

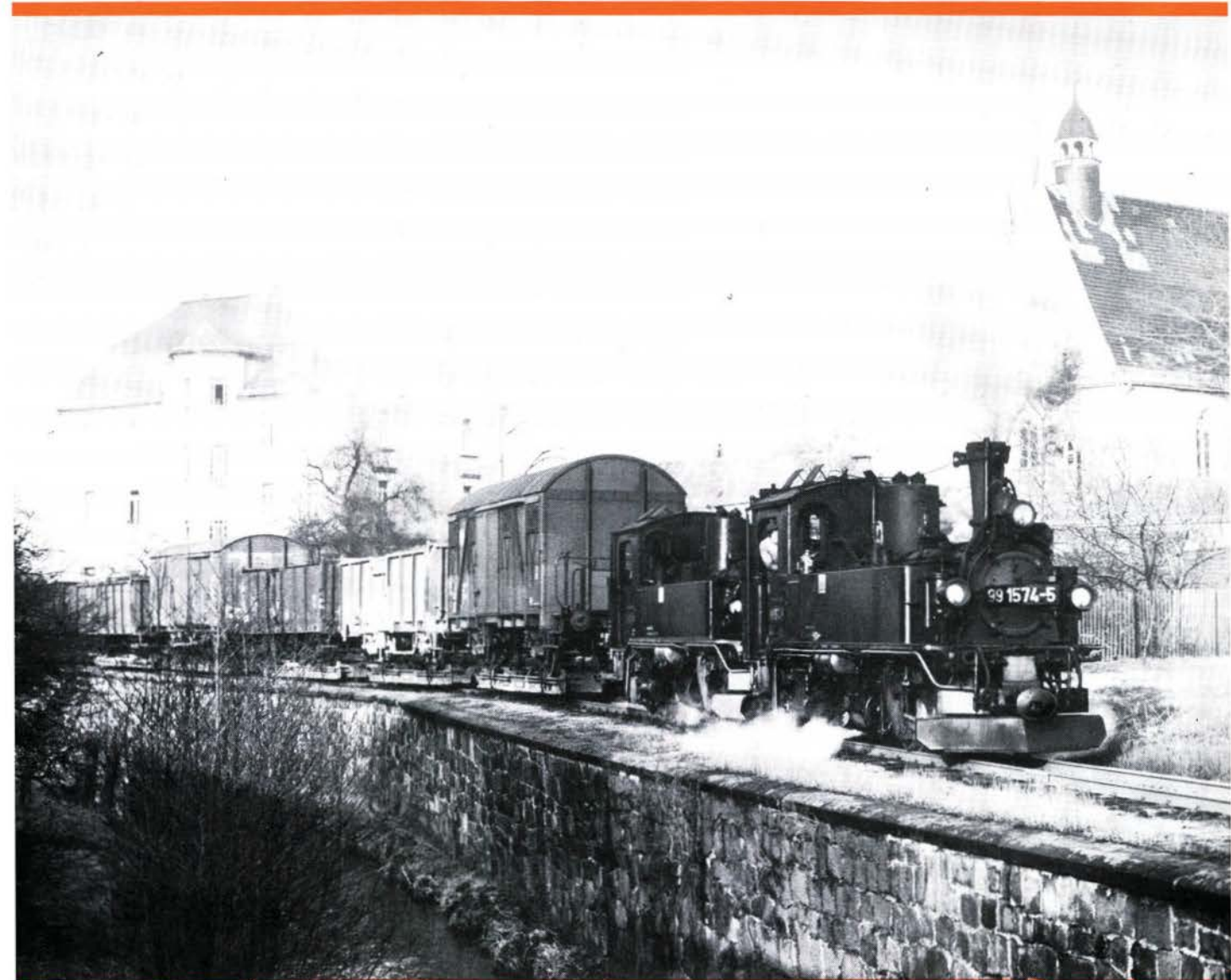
# der modelleisenbahner

FACHZEITSCHRIFT  
FÜR DAS MODELLEISENBAHNWESEN  
UND ALLE FREUNDE  
DER EISENBAHN

JAHRGANG 27



Organ  
des Deutschen  
Modelleisenbahn-  
Verbandes der DDR



TRANSPRESS VEB VERLAG FÜR VERKEHRSWESEN

Verlagspostamt Berlin Einzelheftpreis 1,—M

DEZEMBER

12/78

32 542

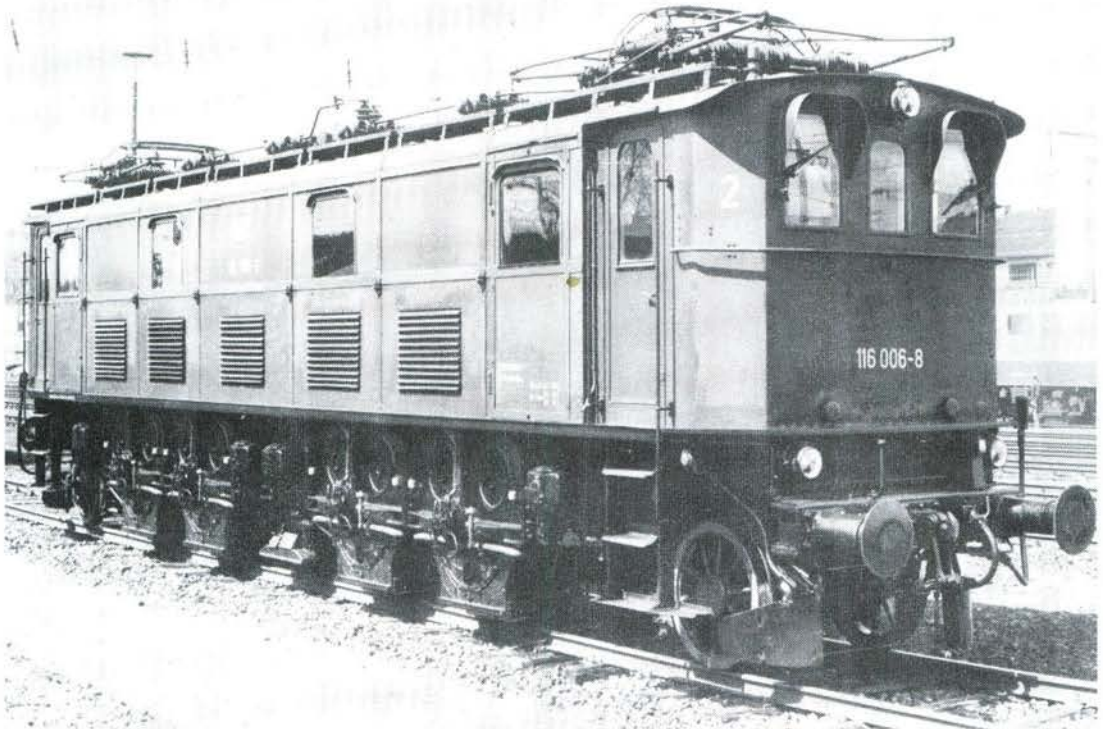
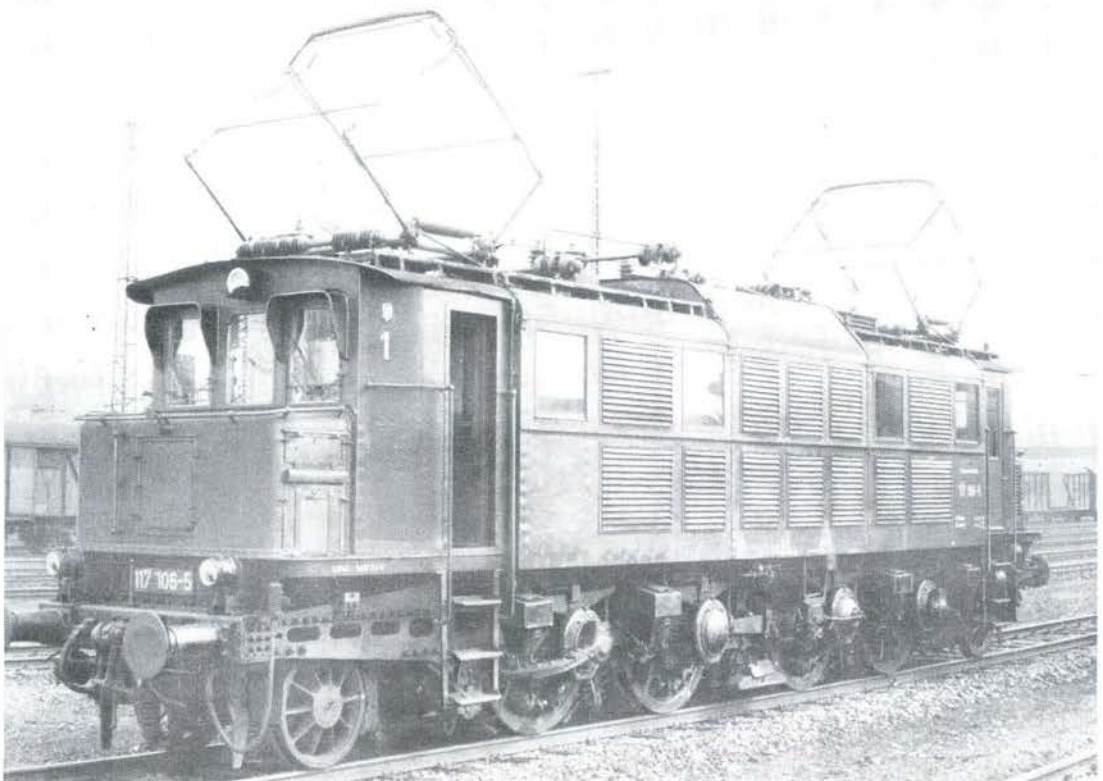


