfach umgebildet, „Vogtländisch-Thüringische Eisenbahnbaugesellschaft“) mußte samt ihrem geldgebenden Berliner Bankkonsortium mehrfach „Pleiten“ und Unterbrechungen bei ihrem Vorhaben hinnehmen. Unzählige Verhandlungen, dreimalige Projektierung der Linienführung im Raum Greiz, vielerlei bautechnische Schwierigkeiten durch Überbrückungen des gewundenen Elsterlaufs, zu durchschneidende Bergrücken, Erschließung enger, felsiger Talschluchten oder Errichtung

umfangreicher Dammanlagen verzögerten mehrfach den seit 1869 beschlossenen Bahnbau. Ging es zuerst darum, eine Bahnverbindung von der 1865 eröffneten 13 km langen Stichbahn Greiz—Neumark (s. „Der Modelleisenbahner“, 2/1966, S.32) an die Gera—Eichlitz (Saalfelder) Bahn unterhalb von Weida (Wolfsgefährdt, heute Gera-Röppisch) herzustellen, so wurde die Weiterführung dieser Talstrecke bis Plauen—Weischlitz zum Anschluß an die Linie nach Eger (Cheb) erst später geplant.

Das geschah aus dem Grunde, weil zunächst wegen technischer und kostenmäßiger Probleme auf eine direkte Anschlußherstellung an den heutigen Bf Greiz-Aubachtal mit einer Durchschneidung des Greizer Stadtkerns mittels großer Viadukt- bzw. Tunnelbauwerke verzichtet worden war.

Drei verschiedene Projektierungen durch die von den beteiligten Staatsregierungen bzw. durch die AG damit beauftragten Bahnbauingenieure Staberow und Sorge (Dresden) sowie den Landbaumeister Oberländer (Greiz) ergaben einen Kompromiß und berücksichtigten die vom damaligen Greizer Fürsten geforderte Umgehung seiner Parkanlagen unterhalb des Schloßberges durch eine Untertunnelung. Nach einer weiteren Unterbrechung durch den deutsch-französischen Krieg 1870/71 kam es endlich von 1873 bis 1875 durch die Baufirma Pleßner & Co. in Gera zum Bahnbau in der heutigen Streckenführung, wobei auch von dieser einige kleine Abänderungen vorgenommen wurden. Die Baukosten waren, wie erwähnt, wegen der Schwierigkeiten des Geländes außerordentlich hoch. Bereits im ersten Projekt Staberows von 1869 waren sie pro Meile (7,5 km) auf ungefähr 600 000 Taler geschätzt worden! Da man jedoch seitens der Aktionäre wegen der dann zu erwartenden verstärkten Rentabilität der Bahn deren Fortführung über Weischlitz—Pirk hinaus bis Gutenfürst zum Anschluß an die sächsisch-bayrische Nord-Südmagistrale anstrebte, lehnte Sachsen aus „Konkurrenz“-gründen mehrfach die Baukonzession auf seinem Gebiet ab. Nach langwierigen Verhandlungen der nunmehrigen „Sächsisch-Thüringischen Eisenbahnbaugesellschaft“ erfolgte endlich Mitte November 1873 die Aufnahme der Arbeiten am Greizer Schloßbergtunnel sowie an 2 weiteren (Bretmühlen- und Rothenthaler Tunnel), bei denen mehr als 150 Arbeiter — darunter viele italienische — unter schwersten Bedingungen tätig waren.

Die damals geltenden Vorschriften, wonach Halbmesser unter 300 m nur ausnahmsweise statthaft und Kurvenlän-

Bild 3 Der Bau der 8 Tunnel und nahezu 30 Überbrückungen der Elster stellten große Anforderungen an die Bauarbeiter, zumal ihnen damals nur eine primitive Technik zur Verfügung stand. U.B.z. den Brücken- und Tunnelbau vor der heutigen Station Greiz-Dörlau.

