

4
89

transpress

modell eisenbahner

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

Nahverkehr und
Traditionspflege

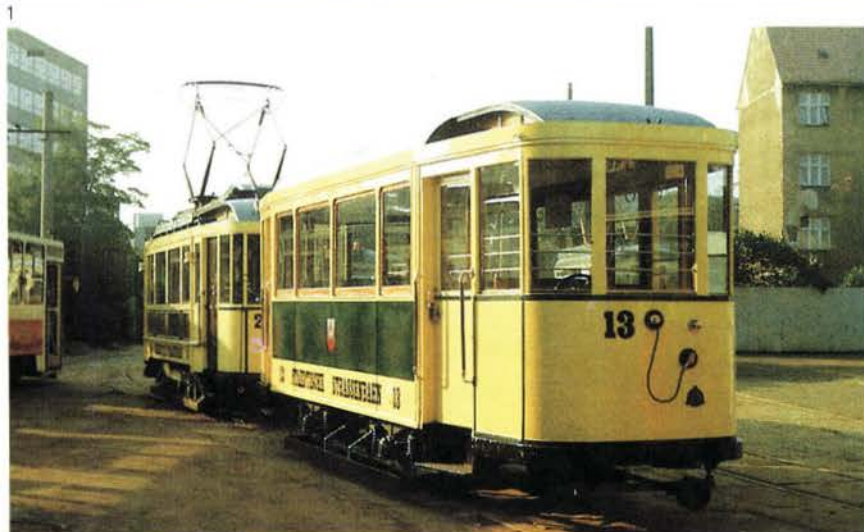


**Nahverkehr und
Traditionspflege**

27 Straßenbahnbetriebe gibt es in der DDR. Sie befördern täglich etwa 4 Millionen Fahrgäste – zuverlässig und umweltfreundlich. In 24 Verkehrsbetrieben ist von den Beschäftigten die Betriebsgeschichte erlebbar gemacht worden: Historische Straßenbahnen und in einigen Fällen auch historische Kraftomnibusse sind Zeugen der technischen Entwicklung der Fahrzeuge des städtischen Nahverkehrs. Daß heute mehr als 80 Straßenbahnfahrzeuge und etwa 10 Omnibusse existieren, ist meist ein Verdienst der vielen einsatzfreudigen Beschäftigten in den Verkehrsbetrieben und auch zahlreicher Mitglieder des Deutschen Modelleisenbahn-Verbandes der DDR.

- 1 Dieser Beiwagen (Baujahr 1928) wurde am 10. September 1988 in Cottbus als historisches Fahrzeug restauriert übergeben.
- 2 Am 13. Februar 1988 konnte in Leipzig der 1910 gebaute Maximum-Triebwagen nach Restaurierung feierlich in Betrieb genommen werden.
- 3 Große Erfahrungen mit Fahrzeug-Ausstellungen und Traditionsfahrten hat die Arbeitsgemeinschaft 1/66 „Berliner Nahverkehr“ des DMV u. a. mit Veranstaltungen in Berlin-Schmöckwitz gesammelt.
- 4 Zur Sammlung historischer Straßenbahnfahrzeuge in Dresden gehören der Tw 309 und der Bw 87.
- 5 Für Berlin typisch waren Doppeldeck-Autobusse, wie dieses erhaltene Exemplar aus dem Jahre 1957.

Fotos: U. Thomsch, Cottbus (1); R.-R. Scholze, Leipzig (2); R. Demps, Berlin (3 und 5); B. Sprang, Berlin (4).



3

4

5

eisenbahn-modellbahn-
zeitschrift
38. Jahrgang



transpress
VEB Verlag für Verkehrswesen
Berlin

ISSN 0026-7422

modelleisenbahner

forum	Lesermeinungen / Veranstaltungen in der ČSSR	2
dmv teilt mit	Verbandsinformationen / wer hat – wer braucht?	33
anzeigen	suche/biete/tausche	34
international	Aufruf zum XXXVI. Internationalen Modellbahnwettbewerb 1989	36

eisenbahn

kurzmeldungen	Inland/Ausland	13/16
historie	Vor 40 Jahren von der DR übernommen	7
international	Die Waldeisenbahn von Mesztegyö (UVR)	14
fahrzeugarchiv	Die Baureihe 199.8 der Deutschen Reichsbahn	11

nahverkehr

kurzmeldungen	Straßenbahnen im Gespräch	6
mosaik	Zehn Jahre Präsidiumskommission Nahverkehrsfreunde	4

modellbahn

anlage	H0 _m -Anlage „Drängetal“	26
tips	Anwendungsbeispiel einer Diodenmatrix Die Modelleisenbahn 1. Teil Tenderlokomotive der BR 65 ¹⁰ in TT	22 24 25
mosaik	Modellbahnfahrzeuge aus Bausteinen	35
vorbild-modell	Die Hochbauten des Bahnhofs Erfurt West 3. Teil Wagen der Leipzig–Dresdner Eisenbahn-Compagnie 2. Teil	17 28

Titelbild

Historische Straßenbahnen als Sachzeugen der Verkehrsgeschichte werden in der Öffentlichkeit viel beachtet. Dazu leisten Arbeitsgemeinschaften des Deutschen Modell-eisenbahn-Verbandes der DDR einen wichtigen Beitrag (s. a. nebenstehende Farbbildseite).

Der Tw 2 der „Halleschen Strassenbahn“ wurde allerdings noch unter Obhut der dortigen Verkehrsbetriebe 1968 restauriert und fuhr zuvor fast 60 Jahre durch die Straßen von Plauen im Vogtland.

Foto: V. Emersleben, Berlin

Redaktion

Chefredakteur:
Ing. Wolf-Dietger Machel
Redakteur: Hans Drescher
Redaktionelle Mitarbeiterin:
Gisela Neumann
Gestaltung: Ing. Inge Biegholdt
Anschrift:
Redaktion „modelleisenbahner“
Französische Str. 13/14; PSF 1235,
Berlin, 1086
Telefon: 2 04 12 76
Fernschreiber: Berlin 11 22 29
Telegrammadresse: transpress
Berlin
Zuschriften für die Seite „DMV
teilt mit“ (also auch für „Wer hat –
wer braucht?“)
sind nur an das Generalsekretariat
des DMV, Simon-Dach-Str. 10, Berlin,
1035, zu senden.

Herausgeber

Deutscher Modelleisenbahn-
Verband der DDR



Redaktionsbeirat

Studienrat Günter Barthel, Erfurt
Karlheinz Brust, Dresden
Achim Delang, Berlin
Werner Drescher, Jena
Dipl.-Ing. Günter Driesnack,
Königsbrück (Sa.)
Dipl.-Ing. Peter Eickel, Dresden
Eisenbahnbau-Ingenieur Ober-
ingenieur Günter Fromm, Erfurt
Ing. Walter Georgii, Zeuthen
Ing. Wolfgang Hensel, Berlin
Dipl.-Ing. Hans-Joachim Hütter, Berlin
Werner Ilgner, Marienberg
Prof. em. Dr. sc. techn. Harald Kurz,
Radebeul
Klaus Lehm, Sonneberg
Dr. oec. Joachim Mucha, Dresden
Ing. Manfred Neumann, Berlin
Wolfgang Petznick, Magdeburg
Ing. Peter Pohl, Coswig
Ing. Helmut Reinert, Berlin
Gerd Sauerbrey, Erfurt
Dr. Horst Schandert, Berlin
Ing. Rolf Schindler, Dresden
Joachim Schnitzer, Kleinmachnow
Ulrich Schulz, Neubrandenburg
Ing. Lothar Schultz, Rostock
Hansotto Voigt, Dresden
Dipl.-Ing. oec. Hans-Joachim Wilhelm,
Berlin

Erscheint im transpress

**VEB Verlag für Verkehrswesen
Berlin**

Verlagsdirektor: Dr. Harald Böttcher
Lizenz Nr. 1151
Druck:
(140) Druckerei Neues Deutschland,
Berlin
Der „modelleisenbahner“ erscheint
monatlich.
Preis: Vierteljährlich 5,40 M.
Auslandspreise bitten wir den Zeit-
schriftenkatalogen des „Buchexport“,
Volkseigener Außenhandelsbetrieb
der DDR, PSF 160,
DDR - 7010 Leipzig, zu entnehmen.
Der Nachdruck von Beiträgen –
auch auszugsweise – ist nur
mit Zustimmung der betreffenden
Urheber gestattet. Art.-Nr. 16330

Verlagspostamt Berlin
Redaktionsschluß: 7. 3. 1989
Geplante Auslieferung: 10. 4. 1989
Geplante Auslieferung des Heftes
5/89: 5. 5. 1989

Bezugsmöglichkeiten

DDR: Bestellungen sind an den örtlichen Postzeitungsvertrieb zu richten.
BRD und Berlin (West): Örtlicher Buchhandel und Zeitungsvertrieb, insbesondere Gebr. Petermann GmbH & Co. K. K., Kurfürstenstraße 111, 1000 Berlin (West) 33 und HELIOS Literatur-Vertriebs-GmbH, Eichborndamm 144–167, 1000 Berlin (West) 51
sozialistisches Ausland: zuständiger Postzeitungsvertrieb und Buchhandlungen für fremdsprachige Literatur im übrigen Ausland: der internationale Buch- und Zeitschriftenhandel. Der Auslandsbezug wird außerdem durch den Buchexport Volkseigener Außenhandelsbetrieb der Deutschen Demokratischen Republik, PSF 160, DDR - 7010 Leipzig, und den Verlag vermittelt.

