

der modelleisenbahner

FACHZEITSCHRIFT JAHRGANG 30
FÜR DAS MODELLEISENBAHNWESEN,
ALLE FREUNDE DER EISENBAHN
UND DES STÄDTISCHEN NAHVERKEHRS



Organ
des Deutschen
Modelleisenbahn-
Verbandes der DDR



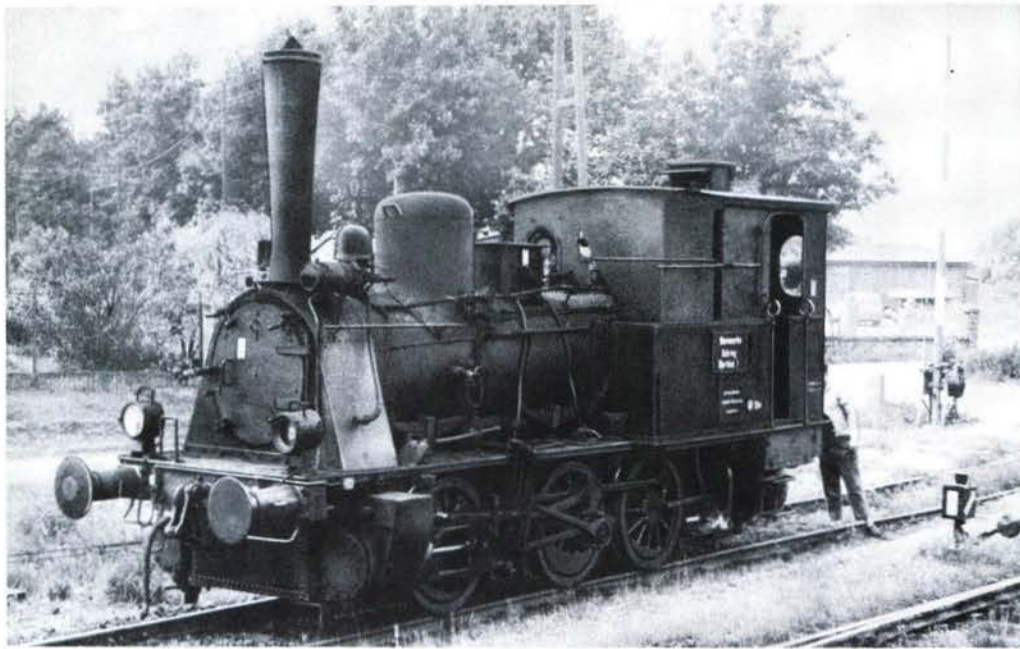
TRANSPRESS VEB VERLAG FÜR VERKEHRSWESEN

Verlagspostamt Berlin Einzelheftpreis 1,— M

MAI

32 542

5/81



Werklokomotiven

Bild 1 und 2 Hinter der Werklok 1 der Steinwerke Dubring bei Hoyerswerda verbirgt sich die von Hohenzollern im Jahre 1904 mit der Fabrik-Nr. 1702 gebaute Cn2t. Sie wurde an die Brandenburgische Städtebahn geliefert, bekam dort die Nr. 12 und außerdem den Namen „Kreis Zauch-Belzig“. 1937 erhielt die Maschine die Nr. 6“, ab 1940 Landesbahn-Nr. 1-25. Ab 1950 bezeichnete man das Triebfahrzeug entsprechend dem Umzeichnungspan mit der Nr. 89 6125. 1957 wurde die Lok an das Zellstoffwerk Pirna abgegeben, später an die Weinbrandfabrik Wilthen weiterverkauft, bis sie schließlich bei der Anschlußbahn Dubring landete. U. B. z. die Lok dort im Jahre 1969.

Fotos: L. Barche, Plauen



Bild 3 und 4 Die zweite Werklok der Steinwerke Dubring war im Gegensatz zu ihrer „Schwester“ eine echte pr. T3. Sie wurde 1901 von Hohenzollern mit der FN 1371 an die KED Münster ausgeliefert. Dort erhielt sie die Bezeichnung „Münster 1742“, die sich ab 1906 in „Münster 6122“ änderte. 1909 wurde die Maschine von der KED Halle übernommen und als „Halle 6151“ bezeichnet. Bei der DRG war für die Lok die Nr. 89 7535 vorgesehen. Jedoch wurde sie schon im Jahre 1924 vor der Einreihung in den Reichsbahnbestand an eine Industriebahn verkauft.

Fotos: G. Paul, Hoyerswerda



Redaktion
 Verantwortlicher Redakteur:
 Dipl. rer. pol. Rudi Herrmann
 Telefon: 2 04 12 76
 Redakteur:
 Ing. Wolf-Dietger Machel
 Telefon: 2 04 12 04
 Typografie: Ing. Inge Biegholdt
 Anschrift 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
 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 Frömm, Erfurt
 Ing. Walter Georgii, Zeuthen
 Joachim Kubig, Berlin
 Prof. em. Dr. sc. techn. Harald Kurz, Radebeul
 Joachim Schnitzer, Kleinmachnow
 Hansotto Voigt, Dresden

**Erscheint im transpress VEB Verlag für Verkehrswesen
 Berlin**

Verlagsleiter:
 Dr. Harald Böttcher
 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.
 Art.-Nr. 16330

Redaktionsschluss: 20. 3. 1981
 Geplante Auslieferung: 15. 5. 1981



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, ČSSR:
 Orbis Zeitungsvertrieb, Bratislava, Leningradska 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. KDVR: Koreanische Gesell-
 schaft für den Export und Import von Druckerzeugnis-
 sen. Chulpanmul, Nam Gu Dong Heung Dong Pyong-
 ang. Albanien: Ndermerrja Shetnore Botimeve, Tirana.
 Auslandsbezug wird auch durch den Buchexport
 Volkseigener Außenhandelsbetrieb der Deutschen
 Demokratischen Republik, DDR - 7010 Leipzig, Lenin-
 straße 16, und den Verlag vermittelt.

der modelleisenbahner

Fachzeitschrift für das Modelleisenbahnwesen,
 alle Freunde der Eisenbahn und des städtischen Nahverkehrs