Bild 4 Ein Foto aus dem Jahre 1885, eine Gruppe Kgl. Sächsischer Eisenbahner des Bfs Greiz, im Hintergrund eine der ältesten, damals auf dieser Strecke verkehrenden Lokomotiven mit der Achsfolge 1'B. Fotos: Christian Freund, Greiz, H. Fritz, Museum Greiz



gen von weniger als 180 m Radius unzulässig waren, ergaben bei der Vielzahl der Krümmungen zahlreiche — allein zwischen Wünschendorf und Barthmühle mehr als 100 — Beschränkungen der Fahrgeschwindigkeit der Züge auf 70...80 km/h. Dagegen hatte die Talführung der Strecke bei selten günstigen Neigungsverhältnissen der natürlichen Tiefenlage des Elstertals, die eine Neigung von 1:150 nirgendwo überstieg, während der Epoche der Dampf-Traktion viele Vorteile bei der Beförderung großer Massen. Das wirkt sich bis heute in ihrer äußerst starken Nutzung, vor allem durch den über diese Strecke laufenden Güter- und Transitverkehr aus.

Die Eröffnung der Strecke erfolgte in 3 Etappen: am 17. Juli 1875 (Gera) Wolfsgefährt—Wünschendorf—Greiz und am 8. bzw. 20. September 1875 Greiz—Elsterberg—Plauen bzw. Plauen—Weischlitz. Die ersten Fahrpläne wiesen für den Reiseverkehr 5 Personenzugpaare je Richtung auf, 2 davon führten bereits durchlaufende Wagen über Gera bis nach und von Leipzig mit. Die Gesamtstrecke wurde bei weniger Aufenthalt als heute in insgesamt 100 bis 110 Minuten (je nach Aufenthaltsdauer in Greiz) durchfahren. Obwohl sich bereits im ersten Betriebsjahr eine ausgezeichnete Beförderungsfrequenz im Güter- und Personenverkehr ergab — so allein an Sonntagen oft mehr als 6000 Reisende, weshalb 3 bis 4 „Sondertrains“ von Greiz nach Plauen eingesetzt wurden — hatte der Bau in dem schwierigen Gelände so hohe Mehrkosten verursacht, daß eine weitere 2-Mill.-Taler-Anleihe erforderlich gewesen wäre. Das hätte eine Verpfändung der Bahn für die Aktiengesellschaft bedeutet. Deshalb beschloß man ihren Verkauf an Sachsen, der vom 1. April 1876 an wirksam wurde, nachdem zu Beginn desselben Jahres bereits die Strecke Greiz—Neumark von Sachsens Bahnverwaltung übernommen worden war. Eine Verbindung zwischen beiden Strecken herzustellen, blieb eine Forderung. Sie erfolgte dann nach dem Bau eines Tunnels durch den Hainberg im Stadtgebiet nach einem neuen Trakt schließlich im Oktober 1879. Seitdem sind beide Bahnstrecken in Greiz direkt miteinander verbunden, was besonders für den Kohlen- und für den sonstigen Gütertransport von Zwickau über Greiz—Gera ins Thüringische hinein mancherlei Vorteile mit sich brachte. Bis heute verkehren in

starkem Maße durchlaufende Güterzüge auf dieser Strecke.

Die verkehrsmäßige Bedeutung der „Elstertalbahn“ wuchs durch den Ausbau der wichtigsten Bahnhofsanlagen in den kommenden Jahrzehnten ständig, obwohl spätkapitalistische Wirtschaftskrisen den vorgesehenen 2gleisigen Ausbau der Strecke verhinderten. Nachdem 1894 Wolfsgefährt als Anschlußbahnhof durch den Bau einer direkten 2gleisigen Strecke von Wünschendorf bis zum neuerrichteten Sächs. Bahnhof in Gera (später Gera-Süd) aufgegeben worden war, wurden alle Züge direkt bis Gera geleitet. Von 1895 an lag dann auch durchgehender Schnellzugverkehr von den westlichen Gebieten Deutschlands über Mittelthüringen ins Böhmisches Bäderdreieck auf dieser Hauptbahn. 1900 weist die Statistik eine Beförderung von 381 920 Personen und von 172 709 t Güter auf dieser Strecke aus.

Der von Nazi-Deutschland angezettelte 2. Weltkrieg wirkte sich auch auf dieser Bahnlinie in Form vielfacher Brückensprengungen durch die Hitler-Wehrmacht verheerend aus und legte den Eisenbahnbetrieb auf ihr vom April 1945 an still. Als auf einer der ersten Strecken im Vogtland wurde auf ihr zu Ende September 1945 der durchlaufende Zugverkehr wieder aufgenommen und manche Umleitungen über sie geführt.

