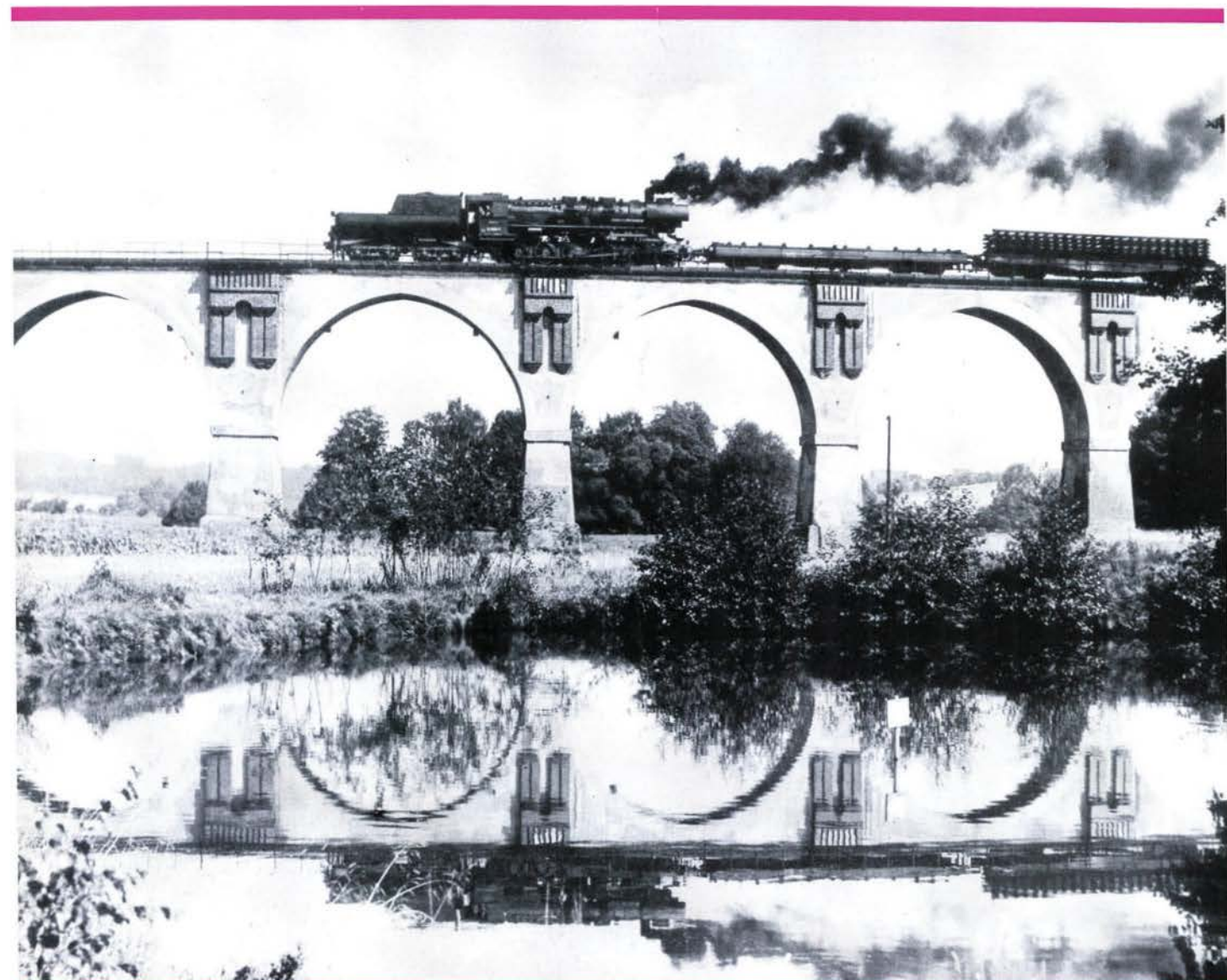


der modelleisenbahner

FACHZEITSCHRIFT JAHRGANG 31
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

APRIL

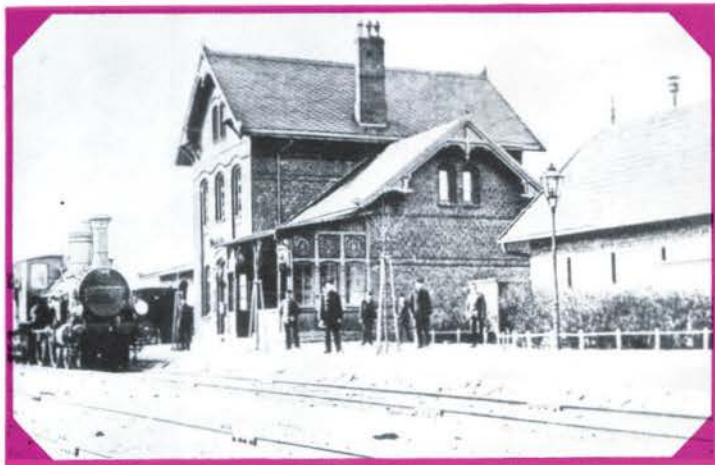
32542

4/82

Unsere historische Fotoecke



1



2

Bild 1 Bahnhof Penzlin an der 1945 stillgelegten Strecke Neubrandenburg—Waren/Müritz. Das Foto entstand im Jahre 1898 und zeigt eine meckl. G3 (Nr. Schwerin 350—357), rechts steht ein Viehtransportwagen.

Bild 2 Nur zwei Jahre jünger ist diese Aufnahme. Sie vermittelt einen Blick auf das Empfangsgebäude vom Bahnhof Rehna (Strecke Schwerin—Gadebusch—Rehna) mit einer von Hartmann gebauten P1^{IV}.

Bahnhöfe im Mecklenburgischen



3



4

Bild 3 Zwischen Güstrow und Pritzwalk liegt der Bahnhof Plau. Das Repro zeigt neben dem Empfangsgebäude eine von Borsig gebaute meckl. T2 (Nr. Schwerin 508 und 509) im Jahre 1898.

Bild 4 Bahnhof Röbel, ebenfalls im Jahre 1898 aufgenommen. Die hier endende Nebenbahn von Ganzlin wird z. Z. nur für den Güterverkehr genutzt. Die Aufnahme zeigt neben dem für Mecklenburg typischen Bahnhofgebäude ebenfalls eine T2 (Schwerin 510—518), die jedoch 1883 in den Stettiner Vulcan-Werken gebaut worden ist.

Repros: Sammlung L. Schultz, Rostock

Redaktion

Verantwortlicher Redakteur: Dipl. rer. pol Rudi Herrmann
Telefon: 204 12 76
Redakteur: Ing. Wolf-Dietger Machel
Telefon: 204 12 04
Typografie: Ing. Inge Biegholdt
Anschrift der Redaktion: „Der Modelleisenbahner“,
DDR - 1086 Berlin, Französische Str. 13/14, Postfach 1235
Telefon: 204 12 76

Zuschriften, die die Seite „Mitteilungen des DMV“
(also auch für „Wer hat – wer braucht?“) betreffen,
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. Gisele Baumann, Berlin
Karlheinz Brust, Dresden
Achim Delang, Berlin
Dipl.-Ing. Gunter Driesnack, Königsbrück (Sa.)
Dipl.-Ing. Peter Eickel, Dresden
Eisenbahn-Bau-Ing. Gunter Fromm, Erfurt
Dr. Christa Gärtner, Dresden
Ing. Walter Georgii, Zeuthen
Ing. Wolfgang Hensel, Berlin
Dipl.-Ing. Hans-Joachim Hutter, Berlin
Werner Ilgner, Marienberg
Prof. em. Dr. sc. techn. Harald Kurz, Radebeul
Wolfgang Petznick, Magdeburg
Ing. Peter Kohl, 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

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: 16. 3. 1982
Geplante Auslieferung: 16. 4. 1982



Alleinige Anzeigenverwaltung

DEWAG Berlin, DDR-1026 Berlin, Rosenthaler Straße
28/31, PSF 29, Telefon: 2 44 23 52. Anzeigenannahme
DEWAG Berlin, alle DEWAG-Betriebe und deren
Zweigstellen in den Bezirken der DDR.