5 Mai 1981 · Berlin · 30. 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
Werklokomotiven	2 U.-S.
Dr. Ehrhard Thiele	
Ziel und Weg für unsere Arbeit	130
Hat die Straßenbahn eine Perspektive?	131
Reinhard Demps	
100 Jahre „Elektrische“ in Berlin	132
Auf der Leipziger Frühjahrsmesse notiert	134
Schienefahrzeuge auf der Leipziger Frühjahrsmesse 1981	136
Traditionslokomotive 01 2204 wieder in Dresden	140
Beilage „Elektronik für den Modelleisenbahner“	141
Otto Voigt	
Gezielter Erfahrungsaustausch mit den Arbeitsgemeinschaften zahlt sich aus	145
Joachim Schnitzer	
Bau von H0-Formsignalen (2)	146
Erhard Schalow	
Gedanken zum Modellbahnwettbewerb	148
Der Kontakt	149
Wissen Sie schon	150
Lokfoto des Monats 99 3352	151
Aus dem sozialistischen Ausland	
Eisenbahnimpressionen — festgehalten in der Sowjetunion	152
Günther Fiebig	
Die Einheits-Nebenbahn-Gepäckwagen der DRG	153
Mitteilungen des DMV	155
Peter Sommer	
Die Gommern-Pretziener Eisenbahn als Modell	156
Werklokomotiven	3 U.-S.

Titelbild

Auf den Straßenbahnlinien unserer Hauptstadt sind mehr und mehr Tatra-Wagen vom Typ KT4D anzutreffen. Gegenwärtig verfügen die BVV bereits über 160 Doppelzüge. Lesen Sie dazu auch unsere Beiträge ab S. 131.

Foto: R. Demps, Berlin

Rücktitel

In der Werkstatt von Joachim Kubig entstanden diese interessanten Straßenbahnmodelle. Er selbst ist nicht nur aktiver „Straßenbahner“ bei den BVV, sondern auch ein rühriges Mitglied der Berliner Arbeitsgemeinschaft „Verkehrsgeschichte“ des DMV. Freund Kubig hat maßgeblichen Anteil daran, daß der abgebildete Tw3110 heute im Ursprungszustand zum historischen Straßenbahnwagenpark Berlins gehört. Das Vorbild des auf dem unteren Bild zu sehenden Decksitzwagens ist heute Eigentum des Verkehrsmuseums Dresden.

Fotos: K.-H. Drowski, Berlin

Ziel und Weg für unsere Arbeit

Erst wenige Tage ist es her, daß der X. Parteitag der Sozialistischen Einheitspartei Deutschlands in Berlin seine Beratungen beendete. Dieser bedeutende Höhepunkt im Leben der Gesellschaft der Deutschen Demokratischen Republik war auch für die im Deutschen Modelleisenbahn-Verband der DDR organisierten Modelleisenbahner, Eisenbahnfreunde und Freunde des städtischen Nahverkehrs Anlaß, Rückschau auf die Ergebnisse ihrer Tätigkeit in den letzten 5 Jahren zu halten und sich neue Aufgaben bei der polytechnischen Bildung und Erziehung der Jugend und der Entwicklung sozialistischer Persönlichkeiten zu stellen.

Im Rechenschaftsbericht des Zentralkomitees an den Parteitag kam überzeugend zum Ausdruck, daß in den 5 Jahren zwischen dem IX. und X. Parteitag unser Arbeiter- und Bauern-Staat auf allen Gebieten stärker vorgekommen ist als je zuvor. Auch die im DMV organisierten Modelleisenbahner, Eisenbahnfreunde und Freunde des städtischen Nahverkehrs können mit Stolz feststellen, daß die Periode zwischen dem IX. und X. Parteitag eine der erfolgreichsten seit Bestehen unseres Verbandes ist. So erhöhte sich während dieser Zeit die Zahl der in unserer Organisation mitarbeitenden Freunde um 50%. Heute zählt unser Verband über 7600 Mitglieder.

Die enge Verbundenheit der Freunde unseres Verbandes mit den gesellschaftlichen Aktivitäten beim sozialistischen Aufbau in der DDR dokumentiert u. a. auch die Erarbeitung von fast 60 000 M an Solidaritätsspenden für die um ihre Freiheit kämpfenden unterdrückten Völker. Mit etwa 200 000 freiwilligen Arbeitsstunden schufen sich unsere Verbandsmitglieder eigene Arbeitsräume und leisteten der Deutschen Reichsbahn in vielfältiger Form aktive Unterstützung bei der Lösung der Transportaufgaben, bei der Erhaltung von Museums- und Traditionsfahrzeugen, bei der Unterhaltung und beim Betrieb der Traditionsbahn.

Vielfältige Formen und Methoden entwickelten unsere Arbeitsgemeinschaften, um in den vergangenen 5 Jahren für alle Mitglieder weitere Möglichkeiten einer interessanten und sinnvollen Freizeitbeschäftigung zu schaffen. So konnten beispielsweise einige Arbeitsgemeinschaften in Eigeninitiative 13 Modellbahnartikel und 29 Kleinteile in Kleinserien fertigen und somit allen Mitgliedern unseres Verbandes eine wesentliche Bereicherung der technischen Ausstattung ihrer Modelleisenbahnanlagen ermöglichen.

In 720 größeren und kleineren Ausstellungen, oft aus Anlaß besonderer gesellschaftlicher Höhepunkte im Territorium (Tag des Eisenbahners, Volkswahlen), haben die Mitglieder unseres Verbandes etwa 700 000 Besuchern Einblick in ihre interessante Tätigkeit gegeben. Stellvertretend hierfür seien die jährlichen großen Ausstellungen in Leipzig und die am Berliner Fernsehturm genannt. Aber auch in vielen kleinen Orten unserer Republik, in befreundeten Bruderländern und in Österreich wurde durch originelle und gut vorbereitete Ausstellungen für unser Freizeithobby geworben.