Nach Wiederinbetriebnahme des Grenzübergangs zur befreundeten ČSSR bei Bad Brambach/Vojtanow erreichte die Strecke in den 50er und 60er Jahren im Zuge des Aufbaus eines sozialistischen Eisenbahnwesens mit etwa 60 Zügen täglich ihre stärkste Auslastung (davon 10 Personenzug- und bis zu 3 Eil- bzw. Schnellzugpaare, darunter auch der erste „Karlex“).

Die dadurch in den letzten Jahren dringend notwendig gewordene Zentrale Oberbauerneuerung mit verschiedenen Brücken- und Tunnelrekonstruktionen verursacht gegenwärtig einige Einschränkungen im Reisezugverkehr. Doch nach ihrer Beendigung wird eine Bahnreise auf dieser so reizvollen Jubiläumsstrecke künftig nicht nur ein Erlebnis für den Eisenbahn- und auch für den Naturfreund sein, sondern sich auch angenehmer für alle Reisenden gestalten.



Heute heißt sie „Lore“ und verrichtet auf ihre alten Tage noch treu ihren Dienst als Heizlokomotive im VEB Betonwerk Hennersdorf bei Doberlug-Kirchhain (DDR), die ehemalige 89 1003. Nach Angabe des Bildeinsenders handelt es sich um eine ex pr T 8. Oder kann ein Leser dazu etwas Näheres berichten?

Foto: Gert Schütze, Halle/S.

STRECKEN- BEGEHUNG

Signal „Sh 2“ — Wärterhaltungssignal — Wasserkransignal —

Eine besondere Gruppe Signale, nämlich die „Schutzhaltssignale“ (Sh), enthält der 8. Abschnitt des jetzt gültigen Signalbuchs der DR.

Wir wollen uns heute aber nur mit einem einzigen Signal dieser Gruppe, dem „Sh 2“, und auch da wiederum nur mit **einem der beiden möglichen**

Arten, dem Wasserkransignal befassen. Außer diesem versteht man, wie die volle Bezeichnung für das „Sh 2“ (siehe Überschrift) zum Ausdruck bringt, vor allem auch noch das Wärterhaltungssignal, das einer späteren Folge vorbehalten bleibt.

Schutzhaltssignale dienen grundsätzlich dazu, ein Gleis abzuriegeln, oder aber sie gebieten ein sofortiges Anhalten zum Abwenden einer Gefahr. Analog dem Signalrot für den Haltebegriff bei anderen Signalen, wie Hauptform- oder -lichtsignal, ist auch beim Signal „Sh 2 — Wasserkransignal“ die Farbe Rot für den Halt bei drohender Gefahr gewählt worden. Eine Besonderheit bei diesem Signal ist die, daß es **nur als Nachtzeichen** angewandt wird, was auch durchaus verständlich ist, kennt man die Bedeutung bzw. Anwendung dieses Signals.

Jeder Leser weiß — und er hat das ganz bestimmt auch schon beim Vorbild selbst gesehen — daß der Ausleger eines Wasserkrans zum Wassernehmen einer Dampflokomotive aus seiner Grundstellung — parallel zum Gleis — gebracht und in Querstellung versetzt werden muß. Am Tage bzw. bei guten Sichtverhältnissen ist der in das Gleis und damit in das Lichttraumprofil hineinragende

Ausleger in Betriebsstellung vom Lokpersonal gut auszumachen, was natürlich bei Dunkelheit bzw. unsichtigem Wetter nicht der Fall ist. Aus diesem Grunde muß das unter Umständen eine Betriebsgefahr verursachende Hindernis — der querstehende Ausleger eines Wasserkrans — dem Lokpersonal signalmäßig angezeigt werden.