Anzeigenverwaltung

VEB Verlag Technik Berlin
Für Bevölkerungsanzeigen sind alle Anzeigenannahmestellen in der DDR, für Wirtschaftsanzeigen ist der VEB Verlag Technik, Oranienburger Straße 13–14, PSF 201, Berlin, 1020, zuständig.

Leser schreiben ...

Werklokomotiven

– „me“ 1/89, zweite Umschlagseite, Abb. 4 –

Am 16. Mai 1988 wurde die 244 133 durch einen Auffahrunfall auf die 4-1316/4-1317 so stark beschädigt, daß sie spätere Zeit ausgemustert werden mußte.

Das BKK Bitterfeld kaufte vier Maschinen der BR 211, um sie in Doppeltraktion auf der Strecke Delitzsch Süd-West–Burgkernitz einzusetzen (4-1314

[ex 211 026], 4-1315 [ex 211 030], 4-1316 [ex 211 031] und 4-1317 [ex 211 032]).

Die 211 031/4-1316 wird derzeit im Raw Dessau aufgearbeitet.

Aus diesem Grund wurde die 211 024 angemietet und ist mit der Lok 4-1317 im Einsatz.

Als Ersatz für die 244 133 ist die 244 108 angemietet worden. Sie dient mit der Nummer 4-1255 auf dem Versandbahnhof Rangierzwecken und schiebt die Werkloks mit den Kohlenzügen zur Bandanlage.

Am 30. September 1988 kam aus dem Raw Dessau die Lokomotive 1-1122 (ex 254 058) zurück. Sie ist in Gemeinschaftsarbeit vom Raw Dessau und von der Zentralwerkstatt Gräfenhainichen neu aufgebaut worden.

Auf dem Gelände des Tagebaus Delitzsch Süd-West steht noch die 1-1121 (ex 254 089). Die Maschine ist aber schadhaft abgestellt.

R. Jahn, Wolfen

Betriebsnummer stimmt nicht

Das Heft 9/88 ist wieder einmal sehr gut gelungen und gefällt mir auch bezüglich der behandelten Themen.

Zur Abhandlung von Peter Zander auf den Seiten 22 und 23 sei noch ein Hinweis zur Beschriftung der G 8' von PIKO gestattet. Die Betriebsnummer stimmt auf keinen Fall. Von der KED Berlin wurden 38 Maschinen mit den Betriebsnummern 5151–5188 beschafft.

H. Schünemann, Seesen (Harz), BRD

Dank

Für die gute Hand beim Gestalten des „me“ möchte ich mich endlich einmal bei Ihnen bedanken.

Um den künftigen Erfolg bin ich nicht bange, denn wenn man die Entwicklung der Zeitschrift in den zurückliegenden Jahren betrachtet, dann hat sich doch stetig eine mehr oder minder positive Entwicklung gezeigt.

Wenn der „me“ auf diesem Gleis weiterfährt, bleibt die Zeitschrift bestimmt nicht auf der Strecke! Mögen also die Weichen für den „me“ immer richtig gestellt sein und die Signale auf „Fahrt frei“ stehen.

Das wünscht Ihr langjähriger Leser

H. Langemeier, Herbesthal (Belgien)

Leser fragen ...

Wer kann helfen?

Zur Absicherung neuer Modellentwicklungen suchen wir dringend eine Gravierfräsmaschine für Werkzeuggravuren (Fabrikat Sempuco o. ä.). Bieten im Bedarfsfall als Tauschobjekt Mechaniker-Drehmaschine komplett mit Zubehör.

Angebote an: „technomodell“, PSF 51, Dresden, 8080

Leser antworten ...

Noch einmal: Der Privilegierte Durchgangsverkehr – „me“ 5 bis 7/88 –

Nach Veröffentlichung dieser Beitragsfolge erhielten Autor und Redaktion einige ergänzende Hinweise, wofür den Herren Dr. M. Braun, Bernd Kuhlmann, Karl Henke, Joachim Bennewitz, H. Schaarschmidt, Karl-Fritz Zillmann sowie den Lesern, die auf Druckfehler bei Ortsnamen hinwiesen, gedankt sei. Der Zugverkehr auf der Strecke Eibau–Zittau über Varnsdorf wurde am 11. März 1951 aufgenommen, der von Görlitz nach Zittau über Hagenwerder am 23. Dezember 1948. Der Zugverkehr über das polnische Territorium soll aber ge-



Wie im „me“ 3/89 auf Seite 24 bereits angekündigt, gibt es am 22. April 1989 wieder einen Tag der offenen Tür im Feldbahngelände Dresden-Klotzsche. Akteur dieser Veranstaltung ist die Gruppe „Historische Feldbahn“ Dresden der Arbeitsgemeinschaft 3/7 des DMV. Das Foto, entstanden am 23. April 1988, zeigt einen Feldbahnzug in Dresden-Klotzsche und einen historischen Postomnibus des ADMV Cottbus. Foto: J. Lehmann, Dresden

Nachruf



Am 19. Januar 1989 verstarb im Alter von 83 Jahren Reichsbahn-Direktor Dr.-Ing. eh. Hans Wendler.

Hans Wendler wurde am 16. Juli 1905 in Berlin geboren. Bereits mit 21 Jahren war er Ingenieur, und ein Jahr später meldete er sein erstes Patent an. Bei den Firmen Siemens und Borsig wirkte Wendler in deren Konstruktionsabteilungen. Nach dem zweiten Weltkrieg war er für die Stromversorgung der Berliner U-Bahn zuständig. 1948 kehrte Hans Wendler zur DR zurück und wurde vom späteren Minister für Verkehrswesen, Erwin Kramer, mit der Weiterentwicklung der Kohlenstaublokomotive betraut. Insgesamt erhielten 118 Dampflokomotiven der DR die von ihm entwickelte Feuerungsart.

Keine andere Bahnverwaltung hatte so viele Kohlenstaublokomotiven. Für die bahnbrechende Entwicklung wurde Hans Wendler 1949 mit dem Nationalpreis der DDR ausgezeichnet. 1987 reichte der Fachmann sein 35. Patent ein. Mit 83 Jahren ging er noch regelmäßig an seinen Arbeitsplatz in der Rbd Ausbesserungswerke. Hier war er für stationäre Heizanlagen verantwortlich. Mehrmals besuchte Dr. Hans Wendler Veranstaltungen der Arbeitsgemeinschaft 1/11 „Verkehrsgeschichte“ des DMV. Neben vielen Erinnerungen an ihn wird sicherlich die Erhaltung der Kohlenstaublokomotive 52 9900 beitragen.

mäß den Unterlagen des Verwaltungsarchivs im Ministerium für Verkehrswesen nach der neuen Grenzfestlegung bis etwa Herbst 1946 bestanden haben. Nur handelt es sich hier nicht um einen Privilegierten Verkehr, da vertraglich derartige Privileg nicht eingeräumt war. Der vermutete Gebietsaustausch zwischen Raun und Vojtanov fand tatsächlich statt. Das Gebiet wurde laut Staatsvertrag vom

22. Oktober 1937 von der ČSR an das Land Sachsen gegen ein Waldgebiet im Revier Rautenkranz abgetreten.

Daß die Züge von Oberschreiberhau (heute Szklarska Poreba) nach Polaun (heute Kořenov) am Haltepunkt Strickerhäuser (heute Harrachov) erneut deutsches Territorium befuhren, stellt keinen Privilegierten Durchgangsverkehr dar, denn bei den Zügen handelte es sich um grenzüberschreitende Züge im Wechselseverkehr.

Das 7,1 km lange Stück auf dem Territorium der BRD zwischen Wartha und Gerstungen, das von der DR betrieben wurde, ist im Juni 1988 der BRD übergeben worden. Die DB wird diesen Abschnitt mit den Bahnhöfen Wommen und Herleshausen abbauen. Die Strecke Vacha–Motzlar war mindestens seit 28. Januar 1949 in Betrieb, in Philippsthal Süd hielten die Züge nicht. Die Strecke wurde am 1. September 1952 stillgelegt und die Neubau-strecke Vacha–Unterbreizbach am 30. November 1952 in Betrieb genommen.

