

der modelleisenbahner

FACHZEITSCHRIFT
FÜR DAS MODELLEISENBAHNWESEN
UND ALLE FREUNDE
DER EISENBAHN

JAHRGANG 28



Organ
des Deutschen
Modelleisenbahn-
Verbandes der DDR



TRANSRESS VEB VERLAG FÜR VERKEHRSWESEN

Verlagspostamt Berlin Einzelheftpreis 1,— M

AUGUST

32542

8/79

Die Baureihe 58 der DR

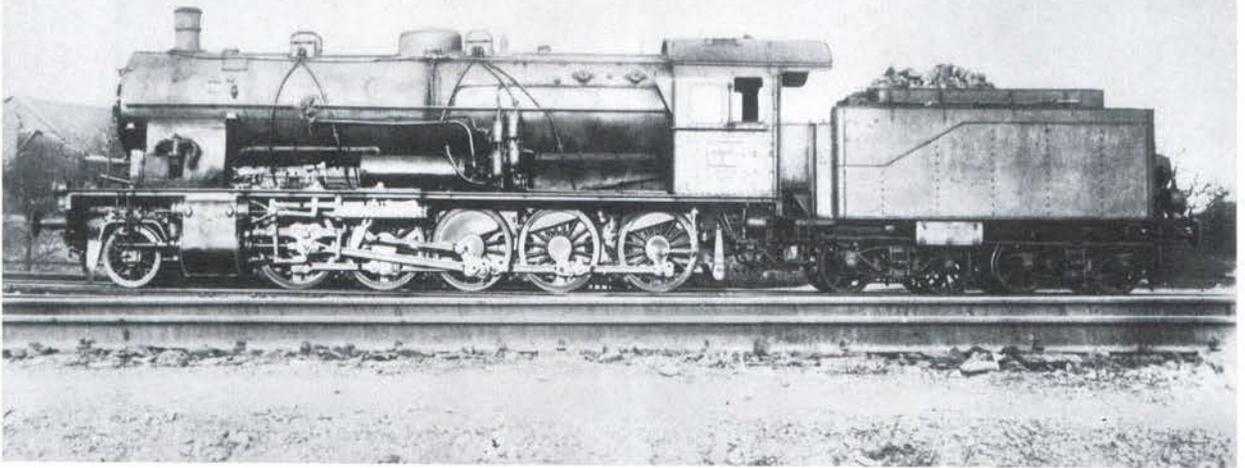
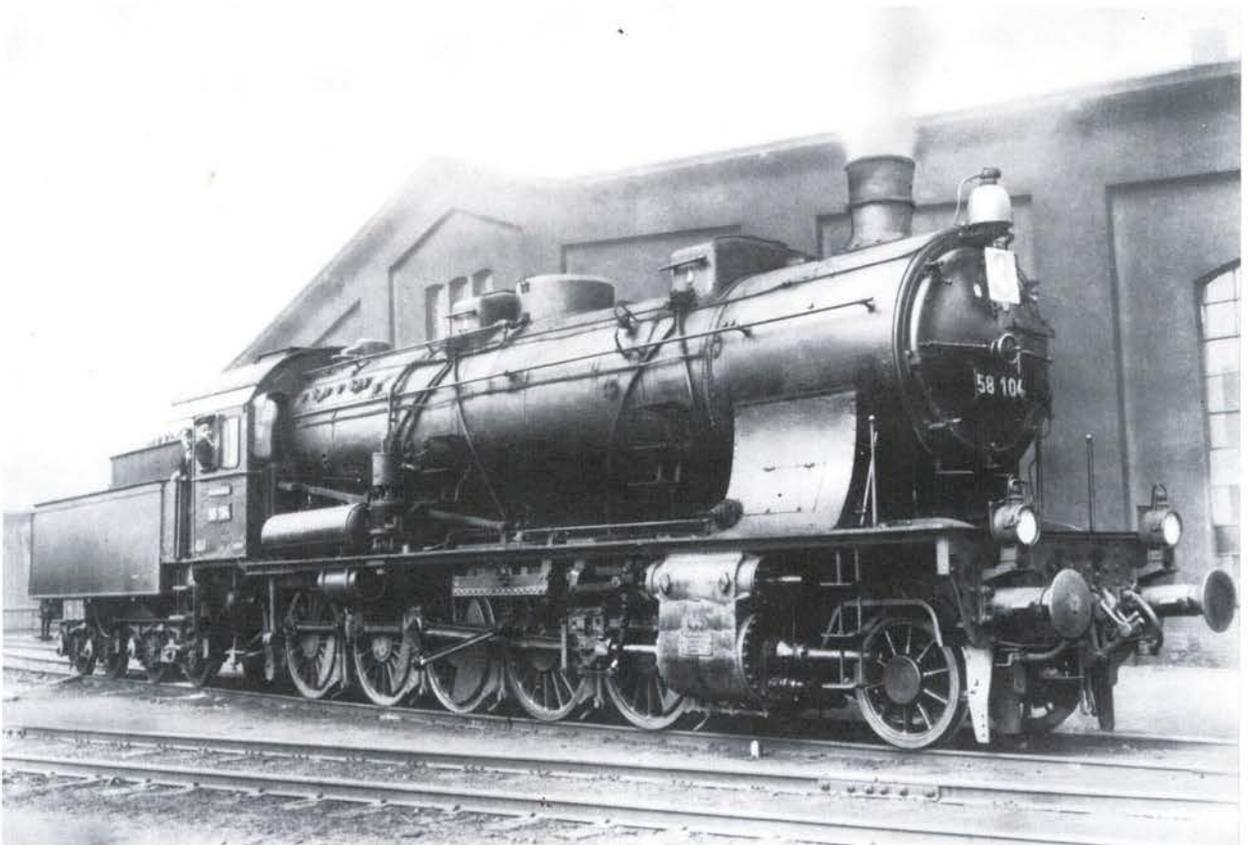