Bild oben: Elektrische 1'Do 1'-Schnellzuglokomotive der BR E 16 der DRG, als ES 1 1926 in Dienst gestellt. Erste deutsche Ellok mit Einzelachsenantrieb System Buchli. Haupteinsatzgebiet: Raum München. Von der DB zunächst mit alter DRG/DR-Bezeichnung E 16 übernommen, ab 1968 als BR 116 geführt. Zwei Maschinen kriegszerstört, eine 1967 ausgemustert, eine als Museumslok erhalten, die restlichen 17 Exemplare bis März 1978 ausgemustert.

## Ellok- Veteranen

Bild unten: Elektrische 1'Do 1'-Schnellzuglokomotive der BR E 17 der DRG. Von 1928 an auf Strecken der früheren Rbd'en Halle, München, Augsburg und Breslau (heute: Wrocław) in Dienst gestellt. 38 Maschinen geliefert, davon die 12 E 17 der Rbd Halle 1933 durch E 04 abgelöst und nach Bayern und Schlesien umgesetzt. Bei der DR in der DDR E 17 123 und E 17 124 wieder aufgearbeitet und bis 1965 im Dienst im Raum Leipzig, 1968 ausgemustert. Bei der DB Ende 1969 noch 26 Lokomotiven E 17, ab 1968 als 117 im Einsatzbestand im Raum Augsburg. Heute stehen noch 8 Ellok dieser Baureihe dort im Dienst, die restlichen sind ausgemustert.

Fotos: Horst Pfeil, Wolmirstedt





## Redaktion

Verantwortlicher Redakteur:  
Ing.-Ök. Journalist Helmut Kohlberger  
Redakt. Mitarb.: Kristina Rittner  
Typografie: Ressegestalterin Gisela Dzykowski  
Anschriß der Redaktion: „Der Modelleisenbahner“,  
DDR — 108 Berlin, Französische Str. 13/14, Post-  
fach 1235  
Telefon: 204 12 76  
Sämtliche Post für die Redaktion ist nur an unsere  
Anschriß zu richten.  
Zuschriften, die die Seite „Mitteilungen des DMV“ (also  
auch für „Wer hat — wer braucht?“) betreffen, sind,  
hingegen nur 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-Bau-Ing. Günter Fromm, Erfurt  
Ing. Walter Georgii, Zeuthen  
Joh. Hauschild, Leipzig  
Joachim Kubig, Berlin  
Prof. em. Dr. sc. techn. Harald Kurz, Radebeul  
Wolf-Dietger Machel, Potsdam  
Dipl.-Jur. Ing. Erich Preuß, Berlin  
Joachim Schnitzer, Kleinmachnow  
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 ent-  
nehmen.  
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

## Aleilige Anzeigenverwaltung

DEWAG Berlin, DDR-1026 Berlin, Rosenthaler Str.  
28/31, PSF 29, Telefon: 2 36 27 76. Anzeigenannahme  
DEWAG Berlin, alle DEWAG-Betriebe und deren Zweig-  
stellen in den Bezirken der DDR.

Bestellungen nehmen entgegen: in der DDR: sämtliche  
Postämter, der örtliche Buchhandel und der Verlag —  
soweit Liefermöglichkeit; im Ausland: der internatio-  
nale Buch- und Zeitschriftenhandel, zusätzlich in der  
BRD und in Westberlin: der örtliche Buchhandel, Firma  
Helios Literaturvertrieb GmbH., Berlin (West), Eich-  
borndamm 141—167, sowie Zeitungsvertrieb Gebrü-  
der Petermann GmbH & Co KG, Berlin (West), Kur-  
fürstenstr. 111.

UdSSR: Bestellungen nehmen die städtischen Abtei-  
lungen von Sojuspechatj bzw. Postämter und Post-  
kontore entgegen. Bulgarien: Raznoisznos, 1. rue Assse,  
Sofia. China: Guizi Shudian, P.O.B. 88, Peking, ČSSR:  
Orbis Zeitungsvertrieb, Bratislava, Leningradskua  
ul 12. Polen: Buch: u. Wilcza 46, Warszawa 10. Rumä-  
nien: Cartimex, P.O.B. 134/135, Bukarest. Ungarn:  
Kultura, P.O.B. 146, Budapest 6. KDVR: Koreanische  
Gesellschaft für den Export und Import von Drucker-  
zeugnissen. Chulpanmul, Nam Gu Dong Heung Dong  
Pyongyang. Albanien: Ndermerrja Shtetnore Botimeve,  
Tirana. Auslandsbezug wird auch durch den Buch-  
export Volkseigener Außenhandelsbetrieb der Deut-  
schen Demokratischen Republik, DDR — 701 Leipzig,  
Leninstraße 16, und den Verlag vermittelt.

# der modelleisenbahner

Fachzeitschrift für das Modelleisenbahnwesen  
und alle Freunde der Eisenbahn

12 Dezember · Berlin · 27. Jahrgang

Organ des Deutschen Modelleisenbahn-Verbandes der DDR



Die Redaktion wurde im Jahre 1977 anlässlich des  
25 jährigen Bestehens mit der Ehrennadel des DMV in  
Gold ausgezeichnet.