Das geschieht auf ganz einfache Weise. Auf dem Ausleger befindet sich oben eine zumeist elektrisch beleuchtete Signallaterne viereckiger Bauart. Je zwei sich gegenüberliegende Signalscheiben dieser Laterne tragen die gleiche Farbe. Befindet sich der Ausleger in seiner — übrigens verriegelten — Grundstellung parallel zum Gleis, so sind 2 weiße Signalscheiben sichtbar. Diese künden an, daß keine Gefahr besteht. Wird der Wasserkrans aber benutzt, so daß sein Ausleger ins Gleis ragt, oder aber wurde es unterlassen, denselben nach Benutzung wieder in die Parallelstellung zum Gleis zu bringen, so sind die beiden anderen, signalrot abgeblendeten Scheiben der Laterne von beiden Fahrtrichtungen aus über dem Gleis erkennbar, die ein sofortiges Halt gebieten.

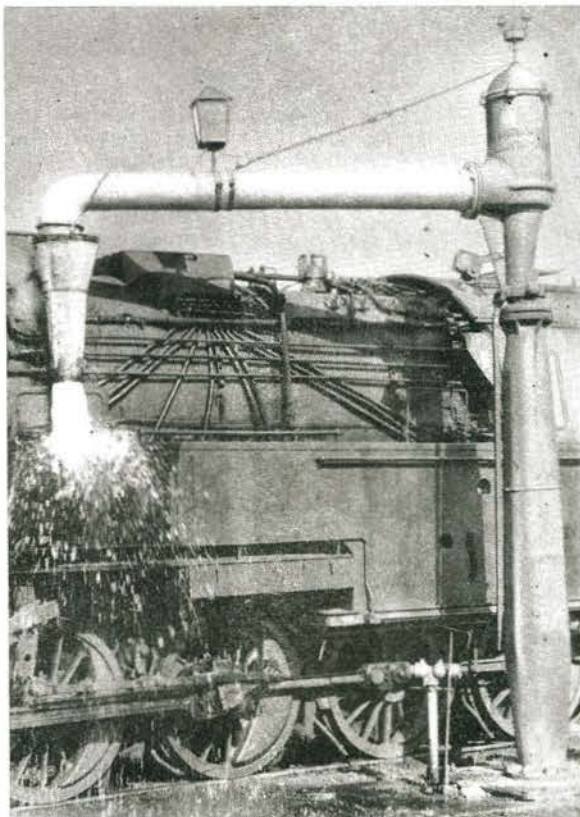
H. K.

Bild 1 Befindet sich der Wasserkrans in Grundstellung parallel zum Gleis, so ist nach beiden Seiten weißes Licht erkennbar

Fotos: Karlheinz Brust, Dresden



Bild 2 Wird hingegen der Wasserkrans benutzt und sein Ausleger ragt ins Gleis, so ist nach beiden Richtungen zum Anzeigen der Gefahr ein rotes Licht des „Sh 2“ sichtbar



...möchten der 46jährige Angestellte beim VEB Kraftverkehr Oschatz, unser Leser Wolfgang Albrecht, und sein 18jähriger Sohn in Teilstücken vorstellen.

Seit dem Sommer 1973 bauen Vater und Sohn an dieser Anlage. Durch den Ausbau eines Bodenraums von 4 m x 6 m waren sie in der Lage, die Strecke nach dem Motto „Immer an der Wand entlang“ zu verlegen. Dadurch konnten sie einzelne Plattenteile, die für ein Bahnbetriebswerk und für einen Güterbahnhof erforderlich wurden, gut an die Gleisanlage anschließen.

Die Hauptstrecke verläuft 2gleisig, von ihr zweigt die Einfahrt in einen 8gleisigen Kopfbahnhof ab. Die Bahnsteiglänge dieses Bahnhofs besitzt immerhin die ansehnliche Länge von 2,40 m.

Ferner ist an die Hauptbahn eine Nebenbahn angebunden, die als Gebirgsbahn einen kleineren Bahnhof erreicht.

Insgesamt benötigten die Modellbahnfreunde Albrecht für ihre HO-Anlage 83 Weichen, die zum größten Teil elektromechanisch betrieben werden.

Es ist von ihnen geplant, später die Nebenbahn mit elektrischer Fahrleitung auszustatten. Grundsätzlich haben sie nur Lichtsignale mit Zugbeeinflussung verwendet. 5 Fahrtrafos versorgen die einzelnen Fahrstrombereiche, so daß ein Mehrzugbetrieb möglich ist. Für Beleuchtungs- und ähnliche Zwecke sind außerdem weitere 4 Trafos vorhanden.

