

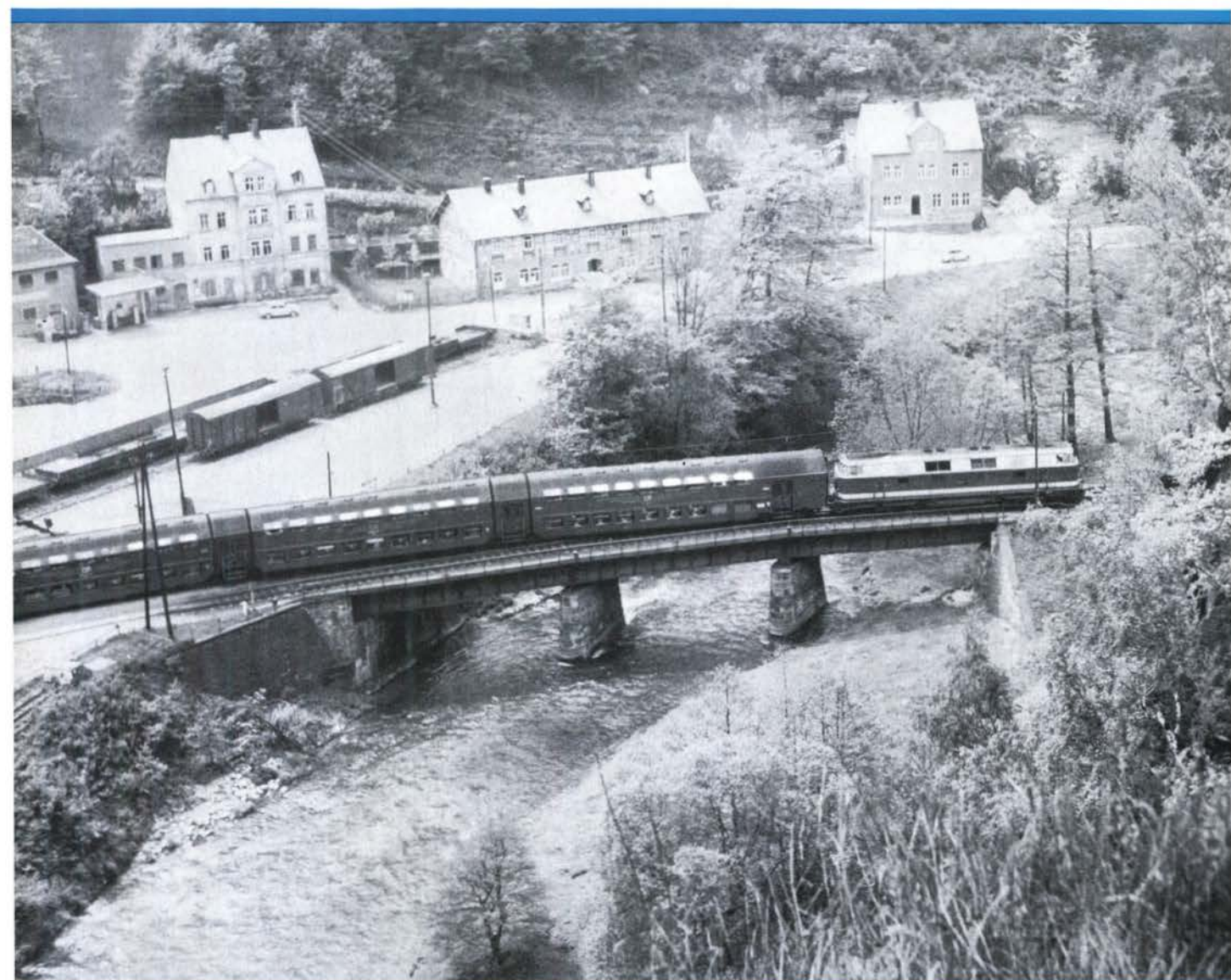
der modelleisenbahner

FACHZEITSCHRIFT
FÜR DAS MODELLEISENBAHNWESEN
UND ALLE FREUNDE
DER EISENBAHN

JAHRGANG 28



Organ
des Deutschen
Modelleisenbahn-
Verbandes der DDR



TRANSRESS VEB VERLAG FÜR VERKEHRSWESEN

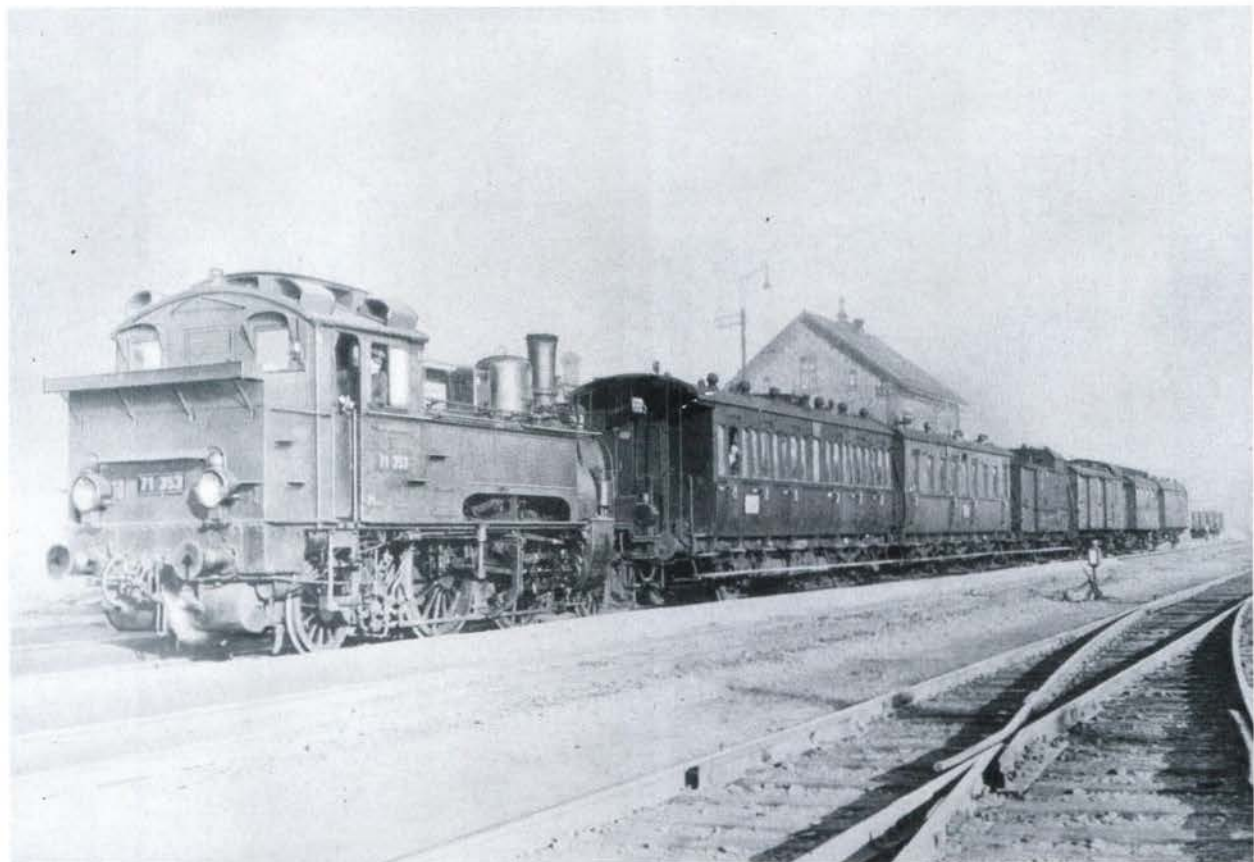
Verlagspostamt Berlin Einzelheftpreis 1,— M

