8/85

transpress

modell eisenbahner

Ausstellungen in Berlin

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

mosaik

Bevor Sie weiterblättern ...

Jahresmitte – täglich erfahren wir Neues über die zahlreichen Jubiläumsfeierlichkeiten; dieses Heft geht gerade seiner redaktionellen Vollendung entgegen. Als Auftakt für diese Augustausgabe stellen wir Ihnen vier Schnappschüsse aus dem Eisenbahnalltag 1985 vor. Sie erinnern sowohl an den technischen Fortschritt bei der Deutschen Reichsbahn als auch an Kurioses: drei Traktionsarten und eine Begegnung am Rande Berlins. Fast ausnahmslos entstanden diese Aufnahmen „zwischen" den Sonderfahrten und Jubiläumsveranstaltungen in Nossen, Guben, Blankenburg und Berlin. Und ehrlich, geben sie nicht das Kolorit unseres größten sozialistischen Verkehrszweiges wieder?

Die Eisenbahner der DDR bestimmen seit 40 Jahren selbst über ihre Geschicke. Auch diesmal zeichnen wir die wohl bedeutungsvollste Etappe in der 150jährigen Geschichte deutscher Eisenbahnen nach. Begleiten Sie uns bitte dabei! Auf Sie warten u. a. Ausstellungs-Impressionen, eine Traditionslok, das 150. Eisenbahnjubiläum in Belgien, Neues über die große Jubiläumsausstellung des DMV am Berliner Fernsehturm sowie eine breite Palette des internationalen wie Modellbaus in der DDR.

1 Es werden immer weniger: Eine 50.35 zwischen Roßwein und Nossen, N 61345 am 11. Mai 1985.

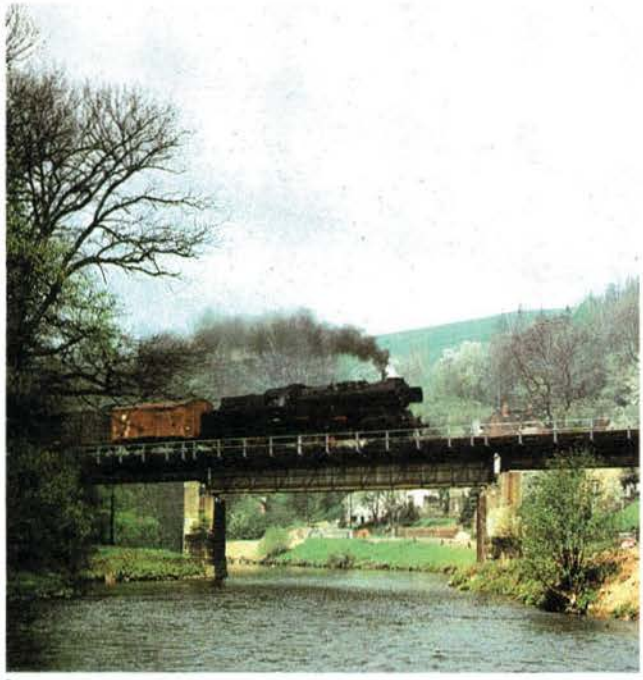
2 Schnellzug mit einer Diesellok der Baureihe 118 nördlich Dresdens; diese Aufnahme entstand bereits vor 1985.

3 Eine „Lady" der Baureihe 243 kurz vor Berlin, D 570 am 9. Juni 1985.

4 In Beeskow ist soeben der Piw 17974 mit der Zuglok 110 154 in der Mitte eingetroffen, 26. Mai 1985.

Fotos: B. Sprang, Berlin (2), J. Steckel, Berlin (4), H.-J. Wilhelm, Berlin (1 und 3)

1



2

3

4

modell eisenbahner

inhalt

8/85

eisenbahn-modellbahn-zeitschrift
34. Jahrgang

transpress
VEB Verlag für Verkehrswesen
Berlin

ISSN 0026-7422

modelleisenbahner

aktuell	Die große Fahrzeugparade	18
	Interview 125 Tage später	19
forum	Leser meinen, schreiben und antworten	2
	Einmal durch Sachsen und zurück	33
	Ins Gleisbildstellwerk geblickt	
	Anzeigen/DMV teilt mit	34/35

eisenbahn

kurzmeldungen	DDR und Ausland/Lokeinsätze	3
mosaik	Die Eisenbahn – Wegbereiter internationaler Verkehrsbeziehungen	12
historie	Die Franzburger Kreisbahnen	16
fahrzeugarchiv	99 4301 19 Jahre Technisches Denkmal	10

nahverkehr

mosaik	1985 – Jahr des öffentlichen Verkehrs in Belgien	7
	Straßenbahnen im Garten	7
international	Vom Wandel eines internationalen Überlandstraßenbahnnetzes	4

modellbahn

anlage	$H0_m$-Anlage „Grünrode"	20
	Kleinstanlage mit preußischen Motiven	26
tips	Ein anderer Antrieb	22
	Neues aus der Werkstatt	24
	Ein PmG in H0	29
	Elektronischer Kehrschleifenbetrieb	30
mosaik	Muldenkipper im Maßstab 1:87	32
	Und doch Spur 0/Modellbau im Maßstab 1:60	36
international	Modellbahnclub Bratislava/Modelleisenbahnen in Belgien	25

Titelbild

Soeben fährt die 89 6109 mit ihrem PmG aus Arendsee kommend am (außer Betrieb gesetzten) Einfahrsignal von Klein Rossau vorbei ... – Mit diesem reizenden Motiv der Gemeinschaftsanlage „Kleinbahnen der Altmark" der AG 1/50 Berlin wollen wir Sie einstimmen auf die vom 19. Oktober bis 3. November am Berliner Fernsehturm stattfindende Jubiläumsausstellung des DMV. Doch wenn Sie schon heute mehr über den PmG auf unserem Titelbild erfahren möchten, dann schlagen Sie bitte die Seiten 28 und 29 auf!

Foto: J. Steckel, Berlin

Redaktion
Verantwortlicher Redakteur:
Ing. Wolf-Dietger Machel
Redakteur:
Dipl.-Ing. oec. Hans-Joachim Wilhelm
Redaktionelle Mitarbeiterin:
Gisela Neumann
Gestaltung: Ing. Inge Biegholdt
Anschrift:
Redaktion „modelleisenbahner"
DDR – 1086 Berlin,
Französische Str. 13/14; PSF 1235
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, 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
Oberingenieur Eisenbahn-Bau-Ing. Günter Fromm, Erfurt
Dr. Christa Gärtner, Dresden
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
Wolfgang Petznick, Magdeburg
Ing. Peter Pohl, Coswig
Ing. Helmut Reinert, Berlin
Gerd Sauerbrey, Erfurt
Dr. Horst Schandert, Berlin
Ing. Rolf Schindler, Dresden
Joachim Schnitzer, Kleinmachnow
Jacques Steckel, Berlin
Hansotto Voigt, Dresden
Dr. Manfred Zimmermann, Sonneberg

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

Redaktionsschluß: 17. 7. 1985
Geplante Auslieferung: 20. 8. 1985

Verlagspostamt Berlin

Geplante Auslieferung des Heftes 9/85: 18. 9. 85

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

Bestellungen nehmen entgegen: in der DDR: sämtliche Postämter und der örtliche Buchhandel; im Ausland: der internationale 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 Gebrüder Petermann GmbH & Co KG, Berlin (West) 30, Kurfürstenstr. 111.
Auslandsbezug wird auch durch den Buchexport Volkseigener Außenhandelsbetrieb der Deutschen Demokratischen Republik, DDR - 7010 Leipzig, Leninstraße 16, und den Verlag vermittelt.

Leser meinen ...