E. Preuß, Berlin

**Jubiläumfilm
ist fertig**

Das Filmstudio der Zentralstelle für Bildung des Ministeriums für Verkehrswesen (ZfBV) hat einen 21minütigen Farbfilm mit dem Titel „150 Jahre erste deutsche Fernbahn Leipzig–Dresden“ produziert.

Den roten Faden bildet eine Zugfahrt von Leipzig nach Dresden in unseren Tagen. Somit immer wieder die Gegenwart vor Augen führend, werden anhand teilweise einmaliger Archivdokumente geschichtliche Fakten und Zusammenhänge über den Streckenbau und seine Auswirkungen vermittelt sowie bauliche Veränderungen an markanten Punkten der LDE-Linie nachvollzogen (z. B. Leipzig Hauptbahnhof, Einschnitt von Machern, Elbrücke Riesa, ehemaliger Oberauer Tunnel, Bahnhof Niederau, Bahnhof Dresden-Neustadt).

Natürlich spielt auch der Nachbau der SAXONIA im Jahre 1988 eine Rolle. Höhepunkt dabei sind wohl die Filmaufnahmen ihrer ersten Probefahrt.

Die 35-mm-Kopien dieses Filmes können ab sofort ausgeliehen werden (Bestell-Nr. 1.22), die 16-mm-Kopien stehen voraussichtlich ab Herbst zur Verfügung.

Der Filmverleih der ZfBV ist umgezogen, hier die neue Anschrift:

Erich-Steinfurth-Straße 7, Berlin, 1017 (unmittelbar am Hauptbahnhof). Telefon: Basa 2 28 69/Post 4 92 28 69.
B. Sprang, Berlin

**Feuerlose Dampflok
bei der DR**

Wohl jedem Eisenbahnfreund bekannt sind die zur Zeit noch in größerer Stückzahl im Betriebs-einsatz befindlichen Kleinloks der BR 100.1-8. Diese Maschinen sind jedoch inzwischen zum größten Teil verschlissen.

Ein Teil der Fahrzeuge wurde zwischenzeitlich durch Lokomotiven der Baureihe 101/102 ersetzt. Jedoch rechtfertigt der relativ hohe Verbrauch an Dieseldieselkraftstoff und Öl nicht immer deren Einsatz.

Da das Raw Meiningen eine relativ hohe Stückzahl an Dampfspeicherloks für die Industriebetriebe gebaut hat, entschloß sich die DR, eine solche Maschine für Rangierarbeiten auf einem Bahnhof der Rbd Cottbus zu testen. Gute Möglichkeiten bestehen dazu vor allem in den Industriebezirken Cottbus und Halle. Hier sind oft in Bahnhofsnähe Heizkraftwerke oder Industrie-

triebe vorhanden, in denen aus Rohbraunkohle Dampf hergestellt werden kann. Vertraglich geregelt, könnten die DR-Loks hier Dampf aufnehmen.

Die während des Versuchsbetriebes gesammelten Erfahrungen sind als positiv zu bewerten. Der Dampf wird billig erzeugt, der Ölverbrauch ist gering, der Einsatz volkswirtschaftlich gerechtfertigt.

Wie von zuständigen Stellen verlautet, werden seit dem 1. April 1989 zahlreiche Dampfspeicherloks für den Rangierdienst auf geeigneten Bahnhöfen beschafft.

Viel Diskussionsstoff bot die Nummerierung. Da es sich aber weitestgehend um eine Einheitslokomotive handelt, wurde sie als Baureihe 80.2 bezeichnet.

Die für den Versuchsbetrieb genutzte Maschine lief allerdings noch ohne EDV-Nummer.

Foto: G. Paul, Hoyerswerda



In eigener Sache

Der transpress VEB Verlag für Verkehrswesen sucht für ein Buchvorhaben historisches und aktuelles Bildmaterial über die Sowjetischen Eisenbahnen. Und zwar werden sowohl Schwarzweißfotos als auch Farbvorlagen (Papier und Diapositiv) über Fahrzeuge, Bahnhöfe, Brücken usw. sowie über Alltagsszenen bei den SZD benötigt.

Jede Einsendung wird innerhalb von zwei Monaten beantwortet; die für eine Veröffentlichung geeigneten Aufnahmen verbleiben bis zur endgültigen Auswahl im Verlag und werden bei Verwendung honoriert. Alle Unterlagen, Fotos und Dias bitten wir einzeln mit Anschrift sowie Aufnahmedaten zu versehen.

Zuschriften bitte an: transpress VEB Verlag für Verkehrswesen, Lektorat Eisenbahn/Schienenverkehr, Französische Straße 13/13, Berlin, DDR - 1086.

Was fuhr nach Friedland?

Wer kann Angaben über den konkreten Dampflokeinsatz auf der regelspurigen Nebenbahn Neubrandenburg–Friedland (Meckl.) bzw. den Wagenpark (s. a. „me“ 11/84) besonders nach 1945 machen? Ich bin auch an anderen Informationen interessiert. Fahrpläne, Zeitungsartikel, Lagepläne, Zeichnungen, persönliche Erinnerungen, Karten, Akten, Archivmaterial und Fotos (alles auch leihweise)

Th. Kunsch,
Joliot-Curie-Straße 5,
Neubrandenburg, 2000

Veranstaltungen in der ČSSR

Anlässlich des 150jährigen Bestehens der Eisenbahnen auf dem Gebiet der ČSSR veröffentlicht „me“ nachstehend eine Übersicht über die in diesem Zusammenhang geplanten Veranstaltungen. Für deren Einhaltung kann jedoch keine Gewähr übernommen werden.

Ausstellungen

Zur *Geschichte der Eisenbahntechnik* auf dem Messegelände in Brno vom 24. Juni bis 16. Juli 1989, täglich geöffnet von 9 Uhr bis 18 Uhr

Fahrzeug-Ausstellung im Bahnhof Břeclav vom 24. Juni bis 16. Juli 1989, täglich geöffnet von 9 Uhr bis 18 Uhr

Fahrzeugvorführungsfahrten in Brno-Horní Heršpice am 24. und 25. Juni sowie 1., 2., 8., 9., 15. und 16. Juli 1989

Foto- und Kunst-Ausstellung im Kulturhaus Břeclav vom 24. Juni bis 16. Juli 1989, täglich geöffnet von 9 Uhr bis 18 Uhr

Modelleisenbahn-Ausstellung im Technischen Museum Brno vom 24. Juni bis 16. Juli 1989, täglich geöffnet von 9 Uhr bis 18 Uhr

Sonderfahrten

1. *Strecke Brno hl. n. – Rajhrad – Podivín – Břeclav* am 24., 25., 27., 28. und 29. Juni

sowie am 1., 2., 4., 5., 8., 9. und vom 11. bis 16. Juli 1989
Brno hl. n. ab 8.15 Uhr und 12.40 Uhr, Břeclav an 10.20 Uhr und 14.45 Uhr; ab Břeclav 12.15 Uhr und 16.25 Uhr, an Brno 13.25 Uhr und 17.35 Uhr. Lokomotiven: BR 387.0 und 498.1

2. *Strecke Břeclav – Lednice* am 24., 25., 27. bis 30. Juni sowie am 1., 2., vom 4. bis 9. und vom 11. bis 16. Juli 1989
Břeclav ab 8.03 Uhr, 10.45 Uhr, 13.15 Uhr und 14.48 Uhr, Lednice an 8.33 Uhr, 11.12 Uhr, 13.47 Uhr und 15.13 Uhr, Lednice ab 9.35

Uhr, 12.15 Uhr, 14.00 Uhr und 15.22 Uhr, Břeclav an 10.02 Uhr, 12.48 Uhr, 14.25 Uhr und 15.45 Uhr.

Lokomotiven: BR 422.0 und Triebwagen M 131.1

3. *Strecke Brno – Slapanice – Hodějice* am 24. und 25. Juni sowie am 1., 2., 8., 9., 15. und 16. Juli 1989

Brno ab 10.10 Uhr und 14.20 Uhr, Hodějice an 11.10 Uhr und 15.30 Uhr; Hodějice ab 11.50 Uhr und 16.10 Uhr, Brno an 12.55 Uhr und 16.48 Uhr.