Bestellungen nehmen entgegen: in der DDR: sämtliche
Postämter und der örtliche Buchhandel; im Ausland:
der internationale Buch- und Zeitschriftenhandel, zu-
sätzlich in der BRD und in Westberlin: der örtliche Buch-
handel, Firma Helios Literaturvertrieb GmbH, Berlin
(West) 52, Eichborndamm 141-167, sowie Zeitungs-
vertrieb Gebrüder 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, Leningradská 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 Pyongy-
ang, Albanien: Ndermerrija 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

4 April 1982 · Berlin · 31. 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.
20 Jahre besteht unser Verband	94
Claus Burghardt Eisenbahnjubiläen in der DDR	95
Herbert Schneider Straßenbahn wieder im Ringverkehr	97
Gotthard Paul Die Zittauer Schmalspurtriebwagen	98
Lokfoto des Monats: VT 137 322	101
Lokbildarchiv	102
Wissen Sie schon	103
Gottfried Köhler Achtachsige Güterzuglokomotive E 479.1 der ČSD	104
Joachim Grothe Über die Eisenbahnkatastrophe von Genthin im Dezember 1939 (Schluß)	106
Zur Geschichte der 01 158	106
Jochen Kretschmann Feuer — Wasser — Kohle!	108
Stephan Kindling Umbauanleitung für dreiachsige Rekowagen der Nenngröße TT	110
Claus Dahl Anwendungsvarianten der Zubehörsteuerung (Teil II)	113
Günther Feuereisen „Rand“bemerkungen	116
Tips für Freunde der E- und Dampftraktion	117
Rezension	118
Uwe Lorenz Eine N-Anlage in L-Form	118
Ulrich Blankenhagen/Winfried König Die BR 118 — Mannigfaltigkeit im Aussehen bei Vorbild und Modell	121
Aufruf zum XXIX. Internationalen Modellbahn-Wettbewerb 1982	123
Mitteilungen des DMV	124
Manfred Neumann/Joachim Ehrig Reisezugwagen — Umbaumodelle in den Nenngrößen TT und N	127

Titelbild

Eisenbahnviadukt bei Beiern-Langenleuba. Eine Lok der BR 52.8 mit Gleisjochwagen rollt dem Ziel entgegen. Noch ist es möglich, diese BR vor Güter- und Personenzügen zu sehen. Näheres darüber entnehmen Sie bitte unseren Informationen auf der Seite 117 in dieser Ausgabe.

Foto: T. Böttger, Karl-Marx-Stadt

Rücktitel

Für das Modell der Lok 93 526 erhielt Modellbahnfreund Eckhard Franz beim XXVIII. Modellbahnwettbewerb 1981 in Budapest einen II. Preis in der Kategorie A2/HO. Obwohl auch die 98 7085 in Budapest großes Interesse bei vielen Modellbahnfreunden weckte, erhielt sein Erbauer, Karl Willert aus der DDR, von der Jury nur knapp 82 Punkte, die für einen Preis nicht ausreichten.

Fotos: E. Kühnlitz, Erfurt

20 Jahre besteht unser Verband

Am 7. April 1962 wurde in Leipzig der Deutsche Modelleisenbahn-Verband der DDR gegründet. Das war zweifellos ein wichtiges Ereignis im Leben aller Freunde, die sich in ihrer Freizeit dem Hobby Modelleisenbahn sowie der Geschichte, Gegenwart und Zukunft des Vorbildes, der großen Eisenbahn, widmen. Die Gründung des Verbandes sollte dieser sinnvollen Freizeitbeschäftigung in unserem sozialistischen Staat noch besser die Weichen stellen, Talente und Initiativen fördern, das Bündnis mit dem großen Bruder, der Deutschen Reichsbahn, festigen. Das vor 20 Jahren in Leipzig angenommene Statut gab der Arbeit des Verbandes Ziel und Richtung. Insbesondere ging es darum

- die polytechnische Ausbildung aller Mitglieder zu aktivieren und junge Menschen für den verantwortungsvollen Beruf bei der Reichsbahn zu gewinnen,
- alle Modelleisenbahner und Freunde der Eisenbahn in der Deutschen Demokratischen Republik organisatorisch zu vereinigen und einen planmäßigen Erfahrungsaustausch der Arbeitsgemeinschaften untereinander zu organisieren,
- die Pioniereisenbahner anzuleiten und zu unterstützen,
- das Verständnis für die Technik und Ökonomik des Eisenbahnwesens und des Schienenfahrzeugbaus zu wecken und zu fördern,
- das Amt für Standardisierung bei der Schaffung einheitlicher Normen für das gesamte Modelleisenbahnwesen zu unterstützen,
- den Arbeitsgemeinschaften bei der Gestaltung eines interessanten Lebens und Schaffens zu helfen,
- Modelleisenbahnausstellungen und Leistungsvergleiche zu organisieren und
- auf die industrielle Produktion von Modelleisenbahn-Erzeugnissen Einfluß zu nehmen.

Das sind nur einige Grundsätze aus dem von der Gründungsversammlung beschlossenen Statut, die sich im Leben des Verbandes bewährt und die Arbeit insgesamt befruchtet haben.

Von Anfang an standen dem Verband Freunde zur Seite, denen die gute Entwicklung unserer Organisation sehr am Herzen lag. Als Präsident wirkte der damalige Stellvertreter des Ministers für Verkehrswesen und stellvertretende Generaldirektor der DR Helmut Scholz. In seinem Schlußwort auf der Gründungsversammlung sagte er u. a., daß die Leitung des Ministeriums für Verkehrswesen und die Deutsche

Reichsbahn dem DMV große Beachtung schenken und ihn in jeder Weise unterstützen werden, daß sich der Verband und die Eisenbahn auf vielseitige Art und Weise ergänzen mögen. In den Jahreshauptversammlungen der Arbeitsgemeinschaften und auf den Bezirksdelegiertenkonferenzen, die in diesen Wochen stattfanden bzw. stattfinden, konnte und kann eine eindrucksvolle Bilanz gezogen werden, wie die im Statut gestellten Ziele und Aufgaben realisiert wurden und wie sich das Zusammenwirken mit der Deutschen Reichsbahn auf allen Ebenen ausgezahlt hat. Hier reicht der Platz nicht, um alles zu beschreiben, was bisher erreicht wurde. Aber denken wir nur an die materiellen und finanziellen Leistungen, die uns gewährt wurden, an die Arbeitsräume, die nicht immer leicht zu beschaffen waren, an die großzügige Denkmalpflege, an die Sonderfahrten, die niemand missen möchte, und vieles andere mehr. Es findet sicher die Zustimmung aller Freunde, wenn wir an dieser Stelle allen, die für unsere Anliegen und Probleme immer ein offenes Ohr und großes Verständnis hatten und haben, herzlichen Dank sagen.

