

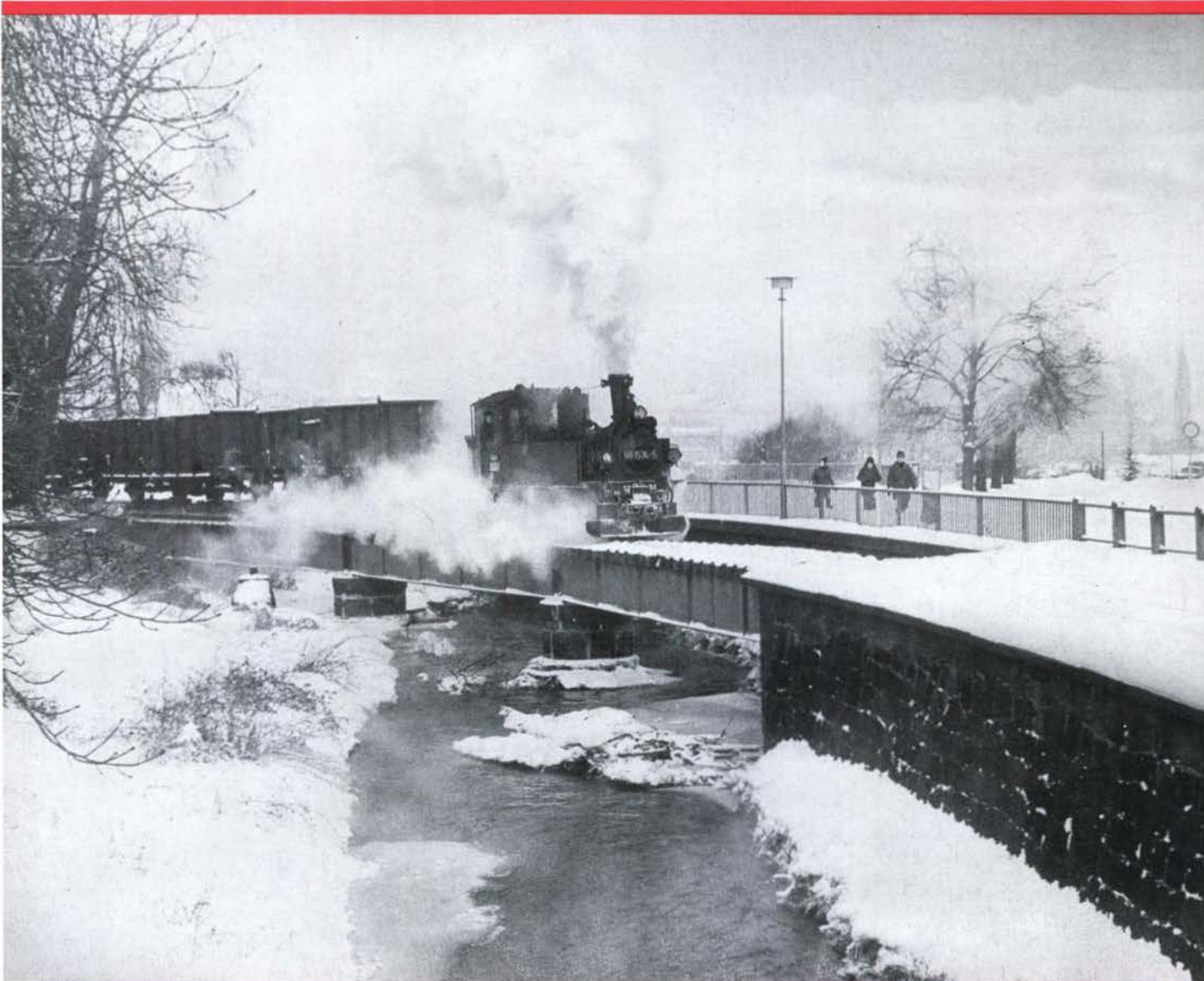
der modelleisenbahner

FACHZEITSCHRIFT
FÜR DAS MODELLEISENBAHNWESEN
UND ALLE FREUNDE
DER EISENBAHN

JAHRGANG 29



Organ
des Deutschen
Modelleisenbahn-
Verbandes der DDR



TRANSRESS VEB VERLAG FÜR VERKEHRSWESEN

Verlagspostamt Berlin Einzelheftpreis 1,— M.