Zweites Gartenbahntreffen in Werdau

Mehr als 120 begeisterte Modelleisenbahner trafen sich am 22. Juni 1985 im Garten des Kreis- und Stadtmuseums Werdau zum diesjährigen Gartenbahntreffen der AG 3/85. Die „Museums-Gartenbahn Werdau" (MGBW) ist nicht nur die erste und einzige ihrer Art in der DDR, sondern eröffnet den Liebhabern großer Spurweiten neue Dimensionen. Wen wundert es also, daß nach dem erfolgreichen Start im Vorjahr zahlreiche Gäste kamen. Neben „alten Hasen" wie Werner Ilgner und Modellbahnfreund Wagner begrüßte der Organisator dieses Treffens, Christian Spindler, vor allem viele junge Gäste. Benjamin war der erst sechsjährige Lars Rewesa aus Karl-Marx-Stadt. Der 65jährige Jürgen Wieduwilt war vom ersten Gartenbahntreffen 1984 so begeistert, daß er kürzlich in 7101 Wachau eine eigene AG ins Leben rief. 60 % der Mitglieder der dortigen AG sind übrigens Jugendliche. Aber zurück zum Werdauer Treffen, zu dem ein Teilnehmer treffend feststellte:

„... das diesjährige zweite Gartenbautreffen hat dazu beigetragen, am Beispiel betriebsfähiger Modelle nicht nur einen Hauch Eisenbahnromantik, sondern die Erinnerung an die revolutionierende Rolle der Dampfmaschine wachzurufen. Wie wohltuend und nützlich waren wiederum Atmosphäre und Ergebnisse dieses Treffens, ging es doch um echtes Fachsimpeln, um Erfahrungen und Ratschläge, um gegenseitige Hilfe, neue Ideen, wie Gleise, Weichen und Weichenantriebe, Lokgetriebe, Radsätze und andere Bauteile mit wenig Aufwand so detailgetreu und funktionssicher wie möglich gebaut werden können. Hilfen also für Anfänger und Experten. Die „Werdauer" vollbringen mit diesem Beispiel eine ähnliche Pionierleistung wie die „Marienberger" mit ihren Bauteilen für die Gartenbahn."

Freundschaftliche Kontakte der Werdauer zu Gleichgesinnten in sozialistischen Nachbarländern bewiesen, daß sich großen Nenngrößen auch dort immer größerer Beliebtheit erfreuen. Darüber informieren die Freunde der AG 3/85 in einem Schaukasten ebenso wie über australische Eisenbahnfreunde.

Dr. S. Keil, Dresden

Auf Schusters Rappen ...

„Auf alten Bahndämmen Brandenburgs und Mecklenburgs" – unter diesem Motto organisieren die AG 1/11 „Verkehrsgeschichte" im DMV der DDR sowie zwei Berliner Wander-Sektionen ihre inzwischen schon traditionellen Wanderungen. Diesmal hatten sich am 1. Juni mehr als 350 Eisenbahn- und Sportfreunde für einige Routen durch den Niederen Fläming entschieden und wandelten auf den Spuren der 1900 eröffneten, aber schon 1965 stillgelegten ehemaligen Jüterbog-Luckenwalder Kreiskleinbahnen. Gestartet wurde diese körperlich wie geistig anregende Tour am ehemaligen Kleinbahnhof Jüterbog, wo man als „1000. Bahndamm-Wanderin" die 66jährige Margarete Freundel begrüßen konnte. Der Jüngste des Teilnehmerfeldes war erst vier Jahre alt. Und noch eins:

Interessenten sollten sich schon den 31. Mai 1986 vormerken, denn dann soll es von Neubrandenburg nach Möllenhagen gehen!

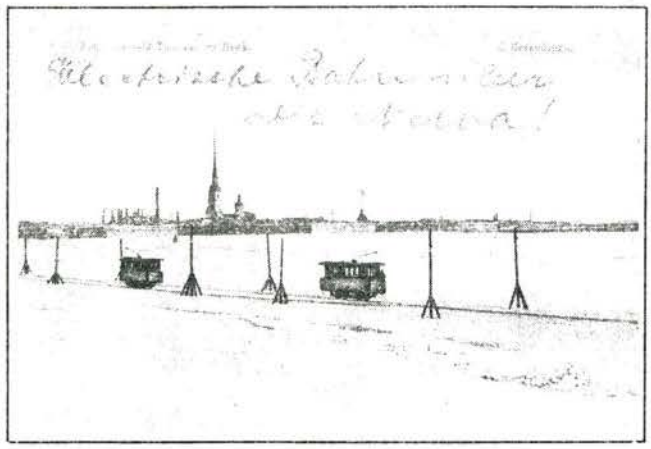
H.-J. Pohl, Berlin

Leser schreiben ...

Erinnerungen

Der im Heft 5/1985 veröffentlichte Beitrag „Von 900 Tagen fuhr sie 800" über die Geschichte der Straßenbahn Leningrads hat mich sehr ergriffen. Aber ich erinnerte mich in diesem Zusammenhang auch an einige historische Ansichtskarten mit Motiven aus der Frühzeit der Straßenbahn. Die untenstehend abgebildete Ansichtskarte aus dem Jahre 1911 zeigt eine historische elektrische Straßenbahn bei der Fahrt über die vereiste Newa.

G. Clauß, Leipzig



Leser antworten ...

„Triplex-Maschine"

Bei dem im Heft 4/1985 auf Seite 37 vorgestellten Modell „Virginian" (Erbauer K. Bodowski) handelt es sich meiner Meinung nach nicht um eine Mallet-, sondern um eine sog. Triplex-Maschine. „Tri" kennzeichnet das dritte Triebwerk, das sich bei diesem Modell unter dem Tender befindet. Solche Bauarten entstanden zu Beginn des 20. Jahrhunderts, als die Eisenbahnen Nordamerikas immer stärkere Lokomotiven verlangten. Beispielsweise ließ die ERIE-RAILROAD 1913 eine Triplex-Maschine bauen, die im Maßstab 1:87 365 mm lang wäre. Allerdings erwiesen sich die Maschinen in ihrer Unterhaltung als zu aufwendig. Man verschrottete sie – oder baute sie wie die Loks der VIRGINIAN-RAILROAD in Mallet-Maschinen um. Übrigens war die größte Mallet-Bauart, die „Big Boy", noch bis 1961 in den USA im Einsatz.

D. Wunsch, Mylau

Wartezeiten

Die Arbeitsgemeinschaft 1/25 bittet alle Interessenten ihrer Kleinserien-Modelle um Verständnis, daß angesichts der hohen Nachfrage mit längeren Wartezeiten zu rechnen ist. In diesem Zusammenhang sei nochmals daran erinnert, daß *nur* Bestellungen von Arbeitsgemeinschaften bzw. von DMV-Mitgliedern unter Angabe der AG- oder DMV-Mitgliedsnummer auf den jeweiligen Bestellungen bearbeitet werden können.

mü

Tücke im Detail

Die im Heft 6 irrtümlicherweise in der Vorschau aus Heft 7 angekündigte Bauanleitung für eine Schiebebühne war überflüssig, denn dieser Beitrag wurde aus technischen Gründen schon in Heft 6 vorgezogen, und die auf Seite 31 wiedergegebene Abbildung „Bettungskörper ..." ist leider kopfstehend montiert worden. Wie listig das Druckfehlerteufelchen sein kann, das erlebten wir auf Seite 23, wo sich in der 20. Zeile des Beitrages eine Schiebebühne in eine „Schwebebühne" verwandelte.

me

transpress lädt ein

„40 Jahre Eisenbahn in Volkes Hand – 150 Jahre deutsche Eisenbahnen"

ein Lichtbildervortrag mit den Autoren J. Lindow u. K. Wegner

Eine Messeveranstaltung des transpress VEB Verlag für Verkehrswesen Berlin

am 3. September 1985, 20.00 Uhr, Raum 207 in der Leipzig-Information am Sachsenplatz.

