

3
84

transpress

modell eisenbahner

eisenbahn-modellbahn-zeitschrift · ISSN 0026-7422 · Preis 1.80 M

Rollfahrzeuge
der DR



**Zwischen
Wolgograd
und Uljanowsk ...**

... entstanden diese Aufnahmen von den Sowjetischen Eisenbahnen (SŽD) während einer Urlaubsreise im August 1982. Hier wird ein ausgedehntes Netz von zahlreichen Vorortbahnen betrieben. Hinzu kommt ein umfangreicher Güter-

verkehr in alle Richtungen des Landes. Auf den nicht elektrifizierten Strecken verkehren schwere und leistungsfähige Diesellokomotiven. Interessant, und immer wieder verlockend auf dem Farbfilm festgehalten zu werden, sind die vielfältigen Lackierungen der Triebfahrzeuge.

Auch 1984 wird dem Ausbau der Sowjetischen Eisenbahnen große Aufmerksamkeit geschenkt. Weitere Strecken werden elektrifiziert und ein zweites Gleis erhalten.

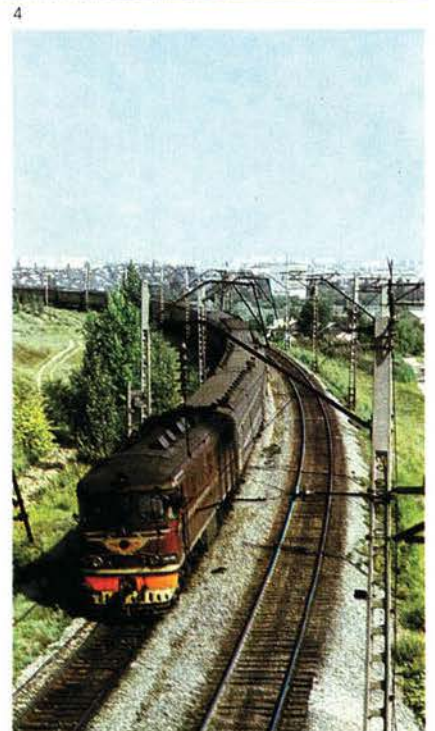
1 Elektrischer Nahverkehrszug vom Typ ER₂ (ЭР₂) der Rigaer Waggonfabrik in Wolgograd. Diese Züge sind auch im Vorortverkehr der UdSSR weit verbreitet.

2 Schwere Diesellokomotive vom Typ TEM 2 (ТЭМ 2) der Brjanster Maschinenfabrik bei Rangierarbeiten in Uljanowsk.

3 Doppel-Diesellokomotive Typ TE 3 (ТЭ3) vor einem schweren Güterzug in Uljanowsk.

4 Typischer Weistreckenzug mit 16 Wagen in Wolgograd – fotografiert auf dem Wege zum historischen Mamai-Hügel.

Text und Fotos: K. Kieper, Ahrensfelde



eisenbahn-modellbahn-
zeitschrift
33. Jahrgang



transpress
VEB Verlag für Verkehrswesen
Berlin

ISSN 0026-7422

Titelbild

Nicht nur während der Ferienzeit ist die Oberweißbacher Bergbahn ein geschätztes und beliebtes Verkehrsmittel. Neben Tausenden Touristen befördert sie zu jeder Jahreszeit auch zahlreiche Berufsreisende. U. B. entstand Anfang Mai 1983.

Foto: R. Kahmann, Elsterwerda

modelleisenbahner

forum	Leser meinen, schreiben, fragen und antworten DMV teilt mit; Anzeigen	2 26 27
literatur	Rezensionen	28

eisenbahn

kurzmeldungen	DDR und Ausland Lokeinsätze	3 11
fahrzeugarchiv	IV K-Loktransportwagen	4
historie	Historische Postkarten	10
international	Rübenbahnen in Mittelböhmen	12

nahverkehr

mosaik	Straßenbahn der Stadt Nordhausen	6
---------------	----------------------------------	---

modellbahn

aktuell	XXXI. Modellbahnwettbewerb	24
mosaik	Das gute Beispiel	15
anlage	Oldtimer-Bahn Bildaesle von einer Heimanlage	18 3. US
tips	Rollfahrzeuge der DR Tenderlaternen für BR 86 in H0, Gehäuseherstellung, Anregung für eine H0-Anlage	21 25
vorbild-modell	VT 137 322	20

Redaktion

Verantwortlicher Redakteur:
Dipl. rer. pol. Rudi Herrmann
Telefon: 2 04 12 76
Redakteur: Ing. Wolf-Dietger Machel
Telefon: 2 04 12 04
Redaktionelle Mitarbeiterin:
Gisela Neumann
Gestaltung: Ing. Inge Biegholdt
Anschrift:
Redaktion „modelleisenbahner“
DDR – 1086 Berlin,
Französische Str. 13/14,
Postfach 1235
Fernschreiber: Berlin 11 22 29
Telegrammadresse: transpress
Berlin
Zuschriften für die Seite „DMV
teilt mit“ (also auch für „Wer hat –
wer braucht?“)
sind 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
Dipl.-Ing. oec. Gisela Baumann,
Berlin
Karlheinz Brust, Dresden
Achim Delang, Berlin
Dipl.-Ing. Günter Driesnack,
Königsbrück (Sa.)
Dipl.-Ing. Peter Eickel, Dresden
Eisenbahn-Bau-Ing. Günter Fromm,
Erfurt
Dr. Christa Gärtner, Dresden
Ing. Walter Georgii, Zeuthen
Ing. Paul Heinz, Sonneberg
Ing. Wolfgang Hensel, Berlin
Dipl.-Ing. Hans-Joachim Hütter, Berlin
Werner Ilgner, Marienberg
Prof. em. Dr. sc. techn. Harald Kurz,
Radebeul
Wolfgang Petznick, Magdeburg
Ing. Peter Pohl, Coswig
Ing. Helmut Reinert, Berlin
Gerd Sauerbrey, Erfurt
Dr. Horst Schandert, Berlin
Ing. Rolf Schindler, Dresden
Joachim Schnitzer, Kleinmachnow
Jacques Steckel, Berlin
Hansotto Voigt, Dresden

Erscheint im transpress

**VEB Verlag für Verkehrswesen
Berlin**
Verlagsdirektor: Dr. Harald Böttcher
Chefredakteur des Verlags:
Dipl.-Ing.-Ök. Journalist Max Kinze
Lizenz Nr. 1151
Druck:
(140) Druckerei Neues Deutschland,
Berlin
Erscheint monatlich;
Preis: Vierteljährlich 5,40 M.
Auslandspreise bitten wir den Zeitschriftenkatalogen des „Buchexport“,
Volkseigener Außenhandelsbetrieb
der DDR, DDR – 7010 Leipzig,
Postfach 160, zu entnehmen.
Nachdruck, Übersetzung und Auszüge sind nur mit Genehmigung der
Redaktion gestattet.
Art.-Nr. 16330

Redaktionsschluß: 15. 2. 1984
Geplante Auslieferung: 20. 3. 1984

Verlagspostamt Berlin

Anzeigenannahmestellen in der
DDR, für Wirtschaftsanzeigen der
VEB Verlag Technik, 1020 Berlin,
Oranienburger Str. 13–14, PSF 201.

