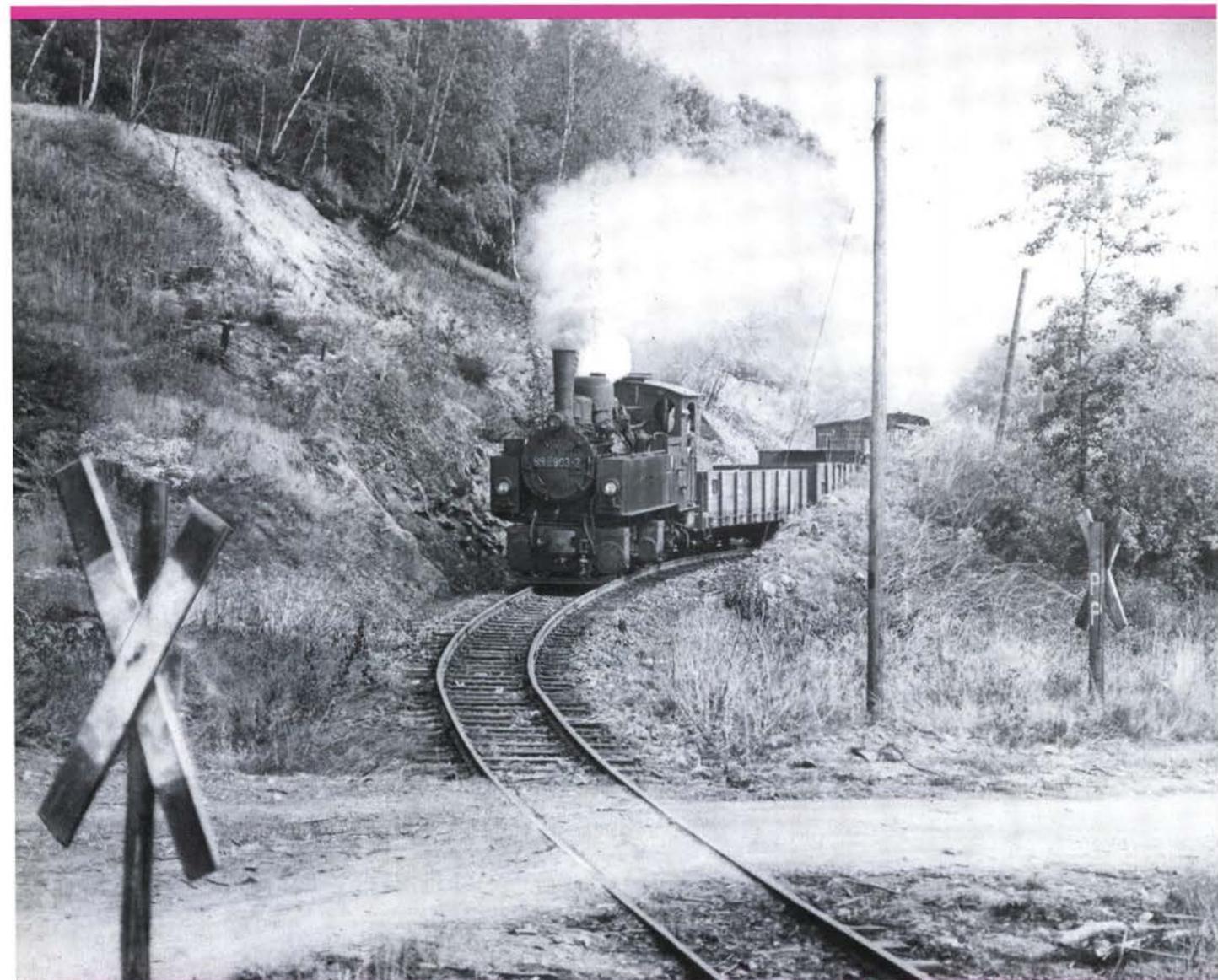


der modelleisenbahner

FACHZEITSCHRIFT JAHRGANG 31
FÜR DAS MODELLEISENBAHNWESEN,
ALLE FREUNDE DER EISENBAHN
UND DES STÄDTISCHEN NAHVERKEHRS



Organ
des Deutschen
Modelleisenbahn-
Verbandes der DDR



TRANSPRESS VEB VERLAG FÜR VERKEHRSWESEN

Verlagspostamt Berlin · Einzelheftpreis 1,— M

MÄRZ

32542

3/82



1



2

Werklokomotiven



3

Bild 1 Diese Bn2t-Dampfspeicherlok mit Innenzylindern gehörte der Brikettfabrik Domsdorf (b. Doberlug-Kirchhain) des Braunkohlenkombinates (BKK) Lauchhammer und war mit der Bezeichnung F26-15-B2 im Einsatz. Herstellerangaben sind von dieser Lok nicht bekannt.

Bild 2 Ebenfalls beim BKK Lauchhammer war diese Maschine im Einsatz. Die Aufnahme entstand am 3. August 1980 in Lauchhammer. Die Herstellerangaben konnten ebenfalls nicht ermittelt werden.

Bild 3 Der VEB „Spiritus Wittenberg“ setzte bis vor einiger Zeit diese Bn2t-Lok mit der Nr. 2 auf seiner Werkbahn ein, und sie dient als Ersatz für die Lok 1 (Borsig 7104/1909). Leider sind aber über das erstere Fahrzeug auch keine Herstellerangaben vorhanden.

Bild 4 Nur selten gelangt eine kleine Serien-Baulokomotive zu der Ehre, „richtige Züge“ des öffentlichen Verkehrs ziehen zu dürfen. In Nachkriegsnotzeiten war dies am ehesten der Fall. So berichteten wir im Heft 10/81 unter der Rubrik „Selbst gebaut“ über die kleine O & K-Lok „Ernst“ (12596/35). Überraschend schickte unser Leser Helmut Pochadt aus Berlin ein Bild der Schwestermaschine O & K 12595/35, die sogar zu „Staatsbahnzügen“ kam. Die Lok, vormals im Besitz der Leipziger Firma Alfred Lesch, gelangte während des Krieges in das okkupierte Polen. Nach der Befreiung Polens wurde sie bei der PKP mit der Nummer T1-9 eingesetzt. Anschließend versah dieser Zweikuppler Dienst in PKP eigenen Betrieben.

