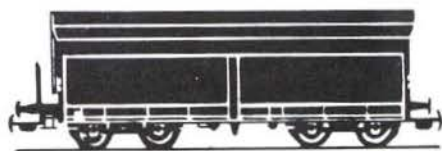


der modelleisenbahner

FACHZEITSCHRIFT
FÜR DEN MODELLEISENBAHNB
UND ALLE FREUNDE
DER EISENBAHN

Jahrgang 24



NOVEMBER
TRANSPRESS VEB VERLAG FÜR VERKEHRSWESSEN
Verlagspostamt Berlin Einzelheftpreis 1,— M 32 542

11/75

der modelleisenbahner

Fachzeitschrift für den Modelleisenbahnbau
und alle Freunde der Eisenbahn

11 November 1975 · Berlin · 24. Jahrgang

Organ des Deutschen Modelleisenbahn-Verbandes
der DDR



INHALT

	Seite
Reiner Preuß Die Schmalspurbahn Zittau—Kurort Oybin/Kurort Jonsdorf 85 Jahre alt	321
Wir stellen vor: DR-Ellok-Old-timer aus Italien	326
Christian Pluto Bauanleitung für einen Kohlehochbunker in der Nenngröße H0	327
Klaus Fickler/Karsten Flach Betrachtungen zur Konzeption eines standardisierten Modellbahn-Systems (SMBS)	330
Kleine Arbeitsgemeinschaften des DMV mit großer Aktivität	333
Günther Fiebig Über die Berlin-Anhaltische Eisenbahn (7)	337
DDR-Preisträger beim XXII. Internationalen Modellbahnwettbewerb 1975 in Wrocław ..	340
Bernd Kuhlmann Signale der BDZ — 2. Folge	341
Wissen Sie schon?	342
Maßskizze zum Lokfoto des Monats	342
Lokfoto des Monats: 2'C2'-Personenzugtenderlokomotive der BR 78 ⁰⁻⁵ der DR	343
Leipzig stand wieder einmal im Blickpunkt	344
Mitteilungen des DMV	346
Selbst gebaut	3 U.-S.

Titelbild

Sie wird auch weiterhin dampfen, die jetzt 85jährige Jubilarin, nämlich die Schmalspurbahn von Zittau nach den Kurorten Oybin und Jonsdorf!
Unser Bild zeigt die 99 1758 vor einem Güterzug im Bf Zittau, im Vordergrund Rollfahrzeuge, rechts abgestellte Reisezugwagen.
Lesen Sie bitte mehr über diese Schmalspurbahn auf den Seiten 321 ff.
Foto: Ing. Reiner Preuß, Berlin

Titelvignette

Text siehe Heft 10/1975

Rücktitelbild

Unser Leser Fischer aus Berlin besitzt eine sehr schöne N-Diorama-Anlage, die wir in einem der nächsten Hefte näher vorstellen werden. Dieses Foto vermag bereits eine gute Aussage über das gestalterische Können ihres Erbauers zum Ausdruck zu bringen.
Foto: Fischer, 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.
Nachdruck, Übersetzung und Auszüge nur mit Quellenangabe gestattet. Für unverlangte Manuskripte und Fotos keine Gewähr.

Alleinige Anzeigenannahme

DEWAG-Werbung, 102 Berlin, Rosenthaler Str. 23—31,
Telefon: 2 26 27 76, 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 Bundesrepublik sowie Westberlin nehmen die Firma Helios, 1 Berlin 52, Eichborndamm 141—167, der örtliche Buchhandel und der Verlag entgegen. UdSSR: Bestellungen nehmen die städtischen Abteilungen von Sojuspechat 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: Ndermerrja Shtetnore Botimeve, Tirana. Übriges Ausland: Örtlicher Buchhandel. Bezugsmöglichkeiten nennen der BUCHEXPORT, Volkseigener Verlag der DDR, 701 Leipzig, Leninstraße 16, und der Verlag.

Die Schmalspurbahn Zittau — Kurort Oybin/Kurort Jonsdorf 85 Jahre alt

1. Lage der Bahn

Die Schmalspurbahn Zittau—Kurort Oybin mit der Zweigstrecke Bertsdorf—Kurort Jonsdorf ist in der Spurweite von 750 mm angelegt. Sie befindet sich im Südosten der DDR. Der Übergang zum regelspurigen Netz ist in Zittau möglich. Damit stellt die Bahn einerseits die Fortsetzung des Reisewegs aus den Richtungen Dresden und Berlin—Cottbus und andererseits eine Bahnverbindung zwischen der Kreisstadt Zittau und 2 bedeutenden Erholungsorten im Zittauer Gebirge dar. Die Streckenlänge beträgt von Zittau bis zum Kurort Oybin 12,2 km, von Bertsdorf bis zum Kurort Jonsdorf 3,8 km, insgesamt also nur 16,0 km.

Die Bahn liegt im Bezirk Dresden, sie gehört seit 1955 zur Rbd Cottbus und ist seit 1960 dem Bf Zittau unterstellt.

2. Zur Entwicklungsgeschichte des Bahnbetriebs

Als gegen Ende des 19. Jahrhunderts der Tourismus aufkam, wurde auch hier der Ruf nach einem Verkehrsmittel laut, das der Postkutsche, die seit 1873 zwischen Zittau und Oybin verkehrte, überlegen war. Pläne, eine Schmalspurbahn von 7 km Streckenlänge zwischen Zittau und Oybin (1875) oder eine regelspurige Bahn von Böhmen über Oybin nach Zittau (1883) zu bauen, wurden jedoch nicht verwirklicht. Schließlich konstituierte sich am 26. April 1884 in Zittau ein Komitee, das den Bahnbau vorantreiben sollte. Dieses Komitee war dann auch erfolgreich. Ein Finanzkonsortium, das sich den Namen „Zittau-Oybin-Jonsdorfer-Eisenbahngesellschaft“ zulegte, nahm die Angelegenheit in die Hand. Diesem Konsortium gehörten die „Genossenschaftsbank von Soergel“, die Firma Farrisius & Co. in Berlin und der „Dresdner Bankverein“ an. Vom Hauptaktionär, dem Bankier Farrisius, erhielt eine Berliner Firma den Auftrag für den Bahnbau.