Die Eisenbahnfreunde organisierten im Berichtszeitraum u. a. 65 Sonderfahrten. Diese Sonderfahrten, meist mit von Dampflokomotiven gezogenen Zügen, wurden dank der großzügigen Unterstützung der Deutschen Reichsbahn für Tausende von Teilnehmern zu einem bleibenden Erlebnis und weckten bei vielen das Inter-

esse für die technischen und ökonomischen Probleme des Eisenbahnwesens. Auch die 106 Fahrten mit Traditionszügen auf der Schmalspurstrecke Radebeul Ost—Radeburg erfreuten sich großer Beliebtheit in breiten Bevölkerungskreisen. Fahrzeugschauen und Arbeits-einsätze unserer Mitglieder bei der Erhaltung von Museums- und Traditionslokomotiven dienten der technischen Dokumentation von historischem Eisenbahnmateriale aus vergangenen Zeiten. Auch die Freunde des städtischen Nahverkehrs waren sehr rührig. In mehreren Großstädten wurden durch den aktiven Einsatz unserer Freunde historische Straßenbahnwagen wieder aufgebaut und restauriert und sind bei örtlichen Veranstaltungen besondere Attraktionen. So sind allein in der Hauptstadt der DDR, Berlin, 7 Straßenbahnwagen aufgebaut worden. Als technische Denkmale einer vergangenen Epoche legen sie Zeugnis ab vom Stand der Technik und sind bei Traditionsfahrten sehr beliebt.

Ein besonderes Anliegen der SED und unseres gesamten Staates ist die Förderung und Entwicklung unserer Jugend. Mit Stolz können auch wir feststellen, daß sich 1220 Jugendliche im Alter von 10—14 Jahren in vielen Arbeitsgemeinschaften mit Begeisterung und Eifer der großen und kleinen Eisenbahn widmen. Durch die Meisterschaften „Junger Eisenbahner“ und viele zentrale und örtliche Veranstaltungen wird das Interesse junger Menschen für den Eisenbahnerberuf geweckt. Es freut uns, daß wir zwischen dem IX. und X. Parteitag insgesamt 980 Jugendliche für den Beruf des Eisenbahners begeistern konnten, die zum Teil heute schon in verantwortlichen Funktionen unseres sozialistischen Verkehrswesens tätig sind.

Diese Beispiele zeigen, daß die Mitglieder und Leitungen unseres Verbandes es in den vergangenen 5 Jahren verstanden haben, die kulturpolitische Aufgabe, die ihnen von der Partei der Arbeiterklasse gestellt wurde, zielstrebig zu verwirklichen. Wir alle fühlen uns eng verbunden mit dem sozialistischen Aufbau in unserer Republik und wissen, daß wir unserer schönen Freizeitbeschäftigung nur dann nachgehen können, wenn es uns gelingt, den Weltfrieden zu erhalten. Deshalb unterstützen wir auch mit ganzer Kraft die Friedensinitiativen, die vom XXVI. Parteitag der KPdSU und auch vom X. Parteitag der SED ausgegangen sind.

Wir werden unsere Hauptaufgabe weiter darin sehen, gemeinsam mit den Modelleisenbahnverbänden der sozialistischen Bruderstaaten im Sinne des MOROP-Statuts für die Verständigung der Völker untereinander zu wirken. Dabei wird unser Verband zügig voranschreiten auf dem bisher erfolgreichen Weg und neue Interessen für unsere schöne Freizeitbeschäftigung gewinnen. Wir sind uns dabei der Unterstützung aller staatlichen und gesellschaftlichen Organe sicher, die uns u. a. auch helfen werden, Arbeitsräume für weitere Mitglieder und Arbeitsgemeinschaften zu beschaffen.

In Vorbereitung unseres 5. Verbandstages ist es jetzt Aufgabe aller Leitungen, vom Präsidium bis zu den Arbeitsgemeinschaften, die Beschlüsse des X. Parteitages schöpferisch für unsere eigene Arbeit auszuwerten und die Aufgaben für die nächsten Jahre zu formulieren. Dafür sind alle Gedanken, Ideen und Vorschläge unserer Mitglieder zu nutzen. Dazu wünsche ich allen Freunden Gesundheit, Schaffenskraft, viel Erfolg und Freude in unserer weiteren gemeinsamen Tätigkeit.

Hat die Straßenbahn eine Perspektive?

Diese Frage haben in der Vergangenheit Verkehrsexperten der DDR recht unterschiedlich beantwortet. Gegenüber der Alternative „Straßenbahn“ als Massenverkehrsmittel stand damals noch der relativ kostengünstige KOM-Verkehr zur Diskussion. Dennoch ließ sich auch schon in dieser Zeit genau nachweisen, daß die Straßenbahn durch ihre Wirtschaftlichkeit im Betrieb überlegen war. Nachteile wurden u. a. darin gesehen, daß dieses Nahverkehrsmittel in den Stadtzentren bei ständig zunehmender Verkehrsdichte den gesamten übrigen Straßenverkehr erheblich behindert. Die Preisexplosion — im besonderen für Erdöl — auf dem Weltmarkt, hervorgerufen durch das kapitalistische Wirtschaftssystem, bestätigte die Entscheidung, die Straßenbahn auch künftig in den Städten und ihrer Randgebiete unseres Landes beizubehalten.

Stillegungen von Straßenbahnbetrieben wurden nur dann durchgeführt, wenn das Verkehrsaufkommen und die unwirtschaftliche Streckenführung den Betrieb nicht mehr rechtfertigten. Beispiele sind dafür die Stilllegung der Eisenacher Straßenbahn im Jahre 1975 oder die Einstellung der Lockwitzalbahn in Dresden Ende 1977.

Ein leistungsfähiges Nahverkehrsmittel

Wenn man bedenkt, daß eine leistungsfähige Straßenbahn unserer Zeit 13 000 Personen pro Stunde und Richtung und ein gut ausgebauter KOM-Verkehr nur 5 000...8 000 Personen pro Stunde befördern kann, liegen die Vorzüge der Straßenbahn bei entsprechend hohem Verkehrsaufkommen auf der Hand. Das auf dem VIII. Parteitag der SED beschlossene sozialpolitische Programm beinhaltet bekanntlich als Kernstück die verstärkte Weiterführung des Wohnungsbaus. Da liegt es doch nahe, neu errichtete Stadtteile an bereits vorhandene Straßenbahnnetze anzuschließen. Dieses kostengünstige und elektrische betriebene Nahverkehrsmittel offenbart uns noch einen weiteren nicht zu unterschätzenden Vorteil: es ist umweltfreundlich! Im 100. Jahr des Bestehens der „Elektrischen“, wie die uns heute bekannte Straßenbahn seinerzeit zur Unterscheidung der bis dahin nur gekannten „Pferdestraßenbahn“ genannt worden ist, befördert etwa zwei Drittel aller Fahrgäste im öffentlichen Personennahverkehr der DDR; das sind 1,3 Milliarden Fahrgäste pro Jahr. Theoretisch gesehen benutzt also jeder DDR-Einwohner jährlich 75mal die Straßenbahn!