FEBRUAR

32542

2/80

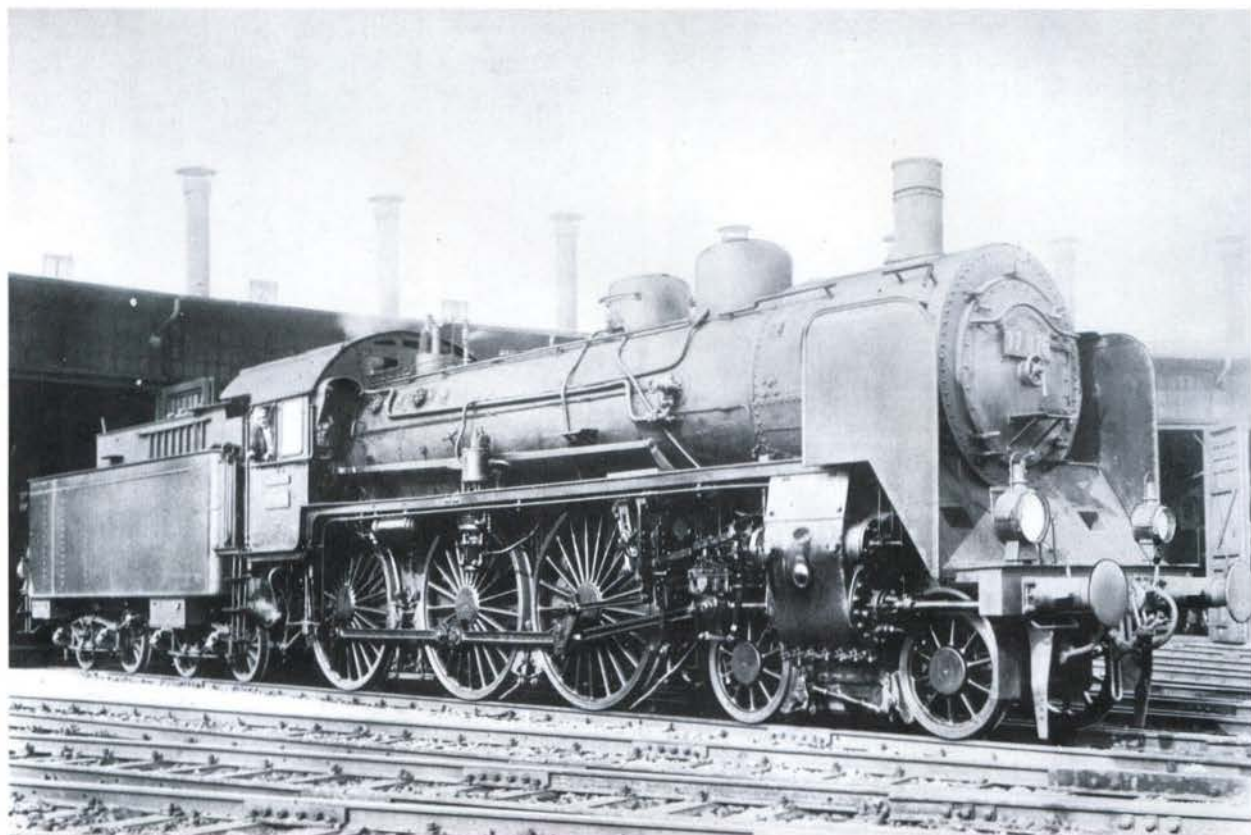
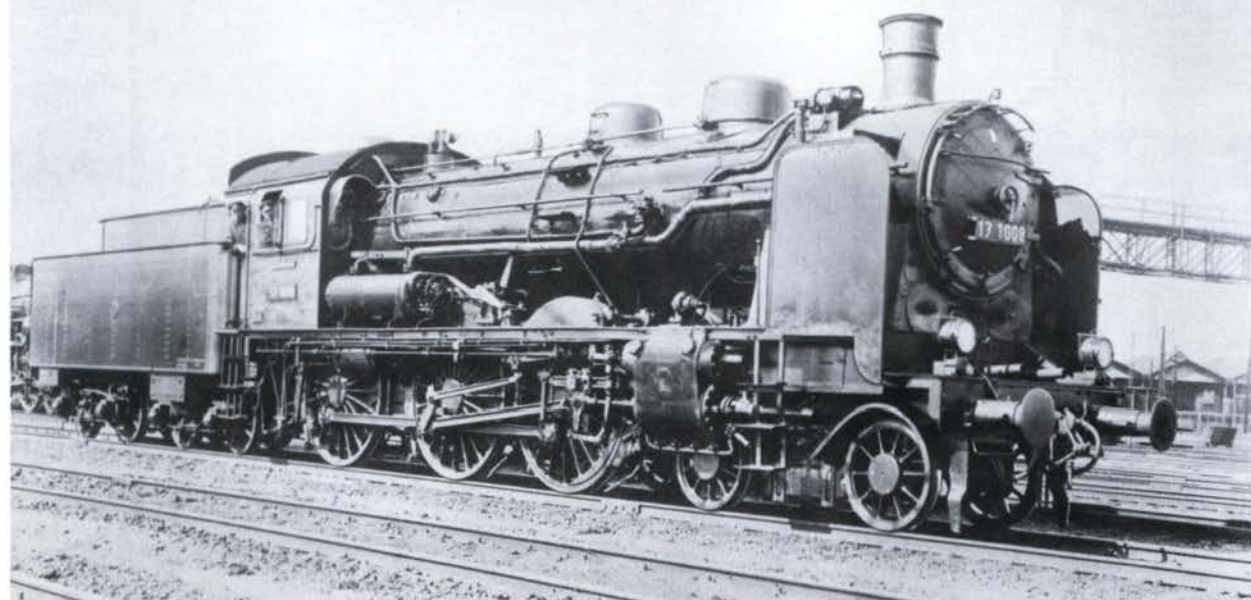


Bild 1 Die Lokomotive Nr. 17076, eine ehemalige pr. S 10, ex Erfurt 1030 (K P E V), gebaut 1913 von Schwartzkopff. Die Maschine wurde bereits 1913 ausgemustert.

Bild 2 Eine pr. S 10¹ der Ausführung 1911, 2'Ch4v, von Henschel 1911 gebaut unter der Fabrik-Nr. 10872. Bei der KPEV als Nr. Bromberg 1102 gelaufen, ausgemustert von der DB am 9. Mai 1949

Fotos: Lokbildarchiv Manfred Weisbrod, Leipzig

Die Baureihe 17 der DR



Redaktion

Verantwortlicher Redakteur:
Ing.-Ok. Journalist Helmut Kohlberger
Typografie: Pressegestalterin Gisela Dzykowski
Anschrift der Redaktion: „Der Modelleisenbahner“,
DDR - 108 Berlin, Französische Str. 13/14, Postfach 1235
Telefon: 2 04 12 76

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

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

Herausgeber

Deutscher Modelleisenbahn-Verband der DDR

Redaktionsbeirat

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

Erscheint im transpress VEB Verlag für Verkehrswesen Berlin

Verlagsleiter:

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

Druck: (140) Druckerei „Neues Deutschland“, Berlin
Erscheint monatlich;

Preis: Vierteljährlich 3,- M.

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

Nachdruck, Übersetzung und Auszüge sind nur mit
Genehmigung der Redaktion gestattet.

Für unverlangt eingesandte Manuskripte, Fotos usw.
übernimmt die Redaktion keine Gewähr.
Art.-Nr. 16330

Redaktionsschluß: 14. 11. 1979
Geplante Auslieferung: 15. 2. 1980



Alleinige Anzeigenverwaltung

DEWAG Berlin, DDR - 1026 Berlin, Rosenthaler Straße
28/31, PSF 29, Telefon: 2 36 27 76. Anzeigenannahme
DEWAG Berlin, alle DEWAG-Betriebe und deren
Zweigstellen in den Bezirken der DDR.

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

UdSSR: Bestellungen nehmen die städtischen Abtei-
lungen von Sojuspechatj bzw. Postämter und Post-
kontore entgegen. Bulgarien: Raznoisznos, 1. rue Asse,
Sofia. China: Guizi Shudian, P. O. B. 88, Peking. ČSSR:
Orbis Zeitungsvertrieb, Bratislava, Leningradska ul 12.
Polen: Buch: u. Wilcza 46, Warszawa 10. Rumänien:
Cartimex, P. O. B. 134/135, Bukarest. Ungarn: Kultura,
P. O. B. 146, Budapest 6. KVDR: Koreanische Gesell-
schaft für den Export und Import von Druckerzeugnis-
sen. Chulpanmul, Nam Gu Dong Heung Dong Pyonggy-
ang, Albanien: Ndermerrja Shetnore Botimeve, Tirana.
Auslandsbezug wird auch durch den Buchexport
Volkseigener Außenhandelsbetrieb der Deutschen
Demokratischen Republik, DDR - 701 Leipzig, Lenin-
straße 16, und den Verlag vermittelt.

der modelleisenbahner

Fachzeitschrift für das Modelleisenbahnwesen
und alle Freunde der Eisenbahn

2 Februar 1980 · Berlin · 29. Jahrgang

Organ des Deutschen Modelleisenbahn-Verbandes der DDR



Die Redaktion wurde im Jahre 1977 anlässlich des
25 jährigen Bestehens mit der Ehrennadel des DMV in
Gold ausgezeichnet.