JULI

32542

7/79

Unsere historische Fotoecke

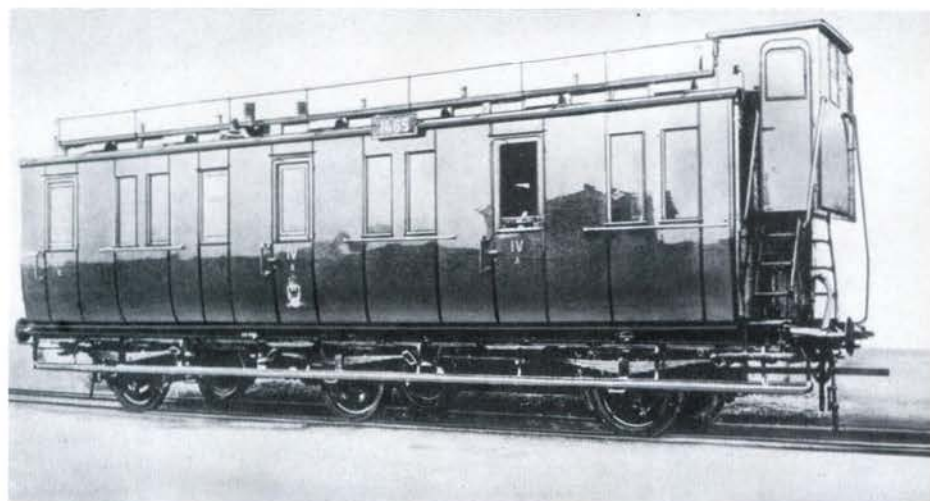


Unser Bild zeigt einen älteren Reisezug aus der Zeit um den Beginn der 30er Jahre. Es handelt sich um die 1'Bl'n2-Tenderlokomotive 71 353 (ex sächs. IV T). Diese Maschinen waren für den Vorort- und Nebenbahndienst bestimmt. Die 71 353 wurde 1902 von Hartmann gebaut. Die seitlichen Wasserkästen erhielt sie nachträglich, erst ab 1906 lieferte sie Hartmann so. Der vordere Wagen ist ein sächs. Abteilwagen 2./3. Klasse, der zweite ein solcher 3. Klasse

Foto: Archiv M. Weisbrod, Leipzig, Repro aus Sammlung Keßler, Freiberg

Und hier noch ein Abteilwagen der ehemaligen KPEV. Es ist ein 4.-Klasse-Wagen mit Oberlichtaufbau und Bremserhaus, der 1895 beschafft wurde.

Foto: Archiv, Repro Schäfer



Redaktion

Verantwortlicher Redakteur:
Ing.-Ök. Journalist Helmut Kohlberger
Typografie: Pressegestalterin Gisela Dzykowski
Anschrift der Redaktion: „Der Modelleisenbahner“,
DDR — 108 Berlin, Französische Str. 13/14, Postfach
1235
Telefon: 204 12 76

Sämtliche Post für die Redaktion ist nur an unsere
Anschrift zu richten.

Zuschriften, die die Seite „Mitteilungen des DMV“ (also
auch für „Wer hat — wer braucht?“) betreffen, sind
hingegen nur an das Generalsekretariat des DMV, DDR
— 1035 Berlin, Simon-Dach-Str. 10 zu senden.

Herausgeber

Deutscher Modelleisenbahn-Verband der DDR

Redaktionsbeirat

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

Erscheint im transpress VEB Verlag für Verkehrswesen
Berlin

Verlagsleiter:

Dipl.-Ing.-Ök. Paul Kaiser
Chefredakteur des Verlags:
Dipl.-Ing.-Ök. Journalist Max Kinze
Lizenz Nr. 1151

Druck: (140) Druckerei „Neues Deutschland“, Berlin
Erscheint monatlich;
Preis: Vierteljährlich 3,— M.

Auslandspreise bitten wir den Zeitschriftenkatalogen
des „Buchexport“, Volkseigener Außenhandelsbetrieb
der DDR, DDR — 701 Leipzig, Postfach 160, zu
entnehmen.

Nachdruck, Übersetzung und Auszüge sind nur mit
Genehmigung der Redaktion gestattet.
Für unverlangt eingesandte Manuskripte, Fotos usw.
übernimmt die Redaktion keine Gewähr.
Art.-Nr. 16330

Redaktionsschluss: 16. 3. 1979
Geplante Auslieferung: 11. 7. 1979



Aleinige Anzeigenverwaltung

DEWAG Berlin, DDR — 1026 Berlin, Rosenthaler Str.
28/31, PSF 29, Telefon: 236 27 76. Anzeigenannahme
DEWAG Berlin, alle DEWAG-Betriebe und deren
Zweigstellen in den Bezirken der DDR.

Bestellungen nehmen entgegen: in der DDR: sämtliche
Postämter, der örtliche Buchhandel und der Verlag —
soweit Liefermöglichkeit; im Ausland: der internatio-
nale Buch- und Zeitschriftenhandel, zusätzlich in der
BRD und in Westberlin: der örtliche Buchhandel, Firma
Helios Literaturvertrieb GmbH., Berlin (West) 52,
Eichborndamm 141—167, sowie Zeitungsvertrieb Ge-
brüder Petermann GmbH & Co KG, Berlin (West) 30,
Kurfürstenstr. 111.

UdSSR: Bestellungen nehmen die städtischen Abtei-
lungen von Sojuspechatj bzw. Postämter und Post-
kontore entgegen. Bulgarien: Raznoisznos, 1. rue Asse,
Sofia. China: Guizi Shudian, P. O. B. 88, Peking, CSSR:
Orbis Zeitungsvertrieb, Bratislava, Leningradska ul 12.
Polen: Buch: u. Wilcza 46, Warszawa 10. Rumänien:
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 — 701 Leipzig, Lenin-
straße 16, und den Verlag vermittelt.

der modelleisenbahner

Fachzeitschrift für das Modelleisenbahnwesen
und alle Freunde der Eisenbahn

7 Juli 1979 Berlin · 28. 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 Foto-Ecke	2. U.-S.
Reinfried Knöbel 80 Jahre Straßenbahn in Pizeh (1)	194
Günter Glöb Rekonstruktion und Modernisierung — mein Konzept für eine ständige Beschäftigung mit der Modelleisenbahn	196
Die letzte Fahrt der 58 3005	197
Dieter Bäßold 100 Jahre elektrische Lokomotiven (3)	200
25 Jahre Dispatcherdienst bei der DR	204
Beilage „Elektronik für den Modelleisenbahner“	205
Wolfgang Pfarr Schutzschaltung für Weichenantriebe	209
Meßwagen des VEB Waggonbau Dessau	210
Christian Gaumnitz Von St. Annen zur Paßhöhe Konzeption einer H0-Anlage	211
Wissen Sie schon	214
Lokfoto des Monats: 750-mm-Schmalspurlokomotive der Baureihe 9917 ⁴⁶ (ex. sächs. VIK) der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft	215
Interessantes von den Eisenbahnen der Welt	216
Unser Schienenfahrzeugarchiv: Gottfried Köhler 3-kV-Gleichstromlokomotive, Baureihe E 499.2 der ČSD	217
Mitteilungen des DMV	219
Selbst gebaut	3. U.-S.