Die Mitglieder des Verbandes, die Arbeitsgemeinschaften und die ehrenamtlichen Funktionäre, die in zwei Jahrzehnten eine rührige und unermüdete Arbeit leisteten, haben die Aufmerksamkeit und Fürsorge durch die Partei der Arbeiterklasse und die Organe des Staates mit guten Ergebnissen beantwortet. So hat sich der Verband auf allen Gebieten, das kann man mit Fug und Recht sagen, kontinuierlich entwickelt. Vor 20 Jahren zählte unsere Organisation 25 Arbeitsgemeinschaften mit 237 Mitgliedern. Heute sind es 302 Arbeitsgemeinschaften mit über 7600 Mitgliedern, eine festgefügte gesellschaftliche Kraft, die Modelleisenbahner, Freunde der Eisenbahn und des städtischen Nahverkehrs mit großer Ausstrahlung vereint, eine Organisation, die im MOROP, dem internationalen Modelleisenbahn-Verband in Europa, hohes Ansehen genießt.

Zur guten Bilanz gehört, daß seit Bestehen des Verbandes über 2000 Schüler und Junge Pioniere aus unseren Arbeitsgemeinschaften einen Beruf bei der Deutschen Reichsbahn erlernt haben und ihn gewissenhaft ausüben. Allein im Bezirk Dresden sind es bisher 850 Freunde, die heute mit Leib und Seele Eisenbahner sind. Die Berufswerbung fehlt heute auf keiner größeren Modelleisen-

bahn-Ausstellung. In den Bezirken Cottbus und Magdeburg, auch das sei hier herausgestellt, werden Ausstellungen zielgerichtet für die Berufswerbung eingesetzt. Auf dem Gebiet der Modellprojektierung wurden solche Exponate wie Brückenmontage aus Betonfertigteilen, Container-Umschlagplatz Cottbus, Modelle der Leipziger S-Bahn und Funktionsmodelle anlässlich der Ostseemessen von unseren Arbeitsgemeinschaften gefertigt, die alle sehr nützlich waren.

In zahlreichen freiwilligen Arbeitseinsätzen halfen z. B. unsere Mitglieder und andere Freunde der Gleiserneuerung der Selketalbahn, beim Gleisrückbau der Waldeisenbahn Muskau, beim Aufbau der Pioniereisenbahn Görlitz und bei der Erhaltung und Betriebsführung der Traditionsbahn Radebeul Ost—Radeburg. Es bestehen über 100 Patenschaftsverträge zwischen Arbeitsgemeinschaften und Dienststellen der DR, in denen sich Freunde verpflichten, u. a. bei der Verschönerung der Bahnanlagen und im Winterdienst mitzuhelfen. Mit bewundernswertem Elan beteiligen sich Arbeitsgemeinschaften im Zusammenwirken mit dem Verkehrsmuseum Dresden und der Deutschen Reichsbahn bei der Unterhaltung und Pflege historischer Eisenbahnfahrzeuge, so z. B. die Arbeitsgemeinschaft Zwickau bei der Betreuung des Traditionszuges, die Arbeitsgemeinschaften Radebeul und Hainsberg sowie andere beim Erhalten und Neuaufbau historischer Schmalspurfahrzeuge.

Für das hohe Können der Modelleisenbahner unserer Republik sprechen u. a. die Ausstellungen, die Beteiligung und das gute Abschneiden bei den internationalen Modelleisenbahn-Wettbewerben und die Spezialistentreffen junger Eisenbahner. In den zurückliegenden 20 Jahren gab es über 120 Modelleisenbahn-Ausstellungen, die über eine Million Besucher hatten. Sie waren nicht nur eine ausgezeichnete Werbung für das schöne Hobby, sondern weckten gleichzeitig das Interesse und Verständnis unter der Bevölkerung für die technischen und ökonomischen Belange der Deutschen Reichsbahn.

So kann sich das, was in 20jähriger friedlicher Arbeit, in sozialer Sicherheit und guter Partnerschaft erreicht wurde, sehen lassen. Dank all jenen, die sich vom ersten Tag des Bestehens für das Wohl und Gedeihen des Deutschen Modelleisenbahn-Verbandes der DDR so leidenschaftlich eingesetzt haben.

R. H.

Eisenbahnjubiläen in der DDR

Einige Gedanken zur Vorbereitung und Ausgestaltung solcher Veranstaltungen

Wohl kein anderes Verkehrsmittel kann auf einen so großen Kreis von Freunden und Interessenten verweisen, als die Eisenbahn. Sicherlich sind es unterschiedliche Dinge, die den einzelnen dabei faszinieren: die Dynamik, lange Züge und dichte Zugfolge auf den Magistralen oder die Beschaulichkeit des Nebenbahnbetriebes, die gebändigte Kraft der Triebfahrzeuge oder der verantwortungsvolle Dienst der Eisenbahner, die historische Bedeutung der Eisenbahn für die Herausbildung der kapitalistischen Großproduktion und die Entwicklung der Arbeiterklasse oder die ständig wachsenden Transportleistungen der DR für unsere sozialistische Volkswirtschaft. Wo immer Eisenbahnen entstanden, dienten sie in der Regel den Interessen breiter Kreise der Bevölkerung ihres Einzugsgebietes.

So ist es nur zu verständlich, wenn heute bedeutende und gut organisierte Eisenbahnjubiläen wahre Volksfeste werden, auf denen die Bevölkerung ihre Verbundenheit mit diesem Verkehrsmittel demonstriert. Derartige Veranstaltungen sind meist zugleich Höhepunkte für Eisenbahnfreunde und Modelleisenbahner. Betrachten wir die 80er Jahre, so sind die herausragenden Ereignisse zwei 150. Jahrestage.

Ein Blick in die Vergangenheit

Am 7. Dezember 1835 zog die Stephenson'sche Lokomotive „Adler“ den Eröffnungszug auf der ersten 7 km langen deutschen Eisenbahn von Nürnberg nach Fürth.

Der entscheidende Durchbruch war aber erst am 7. April 1839 erzielt, als die erste deutsche Fernbahn Leipzig—Dresden durchgängig eröffnet wurde. Das Eisenbahnzeitalter hatte allerdings für Leipzig schon am 24. April 1837 und für Dresden am 19. Juli 1838 mit der Eröffnung von Teilstrecken begonnen. Eng verbunden ist damit auch der Bau der ersten brauchbaren deutschen Lokomotive „Saxonia“ durch Prof. Andreas Schubert in Übigau.

Was ist bei Vorbereitungen von Jubiläen zu beachten?

Neben den Jubiläen von zentraler Bedeutung sind es besonders örtliche Streckenjubiläen, die durch besondere Verbundenheit der Bevölkerung und der Eisenbahner mit ihrer Strecke oder ihrer Dienststelle sehr attraktiv gestaltet werden können. Dabei bieten sich natürlich auch für Arbeitsgemeinschaften unseres Verbandes zahlreiche Möglichkeiten, bei der Organisation und Vorbereitung solcher gesellschaftlicher Höhepunkte mitzuwirken. Repräsentative Modelleisenbahn-Ausstellungen, Schaukästen und an-

dere Formen der Öffentlichkeitsarbeit, aber auch die Mithilfe bei der Ausgestaltung der Bahnanlagen können dabei sehr nützliche und selbständige Aktivitäten von DMV-Kollektiven auf örtlicher Ebene sein.