INHALT

	Seite
Die Baureihe 17 der DR	2. U.-S.
Rainer Vogel Ein Epilog auf die ehemalige Kleinbahnstrecke Erfurt West—Nottleben	30
Bernd Winkler Erweiterung des Streckennetzes der Straßenbahn in Halle	32
Rainer Heinrich Ein Nachruf auf den O-Bus-Verkehr	33
Der Fotowettbewerb im Deutschen Modelleisenbahnverband der DDR Gedanken nach Auswertung des Fotowettbewerbs zum 30. Jahrestag der DDR	34
Bildnachlese von Sonderzugfahrten des DMV '79	37
Modelleisenbahner nehmen Stellung zum Thema „Eisenbahn-Epochen“	39
Joachim Schnitzer Die Umformtechnik im Eisenbahnmodellbau (1) Lochen und Ausschneiden von dünnen Blechteilen (Stanzen)	40
Lutz Mohr Eine Anlage mit vollautomatischem Betrieb (Schluß)	42
Beilage „Elektronik für den Modelleisenbahner“	45
Rainer Macht Möglichkeiten für eine modellgerechte Beladung offener H0-Güterwagen	49
Klaus Müller Wie warte, pflege und repariere ich Modellbahn-Triebfahrzeuge und elektromagnetisches Zubehör? (26)	51
Wissen Sie schon	54
Lokfoto des Monats: 17 1163 (pr. S 10 ¹)	55
Die Baureihe 17 der DR	56
Unser Schienenfahrzeugarchiv: Gottfried Köhler S-Bahnzug Baureihe 270 für Berlin	59
Der Kontakt	62
Mitteilungen des DMV	63
Die Baureihe 17 der DR	3. U.-S.

Titelbild

Unser Titelbild ist eine Aufnahme der Schmalspurbahn Mügeln—Oschatz im Winter. Es ist eines der preisgekrönten Fotos des 4. Fotowettbewerbs im Deutschen Modelleisenbahnverband der DDR und gehört zur Serie „Mügeln—Oschatz“, die wir auf S. 36 vorstellen.

Foto: J. Albrecht, Oschatz

Ein Epilog auf die ehemalige Kleinbahnstrecke Erfurt West—Nottleben

Im Westen Erfurts befand sich bis vor einigen Jahren eine interessante regelspurige Kleinbahnstrecke. Interessant deshalb, weil dort die letzten preußischen G7-Lokomotiven (BR 55⁷⁻¹⁵) der Deutschen Reichsbahn im Fahrdienst eingesetzt waren. Es handelt sich um die nur wenige Kilometer lange Kleinbahnstrecke von Erfurt West nach Nottleben. Durch einen Zufall wurden einige alte Unterlagen sowie Fotografien dieser Strecke aufgefunden und noch einiges geschichtliche Material dazu zusammengetragen, aus dem dann dieser Artikel entstand. Es soll nur ein kurzer geschichtlicher Abriss vom Wachsen und Werden dieser Kleinbahnstrecke sein. Gleichzeitig füge ich noch einige Vervollständigungen zu dem schon vor langem erschienen Beitrag (11/62) der Freunde Güntel Barthel und Günther Fromm hinzu.

Die Kleinbahnstrecke Erfurt West—Nottleben existiert schon lange nicht mehr. Eröffnet wurde sie am 10. November 1926 und zwar nach einer recht wechselvollen Geschichte. Schon von der Jahrhundertwende an bestand der Wunsch

Der Bau gestaltete sich relativ schwierig, obwohl die gesamte Strecke nur 21,3 Kilometer umfaßte. Jedoch traten auf einer Strecke von 7900 Metern mehr oder weniger umfangreiche Kurven und Steigungen mit einem Neigungsverhältnis bis zu 1:44 auf, sogar Krümmungen mit einem Radius von 300 Metern befanden sich darunter. Es war doch recht beachtlich, besonders, wenn man erfährt, daß der gesamte Betriebsablauf von 21 Frauen und Männern ausgeführt wurde. Es war ein bemerkenswertes Ereignis, als am 11. November 1926 die Strecke dem Verkehr übergeben wurde und der Eröffnungszug von Erfurt West nach Nottleben dahinpumpelte. Sogar die Lokalpresse nahm an diesem Ereignis teil. Auch das Verkehrsaufkommen war für diese doch nur kurze Strecke beachtlich, da 6 Stationen außer den zusätzlich noch zu bedienenden Gleis- und Werkanschlüssen vorhanden waren. Diese Stationen waren Schmira, Bindersleben, Alach, Zimmernsupra—Töttelstedt, Ermstedt und Nottleben. Und das war noch längst nicht alles! Außer diesen 6 Bahnhöfen kamen noch 5 Anschlüsse zu dem bei Binders-

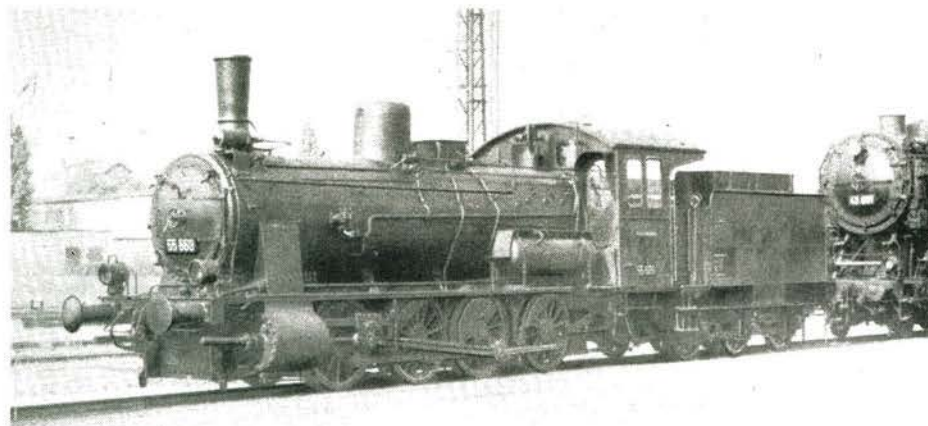


Bild 1 Die letzte ehemalige preuß. G7, die 55669, auf einer Fahrzeugausstellung 1978

Bild 2 Bf Erfurt West: rechts im Bild das letzte noch durchgehende Gleis zum Flughafen der Interflug Erfurt—Bindersleben

vieler Bewohner im Umkreis Erfurts nach einer Bahnlinie, die eine Verbindung zwischen den Dörfern von Nottleben bis Erfurt herstellen sollte. Somit wurde am 30. März 1895 vom Kreistag in Erfurt beschlossen, den Bau einer Kleinbahn in Angriff zu nehmen.