Unser Bild zeigt ihn 1971 im Dienst des PKP-Kieswerkes Mikoslaw Ujski, südlich von Pila.

Fotos: M. Probst, Lutherstadt Wittenberg-Piesteritz (1), T. Böttger, Karl-Marx-Stadt (1), D. Winkler, Lützen (1), H. Pochadt, Berlin (1)

4



Redaktion

Verantwortlicher Redakteur: Dipl. rer. pol. Rudi Herrmann
Telefon: 2 04 12 76
Redakteur: Ing. Wolf-Dietger Machel
Telefon: 2 04 12 04
Typografie: Ing. Inge Biegholdt
Anschri ft der Redaktion: „Der Modelleisenbahner“,
DDR - 1086 Berlin, Französische Str. 13/14, Postfach 1235
Telefon: 2 04 12 76

Zuschri ften, die die Seite „Mitteilungen des DMV“
(also auch für „Wer hat - wer braucht?“) betreffen,
sind 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
Dipl.-Ing. oec. Gisela Baumann, Berlin
Karlheinz Brust, Dresden
Achim Delang, Berlin
Dipl.-Ing. Gunter Driesnack, Königsbrück (Sa.)
Dipl.-Ing. Peter Eickel, Dresden
Eisenbahn-Bau-Ing. Gunter Fromm, Erfurt
Dr. Christa Gärtner, Dresden
Ing. Walter Georgii, Zeuthen
Ing. Wolfgang Hensel, Berlin
Dipl.-Ing. Hans-Joachim Hutter, 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

Erscheint im transpress VEB Verlag für Verkehrswesen Berlin

Verlagsleiter: Dr. Harald Bottcher
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-7010 Leipzig, Postfach 160, zu ent-
nehmen.
Nachdruck, Übersetzung und Auszüge sind nur mit
Genehmigung der Redaktion gestattet.
Art.-Nr. 16330

Redaktionsschluss: 11. 2. 1982
Geplante Auslieferung: 15. 3. 1982



Alleinige Anzeigenverwaltung

DEWAG Berlin, DDR - 1026 Berlin, Rosenthaler Straße
28/31, PSF 29, Telefon: 2 44 23 52. Anzeigenannahme
DEWAG Berlin, alle DEWAG-Betriebe und deren
Zweigstellen in den Bezirken der DDR.