Handelt es sich um Jubiläen von größerer Bedeutung, so sollte rechtzeitig der zuständige Bezirksvorstand einbezogen werden, um Sonder- bzw. Traditionsfahrten zu organisieren und gegebenenfalls die Mitwirkung des Verkehrsmuseums Dresden, beispielsweise bei Fahrzeugausstellungen, zu vermitteln.

An dieser Stelle sei darauf hingewiesen, daß die von unserem Staat mit erheblichem Aufwand erhaltenen betriebsfähigen Traditions- und Museumsfahrzeuge noch relativ wenig genutzt werden. Sie sollten von den Veranstaltern bedeutender Jubiläen unbedingt einbezogen werden.

Bei „runden“ Jubiläen empfiehlt es sich stets, etwa zwei Jahre zuvor Verbindung mit dem Leiter der örtlichen Dienststelle der DR aufzunehmen, der für das Jubiläum zuständig ist. Dann können alle Aktivitäten der DR, des DMV sowie der staatlichen und gesellschaftlichen Organe im Territorium sinnvoll koordiniert werden. Für den Rbd-Bezirk Dresden existiert beispielsweise dazu eine Ordnung aus dem Jahre 1975, worin Vorbereitung, Durchführung und Finanzierung solcher Jubiläen geregelt sind. Sie legt zunächst fest, daß in der Regel nur der 75., 100., 125. oder 150. Jahrestag der Eröffnung einer Strecke oder Dienststelle entweder innerdienstlich oder öffentlich als offizielle Jubiläen begangen werden kann. Die Veranstaltung muß von der betreffenden Dienststelle bis zum 1. September des Vorjahres bei der Pressestelle der Rbd schriftlich beantragt werden, die dazu auch weitere Auskünfte erteilt. Unter der Leitung der Dienststelle ist zugleich zur unmittelbaren Vorbereitung und Durchführung der Veranstaltung ein Festkomitee zu bilden, dem möglichst auch Mitglieder des DMV angehören sollten. Häufig werden diese Freunde früher als viele Eisenbahner selbst auf bevorstehende Jubiläen aufmerksam und können hier durchaus eine aktivierende Rolle spielen. Eine kleine Hilfe soll dabei die zu diesem Beitrag gehörende und keinesfalls vollständige Übersicht für die Jahre 1982 bis 1985 sein. Wenn es sich auch um Jubiläen handelt, die alle offiziell begangen werden könnten, so sind sie doch unterschiedlich zu werten. Sicherlich verdient nicht jeder genannte Streckenteil einen „großen Bahnhof“, und auch die inzwischen stillgelegten Strecken können vielfach nur noch Anlaß zu Reminiszenzen sein.

Zu einem besonderen Höhepunkt aller bisherigen Jubiläumsveranstaltungen wurden die Sonderfahrten anlässlich des 130. Bestehens der Eisenbahnstrecke Dresden—Prag im Mai vergangenen Jahres (siehe auch ME 8/81, S. 229). Erstmals organisierten Eisenbahnverwaltungen und Modellbahnverbände zweier sozialistischer Bruderländer interessante Ausstellungen und Fahrten mit Museums- und Traditionslokomotiven. U. B. z. im Bahnhof Dolni Zleb die 02 0201 vor einem DMV-Sonderzug, rechts ein CSD-VT der BR M 152.

Foto: M. Neumann, Dresden



Übersicht der Streckenjubiläen in der DDR von August 1982—1985

Jubiläen	Strecke	Länge (km)	Eröffnungstag		erbaut als	Rbd-/BV
1982						
125.	Dessau—Bitterfeld	25,56	17. August	1857	P	Halle
125.	Frankfurt (Oder)—Kietz	30,60	12. Oktober	1857	S	Berlin
100.	Freital-Hainsberg—Schmiedeberg	21,78	1. November	1882	S	Dresden
100.	Kirchberg—Saupersdorf ob. Bf	3,56	1. November	1882	S	Dresden, stillgelegt
100.	Plau (Meckl.)—Güstrow	44,59	5. Dezember	1882	P	Schwerin
100.	Suhl—Grimmenthal	19,99	20. Dezember	1882	S	Erfurt
1983						
125.	(Zwickau—)Cainsdorf—Schwarzenberg	34,05	15. Mai	1858	S	Dresden
100.	Altefähr—Bergen (Rügen)	22,96	1. Juli	1883	S	Greifswald
100.	Bad Doberan—Rostock	15,80	22. Juli	1883	Pv/S	Schwerin
100.	Klein Wanzleben—Seehausen	7,32	1. August	1883	S	Magdeburg
100.	Seehausen—Eilsleben (bei Magdeburg)	7,70	1. September	1883	Pv/S	Magdeburg
100.	Schmiedeberg—Kurort Kipsdorf	4,41	3. September	1883	S	Dresden
100.	Schwarzenberg—Johanngeorgenstadt	17,76	20. September	1883	S	Dresden
125.	Eisenach—Meiningen—Hildburghausen	93,30	2. November	1858	P	Erfurt
125.	Karl-Marx-Stadt—Glauchau—Zwickau—Gößnitz	60,83	15. November	1858	S	Dresden
125.	Lugau—Wüstenbrand	9,97	15. November	1858	Gv/P	Dresden
			1. August	1862	Pv	
100.	Weida—Mehltheuer	32,74	15. November	1883	P	Erfurt
100.	Hohenebra—Ebeleben	8,70	20. November	1883	P	Erfurt stillgelegt
100.	Gehren—Großbreitenbach	10,77	2. Dezember	1883	P	Erfurt
100.	Wismar—Bad Doberan	40,70	22. Dezember	1883	P	Schwerin
1984						
125.	Bitterfeld—Halle (Saale)	30,00	1. Februar	1859	P	Halle
125.	Bitterfeld—Leipzig	32,75	1. Februar	1859	P	Halle
125.	Weißenfels—Zeitz	31,25	9. Februar	1859	P	Halle/Erfurt
125.	Zeitz—Gera	28,20	19. März	1859	P	Halle/Erfurt
100.	Wernigerode—Ilseburg	9,26	20. Mai	1884	S	Magdeburg
100.	Plaue (Thüringen)—Suhl	33,51	1. August	1884	S	Erfurt
100.	Grimmenthal—Ritschenhausen	3,30	1. August	1884	Gv/S	Erfurt
100.	Rudolstadt—Bad Blankenburg	4,28	1. August	1884	S	Erfurt
125.	Lutherstadt Wittenberg—Bitterfeld	36,88	3. August	1859	P	Halle
100.	Radebeul Ost—Radeburg	16,49	15. September	1884	S	Dresden
100.	Mügelin—Döbeln	19,89	15. September	1884	Gv/S	Dresden, stillgelegt
125.	Schneeberg—Niederschlema	5,15	1. November	1884	Pv/S	Dresden, stillgelegt
			19. September	1884	S	Dresden, stillgelegt
100.	Weida—Weida Altstadt	2,34	1. Oktober	1884	P	Erfurt
100.	Röblingen—Querfurt	15,12	10. Oktober	1884	Pv/S	Erfurt
100.	Klotzsche—Königsbrück (als Schmalspurbahn)	19,95	17. Oktober	1884	S	Dresden
100.	Neubrandenburg—Friedland (Meckl)	23,60	5. November	1884	P	Greifswald
100.	Teterow—Gnoien	26,52	5. November	1884	P	Schwerin
1985						
100.	Mügelin (b. Oschatz)—Oschatz	11,38	7. Januar	1885	S	Dresden, nur Gv
100.	Parchim—Karow—Waren (Müritz)	69,92	28. Januar	1885	Pv/P	Schwerin
100.	Perleberg—Pritzwalk—Neustadt (Dosse)	44,93	31. Mai	1885	P	Schwerin
100.	Ballenstedt—Quedlinburg	16,01	1. Juli	1885	S	Magdeburg
100.	Kaulsdorf (Saale)—Probstzella	16,73	1. Oktober	1885	S	Erfurt
100.	Mosel—Ortmannsdorf	13,94	1. November	1885	S	Dresden, stillgelegt
125.	Coswig (Bez. Dresden)—Meißen	7,37	1. Dezember	1860	P	Dresden