Titelbild

Die Frage „Modell oder Wirklichkeit“ ist zwar recht strapaziert; dennoch möchten wir sie beim Anblick
unseres Titelfotos wieder einmal stellen. Die Antwort lautet eindeutig: Es handelt sich um ein Bild vom
Vorbild.

Ein Reisezug, gebildet aus einer Doppelstockgliederzug-Einheit und aus einer BR 118, verläßt gerade den
Bahnhof Wolkenstein in Richtung Karl-Marx-Stadt. Interessant ist die Brückenkonstruktion über die
Zschopau, die in leichtem Bogen verläuft und auf der an dem einen Ende sogar noch eine Weiche des
Bahnhofs liegt. Also auch ein Beispiel für den Modelleisenbahner, der über wenig Platz verfügt.

Foto: Werner Arnold, Karl-Marx-Stadt

Rücktitelbild

Die Jugendgruppe der AG 1/25, Berlin-Rummelsburg, des DMV beschäftigt sich mit dem Bauen von
Straßenbahnfahrzeugen. Unser Bild zeigt eine Straßenszene in H0 mit zwei Straßenbahnzügen älterer
Bauart, die zur breiten Kollektion gehören, die diese Gruppe selbst gebaut hat. Die Modelle wurden auf
der letzten großen Berliner Modellbahnausstellung der Öffentlichkeit gezeigt.

Foto: Karl-Heinz Drowski, Berlin

80 Jahre Straßenbahn in Plzeň (1)

Das älteste städtische und zugleich traditionellste Verkehrsmittel der Stadt Plzeň (Pilsen, ČSSR) konnte am 29. Juni 1979 auf einen 80jährigen Betrieb zurückblicken. Die Eröffnung der elektrischen Straßenbahn war ein bescheidener Anfang zu einem Nahverkehrssystem, das besonders innerhalb der letzten 10 Jahre eine hohe Leistungsfähigkeit erreicht hat und in seiner heutigen Dichte diese tschechoslowakische Industriemetropole auszeichnet.

Die Stadt Plzeň

Die Hauptstadt des tschechoslowakischen Westböhmisches Kreises ist mit 165 000 Einwohnern die sechstgrößte Stadt der ČSSR. Plzeň entwickelte sich in der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts zu einem bedeutenden Industriezentrum. Hauptzweige der Produktion sind der Schwermaschinenbau und das Brauereiwesen. Qualitätserzeugnisse aus den beiden größten Betrieben, der *Urquell-Brauerei* (gegründet 1842) und den *Škoda-Werken* „W.I. Lenin“, machten die Stadt weltbekannt. Das seit 1859 bestehende *Škoda-Stammwerk* in Plzeň erlangte besonders durch den im Jahre 1920 begonnenen Lokomotivbau große Bedeutung. Plzeň ist gleichzeitig ein wichtiger Straßen- und Eisenbahnknoten. Letzterer bildete sich in den Jahren 1862 bis 1877 heraus. In neuer Zeit waren die nach 1950 in den peripheren Stadtteilen entstandenen umfangreichen Neubaugebiete für den Ausbau des Nahverkehrs entscheidend.

Von den Anfängen der Personenbeförderung bis zum Straßenbahnbau in Plzeň

Bereits 1832 betrieb ein in Plzeň ansässiger Hoteleigentümer Pferdeomnibuslinien. Die aus Abteilen bestehenden schweren Wagen fuhren bei Bedarf nach Klatovy, České Budějovice sowie nach dem Kurort Mariánské Lázně. Später wurden sogar täglich Fahrten nach Prag vorgenommen. Dieser Verkehr, der als Beginn der öffentlichen Personenbeförderung in Plzeň und Umgebung gilt, verlor jedoch mit der Eröffnung von Eisenbahnen seine Bedeutung völlig. Im Stadtbereich begannen regelmäßige Beförderungsleistungen, als die „Böhmische Westbahn“ am 15. Oktober 1861 den Betrieb zwischen Furth im Wald und Plzeň eröffnete. Die Strecke endete anfangs in Skvrnany (heute Stadtteil von Plzeň). Eine private Pferdeomnibuslinie übernahm die Personenbeförderung zwischen Skvrnany und Plzeň. Jeder ankommende Zug wurde bedient. Weiterhin unterhielten Hotelbesitzer eigene Pferdeomnibusse, um die Gäste vom Bahnhof zum jeweiligen Hotel und umgekehrt zu fahren. Außer den sogenannten „Hotelomnibussen“ gab es noch eine Vielzahl privater Pferdedroschken.

Aus dieser Situation der 90er Jahre ergab sich auch in Plzeň die Notwendigkeit zu einem schnelleren und beförderungsentwickelnderen Verkehrsmittel. Darüber hinaus wirkte die Tatsache, daß bereits 7 auf dem Territorium der jetzigen ČSSR gelegenen Städte Straßenbahnen hatten, als Ansporn hinsichtlich einer baldmöglichen Verwirklichung des beabsichtigten Bahnbaus in Plzeň. Es gab damals schon Dampfstraßenbahnen in Košice (1893–1914, dann elektrisch), Ostrava (1894–1948, ab 1901 noch elektrischer Betrieb) und in Brno (1884–1899, ab 1900 dann elektrisch). Als erste böhmische Stadt hatte Brno bereits 1869 eine Pferdebahn (bis 1881). In Prag hingegen fuhren Pferdebahnen (1875–1905) und gleichzeitig elektrische Bahnen (ab 1891). Ferner verkehrten schon elektrische Straßenbahnen in Bratislava (ab 1895), Teplice (1895–1959) und in Liberec (ab 1897). Elektrischer Straßenbahnbetrieb wurde 1899 noch in Olomouc und in Usti n. L. (1970 eingestellt) eröffnet.

In Plzeň hatte der tschechoslowakische Ingenieur Frantisek Krizik maßgeblichen Anteil am Aufbau eines Straßenbahnnetzes. Er leistete gleichzeitig Pionierarbeit für die spätere Stromversorgung der Stadt. Im Jahre 1884 gründete er in Prag-Karlin die erste elektrotechnische Fabrik in Böhmen. Den Bau einer elektrischen Bahn für Plzeň und Umgebung beschloß der Stadtrat — nachdem die Konzession vorlag — endgültig am 13. Januar 1898. Die Anlagen für die Stromerzeugung und die elektrischen Ausrüstungen für die ersten 20 Triebwagen sowie Gleise und Fahrdrahlleitungen lieferte die Prager Firma Krizik.

