

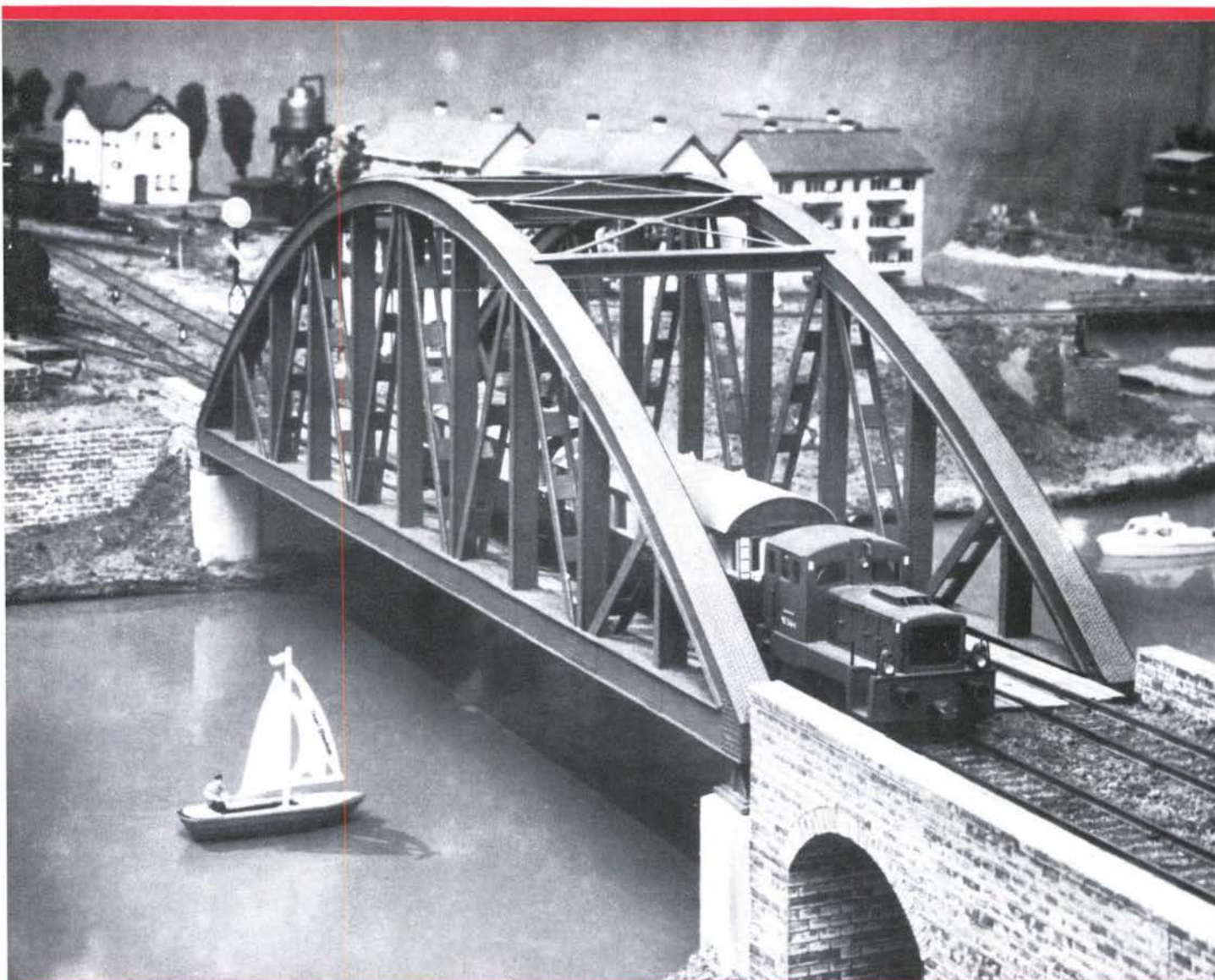
der modelleisenbahner

FACHZEITSCHRIFT
FÜR DAS MODELLEISENBAHNWESEN
UND ALLE FREUNDE
DER EISENBAHN

JAHRGANG 29



Organ
des Deutschen
Modelleisenbahn-
Verbandes der DDR



TRANSPRESS VEB VERLAG FÜR VERKEHRSWESEN

Verlagspostamt Berlin Einzelheftpreis 1,— M

JULI

7/80

32 542

Unsere historische Fotoecke



Bild 1 Bahnhof Oberhof im Jahre 1885

Repro: E. Preuß, Berlin

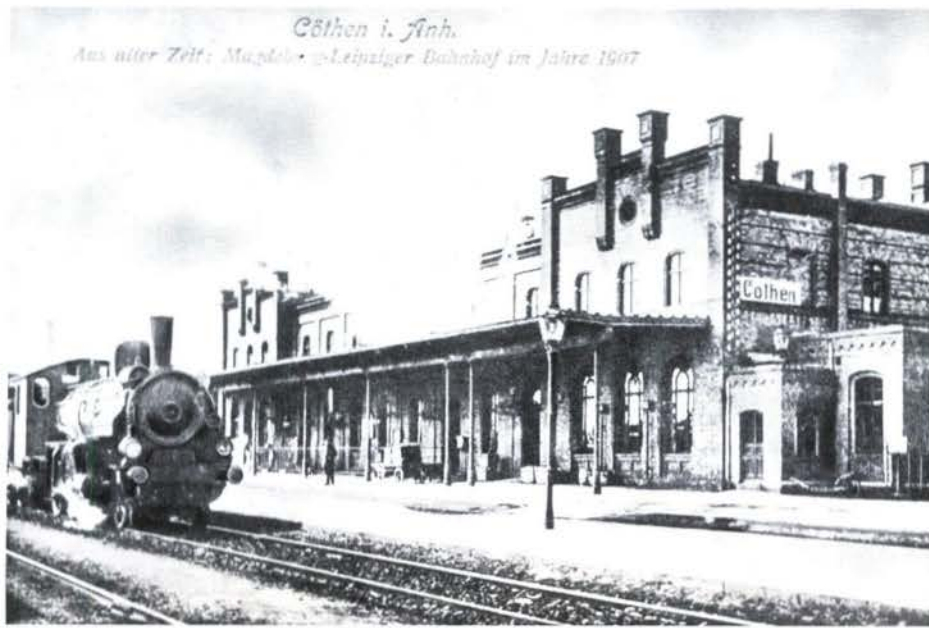
Bild 2 Bahnhof Cottbus vor der Zerstörung im Jahre 1945.