## Inhalt

	Seite
Eilok-Veteranen .....	II.U.-S.
Manfred Berger Zur Erhaltung und Umgestaltung des Bayrischen Bahnhofs in Leipzig als Museumsbahnhof der Deutschen Reichsbahn .....	350
Kurt Groppa Chronik der Schweriner Straßenbahn .....	354
Helmut Kohlberger Wir stellen vor: Neues PIKO-Modell der BR ES 499 (ČSD) .....	357
Gleicher Autor — neues Stück eine Wiederholungsvorstellung .....	358
Wolfgang List Wasserkräne — Saugrohre — Tiefbrunnen Anregungen für eine kleine Bastelei .....	360
Hans-Joachim Ewald Ein ungewöhnlicher Straßenbahnbetrieb .....	364
Jahresinhaltsverzeichnis .....	I—IV
Bernhard Buhrz Ein einfacher Umbau — aus einer Baureihe 56 in TT entsteht eine BR 58 <sup>10-21</sup> .....	365
Helmut Fischer Selbstbau von Gebäudemodellen mit Hilfe der Fotografie .....	366
Bildauswahl von DMV-Sonderzugfahrten 1978 .....	368
Wissen Sie schon; Text und Maßskizze zum Lokfoto des Monats .....	370
Lokfoto des Monats: Ehemalige Privatbahnschmalspurlokomotive für 750-mm-Spurweite .....	371
Lokbildarchiv .....	372
Unser Schienenfahrzeugarchiv: Günther Fiebig Die Dampfpfrieiwagen mit „Serpollot“- und „Kittel“-Kesseln .....	373
Wolfgang Opitz Meine H0-Heimanlage „Rosenthal“ (Teil 4 und Schluß) .....	375
Bernd Neubert Schaltung von Weichen des Fabrikats Sebnitz (vormals „PILZ“) durch Impulsgeber .....	378
Mitteilungen des DMV .....	380
Selbst gebaut: Nochmals Fotos vom XXV. Internationalen Modellbahnwettbewerb 1978 in Dresden .....	III.U.-S.

## Titelbild

Dieses Foto entstand erst in diesem Jahre, genau vor zehn Monaten. Es zeigt die beiden 750-mm-Schmal-  
spurlokomotiven 99 1574 und 99 1566 der Deutschen Reichsbahn (ex sächs. IVK) vor einem Güterzug in  
Oschatz. Die regelspurigen Güterwagen werden in diesem Schmalspurnetz auf Rollwagen befördert.

Foto: Rudolf Heym, Erfurt

## Rücktitelbild

Begann dieses Heft mit der Schmalspur auf dem Titelbild, so soll es auch einmal mit der Schmalspur  
enden, allerdings im Modell.

Unser Bild zeigt einen interessanten, wirklich meisterhaft ausgestalteten Ausschnitt aus der Anlage des  
Herrn Hans Weber, Berlin. Er schrieb als Bildtext dazu: „Der Schmalspurtriebwagen VT 133 525, genannt  
„Schweineschnauze“ — übrigens ein Selbstbau von ihm — auf der freien Strecke in der Prignitzer Modell-  
Landschaft“.

Foto: Hans Weber, Berlin



## Zur Erhaltung und Umgestaltung des Bayrischen Bahnhofs in Leipzig als Museumsbahnhof der Deutschen Reichsbahn

Als ältestes in wesentlichen Bestandteilen noch original erhaltenes Empfangsgebäude eines Kopfbahnhofs aus der Frühzeit des Eisenbahnwesens wurde der Bayrische Bahnhof Leipzig als hervorragendes Denkmal der Verkehrsgeschichte eingestuft und in die zentrale Liste der Denkmale der DDR aufgenommen. Unter diesem Aspekt werden in nachstehenden Ausführungen die große historische, technisch-geschichtliche und die architektonische Bedeutung dieses Bahnhofs sowie Vorschläge für seine Rekonstruktion und Nutzung als Museumsbahnhof dargelegt.

Bild 1 Der Portikus des EG im derzeitigen Zustand



### Zur geschichtlichen Bedeutung

Der Leipziger Bayrische Bahnhof wurde am 19. September 1842 mit der Eröffnung der Teilstrecke Leipzig—Altenburg, der ersten deutschen Eisenbahn-Nord-Süd-Verbindung, in Betrieb genommen. Er ist damit der älteste und im wesentlichen in seiner ursprünglichen Anlage noch erhaltene Bahnhof dieser Art.

Anlässlich des 150jährigen Eisenbahnjubiläums in England wurde das Empfangsgebäude des vermutlich ältesten noch in Betrieb befindlichen Bahnhofs der Welt, der North Road Darlington Station, restauriert und zum Eisenbahnmuseum umgestaltet. Hierbei handelt es sich jedoch um einen kleineren Zwischenbahnhof, der auch übrigens weiterhin noch dem Reiseverkehr dienen wird. Da auch im Jahre 1968 die Euston-Station in London modernisiert wurde, und da die in den USA errichteten frühen Holzbauten rasch dem technischen Fortschritt weichen mußten, dürfte mit großer Wahrscheinlichkeit der Bayrische Bahnhof in Leipzig das jetzt älteste erhaltene Empfangsgebäude seiner Art in der ganzen Welt haben.

Als ein Kopfbahnhof mit Abfahrts- und mit Ankunftsseite stellt er den ursprünglichen Grundrißtyp großer Fernbahnhöfe dar, die in größeren Städten infolge der Autonomie der einzelnen Gesellschaften oft nebeneinander entstanden. Mit der Übernahme und mit dem Weiterbau der Sächsisch-Bayrischen Eisenbahn durch den Staat am 1. April 1847, wurde der Bayrische Bahnhof der erste große Staatsbahnbahnhof Sachsens. Auf Grund seiner Lage blieb er auch nach der Vereinigung des Berliner, Dresdener, Magdeburger und Thüringer Bahnhofs zu einem einzigen Hauptbahnhof bestehen, verlor aber seine Bedeutung als Fernbahnhof. Seit 1914 verkehrten über ihn nur noch wenige Eil- und Fernpersonenzüge. Heute dient er dem Berufs-, Nah- und dem Güterverkehr und während der Messen als Reserve.

Bild 2 Die Fassaden des Empfangsgebäudes von NW mit dem Portikus und von SW her gesehen

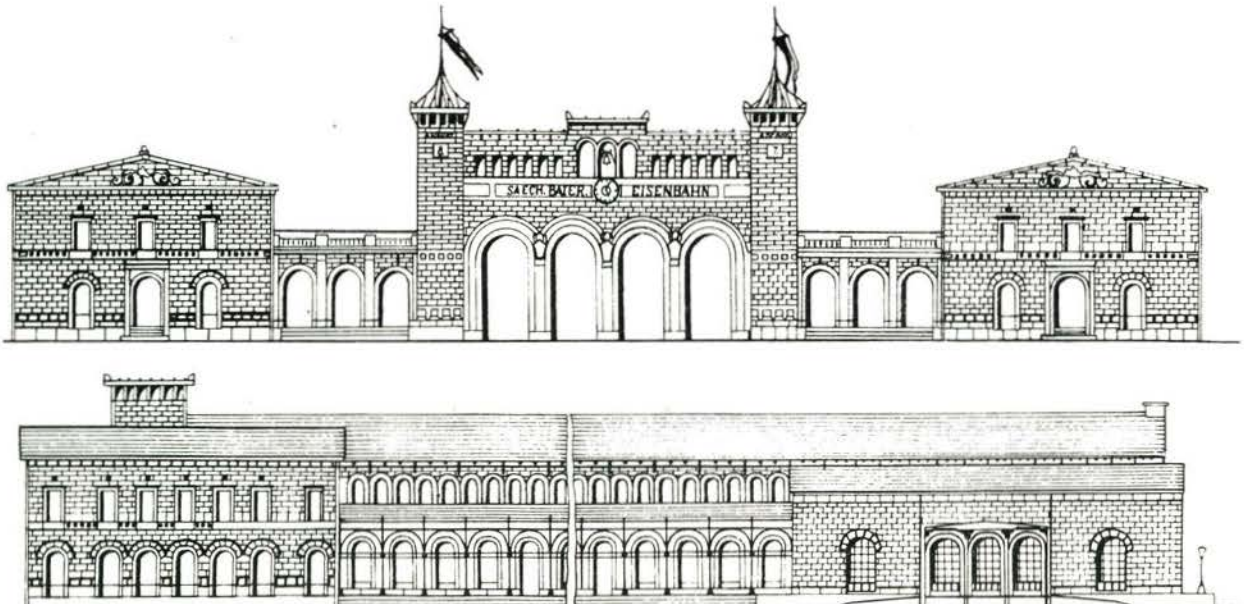




Bild 3 Grundrißschema des EG (1846)