Bild 1 1'Eh3-Lokomotive Nr. 58 002; BR 58¹ (ex pr. G 12¹) gebaut 1915 von Henschel & Sohn, Kassel

*

*Bild 2 1'Eh3-Lokomotive 58 104, BR 58¹ (ex sä. XIII H), Hersteller: Richard Hartmann, Chemnitz, 1917 (heute: Karl-Marx-Stadt)
Fotos: Lokbildarchiv M. Weisbrod, Leipzig*



Redaktion

Verantwortlicher Redakteur:
Ing.-Ök. Journalist Helmut Kohlberger
Typografie: Pressegestalterin Gisela Dzykowski
Anschrift der Redaktion: „Der Modelleisenbahner“,
DDR — 108 Berlin, Französische Str. 13/14, Postfach
1235
Telefon: 2 04 12 76

Sämtliche Post für die Redaktion ist nur an unsere
Anschrift 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.)
Dipl.-Ing. Peter Eickel, Dresden
Eisenbahn-Bau-Ing. Günter Fromm, Erfurt
Ing. Walter Georgii, Zeuthen
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
entnehmen.

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

Redaktionsschluß: 18. 4. 1979

Geplante Auslieferung: 10. 8. 1979



Alleinige 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
Zweigstellen 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) 52,
Eichborndamm 141—167, sowie Zeitungsvertrieb Ge-
brüder Petermann GmbH & Co KG, Berlin (West) 30,
Kurfürstenstr. 111.

UdSSR: Bestellungen nehmen die städtischen Abtei-
lungen von Sojuspechatj bzw. Postämter und Post-
kontore entgegen. Bulgarien: Raznoisznos, 1. rue Asse,
Sofia. China: Guizi Shudian, P. O. B. 88, Peking, CSSR:
Orbis Zeitungsvertrieb, Bratislava, Leningradska ul 12.
Polen: Buch: u. Wilcza 46, Warszawa 10. Rumänien:
Cactimex, P. O. B. 134/135, Bukarest. Ungarn: Kultura,
P. O. B. 146, Budapest 6. KDVR: Koreanische Gesell-
schaft für den Export und Import von Druckerzeugnis-
sen. Chulpanmul, Nam Gu Dong Heung Dong Pyongy-
ang. Albanien: Ndermerrija Shetnore Botimeve, Tirana.
Auslandsbezug wird auch durch den Buchexport
Volkseigener Außenhandelsbetrieb der Deutschen
Demokratischen Republik, DDR — 701 Leipzig, Lenin-
straße 16, und den Verlag vermittelt.

der modelleisenbahner

Fachzeitschrift für den Modelleisenbahnbau
und alle Freunde der Eisenbahn

8 August 1979 · Berlin · 28. 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
Unsere historische Foto-Ecke	2 U.-S.
Siegfried Bergelt Die Nebenbahn Schlettau-Crottendorf	222
Reinfried Knöbel Die Entwicklung des Nahverkehrs in Pízen (2 und Schluß)	225
TT-Modelleisenbahnanlage für Moskau	228
H0-Anlage auf 8 m ²	228
Dieter Bazold 100 Jahre elektrische Lokomotiven (4)	231
Harald Kurz Normen für Dampf- und Gartenbahnen	236
Beilage „Elektronik für den Modelleisenbahner“	237
Gerd Neitzke Der Netztransformator — ein wichtiges Bauteil der Stromversorgung	241
Franz Feuerstein Schaltung einer zugbedienten Vollschrankenanlage an einer 2gleisigen Strecke	244
Kleine Bastelei: Ein Wasserkran	245
Wissen Sie schon	246
Lokfoto des Monats: 1'Eh3-Lokomotive Nr. 58 1111, BR 58 ²⁻³ (ex 58 311, bad. G 12 ²)	247
Die Baureihe 58 der Deutschen Reichsbahn (DRG/DR) in mehreren Varianten	249
Unser Schienenfahrzeugarchiv: Gottfried Köhler Weitstreckenwagen aus Ammendorf für die S2D	251
Der Kontakt	253
Mitteilungen des DMV	254
Wolfgang Bahnert Abschiedsfahrt von Dampflokomotiven in Dečín	256

Titelbild

Monat August — Zeit der Getreideernte; die von früher her gut bekannten Garben sind heute fast gänzlich
von den Feldern unserer Republik, die mit moderner Landwirtschaftstechnik bearbeitet werden, ver-
schwunden. Dennoch findet man bei etwas Umschau hier und dort noch einige, wie das 1973 von unseren
Fotografen aufgenommene Bild beweist. Es entstand bei Weinböhla, als die 130 075 mit einem Güterzug
vorbeifuhr.
Foto: Dr.-Ing. J. Wenkel, Görlitz