Legende:

P \triangle erbaut als Privatbahn

S \triangle erbaut als Staatsbahn

Pv \triangle Eröffnung des öffentlichen Reiseverkehrs; Güterverkehr wurde in der Regel bereits früher aufgenommen

Gv \triangle Eröffnung des öffentlichen Güterverkehrs

Anmerkung:

Die Schreibweise der Ortsnamen entspricht dem heutigen Stand!

Termin mit Sorgfalt festlegen

Zweifel über den Termin eines Jubiläums können auftreten, wenn eine Strecke in mehreren Teilen eröffnet wurde. Dabei kann man wohl nur von der Bedeutung der jeweiligen Eröffnung ausgehen. Ohne Zweifel wird also bei der Strecke Leipzig—Dresden die Aufnahme des durchgehenden Betriebes maßgebend sein. Gleiche Rücksichten bestimmen den Termin für „75 Jahre Harzquerbahn“. Anders kann es bei Stichbahnen aussehen. Die ehemalige und 1890 eröffnete Schmalspurbahn von Heidenau (früher Mügelin) nach Geising wurde erst 1923 bis Altenberg verlängert. In solchen Fällen sollte das Jubiläum der Stammstrecke den Vorzug erhalten.

Es bleibt zu hoffen, daß die vorstehenden Hinweise vielen Eisenbahnfreunden Anlaß geben, neue Initiativen zu ent-

wickeln und vorhandene stärker mit den Eisenbahnern zu koordinieren. Dabei sollte angestrebt werden, daß künftig solche Höhepunkte wie Eisenbahnjubiläen noch stärker auf die ganze breite Palette der Aktivitäten unseres Verbandes einwirken. Dann werden sich auch Möglichkeiten ergeben, die Mitgliederwerbung oder die Jugendarbeit noch wirkungsvoller zu gestalten. Dabei lassen sich unsere Traditionen mit der Würdigung von Leistungen vieler Eisenbahner und der Orientierung auf die künftigen Aufgaben sinnvoll verbinden.

Quellenangaben:

(1) Geschichte der Königlich Sächsischen Staatseisenbahnen, Denkschrift, Dresden 1889

(2) Die deutschen Eisenbahnen in ihrer Entwicklung 1835 bis 1935, DRG, Berlin 1935

(3) Sächsische Zeitung vom 29. Oktober 1979

Straßenbahn wieder im Ringverkehr

Seit dem 30. Dezember 1981 fährt die Naumburger Straßenbahn wieder im Ringverkehr. Der unter Nahverkehrsfreunden überall bekannte Naumburger Ring wurde im Jahre 1975 bei der Neugestaltung des Boulevard im Zentrum zwischen den Haltestellen Lindenring und Platz der Einheit unterbrochen. Diese Maßnahme wirkte sich ungünstig auf den Betriebsablauf aus. Mit der Entscheidung, die Naumburger Straßenbahn nicht durch Omnibusse zu ersetzen, begannen auch die Planungen für einen Ringverkehr mit neuer Linienführung. Die Arbeiten hierfür wurden im Mai 1981 aufgenommen.

Die neue Gleisstrasse führt entlang der Straße „Marienring“ und verbindet die Haltestelle „Platz der Einheit“ mit der Haltestelle „Gartenstraße“. Dabei wurde zum großen Teil der als Promenade hergerichtete Fußweg trassenmäßig genutzt. Der Forderung, den Baumbestand im Bereich der Promenade zu halten, konnte Rechnung getragen werden. Im Bereich der Promenade erfolgte durch den Gleisbaubetrieb Naumburg der Einbau von Holzschwellen und Reichsbahnschienen der Form S 49.

Die Anschlüsse wurden mit Schienenprofil TW 60, TW 65 und Spurhaltern ausgerüstet. Ferner konnte auch die Ein-

fahrt zum Depot verbessert werden, wobei die Arbeiten hier noch nicht abgeschlossen sind.

Der Neubau und die Ringschließung gestatten nun auch den Einsatz modernerer Fahrzeuge.

Zur Zeit gehören folgende Triebwagen zum Bestand der Naumburger Straßenbahn:

Nr.	Hersteller	Baujahr	Bemerkungen
20	Werdau	1951	ex Plauen Nr. 56, ex Cottbus Nr. 40
21	Gotha	1956	ex Plauen Nr. 60
22	Gotha	1956	ex Plauen Nr. 70, ex DR ET 198 03 (Klingenthal)
23	Gotha	1958	ex Plauen Nr. 71, ex DR ET 198 04 (Klingenthal)
30	Gotha	1960	ex Nordhausen Nr. 47, ex Gera Nr. 148
31	Werdau	1951	ex Nordhausen Nr. 31, ex Gotha Nr. 34
17	letzter Altbau-Triebwagen der Bauart „Lindner“, ex Halle		

Weitere Rekonstruktionsarbeiten an Fahrzeugen und Anlagen sind vorgesehen. Die Naumburger Straßenbahn bewältigt einen großen Teil des innerstädtischen Verkehrs in der bekannten Kreis- und Domstadt. Die ständig steigenden Fahrgastzahlen beweisen dies.



Bild 1 In wenigen Sekunden erfolgt die offizielle Eröffnung des neuen Abschnittes der Naumburger Straßenbahn mit dem Triebwagen 22, ex. Plauen Nr. 70“, ex DR ET 198 03

Bild 2 Noch immer im Einsatz ist dieser Altbautriebwagen der Bauart Lindner (ex Halle), hier im Bereich der Promenade am Marienring

Bild 3 Tw 22 befährt den neuen Abschnitt am Marienring
Fotos: Verfasser (30. Dezember 1981)



Die Zittauer Schmalspurtriebwagen

Vielen Lesern unserer Zeitschrift ist sicherlich bekannt, daß die Waggon- und Maschinenfabrik, vormals Busch, Bautzen im Juli 1938 vier Schmalspurbahntriebwagen mit einer Spurweite von 750 mm an die Deutsche Reichsbahn lieferte. Ihr Einsatz erfolgte auf den von Zittau ausgehenden Schmalspurbahnen mit den Bezeichnungen VT 137 322, VT 137 323, VT 137 324 und VT 137 325.

Unserem Autor gelang es, in mühevoller Kleinarbeit mehr Licht in die wechselvolle Geschichte dieser Triebwagen zu bringen.

Ein Eisenbahner erzählt

Die mit hydraulischer Kraftübertragung ausgerüsteten Fahrzeuge waren für eine Höchstgeschwindigkeit von 60 km/h konzipiert.