Für eine Schmalspurbahn hatte man sich deshalb entschieden, weil die Kosten nur ein Drittel einer regelspurigen Bahn betragen und sich außerdem in Sachsen die gesetzliche Möglichkeit einer Privatbahn ergab.

Diese Bahn sollte nur mit einfachen Mitteln betrieben werden. Zwischen Zittau und der Abzweigstelle „Neißebrücke“ war an eine Mitbenutzung der damals bestehenden Reichenauer Schmalspurbahn gedacht. Auf den Unterwegsbahnhöfen mußten einfache Holzbuden ausreichen. Empfangsgebäude wurden nur in Oybin und bei Olbersdorf als Bf „Bertsdorf“ errichtet. Das Gebäude in Bertsdorf diente gleichzeitig als Sitz der Bahnverwaltung. Dort wurden auch die Personale, Lokomotiven und Wagen beheimatet.

Wegen nachlässiger Arbeitsweise ging die Bauleitung von der Berliner Firma auf die Bahnverwaltung selbst über. Am 1. November 1890 kam der erste Bauzug in Jonsdorf und am 6. November in Oybin an.

„Geladene“ Gäste — nicht etwa die Erbauer der Bahn — fuhren am 24. November 1890 bei heftigem Schneetreiben mit dem Eröffnungszug von Zittau nach Jonsdorf und von da weiter nach Oybin. Der offizielle Betriebsbeginn war aber erst für den folgenden Tag vorgesehen. Doch das mußte wegen Unwetterschäden an der Jonsdorfer

Strecke auf den 15. Dezember 1890 verschoben werden. Bereits beim Bau wurde ein Plan für eine Verlängerung der Strecke über Jonsdorf hinaus bis nach Böhmen ausgearbeitet. Aber dieses Vorhaben scheiterte ebenso wie Vorschläge zur Erweiterung des Netzes bis nach Großschönau und Hartau.

Bei der Inbetriebnahme waren in Bertsdorf, Oybin, Bad Jonsdorf (jetzt: „Kurort Jonsdorf Haltestelle“), Jonsdorf, Zeißigschenke (jetzt: „Olbersdorf Oberdorf“), Zittau Vorstadt, Zittau Kasernenstraße und Zittau (als Gemeinschaftsbahnhof) Bahnhöfe eingerichtet, während Haltepunkte bzw. Haltestellen in „Zittau Haltepunkt“ (als Gemeinschaftsanlage), Olbersdorf Niederdorf, Wittigschenke (jetzt: „Kurort Oybin Niederdorf“) und in Teufelsmühle bestanden.

Die Schmalspurbahnen des Zittauer Gebirges entsprachen in jeder Hinsicht den sächsischen Strecken, die nach einheitlichen Grundsätzen (gleiche Anlagen, Fahrzeuge, Betriebsführung) betrieben wurden.

Jedoch bildeten sie bis zum 1. Juli 1906 in organisatorischer Hinsicht eine Ausnahme. Bis dahin wurde das Streckennetz unter der Bezeichnung „Zittau-Oybin-Jonsdorfer Eisenbahn“ („ZOJE“) geführt, während alle übrigen Schmalspurbahnen in Sachsen von Anfang an Staatsbahnstrecken waren.

3. Entwicklung des Verkehrsaufkommens

Kurz nach der Eröffnung der „ZOJE“ zeigte sich schon eine außerordentliche Beliebtheit des für dieses Gebiet neuen Verkehrsmittels. Nun konnten die Zittauer, Wanderlustige und auch Kurgäste besser die Gebirgsorte

Bild 1 Ausfahrt aus dem Bf „Zittau-Vorstadt“; das linke Ausziehgleis ist noch ein Überrest aus der Zeit der 2gleisigen Streckenführung





Bild 2 Eingefügt in einen Bergkessel liegt der Bf „Kurort Oybin“. Im Vordergrund erkennt man das dunkle Planum der 2gleisigen Strecke. Aufnahmezeitpunkt: Um 1930.

erreichen. Das führte in Oybin und in Jonsdorf zu einer Belebung des Kurbetriebs. In den ersten 10 Monaten benutzten 236 000 Personen die Bahn. In den folgenden Jahren stiegen die Beförderungsleistungen ständig an. Doch das konnte auf die Dauer mit dem vorhandenen Wagenpark nicht bewältigt werden. Deshalb wurden Erweiterungen erforderlich, wobei über Jahre hinweg die Reisezüge durch Güterwagen verstärkt wurden. Auch an eine schnellere Abfertigung der Fahrgäste und der Züge mußte man denken, zumal die Fahrkarten meistens am Zuge vom Zugpersonal verkauft werden mußten.

Nach der Verstaatlichung ging man deshalb, nachdem eine Elektrifizierung oder ein Umbau auf Regelspur abgelehnt worden waren, an eine schrittweise Erweiterung der Bahnhöfe. In Zittau war 1908 anstelle des einen Bahnsteigs ein besonderer Personenbahnhof mit Emp-

fangsbäude entstanden. Der Bf „Zittau Kasernenstraße“ war wegen Verlegung des Mandaufflusses schon 1897 wieder geschlossen worden. Dafür wurde „Zittau Schießhaus“ (1950 in „Zittau Süd“ umbenannt) eingerichtet. Außer Gleiserweiterungen erhielten die Bfe „Jonsdorf“, „Olbersdorf“ und „Zittau Vorstadt“ sowie die Hp „Olbersdorf Niederdorf“ und „Oybin Niederdorf“ Empfangsbäude.

Ein Eilzugverkehr (!) um 1909 brachte bei der großen Beförderungszahl keine Verbesserung. Deshalb wurde der 2gleisige Ausbau zwischen Zittau Vorstadt und Oybin notwendig, der am 15. April 1913 aufgenommen wurde und Rekordleistungen im Personenverkehr mit sich brachte. In diesem Zusammenhang wurden auch Olbersdorf Niederdorf und Oybin Niederdorf zu Bahnhöfen ausgebaut.