Schnellstraßenbahntrassen in neue Wohngebiete

Eine Überarbeitung der Generalverkehrspläne in größeren Städten unserer Republik ergab, daß die Straßenbahn in 12 von 14 Bezirksstädten auch künftig das Grundverkehrsmittel sein wird. Wenn auch beim Bau neuer Schnellstraßenbahnabschnitte naturgemäß beachtliche Investitionsmittel erforderlich sind, so zahlt sich dieser Aufwand nach Beendigung der Rückflußdauer wieder aus. — Dann ist nämlich die Straßenbahn der wirtschaftlichste Nahverkehrsträger überhaupt.

Ein hervorragendes Beispiel dafür ist die Schweriner Schnellstraßenbahn, die gewissermaßen als Anfang eines in vielen Städten bereits realisierten oder geplanten Vorhabens zu sehen ist. 1968 wurde hier eine 3,2 km lange Strecke vom Wohngebiet Lankow zum Stadtzentrum eröffnet. Sechs Jahre später erfolgte der Anschluß des Schweriner Neubaugebietes „Großer Dreesch“ an das vorhandene Streckennetz. Inzwischen ist das Schweriner Schnellstraßenbahnnetz noch weiter ausgebaut worden, und weitere Strecken werden in absehbarer Zeit entstehen. Aber auch in Erfurt Nord (Györer Straße), Berlin-Marzahn, Karl-Marx-Stadt (Wohngebiet „Fritz Heckert“), Gera, Magdeburg und Leipzig sind Netzerweiterungen vorgenommen worden. In anderen Städten ist der Bau von Schnell-

straßenbahnen im vollen Gange. So wird gegenwärtig zum Potsdamer Neubaugebiet „Am Stern“ eine 5,5 km lange Straßenbahntrasse, an der später weitere Wohnviertel entstehen, gebaut. 1982 werden hier die ersten Bahnen verkehren und den sehr aufwendigen Busverkehr in den 20 000 Einwohner zählenden Wohnkomplex ersetzen. Es sollte jedoch nicht vergessen werden, daß auch kleinere Straßenbahnbetriebe, die z. T. nur zwei oder drei Linien betreiben, durchaus ihre Daseinsberechtigung haben. Auch dafür sind, wie z. B. in Naumburg und Nordhausen, Netzerweiterungen vorgesehen.

Gegenwärtig verkehren in 27 Städten und Gemeinden unserer Republik auf einer Linienlänge von rund 1600 km Straßenbahnen mit unterschiedlichen Spurweiten von 925 bis 1458 mm auf 151 Linien, darunter allein in der Hauptstadt Berlin 31. Größere Straßenbahnbetriebe sind außerdem in Dresden mit 19, in Leipzig mit 18, in Halle mit 11, in Magdeburg mit 9 und in Potsdam mit 7 Linien vorhanden. Zur Zeit stehen den Straßenbahnbetrieben der DDR rund 2300 Triebwagen, fast 2200 Beiwagen und 390 Gelenkzüge zur Verfügung.

Tatra-Wagen werden den großen Anforderungen gerecht

Eine wichtige Voraussetzung für die Abwicklung eines attraktiven Straßenbahnverkehrs ist die Verjüngung des Wagenparkes. Bereits Ende 1964 rollte in Dresden versuchsweise ein Tatrawagen vom Typ T 3. Die Erprobungsergebnisse waren positiv, so daß noch 1965 in einem Abkommen zwischen der DDR und ČSSR langfristig die Lieferung von Tatrawagen vereinbart worden ist. Erste Fahrzeuge der für die Straßenbahnnetze in der DDR nochmals verfeinerten Serie des nunmehr bezeichneten Types T 4 D liefen ab September 1967 in Dresden. Es folgten Karl-Marx-Stadt, Leipzig, Magdeburg, Halle und Schwerin. Inzwischen ist Magdeburg die erste Stadt der DDR, in der für den Linienverkehr ausschließlich Tatrawagen zum Einsatz kommen. Aufgrund eines nicht in allen Städten vorhandenen einheitlichen Lichtraumprofils machte es sich erforderlich, für einige Nahverkehrsbetriebe einen Kurzgelenktriebwagen zu entwickeln. Nach Probefahrten in Prag wurde das in den ČKD-Werken neu entwickelte Fahrzeug vom Typ K T 4 D ab Dezember 1974 in Potsdam als Probewagen eingesetzt. Beide Versuchswagen bewährten sich sehr gut. Inzwischen fahren in Berlin schon 160 Doppelzüge dieses Typs. Das sogenannte Tatra-Programm wird aber auch in anderen Städten der DDR abgewickelt. In Potsdam und Erfurt sind bereits eine größere Anzahl von KT4D-Zügen im Einsatz. Einige Fahrzeuge verkehren seit kurzem auch in Brandenburg, Cottbus und Gera. Allein in diesem Jahr werden noch 244 Tatrawagen aus der ČSSR importiert.

Viele Werktätige in den Betriebshöfen machen sich darüber Gedanken, wie diese Fahrzeuge noch energiesparender eingesetzt werden können. So wurden durch Reduzierung der Energieaufnahme bei Zuführung des Bremsstromes erste Erfahrungen in Leipzig gemacht. Es gilt, diese Ideen bei der weiteren Durchsetzung des Tatraprogrammes in unseren Städten zu berücksichtigen.

Die Straßenbahn wird in der DDR künftig weiter an Bedeutung gewinnen. Attraktive Verkehrslösungen werden in zahlreichen Städten zur Minimierung der Fahrzeit zwischen Wohnort und Arbeitsstelle beitragen. Trotz riesiger Investitionen wird unsere Straßenbahn — im Gegensatz zu kapitalistischen Staaten — weiterhin für durchschnittlich nur 20 Pfennige pro Fahrt zu benutzen sein. —

Hat die Straßenbahn eine Perspektive? Diese Frage kann mit einem eindeutigen „ja“ beantwortet werden.

Ma.

