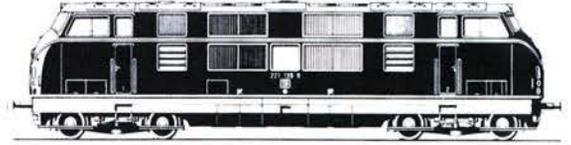


der modelleisenbahner

FACHZEITSCHRIFT
FÜR DEN MODELLEISENBAHNBAU
UND ALLE FREUNDE
DER EISENBAHN

Jahrgang 25



TRANSRESS VEB VERLAG FÜR VERKEHRSWESEN

Verlagspostamt Berlin Einzelheftpreis 1,— M

JUNI

32 542

6 / 76

der modelleisenbahner

Fachzeitschrift für den Modelleisenbahnbau
und alle Freunde der Eisenbahn

6 Juni 1976 · Berlin · 25. Jahrgang

Organ des Deutschen Modelleisenbahn-Verbandes
der DDR



INHALT

	Seite
Gottfried Köhler Schienenfahrzeuge auf der Leipziger Frühjahrsmesse 1976	157
Hans-Joachim Ewald Abschied von der BR 94 ²⁰	159
Wolfgang Scholz O-Bus-Verkehr in Dresden gehört der Geschichte an	160
Walther Küttner Chronik über den Dresdener O-Bus-Verkehr	161
Andreas Riedel 50. Jubiläum der Wumag-Straßenbahntriebwagen	162
Karl-Fr. Walbrach Moderne Eisenbahn-Embleme	162
Auf einem Ausziehtisch	165
Nach 18 Jahren ging sein Traum in Erfüllung	166
Achim Delang/Helmut Kohlberger Hintergrundgestaltung einer Modellbahnanlage (Teil 2)	168
Reiner Käseberg Schaltungsvarianten für halbwellengesteuerte Doppelspulenantriebe mit Endabschaltung	171
Klaus Müller Wie warte, pflege und repariere ich Modellbahntriebfahrzeuge und elektromagnetisches Zubehör? (1)	174
Bernd Kuhlmann Signale der BDZ — 9. Folge (Schluß)	176
Bernd Kuhlmann Geschichte und Zukunft der Warschauer Untergrundbahn	177
Joachim Schnitzer Vorschlag für eine einfache sichere Anlagenverbindung	178
Klaus Henschel Stromabnehmer für elektrische Triebfahrzeuge aus der Produktion der DDR	179
Wissen Sie schon Maßskizze zum Lokfoto des Monats	182
Lokfoto des Monats: Schmalspurlokomotive 99 1762-6 der DR (750mm Spurweite)	183
Lokbildarchiv	184
Peter Glanert Die preußische Elok EP 235 für den Schnell- und Personenzugdienst	185
Mitteilungen des DMV	187
Streckenbegehung: Die Verladerampe	188
Der Kontakt	189
Lang, lang ist's her	190
Gerhard Krauth Neue Normblätter verabschiedet	190
Aus den DMV-Bezirken berichtet: BV Dresden — Traditionsbahn im Bezirk Dresden	192
Selbst gebaut	3. U.-S.

Titelbild

Unser Titelbild verfolgt zwei Anliegen: Einmal möchte es den Betrachter beim Anblick der Thüringer Landschaft um die Bezirksstadt Suhl — das Foto zeigt einen aus dem Bf Suhl in Richtung Schleusingen fahrenden Personenzug im Jahre 1973 — daran erinnern, daß mit diesem Monat wieder einmal die Hauptreisewelle einsetzt und sich auch im Thüringer Wald viele Tausende erholen; zum anderen soll es für jeden Dampflokkfreund eine Erinnerung darstellen, eine Erinnerung an die Zeit, als es im Raume Suhl noch „qualmte“. Längst dominieren auch dort schon Diesellokomotiven.

Foto: Günter Scheibe, Sangerhausen

Titelvignette

Text siehe Heft 4/1976

Rücktitelbild

Wie eine H0-Diesellokomotive der BR 110 schaut die Zuglok eines Personenzugs aus, der sich, aus reizvoller Höhe betrachtet, durch die herrliche Wolkensteiner Schweiz schlängelt (Strecke Karl-Marx-Stadt—Bärenstein; zwischen Warmbad und Wolkenstein).

Foto: Werner Arnold, Karl-Marx-Stadt

REDAKTION

Verantwortlicher Redakteur:
Ing.-Ök. Journalist Helmut Kohlberger
Typografie: Pressegestalterin Gisela Dzykowski
Redaktionsanschrift: „Der Modelleisenbahner“,
DDR-108-Berlin, Französische Str. 13/14, Postfach 1235
Telefon: 204 12 76
Sämtliche Post für die Redaktion ist grundsätzlich nur an unsere Anschrift zu richten.
Nur Briefe, die die Seite „Mitteilungen des DMV“ betreffen, sind 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.)
Ing. Peter Eickel, Dresden
Eisenbahn-Ing. Günter Fromm, Erfurt
Ing. Walter Georgii, Zeuthen
Johannes Hauschild, Leipzig
o. Prof. Dr. sc. techn. Harald Kurz, Radebeul
Wolf-Dietger Machel, Potsdam
Joachim Schnitzer, Kleinmachnow
Paul Sperling, Eichwalde
Hansotto Voigt, Dresden

Erscheint im transpress VEB Verlag für Verkehrswesen Berlin

Verlagsleiter:
Dipl.-Ing.-Ök. Paul Kaiser
Chefredakteur des Verlags:
Dipl.-Ing.-Ök. Journalist Max Kinze
Lizenz Nr. 1151
Druck: Druckerei „Neues Deutschland“, Berlin
Erscheint monatlich;
Preis: Vierteljährlich 3,— M.
Auslandspreise bitten wir den Zeitschriftenkatalogen des „Buchexport“, Volkseigener Außenhandelsbetrieb der DDR, DDR-701-Leipzig, Postfach 160, zu entnehmen.
Nachdruck, Übersetzung und Auszüge sind nur mit Genehmigung der Redaktion gestattet.
Für unverlangt eingesandte Manuskripte, Fotos usw. übernimmt die Redaktion keine Gewähr.