Lokomotiven: BR 475.1 und 556.0

4. *Strecke Brno – Moravský Krumlov* am 24. und 25. Juni sowie am 1., 2., 8., 9., 15. und 16. Juli 1989

Brno ab 8.40 Uhr, an Moravský Krumlov 9.50 Uhr, ab 11.25 Uhr, Brno an 12.30 Uhr.
Lokomotive: BR 434.0

5. *Strecke Brno – Oslavany* am 24. und 25. Juni sowie am 1., 2., 8., 9., 15. und 16. Juli 1989

Brno ab 12.10 Uhr, Oslavany an 14.02 Uhr, ab 14.15 Uhr, Brno an 15.40 Uhr.
Lokomotive: BR 423.0

6. *Strecke Brno – Bilovice – Adamov – Blansko* am 24. und 25. Juni

sowie am 1., 2., 8., 9., 15. und 16. Juli 1989
Brno ab 9.00 Uhr und 14.20 Uhr, Blansko an 10.15 Uhr und 15.52 Uhr, ab Blansko 11.05 Uhr und 16.30 Uhr, an Brno 12.00 Uhr und 17.30 Uhr.

Teilnehmerpreise

Fahrten auf 1. Strecke mit Platzkarte (Hin- und Rückfahrt) 28 Kronen, Fahrten auf den übrigen Strecken mit Platzkarte (Hin- und Rückfahrt) je 20 Kronen. Für Kinder im Alter von 5 bis 10 Jahren ist der halbe Fahrpreis zu entrichten. Fahrkarten können jeweils an den zur Abfahrt bereitstehenden Zügen erworben werden.

W. Bahnert, Leipzig

**Zehn Jahre
Präsidiumskommission
Nahverkehrsfreunde**

Längst sind die im Deutschen Modelleisenbahn-Verband der DDR organisierten Nahverkehrsfreunde in der gesamten Republik bekannt. Ihre vielfältige Öffentlichkeitsarbeit wird von breiten Kreisen der Bevölkerung hoch anerkannt. In den meisten Städten unseres Landes, wo die Straßenbahn als ökonomisches und umweltfreundliches Nahverkehrsmittel täglich beachtliche Beförderungsaufgaben übernimmt, wirken Nahverkehrsfreunde des DMV, helfen sie, Traditionen zu pflegen. Historisch wertvolle Sachzeugen des städtischen Nahverkehrs werden in mühevoller Kleinarbeit wieder aufgebaut und fahrbereit gemacht – eine Freizeitarbeit, die zugleich gesellschaftlich eine außerordentlich wertvolle ist.

Doch werfen wir einen Blick in die Vergangenheit, in die Mitte der 60er Jahre. Der DMV war gerade gegründet, da hatten in dieser Organisation bereits einige Nahverkehrsfreunde ein interessantes Betätigungsfeld gefunden. Sie fotografierten, stellten Informationen zusammen, erarbeiteten Wagenparkstatistiken. Exkursionen zu anderen Nahverkehrsbetrieben gehörten ebenfalls dazu. Die Freunde des Nahverkehrs, meist in den unterschiedlichsten Arbeitsgemeinschaften des DMV organisiert, begannen zugleich, sich für alte Straßenbahnwagen zu engagieren. Und das geschah zu einer Zeit, als in den großen Straßenbahnbetrieben mehr und mehr eine neue Fahrzeuggeneration zum Einsatz gelangte. Bald gehörten hier TATRA-Züge zum täglichen Bild und verdrängten im erheblichen Maße Altbaufahrzeuge. In der Hauptstadt Berlin wurde der Wagenpark zunächst durch das Rekopogramm weitestgehend vereinheitlicht.

Diese Tatsachen beschleunigten vielerorts den gemeinsamen Willen Gleichgesinnter, Sammlungen historischer Straßenbahnfahrzeuge aufzubauen. Oft waren es Mitglieder des DMV, die mit den jeweiligen Verkehrsbetrieben, der staatlichen Bahnaufsicht, den Abteilungen für Kultur der Räte der Städte bzw. des Magistrats von Berlin, der Kammer der Technik und dem Kulturbund historische Straßenbahnfahrzeuge vor der Verschrottung retteten. Das aber war nur die eine Seite der Medaille. Für die Restaurierung dieser Fahrzeuge mußte nicht nur handwerkliches Geschick unter Beweis gestellt, sondern zunächst die Geschichte der nun meist abgestellten Fahrzeuge erforscht werden – und das bis ins kleinste Detail, ob Fahrgestell, Wagenkasten oder elektrische Anlage des jeweiligen Veteranen.

Nach vielen Jahren angestrengter Freizeitarbeit wurden die historischen Wagen dann in Betrieb genommen. Diese Ereignisse entwickelten sich in der Regel zu einem Höhepunkt im Leben der betreffenden Arbeitsgemeinschaften, vielfach unter großer Anteilnahme der Bevölkerung. Doch damit wurden die

**Historische Straßenbahnfahrzeuge
und Omnibusse in der DDR**

Im Gegensatz zu den Eisenbahnfahrzeugen gehören diese Sachzeugen der Verkehrsgeschichte verschiedenen örtlichen Rechtsträgern. Zu unterscheiden sind einsatzfähige historische Fahrzeuge bei den jeweiligen Verkehrsbetrieben und jene, die sich nicht einsatzfähig in Museen und Privatsammlungen befinden. Der überwiegende Teil der Fahrzeuge steht gemäß dem Denkmalschutzgesetz der DDR aus dem Jahre 1975 unter Denkmalschutz. Exponate der Museen bedürfen nicht dieser Regelung.

Tabelle 1 Historische Straßenbahnwagen in der DDR

Stadt/Standort/ Verkehrsbetrieb in	Wagen- nummer	ehemaliger Eigentümer	Spur- weite (mm)	Baujahr/ Umbau- zustand	in Betrieb seit	Bemerkungen
Bad Schandau	Tw 5	Kirnitzschalbahn	1000	1928	24. 10. 1982	
	Tw 9	Lockwitzalbahn	1000	1925/1935	28. 6. 1980	Einachs Drehgest., ex Dresden 240 101-8 1987 ex Werder (Havel)
Berlin	Pfwg 573	Große Berliner Pferde- Eisenbahn A.-G.	1435	1885	im Bau	ex BVG H 26
	Tw 2082	Große Berliner Straßenbahn	1435	1906	3. 5. 1987	ex BVG 1032
	Bw 808	Große Berliner Straßenbahn	1435	1910	30. 8. 1981	ex BVG 5279
	Tw 2990	Große Berliner Straßenbahn	1435	1910	6. 10. 1973	ex BVG 5366
	Tw 68	Städtische Straßenbahn Berlin	1435	1910		
	Tw 14	Flachbahn der Hochbahn- gesellschaft	1435	1926	im Bau	ex BVG 4362
	Tw 10	Städtische Straßenbahn Cöpenick	1435	1903	21. 6. 1969	ex BVG A 277
	Tw 3110	Berliner Straßenbahn	1435	1899/1923	17. 10. 1974	ex BVG A 118
	Bw 1420	Berliner Straßenbahn	1435	1921	23. 9. 1984	
	Bw 1688	Berliner Straßenbahn- Betriebs-G. m. b. H.	1435	1898/1928	im Bau	
	Tw 5256	Berliner Verkehrs- Aktiengesellschaft	1435	1912/1925	1. 10. 1978	
	Tw 958	Berliner Verkehrs- Aktiengesellschaft	1435	1906/1927	12. 12. 1976	
	Tw 3802	Berliner Verkehrs- Aktiengesellschaft	1435	1927/1934	3. 8. 1981	
	Tw 3493	Berliner Verkehrs- Betriebe (BVG)	1435	1927/1936	10. 5. 1985	
	Bw 1707	BVG	1435	1950	30. 9. 1979	LOWA-Beiwagen ex Dessau 106
Tw 5274	BVG	1435	1912/1952	17. 5. 1973		
A 180	BVG	1435	1952	25. 5. 1987	Kastenschlepper Berolina-Fahrg. Kastelore auf Berolina-Fahrg. Drehschemel- wagen	
G 107	BVG	1435	1944	7. 9. 1986		
G 193	BVG	1435	1944	25. 5. 1987	Motorkipplore Salzlore	
G 255	BVG	1435	1925	25. 5. 1987		
S 2	BVG	1435	1953	25. 5. 1987		
Brandenburg Cottbus	Tw 30	Brandenburger Straßenbahn	1000	1912	11. 6. 1986	
	Tw 24	Städtische Straßenbahn	1000	1928	10. 4. 1986	1984 ex Görlitz Tw 24, Wumag 1986 ex Bad Schandau Bw 13
Dessau	Bw 13	Städtische Straßenbahn	1000	1928	10. 9. 1988	1988 ex Leipzig 1401
	Tw 30	Dessauer Straßenbahn	1435	1925	1988	Berolina- Fahrgestell ex 337
Dresden	Tw 309	Deutsche Straßenbahn- Gesellschaft in Dresden	1450	1902	1968	
	Bw 87	Dresdener Straßenbahn- Gesellschaft	1450	1911	1971	
	Tw 937	Städtische Straßenb. Dresden	1450	1927	1972	Union-Fahrgestell
	Bw 307	Städtische Straßenb. Dresden	1450	1912	1971	
	Tw 1660	Städtische Straßenb. Dresden	1450	1925/1949	1980	MAN-Tw
	Bw 1135	Städtische Straßenb. Dresden	1450	1919/1972	1986	
	Bw 1314	Städtische Straßenb. Dresden	1450	1929/1972	1972	
	Tw 1820	Städtische Straßenb. Dresden	1450	1938/1972	1972	Kleiner Hecht, ex 1831
	Bw 1219	Städtische Straßenb. Dresden	1450	1925/1972	1973	
	Tw 1716	Städtische Straßenb. Dresden	1450	1931/1972	1972	Großer Hecht, ex 1722
Tw 734	Städtische Straßenb. Dresden	1450	1913/1972	1986	MAN-ER-Tw	
Erfurt	Tw 92	Erfurter Verkehrs- Aktiengesellschaft	1000	1938	1983	
	Tw 29	Geraer Straßenbahn	1000	1905	1967	1966 ex Plauen Tw 25
Gera	Tw 1	Geraer Straßenbahn	1000	1928	1982	
	Tw 29	Görlitzer Straßenbahn	1000	1897	1972	1909 ex Bromberg
Görlitz	Tw 23	Görlitzer Straßenbahn	1000	1928	31. 10. 1986	
	Tw 56	Thüringerwaldbahn	1000	1929	1979	
Gotha	Tw 82	Thüringerwaldbahn	1000	1929	1979	
	ABw 101	Thüringerwaldbahn	1000	1929	1987	Gepäcklore
Halberstadt Halle (Saale)	Tw 31	Straßenbahn Halberstadt	1000	1939/1980	1980	
	Tw 2	Hallesche Straßenbahn	1000	1911	1968	1968 ex Plauen Tw 40
	Tw 401	Städtische Straßenbahn Halle	1000	1928	1982	
	Tw 410	Städtische Straßenbahn Halle	1000	1928	1982	
	Bw 260	Städtische Straßenbahn Halle	1000	1928	1982	
Märseburger Überland- bahnen A.-G.	Tw 78	Märseburger Überland- bahnen A.-G.	1000	1912/1919	1982	