Der seinerzeit als Triebwagenführer im Bw Zittau tätige und heutige Rentner Kurt Hübner nahm selbst an den ersten Fahrten dieser Wagen teil und berichtete, daß die ersten Probefahrten auf der Reichenauer Strecke zwischen Zittau und Bad Oppelsdorf (heute: Opolno-Zdroj, VR Polen) stattfanden. Beim Erreichen der v_{max} mußte die Fahrgeschwindigkeit sehr schnell auf etwa 40 km/h vermindert werden. Das Fahrzeug schlingerte und wankte so stark, daß die Gefahr des Entgleisens und Umstürens bestand. Auch fielen infolge der Stöße und Schläge, die vom Gleis auf das Fahrzeug übertragen wurden, laufend die Relais der elektrischen Steuerung ab. Ein Ausfahren der vollen Geschwindigkeit über eine längere Strecke war also unmöglich. Deshalb wurde die Höchstgeschwindigkeit im

Jahre 1939 durch Umbau der sekundärseitigen Räder im Getriebe auf 45 km/h herabgesetzt.

Bisher weitgehend unbekannt ist die Tatsache, daß in Bautzen auch vier dazugehörige Beiwagen mit Steuerleitungen gebaut und nach Zittau geliefert worden sind. Der Grundriß dieser Fahrzeuge entsprach im wesentlichen dem der Triebwagen.

Reiseverkehr wurde attraktiver

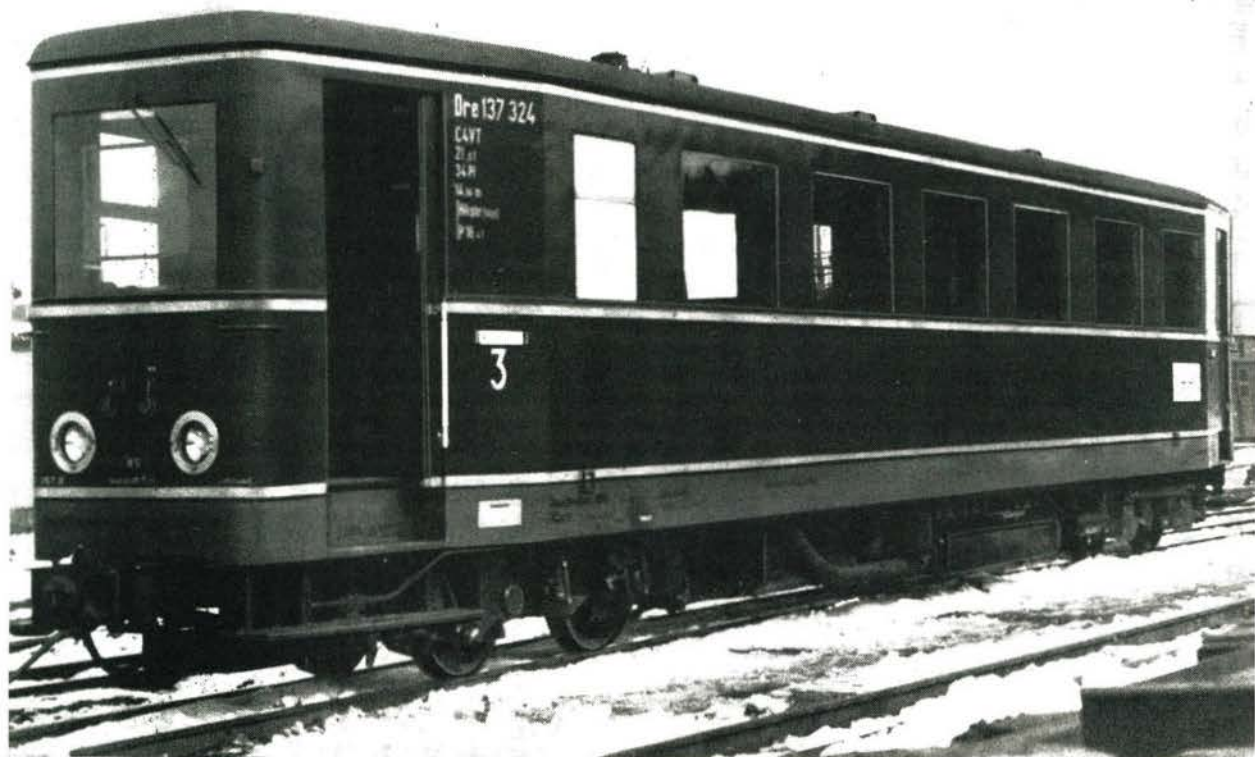
Nach weiteren Probefahrten wurden VT und VB ab 7. Juli 1938 planmäßig eingesetzt. Dabei verkehrten diese Fahrzeuge teilweise im Verband (VT + VB + VT + VB) zwischen Zittau und Bertsdorf. Vom ersten Triebwagen wurde über Steuerleitungen, die sich seitlich an den Scharfenberg-Kupplungen befanden, der zweite VT ferngesteuert. In Bertsdorf trennte man beide Einheiten. Die eine fuhr dann weiter nach Oybin, die andere nach Jonsdorf. Hier mußten die VT dann umgesetzt werden.

Auch die Strecke Zittau—Reichenau (heute Bogatynia—VR Polen)—Hermsdorf (heute: Hermanice, CSSR) wurde zeitweilig planmäßig von VT + VB befahren.

Daneben fuhr man Sonderzüge für Reiseveranstalter vornehmlich im Feiertags- bzw. Ausflugsverkehr oder als „Lumpensammler“ nach Großveranstaltungen. Nach dem faschistischen Einmarsch in die CSR wurde auch für kurze Zeit ein durchgehender Zugverkehr zwischen Zittau und Friedland (heute: Frýdlant, CSSR) und ein Pendelverkehr zwischen Hermsdorf und Friedland durchgeführt.

In Hermsdorf bestand Übergang auf die gleichspurigen

Bild 1 VT 137 324 1939 im Bahnhof Zittau



Friedländer Bezirksbahnen (FOD). Die Strecke Heřmanice—Frydlant wurde als einzige 750-mm-Bahn in der ČSR bzw. ČSSR bis 1976 betrieben.

Die Triebwagen erfreuten sich schon bald bei den Reisenden großer Beliebtheit. Einmal wegen der guten Federung, der bequemen Sitze im Fahrgastraum und zum anderen durch die höhere Reisegeschwindigkeit gegenüber den Dampfzügen.

Die VT 137323 und 137325 verfügten ferner über je einen mit Klappsitzen und Fahrradständern ausgerüsteten Gepäckraum.

Aber auch Fahr- und Werkstattpersonal schätzten die wartungsfreundliche Konstruktion und einfache Bedienbarkeit dieser Fahrzeuge. Die von BBC gebaute elektrische Steuerung arbeitete zuverlässig und schaltete in Abhängigkeit von der Motordrehzahl automatisch die „Gänge“ (ein Wandler und zwei Kupplungen). Der „Totmannsknopf“ garantierte bei Dienstunfähigkeit des Triebwagenführers, daß der Triebwagenzug selbsttätig zum Halten kam. Zur akustischen Signalgebung wurde unter jedem Führerstand ein Typhon und ein Druckluftläutewerk installiert. Weitere technische Details und Maßskizzen findet der interessierte Leser in den vom transpress VEB Verlag für Verkehrswesen herausgegebenen Büchern „Triebwagen-Archiv“ bzw. „Schmalspurbahn-Archiv“.