Alleinige Anzeigenannahme

DEWAG-Werbung, 1026-Berlin, Rosenthaler Str. 28/31,
Telefon: 2 26 27 76, und alle DEWAG-Betriebe und
-Zweigstellen in den Bezirken der DDR. Gültige
Preisliste Nr. 1.

Bestellungen nehmen entgegen: Sämtliche Postämter,
der örtliche Buchhandel und der Verlag — soweit
Liefermöglichkeit. Bestellungen in der deutschen Bundesrepublik sowie Westberlin nehmen die Firma Helios, 1 Berlin 52, Eichborndamm 141—167, der örtliche Buchhandel und der Verlag entgegen. UdSSR: Bestellungen nehmen die städtischen Abteilungen von Sojuspechatj bzw. Postämter und Postkontore entgegen. Bulgarien: Raznoiznos, 1, rue Assen, Sofia. China: Guizi Shudian, P. O. B. 88, Peking, ČSSR: Orbis, Zeitungsvertrieb, Praha XII, Orbis Zeitungsvertrieb, Bratislava, Leningradska ul. 12, Polen: Ruch: ul. Wilcza 46, Warszawa 10. Rumänien: Cartimex, P. O. B. 134/135, Bukarest. Ungarn: Kultura, P. O. B. 146, Budapest 62. KVDR: Koreanische Gesellschaft für den Export und Import von Druckerzeugnissen Chulpanmul, Nam Gu Dong Heung Dong Pongyang. Albanien: Ndermerrja Shtetnore Botimeve, Tirana. Übriges Ausland: Örtlicher Buchhandel, Bezugsmöglichkeiten nennen der Außenhandelsbetrieb Buchexport, DDR — 701 — Leipzig, Leninstraße 16, und der Verlag.



Schienenfahrzeuge auf der Leipziger Frühjahrsmesse 1976

Das diesjährige Ausstellungsprofil auf dem Freigelände der Technischen Messe war durch eine große Vielfalt an Reisezug- und Güterwagen gekennzeichnet. Lediglich drei Triebfahrzeuge wurden vorgestellt und zwar sämtliche Erzeugnisse des K LEW Hennigsdorf: So die seit Jahren bei der DR bewährte Ellok der BR 242, die Serien-Diesellok der BR 106 (in Exportausführung für die Bulgarischen Staatsbahnen) und der 3teilige elektrische Triebzug MXA für die Budapester Verkehrsbetriebe (siehe Bild 1). Mit Triebfahrzeugmodellen legte die Außenhandelsvereinigung „Energomasexport“ in der Kollektivausstellung der UdSSR Zeugnis von der Leistungsfähigkeit des sowjetischen Diesellokbaus ab.

Doch zurück zu den Exponaten auf dem Freigelände. Dort dominierten die Erzeugnisse des Vereinigten Schienenfahrzeugbaus der DDR. Immer wieder beeindruckend sind die vielfältige Ausstattung und hohe Qualität der Weistreckenfahrzeuge des VEB Waggonbau Ammendorf für die Sowjetischen Eisenbahnen, verdeutlicht u. a. an einem Abteil-Liegewagen und an einem Speisewagen. Mehr als 15 000 Fahrzeuge sind bisher aus Ammendorf exportiert worden.

Mit 6 Exponaten gab das „Syndikat des Constructeurs de Matériel Roulant de Chemin de Fer „EXPORT MAT-FER““, (Frankreich), einen Einblick in sein umfangreiches Produktionsprogramm (Anteil der Weltproduktion an Eisenbahnmaterial z.Z. etwa 10%). Neben den Standardwagen (Bilder 5, 6 und 7) wurden solchen Sonderausführungen wie dem 8achsigen Kesselwagen mit einer Länge von 25 000 mm und dem 4achsigen Plattformwagen mit der beweglichen Dachplatte besondere Aufmerksamkeit geschenkt.

Nachstehend folgt ein Querschnitt vom gesamten Ausstellungsprogramm.

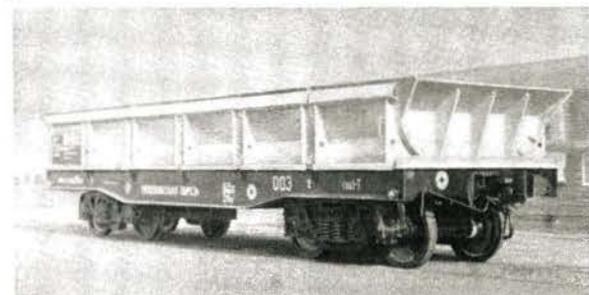
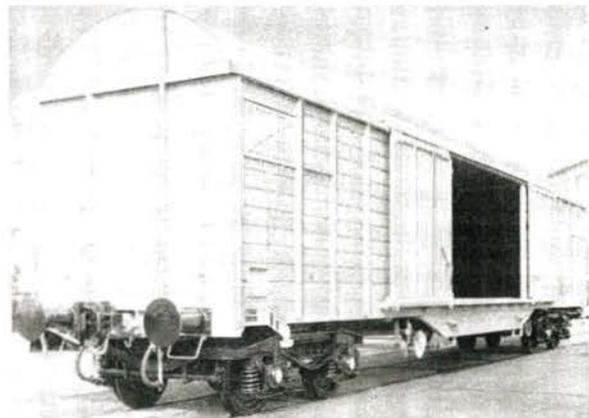
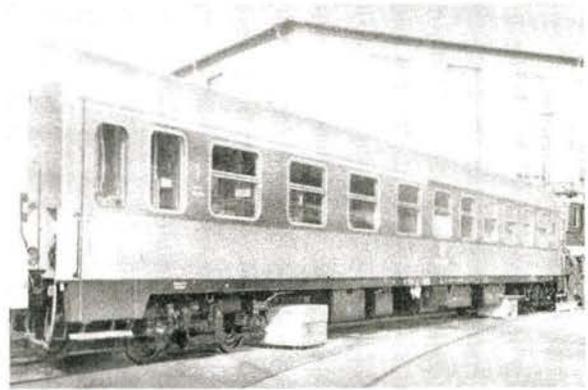