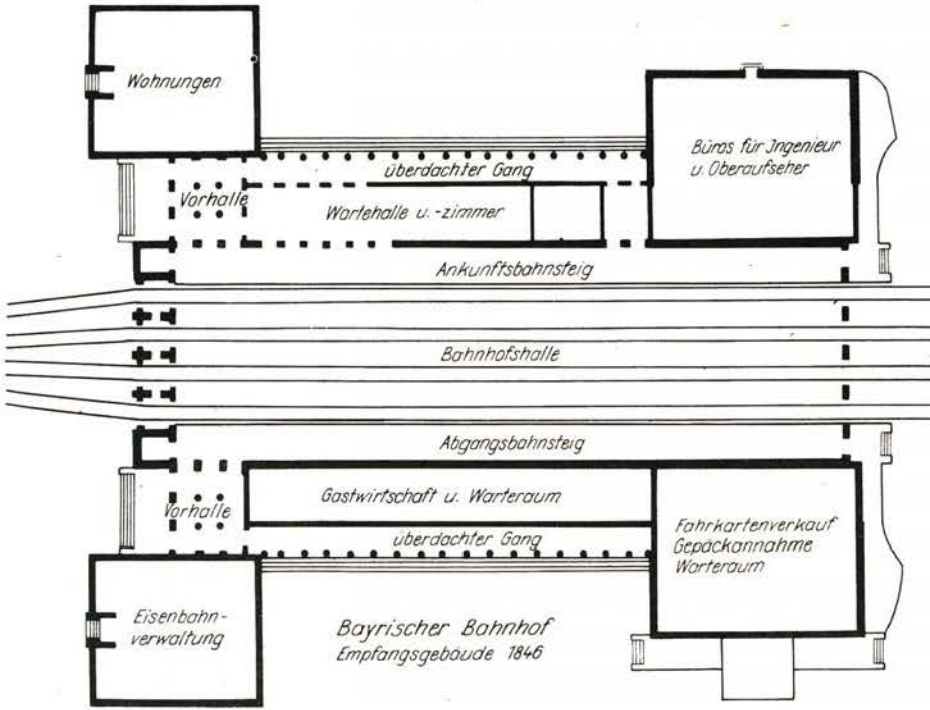
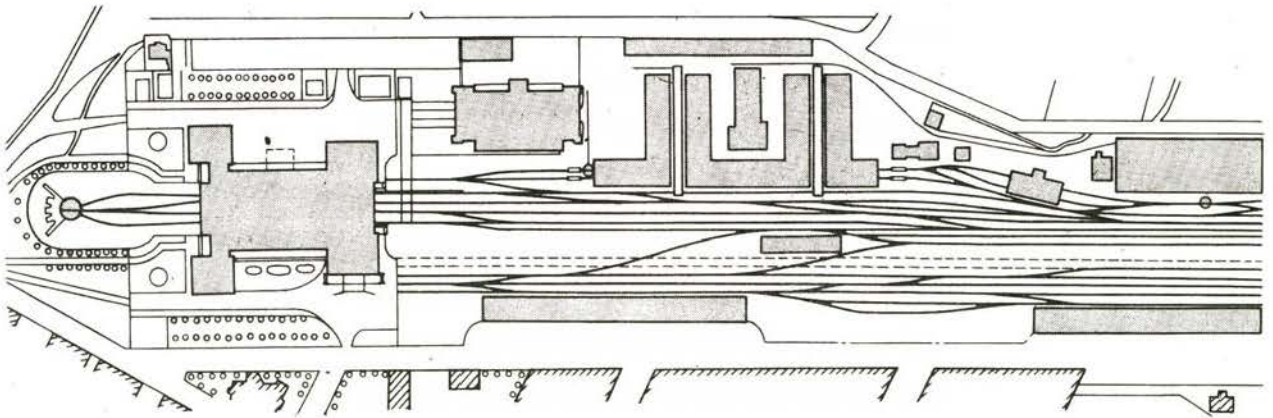


Bild 4 Lageplan des Bayrischen Bahnhofs um 1850; Entwurf Poetzsch



Eine historische Bedeutung hat der Bayrische Bahnhof als Erinnerungsstätte an *Karl Marx*. Dieser wohnte hier am 22. September 1874 mit seiner Tochter *Eleanor*, von einer Kur in Karlsbad kommend, bis zum 24. September in dem dem Bahnhof direkt gegenüberliegenden Hotel „Hochstein“. Während dieser Tage traf er dort mit *Wilhelm Liebknecht* und mit *Julius Motteler*, führenden Vertretern der damaligen deutschen Sozialdemokratie, zusammen und sah dabei auch den gerade 3jährigen *Karl Liebknecht*, der sein Patenkind war. Beide Gebäude sind die einzigen Erinnerungsstätten an *Karl Marx* in der Stadt Leipzig.

### Baubeschreibung und Entwicklung

*Poetzsch* konzipierte und entwarf, wie viele andere Baumeister jener Zeit, nicht nur das 1844 vollendete Empfangsgebäude, sondern auch die gesamte Bahnhofsanlage. Letztere hatte bereits ursprünglich eine Länge von 600 m und eine Breite von 150 m. Die Anordnung der Bauten, Empfangsgebäude und Personenhalle, Güter- und Wagenschuppen, Lokomotivwerkstätten, Anheizgebäude, Gasanstalt usw. übertraf in funktioneller wie auch in architektonischer Hinsicht noch die meisten später errichteten Anlagen. Der Klarheit und der Zweckmäßigkeit der für die damalige Zeit großartigen Konzeption dürfte es zuzuschreiben sein, daß dieser Bahnhof, abgesehen von Zerstörungen durch den Luftangriff am 4. Dezember 1943 und von Veränderungen

auf Grund notwendiger Rekonstruktionen, in vielen Elementen original erhalten blieb und heute noch betrieben werden kann.

Wie bei seinem ersten Leipziger Bahnhof wählte *Poetzsch* die für die späteren deutschen Bahnhofsanlagen richtungsweisende architektonische Konzeption: An eine 4gleisige Bahnsteighalle schließen sich seitlich die erforderlichen Räumlichkeiten für die Reisenden an, die abfahren oder ankommen. Zur Stadtseite hin sowie an der Ausfahrt wird diese Halle von zweigeschossigen Flügelbauten mit Abfertigungs-, Verwaltungs- und Wohnräumen flankiert. Die Architektur des Empfangsgebäudes zeigt deutliche Elemente der italienischen Renaissance, des Barock und des Klassizismus. Komposition und Gliederung der Baukörper, ihre Fassadenstruktur mit Buckel- und Putzquaderung, mit barocken Details, Kapitellen und Wappen, am Bau harmonisch miteinander verschmolzen, verleihen dem Gebäude einen klassisch-repräsentativen Charakter. Stadtseitig bildete der noch erhaltene vierbogige Portikus den Abschluß der Bahnsteighalle, deren vier Gleise (Abfahrts-, Ankunfts-, Maschinen- und Reservegleis) bis zu einer Drehscheibe für Schlepptenderlokomotiven hindurchgeführt waren. Die basilikaartige Halle wurde von einer schweren hölzernen Dachkonstruktion mit einem Binderabstand von 10 m und mit doppelt verzahnten Pfetten, die zwei Reihen 12 m hoher Holzsäulen trugen, überspannt.