Der Kartenverkauf findet nur über die Leipzig-Information statt.

Heckmeck ...

Bleibt nur zu bemerken: „Wenn Schranke geöffnet bleibt, kein Zug kommt".
Foto: M. Reimer, Berlin

Neue leistungsstarke Lok für die BAM

Um die geplante Erhöhung der Gütertransportleistung auf den in Betrieb befindlichen Strecken der BAM schneller zu erreichen, wurde eine neue leistungsstarke Lok vom Nowotscherkassker Elektrolokomotivwerk entwickelt. Diese zwölfachsige Ellok WL 85 bestand kürzlich ihren zweiten Bewährungstest unter den Bedingungen des sibirischen Winters in der Krasnojarsker Region. Zuvor wurde sie auf einer 20 000 Kilometer langen Fahrt durch den Kaukasus auf „Herz und Nieren" geprüft. Sie soll vorwiegend auf der Baikal-Amur-Magistrale eingesetzt werden und wird Überlastzüge von 10 000 Bruttotonnen fortbewegen. Ihre Serienproduktion wird noch in diesem Jahr aufgenommen. Kürzlich erhielt die BAM in Würdigung des großen Beitrages der Jugend beim Bau dieser weltbekannten Bahn den Zusatznamen „Leninscher Komsomol".
Ri.

25 Jahre PE Halle

Vor 25 Jahren, am 12. Juni 1960, wurde die Pioniereisenbahn vom Oberbürgermeister der Stadt Halle feierlich eröffnet. Sie entstand im Nationalen Aufbauwerk, unterstützt durch Dienststellen der Deutschen Reichsbahn. 115 Pioniere und FDJler sind heute bei der Bahn tätig. Im Eröffnungsjahr waren es lediglich 18 Pioniere. Seit Bestehen der Bahn waren etwa 950 Pioniere am Objekt eingesetzt. 1967 konnte der Zwei-Zug-Betrieb aufgenommen werden, nachdem drei Dieselloks und elf Wagen vorhanden waren. Im Laufe der Jahre entstanden neben einem Lokschuppen auch andere Hochbauten. Bemerkenswert ist übrigens ein modifiziertes Gleisbildstellwerk im Bahnhof „Völkerfreundschaft".

Im Jahre 1983 wurde eine Elektrospeicherlokomotive in Dienst gestellt (siehe Abb.). Diese neue Attraktion, sie wurde der BR 110 der DR im Maßstab 1:2,4 nachempfunden, entstand im Bw Halle G („me" berichtete darüber bereits im Heft 5/84).
Text und Foto:
R. Panse, Halle

Břeclav – Přerov elektrisch

Nach vierjähriger Bauzeit wurde am 29. März 1985 der elektrische Zugbetrieb auf dieser knapp 100 km langen mährischen Strecke aufgenommen. Früher als Teil der Kaiser Ferdinand Nordbahn betrieben, dient diese Verbindung heute in erster Linie dem Transitverkehr. Auf der Strecke werden zwei Stromsysteme (3-kV-Gleichstrom Přerov – Nedakonice und 25 kV/50 Hz Nedakonice – Břeclav) angewendet. Während an den sogenannten Trennstellen, wie in Kutná Hora Hl. N., wo der Ellokwechsel mit Hilfe einer Diesellok stattfindet, wird der Streckenabschnitt Breclav – Prerov ohne Halt durchfahren. Zum Einsatz gelangen Mehrsystemlokomotiven der BR ES 499.2. Inzwischen verfügen die ČSD über 3 260 km elektrifizierte Strecken.
Pschr.

150 Jahre Eisenbahn in Belgien

Vier belgische Sonderbriefmarken und ein Block erschienen am 5. Mai anläßlich dieses Eisenbahnjubiläums; wir stellen einen Wert davon als Vorankündigung auf die nachfolgenden Beiträge zu diesem Thema vor. Für

Eisenbahn-Philatelisten noch ein Hinweis: Am 5. Mai war in Mechelen ebenfalls ein Sonderstempel im Einsatz, der an die Eröffnungsfahrt der Eisenbahn auf dem europäischen Kontinent erinnerte.
me

Lok-einsätze

Bw Aue
Umläufe: Tag 1: **Mo–Fr:** Aue 4.55 Uhr (18617) 6.56 Uhr Khbf 7.37 Uhr (Lz) 7.40 Uhr Ks 8.14 Uhr (64354) 11.31 Uhr Aue 15.23 Uhr (65355) 15.53 Uhr Zi 16.58 Uhr (70916) 17.08 Uhr Lntz 17.24 Uhr (70915) 17.34 Uhr Zi 17.50 Uhr (Lz) 18.14 Uhr Aue. **Sa–So:** Aue 7.43 Uhr (66322) 9.31 Uhr Zw 11.26 Uhr (54309) 12.26 Uhr Aue.
Tag 2: **Mo–Fr:** Khbf 5.12 Uhr (18612) 7.06 Uhr Aue 7.43 Uhr (66322) 9.28 Uhr Zw 13.38 Uhr (54311) 14.45 Uhr Aue 15.23 Uhr (Sl 65355) 15.53 Uhr Zi 17.25 Uhr (65359) 22.47 Uhr Hof. **Sa–So:** Aue 4.03 Uhr (18613) 5.38 Uhr Khbf – Bedarf Glösa – (Lz) Ks 8.14 Uhr (64354) 12.50 Uhr Aue 15.10 Uhr (65355) 15.40 Uhr Zi 17.25 Uhr (65359) 22.47 Uhr Hof.
Tag 3: **Mo–Fr:** Aue 5.33 Uhr (18619) 6.21 Uhr Tal 6.38 Uhr (Lrv 18619) 6.53 Uhr Zi (Verschub) 9.34 Uhr (70912) 9.44 Uhr Lntz 10.04 Uhr (70913) 10.14 Uhr Zi 12.26 Uhr (18618) 12.50 Uhr Aue 16.03 Uhr (9675) 17.05 Uhr J 17.54 Uhr (9672) 18.28 Uhr Sch. **Sa–So:** Khbf 5.29 Uhr (18612) 7.03 Uhr 8.04 Uhr (49512) 9.10 Uhr Wru 9.30 Uhr (Lz) 9.40 Uhr Zw 13.38 Uhr (54311) 14.45 Uhr Aue 15.10 Uhr (Sl 65355) 15.40 Uhr Zi 16.10 Uhr (Lz) 16.50 Uhr Aue 18.20 Uhr (67393) 19.14 Uhr Atl 19.30 Uhr (Lz) 19.58 Uhr Aue. Vor den Ortsangaben Abfahrzeit, dahinter Ankunftszeit!
Legende: Khbf – K.-M.-Stadt Hbf., Ks – K.-M.-Stadt Süd, Zi – Zwönitz, Lntz – Lößnitz o. Bhf, Wru – Werdau, Zw – Zwickau Hbf. Hof – Hilbersdorf Stw. 2, Tal – Talheim, J – Johanngeorgenstadt, Sch – Schwarzenberg, Atl – Antonsthal, Sl – Schieb, Lrv – Leerzug
Mey. (Mitte Juni)

Bw Elsterwerda
Lokbestand: 52 8020 (R), 52 8104 (E), 52 8149 (R).
Umläufe: Üg und N im Raum Zeischa – Kahla von 6.00 Uhr bis 15.00 Uhr, *KBS 400:* P 3947 (Mo–Fr), Gag ab Riesa 18.19 Uhr, Elsterwerda an 18.53 Uhr.
Lam. (Mitte Juni)

Bw Brandenburg
Lokbestand: 52 8135, 52 8156, 52 8167, 52 8178, 52 8180, 52 8184 – alle unter Dampf, 8184 Hzl. Die folgenden Loks befinden sich in Brandenburg-Altstadt und sind kalt: 52 8074, 52 8127, 52 8137, 52 8176, 52 8159, 52 8181, 52 8182.
Di (Ende Juni)