Bild 1 3teiliger Triebzug, Typ MXA, für die Budapester Vorortbahnen (Gesamtstreckenlänge 112 km), Fahrdrachtspannung 1000 V Gleichstrom, Antriebsleistung je Zugeinheit 800 kW, V_{max} 80 km/h, Aussteller Kombinat LEW Hennigsdorf

Bild 2 Reisezugwagen Typ Z, Gattung ABme, 10 Abteile, 60 Sitzplätze, Schwenkschiebetüren, Länge über Puffer 26 400 mm, Eigenmasse 40 t, V_{max} 160 km/h, Aussteller VEB Waggonbau Bautzen

Bild 3 4achsiger gedeckter Güterwagen, Typ Gas, gebaut für die Irakischen Staatsbahnen (IRR), Länge über Mittelpufferkupplung 16 500 mm, Ladefläche 39,6 m², Eigenmasse 22,5 t, V_{max} 100 km/h, Aussteller VEB Waggonbau Niesky

Bild 4 4achsiger Plattformwagen mit Bordwänden, für schwere Ladegüter, Länge über Mittelpufferkupplung 11 220 mm, Ladefläche 36,16 m², Eigenmasse 38,2 t, V_{max} 100 km/h, ausgestellt von „Energomasexport“ (UdSSR)

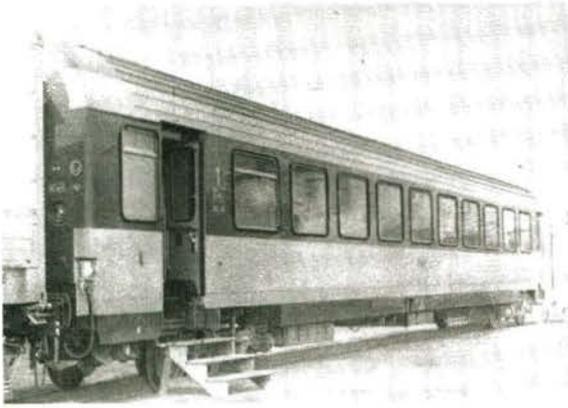


Bild 5 Reisezugwagen 1. Klasse vom Typ Z, 2 Großraumabteile, 58 Sitzplätze, Drehgestell Typ Y 32A, Länge über Puffer 26 400 mm, Eigenmasse 40 t, V_{max} 200 km/h, Ausstellungsland Frankreich

5

Bild 6 4achsiger gedeckter Güterwagen, Typ Teas, beidseitig 2teilige Schiebetüren, Rollo-Dach, Länge über Puffer 14 040 mm, Ladefläche 32,6 m², Eigenmasse 22,5 t, V_{max} 100 km/h, Ausstellungsland Frankreich

Bild 7 4achsiger Selbstentladewagen mit Klappdach, Typ Tads, beidseitig 4 Entladetrichter, Länge über Puffer 19 040 mm, Laderaum 66,5 m³, Eigenmasse 25,7 t, V_{max} 100 km/h, Aussteller Arbel (Frankreich)

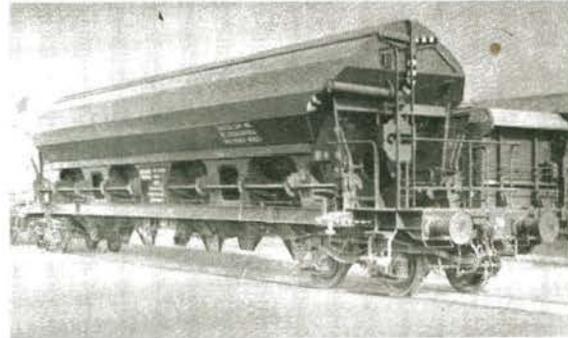


Bild 8 2achsiger gedeckter Güterwagen, Typ Hbis, beidseitig je 2 Schiebewände (Gabelstaplereinsatz begünstigend), Länge über Puffer 14 220 mm, Ladefläche 33 m², Eigenmasse 14,2 t, V_{max} 100 km/h, Aussteller Waggon Union GmbH (BRD)

Bild 9 4achsiger gedeckter Güterwagen, Typ Habis, beidseitig Schiebewände, innen Trennwände, Länge über Puffer 21 450 mm, Ladefläche 50 m², Eigenmasse 27,8 t, V_{max} 100 km/h, Aussteller AB Skandiatransport (Schweden)