Repro: D. Fröscher (DMV), Cottbus



Bild 3 Magdeburg-Leipziger Bahnhof im Jahre 1907 (Köthen Anh.)

Repro: Zieglänsberger, Köthen



Redaktion

Verantwortlicher Redakteur:
Ing.-Ok. Journalist Helmut Kohlberger
Typografie: Pressegestalterin Gisela Dzykowski
Anschriß der Redaktion: „Der Modelleisenbahner“,
DDR - 1080 Berlin, Französische Str. 13/14, Postfach 1235
Telefon: 2 04 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

Gunter Barthel, Erfurt
Karlheinz Brust, Dresden
Achim Delang, Berlin
Dipl.-Ing. Gunter Driesnack, Königsbrück (Sa.)
Dipl.-Ing. Peter Eickel, Dresden
Eisenbahn-Bau-Ing. Gunter Fromm, Erfurt
Ing. Walter Georgii, Zeuthen
Joachim Kubig, Berlin
Prof. em. Dr. sc. techn. Harald Kurz, Radebeul
Wolf-Dietger Machel, Potsdam
Joachim Schnitzer, Kleinmachnow
Hansotto Voigt, Dresden

Erscheint im transpress VEB Verlag für Verkehrswesen Berlin

Verlagsleiter:

Dipl.-Ing.-Ok. Paul Kaiser
Chefredakteur des Verlags:
Dipl.-Ing.-Ok. 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-7010 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

Redaktionsschluß: 19. 5. 1980
Geplante Auslieferung: 15. 7. 1980



Alleinige Anzeigenverwaltung

DEWAG Berlin, DDR-1026 Berlin, Rosenthaler Straße
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, Leningradskaja ul 12.
Polen: Buch: u. Wilcza 46, Warszawa 10. Rumänien:
Cartimex, P. O. B. 134/135, Bukarest. Ungarn: Kultura,
P. O. B. 146, Budapest 6. KVDR: Koreanische Gesell-
schaft für den Export und Import von Druckerzeugnis-
sen. Chulpanmul, Nam Gu Dong Heung Dong Pyongy-
ang. Albanien: Ndermerrja Shetnore Botimeve, Tirana.
Auslandsbezug wird auch durch den Buchexport
Volkseigener Außenhandelsbetrieb der Deutschen
Demokratischen Republik, DDR-7010 Leipzig, Leni-
nstraße 16, und den Verlag vermittelt.

der modelleisenbahner

Fachzeitschrift für das Modelleisenbahnwesen
und alle Freunde der Eisenbahn

7 JULI 1980 · Berlin · 29. Jahrgang

Organ des Deutschen Modelleisenbahn-Verbandes der DDR



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

Inhalt

	Seite
Unsere historische Fotoecke	2. U.-S.
Andreas Gruner Gemischtspurige Weichenformen und Gleisanlagen der sächsischen Schmalspurbahnen	194
Im Bild vorgestellt — eine zweispurige Modellbahnanlage!	197
Ergänzung zu dem Artikel „Straßenbahnbetrieb in Liberec“ (Heft 9/77)	199
Basteleien Tips Wissenswertes	201
BR 118.1 des VEB Eisenbahnmodellbau Zwickau im neuen Gewand	204
W. Hammer Bauanleitung für das Dienstgebäude des Haltepunktes Waren (M) Papenbergstraße in der Nenngröße HO	204
Beilage „Elektronik für den Modelleisenbahner“	205
Peter Schrumpf Elektronisches Fahrpult 1771 des VEB Kombinat PIKO	210
Für Modelleisenbahner der größeren Spurweiten	213
Wissen Sie schon: Text und Maßskizze zum Lokfoto des Monats	214
Lokfoto des Monats: Dreifach gekuppelte Tenderlokomotive Nr. 1992 (bayr. D XI) der ehemaligen Bayrischen Staatsbahn (DR-Nr. 98 ⁴⁻⁵)	215
Interessantes von den Eisenbahnen der Welt	216
Einige Erfahrungen aus der Arbeit mit Schülern	217
Aus der TT-Trickkiste	218
Mitteilungen des DMV	219
Fotos vom Fotowettbewerb 1979	3. U.-S.

Titelbild

U. B. z. einen Ausschnitt der zweispurigen Modellbahnanlage von Herrn J. Focke aus Leipzig, die auf den
Seiten 197/98 näher vorgestellt wird.
Die Bogenbrücke ist übrigens ein Eigenbau, der in Kartonbauweise ausgeführt wurde; die Niete wurden
nach der Methode von J. Schnitzer eingedrückt!

Foto: J. Focke, Leipzig

Rücktitelbild

Herr Paul Recknagel zählte im vergangenen Jahr zu den Preisträgern beim Fotowettbewerb. Für ein Foto
der Seltetalbahn, betitelt „Das bin ich“, erhielt er einen Anerkennungspreis.

Foto: P. Recknagel, Erfurt

Gemischtspurige Weichenformen und Gleisanlagen der sächsischen Schmalspurbahnen

1. Einleitung

Der doppelspurige Ausbau von Strecken- und Bahnhofsteilen hatte unterschiedliche Ursachen. War genügend Platz bei der Anlage des Anschlußbahnhofs vorhanden und zweigte die Strecke recht bald von der normalspurigen ab, so wurden getrennte Gleiskörper benutzt, wie z.B. im Bahnhof Radebeul. Anders verhält es sich bei der Strecke Wolkenstein—Jöhstadt. Auch hier bestehen die Gleisanlagen der beiden Spurweiten im Bahnhof Wolkenstein getrennt nebeneinander. Die Ausnahme bildet nur eine gemischtspurige Kreuzung. In Richtung Flöha benutzen beide Strecken das relativ enge Pressnitztal. Diese Platzbeschränkung erforderte, das schon vorhandene Normalspurgleis mit zu nutzen, indem zwischen beide Schienenstränge ein dritter verlegt wurde. Normal- und Schmalspurfahrzeuge befahren folglich eine Schiene gemeinsam und die anderen beiden jeweils einzeln. Nach 1,4 km zweigt die Schmalspurstrecke ab und verläuft selbstständig im Schwarzwassertal weiter. Besonders kompliziert gestaltete sich der Fall, sobald die Schmalspurbahn von einem schon bestehenden Normalspurbahnhof ausgehen sollte, der an sich schon flächenmäßig sehr beengt ist. Solch ein Beispiel stellte die Station Großbauchlitz dar (näheres siehe unter 5.).