Weltkrieg verhinderte weiteren Einsatz

Mit dem Ausbruch des zweiten Weltkrieges wurde die Verwendung von Kraftstoff für zivile Zwecke durch die Naziführung weitgehend eingeschränkt. Unter diese Maßnahme fiel auch der Zittauer VT-Einsatz. Nach knapp 14 Monaten Betriebszeit mußten am 2. September 1939 sämtliche Fahrzeuge aus dem Verkehr gezogen werden. Auf den oberhalb der Arndstraße befindlichen Abstellgleisen des Bahnhofes Zittau wurden die Triebwagen konserviert abgestellt. Die Beiwagen fanden auf dem Gleis 8 des Bahnhofes Zittau Vorstadt Platz.

Im Sommer 1944 wurden bis auf den VT 137322 alle Trieb- und Beiwagen von einem bevollmächtigten Offizier des Feldeisenbahnkommandos (FEKdo) beschlagnahmt, auf Regelspurwagen verladen und schließlich dem Raw Dessau zugeführt. Hier baute man zunächst die Dieselmotore aus. Anschließend erfolgte der Abtransport in das heimtückisch überfallene und okkupierte Polen.

Ein handschriftlicher Eintrag in das Betriebsbuch des VT 137322 gibt näheren Aufschluß über den Verbleib der anderen Fahrzeuge:

„Dessau, den 28. 11. 44. Die VT-Wagen wurden unaufgearbeitet, lt. RZA nach Kroschwitz — Rbd Posen — übersandt. Btrff. VT 137323, 324, 325.“

Die närrischen Einfälle der Nazibürokratie in der Umbenennungskampagne von Orten okkupierter Gebiete wird hierbei deutlich. Gemeint ist das frühere Krosnitz, das seit 1918 den polnischen Namen Krosniewice trug, an der Hauptstrecke Poznań—Warszawa liegt und wo sich noch heute ein Ausbesserungswerk für Schmalspurfahrzeuge befindet. Die Spur der Triebwagen verliert sich zunächst dort. Wohin die Beiwagen verschleppt worden sind, ist völlig unbekannt.

Ein Triebwagen 27 Jahre später wieder entdeckt

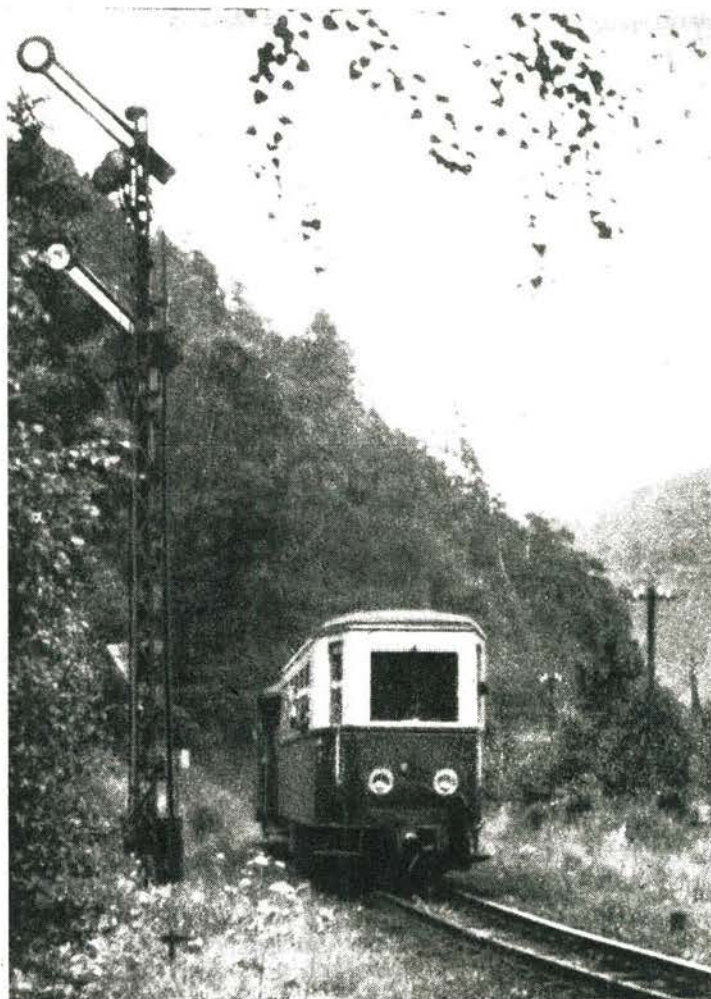
Einer der mit Gepäckraum ausgerüsteten Triebwagen ist nach dem zweiten Weltkrieg von der PKP mit einem in den Fahrgastraum hineinragenden abgedeckten Motor ausgerüstet und mit der Bezeichnung MBxd 1—114 in den schmalspurigen Triebwagenpark eingereiht worden. Dabei kann es sich nur um den VT 137323 oder VT 137325 gehandelt haben.

1971 entdeckte ihn ein Eisenbahnfreund auf der Strecke Trzebnica—Zmigród—Sulmierzyce. Nach (2) umfaßte die Baureihe MBxd 1—111 bis MBxd 1—119 Triebwagen unterschiedlichster Typen. Da die Triebwagen MBxd 1—112 und MBxd 1—113 überdies bereits 1968 in andere Fahrzeuge umgebaut worden sind sowie der MBxd 1—115 1971 ver-



Bild 2 VT 137322 1952 beim Umsetzen in Bertsdorf

Bild 3 Das Einfahrsignal vom Bahnhof Kurort Oybin zeigt Hf 2. Der Triebwagen nähert sich dem Ziel. Auch diese Aufnahme entstand im Jahre 1952.



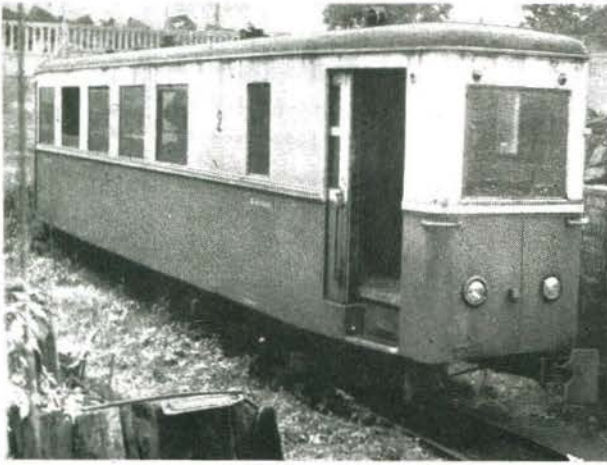


Bild 4 Triebwagen MBxd 1-114 der PKP auf dem Bw-Gelände in Trzebnica im September 1975. Dabei kann es sich nur um den früheren VT 137323 oder VT 137325 gehandelt haben.

schrottet wurde, besteht kaum die Möglichkeit zu ergründen, ob sich unter diesen Triebwagen auch die beiden anderen Zittauer Fahrzeuge befanden.

Der MBxd 1-114 ist am 4. September 1974 in Trzebnica ausgemustert worden.

Was wurde aus dem VT 137322?