Geschichte der Straßenbahn von 1899 bis 1945

Für die Einwohner der Stadt Plzeň war der 20. April 1899 ein besonders großer Tag. Riesige Menschenmengen füllten die Straßen, als zum ersten Mal eine elektrische Straßenbahn während einer Probefahrt vom *Brozik'schen* Werk nach der Wagenhalle in Plzeň zu sehen war. Die Inbetriebnahme der Straßenbahn für die Öffentlichkeit fand am 29. Juni 1899 um 8.00 Uhr statt. An Fahrzeugen standen 20 zweiachsige Straßenbahntriebwagen (Nr. 1 bis 20) bereit. Die Wagen, alle 1899 in Plzeň hergestellt, hatten einen Achsstand von 1800 mm. Sie trugen keine Liniennummern. An den Wagenseiten (Dach) waren nur die Endziele und Hauptthaltestellen angegeben. Das eingleisige Streckennetz (Spurweite 1435 mm) wurde in folgender Linienaufteilung befahren:

- 1) Bory — Lochotin.
- 2) Skvrnany — Nepomucká trida (Nepomuker Straße),
- 3) Náměstí (Ringplatz) — Plovárna (Schwimmbad).

Die von den 3 Linien bediente Strecke war insgesamt 10,2 km lang. Die in Betrieb genommene Gleislänge betrug 11,38 km, wobei 10,637 km auf Streckengleise entfielen. Die restlichen 0,743 km verteilten sich auf Wagenhalle und Werkstatt oder waren Abstellgleise. Die maximale Reisegeschwindigkeit der Straßenbahn war auf 12 km/h festgelegt. Der Straßenbahnverkehr wurde während der Sommermonate werktags von 6.30 Uhr bis 21.30 Uhr (sonn- und feiertags bis 22.00 Uhr) und im Winter einheitlich von 7.00 Uhr bis 21.00 Uhr durchgeführt. Zum Zeitpunkt der Inbetriebnahme waren 97 Beschäftigte (50 davon als Fahrer) bei der Straßenbahn tätig. Im Jahre 1899 wurden 829 608 Fahrgäste mit der Straßenbahn befördert. Dabei fuhren die Wagen im gleichen Zeitraum insgesamt 400 000 km.

Schon im Frühjahr 1900 wurden weitere 5, ebenfalls von *Brozik/Krizik* gebaute Triebwagen beschafft. Sie erhielten die Nr. 21 bis 25 und hatten stärkere Motoren als die Wagen der ersten Lieferserie. Am 22. April 1900 kamen die ersten 4 Beiwagen zum Einsatz (Nr. 26 bis 29). Es waren leichte Beiwagen mit noch offenen Plattformen (Achsstand 1500 mm). Diese Wagen blieben bis 1929 die einzigen Straßenbahnbeiwagen in Plzeň. Am 4. August 1900 erfolgte noch die Inbetriebnahme eines Abzweigs zum Bahnhof (Gleislänge 173 m). Er wurde jedoch 1931 wieder aufgegeben. Am Ende des Jahres 1900 war ein Bestand von 25 Trieb- und 4 Beiwagen erreicht, der bis 1918 unverändert blieb.

Schon nach einigen Jahren machte sich eine fortschreitende Verschlechterung der Finanzlage bemerkbar. Der Verkauf elektrischen Stroms aus dem bahneigenen Elektrizitätswerk an private Abnehmer (diese Maßnahme folgte auf Grund einer Vereinbarung aus dem Jahre 1904) brachte nicht die erwartete Besserung. Im Jahre 1909 betrug die bediente Strecke nur noch 9,0 km. Sie war somit geringer als 1899. Auch konnten 1909 die Straßenbahnwagen nur eine Gesamtleistung von 700 000 km aufweisen. Weiterhin wirkten einschränkende Maßnahmen, die sich aus den Kriegsvorbereitungen ergaben, allgemein erschwerend. So kam es,

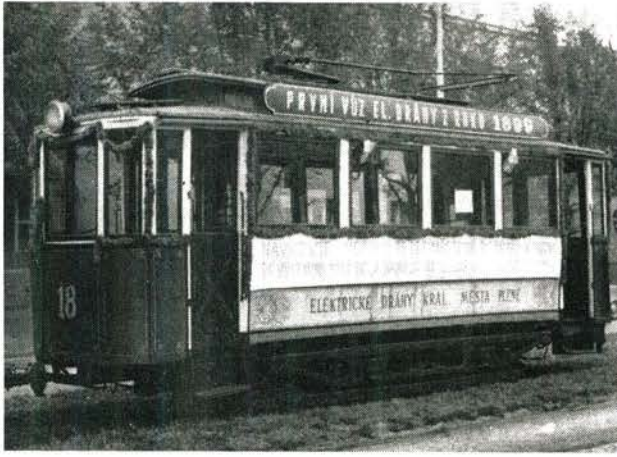


Bild 1 Das älteste noch vorhandene Straßenbahnfahrzeug in Plzeň ist der Triebwagen Nr. 18 der einstigen „Elektrischen Bahnen der königlichen Stadt Pilsen“. Er gehörte mit zu jenen 20 Triebwagen, mit denen am 29. Juni 1899 der Straßenbahnbetrieb in Plzeň eröffnet wurde. Er schied am 31. Dezember 1955 endgültig aus dem Liniendienst aus und bleibt als historisches Fahrzeug betriebsbereit erhalten. Der nunmehr 80jährige Veteran ist seit 1959 zu besonderen Anlässen im Einsatz und erfreut sich jederzeit großer Beliebtheit.

daß erst nach dem 1. Weltkrieg wieder neue Triebwagen angeschafft werden konnten und notwendige Rekonstruktionen bestehender Anlagen zurückgestellt werden mußten. Abgesehen davon, daß 1910 ein Abzweig einschließlich einer Verlängerung von 0,393 km Länge am damaligen Endpunkt „Schwimmbad“ und 1915 ein 0,107 km langes Verbindungsgleis am heutigen „Platz der Republik“ in Betrieb genommen wurden, konnte der Bau neuer Streckenteile erst wieder ab 1929 verwirklicht werden. Nach dem Zusammenbruch der österreichisch-ungarischen Monarchie und der Gründung der Tschechoslowakischen Republik am 28. Oktober 1918 wurde auch in Plzeň die Stadtverwaltung weitestgehend personell neu besetzt. Der Stadtrat und die Direktion der „Elektrischen Bahnen der Stadt Plzeň“ standen einer möglichst raschen Beseitigung der Rückstände und Mängel aufgeschlossen gegenüber. Zuerst erhielten zwischen November 1918 und Januar 1919 die Triebwagen Nr. 11 bis 20



Bild 2 Auf dem 1,8 km langen Streckenabschnitt in der Slawischen Straße befinden sich die Straßenbahngleise unverändert in ihrer ursprünglichen Außenlage. Die Straßenbahn fährt rechts vom übrigen Straßenverkehr.



Bild 3 Der mehrfach umgebaute Straßenbahnhof in der Cukrovarská (Zuckerfabrikgasse) dient seit 1949 der Beheimatung der Obusse, nachdem diese vorher mit im Straßenbahnhof Slovany untergebracht waren (1943–49). Das gesamte Objekt „Cukrovarská“ (dazu gehören noch die 1934 eingeweihten Zentralwerkstätten und Abstellflächen) ist für eine Rekonstruktion vorgesehen.