Bestellungen nehmen entgegen: in
der DDR: sämtliche Postämter und
der örtliche Buchhandel; im Aus-
land: der internationale Buch- und
Zeitschriftenhandel, zusätzlich in
der BRD und in Westberlin: der örtliche
Buchhandel, Firma Helios Lite-
raturvertrieb GmbH., Berlin (West)
52, Eichborndamm 141–167, sowie
Zeitungsvertrieb Gebrüder Peter-
mann GmbH & Co KG, Berlin (West)
30, Kurfürstenstr. 111.
Auslandsbezug wird auch durch den
Buchexport Volkseigener Außen-
handelsbetrieb der Deutschen
Demokratischen Republik, DDR –
7010
Leipzig, Leninstraße 16, und den
Verlag vermittelt.



Anzeigenverwaltung
VEB Verlag Technik Berlin
Für Bevölkerungsanzeigen alle

Leser meinen ...

Vorbildgerechte Modellgebäude – aber wie?

Mit Interesse las ich den Beitrag „Vorbildgerechte Modellgebäude – aber wie?“ im „me“ 12/83. Die Plastebauteile haben in der Regel eine gute Qualität. Vorbildwidrig sind jedoch die meist stark glänzenden Oberflächen, die sich aber durchaus abstumpfen lassen. Dazu ist ein in etwas Lösungsmittel (z. B. Nitro-Verdünnung, Benzol) getränkter Lappen erforderlich, mit dem die glänzenden Flächen vorsichtig abgerieben werden.

Auch bei den Mauerwerkteilen aus Plaste lassen sich die Fugen stärker hervorheben, wenn man die Flächen ebenfalls nach der genannten Methode behandelt. Dazu lassen sich (mit Berliner Holzkaltleim vermischte) Wasserfarben oder auch in beschränktem Umfang Nitrofarben verwenden.

H. Mallow, Angermünde

Lobenswert wäre die Produktion von Wandplatten des WBS 70 für alle Nenngrößen. Da dieser Neubauplast in der DDR am meisten verbreitet ist, dürfte dafür das Interesse sehr groß sein. Türen und Fenster könnten gleich in den Platten enthalten sein. Deckenplatten sind m. E. nicht erforderlich, da sie selbst leicht herzustellen sind. Jedoch wäre für die Nachgestaltung von Treppenhäusern pro Etage ein Element erforderlich. Alle genannten Teile würden zum Bau eines fünfstöckigen Gebäudes mit einem Treppenaufgang vollkommen ausreichen. Der Verkauf in Plastebeuteln erscheint hierzu sehr zweckmäßig, da man dann die Neubauten den jeweiligen Platzverhältnissen auf der Anlage anpassen könnte.

R. Zemke, Dresden

Bekanntlich befindet sich der größte Teil unserer Republik im Flachland. Ob dort auch die meisten Modelleisenbahner wohnen, entzieht sich meiner Kenntnis, ich erblicke aber hierin einen Widerspruch zu dem Gebäudesortiment unserer Modellbahnzubehörhersteller. Das handelsübliche Sortiment umfaßt aber vorzugsweise Gebäude, die typisch für das Bergland sind. Für das Nachbilden des Flachlands auf Modellbahnanlagen fehlen leider solche Mo-

delle, die typische Baumaterialien des Flachlands imitieren. Dazu gehören u. a. rote und gelbe Klinker, Mörtelputz usw. Kurz gesagt, ich vermisse einen Mittel- bzw. Kleinstadtbahnhof mit roten und gelben Klinkersteinen, wie beispielsweise die Bahnhöfe Burg (b. Magdeburg) und Werder (Havel). Es wäre nur zu begrüßen, wenn das vorhandene Sortiment künftig entsprechend ergänzt werden würde.

C. Dahl, Burg b. Magdeburg

Leser schreiben ...

Auf alten Bahndämmen durch Brandenburg und Mecklenburg

Zum fünften Mal laden die AG 1/11 „Verkehrsgeschichte“ und die Sektion Wandern der BSG Rotation Berlin-Mitte zu einer Wanderung auf alten Bahndämmen ein. Die Veranstaltung findet am 2. Juni 1984 statt. Die Routen zwischen 6 und 100 km Länge folgen weitgehend der Trasse der ehemaligen Oderbruchbahn zwischen Seelow, Hasenfelde und Müncheberg. Wie in den vergangenen Jahren, erhalten die Teilnehmer ein Wanderheft mit Streckenskizzen, Routenbeschreibung sowie verkehrs- und heimatgeschichtlichen Informationen und am Ziel eine Urkunde sowie ein Souvenir.

Für Eisenbahnfreunde wird eine geführte Wanderung über 23 km von Heinersdorf nach Hasenfelde und Lietzen nach Diedersdorf organisiert. Wer daran teilnehmen möchte, sollte sich unbedingt sofort anmelden. Nähere Informationen enthält die

Ausschreibung. Sie kann – wie auch Meldekarten – von Bertram Neumann, 1120 Berlin, Rennbahnstr. 25, angefordert werden.

Dr. H.-J. Pohl, Berlin

Ausstellung war gefragt

Vom 6. bis 16. Januar 1984 fand im Berliner Kreiskulturhaus „Prater“ die traditionelle Modellbahn-Ausstellung der Arbeitsgemeinschaft „Weinbergsweg“ statt. Interessante Gemeinschafts- und Heimanlagen standen wiederum im Mittelpunkt dieser Ausstellung. Insgesamt wurden rund 32 000 Besucher gezählt.

K. Salke, Berlin

15 Jahre AG 4/33 „Johannes Scharrer“ in Erfurt

Am 28. Oktober 1983 feierte die Arbeitsgemeinschaft 4/33 „Johannes Scharrer“ in Erfurt ihr 15jähriges Jubiläum in den selbst renovierten Arbeitsräumen. Zu den Gästen gehörten u. a. der Präsident der Rbd Erfurt, Herbert Marktscheffel, der Leiter des Bw Erfurt, Kollege Hähner, der Sekretär des BV Erfurt, Freund Reichert, eine Delegation des VEB PIKO Sonneberg unter Leitung des Direktors für Forschung und Entwicklung, Kollege Gundermann, eine Delegation des VEB Berliner TT-Bahnen unter Leitung des amtierenden Betriebsdirektors, Kollegen Schauer und Vertreter des Patentbetriebes VEB Optima Büromaschinen Erfurt im Kombinat Robotron. Der Vorsitzende der AG, Karl-Heinz Becker, gab einen Über-

blick über die Entwicklung der Arbeitsgemeinschaft von 1968 bis 1983. Gleichzeitig dankte er für die großzügige Unterstützung, die von der DR sowie den Modelleisenbahnbetrieben VEB PIKO und VEB Berliner TT-Bahnen gegeben wurde. Anschließend konnte die 60 m² große Gemeinschaftsanlage besichtigt werden. Daran schloß sich ein umfangreicher Erfahrungsaustausch an, bei dem unter anderem über das Fahrverhalten von Triebfahrzeugen in der Nenngröße H0 diskutiert wurde.

A. Schubert, Erfurt

Leser fragen ...

Wo entstand das Foto?