100 Jahre „Elektrische“ in Berlin

Die erste dem öffentlichen Verkehr dienende elektrische Straßenbahn der Welt wurde am 16. Mai 1881 zwischen dem Bahnhof der Berlin-Anhalter Eisenbahn in Groß-Lichterfelde bei Berlin und der dortigen Haupt-Cadetten-Anstalt eröffnet. Sie war 2,45 km lang und lag auf einem besonderen Bahnkörper. Der kleine Triebwagen, der einem Pferdebahnwagen der damaligen Zeit sehr ähnelte, war rund 5 m lang und hatte 12 Sitzplätze auf Längsbänken und bis zu 14 Stehplätze. Die Spurweite betrug 1000 mm. Der Motor leistete 5 PS bei einer Geschwindigkeit von 15 km/h. Er war unterhalb des Wagenfußbodens befestigt. Die Drehbewegung wurde durch mehrere Spiralseile auf beide Achsen übertragen. Stromhin- und -rückleitung erfolgte über die beiden Fahr schien en. Die Spannung wird mit 150 V Gleichstrom angegeben. Als Höchstgeschwindigkeit waren behördlich 20 km/h genehmigt. Bei Versuchsfahrten erreichte das voll besetzte Fahrzeug eine Geschwindigkeit von 35 bis 40 km/h. Ihre Entstehung verdankt die Bahn dem Gedanken von Werner Siemens, den elektrischen Antrieb in einer Hochbahn zu verwenden. Da die Genehmigung innerhalb Berlins hierfür versagt wurde, blieb nur der Ausweg, vor den Toren der Stadt die praktische Brauchbarkeit in einem Versuch nachzuweisen.

Die schmalspurige Strecke erfuhr zwar einige kleinere Erweiterungen, aber im Gesamtnetz der Berliner Straßenbahn, das normalspurig ausgeführt war, erreichte sie später keine Bedeutung. Teils wurden Strecken auf Regelspur umgespurt oder auf Omnibusbetrieb umgestellt. Im Jahre 1930 gab es dann keine Schmalspurstrecke mehr.

Erste Versuche mit Oberleitung

Die Unzulänglichkeiten bei der Stromzufuhr führte zur Entwicklung der Oberleitung, die versuchsweise auf einer Pferdebahnstrecke zwischen Charlottenburg und dem Spandauer Bock im Jahre 1882 eingerichtet worden war. Ein achtradriger Kontaktwagen wurde auf zwei Fahrleitungsdrähten für die Hin- und Rückleitung vom Triebwagen nachgezogen. Der Versuch wurde erfolglos abgebrochen.

Um das Jahr 1880 verkehrten die Pferdebahnlinien vorwiegend von Berlin aus in die Vororte, z. B. nach Weißensee und nach Pankow. Der Aufbau eines ausgedehnten Netzes im Innern der Stadt befand sich noch in der Anfangsphase.

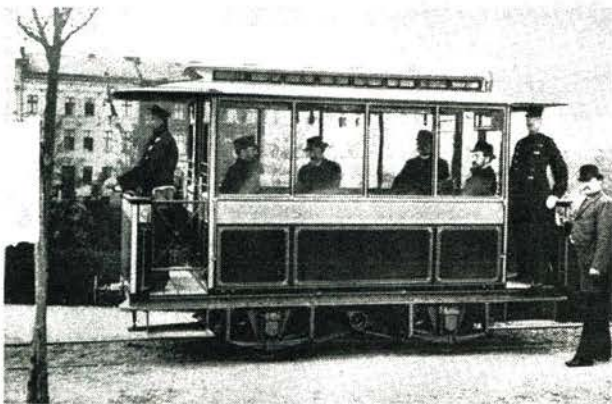


Bild 1 Am 16. Mai 1881 fuhr die erste elektrische Straßenbahn der Welt vom Bahnhof Groß Lichterfelde zur Kadettenanstalt. Das Äußere läßt die Herkunft vom Pferdebahnwagen erkennen.

Entlang der ehemaligen Akzisemauer, an die noch solche Namen wie Oranienburger Tor und Frankfurter Tor erinnern, verkehrte eine Ringlinie der Pferdebahn. Sie verband zugleich einen großen Teil der Endbahnhöfe der in Berlin einmündenden Fernbahnen. Die Ringbahn der Eisenbahn, die in zwei Etappen eröffnet wurde — 1871 die östliche Hälfte und 1877 die westliche Hälfte — verlief damals noch in einem Abstand von 3 bis 5 km um die bebaute Stadtfläche herum. Während in Berlin die Große Berliner Pferde-Eisenbahn den Hauptteil der Strecken besaß, entwickelte sich in den ehemaligen Berliner Vororten nur allmählich ein öffentlicher Nahverkehr. In der ehemals selbständigen Stadt Köpenick bestand seit 1882 eine Pferdebahnstrecke vom Bahnhof zum Schloßplatz. Das Jahr 1882 brachte die Eröffnung der Stadtbahn zwischen dem Schlesi schen Bahnhof (heute Ostbahnhof) und dem Bahnhof Charlottenburg. Seit diesem Zeitpunkt begann auch die Erschließung der Innenstadt durch die Pferdebahn.

Die Zeit der Dampfstraßenbahnen

In jenen Jahren erkannten nur wenige die Bedeutung der Elektrizität für den Antrieb städtischer Verkehrsmittel, obwohl bereits 1882 auch Versuche von Werner Siemens mit dem Vorläufer des heutigen Oberleitungsomnibusses (Obus) unternommen wurden. Ja, es verwundert heute doch einigermaßen, daß nach Inbetriebnahme einer elektrischen Straßenbahn sich in den südwestlichen Berliner Vororten zwischen 1886 und 1892 noch ein Netz von Dampfstraßenbahnen entwickelte. In Teltow wurde 1888 eine normalspurige Dampfstraßenbahn in Betrieb genommen. Noch im 20. Jahrhundert wurden Straßenbahnstrecken mit Benzolbetrieb eröffnet. Im Jahre 1912 fuhren ein Jahr lang Benzoltriebwagen auf der ehemaligen Schmöckwitz-Grünauer Uferbahn. Auf der Schöneicher Straßenbahn, sie wurde nicht in die Berliner Straßenbahn aufgenommen, weil sie über eine Spurweite von 1000 mm verfügte, verkehrten 1910 bis 1914 Benzollokomotiven.