Die Nebenbahn Schlettau-Crottendorf

Bisher in der Literatur kaum erwähnt, soll nun diese Strecke (Kursbuch der DR Nr. 453), die für jeden Modelleisenbahner interessant sein dürfte, mit einigen Worten und Bildern vorgestellt werden. Den Anstoß dazu gab mir ein wegen seines Alters unansehnlich gewordener Lorbeerkrantz, welcher im Gebälk des Güterschuppens auf dem oberen Bahnhof Crottendorf die Zeiten überdauerte. In diesem Kranz ist zu lesen, daß im Oktober 1899 die Strecke das 10jährige Jubiläum feierte. In diesem Jahr ist sie also ganze 90 Jahre alt. Sie wurde 1889 zusammen mit dem Streckenstück Schwarzenberg-Buchholz (jetzt Annaberg-Buchholz Süd) der Königl. Sächs. Staatseisenbahn, als Stichbahn von Walthersdorf ausgehend, eröffnet. Sicher spielte die vielseitige Industrie des heute ca. 6000 Einwohner zählenden Crottendorf eine gewichtige Rolle dabei. Engstirnige Grundbesitzer zwangen dazu, daß die Trasse mitten durch Crottendorf geführt werden mußte, auf engstem Raum, geteilt mit Straße und Zschopauflüßchen, und in S-Krümmungen sich zwischen den Häusern durchschlängelnd. Auf den letzten 2 der 6,5 km langen Strecke mag es ca. 50 Straßen-, Weg- oder Hauseingangs-Übergänge geben, durchweg unbeschränkt. Unfälle, die mehr als Sachschaden zur Folge hatten, sind nicht bekannt. Die Bewohner sind auf ihre Eisenbahn eingestellt. Diese enge Verflechtung zwischen Bahn und Ortschaft könnte eine Ursache für die Liebe der Einwohner zu großen und kleinen Eisenbahnen sein, was sich in der Arbeit der Crottendorfer AG 3/28 des DMV widerspiegelt.

Der Streckenverlauf

Da unser Zug in Schlettau beginnt, soll dies auch der Ausgangspunkt unserer Reise sein. Der Bf Schlettau ist ein kleiner Durchgangsbahnhof an eingleisiger Strecke, mit 6 durchgehenden Gleisen und den Überresten eines kleinen Lokbahnhofs mit zweistöndigem Lokschuppen, welcher als Unterstellmöglichkeit für verschiedene Sonderfahrzeuge fungiert.

Unser Zug steht auf Gleis 2 abfahrbereit. Er besteht aus

Bild 1 Der P 19639 hat soeben den unteren Bahnhof verlassen und dampft nun in Richtung zum oberen Bf. Typisch für diese Strecke ist, daß erst ein Gleis überquert werden muß, bevor man vom Haus aus die Straße erreicht. Für den raumbeengten Modelleisenbahner eine ideale Lösung.



einer 110, 3 Rekowagen (2- und 3-achsige), und einem „D“ (ehem. Pwgs), Baujahr ab 1957. Nachdem sich der Zug in Bewegung gesetzt hat, erblicken wir links, etwas tiefer liegend, die letzten Häuser von Schlettau, während rechts das Gelände, landwirtschaftliche Nutzflächen der KAP „Lenin“, leicht ansteigt. Anschließend donnert der Zug über 2 Blechträgerbrücken, erstmals die Zschopau überquerend und nach einer Rechtskrümmung ist der Bf Walthersdorf zu sehen. Die Rechtsweiche hinter dem einzigen beschränkten Bahnübergang unserer Strecke befahren wir auf Abzweig, um am Bahnsteig zu halten. Wir befinden uns etwa 590 m über dem Meeresspiegel. Bald fährt links neben uns, auf dem geradeausführenden Gleis, der Zug nach Annaberg-Buchholz ein. Er ist, nachdem die Weiche nach unserer Einfahrt gestellt wurde, in Schlettau abgefahren. Einige Reisende steigen noch um. Dann fahren wir ab. Der um Sekunden zuvor ausfahrende Annaberger Zug hat jetzt eine längere Steigung vor sich, um den Höhenzug zwischen Zschopau- und Sehmatal zu überwinden. Wir sehen ihn dann links über eine Blechträgerbrücke fahren und hinter der Bergkuppe verschwinden, während wir über eine kleine Gewölbeüberführung in einem Rechtsbogen ohne nennenswerte Steigung dem Tal der Zschopau folgen, einige Wegübergänge passieren, am Rande der Landgemeinde Walthersdorf entlang-zuckeln, um bald den in einer Linkskurve liegenden Haltepunkt Walthersdorf zu erreichen. Nachdem die Zusteigenden am Gepäckwagen ihre Fahrkarte erstanden haben, geht es weiter, die Dorfstraße zur Rechten, ein paar Gehöfte zur Linken, bis wir nach einem kleinen Rechtsbogen die Straße kreuzen und auf einem Blechträgerbrückchen den Bach überqueren. Hier beginnt eine Steigung, und bald wird rechts hinter einem Waldstück der Blick frei zum 807 Meter hohen Scheibenberg mit seinen markanten „Orgelpfeifen“, senkrechten Säulen aus vulkanischem Basalt. Jetzt führt die Strecke durch Wiesengelände, am Ferienhaus des VEB Zentralwerkstatt Regis-Breitungen vorbei, bis sich von links die Straße an das Gleis heranzuführt. Für kurze Zeit ist die Steigung unterbrochen. Die Ortsdurchfahrt Crottendorfs beginnt. Nach einer weiteren Steigung halten wir im unteren Bahnhof. Nachdem wir ihn verlassen haben, wechseln oft Straße, Bach und Bebauung als unmittelbare Nachbarn des Bahnkörpers einander ab. Nachdem wieder die Hauptstraße und der Bach überquert sind, wird nach der größten Steigung der Strecke links der auf einem Damm liegende Abschluß des Ausziehgleises vom oberen Bahnhof (650 m über dem Meeresspiegel) sichtbar. Nach Passieren des letzten Bahnüberganges halten wir an dem unmittelbar anschließenden Bahnsteig. Hierbei steht der Zug auf der (bei Einfahrt) stumpf befahrenen Einfahrweiche, bis zu der sich die Steigung erstreckt. Nach Aussteigen der Reisenden wird vorgezogen, die Lok setzt um, und der Zug zieht wieder, die beschriebene Weiche jetzt spitz befahrend, bis an den Bahnsteig vor.