Fotos: Verfasser

aus dem Jahre 1899 neue stärkere Motoren der Fa. *Siemens-Schuckert* (32 kW Leistung). Gleichzeitig wurden noch im Jahre 1918 die bestellten 4 zweiachsigen, großen Triebwagen (Achsstand 3600 mm) fertiggestellt und in Betrieb genommen. Sie hatten 26 kW-Motoren und erhielten die Nr. 30 bis 33. Hersteller waren die Maschinenfabrik *Zeman*, Plzeň, und *Brozik*. Die elektrischen Ausrüstungen stammten abermals von *Krizik*, der damit letztmalig am Straßenbahnwagenbau in Plzeň beteiligt war. Obwohl nun im Triebwagenbestand eine Besserung erreicht war, mußte die dringend notwendige Rekonstruktion der Stromerzeugungsanlagen aus Mangel an Mitteln zurückgestellt werden. Eine endgültige Realisierung dieses Vorhabens zog sich bis Mitte der 20er Jahre hin.

Größere Eingemeindungen stellten weitere Anforderungen an den Nahverkehr und waren der Anlaß zu einer Änderung der bisherigen Linienführung der Straßenbahn ab 1. März 1925. Die Wagen trugen nun auch Liniennummern. 1926 kamen nochmals 4 der großen Zweiachser-Triebwagen (Nr. 34 bis 37) zum Einsatz. Sie hatten jedoch jetzt 32-kW-Motoren. Hersteller waren wiederum *Zeman/Brozik*. Den elektrischen Teil lieferten die *Škoda-Werke*.

Ab 1929 wurden erstmalig nach fast 30jährigem Betrieb auf dem ursprünglichen Gleisnetz von 1899 Verbesserungen im Straßenbahnverkehr wirksam. Grundlage dafür waren Streckenverlängerungen in den Außenbezirken und der in zwei Abschnitten vorgenommene, zweigleisige Ausbau der bestehenden Strecke „Bory-Nepomuker Straße“. Hierbei konnte der erste Abschnitt, die Teilstrecke „Bory-Bahnhof“, ab 15. Juni 1929 durchgehend zweigleisig befahren werden. Als Bestandteil dieser Maßnahme erhielt auch die Nordseite des „Platzes der Republik“ ein separates Gleis für den Straßenbahnverkehr in Ost-West-Richtung. Damit war das bis dahin in der Altstadt bestehende Nadelöhr für die Straßenbahn beseitigt. Die Aufnahme des zweigleisigen Betriebes auf dem zweiten Abschnitt folgte dann in Verbindung mit der Einweihung der 1,106 km langen Streckenerweiterung in der Nepomuker Straße (heute Slawische Straße) bis zum neuen Endpunkt Slovaný am 1. September 1932. Eine Verlängerung erfuhr auch die Nord-Süd-Trasse. Mit Inbetriebnahme des neuen 0,97 km langen Streckenteiles „Schwimmbad-Doudlevice“ am 13. Juni 1929 war auch der letztgenannte südliche Stadtteil an das Straßenbahnnetz

angeschlossen. Weiterhin kamen 6 von der Prager Straßenbahn angekaufte Beiwagen unterschiedlicher Bauart (alle von *Ringhoffer* zwischen 1897 und 1899 gebaut) am 23. Juni 1929 unter der Nr. 40 bis 45 in Plzeň zum Einsatz. Sie blieben auf Grund ihres Alters jedoch nur einige Jahre im Dienst. Der Bau einer Verlängerung der Strecke nach Skvrnany um 0,396 km in Richtung Bf Plzeň-Skvrnany fand 1932 seinen Abschluß. Am 21. Mai 1933 konnten nochmals zwei neue zweiachsige Triebwagen mit 48-kW-Motoren (Nr. 54 und 55) eingesetzt werden. Hersteller waren *Ringhoffer/Škoda*. Eine neue, moderne Zentralwerkstatt für Straßenbahn und Omnibus wurde 1934 auf dem Gelände, das stadtwärts an den Straßenbahnhof angrenzt, ihrer Bestimmung übergeben. Sie stellte eine wesentliche Verbesserung der Voraussetzungen für eine umfassende Fahrzeugunterhaltung dar. Da in den folgenden Jahren weitere Triebwagenzüge zu erwarten waren, begann ab 1936 ein Umbau von 8 Triebwagen aus dem Jahre 1899 (Nr. 1 bis 7 und Nr. 9) zu Beiwagen. Die Inbetriebnahme von Gleisschleifen an den Endpunkten Slovaný (Länge 0,252 km) und Bory (Länge 0,182 km) fand am 1. September 1937 statt. Die ersten 4 Einrichtungstriebwagen (Nr. 56 bis 59) fuhren ab 3. Juni 1938 entsprechend auf der damals längsten Linie zwischen Bory und Slovaný. Diese 1938 von *Ringhoffer/Škoda* gebauten Zweiachser mit einem Achsstand von 3800 mm hatten nunmehr 55-kW-Motoren. Im Jahre 1942 konnte nochmals der Fahrzeugpark um 4 neue Triebwagen mit gleicher Motorleistung vergrößert werden. Die Wagen, ebenfalls von *Ringhoffer/Škoda* hergestellt, erhielten die Nr. 60 bis 63 und kamen ab 5. März 1942 zum Einsatz. Trotz erschwerender Bedingungen durch die faschistische Okkupation konnten der neue Straßenbahnhof Slovaný mit einer Gesamtgleislänge von 1500 m und die 400 m lange Zufahrtsstrecke vom Endpunkt am 12. Oktober 1943 eingeweiht werden. Der alte Straßenbahnhof in der Cukrovarská war in seiner Kapazität nicht mehr ausreichend. Er sollte später nach entsprechendem Umbau nur noch als Obushalle Verwendung finden. Ein Bombenangriff auf die Stadt Plzeň im Jahre 1945 fügte dem Wagenpark und besonders dem Gleisnetz großen Schaden zu. Der Straßenbahnverkehr kam völlig zum Erliegen und danach nur langsam nach und nach wieder in Gang.

Schluß folgt

GÜNTER GLÖSS (DMV), Roßwein

Rekonstruktion und Modernisierung — mein Konzept für eine ständige Beschäftigung mit der Modelleisenbahn

Wenn wir in diesem Jahr den 30. Jahrestag unserer Republik begehen, dann erinnere ich mich nicht nur an meinen Eintritt in die Freie Deutsche Jugend, sondern auch an die anfängliche Notwendigkeit, aus dem Erbe des Kriegs Neues entstehen zu lassen. Es gab viel zu tun. Das Leben, das wir alle in Frieden verbringen wollten, verlangte von uns offene Parteinahme und manche Initiativen. So blieb auch für mich für das seit meiner Kindheit betriebene Hobby zunächst wenig Zeit.

Je mehr aber unsere gemeinsamen Anstrengungen zum Erfolg führten — und heute liegt der Beweis dafür unwiderlegbar auf der Hand — um so mehr wurde die Modelleisenbahn ein Teil meiner sinnvollen Freizeitbeschäftigung. Wie schwer war es damals zu verstehen, daß der Aufbau einer Modelleisenbahnindustrie ebenso zum neuen und besseren

Leben gehören sollte, wie beispielsweise der Kampf um ausreichend Brot und Kleidung für alle! Sieht man heute die Spitzenerzeugnisse unserer Modellbahnindustrie, dann bestätigt es sich wie auf allen Gebieten unseres gesellschaftlichen und wirtschaftlichen Lebens, daß der Weg der vergangenen 30 Jahre für uns richtig war. Vor 20 Jahren, ich hatte gerade eine neue Wohnung erhalten, entschied ich mich, obwohl bis dahin viele Bahnhofsanlagen, Signale und andere Teile selbst von mir gebaut wurden, von der Spur I abzugehen. Wenn auch ab und zu, wie erst 1978, nochmals alles vom Boden geholt und zu ebener Erde in der Stube aufgebaut wurde, so hat mir doch noch nie der Schritt zur Spurweite H0 leid getan.