Nach diesem Beschluß zog im Kreistag erst einmal wieder Ruhe ein; denn erst im Jahre 1912 hörte man von einer weiteren Eingabe der Bevölkerung an die Regierung. Doch auch diese fand kein Gehör. Danach wurde über die Idee vielfach diskutiert, bis man sie schließlich zu den Akten legte. Man wollte zwar eine Kleinbahnlinie und damit dem Wunsch der Bevölkerung entsprechen, jedoch kostete der Bau für die damalige Zeit relativ viel Geld; 12 Jahre lang war die Eingabe dann vergessen. Erst dann bekam man eine Genehmigung zum Bau und Betrieb einer Kleinbahnstrecke. Damit wurde am 15. April 1925 der erste Spatenstich getan. Inzwischen waren aber vom ersten Entwurf an 30 Jahre vergangen. Ursprünglich sollte die Strecke von Nottleben nach Gotha weitergeführt werden, dieses kam jedoch nicht zur Ausführung, da die letzten noch für den Bau fehlenden Grundstücke von ihren Eignern nicht abgegeben wurden. Rund 2 Millionen Mark betrug das Gesamtkapital der neugegründeten Kleinbahn A. G.; für die damalige Zeit eine beträchtliche Summe.

leben gelegenen Flughafen (dieser war zuerst Militärflughafen und wurde erst später der Zivilluftfahrt übergeben), zu Holzwerken bei Bindersleben, den LPG's und schließlich zu den ehemaligen „Olympia“-Schreibmaschinenwerken, den heutigen Optima-Büromaschinenwerken. Zu letzterem ist noch zu bemerken, daß der Anschluß von Erfurt Nord über Marbach schon etliche Jahre zuvor bestand. Von Erfurt West wurde daher lediglich ein Anschluß vom Bahnhof zu der schon bestehenden Strecke geschaffen. Jeder Bahnhof verfügte über 2 bis 3 Weichen, außer Erfurt West und Nottleben, die beide etwas umfangreichere Gleisanlagen besaßen. Dem Verkehrsaufkommen nach gestaltete sich der Betrieb auf dieser Strecke rentabel, denn es waren im Durchschnitt 3450 Wagen, die von der Kleinbahn zur Hauptbahn überführt wurden; täglich verkehrten 10 Personen- und 24 Güterzüge.

War die Geschichte der Strecke in jenen Jahren noch ein freudiges Kapitel, so blieb sie von schweren Krisen nicht verschont. So war da zum Beispiel der strenge Winter 1928/29, wo der Schnee teilweise so hoch lag, daß man müheelos die Dächer der Wagen besteigen konnte. Damals waren Kältegrade von 32 bis 33 Grad Minus nichts Außergewöhnliches, so daß das Personal eine harte Zeit durchzustehen hatte. Dann kam bald die Wirtschaftskrise, die Leute waren

arbeitslos und gingen stempeln. Durch nackte Existenznot wurden umsonst Schichten gefahren, denn wer nicht „spurte“, flog kurzerhand auf die Straße. Es brach dann der 2. Weltkrieg aus. Die meisten Bahnhöfe und Anlagen der Strecke wurden durch Luftangriffe schwer beschädigt, die Gerabrücke wurde kurz vor Kriegsende sogar gesprengt.

Der Wiederaufbau nach 1945 vollzog sich langsam. Es gab damals nichts, kein Material, keine Ersatzteile, keine Kohle u. a. m.. Womit sollte man also aufbauen?!

Dennoch fuhr im Juli 1945 trotz aller Schwierigkeiten die Bahn wieder, zwar mit in aller Eile instandgesetzten Fahrzeugen, aber sie fuhr!

Besonders fördernd erwies sich beim Wiederaufbau die Tatsache, daß das ehemalige Heeresverpflegungshauptamt in ein Verpflegungsamt der Roten Armee in Marbach umgestaltet wurde. Da die Bahn zur Bedienung des zusätzlichen Gleisanschlusses erforderlich war, wurde der Wiederaufbau von der Sowjetarmee vorangetrieben. Und später erfuhr das Verkehrsaufkommen der Bahn einen erheblichen Aufschwung. 1947 wurden 465 000 Personen befördert, im Gegensatz zu 1938, wo es nur 108 000 Personen gewesen waren. Auch der Güterverkehr stieg an, da viele Versorgungsmittel und andere Materialien von überall herangeschafft und transportiert werden mußten. Vor allem für den Ausbau des ehemaligen Militärflughafens mußte manche Tonne zusätzlich gefahren werden. Und das alles mit überholungsbedürftigen Fahrzeugen! Ersatzteile gab es nicht, die Triebfahrzeuge wurden auf jede erdenkliche Weise behelfsmäßig betriebsfähig gehalten.

Später wurde es für die Kleinbahn und ihr Personal wieder



Bild 3 Der alte Lokschuppen im Bf Erfurt West im heutigen Zustand



Bild 4 Das Empfangsgebäude des Bf Erfurt West im heutigen Zustand



Bild 5 Der Bahnhof Erfurt West im Jahre 1949

Fotos: Verfasser (2); U. Badelt, Erfurt (3)

besser. Jetzt waren 24 Mann beschäftigt, und eine elektrische Weichenbeleuchtung wurde installiert. Bis in die 60er Jahre hinein wurde mit der schon altertümlich anmutenden preußischen G 7 (BR 55⁷⁻¹⁵) der Verkehr aufrechterhalten. Anfang der 60er Jahre wurden sie von Diesellokomotiven der BR V 60 abgelöst. Bis zum Ende der 60er Jahre sorgte die kleine Bimmelbahn für die Abwicklung des Verkehrs von Nottleben bis Erfurt West.

Die Kollegen vom Hilfszug des Bw Erfurt rüsteten noch eine der letzten beiden Lokomotiven der Reihe G 7 und zwar die 55 669 (Bw Erfurt P) zu ihrer letzten Fahrt ins Verkehrsmuseum Dresden her. Sie blieb als einziges Exemplar der ehemaligen preußischen G 7 in der DDR der Nachwelt erhalten.

Schließlich kam der für viele Schmalspur- und Nebenbahnen unumstößliche Zeitpunkt ihrer Stilllegung und Einstellung des Verkehrs. Nach über 40jähriger Betriebszeit stellte die Nottleberer Bahn ihren Dienst zuerst für den Personenverkehr ein. War die Kleinbahn auch oft Anlaß zu Spötteleien, wie zum Beispiel „Wüstenexpress“ und „Kaffeebrenner“, so beförderte sie doch in diesen 40 Jahren täglich Hunderte zu ihren Arbeitsplätzen nach Erfurt. Am 28. August 1966 wurde also der Personenverkehr eingestellt. Somit gehört der Betrieb dieser Bahn schon längst der Ver-

gangenheit an, denn am 29. August wurde der Fahrbetrieb von Omnibussen der EVB übernommen. Der Güterverkehr wurde jedoch noch eine Zeit lang weitergeführt. Er rentierte sich aber bald nicht mehr, bis auf eine Ausnahme. Deshalb baute man die restliche Strecke von Bindersleben bis Nottleben in den nachfolgenden Jahren ab. Allein der Anschluß zum Flughafen der Interflug Erfurt—Bindersleben wird noch bedient. Die Gleisanlagen des Bahnhofs Erfurt West sind noch vollständig erhalten.

Erweiterung des Streckennetzes der Straßenbahn in Halle

Im Bezirk Halle befinden sich mit dem VEB Chemische Werke Buna in Schkopau und dem VEB Leunawerke „Walter Ulbricht“ zwei der bedeutendsten Chemiekombinate unseres Landes. Die hier vorzufindende Konzentration von Arbeitskräften erfordert im Einzugsbereich eine hohe Qualität des Arbeiterberufsverkehrs. Dieser umfaßt das gesamte umliegende Territorium.

Die Werktätigen aus Halle-Neustadt nach den Bunawerken und Leuna befördert die Deutsche Reichsbahn. Die VE Verkehrsbetriebe Halle (VBH) bedienen hingegen die Relation Halle—Schkopau—Leuna—Bad Dürrenberg. Einige KOM-Linien des Kraft- und des Werkverkehrs erschließen das nicht von schienengebundenen Verkehrsmitteln erfaßte Gebiet.