6

Text und Fotos: G. Köhler, Berlin



7

9

8

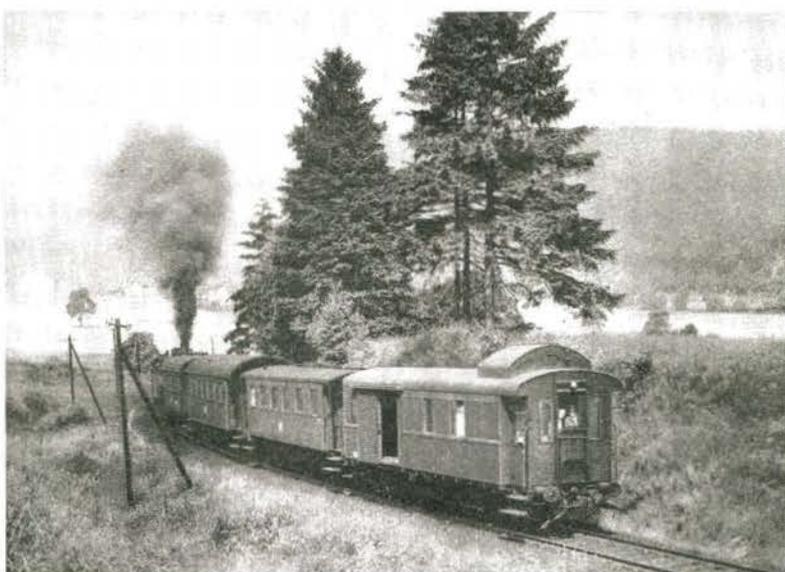
**Schienenfahrzeuge
auf der
Leipziger
Frühjahrsmesse 1976**



Bild 1 Ein Personenzug auf der Steilstrecke bei Bergfahrt. Der Zugführer beobachtet aus dem besonders eingerichteten Gepäckwagen die Strecke

HANS-JOACHIM EWALD (DMV),
Berlin

Abschied von der BR 94²⁰



Mit dem Fahrplanwechsel im Herbst 1975 (Winterfahrplan 75/76) fielen wieder einige Strecken der Deutschen Reichsbahn der Rationalisierung des Transports zum Opfer. Unter den Strecken 414 Freiberg–Halsbrücke, 441 Meinersdorf–Thum, 442 Eibenstock unt. Bf–Eibenstock ob. Bf, 446 Adorf (V)–Erlbach (V), 542 Perleberg Süd–Karstädt–Berge–Perleberg Süd (unter dem Namen „Perleberger Kreisel“ bekannt) kann man jetzt im Kursbuch der DR eine lakonische Mitteilung lesen, wonach der Reiseverkehr eingestellt und die Personenbeförderung durch Kraftverkehrsbetriebe übernommen wurde. Außerdem wurde noch die Strecke 440 zwischen Blauenthal und Schönheide Süd stillgelegt.

Nun stoßen derartige Maßnahmen bei den Eisenbahnfreunden zwar auf volles Verständnis, aber manche von ihnen erfüllt es doch zugleich auch mit etwas Wehmut. Gestern noch fuhren Züge mit Reisenden und Gütern über die Gleise, heute warten die Schienen auf den Schneidbrenner. Einer dieser Strecken, der landschaftlich schön gelegenen und steilsten Regelspurstrecke der DR, von Eibenstock unterer Bahnhof nach Eibenstock oberer Bahnhof sowie von der auf ihr eingesetzt gewesenen Dampflokomotive der BR 94²⁰ (ex sächs. IX HT) soll dieser Beitrag gewidmet sein. Diese Strecke mußte einem Talsperrenbau bei Wolfsgrün weichen. Mit ihr „sterben“ auch gleichzeitig die letzten 3 Exemplare der BR 94²⁰.

Die Strecke wurde am 2. Mai 1905 eröffnet. Sie brachte für die Eibenstöcker eine wesentliche Erleichterung mit sich, mußten diese doch vorher vom unteren Bahnhof einen Fußmarsch von 2,2 km bewältigen, um in ihre Stadt zu kommen. Und das immer nur bergauf. Die Streckenlänge betrug 3,2 km, der Höhenunterschied von 128 m wurde in 14 Minuten überwunden. Stellenweise kam eine Neigung von 50 ‰ vor! Diese wenigen Angaben verdeutlichen, daß dort nur Lokomotiven zum Einsatz kommen konnten, die einerseits stark genug waren, um die Steilstrecke zügig zu befahren und andererseits aber auch den hochgestellten Sicherheitsvorschriften Genüge leisteten. Und das waren eben die Lokomotiven der sächsischen Bauart IX HT, von denen bis zuletzt die erwähnten 3 Maschinen mit den DR-Nummern 94 2080-3, 94 2043-1 und 94 2105-8 ihren Dienst versahen. Diese waren mit vier voneinander unabhängig wirkenden Bremsen (Druckluftbremse, Handbremse, Zusatzbremse und Gegendruckbremse) ausgerüstet, die zwar sämtlich zum Einsatz kommen sollten, was aber nie geschah. Für eine Bergfahrt benötigte eine Maschine 1500 Liter Was-

ser, so daß vor jeder zweiten Fahrt Wasser genommen werden mußte.