Im „me“ 1/84 veröffentlichten Sie auf der Seite 10 ein Foto von der Lok 91866, das Anfang der 60er Jahre in Dresden-Friedrichstadt aufgenommen worden sein soll. Nach meinen Unterlagen war diese Maschine zumindest zu diesem Zeitpunkt im Bw Reichenbach (Vogtl.) beheimatet. Was ist nun richtig?

H. Seimlich, Plauen

Leser antworten ...

Die Aufnahme der Lok 91866 entstand nicht in Dresden-Friedrichstadt, sondern in Reichenbach (Vogtl.) unterer Bahnhof. Das im Vordergrund sichtbare meterspurige Gleisstück gehörte zu den Anlagen der Strecke Reichenbach unt. Bahnhof – Oberheinsdorf.

Die BR 91³⁻¹⁸ des Bw Reichenbach wurde auf der Nebenbahn Reichenbach oberer Bahnhof – Göltzschtalbrücke – Lengenfeld eingestzt. Im März 1967 verkehrte auf der Reststrecke bis Bahnhof Göltzschtalbrücke letztmalig eine Lok dieser Baureihe, die 91576. Interessant ist noch, daß die 91866 im zweiten Weltkrieg stark beschädigt wurde. Mit Teilen einer von anderen, ebenfalls nicht mehr betriebsfähigen, T 9³ richtete man die Maschine im Bw Reichenbach wieder her. Es wurde sozusagen aus zwei Schrottlöks wieder eine betriebsfähige Maschine aufgebaut.

G. Wengorz, Mylau

Abzuholen im Fundbüro!



Dieses Schild fotografierte Detlef Hager aus Sömmerda unlängst im Bahnhof Weißwasser.

50 Jahre Trolleybus in Moskau

Am 15. November 1933 fuhr in Moskau der erste Trolleybus zwischen dem damaligen Vorstadtdorf Wsjechswjaty am heutigen Leningradski Prospekt und dem Belorussisch-Baltischen Bahnhof. Diese Strecke war 7,3 Kilometer lang und bewährte sich so gut, daß kurz danach die Erweiterung des Streckennetzes beschlossen wurde. Ende 1934 verkehrten schon mehr als 50 Trolleybusse.

Heute werden in Moskau täglich 2300 elektrisch betriebene Busse auf 78 Linien mit einer Gesamtlänge von 2111 km eingesetzt. 10000 Beschäftigte sind in den acht Trolleybusbetriebshöfen der sowjetischen Hauptstadt als Fahrer und im Werkstattdienst beschäftigt. Neben der Metro ist der Trolleybus das zuverlässigste Verkehrsmittel, was er erst kürzlich wieder unter Beweis stellte: Als der Winter Ende 1983 mit gewaltigen Schneemassen Einzug hielt, mußte die Straßenbahn den Betrieb fast einstellen, die Trolleybusse fuhren dagegen störungsfrei durch die sowjetische Hauptstadt.
me

Obus-Betriebe in der BRD

Wie in vielen anderen westeuropäischen Ländern verlor auch in der BRD Mitte der 60er Jahre der Obus an Bedeutung. Gab es dort 1960 noch 782 Fahrzeuge, waren es 1980 nur 100. Z. Z. werden nur in Kaiserslautern, Esslingen und Solingen Obusse eingesetzt. Jedoch haben Verkehrsexperten erkannt, daß diesem umweltfreundlichen Nahverkehrsmittel in der BRD eine große Perspektive beschieden sein wird. So erhielten die Verkehrsbetriebe der Stadt Esslingen kürzlich neue Gelenkbusse, die von der Firma Vetter geliefert worden sind. Neue Obusse werden ab Frühjahr 1984 auch in Solingen verkehren. In Österreich, Frankreich und der Schweiz gewinnt dieses umweltfreundliche Nahverkehrsmittel ebenfalls wieder an Bedeutung. Bestehende Obusnetze werden ausgebaut und teilweise sogar neue Betriebe eingerichtet.
me

U-Bahnbau in Lagos

Rund eine Milliarde US-Dollar wird der Bau einer U-Bahn in der Hauptstadt von Nigeria, Lagos erfordern. Bis 1988 soll ein Teil der ersten Linie, die die nördlichen Vororte mit dem Handelszentrum im Stadtinneren verbinden soll, eröffnet werden. Jeder der zum Einsatz kommenden 30 Züge kann 1900 Fahrgäste befördern.
me

Betagte Fußgängerbrücke wird abgerissen

Quer über den Gleisanlagen des Bahnhofs Rathenow befindet sich eine inzwischen betagte Fußgängerbrücke. Das seinerzeit ästhetisch gut gelungene Bauwerk muß einem neuen weichen. 1904 entstand diese Fußgängerbrücke, um den damaligen Staatsbahnhof mit der früheren Brandenburgischen Städtebahn (Neustadt-Rathenow-Brandenburg-Belzig-Treuenbrietzen) zu verbinden. Die neue Brücke wird 100 Meter östlich

entstehen und 1985 für den Fußgängerverkehr freigegeben.

Text: U. Altmann, Rathenow;
Foto: K. Drygalla, Premnitz

Arbeiten gehen zügig voran

Seit 1978 wird an der Rekonstruktion des Bahnhofes Flughafen Berlin-Schönefeld gearbeitet. Da keine Einschränkungen des umfangreichen Zugverkehrs möglich sind, mußten diese Arbeiten über einen langen Zeitraum geplant werden. Inzwischen sind die überdachten Fernbahnsteige D, C und B fertiggestellt. Am Bahnsteig B endet vorübergehend die S-Bahn, damit der Neubau des eigentlichen S-Bahnsteiges A in Angriff genommen werden kann. Gleichzeitig wird der Fußgängertunnel fertiggestellt. Mitte dieses Jahres werden er und das moderne Empfangsgebäude übergeben. Ende Dezember 1984 soll die S-Bahn am neuen Bahnsteig A auf einem Gleis und wenig später auf beiden Gleisen halten.
me
(Märkische Volksstimme vom 31. Dezember 1983)

Museumsbahn in Norwegen

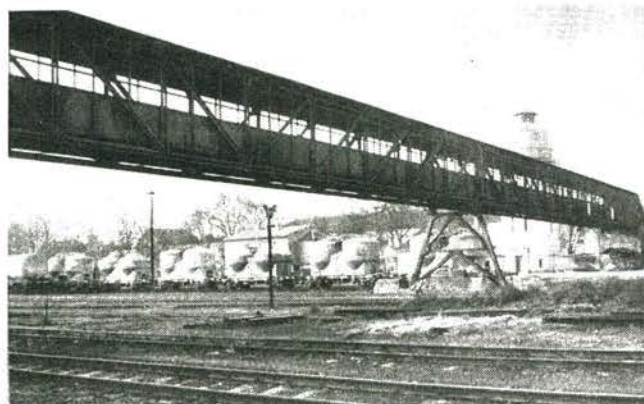
Der nordöstlich von Oslo gelegene Ort Sørumsand ist Ausgangspunkt einer 750-mm-spurigen Eisenbahnstrecke, die kurz vor der endgültigen Betriebseinstellung von Eisenbahnfreunden gerettet wurde. Auf dem verbliebenen 3,5 km langen Streckenabschnitt verkehrten im Sommer sonntags Sonderzüge mit Dampflok. Die Bahn beginnt auf einem provisorischen Bahnhof, der rund 500 m vom NSB-Bahnhof Sørumsand entfernt ist, führt über Bingsfos (Betriebsleitung und Lokschuppen) und endet in Fossum an der Hauptstrecke Oslo-Stockholm. Vorhanden sind drei Dampfloks. Neben Originalwagen werden auch solche anderer norwegischer Bahnen sowie aus der VR Polen eingesetzt.
Re.