Der Berufsverkehr im Stadtgebiet Halle ist noch wesentlich umfangreicher. Allein die Straßenbahn wird täglich von etwa 250 000 Fahrgästen benutzt. Halle-Neustadt, dessen Territorium von drei Seiten von der Bezirksstadt eingeschlossen wird und mit dieser ein einheitliches Territorium bildet, besitzt zur Zeit nur in Randlage einen Anschluß an das Straßenbahnnetz der VBH. Der Aufbau der Chemiewerke in Halle-Neustadt wird in Kürze beendet sein. Der weitere Wohnungsbau konzentriert sich im Süden Halles beiderseits der S-Bahn zwischen dem Hp Rosengarten und der Saale.

Zur Zeit entsteht nördlich der Eisenbahntrasse die Wohnstadt Süd II. Im Personenverkehr dieses Neubaugebiets waren unter Ausnutzung des im Vorlauf entstandenen Straßennetzes KOM eingesetzt. Der dem Baufortschritt entsprechende Bedarf an Beförderungsleistungen machte so einen Verkehrsträgerwechsel unbedingt erforderlich. In Halle ist die Straßenbahn als einziges Verkehrsmittel in der Lage, alle Anforderungen hinsichtlich der Beförderungsqualität — geringer Haltestellenabstand, Verkehrshäufigkeit, günstige Umsteigemöglichkeiten usw. — zu erfüllen. Deshalb ist im Generalverkehrsplan die Erschließung des gesamten Neubaugebiets durch diesen Verkehrsträger vorgesehen. Auf der in dieses Gebiet führenden Neubaustrecke werden mit einer zulässigen fahrplanmäßigen Reisegeschwindigkeit von 24,5 km/h fast die Parameter einer Schnellstraßenbahn erreicht.

Die Inbetriebnahme der neu errichteten Trasse mit einer Gesamtlänge von 2,65 km geschah in zwei Etappen. Am 15. Mai 1976 wurde der Abschnitt Gagarinallee—Paul-Suhr-



Bild 1

Fotos: Verfasser

Straße in einer Länge von fast 2 km in Betrieb genommen. Die Trasse verläuft in Mittellage auf bahneigenem Gleiskörper. Im Bereich Gagarinallee kamen Großverbundplatten zur Anwendung (Bild 1), während in der Paul-Suhr-Straße das Gleis auf Betonschwellen verlegt wurde. Die inzwischen abgebaute provisorische Endschleife am Wilhelm-Pieck-Ring wurde bis zur Inbetriebnahme des zweiten Abschnitts am 10. Juli 1977 benutzt. Diese in Schwellenbauweise errichtete Verlängerung verläuft ebenfalls in Mittellage und kreuzt kurz vor dem Anfang der Endstellenschleife die südliche Fahrbahn des Wilhelm-Pieck-Rings.

Die großräumig angelegte Endstellenschleife hat zur Zeit je zwei Ankunfts- und Abfahrtsbahnsteige. Der Zugang zur S-Bahn und zum Wohngebiet erfolgt niveaufrei durch einen Fußgängertunnel (Bild 2). Im Bereich der Gleisschleife ist die Errichtung eines Parkplatzes vorgesehen, der die Anwendung des P+R-Systems gestattet. Ferner sind Sozialräume für das Fahrpersonal sowie Unterstellmöglichkeiten für Fahrgäste geplant. Der Erwerb von Fahrausweisen wird ebenfalls möglich sein. Zur Sicherung der Stromversorgung wurde im Schleifenbereich ein Bahnstromunterwerk errichtet. Die Fahrleitung ist, außer an Knotenpunkten, in Hochkettenbauweise ausgeführt.

Die neue Strecke wird von den Linien 2 und 3 bedient. Beide verkehren im Berufsverkehr im 7 1/2-Minutenabstand. Durch den Einsatz von Großzügen ist ein Angebot von 5500 Plätzen pro Stunde und Richtung in der Spitzenzeit möglich. Durch die laufende Fertigstellung neuer Wohnungen ist jedoch auch künftig eine weitere Erhöhung der Platzkapazität erforderlich.



Bild 2

Ein Nachruf auf den O-Bus-Verkehr

Im Jahre 1977 gab es in der DDR nur noch 5 Städte, wo der O-Bus als Nahverkehrsmittel anzutreffen war, nämlich in Eberswalde, Potsdam, Weimar und Gera. Die Überalterung der Fahrzeuge und die zunehmende mangelnde technische Unterhaltung auf Grund nicht mehr hergestellter Ersatzteile hatte am 1. September 1977 die Umstellung des O-Bus-Betriebs auf KOM-Verkehr in der Stadt Zwickau zur Folge. Dort wurde der O-Bus-Verkehr auf der Linie 19, zwischen dem Stadtteil Weißenborn-Stadtpark über den Poetenweg nach der südlich gelegenen Landgemeinde Stenn betrieben. Die Länge der Betriebsstrecke betrug 14,30 km und die Zahl der Haltestellen 20 in einer Richtung.

Die Umstellung der seit 1926 zwischen Weißenborn und Stenn bestehenden Kraftwagenlinie auf O-Bus-Betrieb erfolgte am 1. Dezember 1938. Zur Eröffnung des elektrischen Betriebs standen vorerst nur 2 O-Busse zur Verfügung. Nachdem weitere O-Bus-Trieb- und -Anhängewagen beschafft worden waren, konnte diese Linie ab 1941 im Zugverband gefahren werden. Bei Gründung des *VEB (K) Verkehrsbetriebe* der Stadt Zwickau am 1. Januar 1951 und bei Übernahme des O-Bus-Betriebs durch diesen waren 8 Trieb- und 7 Anhängerwagen vorhanden. Der Triebwagenbestand gliederte sich wie folgt:

Hersteller	Betriebsnummer
Mercedes	20
MAN	21, 22
Henschel	23, 24, 25
Siemens	26, 27.

1952 kam eine an sich beabsichtigte Erweiterung des O-Bus-Netzes vom Poetenweg nach dem Stadtteil Oberplanitz nicht zur Verwirklichung. Ab 1962 erfolgte die Generalreparatur der Fahrleitung, und bis 1967 wurde diese sogar auf drei Viertel der Streckenlänge zweispurig ausgebaut. Von 1970 an wurde der größte Teil der Holzmasten zur Fahrdrähtaufhängung durch Betonmasten ersetzt.