2. Die technischen Probleme bei der Konstruktion

Da die Spurweite von 750 mm nicht der genauen Hälfte der Normalspur mit 1435 mm entspricht, ergaben sich bei der Konstruktion bestimmter Weichenformen Probleme mit der Spurführung der Fahrzeuge beim Befahren bestimmter kritischer Schienenabschnitte.

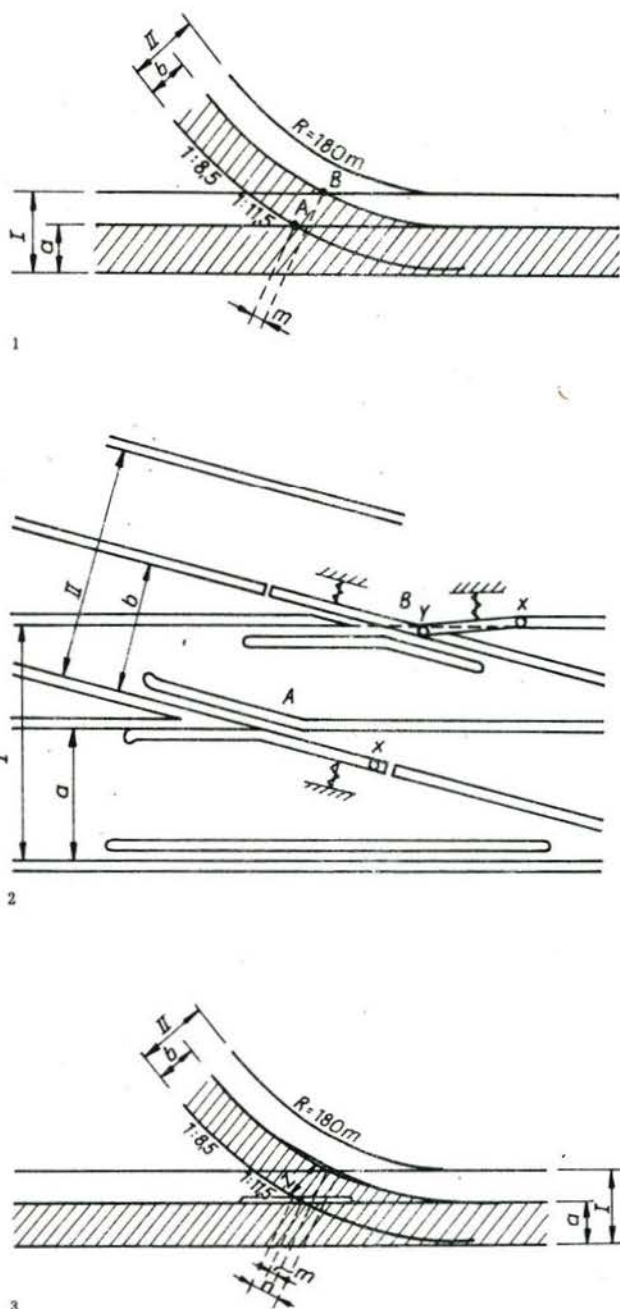
Bild 1 stellt eine dreiteilige Abweichung dar. Auf Grund der nicht mittig liegenden Schmalspurschiene liegen die beiden Schnittpunkte A und B einander nahezu gegenüber. Damit treten für ein das schmalspurige Gleis b befahrende Fahrzeug führungslose Stellen auf.

Um die Betriebssicherheit zu gewährleisten, wurde versucht, für das schmalspurige Gleis b an den Stellen A und B ununterbrochene Schienenstränge zu bilden (Bild 2). Für die Stelle A existierte schon eine konstruktive Lösung, die in den USA entwickelt und dort mit Erfolg im Einsatz war. Dabei handelte es sich um ein Herzstück mit federnder Flügelschiene. Letztere wird von einer Feder ständig an die Herzstückspitze angelegt. Befährt ein Fahrzeug das schmalspurige Gleis a, so wird die Flügelschiene selbständig aufgeschlitzt und danach wieder automatisch in die Ausgangsstellung zurückgedrängt. Die Flügelschiene ist dabei stets unbelastet.

Ein anderes Verfahren bildete die Problemlösung an der Stelle B. Ingenieur *Menzner* ersetzte in seiner Konstruktion das gewöhnliche Kreuzungsstück durch ein solches mit beweglicher Winkelfahrschiene.

Diese wird ebenfalls durch Federdruck an die normalerweise unterbrochene Mittelschiene des Ausweichgleises angelegt und bildet somit einen lückenlosen Schienenstrang. Ein das Hauptgleis I befahrendes normalspuriges Fahrzeug muß dadurch beim Passieren dieser Stelle B die stets belastete Winkelschiene abdrücken. Trotz der aufwendigen und komplizierten Konstruktion bewährten sich diese Weichen.

Eine andere, vor allem einfachere Lösung bot wiederum Ingenieur *Menzner* an. Er ging von der Überlegung aus, daß sich infolge der Verbreiterung der Spurweite der 750-mm-Gleise sowohl im Haupt- als auch im Abzweiggleis die beiden kritischen Punkte A und B um 20 mm weiter



Bilder 1 bis 3 I; a = 750 mm, II; b = 1435, Z = Erweiterung um 20 mm, x Drehpunkt; v Charnier

voneinander entfernen (Bild 2). So wächst bei einer Kreuzung von 1:11,5 zwischen A und B der Abstand m auf $n = 1180$ mm an (im Kurvengleis gemessen). Gegenüber der Herzstückspitze wurde ein zusätzliches Stück K eingebaut und dadurch minimale führungslose Stellen erreicht (Bild 4). Bei einer Kreuzung von 1:10 ist die führungslose Stelle etwa 1000 mm und bei solchen von 1:8,5 immer noch 850 mm lang. Durch die Spurerweiterung betragen die führungslosen Stellen nur zwei mal 305 mm, die als betriebssicher an-

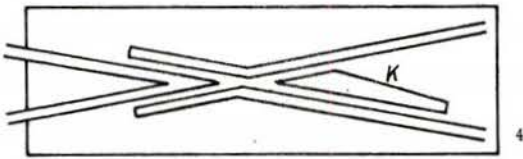
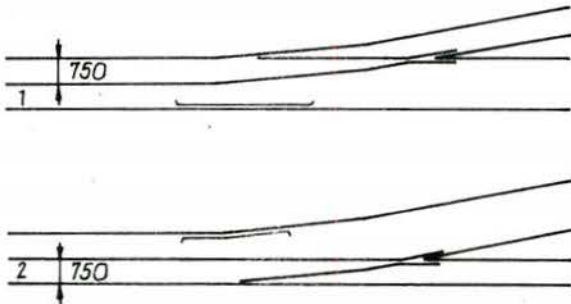


Bild 4 Herzstück

zusehen sind. Auch Weichen dieser Konstruktion kamen zum Einsatz und bewährten sich gut. Zur baulichen Ausführung wurde Schienenprofil und Schwellenmaterial entsprechend den Forderungen für Vollspurbahnen verwendet.