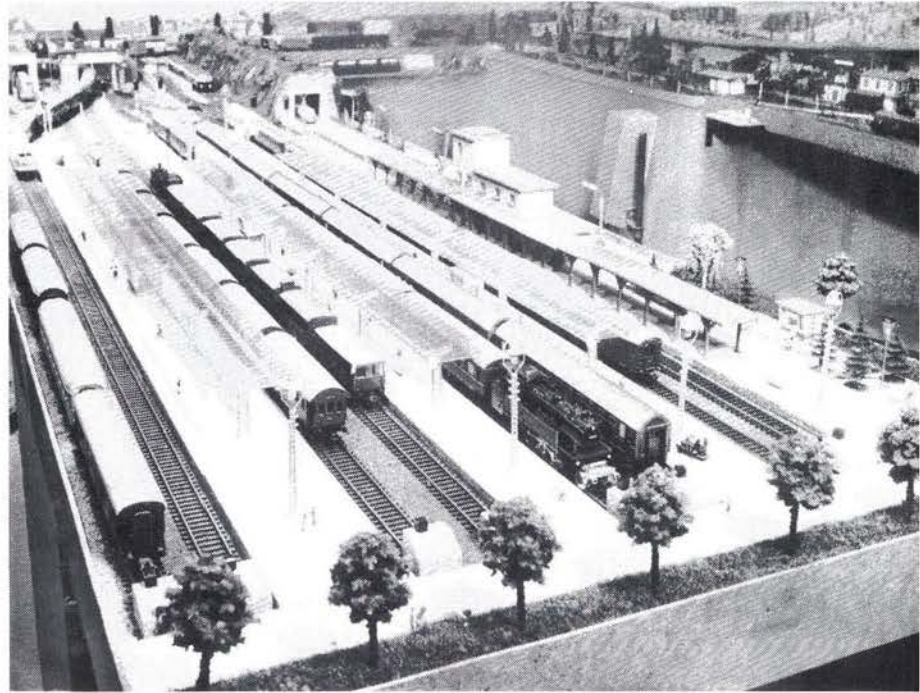
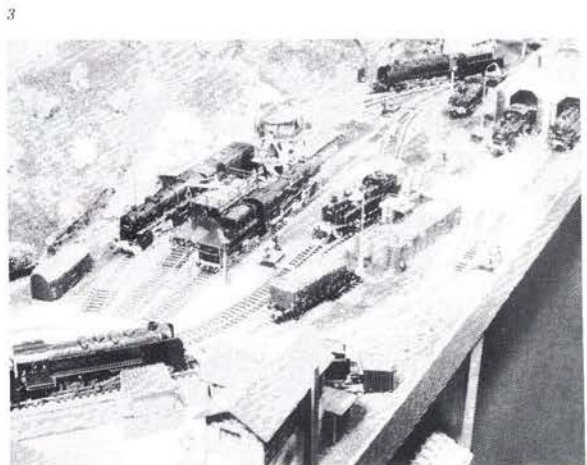
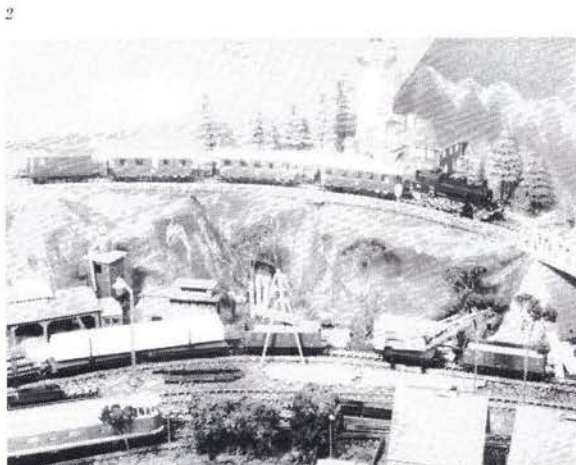


Bild 1 Blick auf den 8gleisigen Kopfbahnhof. Die 3 linken Bahnsteige sind vom Hausbahnsteig aus über den Querbahnsteig zu erreichen. Das Empfangsgebäude liegt in Längsrichtung der Bahnsteige, eine für Kopfbahnhöfe seltene Anordnung. Außerdem ist es wohl doch für einen Bahnhof solches Ausmaßes etwas zu klein geraten.