Die betriebliche Abfertigung der Züge wurde vom Jahre 1938 an durch den Bau der Stellwerke in Bertsdorf, Jonsdorf und Zittau Schießhaus beschleunigt. Obwohl die Bahn hauptsächlich für den Personenverkehr vorgesehen war, nutzten auch die an der Strecke gelegenen Fabriken das neue Verkehrsmittel. Daher war man gezwungen, nach und nach Ladestraßen und -rampen sowie Gleisanschlüsse anzulegen.

Bereits 1897 wurde der aufwendigere Umladebetrieb durch den Rollbockverkehr ersetzt, und von 1920 an setzten sich immer mehr Rollwagen durch. Das erfordert aber noch heute eine zusätzliche Behandlung der Güterwagen in Zittau.

In den 20er Jahren gab es hierzu einen sinnvollen und großzügigen Plan: Parallelbetrieb von Regel- und Schmalspur bis Zittau Schießhaus und dort erst Spurwechsel. Da nur bis dorthin der größte Teil der Güterwagen lief, wäre das Umsetzen derselben auf Rollfahrzeuge enorm zurückgegangen. Doch solche Pläne scheiterten an der Wirtschaftskrise in der Weimarer Republik.

Besonders schwierig gestaltete sich der Neubeginn nach 1945. Der Bf „Zittau Schießhaus“ wurde in letzter Minute vor Kriegsschluß durch Bomben zerstört. Zur Lokbefuerung standen nur Briketts zur Verfügung, und Ersatzteile fehlten.

So gingen die Eisenbahner daran, den Zugbetrieb ins Zittauer Gebirge schrittweise wieder zu normalisieren. Später wurde dann auch der verbliebene VT 137 322 eingesetzt. Von den 50er Jahren an konnte man die Ferienreisen des FDGB abwickeln. Nach und nach stieg der Reiseverkehr wieder an, er erreichte jedoch wegen der zunehmenden Motorisierung niemals seinen früheren Stand. 1945 wurde der 2gleisige Betrieb eingestellt. Auch Gleisanlagen einiger Bahnhöfe, wie die der Kurorte Oybin und Jonsdorf sowie Zittau Vorstadt wurden abgebaut. Trotzdem müssen auch heute noch beachtliche

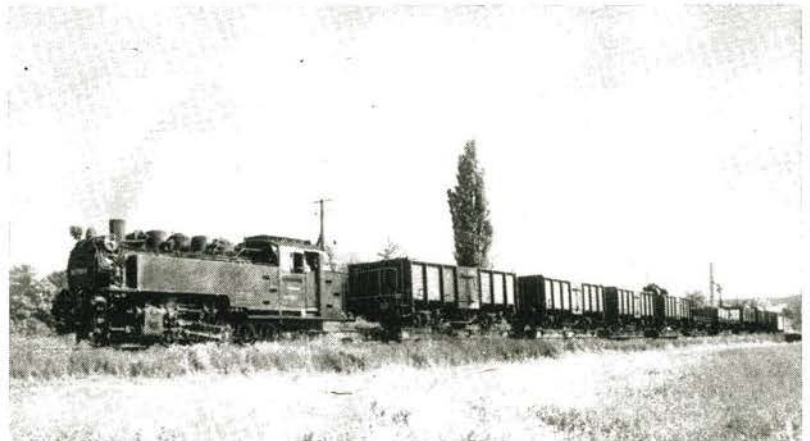
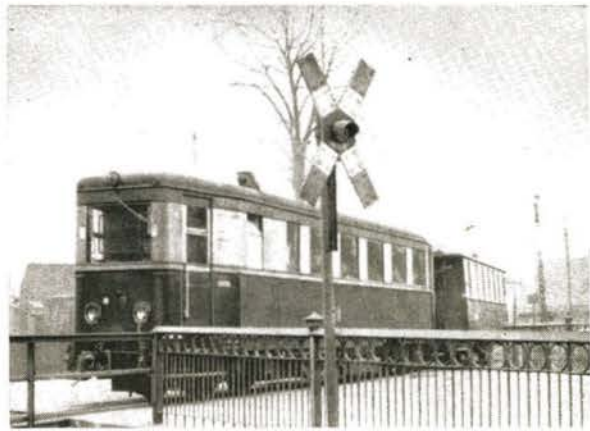


Bild 3 Fahrt eines Güterzugs mit aufgebockten Regelspurwagen nach „Zittau Süd“

Bild 4 Personenzug nach Zittau im Bf „Zittau Süd“



Bild 5 Der VT 137322 auf der Fahrt durch das Stadtgebiet von Zittau, aufgenommen im Jahre 1964



Kapazitäten für den Reiseverkehr vorgehalten und der Zugbetrieb straff gelenkt werden. Allein der Bahnhof „Zittau Süd“ hat heute pro Tag bis zu 35 Reise- und 14 Güterzüge zu behandeln.

Der Güterverkehr wurde jedoch in den letzten Jahren stark eingeschränkt. Güterzüge verkehren nur noch bis Olbersdorf Oberdorf. Grundsätzlich werden an Wochenenden das Personal und die Lokomotiven zugunsten des Personenverkehrs eingesetzt, da gerade dann zusätzliche Reisezüge zu fahren sind.

4. Triebfahrzeuge und Wagen

Bereits beim Bau der Strecke wurden für die Bahn eigens hergestellte Dampflokomotiven verwendet. Sie blieben für den Zugbetrieb bei der „ZOJE“. Es handelte sich um die sächsischen Lokomotiven der Achsfolge C, die die Namen „Hochwald“, „Lausche“, „Töpfer“ und „Mandau“ trugen. Die „Mandau“ wurde später nach dem Vorsitzenden des Bahnkomitees in „Alexander Thiemer“ umbenannt. Es kam dann auch noch die „Zittau“ hinzu. Wegen des starken Reiseverkehrs genügten aber diese kleinen Hartmann-Lokomotiven bald nicht mehr. 1909 mußten größere, nämlich sächsische IV K beschafft und 1910 in Zittau ein Lokomotivschuppen gebaut werden. Während die ersten IK-Lokomotiven in Zittau bereits 1920 ausgemustert wurden, waren die letzten IV K bis etwa 1960 bei der Bahn im Einsatz.