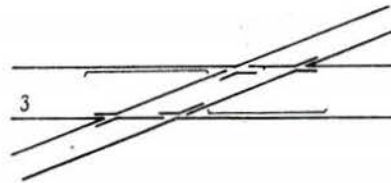
5 und 6

3. Abzweigungen, Kreuzung und Wechsel des gemeinsamen Strangs

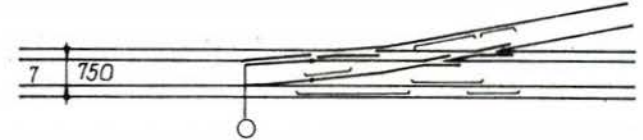
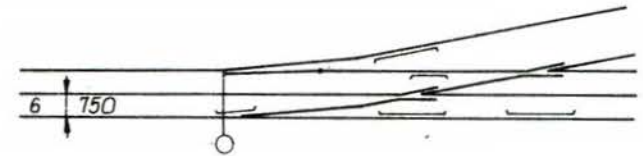
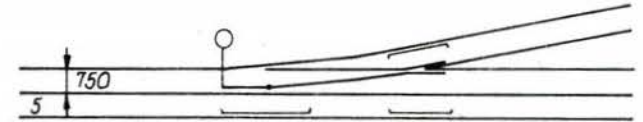
Bei Abzweigungen sind — im Unterschied zur Weiche — keine beweglichen Teile vorhanden. Die Richtungsänderung wird durch die Schienen selbst und durch Zwangsschienen bewirkt. Bild 5 stellt den Abzweig des Schmalspurgleises aus dem gemeinsamen Strang dar. Es besteht auch die Möglichkeit, daß das Normalspurgleis abzweigt (Bild 6).

Im Anschlußbahnhof erforderten die vorherrschenden Bedingungen oftmals ein Kreuzen von Normal- und Schmalspurgleisen.

Solche gemischtspurigen Kreuzungen kamen zum Einsatz in Wilkau-Haßlau, Wolkenstein u. a. Stationen (Bild 7). Eine Sondereinrichtung zeigt das Bild 8. Es handelt sich um einen Wechsel des gemeinsamen Schienenstrangs auf der freien Strecke.



7 und 8

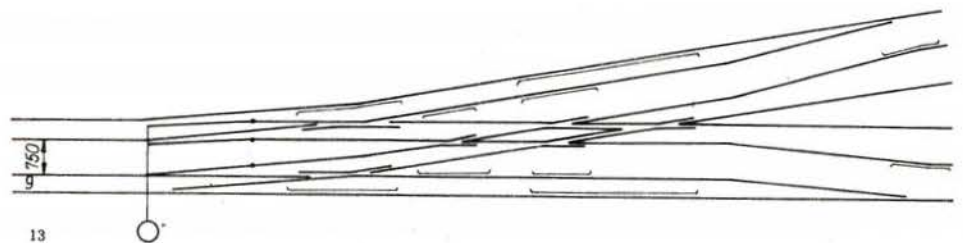
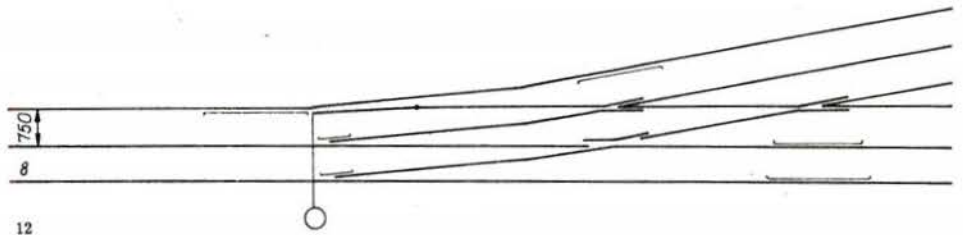


9-11

4. Gemischtspurige Weichen

Handelt es sich bei der Abzweigung um eine reine Trennung oder Zusammenführung der beiden Spurweiten, so verläßt bei den Weichen ein Zweigglas den durchgehenden Strang. Die Bilder 9 und 10 zeigen jeweils die Weiche für ein abgehendes Schmalspur- bzw. Normalgleis. In der Konstruktion sind die Weichen noch übersichtlich. Auffallend ist, daß jeweils eine bewegliche Zunge eingebaut wurde. In der unbelasteten Stellung übernimmt sie die Aufgabe einer Zwangsschiene.

Zum größten Teil kam die dreischienige Ausführung des Sondergleises zur Anwendung. Gelegentlich wurden aber auch 2 zusätzliche Schienen eingebaut. Somit entstand ein vierschieniges Gleis, in dem beide Spurweiten unabhängig voneinander bestehen. Dieses System trat im Streckenabschnitt Döbeln—Großbauchlitz—Signalstation Gadewitz



Bilder 12 und 13 Abzweigungen, Kreuzung, Wechsel des gemeinsamen Strangs, gemischtspurige Weichen