Bw Halberstadt
Lokbestand: wie im Heft 7 gemeldet.
Umläufe: KBS 716: Th Gbf an 8.00 Uhr (67700), Th Hbf ab 9.53 Uhr (67701), Th Hbf an 10.47 Uhr (19408), Th Hbf ab 13.51 Uhr, Th Hbf ab 17.53 Uhr (P 8439, Sa/So), Th Gbf an 19.45 Uhr (67704).
Jani (Ende Juni)

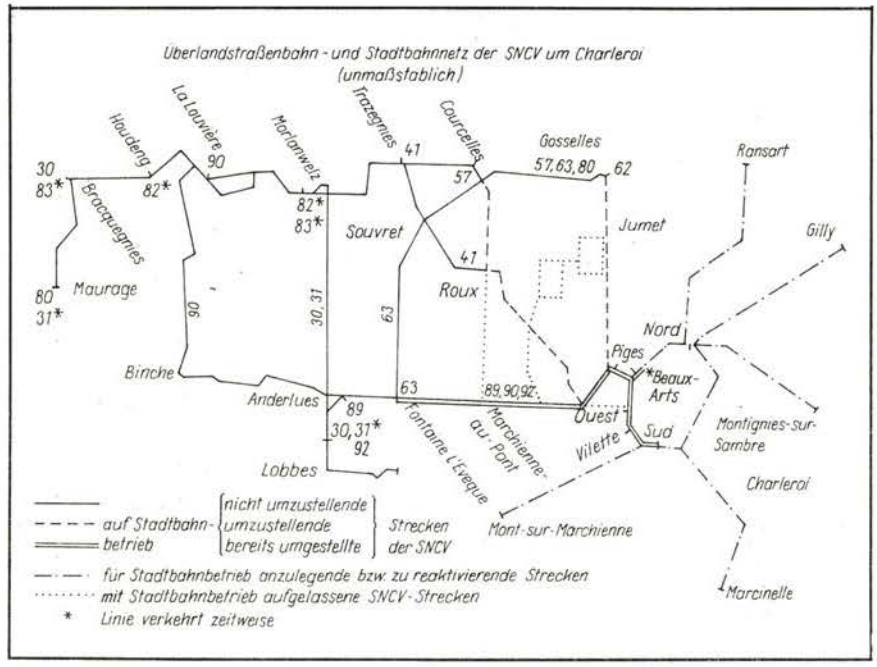
Lutz Habrecht, Berlin

Vom Wandel eines belgischen Überlandstraßenbahnnetzes

Anläßlich des bevorstehenden MOROP-Kongresses, der vom 15. bis 21. September 1985 in Brüssel stattfinden wird, stellen wir die Überlandstraßenbahnen im Raum Charleroi vor.

Wenn es sich dabei auch nur noch um Reste einst sehr umfangreicher Überlandstraßenbahnbetriebe handelt, so haben belgische Verkehrsexperten noch vor der restlosen Stillegung dieser Bahnen erkannt, daß aus verschiedenen Gründen die künftige Beibehaltung der noch vorhandenen Strecken notwendig ist. Dementsprechend wird dieses Nahverkehrsmittel nun Schritt für Schritt modernisiert.

Die Fachleute der klassischen Verkehrsgeographie stellten Belgien schon vor vielen Jahrzehnten als das europäische Land mit dem dichtesten Eisenbahnnetz heraus. Einst entfielen auf dieses 30 513 km² große Territorium 5 263 km regelspurige Haupt- und Nebenstrekken. Neben den zahlreichen Haupt- und Nebenstrecken der Nationalgesellschaft der Belgischen Eisenbahnen (SNCB/NMBS) bestand ein Bahnnetz dritter Ordnung, die Tertiär- oder Vizinalbahnen. Es handelte sich um zusammenhängende Teilnetze von meterspurigen Überlandstraßenbahnen, deren Funktion in der Erschließung des Umlands der größeren belgischen Städte bestand. Der anfängliche Dampfbetrieb wurde später durch leichte Verbrennungstriebwagen und teilweise (ab 1894 auf einer Brüsseler Vorortlinie) durch den elektrischen Betrieb ersetzt. Durch die in großstädtischen Ballungsräumen notwendige Erhöhung der Beförderungskapazität existierten während der Jahrhundertwende um Brüssel, Charleroi, Lüttich und Namur bereits Teilnetze beachtlichen Ausmaßes, die landesweit im Besitz der Société Nationale des Chemins de fer Vizinaux (SNCV), der nationalen Kleinbahngesellschaft waren und von ihr teilweise noch heute betrieben werden. 1950 betrug das Gesamtnetz der SNCV mit einem Fahrzeugbestand von etwa 1 000 Trieb- und 850 Beiwagen 4 200 km. Davon wurden 1 500 km elektrisch betrieben. Die Straßenbahnnetze der Verkehrsbetriebe mehrerer Großstädte waren auch gleismäßig direkt mit den eindringenden SNCV-Strecken verbunden. In Brüssel beispielsweise, dessen städtisches Netz regelspurig ist, gab es eine Vielzahl von Gemeinschaftsstrecken, die in der Regel als Dreischienengleis ausgeführt waren und an den Verflechtungsstellen die seltsamsten gleisgeometrischen Gebilde ergaben. In den 50er und 60er Jahren setzte für die SNCV der Verkehrsträgerwechsel auf den Omnibus in großem Umfang ein. Die elektrifizierten SNCV-Strecken waren davon keineswegs ausgenommen. Brüssels letzte SNCV-Linie G stellte schließlich 1978 ihren Betrieb ein. Während Busse ihre Aufgaben übernahmen, wurde der innerstädtische Verkehr durch drei, vorerst von Zügen der Brüsseler Straßenbahn befahrenen Pre-Metro-Strecken in Nord-Süd-Richtung und einer in Ost-West-Richtung verlaufenden (Voll-)Metrostrecke beschleunigt. Erfreulicherweise hat man mit dem Brüsseler Landstraßenbahn-Museum den vormals großen Schienenverkehrsaktivitäten der SNCV in dieser Region ein würdiges Denkmal gesetzt.



Überlandstraßenbahnverkehr um Charleroi im Hainaut

Solcherart Erinnerung ist an zwei verbliebenen Teilnetzen des SNCV-Überlandstraßenbahnverkehrs noch nicht nötig: Die 68 km lange Strecke De Panne – Oostende – Knokke, die längs der belgischen Küste bedeutende Badeorte und Hafenstädte verbindet und das Restnetz um Charleroi, dem Zentrum der belgischen Montan- und Schwerindustrie, bestehen noch heute. Die Charleroier Bahnen werden derzeit modernisiert, um eine spürbare Steigerung der Anziehungskraft schienengebundener Massenverkehrsmittel zu erreichen.

Zunächst einige Bemerkungen zur geographisch-ökonomischen und demographischen Situation des Gebiets um Charleroi: Diese Stadt im Hainaut (Hennegau), zum wallonischen Teil Belgiens gehörig, hat infolge eines Gesetzes zur Schaffung von Gemeindezusammenschlüssen von 1977 ihre heutige Gestalt und Struktur erhalten. Angegliedert wurden dem jetzigen Charleroi-centre (früher Charleroi) 14 Gemeinden. Die Stadtfläche beträgt jetzt 102 km², im Jahr des Zusammenschlusses gab es hier 227 000 Einwohner. Das neue Charleroi grenzt an neun Gemeindekomplexe, die ihrerseits 42 Städte und Dörfer in sich aufnahmen. Im Großraum Charleroi leben heute annähernd 450 000 Menschen.

Um Charleroi war die Schwerindustrie jahrzehntelang dominierend und hat das Landschaftsbild, die Beschäftigungsstruktur und auch die Verkehrsbeziehungen bestimmt. Heute ist das einstige belgische Kohlerevier durch einen anhaltenden Rückgang der Zahl der Arbeitsplätze und ein beispielloses Zechensterben gekennzeichnet.