Stadt/Standort/ Verkehrsbetrieb in	Wagen- nummer	ehemaliger Eigentümer	Spur- weite (mm)	Baujahr/ Umbau/ Zustand	in Betrieb seit	Bemerkungen
	Bw 193	Merseburger Überland- bahnen A.-G.	1000	1941	15. 10. 1988	
Jena	Tw 26	Straßenbahn Jena	1000	1929	1976	1976 ex Eisenach Tw 19 ex 169
Karl-Marx-Stadt	Tw 69	Chemnitzer Straßenbahn	925	1915	1980	
	Tw 15	Chemnitzer Straßenbahn	925	1925	1988	
Leipzig	Pfwg 95	Leipziger Pferdeeisenbahn	1458	1880	1972	Nachbau
	Bw 86	Leipziger Elektrische Straßenb.	1458	1896	1965	
	Tw 179	Leipziger Elektrische Straßenb.	1458	1900	1965	
	Tw 308	Große Leipziger Straßenbahn	1458	1896	1936	
	Tw 500	Große Leipziger Straßenbahn	1458	1906	30. 10. 1971	
	Tw 809	Große Leipziger Straßenbahn	1458	1913	30. 4. 1983	
	Bw 751	Große Leipziger Straßenbahn	1458	1913	1972	
	Tw 1043	Große Leipziger Straßenbahn	1458	1930	1972	Mitteleinstieg-Tw
	Bw 2012	Große Leipziger Straßenbahn	1458	1928	1972	
	Tw 20	Leipziger Außenbahn A.-G.	1458	1910	14. 2. 1988	
	Tw 1601	Leipziger Verkehrs- betriebe (LVB)	1458	1951	1972	LOWA-Triebwagen
Magdeburg	Tw 138	Magdeburger Straßen- Eisenbahn-Gesellschaft	1435	1915	1977	nicht einsatzfähig
	Bw 300	Magdeburger Straßen- Eisenbahn-Gesellschaft	1435	1914	1977	nicht einsatzfähig
	Tw 124	Magdeburger Straßen- Eisenbahn-Gesellschaft	1435	1928/1976	1985	
	Bw 345	Magdeburger Straßen- Eisenbahn-Gesellschaft	1435	1898/1929		geplant
	Tw 70	Magdeburger Straßenbahnen AG	1435	1943/1973	28. 4. 1984	kleiner Hecht
Naumburg	Tw 17	Naumburger Straßenbahn	1000	1928	1986	1978 ex Halle 643
Nordhausen	Tw 23	Straßenbahn Nordhausen	1000	1934	1987	
Plauen	Tw 21	Plauener Straßenbahn	1000	1905	1965	
Rostock	Tw 26	Rostocker Straßenbahn A.-G.	1440	1926/1930	1981	
Schöneiche	Tw 34	Straßenbahnverband Kalkberge-Rüdersdorf	1000	1928	1975	
Schwerin	Tw 26	Städtische Straßenbahn Schwerin	1435	1926	1981	
Strausberg	Tw 1	Strausberger Eisenbahn	1435	1921	im Bau	
Woltersdorf	Tw 2	Woltersdorfer Straßenbahn	1435	1913	17. 5. 1988	
	Tw 7	Woltersdorfer Straßenbahn	1435	1943	1979	erster KSW-Tw
	Bw 22	Woltersdorfer Straßenbahn	1435	1944	im Bau	KSW-Bw
	Bw 24	Woltersdorfer Straßenbahn	1435	1944	im Bau	ex Bw 26 A
Zwickau	Tw 7	Zwickauer Straßenbahn	1000	1912	1969	1968 ex Plauen Tw 44
Verkehrsmuseum Dresden	Pfwg 627	Große Berliner Pferde- Eisenbahn A.-G.	1435	1890	1959	1957 ex Berlin BVG G 209
	Pfwg 106	Dresdener Straßenbahn- gesellschaft	1450	1886	1952	
	Tw 761	Dresdener Straßenbahn- gesellschaft	1450	1896	1951	
	Tw 1702	Städtische Straßenbahn Dresden	1450	1931	1972	Großer Hecht
	Lok 36	Forster Stadteisenbahn	1000	1893	1966	1966 ex Forst
	Lok 64	Leipziger Elektrische Straßenbahn	1458	1896	1965	1965 ex Leipzig
Dresden	Lok 3	Straßenbahn Meißen A.-G.	1000	1899	1963	
	Tw 296	Dresdener Straßenbahn- Gesellschaft	1450	1898	1979	Gaststätte May- garten, ex 3187
Ruppertsgrün	Tw 42	Plauener Straßenbahn	1000	1912	1974	Garten Mensdorf
	Tw 48	Plauener Straßenbahn	1000	1912	1974	Garten Mensdorf

Tabelle 2 Historische Kraftomnibusse und Obusse

Stadt/Standort/ Verkehrsbetrieb in	Wagen- nummer	ehemaliger Eigentümer	Baujahr/ Umbau/ Zustand	in Betrieb seit	Bemerkungen
Berlin	DD 750	Allgemeine Berliner Omnibus- Aktienges. ABOAG	1928	1984	Typ NAG
	DD 698	Berliner Verkehrs-Aktien- gesellschaft (BVG)	1934	1988	Märk. Museum Typ D34
	DD 010	Berliner Verkehrs-Betriebe (BVG)	1957	1974	Märk. Museum Typ DO 56 BVB
	Obus 1119	Berliner Verkehrs-Betriebe (BVG)	1969	geplant	Typ 9 Tr/14 Märk. Museum Dreiachsler Büssing
Dresden	4	Städtische Straßenbahn Dresden	1938	1986	IFA H6B Linie NAG Alpenpost Garant 30K
Karl-Marx-Stadt Lakoma (Dr. Kühn) Wittenberg (Sirp)	3574	VEB Kraftverkehr Deutsche Reichspost	1955	1986	
			1929	1983	
			1969	1980	

Aufgaben keinesfalls geringer. Neben weiteren zu restaurierenden Fahrzeugen mußten nun die bereits aufgebauten Veteranen gewartet und instand gehalten sowie fast ausschließlich aus eigenen Reihen Fahrpersonale gestellt werden. Ein fast vergessener Beruf wurde darüber hinaus wieder belebt: der Schaffner. Um dieses Hobby künftig noch wirkungsvoller zu fördern, beschloß das Präsidium des DMV am 1. März 1979 die Gründung der Kommission für Nahverkehrsfreunde. Bis dahin hatte die Kommission für Eisenbahnfreunde auch die Interessen der Nahverkehrsfreunde wahrgenommen. Durch die neue Kommission konnte die Arbeit wesentlich intensiviert und vertieft werden. Waren die Nahverkehrsfreunde in der Regel zunächst noch Mitglieder anderer Arbeitsgemeinschaften des DMV, wandelte sich dieses Bild zu Beginn der 80er Jahre wesentlich. Es entstanden neue Arbeitsgemeinschaften, in denen ausschließlich Nahverkehrsfreunde organisiert sind.