13

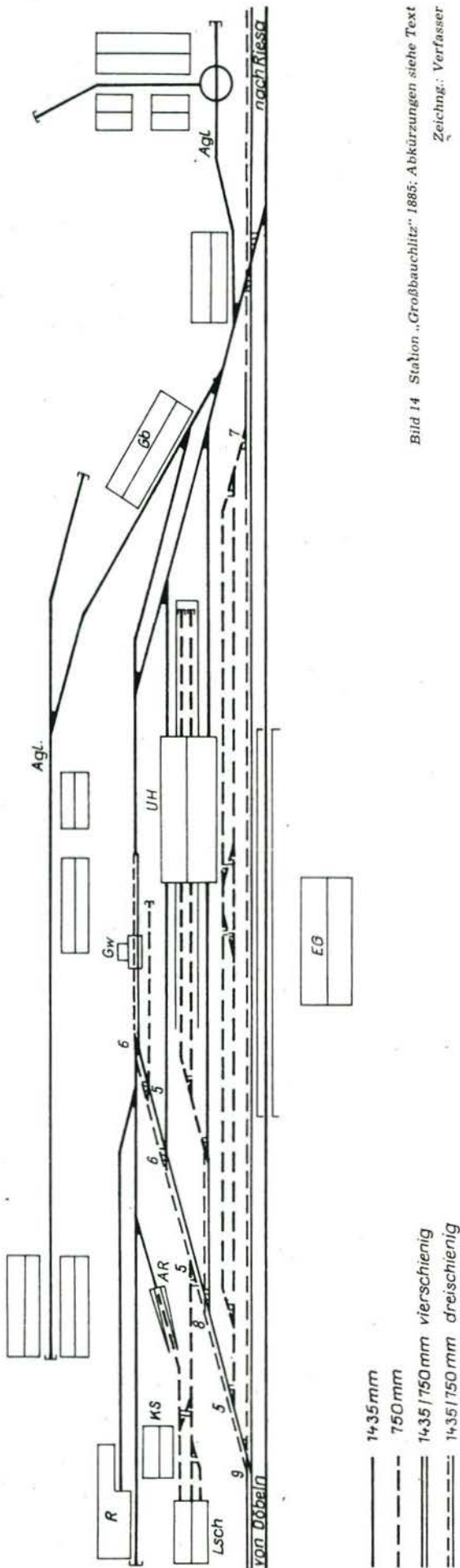


Bild 14 Station „Großbauchlitz“ 1885; Abkürzungen siehe Text
Zeichng.: Verfasser

auf. Zur Überleitung des schmalspurigen Gleises aus der seitlichen in die mittlere Lage wurden Ablenkungsstücke mit gegenüberliegenden Zwangsstücken eingebaut. Die einfache Abzweigung eines Schmalspurgleises aus der mittleren Lage gibt Bild 11 wieder. Hierbei entstand ein kompliziertes Schnittbild, das die unter 2. beschriebenen Lösungen erforderlich machte.

Auch die Möglichkeit des gleichzeitigen Abzweigens beider Spurweiten aus dem Stammgleis besteht. Ein Beispiel dafür ist Weiche 8 (Bild 12). Die einzige bewegliche Zunge fungiert in abgelegter Stellung wiederum als Zwangsschiene. Eine Krönung des Weichenbaus stellt aber Bild 13 dar. Diese vierschienige Dreizungenweiche war wie die Weichen 7 und 8 ebenfalls auf die Sonderkonstruktion angewiesen.

5. Station Großbauchlitz

Am 15. September 1884 wurde die Schmalspurstrecke zwischen Mügeln und Großbauchlitz und am 1. November 1884 zwischen Großbauchlitz und Döbeln eröffnet. Eine Besonderheit stellte dabei der Streckenabschnitt Döbeln—Signalstation Gadewitz über Großbauchlitz dar. Hier kam es auf einer Länge von 4,31 km zur Mitbenutzung eines Gleises der Vollspurbahn Riesa—Chemnitz (heute Karl-Marx-Stadt) durch die Schmalspurbahn.

Eine umfangreiche Ausdehnung der schmalspurigen Gleisanlagen in den Bahnhöfen Döbeln und Großbauchlitz ließen die dortigen örtlichen Verhältnisse nicht zu. Aus diesem Grund teilte man die Funktionen eines Bahnhofs auf beide Stationen auf. Döbeln (km 0,0) übernahm die Aufgaben als Personenbahnhof und verfügte zusätzlich nur über einen Eilgutschuppen. Großbauchlitz (km 0,9) diente als Güterübergangsbahnhof und erhielt ein Maschinenhaus, Kohlenschuppen, Umladehalle und Gleiswaage. Letztere war durch beide Spurweiten benutzbar. Die Weichenstraßen auf der Nordwestseite des Bahnhofs wurde gemischtspurig ausgeführt. Dadurch gelang es, das wiederholte Kreuzen zwischen Normal- und Schmalspurbahn zu vermeiden und größere Gleisnutzlängen zu erzielen.

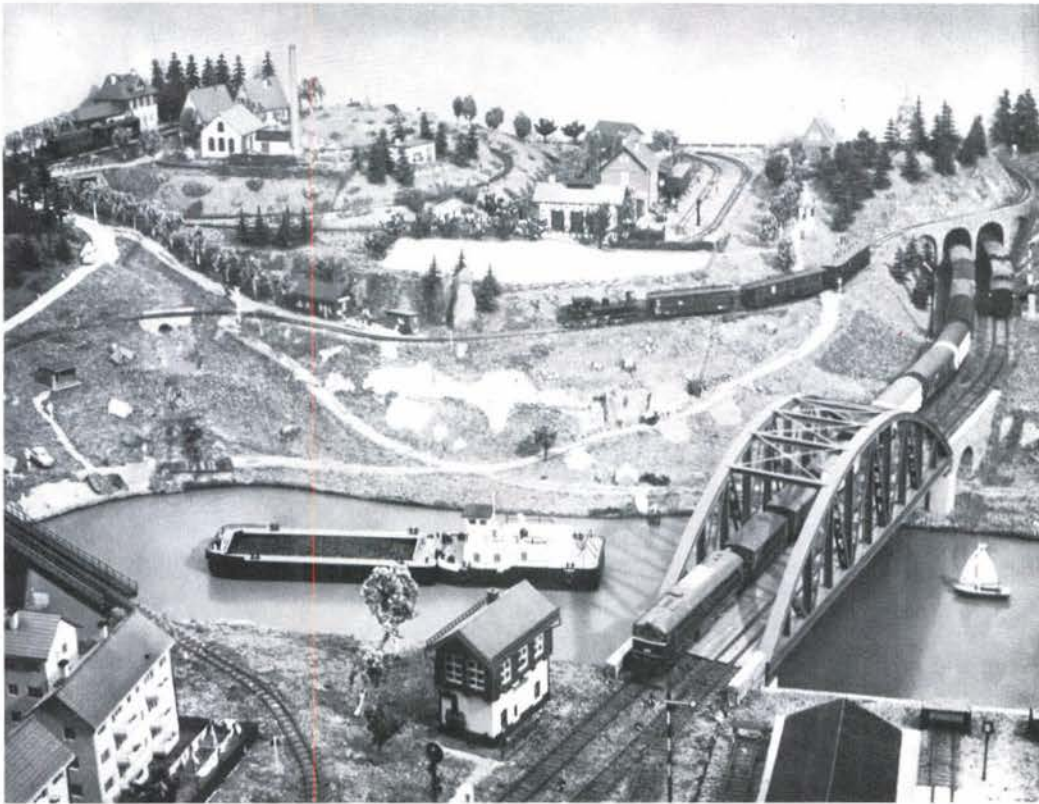
Der Gleisplan (Bild 14) gibt eine Übersicht über die Anordnung der Gleise und Hochbauten. Die arabischen Ziffern der Weichen sind mit denen der Weichenskizzen identisch und sollen eine Vorstellung über den jeweils verwendeten Weichentyp geben. Der eine Bahnsteig der Normalspurbahn wurde von der Schmalspurbahn mitbenutzt.