In den Nachkriegsjahren fehlten im O-Bussektor bei den Altfahrzeugen zunehmend die Ersatzteile, da sie in der heutigen BRD hergestellt wurden. Deshalb wurde dieser Fahrzeugpark ausgemustert und ab 1954 durch den ersten O-Bus-Triebwagen aus eigener Produktion vom Typ W 602 aus der *LOWA* in Werdau ausgetauscht. Dieses Fahrzeug blieb unverständlicherweise in Zwickau ein Einzelgänger. Da auch die O-Bus-Produktion in der DDR gemäß Vereinbarung des RGW eingestellt wurde, erfolgten ab 1958 Neulieferungen aus der ČSSR mit *Skoda*-O-Bussen des Typs 8 Tr, die die *Leninwerke* in Plzeň herstellten. Diese Fahrzeuge bewährten sich sehr gut. Die 1958 ausgelieferten O-Busse des Typs 8 Tr erhielten in Zwickau die Betriebsnummern 29, 30, 31, 32, 33 und 34. Der *LOWA*-O-Bus war nur knapp 10 Betriebsjahre im Einsatz und wurde mit der Nummer 28 1963 ausgemustert. Als Ersatz für diesen Bus kamen 1964 vorerst 4 *Skoda*-O-Busse vom weiterentwickelten Typ 9 Tr in Zwickau zum Einsatz. O-Busse der Typen 8 Tr und 9 Tr waren bis 1977 in Zwickau die alleinigen Vertreter des Betriebsparks. Im Jahre 1964 erfolgte die Umstellung des Fahrzeugparks, wie sie 1977 noch bestand. Somit erhielten die 9-Tr-Triebwagen gleich die neuen Fahrzeugnummern.

Die Anhänger für die O-Busse, hergestellt vom ehem. *Mäh-drescherwerk Weimar*, wurden mit den Nummern 351–360 bezeichnet. Es ist an dieser Stelle interessant zu erwähnen, daß die *Skoda*-O-Busse vom Werk her nicht für den Hängerbetrieb vorgesehen waren. Erst in Zwickau erfolgten die erforderlichen Umbauten und der Einsatz der O-Busse vom Typ 8 Tr mit H6-Hängern. Auch die 9-Tr-O-Busse wurden für den Hängerbetrieb umgerüstet. Jedoch war für diese

Triebwagen der H6-Hänger zu schwer, und es wurde der leichte Anhänger vom Typ W 701 beschafft.

9 O-Busse mit Beiwagen waren ständig auf der Strecke zur Bewältigung des Verkehrsaufkommens im Einsatz. Die Wagenfolge betrug 20 Minuten, streckenweise auch 10 Minuten. Bis 1970 machten sich bei den *Skoda*-O-Bussen die ersten Alterserscheinungen bemerkbar. Die Leistung und Geschwindigkeit der Triebwagen nahmen immer mehr ab. Daraufhin wurden im Zeitraum von 1968 bis 1970 die 6 am weitesten verschlissenen O-Busse des Typs 8 Tr in Dresden einer Generalreparatur unterzogen. Nicht verwunderlich war es, daß dann bereits am 31. Dezember 1975 der Anhängerbetrieb dort eingestellt wurde. Die niedergewirtschafteten Beiwagen wurden als Aufenthaltswagen an Betriebe weiterverkauft. Gleichzeitig kamen auf der Linie Weißenborn—Stenn als Ersatz für einige ausgefallene O-Bus-Triebwagen nur noch 5 O-Busse und 5 KOM planmäßig zum Einsatz. Ein weiterer Schritt war am 28. Februar 1977 die Einstellung des O-Bus-Verkehrs auf dem Streckenabschnitt Zwickau—Poetenweg bis zur Endstelle Stenn. Die Gründe dafür waren die 1977 vorgenommene komplexe Instandsetzung der Reichenbacher Straße und der damit gleichlaufende Wegfall der Bergfahrten stadtauswärts. Zum Restbetrieb auf dem 3,6 km langen Streckenabschnitt zwischen Zwickau—Poetenweg und Weißenborn—Stadtpark mit dem 600 m langen Abzweig zur Willy-Flügel-Siedlung standen im Sommer 1977 noch 6 O-Bus-Triebwagen zur Verfügung. 4 Stück waren werktags zur Bewältigung des Berufsverkehrs eingesetzt. Am 31. August 1977, 18.00 Uhr, wurde auch der O-Bus-Betrieb nach Weißenborn eingestellt. Als letzte Triebwagen waren an diesem Tag die Wagen 5, 7, 8 und 9 im Einsatz. Interessant ist dabei der Einsatz des Triebwagens Nr. 5. Er war das letzte Fahrzeug des Typs 8 Tr, das sich 19 Betriebsjahre in Zwickau im Einsatz bewähren konnte. Bis zum Ende des Jahres 1977 waren die verbliebenen 6 O-Busse auf dem Gelände der Verkehrsbetriebe abgestellt. Noch verwendbare Ersatzteile wurden in Eberswalde reserviert. Außer der Nr. 309 kamen die restlichen 5 O-Bus-Triebwagen 1977 zur Verschrottung. Der Triebwagen Nr. 309 erhielt eine neue Laufbescheinigung. Mit diesem O-Bus war ab 1978 vorgesehen, in bestimmten Zeitabständen die Strecke abzufahren und damit der Oxydation der Fahrleitung entgegenzuwirken. Die Betriebseinstellung des O-Bus-Verkehrs in Zwickau wurde lange hinausgezögert. Einmal standen damals nicht gleich genug Ikarus-Gelenkbusse zur Verfügung. Zum anderen konnte der O-Bus mit größerer Wirtschaftlichkeit die Überlandstrecke nach Stenn befahren als ein KOM. Nicht zuletzt zählten die Fahrzeuge mit elektrischem Antrieb zu den umweltfreundlichen Verkehrsmitteln. Die elektrischen Anlagen und Fahrleitungen befinden sich durch die erst in den letzten Jahren erfolgten Rekonstruktionen in einem noch sehr guten Zustand. Deshalb sollten auch die Verkehrsbetriebe Zwickau das O-Bus-Fahrleitungsnetz zwischen Zwickau—Weißenborn und Stenn erhalten, damit jederzeit der O-Bus-Verkehr wieder aufgenommen werden könnte. Mit den aus der UVR gelieferten Ikarus-Gelenkbussen wurden inzwischen aber ein guter Nahverkehr eingerichtet.

Literaturangaben

- 1/ Dokumentation „75 Jahre Zwickauer Straßenbahn“
- 2/ Ehrig, E.: Verkehrsbetriebe Zwickau
- 3/ Stark, L.: Verkehrsbetriebe Zwickau

Der Fotowettbewerb im Deutschen Modelleisenbahnverband der DDR

Gedanken nach Auswertung des Fotowettbewerbs zum 30. Jahrestag der DDR

Mit Gründung der Kommission „Freunde der Eisenbahn“ beim Präsidium des DMV auf dem 2. Verbandstag in Schwarzburg kam eine Reihe neuer Gedanken, das Verbandsleben auf diesem Interessengebiet und neuerdings auch der Nahverkehrsfreunde zu beleben, auf. Vor allem ging es darum, bisher nur örtlich im Bereich einzelner Bezirksvorstände erfolgreich geübte Praktiken auf den gesamten Verband zu übertragen. Hier lag es sehr nahe, als Ergänzung zum Modelleisenbahnwettbewerb der Modelleisenbahner einen besonderen Leistungsvergleich der Eisenbahn- und Nahverkehrsfreunde in Form eines Fotowettbewerbs zu wählen, zumal sich die Hobby-Tätigkeit zu einer wahren Massenbewegung in unserem Verband entwickelt hat. Der erste Fotowettbewerb fand aus Anlaß des 3. Verbandstages 1972 in Dresden statt.