Unterwegs wurden 9 schienengleiche Wegübergänge passiert. Das war ein zusätzliches Risiko. Das Wagenzuggewicht durfte 135 Tonnen nicht übersteigen. Es fuhren Personenzüge, die je nach Verkehrsaufkommen, aus einem bis zu drei Personen- und aus einem Gepäckwagen mit Zugführerabteil bestanden, sowie ein- oder zweimal am Tag verkehrte auch ein Pmg. Selten nur sah man „reine“ Güterzüge auf dieser Strecke. Bergwärts wurden die Züge nur geschoben, bei der hohen Zuglast wären sonst die Züge unweigerlich gerissen. Der Zugführer beobachtete bei der Bergfahrt aus seinem mit Stirnfenstern versehenen Abteil die Strecke, deshalb wurde der Gepäckwagen auch den Güterzügen beigestellt. Es war stets ein einmalig schönes Erlebnis, wenn die gute alte 94er mit ihrer schweren Last den Berg hinaufschaupte und die Auspuffschläge vielfach von den Hängen widerhallten. Bei der Talfahrt zog die Lokomotive den Zug nur kurz an. Auf dem unmittelbar hinter dem oberen Bahnhof beginnenden Gefälle traten dann schon wieder die Bremsen in Aktion, um die zulässige Höchstgeschwindigkeit von 15 km/h nicht zu überschreiten. Und das i-Tüpfelchen auf die Sicherheitsvorschriften setzte das ständig „Hf0“ zeigende Einfahrtsignal vor dem unteren Bahnhof. Die Einfahrweiche mußte nämlich stets auf ein „Sandgleis“ weisen. Sie durfte erst dann umgestellt werden, wenn der Zug vor dem Signal gehalten hatte. Eine schwere Katastrophe zu Beginn des Jahres 1945, als ein Zug in das Empfangsgebäude hineinfuhr und Menschen den Tod fanden, ist der Grund für diese Maßnahme. Der Zug rollte dann auf ein besonderes Kopfgleis, an dessen Ende sich eine kleine Lokbehandlungsanlage mit Kohlebansen, Wasserkran und Sandreserve befanden. Übrigens ein gutes Beispiel für den stets an Platzmangel leidenden Modelleisenbahner. Beim Rangieren mußte der Zug wieder ein Stück die Strecke hinaufgedrückt werden, damit er über ein Verbindungsgleis in den übrigen Teil des Bahnhofs Eibenstock fahren konnte. Die fertigen Züge wurden dann auf dem Kopfgleis wieder bereitgestellt, eine Ausfahrt über das Verbindungsgleis zum oberen Bahnhof war nicht möglich. Bei täglich rund 20 Zugfahrten gab es so gewiß keine Langeweile für das Zug- und Lokpersonal. Während der untere Bahnhof keine Umschlaggleise, nur einen Güterschuppen, hatte, war der obere Bahnhof ein wichtiger Kohleumschlagplatz für die umliegenden Ortschaften. Hier wurden täglich 6 bis



Bild 2 Unterwegs auf der Steilstrecke

8 Güterwagen entladen, heute wird alles mit Lkw befördert. Aber nun noch einiges zur Lokomotive. Es existieren jetzt noch 3 dieser bei den Personalen beliebt gewesenen Lokomotiven. Eventuell kann sie der interessierte Eisenbahnfreund noch abgestellt im Bw Aue besichtigen, wenn sie nicht inzwischen verschrottet wurden. Es sind die bereits erwähnten Maschinen, die auch im Bw Aue beheimatet waren. Das Schicksal dieser 3 Lokomotiven ist offensichtlich, eines Tages wird man sie nur noch auf Bildern bewundern können oder sie existieren allein noch in der Erinnerung.



Bild 3 Das bei Einfahrt eines jeden Zuges aus Sicherheitsgründen „Hf0“ zeigende Signal „B“ des unteren Bahnhofs. Es durfte erst auf „Fahrt frei“ gestellt werden, nachdem der Zug vor ihm gehalten hatte und die Einfahrweiche, die ansonsten stets auf ein „Sandgleis“ wies, umgestellt worden war. Die Geschwindigkeitstafel „Lf 4“ ließ dann die Einfahrt mit 50 km/h zu.

Fotos: Verfasser (2), Rolf Kluge (1)

WOLFGANG SCHOLZ (DMV), Dresden

O-Bus-Verkehr in Dresden gehört der Geschichte an

Bild 1 Ein O-Bus vom Typ „Skoda Tr 9“ aus dem Baujahr 1962. Das Fahrzeug verfügt über 22 Sitz- und 72 Stehplätze



Vielen Dresden-Besuchern wird bekannt sein, daß es dort ein städtisches Nahverkehrsmittel gab, das in der DDR relativ selten anzutreffen ist, nämlich den O-Bus. Dem Leser aber, der etwa in den letzten 8 Monaten nicht in Dresden weilte, wird weniger bekannt sein, daß am 28. November 1975 der O-Bus-Verkehr eingestellt wurde. An diesem Tage befuhren die O-Busse letztmalig den überhaupt noch verbliebenen Reststreckenteil zwischen Schillerplatz und Bühlau. Moderne Ikarus-Gelenkbusse sind an ihre Stelle getreten, die neben einem höheren Fahrkomfort auch noch den Fahrgästen das bisher notwendige lästige Umsteigen von der Linie 61 ersparen.

Lange hatte man diese Umstellung hinausgezögert, was sich auf 2 Gründe zurückführen läßt: Einmal handelt es sich bei der Linie aus dem Elbtalkessel heraus auf die Höhen von Bühlau um eine Steigungsstrecke, die der O-Bus mit größerer Wirtschaftlichkeit als der Kraftomnibus befahren kann, und zum anderen zählt natürlich ein Fahrzeug mit elektrischem Antrieb zu den umwelt-

Bild 2 Hier befindet sich ein O-Bus mit Beiwagen kurz vor dem Schillerplatz; im Hintergrund die berühmte Elbbrücke, bekannt unter dem Namen „Blaues Wunder“

Fotos:
Wolfgang Scholz,
Dresden (1)
Walther Küttner,
Dresden (1)



freundlicheren Verkehrsmitteln. Aber die zunehmende Überalterung der Fahrzeuge und Anlagen sowie die Tatsache, daß in der DDR keine O-Busse mehr produziert werden, gaben den Anlaß zur Umstellung auf den KOM-Verkehr. Dabei wird die größere Wirtschaftlichkeit des O-Busses durch die Einsparung der Kosten, die für Reparaturen an den veralteten Fahrzeugen und für die Unterhaltung der Fahrleitungen und der Stromversorgungsanlagen anfallen, wettgemacht.