Heute ist von den beschriebenen Anlagen an dieser Strecke kaum noch etwas vorzufinden. Gemischtspurige Gleisanlagen jedoch können noch heute in einigen Bahnhöfen besichtigt werden. Als nichtsächsische Strecke hat auch die Harzquerbahn solche bemerkenswerte Gleisabschnitte.

Literatur

[1] Ledig/Ulbricht: Die schmalspurigen Staatseisenbahnen im Königreiche Sachsen. Leipzig, Verlag Wilhelm Engelmann, S. 15; 74—76; 121—122
[2] Köpcke/Pressler: Die neuesten Schmalspurbahnen in Sachsen. Civil-Ingenieur, (1885) 8, S. 562—574

**Im Bild
vorgestellt –
eine
zweispurige
Modellbahn-
anlage!**



Herr J. Focke aus Leipzig schrieb der Redaktion zu den beigelegten Fotos folgendes:

„Ich möchte Ihnen an Hand der beiliegenden Fotos die Weiterentwicklung unserer H0+H0_e-Modellbahnanlage (ME 5/72) einmal vorstellen. Neben verschiedenen Frisuren und Eigenbauten von Lokomotiven (ME 6/77 und ME 11/79) haben wir auf der Anlage u. a. die Flußlandschaft neu gestaltet und eine große Bogenbrücke für die Hauptbahn und eine Blechträgerbrücke für die Schmalspurbahn neu gebaut. Über diese führt die Schmalspurstrecke (jetzt auf H0_e umgespurt) in weitem Bogen am Hang des Flußtales entlang hinauf ins Hochland, welches wie früher im wesentlichen von unserer Kastenanlage (ME 11/73) gebildet wird.“



Bild 1 Blick über die Flußlandschaft mit der neuen Bogenbrücke der Hauptbahn auf das Hochland. Die Schmalspurstrecke führt über die neue Blechträgerbrücke (links im Bild angeschnitten) im weiten Bogen am Hang entlang hinauf ins Hochland. Auf Talfahrt befindet sich ein s.ä. Schmalspurzug mit ex. s.ä. IV K (Lok und Wagen Eigenbau)

Bild 2 Blick flußaufwärts über die Blechträgerbrücke mit ex. s.ä. IV K und Rollwagen; im Hintergrund ein Sägewerk mit Gleisanschluß von der Hauptbahn

Bild 3 Hier präsentiert sich vor dem Haltepunkt Lauterstein die ex. s.ä. IV K in voller Größe



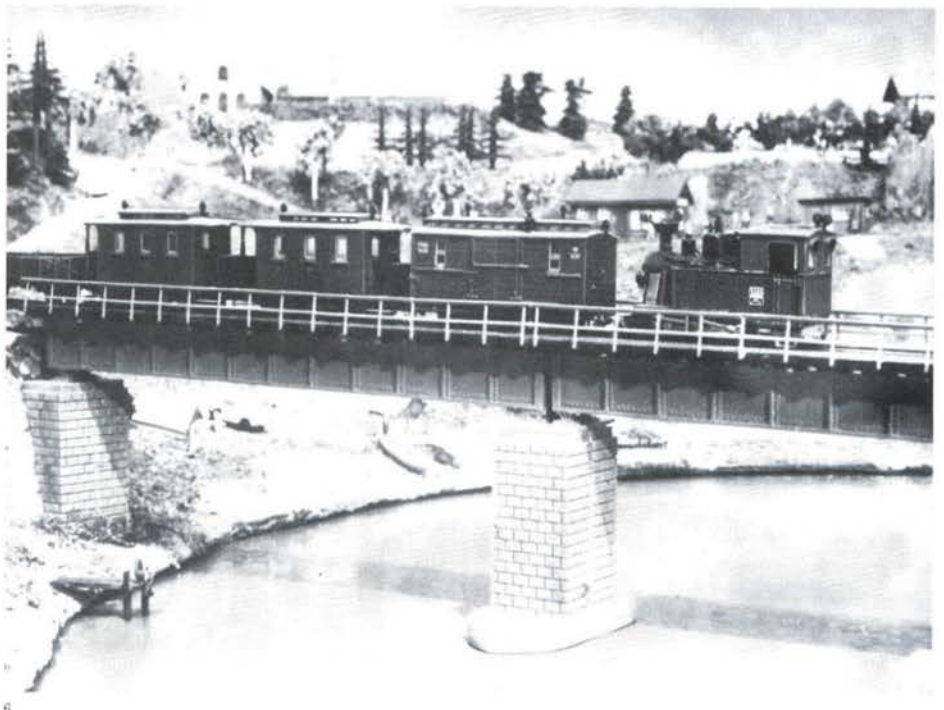


4



5

**Im Bild
vorgestellt –
eine
zweispurige
Modellbahn-
anlage!**



6



Bild 4 Museumszug mit sä. I K am Bachdurchlaß

Bild 5 Die sä. I K mit der hier gut sichtbaren Allan-Steuerung (beide Exzenterstangen arbeiten modellgetreu)

Bild 6 Museumszug auf der Blechträgerbrücke

Bild 7 Der „Radeburger“ Schmalspur-SKL hier als H0e-Modell

Fotos: J. Focke, Leipzig

„Straßenbahnbetrieb in Liberec“ (Heft 9/77)

Auf der meterspurigen Straßenbahn in Liberec, ČSSR, wurde der Betrieb am 25. Mai 1897 aufgenommen, wie Herr Knöbel richtig angegeben hat. Die erste Strecke führte vom Bahnhof durch die Stadtmitte bis Lidové sady und wird auch heute noch betrieben. Später wurde das Netz in den Jahren 1899 (nach Rochlice), 1904 (nach Ruzodol I.), 1912 (nach Horni Hanychov) und 1955 mit der Überlandstrecke nach Jablonec n. N. erweitert.