Eine erste Erweiterung des Bahnhofs erfolgte 1857/60 wegen



Bild 5 Lageplan des Bayrischen Bahnhofs, derzeitiger Zustand

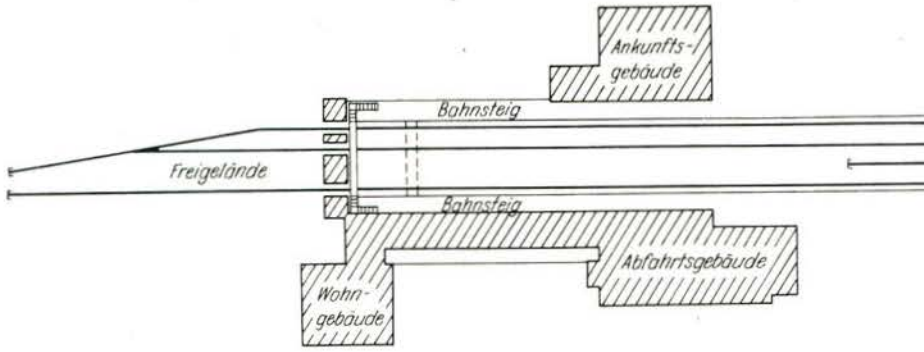


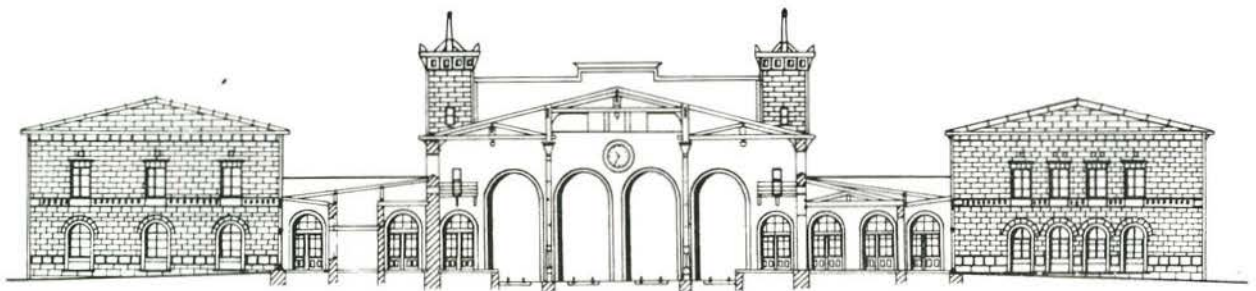
Bild 6 Das EG des Bayrischen Bahnhofs; nach einer zeitgenössischen Ansichtskarte von 1900

des ansteigenden Güterverkehrs in Form eines 700 m langen und 50 m breiten Kohle- und Produktenabladepplatzes zwischen Körner- und Schenkendorfstraße bis hin zum Südplatz. 20 Jahre später mußte diese Anlage aber schon der städtischen Bebauung weichen. An seiner Stelle wurde 1876/80 der noch heute bestehende Kohle- und Rangierbahnhof mit 5 Ladestraßen von 400 bis 600 m Länge und von 10 bis 12 m Breite sowie mit 22 Gleisstümpfen von je 160 m Nutzlänge für das richtungsweise Ausrangieren errichtet. Doch auch der Reiseverkehr stieg rasch an. Wurden 1855 nur insgesamt 10 Züge abgefertigt, so registrierte man 1890 schon 1 505 795 Reisende in der Abfahrt und in der Ankunft. Daher mußten 1883 und 1892 auf der Abfahrts- und auf der Ankunftsseite noch 260 m lange, auf 180 m Länge überdachte Zungenbahnsteige vor der Halle angelegt werden. Weitere An- und Umbauten an der Halle erfolgten 1890/91, so der Bau der eisernen Brücke über die Hallengleise. Im Jahre 1904 wurden der ursprünglich rechts neben dem Portikus befindliche Haupteingang in die Westfront des Gebäudes verlegt und daneben eine Bahnhofswirtschaft eingerichtet.

#### Zur gesellschaftlichen Erschließung des Bayrischen Bahnhofs als Museumsbahnhof

Die historischen Bezüge und die eisenbahngeschichtliche Tradition Leipzigs — ging doch von hier die Initiative zur Schaffung eines deutschen Eisenbahnnetzes und zum Bau der ersten deutschen Fern-Eisenbahn Leipzig—Dresden aus — sind eine genügende Begründung für die Erhaltung des Bayrischen Bahnhofs. Im Hinblick hierauf und auch auf die internationale Rolle, die seine Örtlichkeit besonders während der Messen spielen kann, wird vorgeschlagen, die stadtseitigen Bahnhofsanlagen als Museumsbahnhof neu zu erschließen und entsprechend architektonisch und betrieblich zu rekonstruieren. Außerdem ließe sich zwischen dem Bahnhof und dem Messegelände eine Museumsbahn einrichten, die besonders zur Messezeit betrieben werden könnte. Die Nutzung als Museumsbahnhof ist sowohl bei Stilllegung als auch bei einem Weiterbetreiben des Reise- und des Güterverkehrs möglich, wie Lösungsvarianten und Untersuchungen schon ergaben. Da der Bayrische Bahnhof

Bild 7 Querschnitt des EG mit Halle; Entwurf Poetzsch





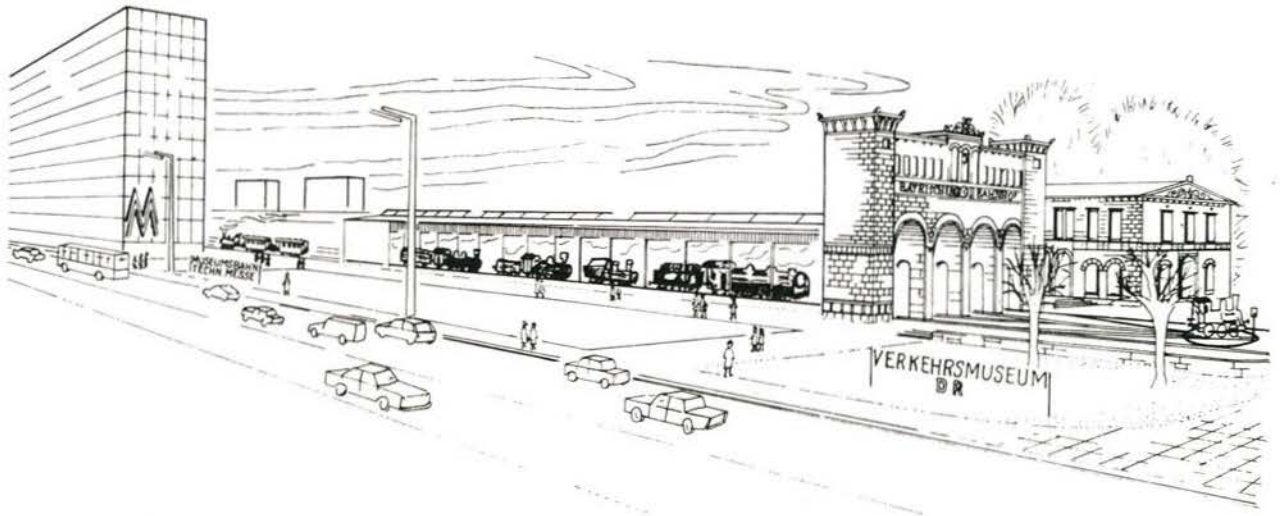


Bild 8 So könnte der zu einem Eisenbahnmuseum umgestaltete Bayrische Bahnhof nach dem Vorschlag des Verfassers Gestalt annehmen.

direkt von der vom Stadtzentrum bzw. vom Innenring zum Messegelände führenden Magistrale tangiert wird, würde ein dort befindliches technisch-historisches Museum der Deutschen Reichsbahn mit entsprechenden Exponaten aus der Geschichte der Eisenbahntechnik ein attraktives Denkmalensemble darstellen. In seiner städtebaulichen Situation und in seiner kulturhistorischen Wirksamkeit wäre es einmalig und kaum noch zu überbieten.