Durch die zielgerichtete zehnjährige Arbeit der Kommission für Nahverkehrsfreunde beim Präsidium gibt es heute im DMV 470 aktive Nahverkehrsfreunde in 14 eigenständigen und 6 anderen Arbeitsgemeinschaften. In der Kommission für Nahverkehrsfreunde, die seit ihrem Bestehen von Heinz Haase, Dresden, geleitet wird, arbeiten 14 Mitglieder aus 7 Bezirksvorständen aktiv mit. Dabei stehen folgende Aufgaben im Vordergrund:

- Anleitung der Arbeitsgemeinschaften,
- Erfahrungsaustausche und Informationsgespräche zwischen den Arbeitsgemeinschaften, um gleichgelagerte Probleme zentral lösen zu können,
- Teilnahme der Nahverkehrsfreunde an kommunalen Höhepunkten in den einzelnen Territorien,
- wirksame Arbeit der Nahverkehrsfreunde in den Bezirksvorständen des DMV,
- Unterstützung bei der Zusammenarbeit mit den Nahverkehrsbetrieben,
- Orientierungen und Empfehlungen für
 - die Restaurierung, Pflege und den Einsatz historischer Fahrzeuge,
 - die Erforschung der Betriebsgeschichte der jeweiligen Nahverkehrsbetriebe,
 - die Berufswerbung,
 - die Unterstützung der Nahverkehrsbetriebe bei den Beförderungsaufgaben,
- Mitarbeit bei der Gestaltung des Verbandsorgans, der Zeitschrift „modelleisenbahner“, und den von der Arbeitsgemeinschaft 1/11 „Verkehrsgeschichte“ des DMV herausgegebenen „Verkehrsgeschichtlichen Blättern“.

Wie bereits angedeutet, haben die Nahverkehrsfreunde unseres Verbandes in den letzten Jahren beachtliche Leistungen bei der Bewahrung des technischen Erbes vollbracht. Erinnert sei an die inzwischen von Verbandsmitgliedern betreuten Omnibusse, an das Engagement zur Erhaltung der Kirnitschaltbahn und an die Leistungen der Berliner Freunde anlässlich der Jubiläumsfeierlichkeiten in der Hauptstadt vor zwei Jahren. Ein weiteres, bemerkenswertes Ereignis ließ erst kürzlich im „me“ auf der Mittelungsseite des DMV von sich reden: die neugegründete Arbeitsgemeinschaft „Obus“! Das zehnjährige Bestehen der Präsidiums-kommission markiert also einen wichtigen Meilenstein in der Arbeit des Deutschen Modelleisenbahn-Verbandes der DDR.

*Kommission für Nahverkehrsfreunde
beim Präsidium des DMV*

**Achtachser
von TATRA**

Unter der Typenbezeichnung KT8D5 wurde in den Prager TATRA-Werken ein neuer Gelenkstraßenbahnwagen entwickelt, der künftig das Bild des städtischen Nahverkehrs in der ČSSR bestimmen soll. Es handelt sich um einen dreiteiligen Zweirichtungswagen mit vier angeordneten Drehgestellen. Die Motorleistung beträgt 8×45 kW. Das Fahrzeug erreicht eine Höchstgeschwindigkeit von 65 km/h und verfügt über eine Thyristor-Ausrüstung mit Pulsstellern. Sie reduzieren beim Anfahren die Traktionsenergie beträchtlich. Außerdem



ist eine stufenlose Regelung der Fahrgeschwindigkeit (auch konstante Langsamfahrt) möglich.

An beiden Wagenseiten sind fünf Türen vorhanden. Im Fahrgastraum befinden sich 54 Sitz-

plätze und ist Platz für 178 stehende Fahrgäste (bei $0,2 \text{ m}^2/\text{Person}$). Die Länge des Wagenkastens beträgt $30\,300 \text{ mm}$, die Breite $2\,480 \text{ mm}$, der Drehzapfenabstand je $7\,500 \text{ mm}$. Im Jahre 1984 begannen die Testfahrten zweier Prototypen (Nr. 0018 und 0019) in Prag. Seit Mitte 1986 sind die ersten zehn Wagen im Linienverkehr anzutreffen. Vier Wagen rollen in Prag und je zwei in Brno, Most und Košice. Die Aufnahme der Serienproduktion ist im neuen Produktionsbetrieb von TATRA in Prag-Zličín vorgesehen. Das Foto zeigt den KT8D5 Nr. 1702 in Brno beim Einsatz auf der Linie 1 am 4. Juni 1987.

Text und Foto:
N. Kuschinski, Dresden

**Frankfurter
Straßenbahn
erhielt Zuwachs**

Seit dem 22. Oktober 1988 gibt es einen neuen Fahrplan für den städtischen Nahverkehr in

Frankfurt (Oder). Der Grund dafür ist die neue 5,6 km lange Straßenbahnstrecke nach Markendorf. Damit ist das Halbleiterwerk an das Straßennetz der Oderstadt angeschlossen. Auf der neuen Trasse verkehren vorwiegend TATRA-Fahrzeuge des Typs KT4D. Mit Inbetriebnahme der Neubaustrecke erge-

ben sich auch Veränderungen im Linienverkehr. Die Linie 4 pendelt nun zwischen der Großen Oderstraße und dem Halbleiterwerk, die Linie 3 fährt im Berufsverkehr ebenfalls bis zum Halbleiterwerk, sonst nur bis zur Kopernikusstraße. Die neue Linie 7 – Halbleiterwerk–Neuberesinchen – ist nur während der

Berufszeit im Einsatz. Am 22. Oktober 1988 mußte die Strecke Platz der Republik–Westkreuz wegen des schlechten Gleiszustands vorübergehend eingestellt werden. Für die Linie 2 wurde Schienenersatzverkehr eingerichtet.

M. Busse, Frankfurt (Oder)

**Nur noch TATRA
in Schwerin**

Seit Mitte vergangenen Jahres verkehren im Linienverkehr des Schweriner Nahverkehrs ausschließlich TATRA-Straßenbahnen. Die noch betriebsfähigen Gotha-Fahrzeuge wurden im September und Oktober 1988 nach Rostock und Dessau abgegeben. Tieflader transportierten die Beiwagen des Typs Gotha ER zum „Städtischen Nahverkehr Ostseetrans“ nach Rostock. Nach ihrer Überholung in der Ostseestadt fahren die

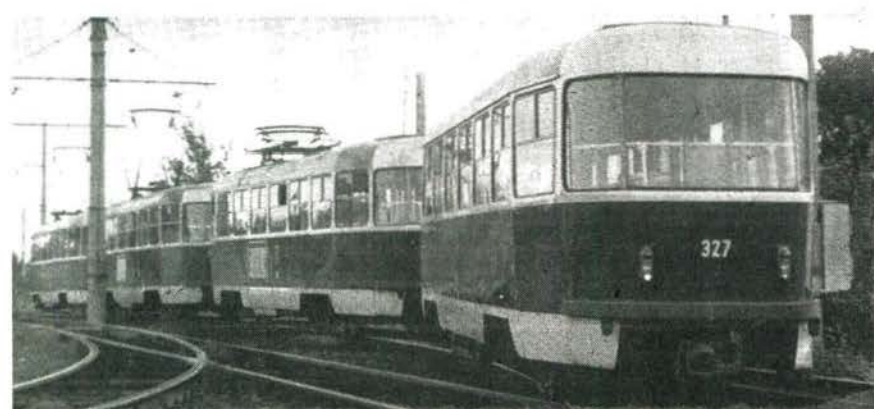
Wagen dann im Rostocker Personenverkehr. Die Gotha-Einrichtungswagen dominierten ab 1967 im Schweriner Stadtbild, bis sie Schritt für Schritt von modernen vierachsigen TATRA-Fahrzeugen abgelöst wurden. Versuchsweise fuhr ebenfalls Mitte 1988 ein Viererzug – bestehend aus den Tw 283, 247 und 248 sowie dem Bw 327 – durch Schwerin. Der dritte Tw wird vom zweiten Tw elektrisch versorgt. Dazu mußten die Triebwagen umgerüstet werden. Sollte sich diese Kombination in der Praxis bewähren, wird sie der längste Straßenbahnzug im ÖPNV der DDR sein.