Neue Dieselloks für British Rail

British Rail übernimmt jetzt 35 neue dieselelektrische Lokomotiven für den Gütertransport mit einer Leistung von 2460 kW. Die als Klasse 58 bekannte neue Ausführung wird von einem 12-Zylinder-Rusten-V-Motor angetrieben, dessen Leistung 2460 kW beträgt. Der Dieselmotor treibt einen Hauptwechselstromgenerator an, der Strom an einen Gleichrichter liefert. Dort erfolgt die Umwandlung in Gleichstrom, der die sechs Fahrmotoren versorgt. Die Lok ist in der Lage, einen Zug von 1000 t mit einer Geschwindigkeit bis zu 130 km/h zu befördern. Es können maximal drei Lokomotiven gekuppelt werden.
RSp.

Güterverkehr aufgenommen

Am 12. Februar 1984 fuhr der erste Kohlenzug von Nordhausen nach Silberhütte. Damit wurde auf der neuen Verbindungsstrecke Straßberg-Stiege der planmäßige Betrieb aufgenommen, der aber Ende März 1984 noch einmal wegen Bauarbeiten für einige Zeit unterbrochen werden muß.
Rö.



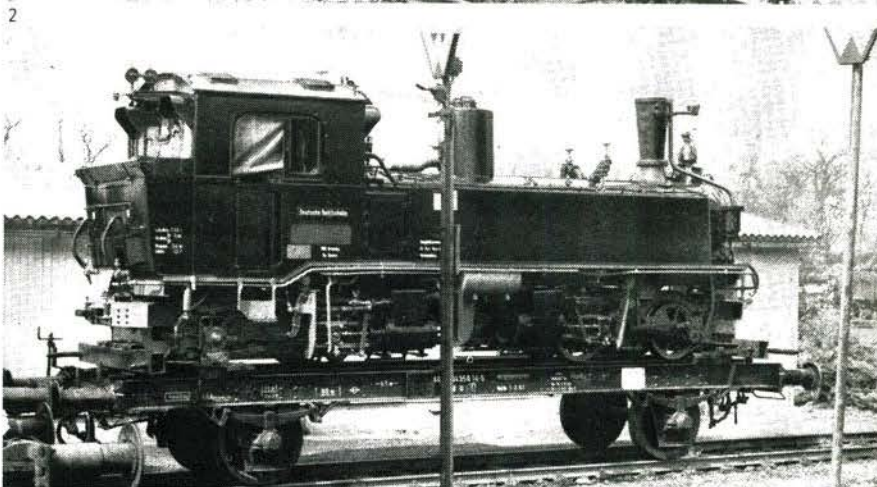
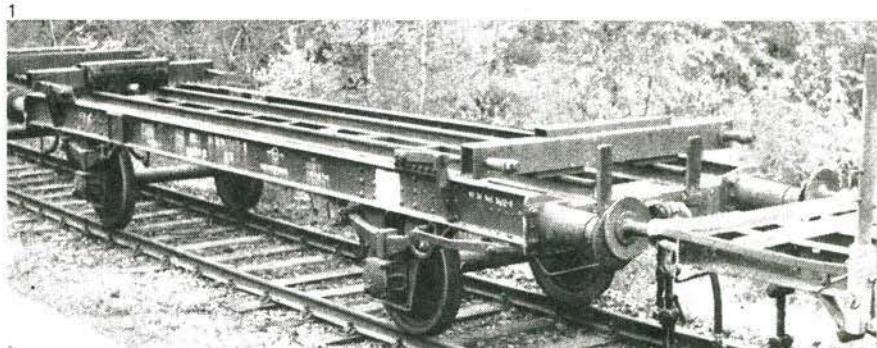
Wilfried Rettig (DMV), Görlitz

Die IV-K-Loktransportwagen der DR

Zum Transport ihrer Schmalspurlokomotiven ins Ausbesserungswerk beschafften die Königlich Sächsischen Staatseisenbahnen u.a. fünf Transportfahrzeuge (heutige Nummern 40509435612 bis 40509435616, ex 84-31-30 bis 84-31-34) mit einem 750-mm-spurigen Fahrbühnenaufbau und zwei Vorlegebalken zum Sichern der Ladung (Abb. 1). In den Jahren 1894 bzw. 1898 in der damaligen Hauptwerkstatt Chemnitz gebaut, sind sie teilweise 90 Jahre alt und damit bereits 5 Jahre älter als die z.Z. dienstälteste Maschine dieser Baureihe. Heimatbahnhof für die Wagen ist Freital-Potschappel, weil in der dortigen Wagenausbesserungsstelle bei Bedarf kleinere Reparaturen ausgeführt werden. Sind die Transportfahrzeuge nicht im Einsatz, befinden sie sich meist im Heimat-Raw „DSF“ Görlitz. Bis 1965 waren diese Spezialwagen im Raw „Wilhelm Pieck“ Karl-Marx-Stadt beheimatet. Sie besitzen eine durchgehende Zugstange, haben 5,4m Achsstand, 8,0m Ladelänge und eine Tragfähigkeit von 24,0t. Als „lichte Nutzbreite“ ist in den Betriebsbüchern 2,06m (40509435616) und 2,6m (übrige Wagen) angegeben, doch haben alle Wagen einheitliche Vorlegebalken, die mit 2,37m Länge die breitesten Teile sind. Weitere Einzelheiten enthält die Tabelle. Der Schienenaufbau trägt die Gußinschrift SGF 1893. Als Leitungswa-

gen sind sie lediglich mit einer „Verschiebepbremse“ (laut Betriebsbuch) ausgerüstet, die allerdings bereits eine Rarität darstellt. Eine Spindelbremse wirkt mit zwei Bremsklötzen nur auf das erste Rad der ersten Achse (Abb. 3). Der Wagen 40509435612 ist sogar noch mit einer einseitig auf die erste Achse wirkenden Hebelbremse ausgerüstet (Abb. 4). Anfang 1983 wurde der Wagen 40509435614 im Heimat-Raw „DSF“ Görlitz modernisiert. Die Gleitlagerradsätze wurden gegen solche mit Rollenachslagern ausgetauscht, und die Eigenmasse von 7300kg konnte durch Anbringen von Ballastmaterial auf 9600kg erhöht werden. Auch der Wagen 40509435615 mußte bereits auf diese

Weise beschwert werden, weil die Eigenmasse leerer Wagen ab 1. Januar 1985 mindestens 9t betragen muß. Die Gleitlagerachsen werden bei der nächsten Revision ausgetauscht. Im ersten Halbjahr 1983 wurde der Wagen 40509435612 modernisiert. Auch er erhielt eine höhere Eigenmasse, Rollenlagerradsätze und Signalstützen an den Vorlegebalken. Vorgesehen ist, die ungünstig angeordnete Feststellbremse abzubauen, weil sie praktisch nie benutzt wird und einen zu hohen Aufwand bei der Aufarbeitung erfordert. Diese Fahrzeuge werden vermutlich noch ihren 100. Geburtstag erleben. Immerhin dürften sie die ältesten Regelspurwagen im Betriebseinsatz sein.