Die Fahrzeuge

Die Fahrzeuge der Gegenwart wurden eben vorgestellt. Zur Eröffnungszeit dürfte die VT der „K.Sächs.Sts.E.B.“ das Triebfahrzeug gewesen sein. Weiterhin ist aus sicheren Überlieferungen bekannt, daß die BR 91(T9), BR 75³ und BR 38²⁻³ hier ihren Dienst verrichteten. Aber 1950 vom Verfasser bewußt verfolgt (sicher schon etwas früher), war die Strecke — bis 1976 — ein Domizil der 86er, die nur in Ausnahmefällen von der 38²⁻³ vertreten wurde. Das Reisezug- und Gepäckwagenmaterial war bis 1962 rein sächsischen Ursprungs, anschließend von bunter Vielfalt, bis sich ab etwa 1964, die Behelfspersonenwagen (Bib, Bibp, Bbtrp)



Bild 2 Etwa 100 m weiter als der Aufnahmeort des Bildes 1. Direkt hinter dem Zug Nr. 1 die Zschopau entlang, die Crottendorf als ersten Ort erreicht, auch das alles auf engstem Raum.



Bild 3 An einem Sonntagabend im Herbst 1975, die BB 1001 auf dem oberen Bahnhof.

durchsetzen, welche ab 1970 durch die Rekowagen (Bag, Baag) abgelöst wurden. An Güterwagen kamen und kommen alle Arten vor, wobei die E(O)-, G(G)- und T(K)-Gattungen dominieren.

Die Vielfalt der Fahrzeuge und Zugbildungsmöglichkeiten, sowie die Möglichkeiten der Nachgestaltung im Modell hier zu erörtern, würde den Rahmen dieses Beitrags sprengen und soll deshalb später gesondert abgehandelt werden.

Die Nähe eines solchen „kleinen Stücks Eisenbahn“, wie es z. B. der Crottendorf ob. Bf. verkörpert, bei dem der Verfasser aufgewachsen ist, bietet günstige Voraussetzungen, jedes Fahrzeug eingehend zu betrachten. Es befand sich stets eine kleine überschaubare Anzahl Fahrzeuge auf dem Bahnhof, und jede Nicht-Alltäglichkeit wurde eingehend untersucht.

Verkehrsleistungen

Begründet durch die vielfältige Industrie in Crottendorf, dürfte seit jeher der Güterverkehr eine große Rolle gespielt haben. Bis Ende der 60er Jahre fuhren alle (werktags 7/sonntags 6) Zugpaare als PmG, jetzt nur noch (werktags 1/sonntags 2) der (werktags 6/sonntags 5) Zugpaare, und täglich verkehrt am Vormittag ein Güterzugpaar. An Gütern werden vor allem befördert

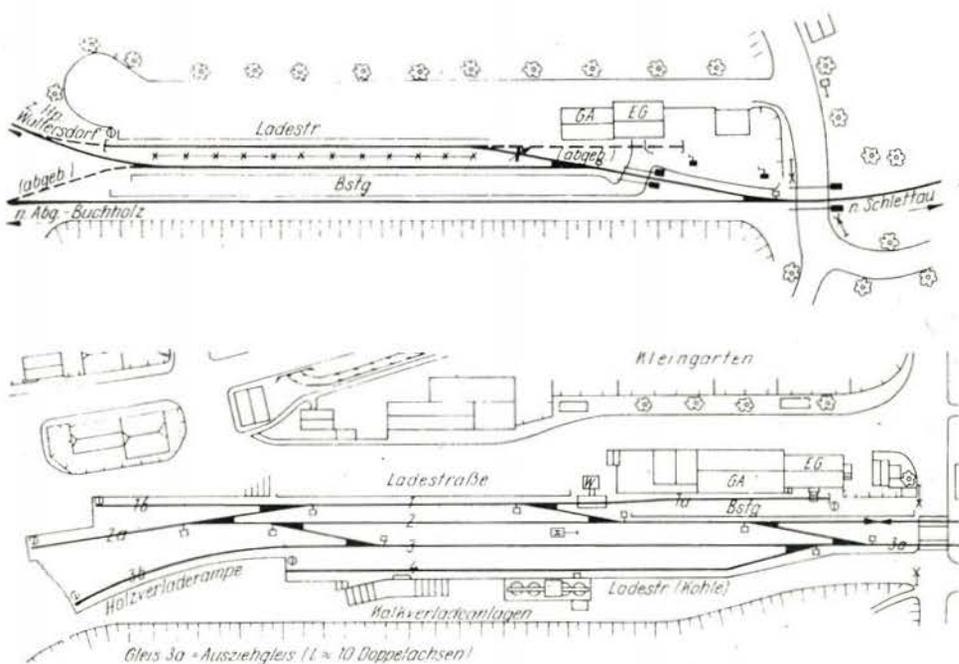
nach Crottendorf: Kohle, Halbzeuge der Stahlindustrie, Rohstoffe für die Plastikverarbeitung, Salzsäure, Calciumlauge, Heizöl;

von Crottendorf: Kalkerzeugnisse, Forsterzeugnisse einschließlich Weihnachtsbäume, Haushaltswaren und Plasterzeugnisse, verzinkte Flaschentransportbehälter.

Der Reiseverkehr zeigt rückläufige Tendenz. Nachdem bei den meisten Zügen keine Anschlußmöglichkeit über Anaberg oder gar Schlettau hinaus mehr besteht, ist mit dem Bus manches Reiseziel schneller zu erreichen. Von Bedeutung ist noch der Berufs- und Schülerverkehr.