Text und Foto: F. Wienke, Schwerin

Umsetzung von Straßenbahnfahrzeugen im Jahre 1988

von	Wg.-Nr.	Typ	nach	Wg.-Nr.	Bem.
Brandenburg	175	KT4D	Gera	311 ^{II}	1)
Cottbus	76	T2D	Frankfurt	37 ^{III}	2)
Cottbus	80	T2D	Frankfurt	38 ^{III}	2)
Cottbus	107	B2D	Frankfurt	147	2)
Cottbus	110	B2D	Frankfurt	148	
Gera	146	T57	Brandenburg	116	
Gera	244	B57	Brandenburg	298	
Gera	245	B57	Brandenburg	299	
Gera	161	T2-61	Brandenburg	130	
Gera	261	B2-61	Brandenburg	286	1)
Leipzig	5051	22c	Dessau	30 ^{III}	3)
Leipzig	925	B2-64	Frankfurt	146	
Plauen	2	B57	Brandenburg	290	2)
Plauen	12	B57	Brandenburg	289	2)
Plauen	13	B57	Brandenburg	288	2)
Plauen	86	T2-61	Brandenburg	118	2)
Plauen	90	T2-61	Brandenburg	119	2)
Plauen	65	T57	Jena		4)
Plauen	88	T2-61	Naumburg	32	
Plauen	91	T2-61	Naumburg	31	
Plauen	1	B57	Naumburg	11	
Potsdam	S3	Altbau	Berlin		5)
Schwerin	27	T2-64	Dessau	33 ^{III}	2)
Schwerin	29	T2-64	Dessau	31 ^{III}	2)
Schwerin	32	T2-64	Dessau	32 ^{III}	2)
Schwerin	34	T2-64	Dessau	34 ^{III}	2)
Schwerin	68	B2-64	Dessau	134	
Schwerin	71	B2-64	Dessau	136	2)
Schwerin	82	B2-64	Dessau	135	2)
Schwerin	89	B2-64	Dessau	133	6)
Schwerin	70	B2-64	Rostock	899	2)
Schwerin	72	B2-64	Rostock	900	2)
Schwerin	80	B2-64	Rostock	930 ^{II}	2)
Schwerin	83	B2-64	Rostock	950	2)

1) 1988 umgesetzt, seit 2/89 im Einsatz, 286 seit 1/89
 2) 1988 nicht im Einsatz; Wg.-Nr. ist vorgesehen
 3) Tw für Stadtrundfahrten
 4) 1988 Umbau zu Arbeits-Tw
 5) Untergestell für historischen Beiwagen
 6) zuerst Nr. 116^{III} angeschrieben, vor erstem Einsatz in Nr. 133 umgezeichnet; Anschrift entsprechend geändert
 V. Vondran, Gera



Vor 40 Jahren
von der DR
übernommen –

die ehemaligen Privat- und
Kleinbahnen
auf dem Territorium der DDR

Über die Eisenbahn in der sowjetischen Besatzungszone (SBZ) ist schon viel geschrieben worden. Meist stand dabei die Deutsche Reichsbahn und deren Übergabe in Volkes Hand am 1. September 1945 im Vordergrund. Kaum oder nicht erwähnt wurden die Privat- und Kleinbahnen. Vor genau 40 Jahren, am 1. April 1949, übernahm die Deutsche Reichsbahn Verwaltung und Nutzung – so amtlich formuliert – fast aller nichtreichsbahneigenen, aber dem öffentlichen Verkehr dienenden Eisenbahnen in der SBZ. Dieses zweifellos historische Ereignis war ein entscheidender Schritt, um das Verkehrswesen nach einheitlichen Grundsätzen leiten und verwalten zu können.

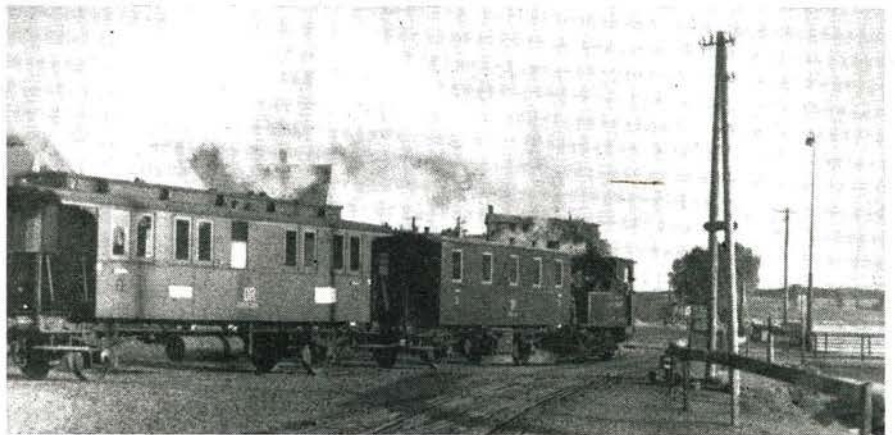
Doch blicken wir zunächst zurück in das erste Nachkriegsjahr, das Jahr 1946. In der SBZ waren die wichtigsten Betriebe Eigentum des Volkes geworden. Das betraf auch jene Eisenbahnunternehmen, an denen sich Privatpersonen mit Kapital beteiligt hatten. Im August 1946 waren alle ehemaligen Privat- und Kleinbahnen enteignet. Die bisherige Organisationsstruktur blieb bei diesen Bahnen zunächst aber noch erhalten. Erst mit der Bildung der Deutschen Wirtschaftskommission (DWK) im Jahre 1947 entstanden für die Länder Mecklenburg-Vorpommern, Brandenburg und Sachsen-Anhalt weitestgehend einheitlich geleitete Landesbahndirektionen, die – 1948 in Vereinigungen Volkseigener Betriebe (VVB) umgewandelt – den Betrieb fast aller ehemaligen Privat- und Kleinbahnen führten. Am 9. März 1949 beschloß die DWK als einen nächsten Schritt, die Betriebsführung auf diesen Bahnen ab 1. April 1949 der Deutschen Reichsbahn zu übertragen. Das betraf 34 landeseigene und 76 inzwischen volkseigene Eisenbahnen mit einer Länge von 3328 km, wovon 1600 km schmalspurig waren. Mit Gründung der DDR am 7. Oktober 1949 wurde die von der Sowjetischen Militäradministration in Deutschland gegründete DWK aufgelöst. Ihre Aufgaben nahmen nun die neu gebildeten Staatsorgane bzw. Ministerien wahr. Am 1. Januar 1950 wurde die Deutsche Reichsbahn dann auch Eigentümer der seit

neun Monaten betriebenen und bislang zur DWK gehörenden Bahnen. Gleichzeitig wurden die Personen- und Gütertarife sowie die Gehälter und Löhne der Deutschen Reichsbahn für die Beschäftigten der ehemaligen Klein- und Privatbahnen verbindlich. Damit war die Übernahme dieser Bahnen endgültig abgeschlossen.

Die hier nur kurz skizzierte Entwicklung verlief in der Praxis jedoch weitaus komplizierter. So mußten örtliche Betriebsleiter, aber auch Landesbahnverwaltungen erst von der Notwendigkeit der einzelnen Schritte überzeugt werden. Die Übernahme selbst war oft durch vielschichtige organisatorische Be-

gleiterscheinungen gekennzeichnet und daher territorial unterschiedlich zu handhaben. Davon betroffen waren alle Reichsbahndirektionsbezirke. Hier auf alle Einzelheiten einzugehen, würde den Rahmen dieses Beitrages sprengen. Deshalb beschränken sich die nun folgenden Ausführungen auf den am 10. Oktober 1945 gegründeten Reichsbahndirektionsbezirk Greifswald.

In diesem Bereich gab es zum Ende des zweiten Weltkrieges insgesamt 1066 km Privat- und Kleinbahnen. Davon fielen 704 km unter die Reparationsleistungen an die Sowjetunion. Bis Anfang 1949 wurden 138 km wieder aufgebaut. Demzufolge übernahm die Rbd



1 Der einst vierschienenige Streckenabschnitt (750- und 1435-mm-Spur) Kröslin–Wolgast gehörte zur ehemaligen Kleinbahn Greifswald–Wolgast (KGW) und wurde von 1945 bis 1965 regelspurig weiter betrieben. Hier ein Zug nach Kröslin am Hafen von Wolgast im Jahre 1954.