Oberleitung „störte“ das Stadtbild

Verschiedentlich wird die Haltung der städtischen Behörden gegen die „störende“ Oberleitung an Häuserwänden und über Straßen sowie Plätzen als ernsthaftes Hemmnis

Fortsetzung auf Seite 138



Bild 2 Tw 28 der Serie 1 bis 30 vom Baujahr 1896. Mit diesem Wagen wurde die Linie von der Behrenstraße zur Gewerbeausstellung in Treptow betrieben.

Bild 3 Die Leipziger Straße um 1910. Sie gehörte einst zu den am stärksten belasteten Straßen Berlins.

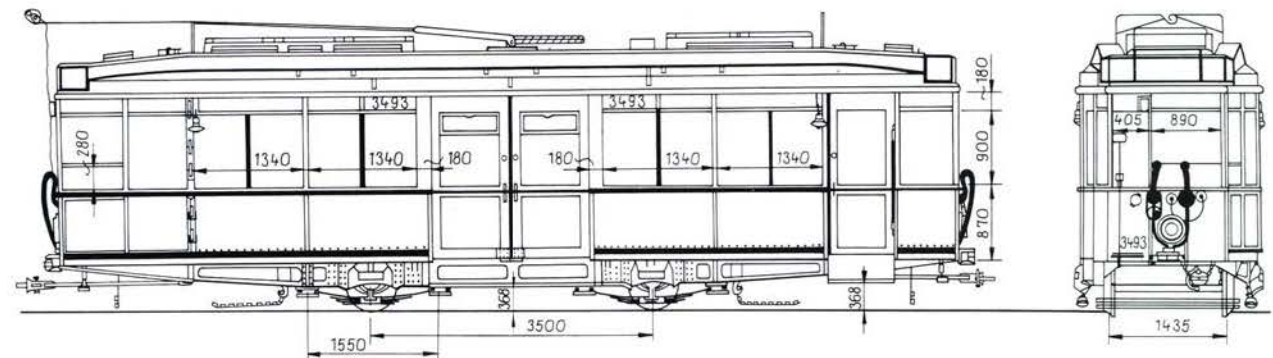
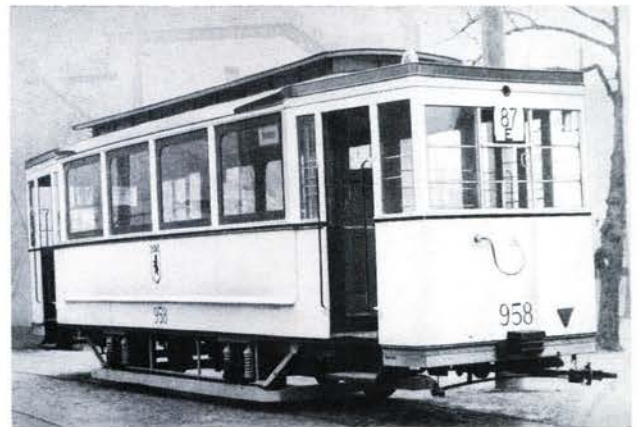
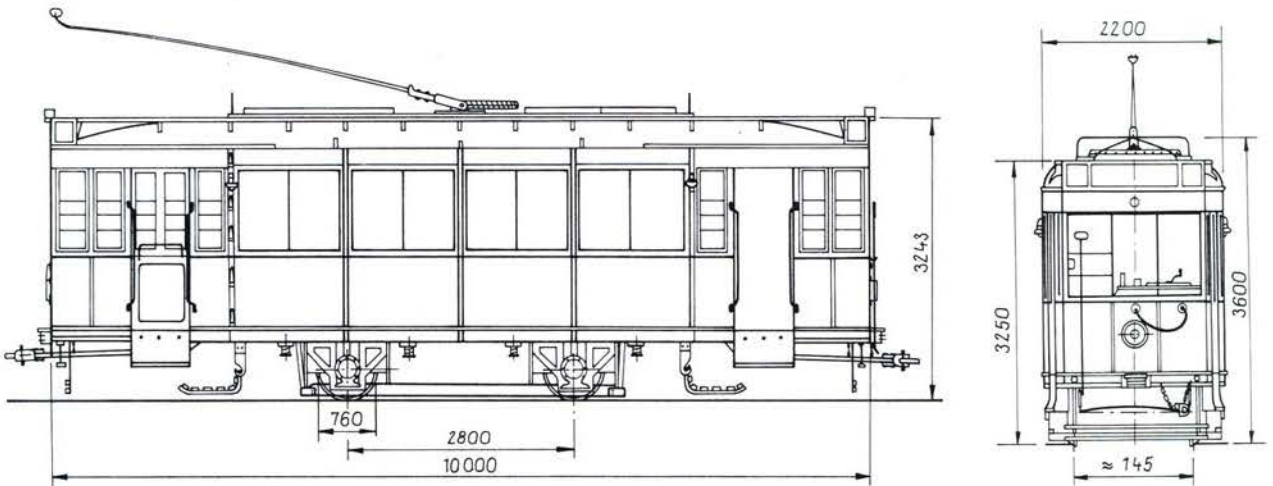
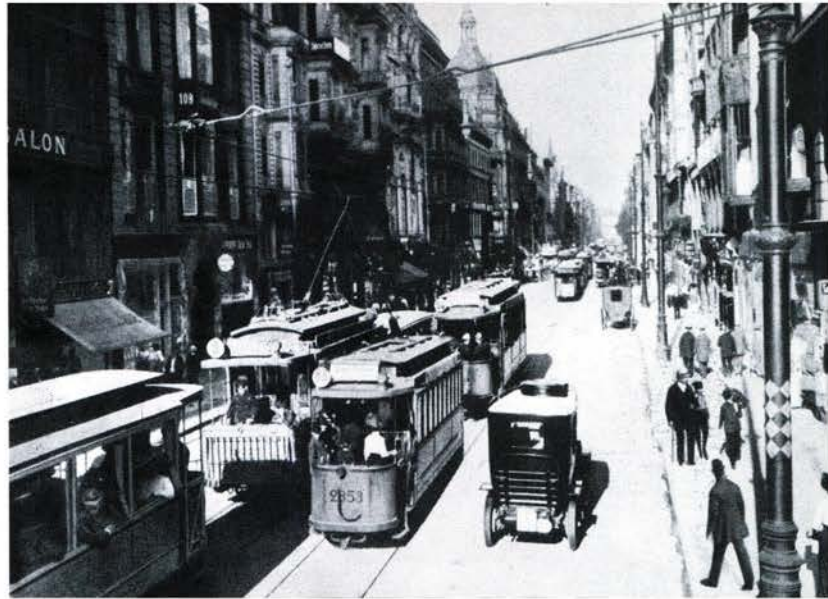
Bild 4 500 Trieb- und 500 Beiwagen, denen nochmals 303 Beiwagen folgten, waren 1924/25 die größte jemals für Berlin gebaute Serie.