Signalmäßige Ausstattung der Strecke

Da sich in der Regel nur ein Zug auf der Strecke befindet, besitzt diese keine Signale. Lediglich der Bf Walthersdorf, der eigentlich nur noch eine Abzweigstelle ist, hat Einfahrsignale (Formsignale). Bis zur Einführung des neuen Signalfuchs standen sehr viele Läute- und Pfeiftafeln, die dann auf wenige Pfeiftafeln reduziert wurden. Erst in jüngster Zeit erhielt der obere Bahnhof eine Trapeztafel So 5 als Einfahrsignal, sowie eine Rangiertafel Ra 10. Die Be-



Bilder 4 und 5 Für den Modellbahnfreund: Gleispläne, die dem Vorbild Bf Walthersdorf (4) und Bf Crottendorf ob. Bf (5) entsprechen und sich gut für eine Kleinanlage eignen.



Bild 6 Crottendorf ob. Bf um 1976



Bild 7 Rückfahrt eines Zugs in Richtung Crottendorf unt. Bf.

Fotos und Zeichnungen: Verfasser

schreibung eines Stückes Eisenbahn wäre unvollständig, würde man diejenigen vergessen, welche, wenn auch abseits der großen Magistralen, bei jedem Wetter verantwortungsbewußt ihren Dienst verrichten. Heute ist die Strecke dem Bf Schlettau unterstellt. Stückgut-Ladungsknoten ist der Bf Annaberg-Buchholz-Süd. Es wird vereinfachter Nebendienst durchgeführt. Kaum einer erinnert sich mehr daran, daß auf dem oberen Bf noch in den 50er Jahren ein Beschäftigter pro Schicht als Rangierleiter fungierte, mitunter bis etwa 9 ankommende Güterwagen auf die Ladestellen zu verteilen hatte, eine weitere Anzahl abgehende an den Zug rangierte, und das alles mit der Zuglok binnen

30 Minuten Aufenthaltszeit. In der durchschnittlich 2 Stunden Zwischenzeit bis zum Ankommen des nächsten Zuges beschäftigte er sich mit Annahme und Ausgabe von Fracht- und Expresgut, Be- oder Entladen von Stückgutwagen, Sauberhalten des Bahngeländes oder Schmieren der 9 ortsbefindlichen Weichen, Auffüllen von Petroleum, dazu im Winter Schneeräumen und Streuen.

Heute hingegen steht für das Rangieren mehr Zeit zur Verfügung, beim Personenzug ist es auf das Umsetzen der Zuglok beschränkt. Beim Schneeschippen sind die Crottendorfer Modelleisenbahner zuverlässige Helfer.

Die Entwicklung des Nahverkehrs in Plzeň (2 und Schluß)

Die Straßenbahn seit 1945

Mit Wiederaufnahme des Nahverkehrs nach dem 2. Weltkrieg konnten vorerst nur insgesamt 7 Linien (Straßenbahn, Omnibus und Obus) mit einer Betriebslänge von 27,3 km bedient werden. Die Fahrzeuge waren zu einem großen Teil überaltert. 1946 entstand ein einheitliches Nahverkehrsunternehmen, dem alle städtischen Verkehrsmittel zugeordnet waren. Es trug von nun an die Bezeichnung „Verkehrsbetriebe der Stadt Plzeň“ und hatte zu diesem Zeitpunkt 430 Beschäftigte. Für die Personenbeförderung standen lediglich 68 Motor- und 17 Beiwagen (Straßenbahn- und Busfahrzeuge insgesamt) betriebsbereit zur Verfügung.

Als erste Zugänge nach dem Kriege kamen 8 Beiwagen nach Plzeň. Die ab 31. August 1947 eingesetzten Fahrzeuge mit den Nr. 64 bis 71 waren von TATRA Praha im gleichen Jahr hergestellt. Sie wurden 1963 an die Verkehrsbetriebe Olomouc abgegeben.

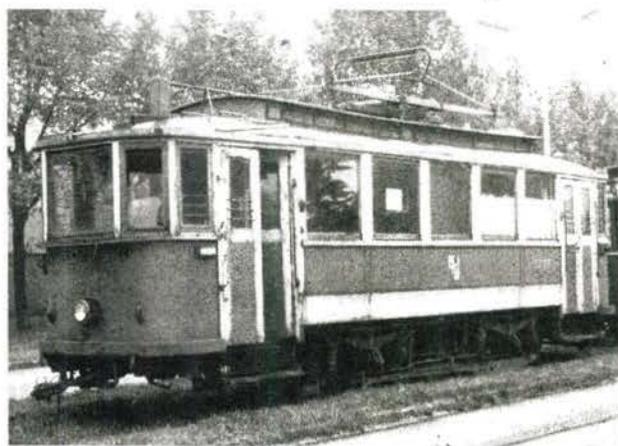
Zu einer einzigen größeren Netzverringering bei der Straßenbahn kam es 1949. Nach 50jährigem Betrieb endete der durchgehende Liniendienst auf der 4,657 km langen Igleisigen Trasse „Lochotin-Doudlevec“. Eine erforderliche Rekonstruktion kam aus Gründen eines unverhältnismäßigen Aufwands zur damaligen Zeit nicht in Frage. Ab 29. Juni 1949 übernahm die neu eingerichtete 6,8 km lange Obuslinie Nr. 13 (Bolevec-Lochotin-Doudlevec) diese Aufgabe. Die Streckenlänge der Straßenbahn war durch diese Maßnahme auf 8,3 km zurückgegangen. Da Anfang der 50er Jahre noch keine Neubautriebwagen zur Verfügung standen, erfolgte 1952/53 eine Umsetzung von 8 Prager Triebwagen nach Plzeň. Die Fahrzeuge (Nr. 72 bis 79), gebaut 1908/09 und 1926 von Ringhoffer/Křizik, hatten unterschiedliche Motorlei-