Inzwischen ist die Linie Nr. 2 Rochlice—Ruzodol I. im Jahre 1960 stillgelegt worden. Auf dem Rest des Netzes der 8,5 km langen Strecke Lidové sady—Horni Hanychov verkehren 3 Linien und zwar Linie Nr. 1 Lidové sady nur Montag bis Freitag in der Hauptverkehrszeit. Linie Nr. 3 Lidové sady—Vapenka/Horni Hanychov befördert ihre Fahrgäste täglich von 4 Uhr bis 24 Uhr und Linie Nr. 4 Lidové sady—Vapenka/Dolni Hanychov täglich, außer Sonntagvormittag, von 4.30 Uhr bis 20.30 Uhr. Auf allen Linien beträgt der Zugfolgeabstand 9 Minuten, so daß in der Hauptverkehrszeit zwischen Lidové sady und Vapenka alle 3 Minuten eine Straßenbahn in jeder Richtung fährt. Diesem zweigleisigen Streckenteil schließt sich ein eingleisiger mit 3 Ausweichen bei Horni Hanychov an. Die Fahrzeit der Linie Nr. 3 beträgt 32 Minuten. Auf allen Endstationen gibt es Schleifen.

Die Überlandstrecke (Linien Nr. 11 und 5) zwischen Liberec und Jablonec n. N. hat eine Länge von 13 km und wurde am 1. Januar 1955 dem Betrieb übergeben. Davor gab es bereits teilweisen Verkehr ab 16. November 1953 von Jablonec n. N. nach Proseč n. N. und ab 15. Februar 1954 bis Vratislavice n. N. Mit dem Bau dieser eingleisigen Strecke mit Ausweichen wurde im Jahre 1949 begonnen. Die Gleise liegen zum größten Teil auf eigenem Bahnkörper. Im Abschnitt Liberec—Vratislavice n. N. wurden 1966 zwei weitere Ausweichen gebaut und dadurch der Verkehr der neuen Linie Nr. 5 Liberec—Vratislavice n. N. ermöglicht. Diese wird nur Montag bis Freitag in der Hauptverkehrszeit früh und nachmittags befahren.

Typische Fahrzeuge für die Strecke Liberec—Jablonec waren die zweiachsigen Triebwagen vom Typ 6 MT, gebaut von der Waggonfabrik in Ceska Lipa. Als Beiwagen wurden ältere Fahrzeuge aus Liberec, Jablonec n. N. und Bratislava verwendet.

Beim Umbau der Überlandstrecke in den Jahren 1972 bis 1975 wurden neue Schienen auf Betonschwellen verlegt, und auch die Fahrleitung wurde wie bei einer Schnellbahn ausgebaut. Im Zusammenhang mit diesem Umbau sind die Strecke in Jablonec n. N. etwa um 600 Meter verkürzt und in beiden Städten neue Wendeschleifen errichtet worden. Auf der neuen Strecke wurde der teilweise Verkehr von Liberec nach Vratislavice n. N. am 31. Dezember 1975 eröffnet, bis nach Jablonec n. N. fährt die Straßenbahn wieder seit dem 29. Dezember 1976.

Auf den Linien Nr. 11 und 5 fahren jetzt nur noch die Triebwagen vom Typ T 3 im 12-Minuten-Abstand, in den Spitzenzeiten verkehrt also im Abschnitt Liberec—Vratislavice n. N. alle 6 Minuten ein Wagen in jeder Richtung. Die Fahrzeit von Liberec bis Jablonec n. N. beträgt jetzt 27 Minuten im Gegensatz zu den früheren 39.

Auf den Linien Nr. 1, 3, 4 und 5 beträgt der einheitliche Fahrpreis 1,— Kčs, wer umsteigen will, bekommt vom Fahrer eine Fahrkarte. Auf der Linie Nr. 5 ist das Umsteigen nur bis zur Stadtgrenze gestattet. Die Wagen der Linie Nr. 11 sind mit Schaffnern besetzt, da es auf dieser Linie drei Zonen zu 1,— Kčs gibt. Der Fahrpreis für die ganze Strecke beträgt also 3,— Kčs.

Der Fahrzeugpark besteht aus Triebwagen der Typen T II (Nr. 6-28) und T 3 (Nr. 29-48). Als Arbeitswagen dienen noch einige Triebwagen vom Typ 6 MT, Nr. 100, 101, 103, 104, 105 und 106. Der Schleif-Triebwagen Nr. 107 wurde von Usti n. L.



Bild 1 Der abgebildete Tw Nr. 14 war ein Prototyp. Lieferjahr: 1901

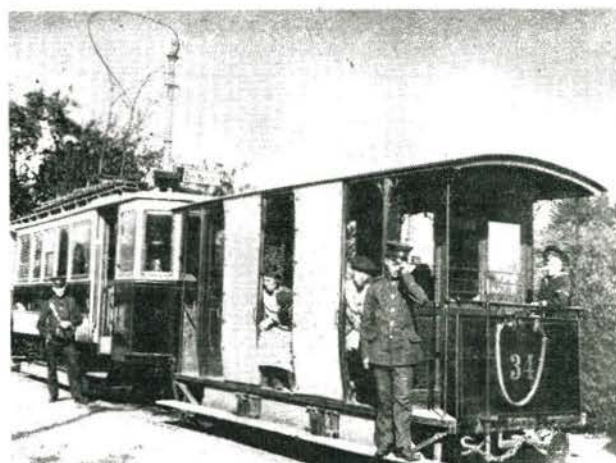
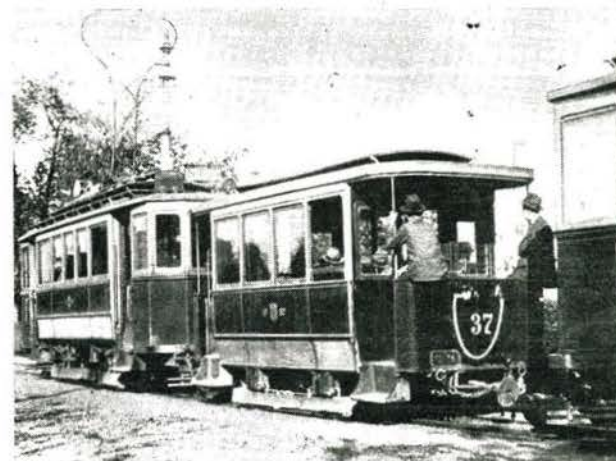


Bild 2 Zug der Linie nach Horni Hanychov mit offenem Sommer-Bw Nr. 34 (5. Juni 1922)

Bild 3 Kleine Beiwagen mit nur 12 Sitzplätzen, die in den 30er Jahren verschrottet wurden (15. Mai 1921)