Diese Denkmale aus der Zeit der ersten industriellen Revolution, die bisher leider zu Unrecht gegenüber anderen Denkmalen, wie Schlössern, Kirchen usw. vernachlässigt wurden, bildeten dann den Auftakt der Messemagistrale zum Gelände der Technischen Messe, wo sich die wissenschaftlich-technische Revolution unserer Zeit repräsentiert.

#### Zur musealen Nutzung

Da die ehemalige Bahnsteighalle kriegszerstört ist, könnte eine seitlich vollverglaste Stahl-Leichtbau-Halle an deren Stelle errichtet werden, in der die als technische Denkmale zur Erhaltung bestimmten Museumslokomotiven der DR wie in einem „Schaufenster“ einen wirkungsvollen Aufstellungsort erhielten. Der große Flächenbedarf, den diese Triebfahrzeuge benötigen, ist im Verkehrsmuseum Dresden nicht vorhanden, weshalb die Maschinen auch gegenwärtig noch nicht ideal und der Öffentlichkeit nur bedingt zugänglich in stillgelegten Lokomotivschuppen untergebracht sind. In dem ausgedehnten Komplex des Bayrischen Bahnhofs in Leipzig aber lassen sich vor dem Portikus stadseitig, im Freien wie auch in den anliegenden Räumen des EG, Originale oder Modelle aufstellen. Gerade an der sächsisch-bayrischen Staatsbahnstrecke wurden zahlreiche bauliche und technische Pionierleistungen auf dem Gebiet des Eisenbahnwesens hervorgebracht, die es verdienen, museal aufbereitet zu werden. So könnten außer den Museumslokomotiven noch Dokumentationen, Modelle usw. über solche Brücken wie die Elstertal- und die Göltzschtalbrücke, ein Signal mit Wendescheibe und drehbarer Laterne aus dem Jahre 1853, die Einteilung einer Strecke in kleinere Abschnitte durch Distanzsignale 1867 u. v. a. m. ausgewählt werden.

Ein derartig vielseitiges eisenbahntechnisches Museum würde auch das räumlich stark beengte Verkehrsmuseum Dresden entlasten und eine repräsentative, umfassende Darstellung der Entwicklung der Eisenbahntechnik ermöglichen, wie es woanders nicht möglich wäre.

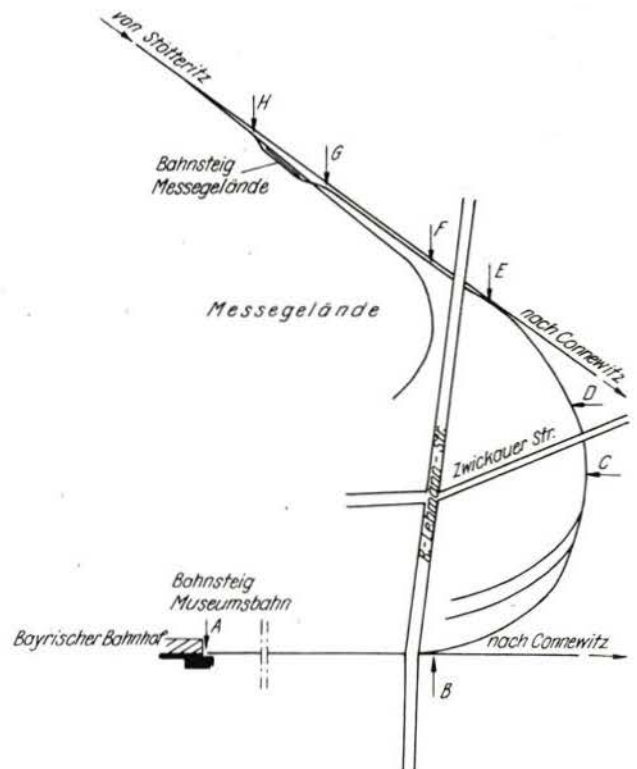
#### Vorschlag für die Einrichtung einer Museumsbahn zum Technischen Messegelände

Der Betrieb von Museumsbahnen findet bekanntlich in aller Welt ein zunehmend größeres Interesse. Im Zusammenhang

mit der musealen Nutzung des Bayrischen Bahnhofs in Leipzig hätte daher ein solcher Betrieb zwischen diesem Bahnhof und dem Messegelände mit Sicherheit einen großen Zuspruch. Für diese Strecke stehen im wesentlichen bereits vorhandene Gleisanlagen zur Verfügung, und die gegebene Situation fordert geradezu dazu auf, hier eine Museumsbahn und damit eine kulturgeschichtlich-technische Einrichtung zu schaffen.

Nach Erfahrungen mit Triebfahrzeug- und Modelleisenbahnausstellungen und deren sehr guten Besucherergebnissen kann bei der hier vorgeschlagenen vielseitigen Denkmalserschließung ein weit größerer Interessentenkreis in noch beeindruckenderer Form erfaßt werden. Gewisse Arbeiten und Aufgaben würden zweifellos im Rahmen der „Mach-Mit-Initiative“ von vielen Bürgern, Massenorganisationen und nicht zuletzt von den Mitgliedern des DMV übernommen bzw. gelöst werden.

Bild 9 Vorgeschlagene Streckenführung der Museumsbahn  
Zeichnungen: Verfasser (4), Archiv d. Verfassers (4),  
Fotos: Verfasser (1), Archiv Dr. P. Beyer (1)





# Chronik der Schweriner Straßenbahn

## 1. Geschichtlicher Rückblick bis zum Jahre 1945

Als die Hafenstadt Rostock im Jahre 1881 durch die *Mecklenburgische Straßeneisenbahn AG (MSEAG)* eine Pferdebahn errichten ließ, wollte die damalige Landeshauptstadt nicht nachstehen. Der Magistrat der Stadt Schwerin gab deshalb eine aus zwei Linien bestehende Pferdebahn mit Regelspur in Auftrag, die am 13. September 1881 mit 6 Wagen und 24 Pferden den Betrieb aufnahm. Die Schweriner Pferdebahn, ein Zweigbetrieb der in Rostock gegründeten *MSEAG*, befand sich jedoch von Anfang an in einer finanziellen Krise. So wurde nach vierjähriger Betriebszeit ihr Verkehr wieder eingestellt.

Erst 23 Jahre später war die Stadt Schwerin soweit angewachsen, daß ein innerstädtisches Verkehrsmittel unerläßlich wurde. Im Jahre 1908 wurde eine elektrisch betriebene Straßenbahn mit einer Streckenlänge von 8,7 km gebaut. Sie nahm ihren Betrieb am 1. Dezember 1908 mit 17 Triebwagen (Hersteller: *Lahmeyer/AEG*) auf. Das Streckennetz bestand aus drei Linien, die das damalige Stadtgebiet sternförmig erfaßten. Alle wichtigen Teile der Stadt, wie Wohngebiete, Bahnhof, Theater, Krankenhaus und Ausflugsziele, wurden dabei berücksichtigt. Die Strecken waren 1gleisig angelegt. Ausweichstellen ermöglichten einen 7 1/2-Minuten-Verkehr. Vom Jahre 1910 an ergänzte für wenige Jahre die Linie 4 das Netz durch eine unmittelbare Verbindung vom Bahnhof zu den Hauptgeschäftsstraßen am Pfaffenteich.

Für die im Sommer des Jahres 1911 am Rande des Großen Dreesch zum Stadtjubiläum stattfindende Landes-Gewerbeausstellung wurde eigens die Linie 5 errichtet. Die Gleise dieser Strecke wurden jedoch noch im gleichen Jahre wieder abgebaut.