Fanden die damals eingesandten Bilder zwar einen Platz in der Verbandstagsausstellung in der Mensa der Hochschule für Verkehrswesen und wurden auch mehrere in unserer Fachzeitschrift abgedruckt, so gab es leider durch fehlende Erfahrung der Kommission eine Reihe organisatorischer Mängel, die bis zu spurlos verschwundenen Fotos führten, weil sie in der Ausstellung keinen Platz gefunden hatten.

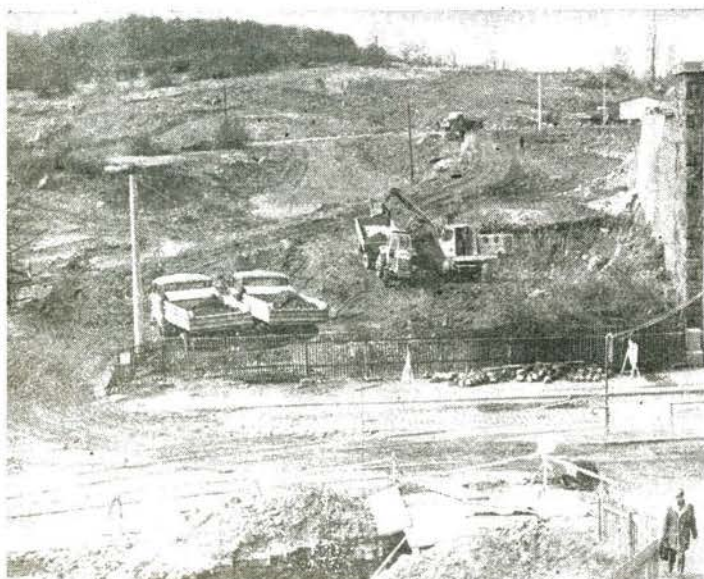
Dieser Fotowettbewerb als neue Sache blieb jedoch im DMV ohne den erwarteten Widerhall. Leider war bereits zum 1. Fotowettbewerb die Teilnahme unbefriedigend, sie stand somit im Gegensatz zur Unmasse verbrauchten Filmmaterials zum Beispiel nur einer Sonderfahrt. Die Auswertung der Mängel beim 1. Wettbewerb brachte eine Präzisierung der Ausschreibung, die vor allem solche wesentlichen Festlegungen beinhalten, wie die Verwendung der eingesandten Fotos nach der Ausstellung oder welche Formate zu fordern sind. Bekanntlich hat die Kommission seinerzeit das Format der Bilder vom herkömmlichen Ausstellungsformat 30 cm × 40 cm auf das Format 18 cm × 24 cm reduziert, um damit Rücksicht auf die eingeschränkten technischen Möglichkeiten eines Amateurs zu nehmen. Heute muß man aber feststellen, daß sich diese Einschränkung des Wettbewerbs auf eine größere Breitenarbeit nicht positiv ausgewirkt hat. Der Verfasser stellte fest, daß die Formatfrage beim Fotowettbewerb des Verkehrsmuseums Dresden „Der Mensch im Verkehrswesen“ für die Beteiligung vieler Fotoamateure — darunter vieler Freunde der Eisenbahn — unbedeutend war. Deshalb haben diese Einschränkungen zum Fotowettbewerb unseres Verbands keine Berechtigung mehr, zumal jedem freigestellt werden kann, einen Fachmann mit der Vergrößerung der Arbeiten zu betrauen. Andererseits erhebt sich die Frage, ob durch attraktivere Preise eine größere Beteiligung erwartet werden kann. Der erwähnte Fotowettbewerb des Verkehrsmuseums würde dieser Theorie fast Recht

geben. Es wäre wünschenswert, daß sich die Leser der Fachzeitschrift einmal dazu äußerten.

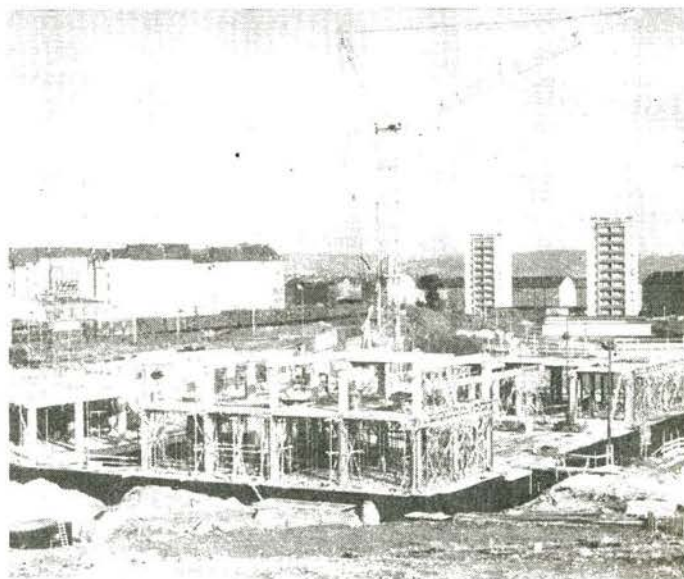
In diesem Zusammenhang gleich noch ein Wort zum Thema „Freunde der Eisenbahn“: Immer wieder werden in Verbindung mit dem Fotowettbewerb im Verband Stimmen laut, die seit Gründung der Kommission eine „innere Teilung des Verbands“ in Modelleisenbahner und Freunde der Eisenbahn feststellen wollen. Das war aber mit dem Ins-Leben-Rufen des Wettbewerbs oder gar mit der Gründung der Kommission niemals beabsichtigt. Selbstverständlich muß man den verschiedenen Interessengebieten in irgendeiner Form Rechnung tragen. Das kann aber nur in einem ständigen Miteinander geschehen, und wenn wir ehrlich gegen uns selbst sind, wissen wir doch gut, daß ein qualitativ hoher und historisch richtiger Bau von Fahrzeugen und Anlagen ohne Kenntnis und Beschäftigung mit dem Vorbild unmöglich ist; ein Freund der Eisenbahn besitzt außerdem in den meisten Fällen das Vorbild bereits in miniature zu Hause, auch wenn er vielleicht keine Lust oder Möglichkeit zum Selbstbau hat. Dem Rechnung tragend, hat die Kommission „Freunde der Eisenbahn“ gemeinsam mit der Redaktion „Der Modelleisenbahner“ entschieden, den 4. Fotowettbewerb, den Fotowettbewerb zum 30. Jahrestag unserer Republik, unter die Thematik: „DDR 30 — unsere Welt auf großen und kleinen Gleisen“ zu stellen, um damit von vornherein alle Verbandsmitglieder und Leser unserer Fachzeitschrift anzusprechen. Widmen wir diesem Fotowettbewerb in einer Kurzauswertung nun noch einige Gedanken. Eingedenk der einleitenden Worte ist eine geringfügige Mehrbeteiligung festzustellen. Trotzdem kann die Zahl von 26 Teilnehmern überhaupt noch nicht befriedigen, sie ist auch keineswegs für unseren Verband repräsentativ. Die Arbeit der Jury, bestehend aus fachlich versierten Mitgliedern unseres Verbands, dem Verantwortlichen Redakteur dieser Zeitschrift sowie einem Vertreter der IG Transport und Nachrichtenwesen, war deshalb nicht gerade leicht. Außerordentlich erfreulich war, daß sich die IG Transport und Nachrichtenwesen nicht nur an der Jurorenarbeit beteiligte, sondern auch dem Fotowettbewerb durch Stiftung von vier Ehrenpreisen große Aufmerksamkeit widmete.