stungen. An T1-Triebwagen, alle von ČKD Praha hergestellt und mit 4 × 44 kW-Motoren ausgerüstet, kamen 1956 als Serienlieferung 23 Stück (Nr. 103 bis 125) und 1957 nochmals 7 Stück (Nr. 126 bis 132) nach Plzeň. Der Triebwagen Nr. 106 wurde 1972 Fahrschulwagen. Bereits am 18. Mai 1957 fuhr der erste Triebwagen vom Typ T2 mit der Nr. 133 in Plzeň. Eine Serie von 26 T2-Triebwagen (Nr. 134 bis 159) lieferte dann ČKD von 1960 bis 1962. Alle Wagen hatten — wie der T1 — 4 × 44 kW-Motoren.

Mit der Einweihung des 2,636 km langen Abzweigs von der Slawischen Straße zum neuen Endpunkt „Světovar“ am 1. Mai 1962 fand der Ausbau einer zweiten Straßenbahnverbindung nach dem Südosten der Stadt seinen Abschluß.

Bei einem Bestand von 59 Neubautriebwagen der Typen T1 und T2 schied nach erfolgter Aufgabe des Beiwagenbetriebs am 31. August 1963 die letzten 8 der vor 1945 beschafften Triebwagen (Baujahre 1933 bis 42) aus dem Dienst aus. Ab 1964 kamen Triebwagen vom Typ T3 jeweils in kleineren Stückzahlen nach Plzeň (bis 1978 insgesamt 46 Fahrzeuge). Die Wagen, die die gleiche Motorleistung wie ihre Vorgänger der T-Serie haben, erhielten ab Nr. 160 eine fortlaufende Numerierung.

Verbindungsgleise zwischen dem neuen Endpunkt Světovar und dem Straßenbahnhof Slovany (730 m Strecke) konnten am 17. August 1969 in Betrieb genommen werden. Die Entwicklung zu Beginn der 70er Jahre war besonders durch Streckenneubauten und Rekonstruktionsmaßnahmen bei bestehenden Streckenteilen gekennzeichnet. Eine weitere Verbesserung der Beförderungsmöglichkeiten brachte der



stung. Mit Einsatz der ersten beiden 4achsigen Triebwagen vom Typ T1 (Nr. 101 und 102) am 5. Juli 1955 begann nachfolgend eine umfangreiche, 1963 im wesentlichen abgeschlossene Typenbereinigung und Modernisierung des Fahrzeugparks. Da eine größere Lieferung von T1-Triebwagen bevorstand, wurden am 31. Dezember 1955 zunächst 8 der 20 Triebwagen des Baujahrs 1899 ausgemustert. Weitere 8 davon waren inzwischen zu Beiwagen umgebaut. Während noch 3 der ersten Fahrzeuge bis 1955 bzw. 59 als Arbeitswagen dienten, blieb der Triebwagen Nr. 18 in betriebsfähigem Zustand.

Bild 4 Einer der 1952/53 angekauften Straßenbahntriebwagen aus der unverkennbar Prager 2000er Serie existiert noch. Er fand zuletzt gelegentlich als Werkstattwagen Verwendung. Diese Fahrzeuge waren nach ihrer Umsetzung noch rund 5 Jahre im Liniendienst im Einsatz. Sie hatten früher — wie auch alle Straßenbahntriebwagen in Plzeň — Stangenstromabnehmer.

Bild 5 Der im Bild zu sehende Triebwagen Nr. 120 vom Typ T1 ist seit dem 13. 12. 1956 im Liniendienst. Mit der Beschaffung von 23 T1-Triebwagen aus der 1956er Produktion war eine erste spürbare Erneuerung des Wagenparks seit Ende des 2. Weltkriegs erreicht.

Anschluß der Stadtteile Nové Skvrňany und Lochotin an das Straßenbahnnetz. Mit dem 2. Mai 1973 begann der Betrieb auf dem Neubauabschnitt „Nejedlého sady (Nejedlý-Park) — Lochotin“. Damit erhielt Lochotin zum zweiten Mal einen Straßenbahnanschluß. Die 1.235 km lange neue Strecke wurde in Verbindung mit der Neugestaltung des Nordteils der Straße des 1. Mai kreuzungsfrei in Straßenmitte verlegt. Zu einer Verlängerung der Linie 2 um 2,8 km kam es mit der Inbetriebnahme des Neubauabschnitts „Skvrňany-Nové Skvrňany“ am 30. November 1973.

Wagenpark und Streckennetz

Ab 1956 wurde eine in der nunmehr 80jährigen Geschichte der Straßenbahn der Stadt Plzeň einmalig umfangreiche Erneuerung des Fahrzeugparks wirksam. Bis 1978 kamen 105 Einrichtungstriebwagen der T-Serie nach Plzeň, die nahezu alle noch im Liniendienst eingesetzt sind. Die T3-Triebwagen überwiegen hierbei. Als künftiger Typ ist auch für Plzeň der T5 vorgesehen.

Gegenwärtig sind alle T-Typen auf allen Linien anzutreffen. Auf der Linie 1 verkehren jedoch fast ausschließlich T3-Triebwagenzüge. Bei einzelnen Triebwagen erfolgt der

zweigleisig. Alle Endpunkte besitzen Gleisschleifen. Eingebaute Wendegleise gestatten an 4 Stellen im Stadtzentrum bei möglichen Havariefällen ein Wechseln der gestauten Züge in die Gegenrichtung. Die Fahrdrahtspannung beträgt 600 V Gleichstrom.