Außerdem befindet und befand sich das Verkehrsaufkommen gerade auf dieser Linie in ständigem Steigen, was eine weitere wichtige Begründung für den Wechsel auf den KOM darstellte. Import-Gelenk-O-Busse aus der CSSR hätten aber vor 1978 nicht zur Verfügung gestanden. Und andererseits konnten die Abstände der Fahrzeiten der O-Busse nicht verringert werden, weil es an einsatzfähigen Fahrzeugen fehlte.

Nach der Einstellung des O-Bus-Verkehrs in Dresden gab man einige noch verwendungsfähige O-Busse an andere Verkehrsbetriebe in der DDR ab, die noch O-Busse einsetzen.

Im Jahre 1947 wurde in Dresden der O-Bus-Verkehr eröffnet. Mit der Fertigstellung der neuen „Brücke der Freundschaft“ im Jahre 1964 konnte die Linie, die bisher zwischen Weißig und Südvorstadt (Nürnberger Platz) verkehrte, an ihrem westlichen Endpunkt um 1,8 km bis zum Willi-Ermer-Platz verlängert werden. Damit hatte das O-Bus-Netz Dresdens auch gleichzeitig seine größte Ausdehnung — etwa 17 km — erreicht. In den letzten Jahren vor der Einstellung des Verkehrs wurden einige Teilstrecken im gemischten Verkehr mit Ikarus-Gelenkbussen und O-Bussen bedient. Damit gehört nunmehr nach 28 Betriebsjahren der Oberleitungs-Bus in Elbflorenz der Geschichte an.

Chronik über den Dresdener O-Bus-Verkehr

Die allererste O-Bus-Linie in Dresden stellte die „Heidebahn“ zwischen Königsbrücker Str. und Klotzsche/Schänkhübel dar. Inbetriebnahme: 24. März 1903. Im Jahre 1905 wurde sie aus unbekanntem Gründen jedoch schon wieder eingestellt.

Linie C

- 8. Nov. 1947 Südvorstadt/Münchner Platz – Loschwitz/Körnerplatz
- 27. Nov. 1947 nur noch: Fritz-Foerster-Pl. – Körnerpl.
- 23. Aug. 1948 neue Linienführung ab Zwinglistr. bis Dornblüthstr.
- 1. Mai 1949 Verlängerung bis Loschwitz/Steglichstr.
- 25. Juli 1949 Streckenabschnitt ab Körnerpl. bis Steglichstr. wieder außer Betrieb.
- 1. Nov. 1949 Neubaustrecke Bühlau/Siegfr.-Rädel-Pl. nach Weißig/Dorfeich (an beiden Endstationen Schleifen). Restabschnitt Loschwitz – Bühlau fertiggestellt (Nur für Aus- und Einrückwagen). Nunmehr: Fritz-Foerster-Pl. – Körnerplatz und Bühlau – Weißig
- 16. Mai 1950 Durchgehender Verkehr auf beiden Teilstrecken
- 8. Mai 1951 In Loschwitz entfällt Schleifenfahrt über Damm- und Friedr.-Wiekstraße
- 29. Sept. 1951 Neue Linienführung: ab Ermelstr. über Augsburgstr. – Dornblüthstr.

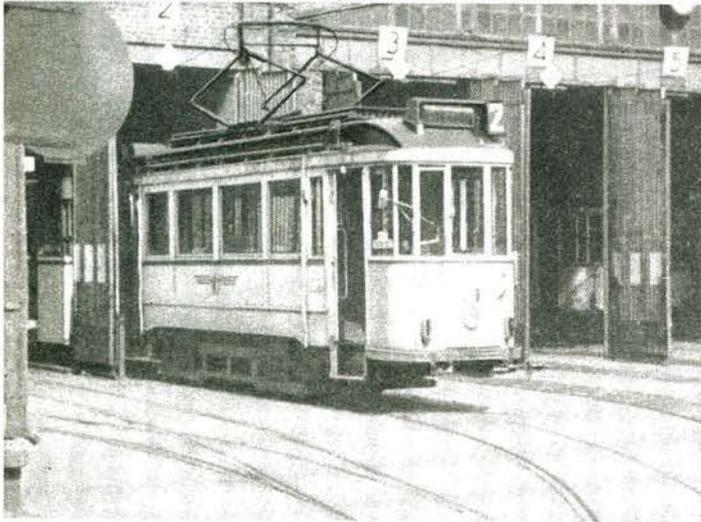
- 2. Jan. 1958 Verlängerung: Fritz-Foerster-Platz – üb. Nürnberger Str. zum Nürnberger Ei
- 28. Juni 1964 Neubaustrecke bis Willi-Ermer-Platz;

Linie 61 nunmehr: Willi-Ermer-Pl.-Falkensteinpl.

Linie C Fritz-Foerster-Pl. – Weißig

- 1. Jan. 1965 Linie C wird Linie 62
- 30. Apr. 1966 Linie 62 wieder eingestellt und mit Linie 61 vereinigt
- 1. Mai 1966 Willi-Ermer-Pl. – Bühlau – Weißig
- 13. Okt. 1969 ab Bühlau nur Pendelverkehr nach Weißig
- 4. Sept. 1971 Willi-Ermer-Pl. – Bühlau; von dort bis Weißig KOM durch neue Linie 60
- 30. Nov. 1972 Linie 60 (KOM) wieder eingestellt, dafür:
- 1. Dez. 1972 KOM-Linie 93 Fernsehturm – Weißig
- 15. Aug. 1974 O-Bus-Linie nur noch Zwinglistr. – Bühlau Rest der Linie 61 mit KOM
- 1. Juli 1975 Linie 61 nur noch Schillerplatz – Bühlau; Reststrecke mit KOM
- 1. Dez. 1975 Linie 61 gänzlich mit KOM von Willi-Ermer-Pl. – Weißig und Linie 93 Willi-Ermer-Platz – Fernsehturm; O-Bus-Verkehr eingestellt.