Die Jury ließ sich bei der Auswahl der Preisträger in erster Linie vom Anliegen des Wettbewerbs — dem Bekenntnis zum 30jährigen Bestehen unseres Staates — leiten und wählte diejenigen Teilnehmer aus, die mit ihrer zwar technisch nicht immer perfekten Arbeit das Thema schöpferisch trafen. Die Einschränkung soll bei weitem nicht die Leistungen dieser Freunde schmälern, sondern bestärkt die Kommission in ihrem Anliegen, einen „Mach-mit-Wettbewerb“ zu schaffen, bei dem in erster Linie das Dabeisein entscheidet. Dafür

1



2



muß man allen Freunden bestens danken, die mit ihrer Beteiligung zum Gelingen des Wettbewerbs beigetragen haben.

Zum Bestreben der Kommission um eine ständige qualitative Verbesserung des Wettbewerbs seien hier auch einige kritische Bemerkungen erlaubt. Das „Mitmachen“ an einem solchen Wettbewerb ist natürlich kein Freibrief dafür, „irgendetwas“ einzuschicken. Es wurden leider auch dieses Mal wieder zahlreiche Fotos eingesandt, die zwar qualitativ gut waren, aber völlig am Thema vorbeigingen. Da helfen auch keine langen Bildtexte, damit wird kein Bild attraktiver. Die Jury hat in allen diesen Fällen keineswegs kleinlich gehandelt und sich die Arbeit etwa leicht gemacht. Für eine ganze Reihe von Arbeiten, die mit ihrer Aussage am Thema „vorbeigingen“, von guter technischer Qualität waren und bei denen man die enge Verbindung des Bildautors mit dem Dargestellten erkennen konnte, gab es zumindest einen Anerkennungspreis. Das trifft vor allem für eine Reihe gekonnter Streckendokumentationen zu, bei denen die Autoren nicht nur einfach „drauflos knipsten“. In die gleiche Richtung läuft die Entscheidung der Veranstalter, in Anlehnung an Empfehlungen des Präsidiums des DMV bei der Preisgestaltung Platzziffern zu vermeiden. Beim Fotowettbewerb werden nur Diplome und Anerkennungspreise vergeben. Diese Preise sind mit Ehrengeschenken der IG Transport und Nachrichtenwesen, des VEB Kombinat PIKO und des DMV verbunden.

Folgende Teilnehmer wurden beim 4. Fotowettbewerb als Preisträger ermittelt:

Diplome:

Herr **Gotthard Paul**, Serie über die Entwicklung der DR;
 Herr **Klaus Bürger**, Einzelfoto „Neubau und Rekolok“;
 Herr **Horst Liebing**, „Begegnung am Vorsignal“, übrigens der einzige prämierte Beitrag mit einer Darstellung der Modelleisenbahn;
 Herr **Hans-Karsten Hoffmann**, Serie über die Entwicklung der E-Traktion;

Herr **Jlri Woitsch**, Foto „Wievielmals noch?“.

Anerkennungspreise bekamen:

Herr **Dr.-Ing. Paul Recknagel** für ein Foto der Selketalbahn;
 Herr **Wolfgang Albrecht** für die Serie „Harzquerbahn“;
 Herr **Jürgen Albrecht** für die Serie „Oschatz-Mügeln“ und
 Herr **Lothar Barche** für die Serie über den Bau des Empfangsgebäudes Plauen.

Einen würdigen Abschluß fand der Fotowettbewerb in einer gemeinsamen Veranstaltung mit den Teilnehmern des internationalen Modelleisenbahnwettbewerbs. Alle Teilnehmer des Fotowettbewerbs waren eingeladen und erhielten für ihre Teilnahme am Wettbewerb eine Urkunde. Die Materialkosten wurden ebenfalls erstattet. Die Redaktion unseres Verbandsorgans wird bemüht sein, einen großen Teil der Wettbewerbsfotos zu veröffentlichen.

Abschließend bleibt nur noch zu hoffen, daß zukünftige Wettbewerbe dieser Art sich größerer Beteiligung erfreuen und der Fotowettbewerb genauso zum Verbandsleben gehört, wie als „Meilenstein im Kalender“ der Modelleisenbahnwettbewerb schon lange nicht mehr wegzudenken ist.

Dipl.-Ing. Rolf Steinicke
 Vorsitzender der Kommission „Freunde der Eisenbahn“ beim Präsidium des DMV

Preisgekrönte Fotos

Unter den Preisträgern des Fotowettbewerbs befand sich Herr **Lothar Barche** mit einer Serie über den Bau des Empfangsgebäudes Plauen, die wir hier vorstellen möchten.



Bild 1 Baubeginn für das neue Empfangsgebäude, Januar 1970

Bild 2 Zügel geht der Bau voran, Sommer 1971

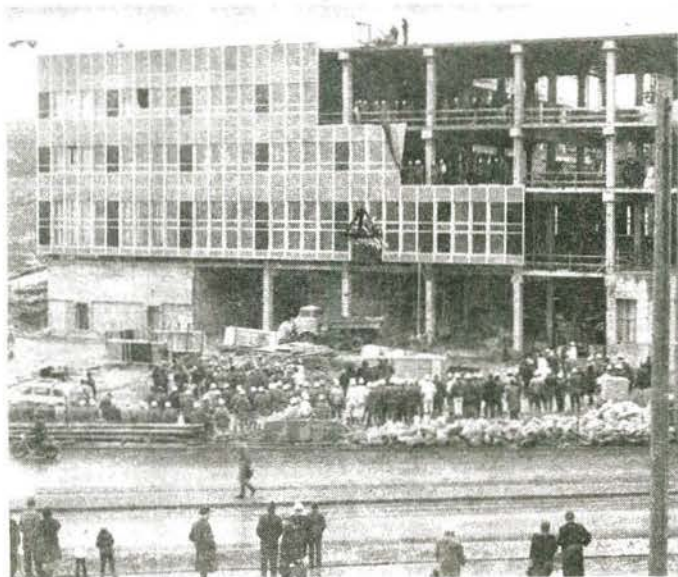
Bild 3 Richtfest für das neue Gebäude, Februar 1972

Bild 4 Einweihung
 Der 1. Stellvertreter des Ministers für Verkehrswesen vollzieht die Übergabe, 21. 12. 73

Bild 5 Das neue Empfangsgebäude
 Bild 6 Blick in die Empfangshalle



3



„DER MODELLEISENBAHNER“ 2/1980

6





Preisgekrönte Fotos

Mit der Serie „Oschatz-Mügeln“ konnte Herr *Jürgen Albrecht* einen der Preise beim 4. Fotowettbewerb erringen.