Bild 2 Die Nebenbahn hat gerade noch unter der Dachschräge Platz gefunden. Unten vorn im Bild erkennt man die Hauptstrecke und einen Gleisanschluß zu einem Sägewerk.

Bild 3 Nicht allzu groß, aber doch recht geschickt, wurde das Bw, oder besser gesagt, die Lokeinsatzstelle, auf relativ kleinem Raum untergebracht.

Fotos: Wolfgang Albrecht, Oschatz

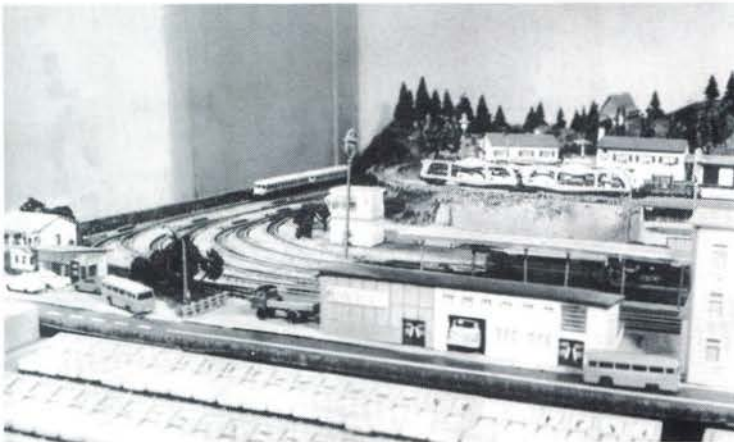




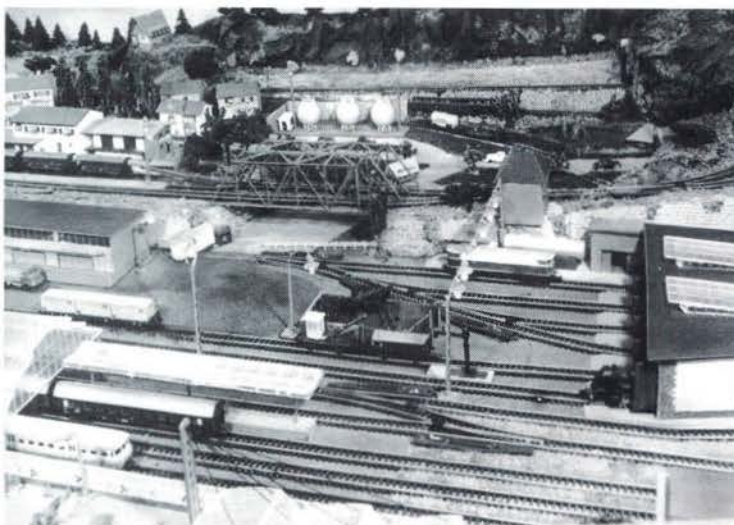
1

Eine ganze Familie...

2



3



... ist am Aufbau dieser Heimanlage in der Nenngröße N beteiligt. Herr L. Kircheis aus Aue schreibt uns dazu folgendes: „Eigentlich haben alle Familienmitglieder ihren Anteil am Entstehen. Die Tochter, der jüngere Sohn und die Mutter betätigten sich vor allem als Landschaftsgestalter und zeichnen für die Trasse verantwortlich. Der ‚große‘ Sohn fungierte als Fachmann für den gesamten elektrischen Teil, während ich als Vater die Gesamtkonzeption zu vertreten hatte...“

Im Jahre 1966 begann die Familie K. mit einer kleinen Versuchsanlage, die mehrere Umbauten über sich ergehen lassen mußte. Dabei sammelte man Erfahrungen, und man verglich im Familienkollektiv Gleispläne, die in unserer Fachzeitschrift veröffentlicht waren, mit den eigenen Plänen. Insgesamt wurden ungefähr 35 m Gleis verlegt und 36 Weichen eingebaut. 3 Fahrtrafos speisen die einzelnen Fahrstrombereiche ein.