Omnibus- und Obusverkehr

Als Ergänzung zum Straßenbahnnetz unterhalten die Verkehrsbetriebe noch Omnibus- und Obuslinien, die Vollständigkeit halber mit erwähnt werden sollen. Der Kraftomnibusbetrieb begann bereits vor mehr als 50 Jahren. Postomnibusverbindungen nach den Vororten Plzeňs gab es ab 1923. Der städtische Omnibusverkehr wurde am 21. März 1929 eröffnet. Gegen Ende 1929 bestanden regelmäßige Omnibusverbindungen mit einer Gesamtlinienlänge von 15,9 km. Die Kriegsjahre 1939—45 brachten den Stadtomnibusverkehr fast zum Erliegen. Die Linienlänge sank auf 4,5 km ab. Erst 1949 konnte dann das bis dahin beschiedene Netz durch 4 weitere Linien erweitert werden. Zur Zeit bestehen 16 Omnibuslinien, deren Längen zwischen 3,7 und 9,7 km liegen. Sie bedienen in der Hauptsache Außenbezirke und Vororte.



Bild 6 Noch heute rollt der Straßenbahnverkehr unverändert durch den historischen Teil von Plzeň. Der Platz der Republik (im Bild der Haltestellenbereich Südseite) ist nach wie vor der zentrale Umsteigepunkt in der Altstadt.

Münzeinwurf bzw. die Fahrscheinabgabe beim Fahrer. Beim Doppeltriebwagenzug ist jeweils der zweite Triebwagen wieder mit einem Schaffner besetzt. Der erste Triebwagen ist nur für Zeitkarteninhaber bestimmt. Der schaffnerlose Einmannwagenbetrieb wurde bei Omnibus, Obus und Straßenbahn ab 1959 schrittweise eingeführt.

Alle Straßenbahnwagen sind im Straßenbahnhof Slovany beheimatet, dessen Wagenhallen nach einem 1964 errichteten Erweiterungsbau 70 Triebwagen fassen.

Alle 4 Straßenbahnlinien sind Durchmesserlinien und berühren entsprechend das Stadtzentrum. Der Charakter dieses Netzes hat sich seit der Betriebseröffnung nicht verändert. Von 1899 bis 1938 bestanden noch eine Reihe von Projekten über neue Straßenbahntrassen, die nicht zur Ausführung kamen und mit Beginn des 2. Weltkriegs endgültig aufgegeben wurden. Eine systematische Netzerweiterung begann erst unter der Volksmacht bei gleichzeitigem Ausbau des Fahrzeugbestands. Das gesamte Straßenbahnnetz (annähernd 25 km Länge) ist heute ausnahmslos

Der Obus ist das jüngste Nahverkehrsmittel in Plzeň. Die Eröffnung der ersten Linie (3,357 km Länge) fand am 9. April 1941 mit 6 3achsigen Motorwagen vom Typ Skoda 3Tr 1 statt. Bis 1948 kamen weitere 33 Dreiaxler der Baujahre 1938 und 1943 bis 48 (teilweise Umsetzungen aus Prag) hinzu. Der Betrieb blieb zunächst auf die Nordost-Bezirke der Stadt beschränkt. Zwischen 1948 und 1953 entstand der Hauptteil des heutigen Netzes. Von 1949 bis 59 erfolgte die Beschaffung der Typen Skoda 6Tr 1, 7 Tr und 8 Tr. Ab 1961 stand auch für Plzeň der bewährte Skoda 9Tr in größeren Stückzahlen zur Verfügung. Im Jahre 1974 zählten insgesamt 123 Obusse der Typen Skoda 8Tr, 9Tr und 11Tr zum Bestand, der sich in den folgenden Jahren verringerte. Nachfolger des 9Tr wird auch in Plzeň der Großraum-Obus Skoda 14Tr sein. Heute werden 5 Linien (Nr. 10 bis 13 und 15), auf denen nur Motorwagen zum Einsatz kommen, bedient.



Bild 7 Insgesamt waren in Plzeň 50 Obusse vom Typ Skoda 8 Tr im Einsatz, die jedoch heute auf Grund ihres Alters fast alle ausgemustert sind. Im Bild ist der Wagen Nr. 180 (Baujahr 1959) zu sehen.



Bild 8 In Plzeň gehört der mit einem Motor von 110 kW Leistung ausgestattete Obustyp Skoda 9 Tr seit mehr als eineinhalb Jahrzehnten zum Stadtbild. Heute verkehren auf den Obuslinien fast ausnahmslos diese bewährten Fahrzeuge. Der Wagen Nr. 163, aufgenommen an der Haltestelle „Městské lázně (Städtische Badeanstalt)“, ist Baujahr 1967.