Der Wagenpark war zu jener Zeit bereits auf 25 Triebwagen (Nummern 1 bis 25) und auf 20 Beiwagen (Nummern 31 bis 50) angewachsen. Die beiden zuletzt hinzugekommenen Triebwagen waren mit 2achsigen Drehgestellen ausgestattet.

Der erste Weltkrieg führte, wie vielerorts, zu einschneidenden Betriebseinschränkungen, die auch in den folgenden Jahren bestehen blieben. Dennoch wurde im Jahre 1921 eine beträchtliche Streckenerweiterung der Linie 3 nach Zippendorf, einem Ausflugs- und Badeort am Schweriner See, vorgenommen. Der durch Wagenabgabe während des Kriegs auf 19 Triebwagen und auf 6 Beiwagen reduzierte Fahrzeugpark wurde in den Jahren 1922 bis 1924 wieder um 12 bereits gebrauchte Sommerwagen aus Düsseldorf ergänzt. Die Inflation bereitete dann aber bald jeglicher weiteren Entwicklung ein Ende. Die Eirstränkungen im Verkehr nahmen noch mehr zu. Schließlich verkehrte ab Anfang 1924 im gesamten Straßenbahnverkehr nur noch ein Triebwagen, der stündlich vom Bahnhof nach Zippendorf fuhr. Eine endgültige völlige Einstellung konnte gerade noch verhindert werden.

Nachdem dann aber bis zum April 1925 alle drei Linien den Verkehr wieder aufgenommen hatten, wurde im Jahre 1926 die Linie 3 in nördlicher Richtung um 2 km bis zum Sachsenberg erweitert. Zwei Jahre später kam es zu einer Verlängerung der Linie 1 bis nach Lankow. Das Streckennetz war damit auf 14,3 km gewachsen und hatte seine vorerst größte Ausdehnung erreicht. Der Wagenpark wurde in den Jahren 1926 bis 1929 um neun Triebwagen (Nr. 26 bis 30 und 37 bis 40) vergrößert. Bereits im Jahre 1930 war die Linie 1 infolge der Weltwirtschaftskrise sowohl im Stadtzentrum als auch in Lankow verkürzt worden. Entscheidend reduziert wurde das Straßenbahnnetz jedoch, als im Zentrum der Stadt mit dem Errichten eines Gebäudes für städtische Dienststellen begonnen wurde. Mitte der dreißiger Jahre fand überhaupt in vielen mittelgroßen Städten eine Umstellung vom Straßenbahn- auf den Omnibusbetrieb statt. Auch die Stadtvertretung Schwerins beschloß, die Straßenbahnlinien nach Lankow (Linie 1) und zur Werderstraße (Linie 2) auf Omnibusverkehr umzustellen. Ab 17. Mai 1936 bestanden dann die zwei Straßenbahnlinien Linie 2 Marienplatz—Friedhof und Linie 3 Sachsenberg—Zippendorf sowie drei Omnibuslinien. Auch die Linie 2 wurde dann von 1938 bis 1940 ebenfalls noch durch Omnibusse befahren.

Bild 1 Triebwagen 5 und Beiwagen 42 aus den Baujahren 1908 bzw. 1910

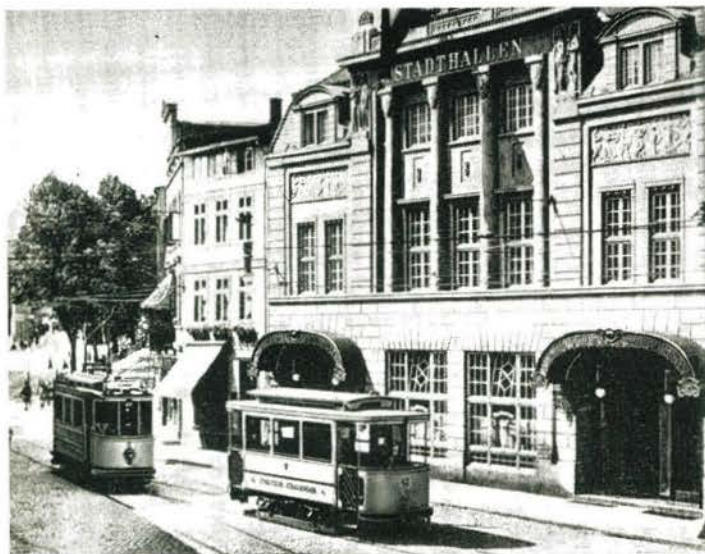


Bild 2 Der Triebwagen 9, Baujahr 1908, im Jahre 1911



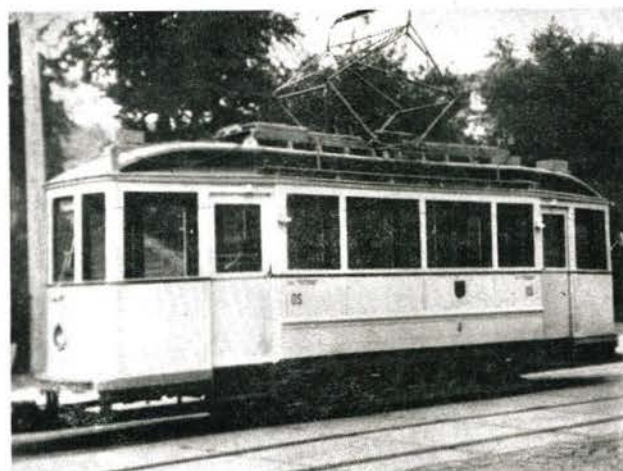




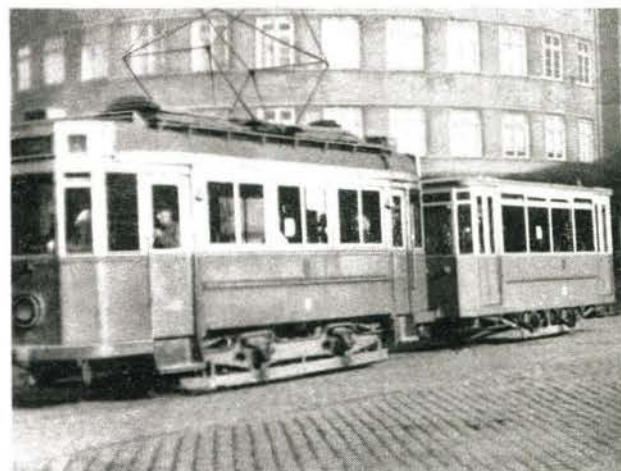
3



5



4



6

Bild 3 Sommerwagen 45 ex Düsseldorf 1924

Bild 4 Triebwagen 2 im Jahre 1968, ex Reihe 15/19, 1938 ex Reihe 26.30, erbaut 1926 in Wismar.

Bild 5 Arbeits-Tw 1 im Jahre 1967, ex Tw 1 II, ex Reihe 20—21 II, ex Reihe 39/40 (Baujahr 1929)

Bild 6 Tw 11, 1950 in Wismar neu aufgebaut auf dem Fahrgestell eines kriegszerstörten Tw der Reihe 1—23 (1938 Reihe 1—14), Baujahr 1908/10, und Beiwagen 52 II, ex 22, ex Sommerwagen der Reihe 37/48, ex Düsseldorf Reihe 256/274.

Vier Triebwagen mit Drehgestellen (Nr. 24, 25, 23 ex 37 und 24 ex 38) sowie sechs Beiwagen (MAN, Baujahr 1909, Nr. 31 bis 36) wurden verkauft. Die Sommerwagen erhielten in der folgenden Zeit eine seitliche Verkleidung, um sie auch bei schlechtem Wetter einsetzen zu können. Der Luftangriff auf die Stadt Schwerin am 7. April 1945 zerstörte noch wenige Tage vor dem Ende der faschistischen Herrschaft das Depot, die technischen Anlagen und fast den gesamten Wagenpark der Schweriner Straßenbahn.