1913 wurde mit der Doppellokomotive 61 A/B, die aus der Nr. 1 und Nr. 4 zusammengesetzt war, versucht, größere Lasten zu bewältigen. Schließlich kam nach dem ersten Weltkrieg noch die BR VI K hinzu. Diese Gattung wurde dann in den 50er Jahren auf Strecken in Mittelsachsen umgesetzt. 1928 fanden Probefahrten mit den ersten 1'E1'-Lokomotiven zwischen Zittau und Oybin statt. Diese bestimmen bis heute ausschließlich den Betrieb. So wird das Bw Zittau das letzte Domizil dieser bewährten Lokbauart sein.

Die Waggonfabrik Bautzen hatte 1938 die VT 137322 bis 325 als Schmalspurtriebwagen konstruiert. Alle 4 Triebfahrzeuge kamen zur „Oybinbahn“. Ein Unterflurmotor der „Vomag“, eine automatische Stufenschaltung sowie die Möglichkeit, diese Triebwagen im Verband zu fahren, waren damals eine Neuheit. Der letzte Triebwagen dieser Bauart, der VT 137322, wurde 1964 außer Dienst gestellt, er ist aber noch vorhanden.

Im Jahre 1974 wurde von der Schmalspurstrecke Freital—Potschappel—Wilsdruff—Nossen ein 3teiler Trieb-

wagen (VT 137600) zum Bw Zittau umgesetzt. Bei dem Reiseverkehr auf dieser steigungsreichen Strecke kam es zu Störungen, so daß er 1957 nach Putbus abgegeben wurde.

Im Jahre 1963 wurde die 994532 als Rangierlokomotive vom Bw Meiningen dem Bw Zittau zugeordnet. Hier wird sie für die Bedienung der Güterwagen-Umsetzanlage, für das Bilden und Auflösen der Güterzüge und zum Teil auch für die Bereitstellung der Reisezüge verwendet, aber keinesfalls im Zugdienst.

Auch die Diesellokomotiven V 36 4801 und 4802 absolvierten auf dieser Strecke Probefahrten, sie kamen aber nicht in den Betriebseinsatz und wurden deshalb 1962 ausgemustert.

An Wagen hatte die „ZOJE“ zunächst außer wenigen Güterwagen nur sieben 2achsige Personenwagen gekauft. Doch mußten bald wegen des schon erwähnten starken Anstiegs des Reiseverkehrs (1891) weitere 10 Wagen angeschafft werden. Und so vergrößerte sich der Wagenpark immer mehr. Bis 1955 existierte auch noch ein rot lackierter, offener Aussichtswagen.

Im Jahre 1923 wurden die Reisezugwagen mit elektrischer Beleuchtung ausgerüstet, 1933 erhielten sie eine halbautomatische Scharfenbergkupplung und 1934 eine durchgehende Niederdruckumlaufheizung. Die Körting-Saugluftbremse war schon 1922 eingeführt worden und hatte die Heberleinbremse abgelöst. Heute verkehren nur 4achsige Reisezugwagen von der Waggonfabrik Bautzen,

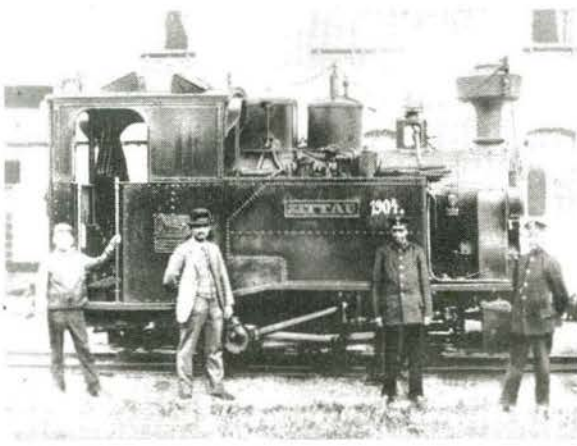


Bild 6 Die IK-Lokomotive „Zittau“ in Oybin; Aufnahmezeitpunkt: 1904

deren Sitze bei einer Modernisierung großenteils mit Hartpolstern versehen wurden. Bei den Güterwagen wurden offene, gedeckte und Schemelwagen verwendet. Sie blieben aber wegen des Rollfahrzeugeinsatzes immer nur von untergeordneter Bedeutung.

5. Sicherungstechnik

Wahrscheinlich erhielten die Bahnhöfe zum Zeitpunkt nach der Verstaatlichung Hauptsignale. So sind im Bf „Zittau“ Ausfahr-, ansonsten nur Einfahrtsignale aufgestellt. Dadurch ergibt sich für den Bahnhof „Bertsdorf“ die Besonderheit, daß die Aufsicht vom Befehlsstellwerk durch Lichtzeichen von der Zustimmung des Fahrdienstleiters zur Ausfahrt unterrichtet wird. Die Einfahrtsignale der Bfe „Kurort Oybin“, „Kurort Jonsdorf“, „Zittau Vorstadt“ und „Zittau“ sind sogar mit einem 2. Flügel ausgestattet.

Mit der Anwendung der „Vorschriften für den vereinfachten Nebenbahndienst“ auf Teilen der Bahn wurden ab 1962 allerdings die Einfahrtsignale der Bfe „Kurort Oybin“, Kurort Jonsdorf“ und „Olbersdorf Oberdorf“ durch Trapeztafeln ersetzt.

Bei der Errichtung der Stellwerke wurden moderne Bauformen angewandt, sonst standen Kurbelwerke zur Verfügung.

Die fortschreitende Zunahme des Kraftverkehrs brachte neue Probleme für die Wegübergangssicherung mit sich.