So wurde im Herbst 1984 das letzte Steinkohlebergwerk Walloniens in Farciennes bei Charleroi stillgelegt. Unerhörte Anstrengungen und Mittel sind zur Rekultivierung der verlassenen Bergwerkgebiete erforderlich.

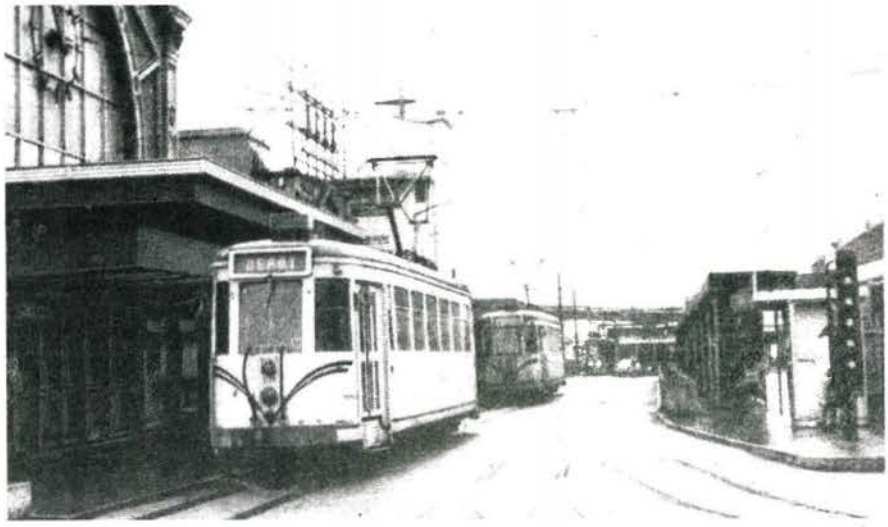
Ein beachtlicher Teil des Verkehrs dieser Region, insbesondere zwischen Charleroi und seiner nördlichen und westlichen Umgebung, sichert noch heute der dortige Straßenbahnbetrieb der SNCV mit seinem 140 km langen Streckennetz. Es ist nur das Rudiment eines vielfach größeren Netzes, das zwischen 1930 und 1936 aus der Verbindung der Teilnetze um die Städte Charleroi, La Louvière und Mons hervorging. Das bestehende Netz hat in Charleroi-

1 Triebwagen 9133 auf der im Juni 1985 teilweise auf Busbetrieb umgestellten Linie 41 im Straßenbild von Trazegnies. Deutlich ist die Klappstufe erkennbar, die den freizügigen Einsatz des Fahrzeugs gewährleistet. Der Ein- und Ausstieg ist sowohl von der Straßenfahrbahn als auch vom Stadtbahnsteig aus möglich.
2 Tunnelmund einer Pre-Metrostrecke der Straßenbahn in Brüssel. Hier bei Einfahrt eines Zuges der Linie 101, die mit modernen Zweirichtungsgelenkwagen der seit 1967 beschafften Serie bedient wird.
3 Bereitgestellte Reservewagen auf einem Abstellgleis der Endstation Bahnhof Charleroi Sud. Im Hintergrund ein umgebauter „Rekowagen" (Zweilichtspitzensignal) am vorläufigen Bahnsteig. Die äußerlich modernisierten Wagen sind aber nun schon über 50 Jahre alt!

1

2

3



centre zwei Ausgangspunkte, den innerstädtischen Charleroi-Beaux-Arts und den etwas peripher am SNCB-Bahnhof Charleroi-Sud gelegenen.

Eine abwechslungsreiche Trassenführung

Sämtliche Linien führen, bevor sie sich weiter verzweigen, auf zwei Streckenästen zweigleisig aus der Innenstadt heraus, wobei teilweise jetzt schon Anlagen der künftigen Stadtbahn benutzt werden. Großstädtisch wirkende, zweigleisige Streckenführungen wechseln mit eingleisigen, krümmungsreichen Kleinstadt- und Dorfpassagen, wenig einladenden Bergbau- und Industrielandschaften mit plötzlich auftauchenden, geradezu malerischen Abschnitten. Häufig geht das seitlich oder mittig in der Straße gelegene Streckengleis unvermittelt auf einen völlig straßenunabhängig trassierten eigenen Bahnkörper über und umgekehrt. Zwischen Charleroi und Anderlues wiederum gibt es bereits völlig neu angelegte, als Stadtbahn ausgebaute und in Ortslagen zum Teil unterirdisch geführte Streckenabschnitte. Die hügelige Landschaft wird in teilweise beachtlichen Neigungen bewältigt, es gibt Streckenteile parallel zu Wasserläufen, wie auch zu Staats- oder Anschlußbahngleisen.

Die Strecken sind mit Ausnahme der Hauptbahnen in Charleroi und La Louvière und der bereits als Stadtbahn neu gebauten Abschnitte eingleisig. Die Haltestellenabstände sind für eine Überlandbahn relativ gering, da noch zahlreiche „Arrêts sur demande" existieren. Dabei handelt es sich um Bedarfshaltestellen. Wurde 1982 das ausgesprochene Verästelungsnetz noch durch 14 Linien bedient, so sind inzwischen durch Streckenstillegungen eine Anzahl Linien aufgelassen worden. Darunter sind auch die vier Linien mit je zwei Ringstreckenführungen (Liniennummern getrennt nach der Richtung der Befahrung), die durch das Stadtgebiet von Charleroi führten. Die längste Linie 80 führt nach Maurage (Länge 39 km), dem früheren Anschlußpunkt an das Netz um Mons. Auf dem vormals durch die Linie 92 bedienten und 1983 auf Busbetrieb umgestellten Abschnitt Anderlues – Thuin zwischen Lobbes und Thuin, einem Streckenteil das ins malerische Sambre-Tal abfällt, ist inzwischen ein Traditionsbetrieb eingerichtet worden.

Betrieb und Verkehr im Hainaut

Das Grundintervall des üblichen starren Fahrplans beträgt 30 Minuten. Durch den gegebenen Decklinienbetrieb entstehen entsprechende Verdichtungen. Auf den beiden aus Charleroi herausführenden Streckenästen z. B. betragen sie bis zu fünf Minuten. Die Fahrtzielangaben sind auf Rollband in dem in Belgien üblichen, großformatigen Zielschildkasten untergebracht und beschränken sich auf französischsprachige Ortsbezeichnungen. Die Liniennummernangaben sind auf dem gleichen Rollband mittig angebracht. Zu der stets hohen Fahrplantreue, mit der die Kurse trotz des starken Kraftfahrzeugverkehrs auf relativ schmalen Straßen verkehren, tragen die in den Fahrplanaufbau eingerechneten (und bei den stattlichen Linienlängen sicherlich kaum entbehrlichen) Pufferzeiten bei. Vor dem Befahren besonders enger Stellen, in Ortsdurchfahrten oder bei Lagewechsel des Streckengleises, kündigen die SNCV-Kurse ihr Annähern durch das Signal eines lauten Zweiklanghorns an. Bei Ein- und Ausfahrten in bzw. aus öffentlichen Straßen sichern vielerorts Warnkreuze der Bahn die Vorfahrt.

In den Charleroier SNCV-Wagen erfolgt der Fahrgeldeinzug überwiegend durch den Wagenführer. Ausgegeben werden Rollenfahrscheine aus auch bei einigen DDR-Kraftverkehrsbetrieben üblichen Almex-Druckern. Auf dem Netz gilt ein Zonentarif. Für den Nahbereich von Charleroi und La Louvière sind leicht rabattierte Mehrfahrtkarten für die einzelnen Preisstufen erhältlich. An verkehrlich und betrieblich wichtigen Punkten im Netz sind Standposten der SNCV tätig, die neben dem Fahrausweisverkauf auch bestimmte Aufgaben der Betriebsüberwachung wahrnehmen.