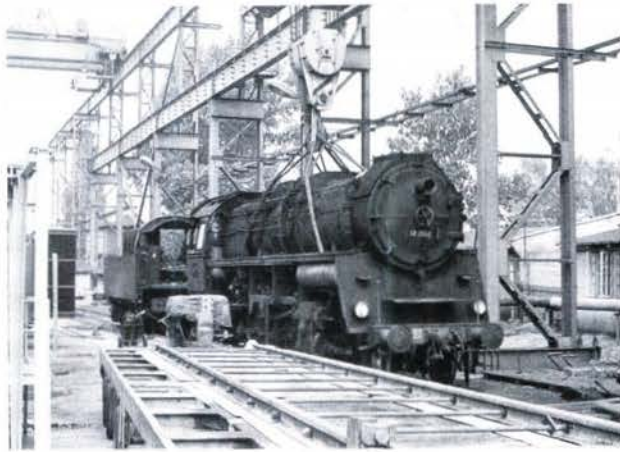
Fortsetzung auf Seite 198

So benannte Herr *Joachim Kleppsch* aus Dresden seine Fotoserie, die von der Überführung der 583005 (ex pr. G12) kündigt. Diese Lokomotive wurde auf dem Schienenweg vom Raw Stendal über Radebeul Ost zum VEB Transformatoren- und Röntgenwerk „Hermann Matern“, Dresden, befördert, um sie dann mit der 100-t-Hofkrananlage dieses Betriebs auf einen 40achsigen Schwerlasttieflader umzusetzen. Die 583005 ist vom VEB Stark-

Die letzte FAHRT der 58 3005

stromanlagenbau „Otto Buchwitz“ in Dresden aufgekauft worden und soll noch einige Jahre in dessen Betriebsteil Dresden-Briesnitz als Dampferzeuger eingesetzt werden.

Den Rest ihres Weges übernahm eine Zugmaschine *Faun* (331, 14kW). Damit fand eine weitere Veteranin einen noch nutzbringenden Platz. Hoffentlich findet sie auch noch einige Pfleger, die sich ihrer annehmen!



Fotos: Joachim Kleppsch, Dresden



Und so kam es, daß ich keine noch so kleine Angelegenheit ausließ, und ich in den folgenden Jahren Lokomotiven, Wagen, Häuser und andere Teile für eine geplante H0-Anlage kaufte oder schenken ließ. Unsere Modellbahnindustrie, unsere Fachzeitschrift und seit 1975 meine Mitgliedschaft im DMV machten es mir wahrhaft nicht leicht, die Gedanken nach einer ständigen Erweiterung, einer Rekonstruktion und Modernisierung meiner Anlage in finanziellem und platzmäßigem Rahmen zu halten.

Betrachte ich diesbezüglich meine im Buch „Modellbahnanlagen“ von Klaus Gerlach (†) auf Seite 49 im Jahre 1964 vorgestellte Anlage, so kann ich heute nur selbst erfreulich feststellen: „Schau, was Du alles geschaffen hast!“ Aus einer transportablen, aus zwei Teilen bestehenden Anlage wurde eine 2800 mm × 1300 mm große in einen Wandschrank einklappbare mit ansteckbarem Bedienungspult von 700 × 500 × 300 mm und mit einem transportablen, für Ein- oder Zweimannbedienung eingerichteten Fahrpult. Die Anlage, bestehend aus 28

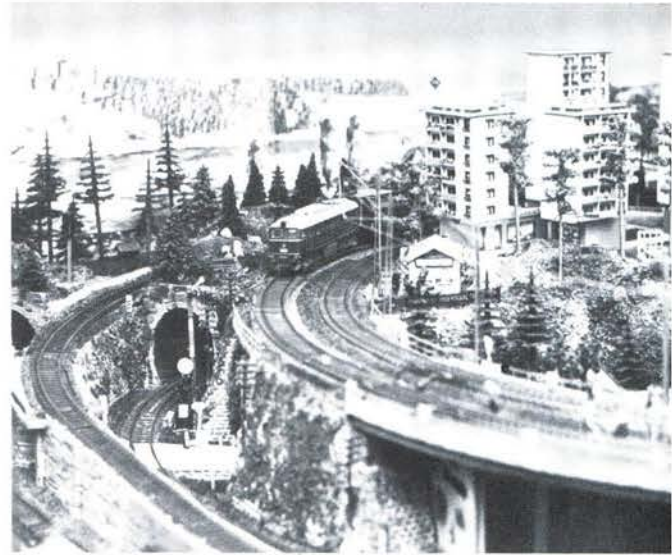


Bild 1 Ausschnitt aus der H0-Heimanlage mit der leistungsstarken BR 120 in einer leichten Steigung

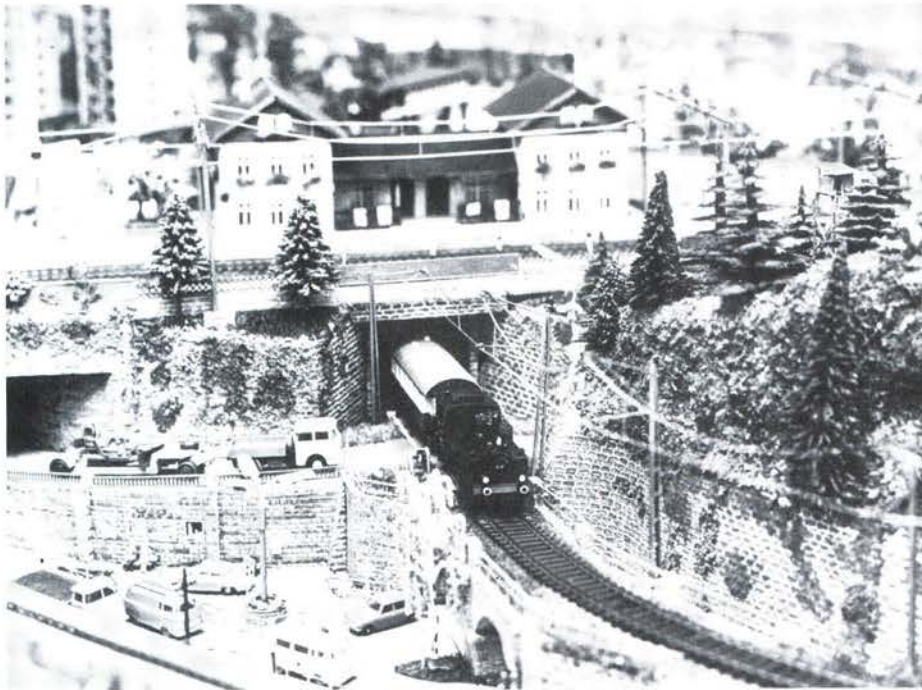


Bild 2 Neben Triebfahrzeugen der modernen Traktionen ist auch noch eine BR 89 im leichten Nebenbahndienst im Einsatz