Zunächst konnten Gefahrenstellen durch Brückenbauten (zuletzt 1930 bei „Zittau Vorstadt“) beseitigt werden. Die letzte Maßnahme war die Installierung von Warnlichtanlagen bei „Zittau Süd“ (1964) und bei „Zittau Haltepunkt“ (1974). Hierbei mußte die erste Anlage mit einem Licht-Einfahrtsignal und die zweite mit 2-Licht-Deckungs-Signalen in Abhängigkeit gebracht werden.

6. Gegenwärtige Aufgaben

Wie bei der Betriebseröffnung vorgesehen, hat diese Schmalspurbahn auch heute hauptsächlich den Reiseverkehr zwischen Zittau und den Orten im Zittauer Gebirge zu bewältigen. Dabei treten die größten Leistungen an den arbeitsfreien Wochenenden, in den Sommermonaten und zur Wintersportsaison auf. Trotz eines Fahrplans, der die erhöhten Anforderungen des Wochenendes berücksichtigt, sind bei dieser Schmalspurbahn stark überfüllte Züge nicht selten. 54% aller Feriengäste reisen mit der Bahn in den Kurorten des Zittauer Gebirges an. Damit ist auch eine umfangreiche Reisegepäckbeförderung verbunden. Für die nahe Zukunft wird die Schmalspurbahn zudem die einzige Alternative sein, um das in seiner Ausdehnung kleine Zittauer Gebirge vom Straßenverkehr, besonders an Wochenenden, zu entlasten.

Im Güterverkehr wirkt sich natürlich die Behandlung der Wagen in der Umsetzanlage nachteilig aus. Daher steht zu erwarten, daß der Güterverkehr noch weiter zugunsten des Straßentransports eingeschränkt werden wird. Von großer Bedeutung ist jedoch der Beschluß, diese Strecke zu erhalten. Damit ist dem Rechnung getragen, daß die Zittauer Schmalspurbahn weiterhin ihre Aufgaben für den beachtlichen Ausflugsverkehr in das Zittauer Gebirge erfüllen kann. Zugleich kann man planmäßig eine Modernisierung zugunsten des Reiseverkehrs und zur Verbesserung der Arbeits- und Lebensbedingungen der Eisenbahner vorbereiten.

Literaturangaben

- (1) „Der Gebirgsfreund“, Zittau, 1890
- (2) „80 Jahre nach den Kurorten Oybin und Jonsdorf mit der Schmalspurbahn“, Cottbus, 1970
- (3) Betriebsakten im Archiv der Rbd Cottbus

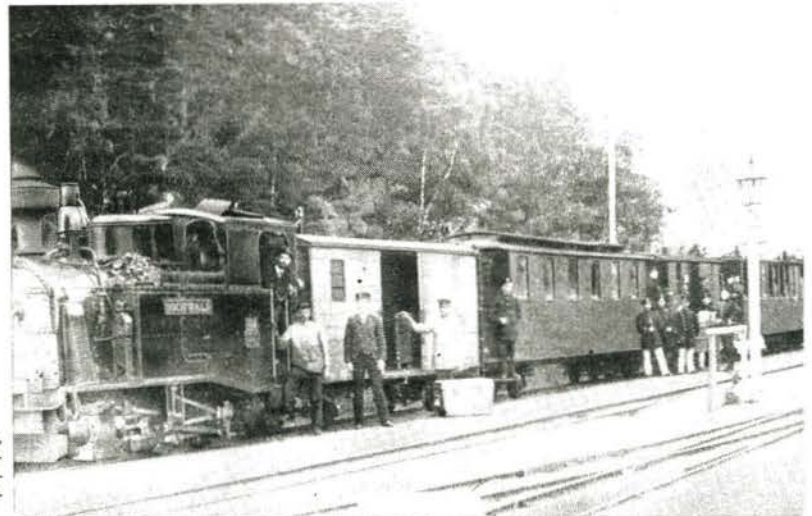
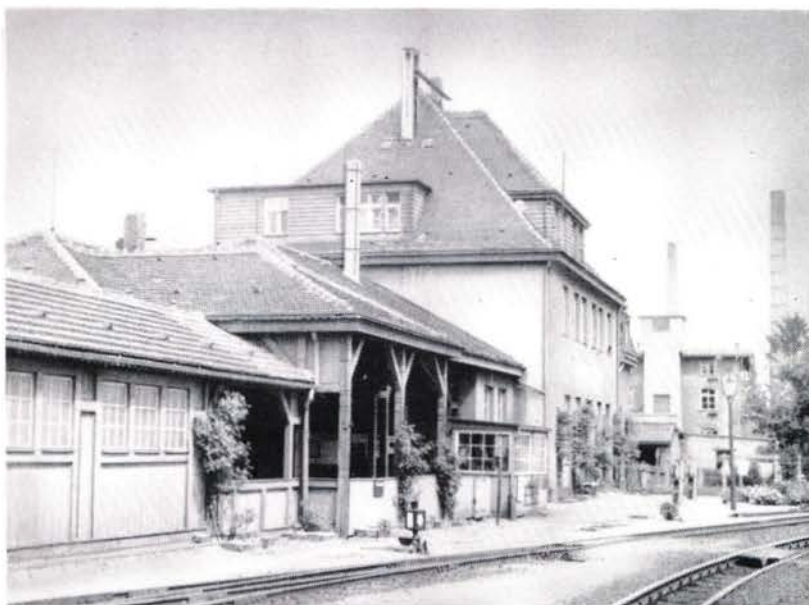


Bild 7 Ankunft eines Personenzugs in Oybin, bespannt mit der Lokomotive „Hochwald“; Aufnahmezeitpunkt: 1900. Übrigens sind die Uniformträger mit weißen Hosen Postbeamte der damaligen Zeit.