1 Der IV-K-Loktransportwagen 4050943 5612

2 Wagen 4050943 5614 mit der in zur Lokeinsatzstelle Mügeln gehörenden 991564 vor Abfahrt nach Oschatz in Görlitz.

3 Spindelbremse am Wagen 4050943 5614

4 Hebelbremse am Wagen 4050943 5612

5 Der sonst nur für den Transport von IV-K-Lokomotiven genutzte Wagen 40 50943 5613 wurde Ende 1983 zweckentfremdet genutzt. Obwohl mit einem 750-mm-spurigen Gleis ausgerüstet, ist auf diesem Fahrzeug die Lok 04 (600-mm-Spur) der Pionierisenbahn Cottbus (Krauss 1895/3311) von Cottbus in das Raw „DSF“ Görlitz transportiert worden. Das Foto entstand am 7. November 1983 in Görlitz

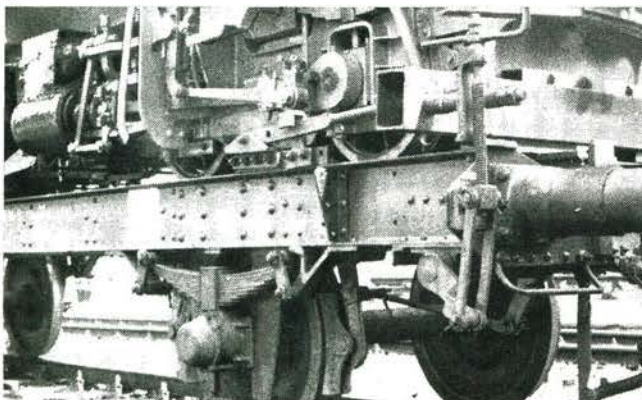
Wagen-Nr. ab 1967	40509435612	40509435613	40509435614	40509435615	40509435616
Wagen-Nr. von 1951 bis 1967 ¹	84-31-30	84-31-31	84-31-32	84-31-33	84-31-34
Nutzlänge	8,0 m	8,0 m	8,0 m	8,0 m	8,0 m
Breite Vorlegebalken	2,3 m	2,3 m	2,3 m	2,37 m	2,3 m
Achsstand	5,4 m	5,4 m	5,4 m	5,4 m	5,4 m
Masse	2)	7290 kg	9600 kg	9300 kg	7290 kg
Lademasse	22,8 t	24,0 t	22,8 t	22,8 t	24,0 t
Tragfähigkeit	24,0 t	25,0 t	24,0 t	24,0 t	25,2 t
Handbremsart	Hebel	Spindel	Spindel	Spindel	Spindel
Radsätze	Rollenl.	Gleitl.	Rollenl.	Gleitl.	Gleitl.
LüP	9,98 m	9,94 m	9,94 m	9,92 m	10,7 m

¹ Dienstgüterwagen erhielten ab 1951 die Gattungsnummern 80 bis 96, die erste Ziffer der Ordnungsnummer, z.B. 84-31-33, bedeutete die Zuordnung zur jeweiligen Rbd (3 = Rbd Dresden).

² Leermasse > 9000kg, Wagen wird noch gewogen..

Fotos: Verfasser

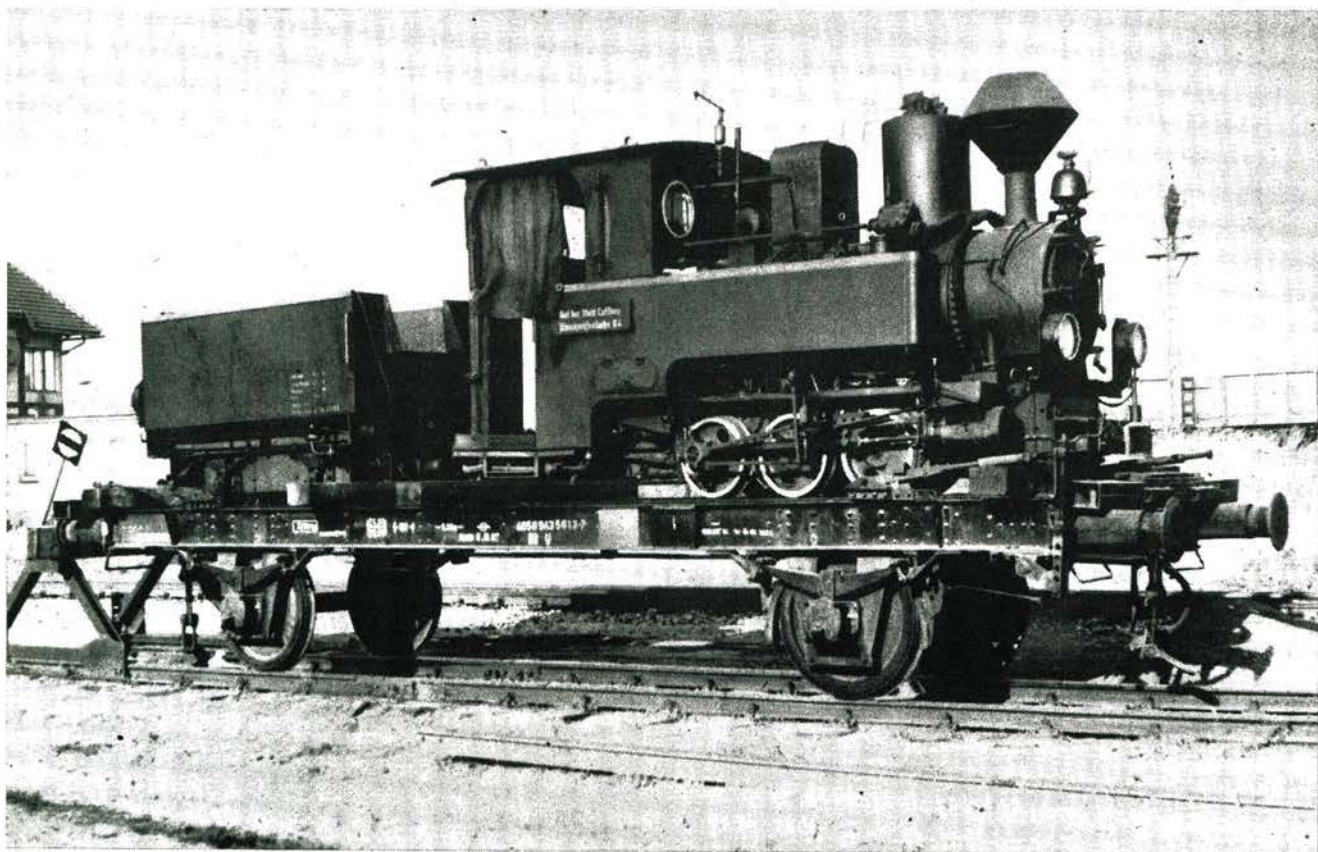
3



4



5



99 1775 und 99 6001 einmal anders

Nunmehr ist sie komplett, die Serie Sonderbriefmarken „Schmalspurbahnen der DDR“. Mit den beiden für den 20. März angekündigten Zusammendrucken erscheinen die letzten der insgesamt 16 Motive.