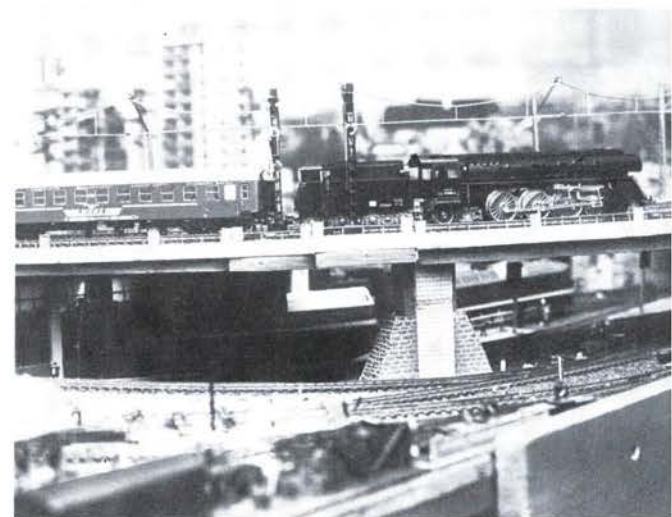
Bild 3 Der Schnellzug mit der immer wieder schmucken 01^{er} war von dem Signal noch kurz zum Stopfen gekommen, ehe es für ihn die Fahrt freigab. Ein kleiner Hinweis: Die Anlage befindet sich zwar gerade in der Umstellung auf die Streckenelektrifizierung, dann sollte man aber doch auch bald zum Einsatz von Lichtsignalen übergehen!

Foto: Jürgen Kulschewski, Döbeln

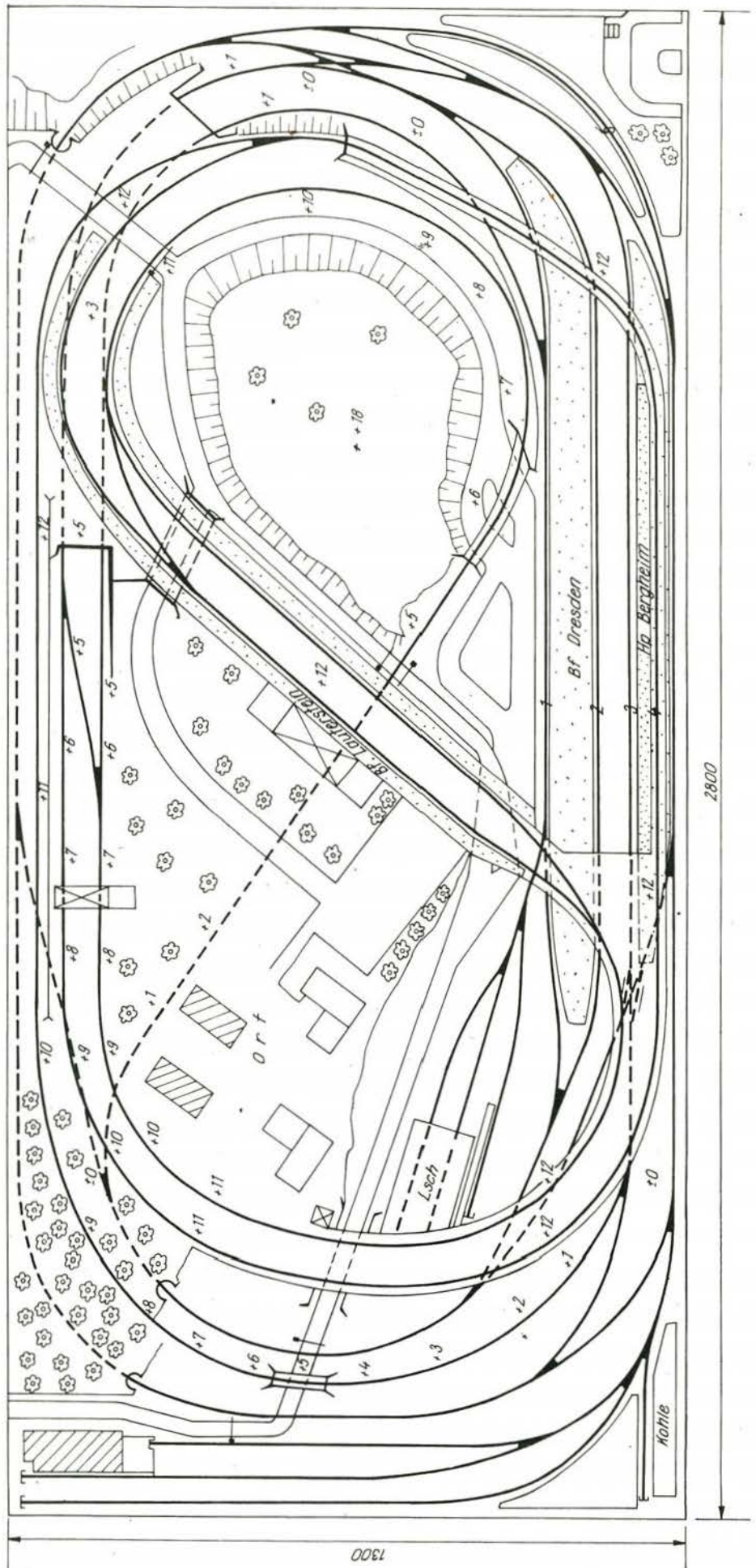
Weichen und aus etwa 48 Meter Gleis ist in drei Fahrstrombereiche aufgeteilt. Diese wiederum sind in abschaltbare Streckenabschnitte untergliedert.

Alle aufgestellten 25 Signale beeinflussen die Zufahrt entsprechend dem angezeigten Signalbild.

Von dem Hauptbahnhof „Dresden“ führen mehrere Strecken, zum Teil in starken Steigungen verlaufend, zu den höher gelegenen zwei Bahnhöfen. Die eine Strecke führt vom Bf „Dresden“ (später anders bezeichnet) in östlicher Richtung durch einen 2gleisigen Tunnel auf den Hp „Bergheim“ zu. Dieses ist ein Haltepunkt, von dem die Reisenden schnell die Anschlußzüge des darunterliegenden Hauptbahnhofs (jetzt „Leipzig“) erreichen können. Genau so ist es möglich, daß die Fahrgäste in „Leipzig“ umsteigen, über eine Fußgängerbrücke nach „Bergheim“ gelangen, um von hier ihre Fahrt zum Beispiel mit dem Personenzug nach „Lauterstein“ fortzusetzen. Der Personenzug führt nach kurzem Halt von dort weiter nach dem Bf (jetzt „Halle“), um hier auf Gleis 3 seine Fahrt zu beenden oder als Personenzug mit neuer Zugnummer in westlicher Richtung den Bahnhof wieder zu verlassen.