Nur einer technischen Panne ist es zu verdanken, daß der vierte Wagen 1944 in Zittau blieb. Er entgleiste bei der Verladeaktion und blieb aus heute nicht mehr zu klärenden Gründen ausgeglast stehen. Zittauer Eisenbahner bemühten sich im Jahre 1946, den Triebwagen wieder fahrbereit herzurichten. Vom 1. September bis 15. Oktober 1946 erhielt er im Bw Zittau eine Ausbesserung in der Schadgruppe T 4. Nach 7jähriger Zwangspause konnte das Fahrzeug nun am 21. Oktober 1946 wieder in Betrieb genommen werden. Als Ersatz für die verschollenen Beiwagen wurden etappenweise drei Reisezugwagen für den VT-Betrieb umgerüstet. Schwierigkeiten bereiteten dabei zwei unterschiedliche Bremssysteme. Die mit Körting-Saugluftbremse ausgerüsteten Reisezugwagen mußten eine Druckluftbremse der Bauart Hill erhalten. Am VT mußte die Luftleitung nach außen verlegt werden, da die entsprechenden Aggregate für die eigentlich dazu mit zu nutzende Scharfenberg-Kupplung nicht beschaffbar waren.

Als erstes Fahrzeug wurde der Personenwagen KB trp 970-280 umgebaut, der über eine Dienstmasse von 42 t verfügte, mit 42 Holz Sitzplätzen und einem Schreibplatz für den Zugführer ausgerüstet war. Einer der beiden anderen umgerüsteten Wagen trug die Nr. 970-239. Problematisch gestaltete sich der VT-Einsatz auf der Bergstrecke nach Oybin bzw. Jonsdorf. Der mit einem 180 PS starken Dieselmotor ausgerüstete Triebwagen konnte bergwärts nur einen Beiwagen ziehen. So kam es zu rangieraufwendigen Zugkompositionen. Bergwärts brachten lokbespannte Regelzüge zwei Beiwagen zum Zielbahnhof. Talwärts fuhr der VT mit allen drei Beiwagen bis Zittau Süd. Von hier nahm ein lokbespannter Zug zwei Wagen wieder mit in die Berge. So mußten die Ersatz-VB auch mit durchgehender Bremsleitung für die Körting-Saugluftbremse ausgerüstet sein, um ohne großen Rangieraufwand hinter der Lok eingestellt werden zu können. Die ständig wechselnde Kapazität der VT-Garnitur für die Fahrgäste brachte manchmal ziemliche Unbequemlichkeit und Drängelei mit sich. Die in den 50er Jahren noch mit VI K-Loks bespannten Züge boten dann bergwärts ein buntes Bild: Lok, zwei rot-gelbe Ersatz-VB, einen Gepäckwagen und vier bis fünf grün lackierte Personenwagen.

Zu besonderen Anlässen und bei schönem Wetter wurde der VT 137322 gelegentlich auch mit einem offenen Aussichtswagen eingesetzt.

Unterhalten und repariert wurde der Triebwagen in der sogenannten Triebwagenhalle des Zittauer Regelspur-Lokschuppens. Dazu war das Schuppengleis und die Dreh-

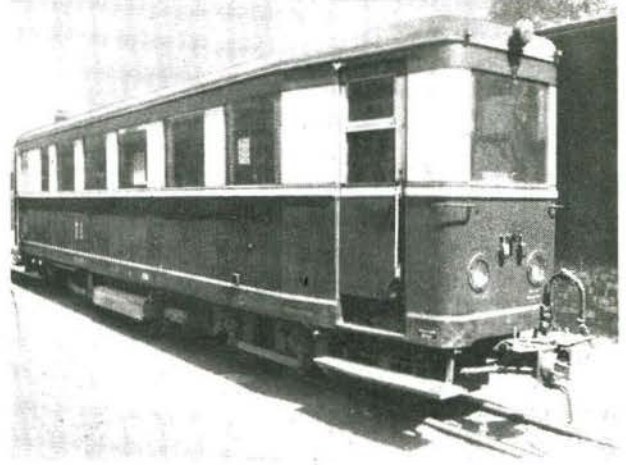


Bild 5 VT 137322 im Mai 1981 vor dem Bertschdorfer Lokschuppen

Fotos: Verfasser (4), Repro: Verfasser (1)

scheibe mit einem zusätzlichen, heute ausgebautem, Schmalspurgleis ausgerüstet. Im Raw Dessau waren die aus den anderen VT ausgebauten Motoren nach Kriegsende noch vorhanden. Nach Zittau zurückgebracht, ermöglichten sie eine sehr rationelle Unterhaltung des verbliebenen Triebwagens. Während der Reparaturzeiten und sonstigen Ausfalltage übernahm eine dafür vorhandene Lok der früheren Gattung IV K die Planleistungen des Tw mit zwei bis drei regulären Reisezugwagen. Unter anderem kamen zu diesem Zweck die Loks 99570, 99577, 99578 und 99595 zum Einsatz.

1964 wurde der Einzelgänger aus dem Betrieb genommen und im Bertschdorfer Lokschuppen abgestellt. Inzwischen gehört das Fahrzeug zum Bestand des Verkehrsmuseums Dresden. Gegenwärtig wird von einer Arbeitsgruppe geprüft, inwieweit der Triebwagen später wieder genutzt werden kann. Es ist nicht ausgeschlossen, daß das Fahrzeug künftig auf der Traditionsbahn Radebeul Ost—Radeburg zum Einsatz kommt.

Tips für den Modellbahnfreund

Nun noch einige Ausführungen zur Farbgebung:

1938 waren die Trieb- und Beiwagen weinrot mit silberfarbenen Zierstreifen versehen. Silberfarbige Alu-Lampenringe, 3. Klasse-Zahlen und DR-Buchstaben aus Aluminiumguß gaben den VT ein schönes Aussehen. Wagenkasten und Unterteil und Fahrgestell wurden hellgrau, das Dach dunkelgrau gespritzt.

Auch nach 1945 verkehrte der VT 137322 noch mit diesen Farben. Beim ersten Raw-Aufenthalt in Dessau vom 2. Mai bis 12. Juni 1951 erhielt er den üblichen rot-elfenbeinfarbenen Anstrich. Nun verkehrte das Fahrzeug mehrere Jahre in weinrot mit schwarzem Voutenband, ab Fenster bis zur Dachunterkante elfenbein. Wagenkasten—Unterteil und Fahrgestell waren schwarz, das Dach hellgrau. Die Raucher/Nichtraucher „Wendeschilder“ und 3. Klasse-Ziffern aus Aluminium waren damals sogar noch vorhanden. Anlässlich eines weiteren Raw-Aufenthaltes vom 28. November 1957 bis zum 31. März 1959 erhielt er dann im Januar 1959 den bis heute erhaltenen Anstrich.

Dach: dunkelgrau. **Wagenkasten:** bordeauxrot bis Oberkante Fenster, elfenbein in Fensterhöhe, wobei ein schwarzer Streifen das Gelb nach oben und unten begrenzt. Voutenband gelb, unterhalb der Fenster bordeauxrot, dünner, gelber Streifen. **Unterteil und Fahrgestell:** schwarz. Innerhalb der roten und schwarzen Farben gelbe Schrift und Ziffern, innerhalb des Gelben, schwarze Buchstaben und Ziffern.

Erst 1959 wurde die obere Lampe des 3-Licht-Spitzensignals angebracht.

Quellenangaben:

- (1) Unterlagen aus der Sammlung des Verfassers
- (2) Sammlung H. Pochadt, Berlin