Gute Fahreigenschaften – der SNCV-Einheitstriebwagen

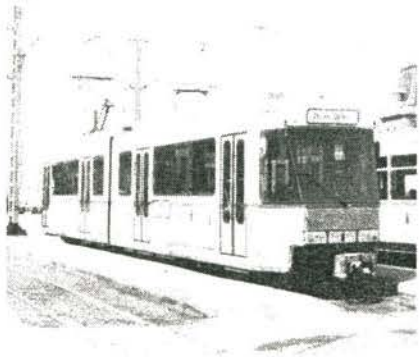
Der Wagenpark bestand bis in die jüngste Vergangenheit fast ausschließlich aus schweren vierachsigen SNCV-Einheitstriebwagen, die in den 50er Jahren durch Umbau älterer Typen in den Werkstätten der SNCV entstanden und nach Stillegung von Teilnetzen in ande-

ren Landesteilen auch zur Vereinheitlichung des Wagenparks des Hainaut-Netzes beitrugen. Einen besonderen Bedienkomfort weisen die Wagen nicht auf. Die vier Tatzlagermotoren werden über handbediente Nockenfahrschalter gesteuert. Dennoch sind die Fahreigenschaften zufriedenstellend und die Unterhaltung einfach und ökonomisch. In Charleroi ist außerdem eine rekonstruierte Version des Wagens mit moderner Front- und Heckpartie und der neuzeitlichen Außenlackierung (elfenbein – blaue Zierleiste – orange der SNCV-Busse) anzutreffen. Die Triebwagen sind im Bedarfsfall mit einer Doppelschraubenkupplung (die fast über die ganze Wagenbreite verlaufende Rammbohle ist gefedert und hat Pufferfunktion) mit Beiwagen kuppelbar. Passende Einrichtungs- als auch Zweirichtungsbeiwagen sind zwar noch vorhanden, doch werden sie kaum eingesetzt. Ein Teil der Triebwagen erhielt Klappstufen, um die bereits fertiggestellten Abschnitte der künftigen Stadtbahn (hier Metro legér oder Halbmetro genannt) mit ihren 55 cm hohen Bahnsteigkanten befahren zu können. Seit 1981 wird der Fahrzeugpark der SNCV, sowohl des Hainaut-Netzes als auch des Küstennetzes durch zweigliedrige, sechsachsige Gelenkwagen mit Jacobs-Drehgestellen modernisiert. Die Fahrzeuge liefert das bekannte nationale, nicht nur auf dem Schienenfahrzeugsektor tätige Großunternehmen BN (La Brugeoise et Nivelles). Sie folgen vom Äußeren und von der Antriebstechnik einer sehr modernen Konzeption und sind entsprechend den Wünschen des Auftraggebers für Mehrfachsteuerung und Zweirichtungsbetrieb ausgelegt.

Die Unterhaltung des gesamten Wagenparks des Hainaut-Netzes obliegt den drei Betriebshöfen in Charleroi, Anderlues und La Louvière sowie der Hauptwerkstatt in Jumet.

4

5



4 Früher waren trotz der anderen Spurweite die Straßenbahnen der Stadt Brüssel mit SNCV-Netz eng verflochten. Rechts ein PCC-Wagen der zwischen 1951 und 1971 beschafften Serie, links ein sechsachsiger Gelenkwagen des ab 1967 gelieferten Typs (LüK: 20,5 m, Masse: 21,5 t, Kapazität: 173 Fahrgäste)

5 Moderner sechsachsiger Zweirichtungs-Gelenkzug hergestellt im Jahre 1981 bei La Brugeoise et Nivelles. Wagen dieser Bauart fahren auf den Linien im Raum Charleroi.

Fotos: Verfasser

Ehrgeizige Projekte – Ringbahnstrecke im Bau

Zu den ehrgeizigen Projekten Charlerois, dessen städtischer Straßenbahnbetrieb 1974 aufgegeben wurde, gehört die Schaffung der genannten Metro legér, etwa nach dem Anlageprinzip der sogenannten Stadtbahnen in verschiedenen Städten der BRD. Schienenbahnen also, die im innerstädtischen Bereich häufig auch eigene Gleistrassen und vom öffentlichen Verkehr getrennte Haltestelleneinrichtungen (vielfach in unterirdischer Bauweise) benutzen, betrieblich und unterhaltsseitig aber mit dem Netz der Straßenbahn, der auch die leichtere Bauweise ihres Wagenpark eher entspricht, verflochten sind. Dabei dient der Metro léger-Begriff der präzisen Abgrenzung gegenüber dem Terminus „Pre-Metro" („Vor-Metro"). Charakteristikum ist – wie in Brüssel praktiziert – das vorläufige Befahren von später für den Vollmetrobetrieb vorgesehenen Strecken mit nicht besonders angepaßten Zügen der Straßenbahn. Dafür werden die Mittelteile der künftigen (0,90 m über SO hohen) Metrobahnsteige zunächst über die für Straßenbahnzüge notwendige Länge 0,20 m hoch angelegt.

In Charleroi ist eine 4,3 km lange Ringstrecke im Bau, die das Weichbild der Stadt umschließen wird. Der Topographie Charlerois folgend wird 2,1 km Strecke im Norden als Tunnelbahn ausgeführt, 1,7 km bilden Viadukte und 0,5 km Strecke liegen niveaugleich als eigene Trasse. Innerhalb des Rings beträgt der maximale Höhenunterschied (zwischen den Stationen Nord und Süd) 43 m. Bereits fertiggestellt und von den Zügen der SNCV-Linien genutzt ist der westliche Abschnitt mit den Stationen SNCB-Bahnhof Sud (straßenniveaugleiche, provisorische Schleifenanlage), Vilette und Piges (beide in Viaduktlage) sowie SNCB-Bahnhof Ouest und der neuen zweiten innerstädtischen Endstation Beaux-Arts (beide unterirdisch). Folgen wird ein längeres unterirdisches Stück mit den Stationen SNCB-Bahnhof Nord, Tirou, Hôpital civil, Parc und darauf eine aufgeständerte Hochbahnpassage über die Sambre bis wiederum zum SNCB-Bahnhof Sud. Aufgelassen werden konnte bereits mit der Inbetriebnahme der Station Beaux-Arts und der Verbindung zwischen Piges und der bestehenden Strecke nach Marchienne-au-Pont (interessante Untertunnelung einer Halde) der Endpunkt Eden. In den Ring werden acht, z. T. bereits vorher ineinander mündende Radialstrecken eingeführt, wobei es sich bei den Strecken aus Fontaine/l'Evêque (8,5 km), Roux/Courcelles (7,3 km) und Lodelinsart/Gosselies (8,6 km) um heutige Überlandbahnstrecken der SNCV handelt, die dem Stadtbahncharakter angepaßt, streckenweise neu trassiert oder rekonstruiert werden. Die anderen Radialen nach Ransart (4,4 km), Gilly (4,4 km), Montignies-sur-Sambre (3 km), Marcinelle/Loveral (3,2 km) und Mont-sur-Marchienne (6,0 km) sind neu anzulegen. Einige Abschnitte waren ehemalige Überlandstrecken. Bei Neuanlagen und Trassierungsverbesserungen richten sich die Bemühungen vorrangig darauf, verlassene Industrieanlagen oder Schienenwege umzufunktionieren. Erklärtes Ziel ist es, auf dem Stadtbahnsystem eine Reisegeschwindigkeit von 30 km/h zu erreichen. Das Investitionsvolumen wurde 1981 mit rund 20 Milliarden Belgische Franken (etwa 1,2 Milliarden Mark) angegeben. Hierin eingeschlossen sind die Kosten für flankierende Maßnahmen, wie beispielsweise die Schaffung von Parkplätzen für Pkws und Zweiradfahrzeuge an allen bedeutenden Stationen, um zur Nutzung des Park-and-Ride-Systems anzuregen. Das durch den Stadtbahnbetrieb bediente Netz soll 61 Zugangspunkte und eine Länge von 52 km erhalten. Berücksichtigt man die Neubaustrecken, so werden 31 km des heute bestehenden Überlandstraßenbahnnetzes der SNCV in und um Charleroi künftig als Stadtbahn betrieben. Das übrigens mehr als 100 km lange Streckennetz der SNCV im Hainaut soll ebenfalls bestehen bleiben und zu einem späteren Zeitpunkt den technischen Erfordernissen eines modernen Überlandstraßenbahnverkehrs angepaßt oder durch Busbetrieb ersetzt werden.