Diesmal werden die sächsische Strecke Crazzahl – Oberwiesenthal und die Selketalbahn (1000mm) auf Markenbildern gezeigt. Auf dem 30-Pf-Wert ist die 99 1775 dargestellt; der 40-Pf-Wert erinnert an die 99 6001. Wie schon auf den vorangegangenen Emissionen ordnete der Markenschöpfer Detlef Gliński, Berlin, im Zwischenfeld neben touristischen Sehenswürdigkeiten die Streckenskizzen an.

aw



Winfried Schwarzbach und
Jürgen Meyer, Nordhausen

Die Straßenbahn der Stadt Nordhausen

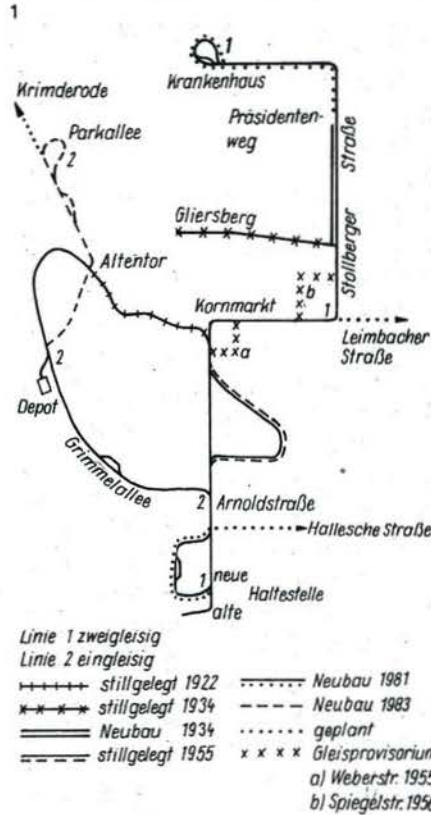
Nordhausen am Harz war schon seit Jahrhunderten ein bedeutender Schnittpunkt wichtiger Handelswege. Von Süddeutschland führten sie in Richtung Norden über oder um den Harz herum. Nachdem die Eisenbahnlinien Nordhausen erreicht hatten und das Straßennetz weiter und besser ausgebaut worden war, vergrößerte sich die Industrie und somit auch die Stadt. Aufgrund der Höhenunterschiede zwischen der Unter- und Oberstadt von etwa 70 m entstand zunehmend ein innerstädtischer Verkehr. Pferdewagen und Dienstmänner konnten ihn bald nicht mehr bewältigen.

Vorgeschichte

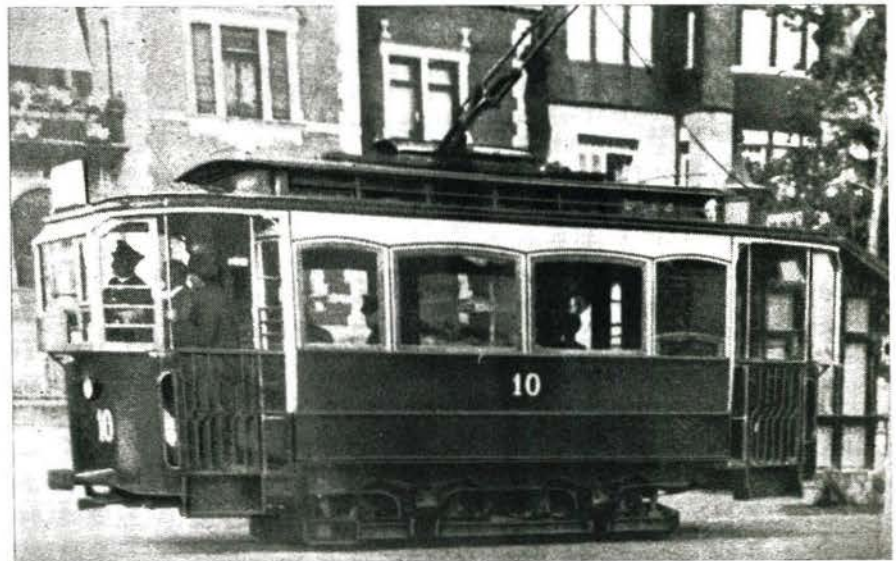
Um 1890 beschäftigten sich die Stadtväter von Nordhausen erstmalig mit dem Projekt einer Straßenbahn. Am 30. April 1892 erteilte der Magistrat von Nordhausen dem Kaufmann Eduard Cossel die Genehmigung, erste Projektierungsarbeiten auszuführen. Im gleichen Jahr wurden Abordnungen nach Halle und Dresden geschickt, um an Ort und Stelle die Betriebsführung und technischen Einrichtungen der dortigen Unternehmen zu studieren.

Der inzwischen ausgearbeitete Plan wurde 1894 abgelehnt, da die Stadt durch den geplanten Eisenbahnbau von Nordhausen nach Wernigerode und dem dabei vorgesehenen „Tramwayverkehr Nordhausen–Ilfeld“ eine Konkurrenz befürchtete. Außerdem dachte man, daß die Straßenbahn ein Fehlschlag werden würde, da Nordhausen damals erst 28 000 Einwohner hatte. Und dennoch wurde über das neue Verkehrsmittel in öffentlichen Versammlungen und in der Zeitung tüchtig diskutiert.

Schließlich stand am 9. November 1897 in einer Stadtverordnetenversammlung wiederum der Bau einer Straßenbahn und eines Elektrizitätswerks zur Debatte. Ein knappes Jahr später, im Oktober 1898, wurde mit der Firma Schuckert & Co. Nürnberg ein Vertrag abge-



3



schlossen, der den Bau einer Straßenbahn und des dazugehörigen Elektrizitätswerks beinhaltete. Durch den Erfurter Regierungspräsidenten und Vertreter der Firma Schuckert & Co. Nürnberg erfolgte am 12. Juli 1899 eine Projektprüfung im Nordhäuser Rathaus. Drei Wochen später, am 3. August 1899, erhielt die Firma Schuckert & Co. die Genehmigungsurkunde.

Die ersten vier Jahrzehnte

Am 23. August 1900 fand die landespolizeiliche Abnahme der Bahnanlage statt. Zwei Tage später wurde die „Weiße“ Li-

1 Streckennetz der Nordhausener Straßenbahn.
Zeichnung: Verfasser

2 Triebwagen 7 vor dem ersten Weltkrieg. Dieses Fahrzeug wurde im Jahre 1900 von der Waggonfabrik Hannover mit 12 weiteren Wagen nach Nordhausen geliefert.

Foto: Sammlung W. Schreiner, Leipzig

3 Triebwagen 10 nach Verglasung der Stirnseiten und der Umrüstung mit einem Lyraströmabnehmer Mitte der 20er Jahre.

Foto: Sammlung W. Schreiner, Leipzig

4 Triebwagen 29 in den 60er Jahren an der Haltestelle Arnoldstraße.

Foto: Sammlung Verfasser



nie vom Bahnhof über Kornmarkt, Stollberger Straße zum Gehege eröffnet. Ab 27. August 1900 fuhren dann auch die „Rote“ Linie vom Bahnhof über Kornmarkt, Altentor, Grimmelallee (Leninallee) zurück zum Bahnhof sowie die „Grüne“ Linie in umgekehrter Richtung. Die „Weiße“ und die „Rote“ verkehrten alle 10 Minuten, die „Grüne“ alle 20 Minuten.