WALTER KÜTTNER, Dresden



Aus dem Jahr 1926 stammt der Triebwagen Nr. 23 II; hier im Depot Zittauerstraße

Fotos: Verfasser

ANDREAS RIEDEL (DMV), Magdeburg

50. Jubiläum der Wumag-Straßenbahntriebwagen

In Görlitz fahren nun schon über 50 Jahre die für diese Stadt besonders charakteristisch gewordenen Wumag-Straßenbahntriebwagen. Aus diesem Anlaß möchte ich über diesen Fahrzeugtyp einmal etwas kurz berichten.

Zwischen 1926 und 1928 wurden in drei Lieferungen insgesamt 16 Wagen angeschafft, die die Nummern 23 II bis 38 erhielten. Hersteller war die damalige „Waggon- und Maschinenbau-AG“ Görlitz, die auch Straßenbahnfahrzeuge in andere Städte, u. a. nach Leipzig, geliefert hat.

Die leistungsstarken und robusten Zweiachser waren noch 1966 vollzählig auf den Görlitzer Straßenbahnlinien im Einsatz. Durch Modernisierungsmaßnahmen erfüllen sie auch die höheren Anforderungen. Zu diesen Neuerungen zählte der Einbau einer Kleinspannungsanlage (24 V) in jedem Wagen. Der Umbau der Führerstände, der an den Wagen Nr. 33 II und 34 II im Jahre 1964 vorgenommen wurde, setzte sich allerdings nicht allgemein durch, er blieb also nur ein Versuch.

Die allgemeine Aussonderung begann im Jahre 1967, und zwar mit den Wagen Nr. 33 II und 34 II, die zu den Arbeitswagen 101 II und 102 II umgerüstet wurden. Ebenfalls demselben Zweck wurden folgende Wagen zugeführt:

29 II (1968 zu Schienenschleifwagen 103 II)

37 (1969 zu Weichenspülwagen 104 II)

24 II (1975 zu Salzstreuwagen 105 II) und

30 II (1975 zu Arbeitswagen 102 III als Ersatz für den schrottreifen Wagen 102 II ex 34 II)

Zwischen 1970 und 1975 wurden insgesamt 7 Wumag-Triebwagen verschrottet. Den Anfang bildete am 31. August 1970 der Triebwagen 31 II.

Im Jahre 1972 wurde der Fahrzeugbestand um die Wagen 26 II, 27 II und 38 vermindert.

Und 1973 mußten der Wagen 36 II und 1975 der Wagen 102 II verschrottet werden. Auch Nr. 32 II steht seit Ende 1975 zur Verschrottung bereit.

Im Linienverkehr werden nur noch die Fahrzeuge 23 II, 25 II, 28 II und 35 II eingesetzt.

Man kann also damit feststellen, daß die Wumag-Triebfahrzeuge jetzt gewissermaßen ausgedient haben. Hervorzuheben ist noch, daß es in Görlitz niemals einen anderen Wagentyp gab und gibt, der über einen so langen Zeitraum die bestimmende Rolle im Straßenbahnverkehr dieser Stadt gespielt hat.

Moderne Eisenbahn-Embleme

In letzter Zeit erhielt die Redaktion wiederholt Anfragen, die sich auf unbekannte Zeichen an Fahrzeugen einiger ausländischer Bahnverwaltungen beziehen. Die betreffenden Leser möchten gern wissen, was diese zu bedeuten haben. Da das von allgemeinem Interesse ist, drucken wir nebenstehend die gegenwärtig gültigen Symbole europäischer Bahnen ab. Dabei wird der aufmerksame Leser feststellen, daß sich einige neue Eisenbahn-Embleme in moderner Gestaltungsweise darunter befinden.

Jede Eisenbahn ist ein Dienstleistungsbetrieb, der besonders stark im Blickpunkt der Öffentlichkeit steht. Es ist verständlich, daß sich daher ein derartiger Betrieb auch um ein möglichst enges Vertrauensverhältnis zur Bevölkerung bemüht.

Nun leben wir in einer optisch orientierten Zeit, in der jeder Mensch tagtäglich eine Vielzahl sichtbarer Signale empfängt. Ein aufmerksames Beobachten des modernen Wirtschaftslebens beweist, daß daher jedes Unternehmen bestrebt ist, seinen Kunden gegenüber ein bestimmtes Erscheinungsbild zu schaffen, das es auch nach außen hin präsentieren möchte. Dieses Erscheinungsbild, das die Kunden auf den ersten Blick hin ansprechen soll, muß aber modern und zukunftsorientiert sein, wenn es seinen Zweck erfüllen soll. Während bisher die Bahnverwaltungen der verschiedenen Länder hierfür eine Wort-Zeichen-Kombination benutzten, so wie es bei der Deutschen Reichsbahn auch üblich ist (siehe Emblem), ziehen es in letzter Zeit einige Bahnverwaltungen vor, dafür nur noch ein Bildzeichen zu verwenden, wie zum Beispiel die MÁV (Ungarische VR), die NS (Niederlande) oder die BR (Großbritannien).