Quellenangaben

(1) –: Informationsbulletin der Information de la Ville de Charleroi, Ausgabe 1980
(2) –: eisenbahn-magazin, Nr. 8/81, Monatsschrift der Alba-Publikation, Düsseldorf (BRD)
(3) –: Informationsblatt „Bruxelles-Nord: Musee des chemins de fer", Eigenverlag SNCB 1983, Brüsse! (Belgien)
(4) –: Sommerfahrplan 1981 der SNCV-Gruppe Charleroi, Herausgeber: SNCV Charleroi (Belgien)

1985 – Jahr des öffentlichen Verkehrs in Belgien

Als am 5. Mai 1835 zwischen Mechelen und Brüssel die erste Eisenbahn Belgiens fuhr, begann damit ein neues Zeitalter: der Siegeszug der Eisenbahn auf dem europäischen Kontinent. 1885, vor 100 Jahren also, rief man die SNCV-NMVB, die Nationale Kleinbahngesellschaft ins Leben. Sie sollte vor allem ländliche Regionen bedienen ohne teure Kunstbauten zu errichten. Daraus wurde ein 6000 km langes Streckennetz. Heute gibt es in Belgien ein 3900 km umfassendes Regelspurnetz, dessen Hauptstrecken inzwischen alle elektrifiziert sind. Ein anderes Jubiläumsereignis liegt 50 Jahre zurück: die Inbetriebnahme der ersten elektrisch betriebenen Strecke der SNCB-NMBS (diese noch heute bestehende Eisenbahngesellschaft wurde 1926 gegründet). Sie führte von Brüssel nach Antwerpen und war für 3 000 Volt Gleichstrom konzipiert.

Seit dem 3. Juni 1984 fährt man auf allen Strecken im Taktfahrplan, also im Stundenrhythmus (!) bzw. auf Magistralen halbstündlich. Eingesetzt werden Intercity- und Inter-Regio-Züge; dieses System entspricht aber nicht dem der DB, denn in Belgien sind die Entfernungen bedeutend kleiner. Auf allen Hauptstrecken beträgt die Maximalgeschwindigkeit 140 km/h.

Diese drei Jubiläen werden natürlich durch zahlreiche Veranstaltungen gefeiert. Einer der Höhepunkte war die Instandsetzung der Stromlinienlok BR 12, der neben der BR 29 zweiten betriebsfähigen belgischen Dampflok.

1

2

1 Die neuste belgische Lokomotive, die Baureihe 21, vor einem IC-Zug Antwerpen – Gent in der Nähe von Gent
2 Die Traditionsbahn CFV3V (Chemin de Fer Vapeur des 3 Vallées: bei der Maschine handelt es sich um eine Werklok
Fotos: W. Janssens, Brüssel (1); Vandendorpel (2)

Traditionsbahnen in Belgien

Sehr großer Beliebtheit erfreuen sich die zehn Traditionsbahnen. Die im „Febelrail" vertretenen Bahnen haben des weiteren einen Ausschuß „Retrorail" gegründet. Einige sind regelspurig und zu den wichtigsten gehört die CFV3V. Sie ist 15 km lang und verfügt über zehn Werkloks.

Ausschließlich Eisenbahnfreunde betreiben andererseits die meterspurigen Traditionsbahnen mit Straßenbahnfahrzeugen, wobei sie diese Bahnen von Spenden und durch Betriebseinnahmen finanzieren müssen.

aw

Joachim Mensdorf, Plauen

Straßenbahnen im Garten

Historische Straßenbahnfahrzeuge in Plauen

Am 17. November 1894 fuhr in Plauen zum ersten Mal die Straßenbahn[1] auf einer Linie. Neun kleine, offene Triebwagen waren damals vorhanden. Heute verkehren auf sieben Linien 48 Triebwagen (Tw) und 22 Beiwagen (Bw). Jahrzehntelang bestimmten Solotriebwagen das Stadtbild. Aufgrund der zahlreichen Steilstrecken wurde auf einen Beiwagenbetrieb verzichtet.

Erst im Jahre 1960 erhielt Plauen die ersten Beiwagen, und in dieser Zeit verschwanden nach und nach die kleinen zum Teil noch halboffenen Triebwagen. Bereits 1965 rekonstruierte der VEB Verkehrsbetrieb der Stadt Plauen den Tw 21 (1905/MAN) zu einem historischen Fahrzeug. Seitdem erfreut es sich bei Sonderfahrten allgemeiner Beliebtheit.

Später wurden der Tw 25 (1905/MAN) nach Gera als Tw 29, der Tw 40 (1912/MAN) nach Halle als Tw 2 und der Tw 44 (1912/MAN) nach Zwickau als Tw 7 umgesetzt. Den Tw 51 (1928/MAN) erhielt 1978 als Geschenk das Technische Museum in Brno (ČSSR).

Technische Daten der Tw 42 und 48

	Tw 42	Tw 48
Baujahr	1912	1926
Hersteller	MAN	MAN
Länge (mm)	8 000	9 000
Achsstand (mm)	2 200	2 700
Motoren	SSW/2× D 53 w	SSW/2× Dy 491
Leistung	2 × 42 PS	2 × 46 PS
Erster Einsatztag	23. 11. 1912	21. 08. 1926
Teilverglasung der Perrons	12. 12. 1930	original
Umbau Lyra-Scherenstromabnehmer	3. 12. 1955	4. 1. 1939
Einbau Schiebetüren und Perronumbau	28. 2. 1953	original
Bombenschaden	1945	1945
Erster Einsatz nach Wiederherstellung	1. 11. 1945	1. 2. 1946
Letzter Einsatz im Personenverkehr	18. 4. 1968	10. 2. 1972

Damit blieben fünf alte Plauener Triebwagen einsatzfähig erhalten.

Ein Gedanke ...

Als es an die Verschrottung der letzten alten Fahrzeuge gehen sollte, kam mir der Gedanke, einen langgehegten Wunsch vielleicht doch noch erfüllen zu können: einen Straßenbahnwagen im eigenen Garten aufzustellen. Etwas zaghaft trug ich mein Vorhaben beim Verkehrsbetrieb vor. Ich stieß auf allgemeines Verständnis, ging es mir doch nicht um eine „verkitschte" Gartenlaube, sondern um einen Straßenbahnwagen, der weitestgehend im Ursprungszustand zu bewundern sein sollte.

Doch nun mußten zunächst zahlreiche Formalitäten erledigt werden. Wer da alles über eine eventuelle Aufstellung im Garten mitreden wollte! Schließlich wurde dann die erforderliche Genehmigung erteilt.

Nun konnte ich vom Verkehrsbetrieb gleich zwei Triebwagen (Nr. 42 und 48) erwerben, komplett wie nach dem letzten Einsatz, lediglich ohne Motoren. (Wer hat schon 600-V-Gleichstrom im Garten!)