Das Verkehrsaufkommen entwickelte sich infolge der bergigen Stadtlage gut, da viele Einwohner nun schneller ihre Ziele erreichten. 1903 beförderten die vorhandenen dreizehn Triebwagen

500 000 Fahrgäste, 1912 waren es bereits 700 000 Fahrgäste bei immerhin nur 35 000 -Einwohnern. 1919 benutzten schließlich 1,2 Mill. Personen das beliebte Nahverkehrsmittel. Der Fahrpreis betrug 10 Pfennige, die in einen Zahlkasten auf der vorderen Plattform unter Aufsicht des Fahrers zu werfen waren. 1920 kaufte die Stadt den Straßenbahnbetrieb und das Elektrizitätswerk für 3,25 Mill. Mark.

Durch die Inflation bedingt, konnte jedoch die Stilllegung des Streckenabschnitts Altentor – Kranichstraße – Kornmarkt ab 29. Januar 1922 nicht verhindert werden. Diese Strecke stellte schon seit ihrer Inbetriebnahme ein Problem dar. In den engen Straßen war es Fuhrwerken kaum möglich, der Straßenbahn auszuweichen. Die Inhaber der an der Strecke gelegenen Geschäfte legten zunächst Protest gegen die Stilllegung ein, da ein Rückgang der Verkaufsgeschäfte befürchtet wurde.

In den Jahren 1924/25 kam es zu verschiedenen Gleiserneuerungsarbeiten. Aufgrund größerer Verschleißerscheinungen waren an den Triebwagen

benangriffe zu fast 75 % zerstört. Dadurch kam auch der gesamte Straßenbahnverkehr zum Erliegen. Von 5,9 km Streckenlänge waren nur noch 900 m befahrbar. Von den 8 Triebwagen war keiner mehr einsatzfähig.

Entwicklung nach dem zweiten Weltkrieg

Am 2. September 1945 konnte der erste Streckenabschnitt vom Altentor zum Bahnhof wieder in Betrieb genommen werden. Ab 2. Juni 1946 fuhren die Bahnen wieder auf der gesamten Oberstadtlinie. Am 1. April 1949 wurden die Stadtwerke in das Kommunale Wirtschaftsunternehmen Nordhausen (KWU) integriert. Mit der Auflösung des KWU im Jahre 1951 entstand der VEB Verkehrsbetriebe.

In den folgenden Jahren wurde das Streckennetz der Straßenbahn weiter ausgebaut und modernisiert. So baute man die Strecke im Bereich der Rautenstraße von 1951 bis 1953 zweigleisig aus. In diesem Zusammenhang erfolgte der Abbau des Streckenabschnitts „Vor-

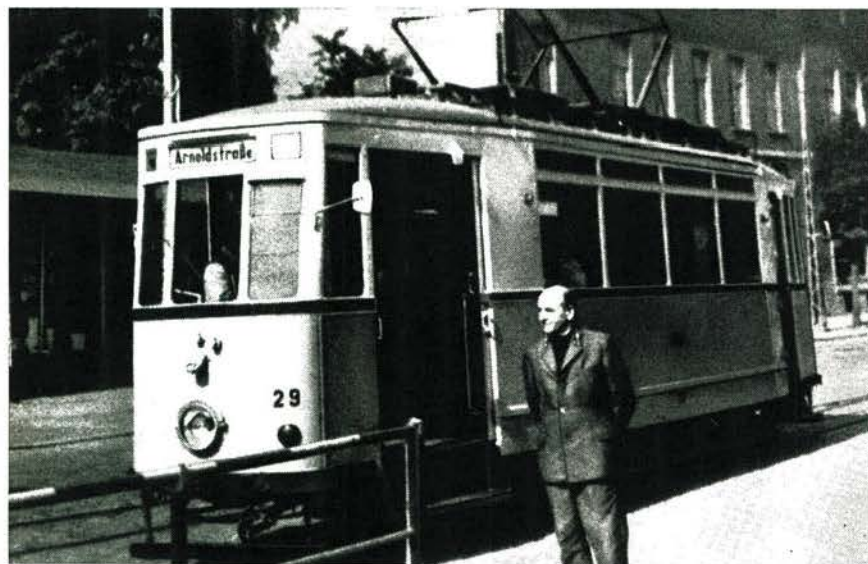
schluß des Rates des Bezirks Erfurt der weitere Ausbau des bestehenden Streckennetzes, womit dieser umweltfreundliche Verkehrsträger eine neue Perspektive erhielt.

Am 6. Oktober 1982 wurde die neue Linie 1 zwischen Bahnhof – hier entstand eine Blockumfahrt als Wendeschleife – und Oberstadt bzw. Krankenhaus, zu der eine 600 m lange zweigleisige Neubaustrecke gehört, eröffnet.

Seit dem 21. Dezember 1983 verkehrt die Linie 2 auf der neu erbauten 700 m langen Strecke Altentor – Arnoldstraße bis zur neuen Endstation Parkallee mit Wendeschleife.

Um die 1981 aus Erfurt übernommenen Gelenkwagen abstellen und reparieren zu können, erfolgten in den letzten Jahren umfangreiche Bauarbeiten im Betriebshof. So entstanden u. a. eine Wendeschleife, neue Abstellgleise und für die Instandhaltung der Gelenkwagen erforderliche Arbeitsgruben mit Hebestand.

In den nächsten Jahren ist der weitere Ausbau des Streckennetzes, zu dem auch eine weitere Neubaustrecke gehören wird, vorgesehen.



ebenfalls umfangreiche Instandhaltungsarbeiten erforderlich. Gleichzeitig erfolgte das Verglasen der Plattformen. Im Jahre 1930 wurde die Grimmelallee umgebaut, und von der Haltestelle Sandstraße bis zum Depot erhielt die Strecke einen eigenen Bahnkörper. 1933 wechselte man die Stangenstromabnehmer gegen Lyrastromabnehmer aus. Am 8. Juli 1934 erfolgte die Inbetriebnahme des Abschnitts vom heutigen August-Bebel-Platz zur jetzigen Naumannstraße.

Vom 3. zum 4. April 1945 wurde Nordhausen durch angloamerikanische Bom-

dem Vogel“. 1955 erhielt der Abschnitt Kornmarkt – Töpferstraße – Käthe-Kollwitz-Straße (0,4 km) ebenfalls ein zweites Gleis. 1956 wurde der letzte Teil von der Käthe-Kollwitz-Straße zum Bebelplatz ebenfalls zweigleisig umgestaltet. Danach war es ab 1957 möglich, den 7½ -Minuten-Verkehr auf der Oberstadtlinie aufzunehmen.

Im Jahre 1964 wurde der OS-Betrieb (schaffnerlos) eingeführt. Vier Jahre später konnte zur wesentlichen Verbesserung der Stromversorgung ein neues Bahnstromunterwerk in Betrieb genommen werden. Seit 1979 erfolgt auf Be-

Fahrzeugpark

Zur Inbetriebnahme wurden 13 Triebwagen von der Waggonfabrik Hannover beschafft; die elektrische Ausrüstung stammte von den Siemens-Schuckert-Werken (SSW) Berlin. Diese Fahrzeuge verfügten über 16 Sitz- und 12 Stehplätze.