## 2. Der Neuaufbau der Straßenbahn nach dem Kriege

Nach unermüdlicher Aufbauarbeit war es am 1. Mai 1946 soweit, daß der Straßenbahnverkehr mit vier Tw (Tw 1 Bj. 1929, Tw 2—4 Bj. 1926) und mit vier ehemaligen Sommerwagen (A—D, später 21—24) auf den Linien 2 und 3 wieder aufgenommen werden konnte. Ab 15. Oktober 1949 fuhr die Straßenbahn auch wieder auf dem seit 1936 stillgelegten Abschnitt der Linie 2 zur Werderstraße.

Der Wagenpark wurde bis zum Jahre 1950 um 8 wieder aufgebaute Triebwagen (Nummern 5, 6, 8 Bj. 1908/10, Nummer 7 Bj. 1926) erweitert, von denen die Tw Nr. 9—11 (Bj. 1908/10) und 12 (Bj. 1926) einen moderneren Aufbau be-

kamen. Sieben alte Beiwagen aus Dresden (Typ Stoll) kamen ab 1948 unter den Nummern 26 bis 32 (ab 1956: 56 bis 62) zum Bestand. Zu dieser Zeit war ebenfalls ein weiterer Wagen auf dem Fahrgestell eines Sommerwagen (Nr. 25, 1956: Nr. 55) wieder aufgebaut worden. Gegen Ende des Jahres 1951 erhielt Schwerin die ersten vier Triebwagen aus der volkseigenen Produktion (Typ LOWA ET 50, Nummern 13 bis 16). Aus Potsdam gelangten 1956 fünf ehemalige Leipziger Triebwagen des Typs 27 nach Schwerin. Drei dieser Wagen (Nr. 17 bis 19) blieben als Tw im Einsatz, während die beiden übrigen für drei Jahre als Bw Nr. 63 und 64 Verwendung fanden.

Eine grundsätzliche Erneuerung des Wagenparks bewirkte erst der Einsatz von *Gotha*-Zügen der Typen ET 57 und EB 63 bis 67). Zugleich wurden die ältesten Tw ausgesondert. Im Jahre 1966 kamen dann noch sechs alte Bw aus Leipzig hinzu (Nr. 50 bis 55), die jedoch nur für ein Jahr eingesetzt wurden.

## 3. Die sozialistische Rationalisierung

Zur Rationalisierung des Verkehrsablaufs wurde ab 1. Dezember 1958 der Sichtkartentriebwagen-Betrieb eingeführt,





Bild 7 LOWA-Tw 14 (Baujahr 1951) mit Bw 52 III ex Leipzig Reihe 201/206, und Bw 59, ex Dresden Reihe 1/300, aufgenommen 1967.

dem am 29. Mai 1967 der ZZ-Betrieb auf den Dreiwagenzügen der Linie 1 folgte. Mit dem 10. Mai 1968 führte man den OS-Verkehr auf beiden Linien ein. Am 1. Januar 1978 den Einsatz von Entwertern auf allen Linien ein. An den Endstellen der Linie 1 — bis 1952 noch mit Linie 3 bezeichnet — baute man Wendeschleifen, um ab 1966 den Richtungsverkehr aufnehmen zu können. Der Straßenbahnverkehr durch die engen und sehr winkligen Innenstadtstraßen bereitete vielfältige Schwierigkeiten. Aus diesem Grunde wurde der Verkehr auf der Linie 2 auch am 18. September 1969 eingestellt.

Zur Verkehrserschließung des neu entstandenen Stadtteils Lankow wurde am 4. Oktober 1969 eine neue Linie 2 nach Lankow—Freilichtbühne eröffnet. Zum Einsatz auf der neuen Linie und zum Ersatz der alten Fahrzeuge bis zum Baujahr 1910 kamen in den Jahren 1967 und 1969 die Tw Nr. 25 bis 35 und die Bw Nr. 68 bis 89 zum Einsatz. Dabei handelte es sich um Einrichtungswagen aus dem VEB Waggonbau Gotha. Sieben Trieb- und 14 Beiwagen aus dem Jahre 1967 waren bis 1969 nach Magdeburg ausgeliehen worden. In den Jahren 1970 bis 1973 fand dann eine Rekonstruktion des gesamten übrigen Wagenparks statt. Nach Einsatz der Reko-Triebwagen (Nummern 4 bis 19) und der Reko-Beiwagen (Nummern 36 bis 63 und 90 bis 100) schieden sämtliche ältere Wagentypen einschließlich der LOWA-Triebwagen aus dem Verkehr.

Bild 8 Reko-Zug im Jahre 1972



Die noch vorhandenen Igleisigen Streckenabschnitte beeinträchtigten den Berufsverkehr stark. Deshalb wurden 1971/1972 alle Igleisigen Abschnitte bis auf je einen in den Endstrecken der Linie 1 durch den Ausbau auf Doppelgleis beseitigt.

Ein neues großes Wohngebiet wird seit Beginn der 70er Jahre für mehr als 60 000 Einwohner auf dem Großen Dreesch errichtet. Nach gründlichen Untersuchungen wurde als Verkehrslösung für diesen Stadtteil eine nach modernsten Bedingungen herzurichtende Schnellstraßenbahnstrecke in Verlängerung der Linie 2 konzipiert. Am 6. Oktober 1974 nahm diese den Verkehr auf dem neuen Linienast auf. Seit dem 11. April 1977 fährt die Linie ebenfalls zum Großen Dreesch, nachdem die Fahrt auf dem Streckenast nach Zippendorf eingestellt wurde. Damit ist nur noch ein einige hundert Meter langes Igleisiges Streckenstück vorhanden.

In den Jahren 1973, 1975 und 1977 gelangten insgesamt 20 Tatra-Züge in der Formation T + T + B zum Einsatz. Es handelt sich hierbei um Triebwagen des Typs T3D (Nummern 201 bis 240) und um Beiwagen des Typs B3D (Nummern 301 bis 320).

Durch die Einführung des Entwerternsystems ab 1. Januar 1978 wird eine weitere Verbesserung des innerstädtischen Verkehrs wirksam.

#### 4. Die Perspektive

Noch ist der Wohnungsbau auf dem Großen Dreesch nicht abgeschlossen. Die durch den neuen Stadtteil verlaufende Straßenbahnstrecke wird in den Jahren von 1980 an verlängert werden, um auch den 3. Bauabschnitt nach seiner Fertigstellung an das Straßennetz anzuschließen. Im Süden der Bezirksstadt entstand in den letzten Jahren ein großes Industriegebiet, das das Profil der Stadt veränderte. Bis zum Jahre 1979 entsteht eine weitere Straßenbahnstrecke, die dieses Industriegebiet mit dem Wohngebiet am Großen Dreesch verbindet. Der an der künftigen Strecke gelegene neue Betriebshof Haselhorst und der 120 m lange Tunnel, durch den die Straßenbahn die Fernverkehrsstraße nach Ludwigslust unterquert, befindet sich bereits im Bau. Mit den neuen Strecken wächst das Beförderungsaufkommen der Straßenbahn in Schwerin in den nächsten Jahren in beträchtlichem Umfang weiter an. Durch die neuen Aufgaben im Berufsverkehr bedingt, wird die Straßenbahn in der Bezirksstadt Schwerin auch in den kommenden Jahren eine weitere umfassende Entwicklung nehmen und auch nach dem 70. Jahr ihres Bestehens noch bedeutende Aufgaben zu lösen haben.

Bild 9 Tatra-Zug im Jahre 1975

Fotos: Verfasser (6), Fotobeschaffung: Verfasser (3)