... und die Ausführung

Dann wurden alte Schienen (Profil S 7) und Schwellen gekauft und vorerst rund 25 m Gleis auf einem Schotterbett im Garten verlegt. Weitere vorgefertigte Gleisjoche waren für den Transport erforderlich. Als dann ein Tieflader zur Überführung der Straßenbahnfahrzeuge zur Verfügung stand, stellte sich heraus, daß die Ladefläche zu kurz war. Die Wagen mußten daher auf einem Gleisjoch und Schwellen transportiert werden. Dadurch entstand eine sehr große Ladehöhe, die bei den Fahrten ständig zu beachten waren. Am 7. Juli 1973 hatte ich dann alles beisammen: Genehmigung, Zugmaschine, Tieflader, zwei Triebwagen und vor allem Freunde zum Helfen!

Zuerst wurde der Tw 42 mit einer Seilwinde über Gleisjoche auf den Tieflader, dessen Hinterachse abgenommen war, hochgezogen und festgezurrt. Der 17 km lange Transportweg führte durch die Stadt und über Landstraßen. Die Strecke war vorher festgelegt worden. Teilweise mußten wir, mit Genehmigung der Volkspolizei, zu schmale Straßen abschnittsweise sperren.
Es war schon ein einmaliges Bild, als über die Sperrmauer der Talsperre Pöhl eine Straßenbahn gefahren wurde. Das Abladen geschah dann in umgekehrter Reihenfolge auf das vorbereitete Gleis. Anschließend wurde der Tw 48 überführt, und nach acht Stunden standen beide Triebwagen auf dem Gleis im Garten. Die Anwohner verfolgten, vorerst von weitem, die ganze Angelegenheit mit Interesse. Doch bald gewöhnten sie sich an die Straßenbahnen im Garten...

Die Rekonstruktion

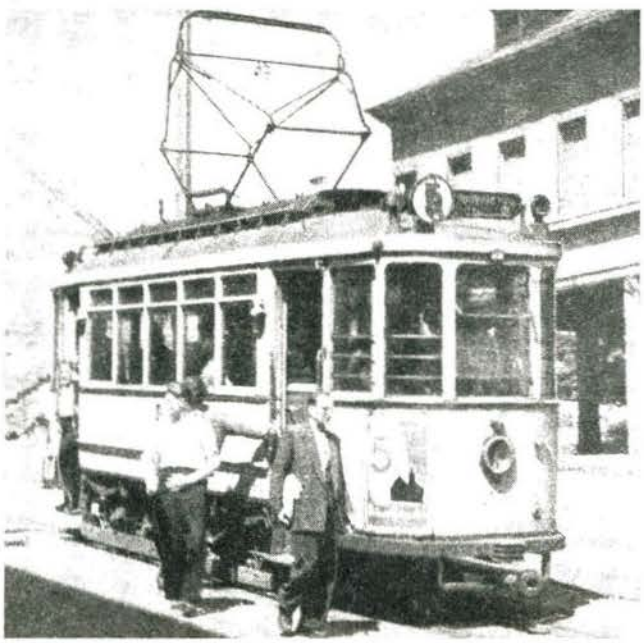
Nach und nach konnten von anderen noch zu verschrottenden Fahrzeugen in Plauen und bei anderen Verkehrsbetrieben zahlreiche Teile erworben und ausgebaut werden. Ging es doch nun darum, die alten Fahrzeuge möglichst exakt zu rekonstruieren. Der Tw 48 sollte innen und außen in den Originalzustand von 1926 zurückversetzt werden, der Tw 42 – der später geschlossenen Perrons wegen – in den Zustand der 50er Jahre.
Viel Sorge machte die zum Teil bis zu 2 mm starke alte Farbschicht auf dem Tw 48. Sie mußte ich überall restlos abbrennen oder abschleifen. Erst dann konnten die neuen Farben aufgetragen werden. Im Innenraum waren ehemals helle Leisten und Türflächen wieder naturfarben herzurichten, Messingbeschläge und Fahrschalter zu reinigen. Die Dachlaternen und Richtungsschilder mußten verändert, Außenhandgriffe angebracht werden, um nur einiges zu nennen. Die Neulackierung, einschließlich aller Zierstreifen, der Wagennummern und der Seitenbeschriftung, habe ich ebenfalls allein ausgeführt. Das geschah meist anhand alter Fotos und noch vorhandener Farbreste. Diese Lakkierung hat immerhin fast acht Jahre gehalten. Nun muß der gesamte Außenanstrich erneuert werden. Zuvor ist allerdings eine Neuverblechung der inzwischen verrosteten Perrons erforderlich. Übrigens sind das Arbeiten, die immer wieder anstehen, wenn man die Fahrzeuge unter freiem Himmel stehen lassen muß.
Die alte Beleuchtungsanlage blieb unverändert. 42-V-Glühlampen sind in Reihe geschaltet und umschaltbar je nach „Fahrtrichtung". Der Anschluß an das Netz erfolgt hierbei über ein Schleppkabel.
Den Tw 42 hatte ich anfänglich mit einer Plane abgedeckt, was sich aber als wenig vorteilhaft erwies.
Auch an diesen Wagen mußten die alten Farben restlos entfernt und die Seitenbleche am Wagenkasten einschließlich der Leisten erneuert werden. Alle anderen Arbeiten entsprachen den vorangegangenen beim Tw 48. Bei der Neulackierung wurde der bei der Plauener Straßenbahn von 1953 bis etwa 1970 üblich gewesene beige Farbton zunächst beibehalten. Der Innenraum diente unterdessen als Werkstatt.
1982 stellte sich leider heraus, daß das immer undichter werdende Dach – die ursprüngliche Deckung mit dick beschichteter Leinewand war sehr porös geworden und nicht mehr auszubessern – völlig erneuert werden muß. Das geschah mit 0,4 mm starkem Aluminiumblech. Es wurde in mühsamer Kleinarbeit um die vielen Dachaufbauten herum angebracht, teils genagelt und teils geklebt. Zum Schutz klebte ich darauf noch eine Schicht Dachpappe und erneuerte gleichzeitig die Dachablaufrohre. Danach erhielt der Tw 42 den endgültigen grün-weißen Anstrich mit der entsprechenden Beschriftung. Z. Z. wird die Inneneinrichtung gemäß dem Zustand von 1912 wiederhergestellt.

Außenanlagen

Auf der jetzt 35 m langen Gleisanlage können beide Wagen – damit die Achsen nicht einrosten – etwas bewegt werden. Die ursprünglich verlegten Schienen erwiesen sich als zu schwach. 1981 wurde ein anderes Profil (S 18) eingebaut, was natürlich nicht problemlos war, da auch unter den Wagen (!) die Schienen auszuwechseln waren.
Als Wartehäuschen habe ich den offenen Anbau des Gartenhauses eingerichtet. Dazu gehört auch eine sogenannte „Nasenuhr" der ehemaligen Königlich Sächsischen Staatseisenbahnen, die ich von der DR erwerben konnte. Sie hing bis 1975 am Bahnhofsgelände von Wolfsgrün der Strecke Aue–Adorf. Noch heute geht diese Uhr nach über 75 Jahren Laufzeit in 14 Tagen nur ±1 Minute ungenau!
Zwei alte Gaslaternen, die jetzt elektrisch beleuchtet werden, vervollkommnen die Anlage. Daß meine Gartenstraßenbahn im Maßstab 1:1 nicht nur Arbeit erfordert, sondern auch viel Freude macht, versteht sich von selbst.
Sei mir zum Schluß noch gestattet, für die großzügige Unterstützung der Kollegen des Plauener Verkehrsbetriebs herzlich zu danken. Immer finde ich hier ein offenes Ohr.

1 Im „me" 11/84 wurde auf Seite 11 als Eröffnungstag versehentlich der 3. Dezember 1894 angegeben. An diesem Tage erfolgte aber bereits die Inbetriebnahme eines weiteren Streckenabschnitts der Plauener Straßenbahn.

1



2