Fotos: Verfasser

Abschließende Betrachtung und Perspektive des Nahverkehrs

Die Stadt Plzeň besitzt heute ein Nahverkehrssystem, das allen Anforderungen gewachsen ist. Die Linienführungen der 3 Nahverkehrsträger sind sinnvoll aufeinander abgestimmt. Mit der Straßenbahn werden ca. 50% der Fahrgäste befördert, während sich der Rest auf Obus und Omnibus gleichermaßen verteilt. Einem weiteren Ausbau des Netzes wird große Aufmerksamkeit gewidmet, um weitgehend schnelle Beförderungsmöglichkeiten zwischen dem Stadtzentrum, den Kultur- und Arbeitsstätten sowie Wohn- und Naherholungsgebieten zu gewährleisten. Dabei gewinnt die Straßenbahn wieder an Bedeutung und bleibt Hauptträger des städtischen Nahverkehrs. Es bestehen Vorstellungen, wonach ein künftiges Netz mit 13 Straßenbahnlinien (Gesamtlinielänge 113,15 km) erwogen wird. Hierbei sind Streckenverlängerungen und Abzweige mit einer Gesamtlänge von 16 km geplant, die teilweise eine Aufgabe bestehender Obusstrecken ergeben. Das restliche

Obusnetz soll danach nur noch 3 Linien mit 23,2 km Linielänge umfassen. Ferner sind in der Perspektive dann insgesamt nur noch 12 Omnibuslinien (Linielänge 73,9 km) vorgesehen. Umfangreiche Rekonstruktionen bestehender Anlagen sowie der Bau eines neuen Straßenbahnhofs für etwa 100 Triebwagen einschließlich Reparatureinrichtungen in Bolevec sind geplant. Eine neue Omnibushalle soll in Doubravka entstehen. Die Fahrzeugbestände sind vorerst für 1980 mit 181 Straßenbahntriebwagen, 66 Obussen und 90 Omnibussen festgelegt.

Literaturangaben

- (1) 75 let městské hromadné dopravy v Plzni, Verkehrsbetriebe der Stadt Plzeň, 1974
- (2) Plzeň, Orientierungsplan Stadtzentrum, Kartographie, Praha, 1973
- (3) Plzeň (Stadtprospekt), Abteilung Geschäft und Reiseverkehr des Nationalausschusses der Stadt Plzeň, 1976
- (4) Brnske tramvaje 1869—1899, Technisches Museum Brno, 1976
- (5) Kleine Enzyklopädie „Weltgeschichte“, VEB Bibliographisches Institut Leipzig, 1967



H0-Heimanlage auf 8 m²

Im Heft 6/1969 unserer Fachzeitschrift wurde unter dem Titel „Es begann im Jahre 1952...“ erstmals die H0-Heimanlage unseres langjährigen Lesers, Herrn Kurt Colditz aus Einsiedel im Bezirk Karl-Marx-Stadt in Wort und Bild vorgestellt. Wir freuten uns sehr, jetzt fast genau zehn Jahre später von Herrn Colditz diese neuen Fotos seiner inzwischen vervollkommenen Anlage zu erhalten. Herr Colditz ist jetzt 58 Jahre alt, von Beruf Maurer und in seiner Freizeit ein begeisterter Modelleisenbahner. Da in unserer damals noch ganz jungen Republik sehr bald erkannt wurde, daß in der Modelleisenbahn viel, viel mehr als nur ein Spiel steckt und man deshalb schon recht früh eine eigene Modellbahnindustrie aus dem Nichts schuf, können jetzt viele alte Hasen unter den Modellbahnfreunden — Männer, die auf die 60 gehen — auf eine nahezu 30 Jahre lang währende Betätigung mit diesem lehrreichen Hobby zurückblicken. Und das just zu dem Zeitpunkt, an dem unsere Republik in Kürze ihren 30. Jahrestag begeht!

Das Wachsen und Gedeihen der DDR spiegelt sich auch am Wachsen und Aufblühen unseres größten Modellbahnherstellers, dem VEB K PIKO, wider. Waren die älteren Modelleisenbahner damals Anfang der 50er Jahre glücklich, eine der ersten PICO-Lokomotiven erwerben zu können, die noch wenig von Modell an sich hatten, so sind heute solche hervorragenden Modelle wie die 01⁵ für uns eine Selbstverständlichkeit! Was also für das gesamte volkswirtschaftliche und gesellschaftliche Leben der Republik gilt, trifft in vollem Maße auch hierfür zu: Seht, was aus uns geworden ist!

Doch zurück zu Herrn Colditz, einem der zahlreichen Modelleisenbahner, die vom ersten Heft unserer Fachzeitschrift an zu ihren Lesern gehören und die seit dem Erscheinen der ersten PICO-Lokomotive (so schrieb sich damals noch diese Firma) der H0 treu blieben. Seine Anlage umfaßt 8 m², im Bf „Reichenbach“ sind 11 Gleise mit 27 Weichen verlegt. Und der Fahrzeugpark zählt 39 Triebfahrzeuge und an die 400 Wagen. Innerhalb der zehn Jahre, die seit der ersten Veröffentlichung verflossen, wurden noch viele Verbesserungen in der Fahrtechnik eingebaut und die Landschaftsgestaltung ebenfalls verbessert.

Zum Schluß seines Briefs schreibt Herr Colditz: „Meine Modelleisenbahn-Heimanlage hat mir schon unzählige frohe Stunden und Entspannung geschenkt!“ Das wünschen wir auch für die Zukunft ihm und allen, die sich mit der Modelleisenbahn beschäftigen!

TT-Modelleisenbahnanlage für Moskau

Zur „Baustelle Trasse der Freundschaft“ gestaltete der Elektriker und Modelleisenbahnfreund Heinz Messerschmidt im Auftrage des Kulturhauses des Werkes für Fernsehelektronik eine TT-Modelleisenbahnanlage. Diese interessante Anlage war anlässlich der Berliner Tage in Moskau vom 14. 6. bis 21. 6. 79 im dortigen Partnerbetrieb innerhalb einer Ausstellung zu sehen, die u. a. die betriebliche Entwicklung des Werkes für Fernsehelektronik, das Wachsen unserer Freundschaftsgesellschaft und die kulturelle und sportliche Betätigung der Berliner Kollegen veranschaulichen soll.

Text und Fotos: KH Drowski