**Rekonstruktion
und Modernisierung —
mein Konzept
für eine ständige
Beschäftigung
mit der
Modelleisenbahn**



Eine Möglichkeit für die Reisenden besteht aber auch darin, in „Lauterstein“ umzusteigen und mit einem Triebwagen, der auf Gleis 2 bereitsteht, über eine dicht befahrene Nebenbahnstrecke ins Tal zum Bahnhof (jetzt „Flöha“) zu gelangen. Der Triebwagen fährt am Lokschuppen vorbei an den Außenbahnsteig im Gleis 5, und beendet hier seine Fahrt. Zwischenzeitlich erhält der Schnellzug mit einer 01⁵ am Bahnsteig 2 in westlicher Richtung Ausfahrt. Ehe er seine volle Geschwindigkeit erreicht hat, ist er in einem Tunnel verschwunden. Er durchfährt später einen größeren Bahnhof auf Gleis 4, am Steilwerk „West“ vorbei, um volle Geschwindigkeit aufzunehmen, damit die Steilrampe in Richtung „Bergheim“ erklommen werden kann. In der Ferne ist bereits das „Fahrt frei“ zeigende Tageslichtsignal zu erkennen. Der als D 979 verkehrende Schnellzug fährt durch den Hauptbahnhof „Bergheim“ in einem großen Bogen, von dem aus die Neubauten von „Lauterstein“ sichtbar sind, auf eine talwärts verlaufende Strecke zu, um dann später in einem Tunnel zu verschwinden. In wenigen Minuten wird er den Bahnhof (jetzt „Magdeburg“) passieren, was aus dem Bahnhofslautsprecher schon verkündet wird. Der Zug durchfährt diesen Bahnhof über Gleis 3. Das durch die Schienenstöße hervorgerufene Geräusch läßt erkennen, daß der Lokführer alles daransetzt, pünktlich den nächsten planmäßigen Halt zu erreichen. So werden die Anlagen eines kleinen Güterbahnhofs den Reisenden nur kurz linksseitig sichtbar, ehe der Zug in einen Tunnel einfährt. Dieser Güterbahnhof hat zwei Abstellgleise und ein Gleis für die Ladestraße. Für den inzwischen gewachsenen Güterwagenpark reichen diese Gleise aber nicht mehr aus. Gegenwärtig wird daher das Gleis 4 im Hauptbahnhof zur Zugbildung genutzt. Auf einem Gleisabschnitt kommt es vor einem Signal zu einem kurzen Halt. Das geschieht nicht immer, aber dann, wenn der Gegenzug erst „kreuzen“ muß. Nur kurz ist der Aufenthalt im Unsichtbaren, ehe auf Gleis 2 des Bahnhofs der Zug pünktlich einfährt.

Auf einem der drei Gleise des Lokschuppens wird die E 11 für den Einsatz vor den D 979 bereitgemacht. Sie soll den Zug nach einem Lokwechsel auf der elektrifizierten Steilrampe

nach „Lauterstein“ fördern. So oder auch anders könnte die Beschreibung einer der vielen Zugfahrten aussehen. Bei weitem sind diese Fahrten nach dem „Netzwerk“ eines täglichen Modellbahnbetriebs nicht nur die einzigen.

Ein Gleis verläuft über eine Steilrampe, das andere als typische Nebenbahnstrecke „in die erste Etage“. Einzelne Streckenabschnitte wurden so gebaut, daß man besonders bei einem Mehrzugbetrieb den Eindruck hat, es handele sich um eine zweigleisige Streckenführung.

Es ist möglich, nach jeder „Runde“, ob aus westlicher oder ostwärtiger Richtung in den Hauptbahnhof einfahrend, in jedes Gleis zu gelangen bzw. von dort die Fahrt nach dem Bahnhof „Lauterstein“ oder dem Haltepunkt „Bergheim“ zu beginnen. Letzterer befindet sich auf einem Viadukt, von wo die Reisenden über eine Treppe auf die Bahnsteige des darunterliegenden Hauptbahnhofs gelangen.

Der Bahnhof „Lauterstein“ trägt den Charakter eines Nebenbahnhofs mit Abzweig einer Strecke und der Möglichkeit für Kreuzungen von Zügen und einen Lokwechsel.

Der Lokschuppen und die davor befindlichen Gleise können vier Triebfahrzeuge aufnehmen. Das daneben liegende Gleis ist für die Abstellung eines Triebwagens gedacht. Sonderfahrten zu Bau- und Transportzwecken u. a. beleben den Betrieb, woran sich alle Familienmitglieder als Lokführer, Stellwerksmeister oder Fahrdienstleiter beteiligen. Und immer wieder kommt es dabei zu neuen Ideen.

Eine solche zum Beispiel ist der Aufbau eines großen Güterbahnhofs mit all seiner Vielfalt von Einrichtungen für einen variablen Betrieb, zum Abstellen von Wagen oder ganzen Zugeinheiten, zum Verladen von Containern und Schüttgütern, mit Ladestraße und Reparaturhallen.

Aber ehe ein richtiger Plan dafür fertig ist, wird noch viel Zeit vergehen. Bis dahin wird weiter studiert und probiert, denn es ist beim Vorbild wie beim Modell. Der Einsatz von Mitteln für das Neue will gründlich durchdacht sein. Auch hier kommt es auf einen hohen Nutzeffekt an. Nur so wird alles sinnvoll, und es bereitet Freude an der Modelleisenbahn.

Dipl.-Ing. DIETER BÄZOLD (DMV), Leipzig

100 Jahre elektrische Lokomotiven (3)

3. Die Entwicklung der Drehstromlokomotiven

3.1. Die ersten Versuche mit Drehstrom

Die Erfindung des Dreh- und Wechselstroms mit seiner möglichen Transformierbarkeit der Spannung eröffnete im letzten Jahrzehnt v. Jh. neue Perspektiven für die Entwicklung elektrischer Bahnen, speziell der Fernbahnen. Für diese war der Gleichstrom infolge der anwendbaren Spannungshöhe nur bedingt geeignet. Die bis 1891 entwickelten Wechselstrommotoren, u. a. von *Görges* und *Lammé* waren für den Einsatz bei Lokomotiven noch nicht verwendbar. Im gleichen Jahr entwickelte *von Dolivo* — *Dobrowolski* bei der AEG den ersten brauchbaren Drehstrommotor nach dem Ferrarisprinzip von 1888. Am 28. August des Jahres 1891 erfolgte zwischen Lauffen und Frankfurt/Main über 180 km die Inbetriebnahme der ersten Drehstromübertra-

gung mit Hochspannung 25 kV. Auf dem Bahnsektor war es die Firma *Siemens & Halske*, die bereits ein Jahr später eine 2achsige Lokomotive für 10 kV als erste Drehstromlokomotive baute und auf einer Versuchsstrecke in ihrem Berliner Werk erprobte. Von der ähnlich der üblichen Gleichstromlokomotiven mit Mittelführerstand und zwei Vorbauten ausgeführten Lokomotive sind folgende Daten bekannt: Dienstgewicht 16 t, Stundenleistung 44 kW und Höchstgeschwindigkeit 60 km/h.

Die Energiezuführung erfolgte über drei seitlich vom Gleis 5...7 m hoch angeordnete Schleifleitungen und drei auf dem Führerstandsdach versetzt angeordnete Seitenstromabnehmer. Über das weitere Schicksal der wahrscheinlich für Gleichstrombetrieb umgebauten Lokomotive ist nichts überliefert. Freunde des DMV entdeckten vor einiger Zeit im Kalkwerk Bad Berka eine Gleichstrom-Werklok. Nachfor-