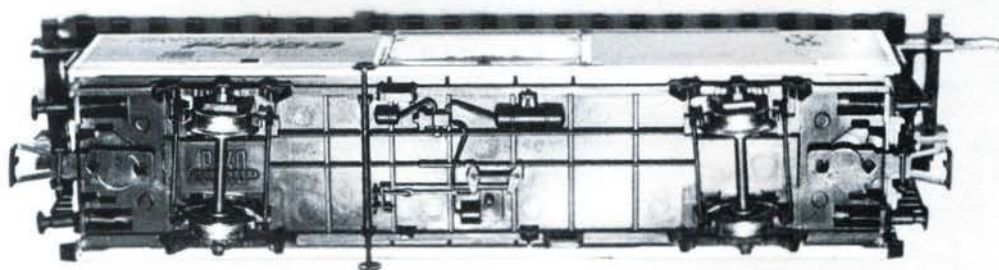
Bild 5 Der ehemalige Landsberger Platz etwa um 1910. Auf dem Bild rechts beginnt der Friedrichshain. Der Maximum-Triebwagen fährt in Richtung Alexanderplatz.

Bild 6 In den 20er Jahren erhielten viele ehemalige offene Trieb- und Beiwagen geschlossene Plattformen. Der Beiwagen gehört zur Sammlung historischer Straßenbahnfahrzeuge in Berlin.

Bild 7 Als letzte große Serie vor dem 2. Weltkrieg erhielt die Berliner Straßenbahn 1929 300 Mitteleinstiegswagen.

Fotos: Autor (2), Sammlung des Autors (6)
Zeichnungen: J. Kubig, Berlin





Fotos:
W. Bahnert (5),
Werkfoto (1)

Auf der Leipziger Frühjahrsmesse notiert

Wie immer ist im Messehaus „Petershof“ der Stand des VEB Kombinat PIKO Sonneberg dicht umlagert. Wir sind gespannt, was unsere Modellbahnindustrie zeigt. Einige Neuheiten werden präsentiert.

Die preußische G 8¹, als 5216 „Berlin“ gezeichnet, wird mit dazu passend dekorierten Güterwagen der KPEV im dritten Quartal 1981 im Geschenkkarton erhältlich sein. Bei den Güterwagen handelt es sich um je einen G-Wagen mit und ohne Bremserhaus, erstmals als Bauart „Kassel“ bekannt, sowie einen Om-Wagen, der allerdings jüngeren Datums ist. Da die G-Wagen auch heute noch mit Dachpappe gedeckt sind, dürfte es einem Modelleisenbahner nicht schwerfallen, sie mit einem schwarzen Anstrich zu versehen.

Absolute Neuheit ist das H0-Modell des EK 2 vom VEB Waggonbau Dessau (voraussichtlich 1982 im Handel). Mit diesem Modell wird erstmals ein H0-Modell mit 8 m Achsstand des Vorbildes vorgestellt. Zur Gewährleistung einer guten Kurvengängigkeit verfügt das Modell über Lenkachsen, die sich selbständig radial einstellen. Mit vielen

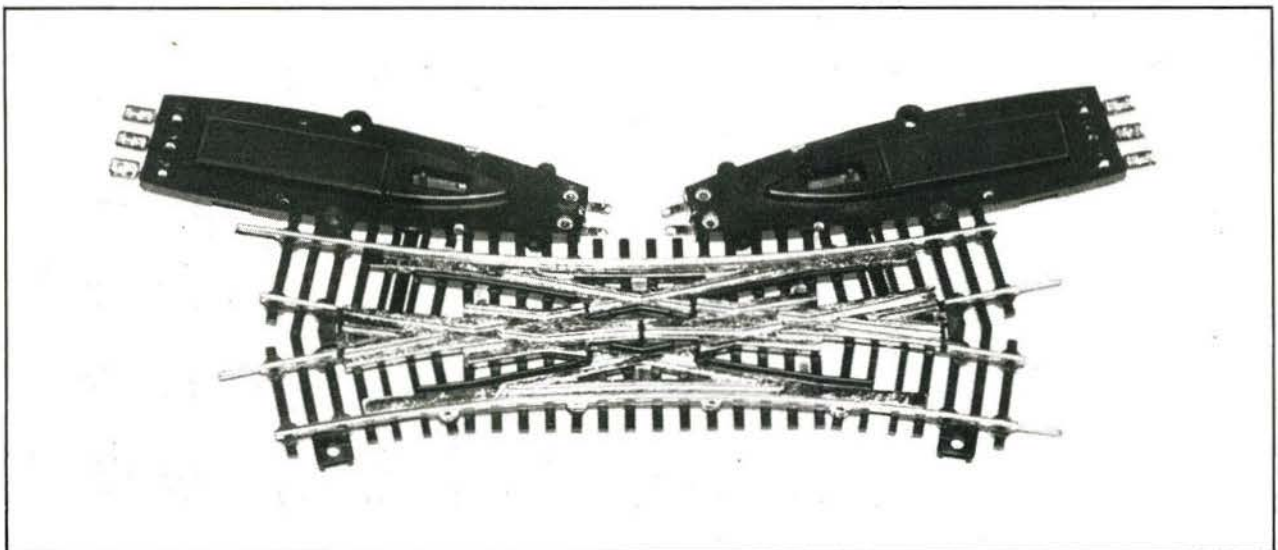
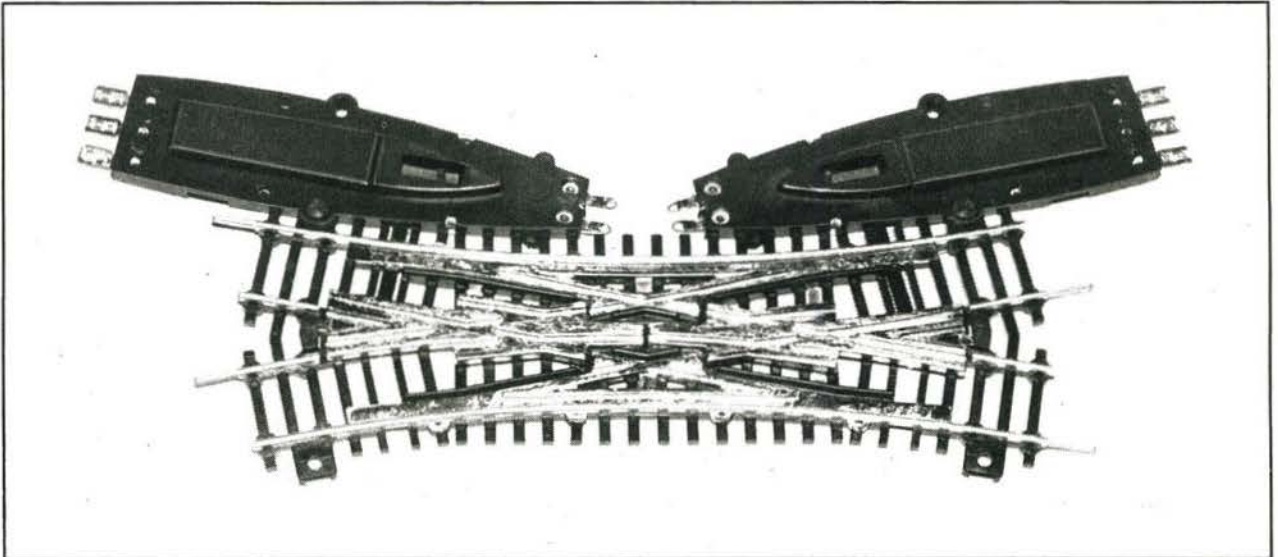
Details versehen, wird das Fahrzeug als „Interfrigo“-Kühlwagen dekoriert zur Auslieferung kommen.