Tabelle Die von der Reichsbahndirektion Greifswald im Jahre 1949 übernommenen Eisenbahnen des öffentlichen Verkehrs

Eisenbahn	Eigentumsform	Streckenlänge (km)	
		Regelspur	Schmalspur
Gransee–Neuglobsow ¹⁾	K	–	–
Eberswalde–Finowfurth	P	11,0	–
Freienwalde–Zehden ²⁾	K	10,1	–
Casekow–Penkun–Oder ³⁾	L	–	–
Randower Bahn ⁴⁾	L	12,0	–
Prenzlauer Kreiskleinbahnen (incl. Schönermark–Damme)	K	124,1	–
Kleinbahn Klockow–Pasewalk	K	–	16,0
Neubrandenburg–Friedländer Eisenbahn	P	25,6	–
Stralsund–Tribseeser Eisenbahn ³⁾	P	0,8	–
Greifswald–Grimmener Eisenbahn ³⁾	P	1,8	–
Franzburger Südbahn	L	39,1	–
Demminer Bahnen ³⁾	L	2,5	12,4
Franzburger Bahnen Nord	L	–	66,6
Rügensche Bahnen	L	–	97,3
Greifswalder Bahnen ³⁾	L	7,9	–
Greifswalder Bahn (Anklam–Lassan) ³⁾	L	–	–
Mecklenburg–Pommersche Schmalspurbahn ³⁾	K	–	62,6
Summen		244,9	254,9

Legende/Fußnoten

K – Kleinbahn, L – Pommersche Landesbahnen, P – Privatbahn

1) zum Zeitpunkt der Übernahme durch die DR noch abgebaut

2) zum Zeitpunkt der Übernahme durch die DR nicht betrieben, Strecke endete durch die Grenze zur Volksrepublik Polen in Hohenwutzen

3) teilweise oder gänzlich abgebaut, ausgewählte Einzugsbereiche durch bahneigenen Kraftverkehr erschlossen

4) Der Betrieb wurde nach 1945 nicht wieder aufgenommen. Eine verbliebene Teilstrecke führte an beiden Enden in die Volksrepublik Polen.

Greifswald am 1. April 1949 ein 500 km langes Streckennetz, bestehend aus ehemaligen Klein-, Landes- und Privatbahnbetrieben.

Die in den südlichen Bereichen der Direktion gelegenen Bahnen gehörten zur früheren Provinz Mark Brandenburg. Sie wurden zuletzt von der VVB Landesbahnen Brandenburg mit dem Sitz in Potsdam verwaltet. Dazu gehörten die Prenzlauer Kreiskleinbahnen, die Kleinbahn Klockow-Pasewalk, die Kleinbahn Gransee-Neuglobsow, die Eberswalde-Finowfurter Eisenbahn und ein Teil der ehemaligen Kleinbahn Freienwalde-Zehden.

Wesentlich vielschichtiger organisiert

2

sowie die von der Centralverwaltung für Sekundärbahnen betreute Neubrandenburg-Friedländer Eisenbahn. Ab 1. Januar 1947 wurden diese Betriebe der dem Wirtschaftsministerium untergeordneten und neu gebildeten Hauptverwaltung der Eisenbahnen des Landes Mecklenburg-Vorpommern, der späteren VVB Verkehr mit dem Sitz in Demmin, unterstellt.

Nach Übernahme der Bahnen durch die Rbd Greifswald blieben die bestehenden Kleinbahnverwaltungen erhalten. In den meisten Fällen wurden sie in Kleinbahnabteilungen und in zwei Fällen in Nebenämtern umgewandelt, die den Reichsbahnämtern unterstellt wa-

stellte Nebenamt Friedland wahrzunehmen. Ihm waren die Kleinbahnabteilungen I (Neubrandenburg-Friedland) und II (Mecklenburg-Pommersche Schmalspurbahn) in Friedland und die Kleinbahnabteilung Tribsees (Reststrecken/Anschlußgleise der Stralsund-Tribseeser und Greifswald-Grimmener Eisenbahnen sowie die Franzburger Südbahn) zugeordnet.

Das Baubüro Jarmen, von dem aus der Wiederaufbau der Strecke Schmarsow-Demmin organisiert werden sollte, und die zu diesem Zeitpunkt abgebaute, aber wieder zum Aufbau vorgesehene Strecke Gransee-Neuglobsow waren dem Nebenamt Friedland direkt unterstellt. Ähnliche Aufgaben hatte das Nebenamt Demmin zu übernehmen. Ihm waren die Kleinbahnabteilungen Demmin (Hafenbahn Demmin, Strecke Jarmen Nord-Schmarsow, Raw Jarmen, bahneigener Kraftverkehr), Greifswald (Strecke Kröslin-Wolgast und bahneigener Kraftverkehr) sowie Barth und Putbus angeschlossen.

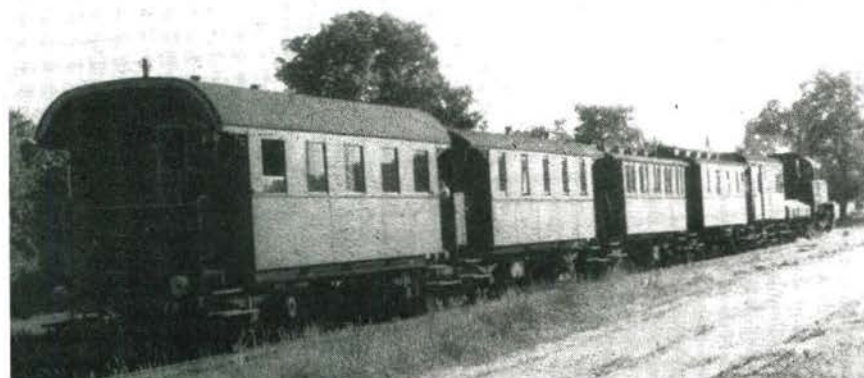
In der Reichsbahndirektion Greifswald nahm am 1. Juli 1949 eine sogenannte Kleinbahnabwicklungsstelle ihre Arbeit auf. Sie bereitete neben umfangreichen Abrechnungsarbeiten zunächst die Übergabe der bahneigenen Kraftverkehrsbetriebe Greifswald und Demmin an die VVB Kraftverkehr Rostock vor. Den ehemaligen Eisenbahnen wurde freigestellt, bei der Deutschen Reichsbahn oder dem Kraftverkehr zu arbeiten. Bis zum 1. Oktober 1949 konnten schließlich sämtliche Neben- und Kleinbahnämter aufgelöst und die Bahnbetriebe direkt den Reichsbahnämtern unterstellt werden. Dadurch hatte sich der Verwaltungsaufwand wesentlich reduziert. Gleichzeitig war ein wichtiger Schritt zur gänzlichen Übernahme der ehemaligen Klein-, Landes- und Privatbahnen am 1. Januar 1950 getan.

Aus mündlichen Überlieferungen von Eisenbahnern ist bekannt, daß diese Entwicklung von den meisten Kollegen nicht bewußt erlebt wurde. Viele unter ihnen verrichteten ihre verantwortungsvolle Arbeit weiterhin wie eh und je fernab von veraltungstechnischen Maßnahmen. Und so muß man die Übernahme dieser Bahnen als einen langwierigen Prozeß sehen, der zwar mit dem 1. Januar 1950 offiziell abgeschlossen war, aber in der Praxis noch später – teilweise erst Jahre danach – bewußt wurde. Das geschah oft dann, wenn einschneidende soziale Verbesserungen durch die Deutsche Reichsbahn wirksam wurden. Unabhängig davon blieben bestimmte, notwendige und für die Deutsche Reichsbahn dann auch einmalige Betriebstechnologien vor allem bei den Schmalspurbahnen bis zu deren Stilllegungen erhalten.

Wolf-Dietger Machel

Quellenangabe

Akten aus dem Verwaltungsarchiv der Rbd Greifswald, Nr. A 148, A 234, A 1134, A 1136



2 Bahnhof Klockow der früheren Prenzlauer Kreiskleinbahnen am 24. Juni 1960 mit einem abfahrtsbereiten Personenzug nach Prenzlau.

3 Ein Blick auf den Bahnhof Stralsund Ost im Jahre 1951, zwei Jahre nach Übernahme durch die DR.

Fotos: G. Meyer, Aue (1 und 2); K. J. Harder, Westerholz (BRD) (3)

3



waren die Bahnen im nördlichen Bereich des Rbd-Bezirktes. Hinzu kam hier, daß als Ersatz für die zum Teil abgebauten Strecken inzwischen landesbahneigene Kraftverkehrsbetriebe aufgebaut worden waren, die zunächst ebenfalls von der Deutschen Reichsbahn übernommen werden mußten. 1946 existierten die Pommerschen Landesbahnen mit sechs selbständigen Bahnen, die Mecklenburg-Pommersche Schmalspurbahn, die bis dahin von Lenz & Co betriebenen Greifswald-Grimmener und Stralsund-Tribseeser Eisenbahnen

ren. So gehörte zum damaligen Reichsbahnamt Eberswalde die Kleinbahnabteilung Finowfurth. Sie hatte den Betrieb auf der ehemaligen Eberswalde-Finowfurter Eisenbahn, der Freienwalde-Zehden Kleinbahn sowie der Bahn Casekow-Penkun-Oder und der Randower Bahn zu führen. Da die beiden zuletzt genannten Bahnen aber abgebaut bzw. stillgelegt waren, ging es hier lediglich um die Verwaltung der vorhandenen Hochbauten. Wesentlich umfangreichere Aufgaben hatte das dem Reichsbahnamt Neustrelitz unter-