Bei einigen Bahnen wurde darüber eine mehr oder weniger lange Diskussion geführt, ob es zweckmäßiger sei, ein Bild- oder aber ein Wortzeichen zu wählen. In Anbetracht der heute ohnehin schon angebotenen großen Buchstabenanhäufungen erschien es den betreffenden Verwaltungen dann aber wohl doch sinnvoller, sich auf ein Bildzeichen festzulegen. Ein solches zwingt den Betrachter nicht erst dazu, gedanklich Buchstabenentschlüsselungen und Sinndeutungen vorzunehmen. Durch ein einprägsames Bildzeichen hofft man, sich eher durch den dabei entstehenden rasch zu erfassenden Eindruck identifizieren zu können. Schaut man sich aber diese in moderner Auffassungsweise gehaltenen Bildzeichen einmal an, so wird einem klar, daß es wohl doch einer längeren Zeit bedarf und eine breit angelegte Einführungsaktion vorgenommen werden muß, um von dem Zeichen sofort auf die jeweilige Bahn zu schließen. Es setzt ferner voraus, daß dieses Symbol konsequent lückenlos angewandt wird, damit es im Bewußtsein der Öffentlichkeit einen solchen Eingang findet, daß Zeichen und Bahnverwaltung praktisch gleichgesetzt sind. Während einige Bahnen als Bildzeichen ausgesprochene Fantasiegebilde verwenden, haben andere, wie zum Beispiel die Portugiesischen Staatsbahnen, ihre Initialen in modernerer Gestaltung gewählt.

Wenn nun künftig ein Eisenbahnfreund oder auch Modelleisenbahner diese Symbole gelegentlich an Fahrzeugen fremder Bahnen sieht, kann er sich gleich ein Bild machen, um was für einen ausländischen Wagen es sich handelt, sind doch diese Zeichen meistens großflächig, beispielsweise bei Güterwagen, an beiden Seitenwänden angebracht.

Dipl.-Ing. K. F. Walbrach, Idstein

 <p>UNION INTERNATIONALE DES CHEMINS DE FER</p>	<p>CIE- Irland</p>  <p>CORAS IOMPAIR EIREANN Irische Transportgesellschaft</p>	<p>JŽ- SFR Jugoslawien</p>  <p>JUGOSLOVENSKE ŽELEZNICE Jugoslawische Eisenbahnen</p>	<p>SJ- Schweden</p>  <p>SVENSKA STATENS JÄRNVÄGAR Schwedische Staatsbahnen</p>
<p>BDZ- VR Bulgarien</p>  <p>BULGARSKI DARZAVENI ŽELEZNITSI Bulgarische Staatsbahnen</p>	<p>CP- Portugal</p>  <p>COMPANHIA DOS CAMINHOS DE FERRO PORTUGUESES Gesellschaft der Portugiesischen Eisenbahnen</p>	<p>MÁV- Ungarische VR</p>  <p>MAGYAR ÁLLAMVASUTAK Ungarische Staatsbahnen</p>	<p>SNCF-NMBS- Belgien</p>  <p>SOCIÉTÉ NATIONALE DES CHEMINS DE FER BELGES NATIONALE MAATSCHAPPIJ VAN BELGISCHE SPOORWEGEN Belgische Eisenbahnen</p>
<p>BR- Großbritannien</p>  <p>BRITISH RAILWAYS Britische Eisenbahnen</p>	<p>ČSD- ČSSR</p>  <p>ČESKOSLOVENSKÉ STÁTNI DRAHY Tschechoslowakische Staatsbahnen</p>	<p>NS- Niederlande</p>  <p>NEDERLANDSE SPOORWEGEN Niederländische Eisenbahnen</p>	<p>SNCF- Frankreich</p>  <p>SOCIÉTÉ NATIONALE DES CHEMINS DE FER FRANÇAIS Französische Eisenbahnen</p>
<p>CFF-SBB-FFS- Schweiz</p>  <p>CHEMINS DE FER FÉDÉRAUX SUISSES Schweizerische Bundesbahnen FERROVIE FEDERALI SVIZZERE</p>	<p>DB- BRD</p>  <p>DEUTSCHE BUNDESBAHN</p>	<p>NSB- Norwegen</p>  <p>NORGES STATSBANER Norwegische Staatsbahnen</p>	<p>SZD-MPS- UdSSR</p>  <p>MINISTERSTVO PUTEI SOVETSKAJA ŽELEZNAJA DOROGA Sowjetische Eisenbahnen</p>
<p>CFL- Luxemburg</p>  <p>SOCIÉTÉ NATIONALE DES CHEMINS DE FER LUXEMBOURGEOIS Luxemburgische Eisenbahnen</p>	<p>DR- DDR</p>  <p>DEUTSCHE REICHSBAHN</p>	<p>ÖBB- Österreich</p>  <p>ÖSTERREICHISCHE BUNDES- BAHNEN</p>	<p>TCDD- Türkei</p>  <p>MINISTERSTVO PUTEI SOVETSKAJA ŽELEZNAJA DOROGA Sowjetische Eisenbahnen</p>
<p>CFR- SR Rumänien</p>  <p>CĂILE FERATE ROMÂNE Rumänische Eisenbahnen</p>	<p>DSB- Dänemark</p>  <p>DANSKE STATSBANER Dänische Staatsbahnen</p>	<p>PKP- VR Polen</p>  <p>POLSKIE KOLEJE PAŃSTWOWE Polnische Staatsbahnen</p>	<p>TCDD- Türkei</p>  <p>TÜRKİYE CUMHURİYETİ DEVLET DEMİRYOLLARI İŞLETMESİ Staatsbahnen der Türkischen Republik</p>
<p>CH- Griechenland</p>  <p>Griechische Staatsbahnen</p>	<p>FS- ITALIEN</p>  <p>FERROVIE DELLO STATO Italienische Staatsbahnen</p>	<p>RENFE- Spanien</p>  <p>RED NACIONAL DE LOS FERROCARRILES ESPAÑOLES Spanische Staatsbahnen</p>	<p>VR- Finnland</p>  <p>SUOMEN VALTIONRAUTATIIET Finnische Staatsbahnen</p>