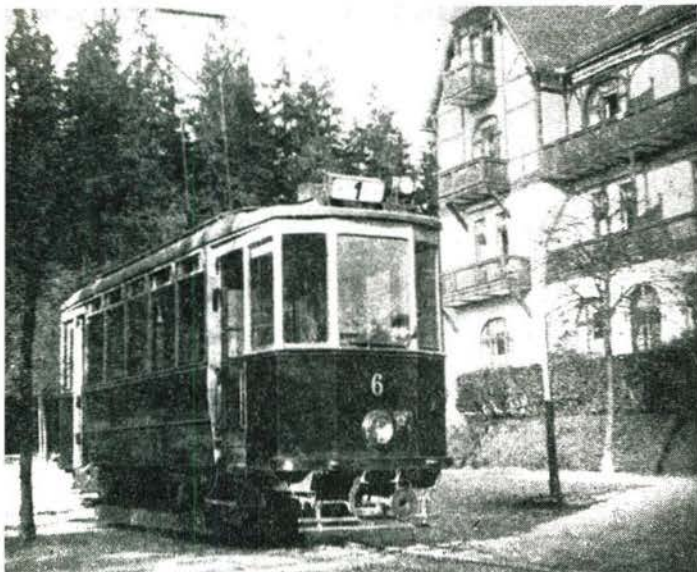
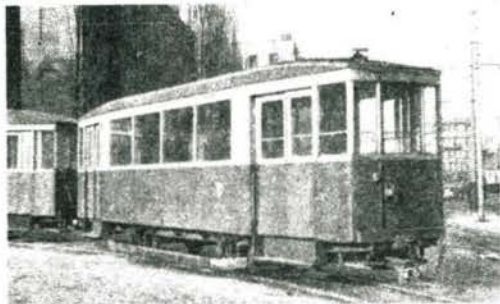
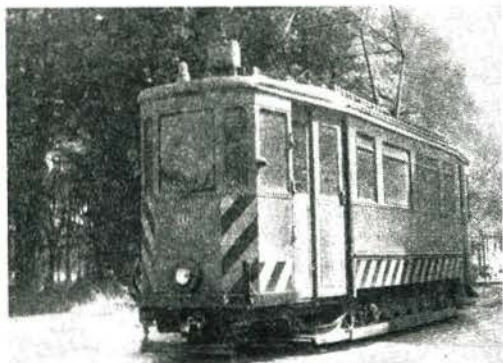


Bild 4 Tw Nr. 6 in der Endstation Lidove sady. Diese Wagen wurden von der Waggonfabrik in Studenka im Jahre 1921 gebaut (Tw Nr. 1-8, 10, 11) (20. Oktober 1928)



7



8

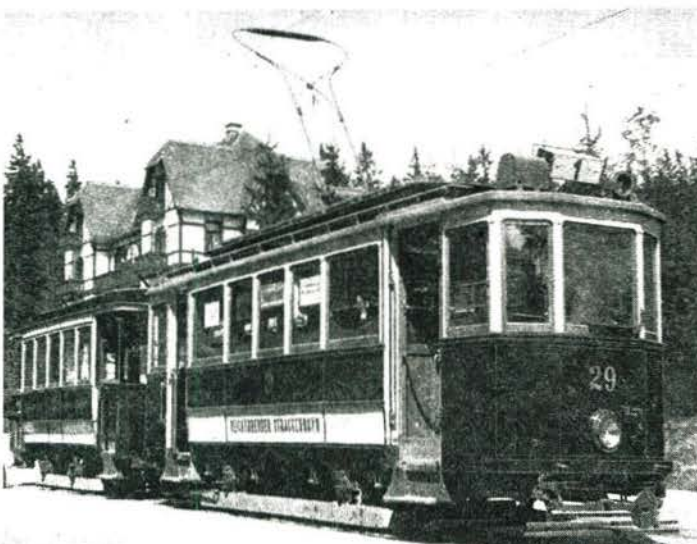


Bild 5 Zug der Linie Nr. 1 Lidove sady—Bahnhof mit Tw Nr. 29, gebaut im Jahre 1912 von der Waggonfabrik in Graz. Endstation Lidove sady (26. April 1926)



9

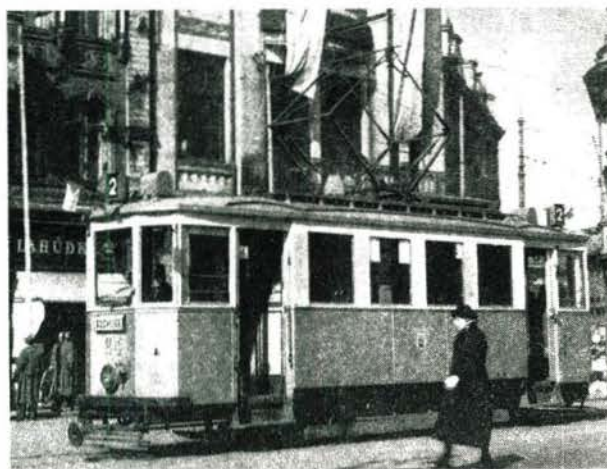
Bild 7 Der abgebildete Bw Nr. 49 kam aus Bratislava nach Liberec und war nur auf der Linie Nr. 11 in Betrieb

Bild 8 Der Schleif-Tw Nr. 107 kam aus Usti n. L. nach Liberec und soll nach Ausmusterung vom Technischen Museum in Brno, Abteilung städtischer Nahverkehr, übernommen werden

Bild 9 Einer der zwei von Jablonec n. N. übernommenen Schneepflüge

Fotos: A. Schlupck (3), E. Cethineo (6)

Bild 6 Tw Nr. 24 aus der Serie 9, 21—29 nach Umbau im Jahre 1952 (22. März 1953)



übernommen (ex Nr. 88). Die beiden Schneepflüge und der Oberleitungs-Revisions-Wagen stammen von der Straßenbahn in Jablonec n. N. Als letztes Fahrzeug sei noch auf die von den Verkehrsbetrieben Ostrava übernommene Schneekehrmaschine hingewiesen.

Obwohl Liberec den kleinsten Straßenbahnbetrieb in der ČSSR hat, soll er nach den neuesten Verkehrsplänen auch weiterhin bestehen bleiben. Geplant ist eine Neubaustrecke zum Ortsteil Ruprechtice, wo in den letzten Jahren eine neue große Siedlung entstand. Für Straßenbahnfreunde ist der Betrieb in Liberec besuchenswert, hauptsächlich wegen der schön gelegenen kurvenreichen und bergigen Strecken.

Hinzu kommt noch die ebenfalls in den letzten Jahren umgebaute Schwebeseilbahn auf den Jested (102 Meter). Sie hat inzwischen neue Kabinen mit einem größeren Fassungsvermögen, und die Seile werden nur von einem statt der früheren Doppelmaste gehalten.

Gisbert Jäkl, Liberec (ČSSR)