Tabelle 1
Triebfahrzeugeinsatz im Jahre 1973

Triebfahrzeug-Nummer	Baujahr	Fabrik-Nr.	Hersteller
99 1731	1928	4 678	Hartmann
99 1732	1928	4 679	Hartmann
99 1735	1928	4 682	Hartmann
99 1741	1928	4 691	Hartmann
99 1746	1929	9 535	Schwartzkopff
99 1749	1929	9 538	Schwartzkopff
99 1750	1929	9 539	Schwartzkopff
99 1757	1933	10 148	Schwartzkopff
99 1758	1933	10 149	Schwartzkopff
99 1759	1933	10 150	Schwartzkopff
99 1760	1933	10 151	Schwartzkopff
99 1762	1933	10 153	Schwartzkopff
99 4532	1924	10 844	Orenstein & Koppel



8



9

Bild 8 Empfangsgebäude des Bf „Zittau Vorstadt“ mit Vorhalle und Bahnsteigtunnel

Bild 9 Eine echte Rarität: Hundekarte zur Fahrt zwischen Bertsdorf und Oybin/Jonsdorf aus dem Jahre 1896!

Bild 10 Lokomotive mit Gepäckwagen in Olbersdorf Oberdorf vor der herrlichen Kulisse des Zittauer Gebirges

Bild 11 Im Bf „Bertsdorf“ verzweigen sich die Strecken nach den Kurorten Oybin und Jonsdorf. Das Empfangsgebäude im Hintergrund war einst der Sitz der Bahnverwaltung.

Fotos:
Verfasser (7)
Archiv d. Verfassers (3)
Deutsche Fotothek Dresden (1)



10

11



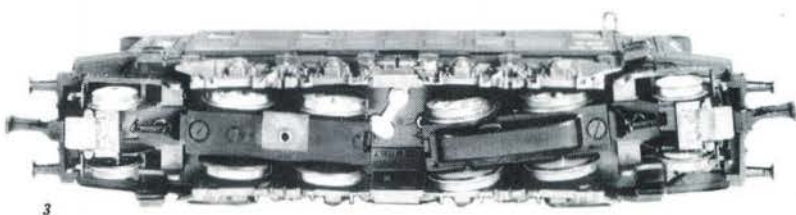
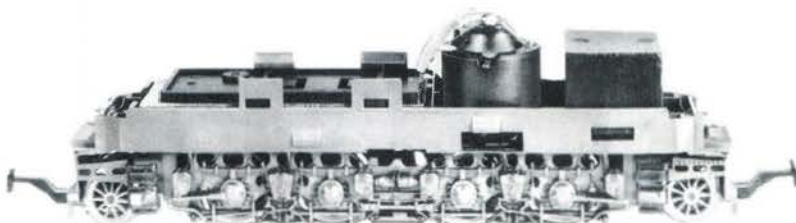
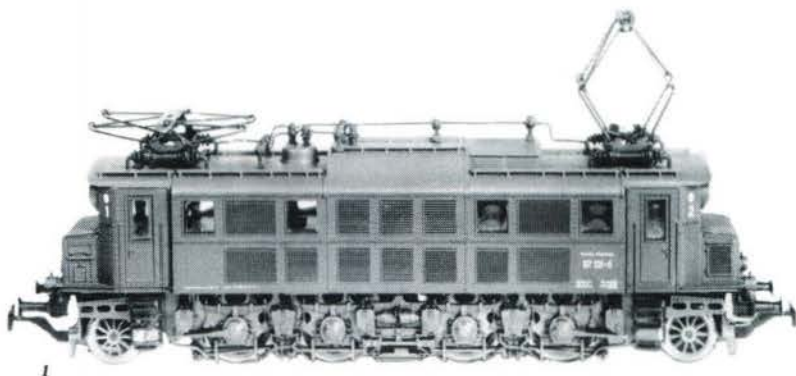
DR- Ellok-Old-timer aus Italien

Bild 1 Das Foto zeigt deutlich die zahlreichen Feinheiten am Modell, wie die Achslagerblenden, die Nietennachbildung, die lupenreine Beschriftung usw.

Bild 2 Ist das durch Rastverbindung mit dem Fahrgestell verbundene Oberteil abgenommen, so erkennt man die Identität mit dem H0-Modell der E 19 desselben Herstellers (siehe 3. U.-S., Heft 11/73)

Bild 3 Rechts das Triebdrehgestell, bei dem alle Räder Haftreifenbelag haben, links das zur Stromabnahme herangezogene Drehgestell, zwischen beiden der Handschalthebel für Fahrstrom-System-Wechsel. Die beiden Vorläufer sind entgleisungssicher durch kleine Zugfedern an die Drehgestelle angelekt.

Fotos: Irmgard Pochanke, Berlin



Wieder einmal hatten wir Gelegenheit, ein H0-Modell der italienischen Firma RIVAROSSI, Como, zum Test in die Hand zu bekommen. Es handelt sich erneut — zuletzt stellten wir von diesem Hersteller das Ellokmodell der BRE 19 vor — um ein Modell nach dem Vorbild einer älteren deutschen elektrischen Lokomotive, und zwar ein Modell der BRE 17 der ehemaligen DRG/DR.

38 Maschinen dieser Art wurden von 1928 bis 1930 für den Reisezugverkehr beschafft. Ursprünglich waren diese Elloks in den Bw Halle/S, München, Augsburg und in dem damaligen Breslau (jetzt Wrocław, VRP) beheimatet. Nach dem Kriege stationierte die DB die E 17 in den Bw Augsburg und Stuttgart und die DR zwei Maschinen in Bw Leipzig. Während die DR ihre beiden E 17 im Jahre 1968 ausmusterte, betrieb die DB die bei ihr verbliebenen Maschinen (26 Stück) noch länger. Die 1'Do'-1-Maschine konnte ab 1934 eine V_{max} von 120 km/h erreichen.

RIVAROSSI stützte sich bei der Nachbildung dieser Ellok auf das vorhandene Fahrwerk des Modells der E 19, die Achsfolge bot sich dafür an.

Das an sich gut gelungene und fein detaillierte H0-Modell hat eine Länge über Puffer von 194 mm (Vorbild = 15950 mm) und ist daher um 11 mm zu lang. Das ist eine Konzession, die durch die Verwendung des Fahrgestells der E 19 bedingt war. Man kann nun in Fachkreisen darüber denken, wie man will, allein diese Lösung ermöglichte es dem Hersteller, in relativ kurzem Abstand zwei verschiedene Ellok-Veteranen im Modell her auszubringen.