Für die Neubaustrecke in der Stolberger Straße durften 1934 nach heftigen Debatten zwischen Stadt und Straßenbahnverwaltung schließlich 8 neue Triebwagen beschafft werden. Sie wurden von der Wismarer Waggonfabrik geliefert. Die elektrische Ausrüstung, zu der zwei 24 kW starke Motoren gehörten, lieferten wiederum die SSW.

1951 erhielt Nordhausen den ersten Neubauwagen des Typs T 50 vom Waggonbau Werdau (Betriebsnummer 30). 1959 kam mit der Betriebsnummer 40 ein Triebwagen des Typs T 57 mit 87 Plätzen zum Einsatz. Dieser Wagen verfügte über eine elektrische Türschließeinrichtung, eine Sprechanlage sowie gepolsterte Sitze im Fahrgastraum. Die Triebwagen 30 und 40 waren die einzigen Neuanschaffungen nach 1945. Alle anderen Fahrzeuge wurden von anderen Straßenbahnbetrieben übernommen (siehe Tabelle).

Mit dem Bau der neuen Wendeschleifen am Bahnhof und am Krankenhaus wurden die Voraussetzungen geschaffen, um auch in Nordhausen Einrichtungsfahrzeuge einsetzen zu können.

5



6



Wagenpark der Straßenbahn Nordhausen:

Wagen-Nr.	Baujahr	Hersteller	Typ	Umsetzungen bzw. Aussonderungen
1-13	1900	Waggonfabrik Hannover		alle Tw 1934 a., z. Teil verkauft Tw 12 1934 n. Mühlhausen dort Tw 12
21-28	1934	Waggonfabrik Wismar		Tw 27 1967 a, Tw 21, 26 1969 a, Tw 22, 24 1970 a, Tw 23 1970 A-T. Tw 25, 28 1972 a
29	1938	Waggonfabrik Gotha		1965 ex Erfurt Tw 86, 1967 a
29 ⁿ	1943	Waggonfabrik Gotha		1967 ex Erfurt Tw 115, 1971 a
3 ⁿ	1912	Waggonfabrik Gotha		1955 ex Gotha Tw 3, 1960 a
30	1951	VEB Waggonbau Werdau	ET 50	1978 abgest., 1979 a
31 ¹	1951	VEB Waggonbau Werdau	ET 50	1967 ex Gotha Tw 34, 1981 n. Naumburg 24
40 ¹	1959	VEB Waggonbau Gotha	T 57	
41 ¹	1959	VEB Waggonbau Gotha	T 57	1968 ex Halle Tw 524
42 ¹	1957	VEB Waggonbau Gotha	T 57	1969 ex Gera Tw 149 ⁿ ex Stral- sund Tw 14
43 ¹	1958	VEB Waggonbau Gotha	T 57	1969 ex Gera Tw 143
44 ¹	1959	VEB Waggonbau Gotha	T 57	1970 ex Gera Tw 144
45 ¹	1958	VEB Waggonbau Gotha	T 57	1970 ex Gera Tw 141
46 ¹	1959	VEB Waggonbau Gotha	T 57	1971 ex Gera Tw 145
47 ¹	1960	VEB Waggonbau Gotha	T 57	1972 ex Gera Tw 148, 1981 n. Naumburg Tw 30
48	1960	VEB Waggonbau Gotha	T 57	1972 ex Gera Tw 151, 1983 n. Görlitz
51	1962	VEB Waggonbau Gotha	G4/59	1981 ex Erfurt G-Tw 160
52	1963	VEB Waggonbau Gotha	G4/59	1981 ex Erfurt G-Tw 166
53	1962	VEB Waggonbau Gotha	G4/59	1981 ex Erfurt G-Tw 156
54	1963	VEB Waggonbau Gotha	G4/59	1981 ex Erfurt G-Tw 161
55	1963	VEB Waggonbau Gotha	G4/59	1981 ex Erfurt G-Tw 167
56	1961	VEB Waggonbau Gotha	G4/59	1981 ex Erfurt G-Tw 152
	1961	VEB Waggonbau Gotha	G4/59	1981 ex Erfurt G-Tw 157 noch abgestellt
58	1962	VEB Waggonbau Gotha	G4/59	1981 ex Erfurt G-Tw 158
	1962	VEB Waggonbau Gotha	G4/59	1981 ex Erfurt G-Tw 159 noch abgestellt
	1961	VEB Waggonbau Gotha	G4/59	z. Z. noch in Erfurt G-Tw 155
62	1963	VEB Waggonbau Gotha	G4/59	1981 ex Erfurt G-Tw 164
	1961	VEB Waggonbau Gotha	G4/59	1981 ex Erfurt G-Tw 154

Anlässlich der 75-Jahrfeier war vom 12. August 1975 bis 22. September 1975 der historische Tw 29 der Geraer Straßenbahn in Nordhausen im Einsatz.

Legende:

1 von 1970 bis 1975 Generalinstandsetzung im Raw Schönevide erhalten	
A-T - Arbeitstriebwagen	Tw - Triebwagen
a - Ausmusterung	G-Tw - Gelenktriebwagen

5 Eröffnungskonvoi am 6. Oktober 1981 anlässlich der Inbetriebnahme einer Streckenverlängerung der Linie 1 mit dem Arbeitstriebwagen 23, der zu besonderen Anlässen auch als Traditionsfahrzeug genutzt wird.

Foto: V. Vondran, Gera

6 Bild in den Betriebshof der Nordhausener Straßenbahn. Die Aufnahme entstand 1982.

Foto: Verfasser

7 und 8 Diese Fotos vom historischen Triebwagen 29 der Geraer Straßenbahn entstanden in Nordhausen. Anlässlich des 75-jährigen Bestehens der Nordhausener Straßenbahn kam dieser Wagen mit Geraer Personal hier zum Einsatz.

Foto: V. Vondran, Gera

9 Der Triebwagen 23 ist das letzte noch vorhandene Vorkriegsfahrzeug in Nordhausen.

Foto: V. Vondran, Gera (1975)

10 Zwei LOWA-Triebwagen gab es in Nordhausen. Während der eine (Tw 30, siehe Bild) 1951 direkt nach Nordhausen kam und schließlich 1979 verschrottet wurde, spielte der andere 1967 von Gotha übernommene nur eine Gastrolle. Ihn erhielt 1981 die Naumburger Straßenbahn.

Foto: V. Vondran, Gera (1975)

11 Der Triebwagen 40 ist eines der beiden Fahrzeuge, die nach dem zweiten Weltkrieg direkt ab Herstellerwerk nach Nordhausen kamen. Alle anderen in dieser Stadt eingesetzten Straßenbahnen wurden von anderen Verkehrsbetrieben gebraucht übernommen.

Foto: P. Dargel, Berlin

12 Heute prägen die aus Erfurt übernommenen Gotha-Gelenkzüge das Bild auf den Strecken der Nordhausener Straßenbahn. Dieser mit der Nr. 55 bezeichnete Wagen wurde 1981 aus Erfurt übernommen, wo u. a. auch er durch den verstärkten Einsatz von KT 4D-Fahrzeugen entbehrt werden konnte.

Foto: P. Dargel, Berlin