Über eine optische Rückmeldung ist auf dem Bedienungspult jederzeit ersichtlich, auf welchem der 6 Abstellgleise des Schattenbahnhofs sich momentan ein Zug befindet.

Bild 1 Blick in Längsrichtung über die N-Anlage. Deutlich erkennbar ist der Umbau der Bahnsteig-halle.

Bild 2 Die linke Anlagenseite, vorn links die selbst gebaute Tankstelle

Bild 3 Und das ist das Gegenstück, die rechte Anlagenseite. Das Tanklager (Eigenbau) wird gerade bedient.

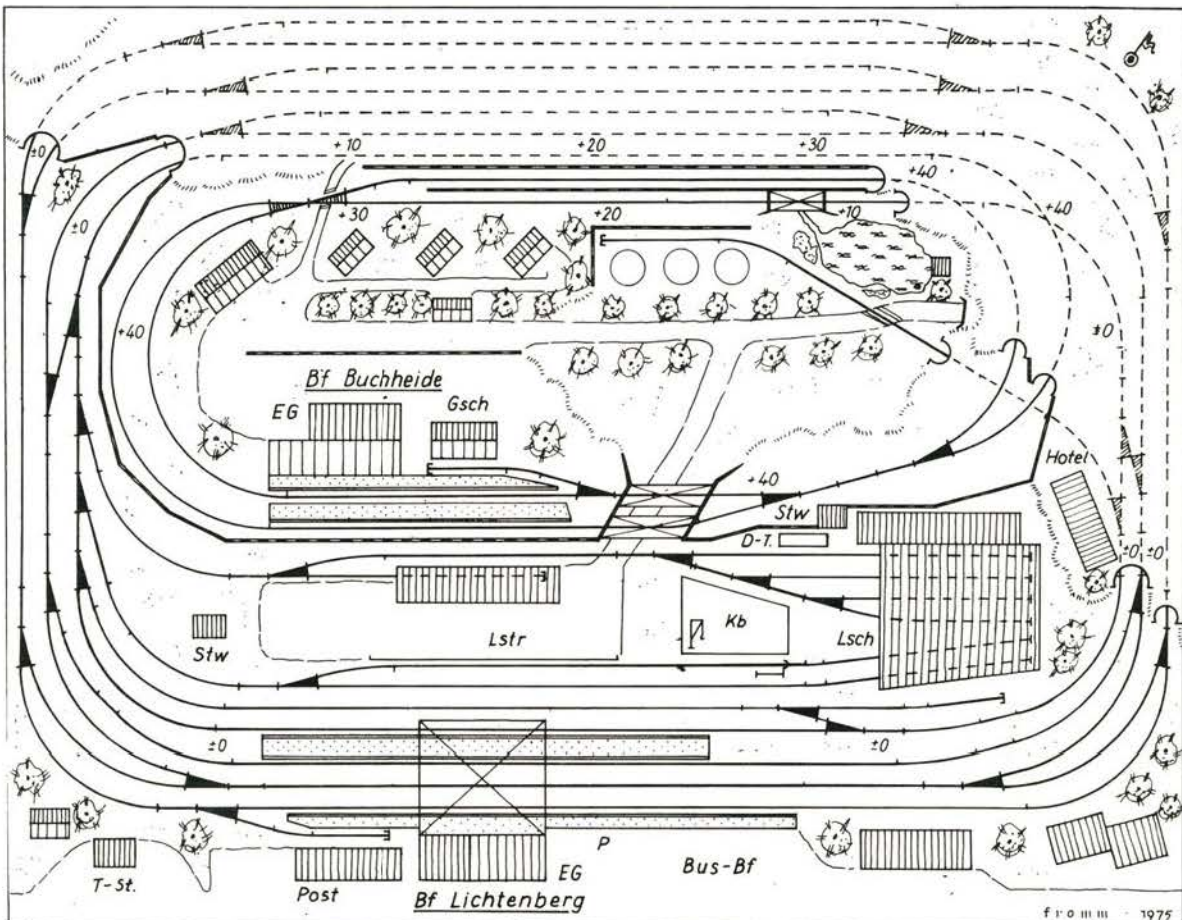


Bild 4 Auch dem Umbau von N-Straßenfahrzeugen widmet sich die Familie K. Aus dem leider nicht mehr erhältlichen Saviem-Bus entstand ein Feuerwehr-Auto (vorn rechts). Interessant ist auch der Aufbau des Bus-Bahnhofs in moderner Bauweise.