Über das Fahrwerk brauchen wir hier nichts zu sagen, wir bitten das auf der 3. Umschlagseite des Heftes 11/1973 nachzulesen.

Auch der Antrieb erfolgt bei diesem Modell ebenso wie bei der E 19: Ein über dem einen Drehgestell stehend angeordneter Topfmotor gibt die Antriebskraft über ein Getriebe auf die beiden Achsen dieses Drehgestells, dessen vier Räder mit Haftreifen belegt sind, ab. Die Stromabnahme, die äußerst sicher ist, geschieht über die vier Räder des anderen Drehgestells und jeweils über ein Rad der beiden Vorläufer (natürlich gegeneinander versetzte Räder). Dadurch bleibt das Modell in keiner

Weiche stehen. Es kann durch die beiden Fahrschienen oder durch eine Schiene und eine funktionsfähige Fahrleitung mit Fahrstrom versorgt werden, der entsprechende Umschalter befindet sich am Fahrzeugboden. Die A-Stirnbeleuchtung ist fahrtrichtungsabhängig geschaltet, sie wird über Flutlichtstäbe durch je eine Kleinstglühlampe an jedem Fahrzeugende gewährleistet.

Hervorzuheben sind der geräuscharme Lauf von Motor und Getriebe, die sehr guten Fahreigenschaften, auch bei langsamster Geschwindigkeit, und die einwandfreie Nachbildung der Einzelheiten. Bietet an sich eine Ellok dabei weniger Möglichkeiten als eine Dampflokomotive, so wurde besonderer Wert auf die vorbildgetreue, filigrane Ausführung der Achslagerblenden gelegt. Aber auch die Gravuren am Lokkasten und die Gestaltung der Einzelheiten auf dem Dach einschl. der Stromabnehmer sowie die mattgrüne bzw. -graue Farbgebung tragen dazu bei, daß dieses Modell einen guten Eindruck hinterläßt.

H. K.

Bauanleitung für einen Kohlehochbunker in der Nenngröße H0

1. Der Hochbunker löste den Kohleladekran ab

Ende der 50er Jahre beschaffte die DR eine große Anzahl moderner Lokbekohlungsanlagen für kleine und mittlere Bahnbetriebswerke. Sie wurden im „VEB Leipziger Stahlbau und Verzinkerei“ hergestellt. Die Wägeeinrichtung, die neben der schnellen und einfachen Beschickung der Lokomotiven einen wesentlichen Teil der Rationalisierung der Lokbehandlung darstellt, kam aus dem „VEB Maschinen- und Gerätebau Berlin-Weißensee“.

Das Entladen der Kohlewaggons und das Beschicken der Lokbekohlungsanlage bzw. der Kohlebans geschieht meistens durch einen EDK 6 mit Motorgreifer. Er fährt mit Eigenantrieb auf dem Eisenbahngleis und hat daher eine ausreichende Beweglichkeit.

Bis zu dieser Zeit erfolgte die Versorgung der Lokomotiven mit Kohle, die immerhin in einem Dampflok-Bw den Hauptteil der zu bewegenden Massen darstellt, durch Kohleladekrane (Säulendrehkrane) mit einer Tragfähigkeit von 1,5t; anfangs mit Handantrieb, später mit Elektrozug.

In Kohlehunten mit einem Fassungsvermögen von 500 kg bis 1000 kg, die von Hand vollgeschauelt werden mußten, gelangte die Kohle aus dem Bansen in den Tender. Die Kohlewaggons wurden ebenfalls von Hand entladen. Die somit erreichbare Tagesleistung von höchstens 100t reichte für das stark wachsende Transportaufkommen bei der DR nicht mehr aus. Außerdem war diese körperliche Schwerarbeit dem Wartungspersonal nicht mehr zumutbar.

Da an industriellen Bausätzen nur Bekohlungsanlagen in Old-timer-Manier (z. B. Mamos-Bausatz Nr. 3/23) auf dem Markt sind, aber von Modelleisenbahnern nicht nur Kleinanlagen gebaut werden, ist es durchaus möglich, etwas größere Modell-Bw'e mit einer solchen modernen Bekohlungsanlage auszustatten.

2. Allgemeine Hinweise

Der Hochbunker wird in Gemischtbauweise hergestellt. Für die beiden Bunker und die Träger eignet sich fester Zeichenkarton am besten. Für die einzelnen Stäbe der Unterzüge sowie Streben und Plattformen verwendet man dünne Pappe. Diese sollte aber so fest geleimt sein, daß sich, besonders beim Zuschnitt der 1...2 mm breiten Streifen für Streben und Unterzüge, die einzelnen Schichten nicht voneinander lösen. Soweit eine Bemessung eingezeichnet ist, greift man die Maße von den Zeichnungen ab und verdoppelt sie.

Die Beschreibung ist in der Reihenfolge der Montage abgefaßt.

3. Hinweise zum Bau des Kohlehochbunkers

Die Einzelteile zu den 2 Hauptstützen werden nach Zeichnung Blatt 2 zugeschnitten, gefalzt und geklebt. Jeweils 2 dieser Teile bilden mit den Knotenblechen und den entsprechenden Verstrebungen eine Hauptstütze. Die Anfertigung des Wiegehauses (siehe Zeichnung Blatt 1) ist unproblematisch. Zur Anwendung wird das Klarichtmaterial mit einem Messer entsprechend geritzt. Soll eine Innenbeleuchtung erfolgen, so empfiehlt sich der

Bau einer Inneneinrichtung, bestehend aus 2 Wägepulven und 1 Schreibplatte. Die Anschlußleitung läßt sich vor der Montage durch eine Hauptstütze fädeln und am Fuß des Hochbunkers wieder herausführen.