Von den Gebäudeherstellern zeigt der VEB „VERO“ Olbernhau eine H0-Tankstelle in recht ordentlicher Ausführung und Detaillierung. Im zweiten Halbjahr 1981 soll das Modell im Handel erhältlich sein.

Vom VEB Berliner-TT-Bahnen wird die langerwartete doppelte Kreuzungsweiche vorgestellt. Gegenüber allen bisherigen Lösungen beschreitet der BTTB einen neuen Weg; anstelle der Weichenzungen werden die Backenschiene an den Herzstücken bewegt. Damit ist eine größere Fahrsicherheit in dieser Nenngröße gewährleistet. Die Auslieferung soll im zweiten Halbjahr 1981 beginnen. Zu Weihnachten 1981 können, also eine Reihe Heimanlagen damit ausgerüstet werden.

Für die Nenngröße N bietet der VEB VERO einen netten kleinen Güterschuppen in der bekannten und schon oft praktizierten Raumzellenbauweise, der sich gut für kleine Bahnhöfe auf Nebenbahnen eignet.

W.B.



Schienenfahrzeuge auf der Leipziger Frühjahrsmesse 1981



Ein umfangreiches Programm, von der leistungsfähigen elektrischen Lokomotive der Baureihe 250 aus dem KLEW Hennigsdorf, den bewährten und begehrten Weistreckenwagen aus dem VEB Waggonbau Ammendorf, Schlaf- und Speisewagen aus den Betrieben Görlitz und Bautzen bis hin zum vierachsigen offenen Güterwagen, Typ Eas, aus dem VEB Waggonbau Niesky, demonstrierte die Leistungsbereitschaft und Qualitätsarbeit des DDR-Schienenfahrzeugbaus.

Der technische Entwicklungs- und Ausrüstungsstand der Erzeugnisse und auch die hohen Stückzahlen an ausgelieferten Fahrzeugen führten Ende vergangenen Jahres zu den multilateralen Spezialisierungsverträgen, wonach der Importbedarf aller RGW-Länder an Reisezugwagen und Kühlfahrzeugen ausschließlich durch Lieferungen aus Betrieben des Kombinats Schienenfahrzeugbau der DDR gedeckt wird.

Langfristige Abkommen und Spezialisierungsverträge mit der UdSSR und den anderen sozialistischen Staaten waren seit jeher bestimmend für die Leistungen und Ergebnisse dieses Industriezweigs der DDR. Und so kann auch das gerade zum Zeitpunkt der Leipziger Frühjahrsmesse in Moskau abgeschlossene Abkommen über den Warenaustausch zwischen der DDR und der UdSSR gewertet werden. Beide Außenhandelsminister unterschrieben das Dokument, in dem u. a. festgelegt ist, daß im gegenwärtigen Fünfjahrplanzeitraum vom DDR-Schienenfahrzeugbau annähernd 6500 Maschinenkühlwagen und 4200 Reisezugwagen geliefert werden.

Nachfolgender Bildbericht ist ein Ausschnitt der Exponatenschau in Leipzig.



Bild 1 25 kV, 50 Hz — elektrische Lokomotive, Hersteller Electroputere Craiova (SR Rumänien). Fast 500 Stück dieser Baureihe sind bei der Rumänischen Staatsbahn im Einsatz; 100 in Jugoslawien. Für eine Stundenleistung von 5400 kW und eine maximale Anfahrzugkraft von 412 kN ausgelegt, beträgt die Höchstgeschwindigkeit der 19800 mm langen und 120 t schweren, universell einsetzbaren Maschine 120 km/h.



Bild 2 Diesellokomotive, Baureihe V100, Motorleistung 736 kW, Hersteller Kombinat LEW „Hans Beimler“ Hennigsdorf. Die im Bild gezeigte Ausführungsvariante 5 hat als Besonderheit die Möglichkeit zum Anschluß einer Grabenräumeinheit (GRE). Eigens deshalb ist der Dieselmotor mit einem zweiten Abtriebsflansch ausgerüstet. Das für den GRE-Antrieb erforderliche Zwischenlager, untergebracht auf der vorderen Plattform des Umlaufs, ist auf dem Bild erkennbar.