Fotos: Gerhard Müller, Schlema

Der Bf „Lichtenberg“ ist als Durchgangsbahnhof für zwei Igleisige Strecken angelegt. Von der einen zweigt dann noch eine Nebenbahn zum Bf „Buchheide“ (+40mm) ab. Interessant ist dabei, daß auch dieser Nebenbahn-Bahnhof keinen Endbahnhof darstellt. Zahlreiche Nebengleise, wie 5 Gütergleise, ein Lokschuppen mit 6 Ständen, ein Anschlußgleis zu einer Tankanlage

usw. gewährleisten einen abwechslungsreichen Rangierbetrieb. Die zahlreichen, großenteils im Eigenbau gefertigten Gebäude und Eisenbahnhochbauten können durch 64 Kleinstglühlampen beleuchtet werden. Noch nicht errichtet sind die Sicherungsanlagen. Doch welche Modellbahnanlage wird jemals endgültig fertig?!



Schmalspurwagen auf der Insel Rügen (Schluß)

4. Güterwagen

Auch hier waren anfänglich nur 2achsige gedeckte und offene Güterwagen, gefertigt in Görlitz und Grünberg (heute Zielona Gora), mit einem Ladegewicht von 7,5 t

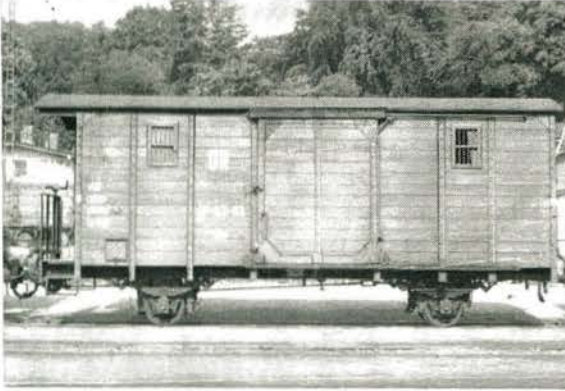


Bild 17 Gedeckter Güterwagen Gw 97-42-63 mit 3,8 m Achsstand

vorhanden. Die von 1895 bis 1918 gelieferten Wagen hatten einen Achsstand von 3,5 m und eine lichte Kastenlänge von 5,45 m (Bilder 18 bis 20). Die Bremsausrüstung war unterschiedlich (Gewichtsbremse, Spindelbremse, ohne Bremse), so daß noch heute Wagen mit und ohne Bühne existieren. Manche Gw-Wagen hatten sogar beiderseits Bühnen (Bild 19).

Von 1914 bis 1925 lieferte dann die Firma Beuchelt Gw-Wagen mit vergrößerter Ladefläche und mit einem Achsstand von 3,8 m (Bild 17), deren Ladegewicht ebenfalls 7,5 t betrug. Das Bild 22 zeigt einen der insgesamt vier 4achsigen offenen Wagen mit einem Drehzapfenabstand von 6,95 m und mit 15 t Ladegewicht. 2 Wagen waren mit Spindelbremse ausgerüstet, die beiden anderen hatten keine Bremsausrüstung. Gebaut wurden diese Wagen in Görlitz. Neben einigen Spezialfahrzeugen (z. B. Schneepflüge und Sprengwagen zur Unkrautbekämpfung) besaßen die Rü. K. B. auch einige H-Wagen in ihrem Güterwagenpark. Der Wagen Nr. 97-49-03 (Bild 22 unten) war der ehemalige PwiPost, 1895 von Görlitz geliefert. Mit ihm wurde früher die Post auf der Nordstrecke befördert, manchmal bis zum Leuchtturm auf der Halbinsel „Der Bug“, einem nur wenige Jahre betriebenen Streckenabschnitt.

Bild 18 Gw- und Ow-Wg., Bj. 1895–1918