Sind die Wiegehaus- und Hydraulikplattform zugeschnitten, wird das Grundgestell zusammengesetzt. Dazu werden die Inneneinrichtung und das Haus an die bezeichneten Stellen der Wiegehausplattform geklebt. Danach schiebt man die beiden Hauptstützen in die entsprechenden Aussparungen und befestigt abschließend die Hydraulikplattform in entsprechender Höhe an den Hauptstützen. Die Stäbe für den Unterzug werden nach Blatt 1 zugeschnitten und verleimt. Es empfiehlt sich, diesem Grundgestell bereits in dieser Bauphase den gewünschten Farbanstrich zu geben (matt, dunkelgrau), da man später nicht mehr alle Winkel und Ecken erreicht. Zur Herstellung der beiden Bunker ist, wie erwähnt, Zeichenkarton geeignet. Durch die zahlreichen Versteifungen aus Pappe erhalten sie eine ausreichende Festigkeit.

Auf Zeichnung Blatt 2 ist ein Bunker sowie eine Hälfte der Abwicklung dargestellt. Teil A bildet jeweils den unteren Abschluß. Vor dem Falzen sollte das Material exakt angeritzt werden. Nach dem Kleben (Klebelaschen zeigen in das Bunkerinnere) werden die zugeschnittenen Versteifungsteile bei sparsamer Klebstoffanwendung mit Hilfe einer Pinzette angeleimt und jeweils genau ausgerichtet.

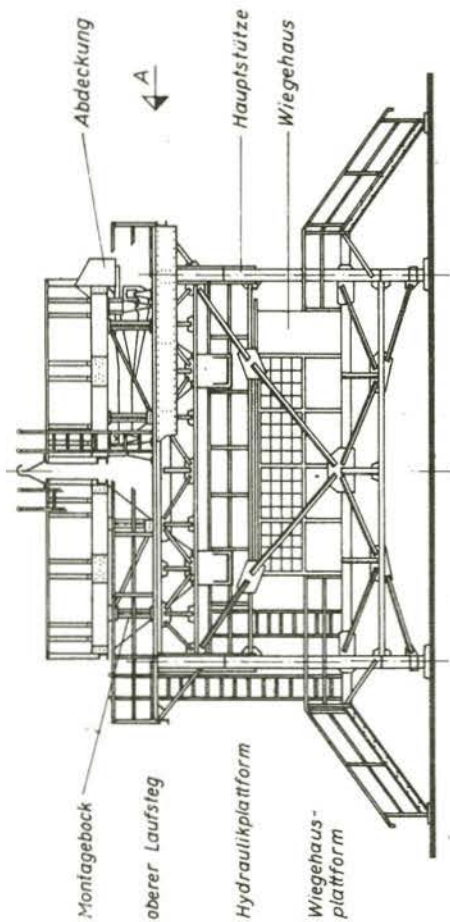
Zu viel Klebstoff bildet unschöne Ränder, die den Gesamteindruck des Modells verschlechtern. Ist der Kleber abgebunden, dann erfolgt die Farbgebung der Bunker.

Der obere Laufsteg wird mit den entsprechenden Trägern, vorerst ohne Unterzug, versteift. Dieser Ring nimmt die beiden Bunker auf und stützt sich auf den zwei Hauptstützen ab.

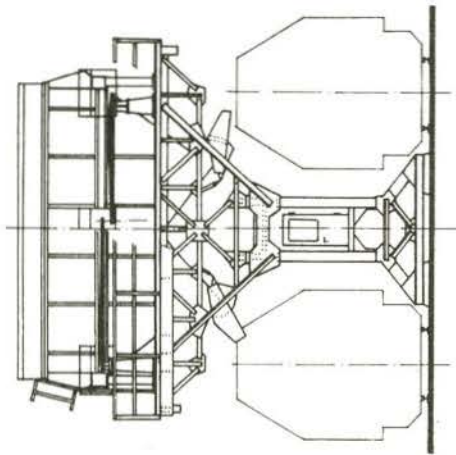
Die Bunker auf den originalgetreuen Wägehebeln aufzuhängen wäre etwas überspitzt. Am Modell reicht es zu, die Montageböcke für die beiden Bunker als starre Befestigung zu verwenden. Es besteht aber die Möglichkeit, hinter diesen Stützen die Hebel der Wägeeinrichtung anzudeuten. Auf der Zeichnung Blatt 1 ist das Funktionsprinzip wiedergegeben. Die Lagerstellen sind zum Schutz gegen Kohleabrieb und Witterungseinflüsse abgedeckt. Die rechte Hälfte der Längsansicht zeigt andeutungsweise das Wägestänge mit den Lagerböcken. Außerdem sind hier die Abdeckung und die Leiter mitgezeichnet. Auf der linken Längsansichtshälfte ruht der Bunker lediglich auf den Montageböcken. Davor befindet sich das Geländer des oberen Laufstegs. Der Unterzug am oberen Laufsteg — vorerst nur die Längsseiten — wird nach dem Anstrich zugeschnitten, befestigt und anschließend gefärbt.

Bevor der obere Laufsteg mit den Bunkern auf das Grundgestell aufgesetzt wird, sind sämtliche Leitern und Geländer anzufertigen. Die Nachbildung kann mit Kupferdraht — besser mit versilbertem — erfolgen. Beim Löten ist nur wenig Zinn zu verwenden, um aufwendige Nacharbeit zu umgehen.

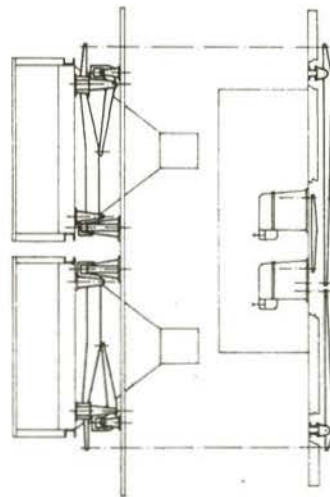
Das Geländer für die Hydraulikplattform sowie die kleinere Leiter sind nach Zeichnung in das Grundgestell



Längsansicht



Ansicht A



Wägeeinrichtung (Funktionsprinzip)

1975	Datum	Name	Christian Pluto	Nenngröße	HO
gez.	10.6	Franz	90 K - M - Stadt		
gepr.	15.6	Pluto	Jakobstr. 63		
M	Kohlehochbunker			Zeichnungs - Nr.	08 601 / 1
1:2	Ansichten			Blatt 1	