Bestellungen nehmen entgegen: in der DDR: sämtliche
Postämter und der örtliche Buchhandel; im Ausland:
der internationale Buch- und Zeitschriftenhandel, zu-
sätzlich in der BRD und in Westberlin: der örtliche Buch-
handel, Firma Helios Literaturvertrieb GmbH, Berlin
(West) 52, Eichborndamm 141-167, sowie Zeitungs-
vertrieb Gebrüder Petermann GmbH & Co KG, Berlin
(West) 30, Kurfürstenstr. 111.
UdSSR: Bestellungen nehmen die städtischen Abtei-
lungen von Sojuspechat' bzw. Postämter und Post-
kontore entgegen. Bulgarien: Raznoisznos, 1. rue Asse,
Sofia. China: Guizi Shudian, P. O. B. 88, Peking, CSSR:
Orbis Zeitungsvertrieb, Bratislava, Leningradskaja ul 12.
Polen: Buch: u. Wilcza 46, Warszawa 10. Rumänien:
Cartimex, P. O. B. 134/135, Bukarest. Ungarn: Kultura,
P. O. B. 146, Budapest 6. KDVR: Koreanische Gesell-
schaft für den Export und Import von Druckerzeugnis-
sen. Chulpanmul, Nam Gu Dong Heung Dong Pyongy-
ang, Albanien: Ndermerrja Shetnore Botimeve, Tirana.
Auslandsbezug wird auch durch den Buchexport
Volkseigener Außenhandelsbetrieb der Deutschen
Demokratischen Republik, DDR-7010 Leipzig, Lenin-
straße 16, und den Verlag vermittelt.

der modelleisenbahner

Fachzeitschrift für das Modelleisenbahnwesen,
alle Freunde der Eisenbahn und des städtischen Nahverkehrs

3 März 1982 · Berlin · 31. 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
Werklokomotiven	2. US
In eigener Sache	66
Frank Beer	
90 Jahre Geraer Straßenbahn	67
Stadthäuser bereichern künftig das Angebot	70
Miroslav Pansky	
Ein Empfangsgebäude aus der K. u. K.-Zeit	71
Basteleien, Tips, Wissenswertes	74
Claus Dahl	
Anwendungsvarianten der Zubehörsteuerung (Teil I)	76
Joachim Grothe	
Über die Eisenbahnkatastrophe von Genthin im Dezember 1939 (Teil III)	78
Der Kontakt	80
Wissen sie schon	82
Stanislav Hendrysch	
Wo noch heute Stütztenderlokomotiven dampfen	83
Lokfoto des Monats: Stütztenderlokomotive	87
Lokbildarchiv	88
Die 18. Leipziger Modelleisenbahnausstellung	89
Mitteilungen des DMV	91
Selbst gebaut	3. US

Titelbild

Nach wie vor ist die Selketalbahn bei Eisenbahnfreunden ein begehrtes Fotoobjekt. Wie wir bereits in der
letzten Ausgabe berichteten, ist der Wiederaufbau des 1946 stillgelegten Abschnittes zwischen Straßberg
und Stiege in absehbarer Zeit vorgesehen. Unser Bild vermittelt Frühjahrsatmosphäre zwischen Sil-
berhütte und Straßberg von einem mit der Lok 99 5903 gezogenen GmP. Rolf Steinicke aus Dresden
schickte uns diese Aufnahme.

Rücktitel

Nachdem wir bereits im Heft 7/81 ein Foto von der Heimanlage unserer Leser Wolfgang und Jürgen
Albrecht aus Oschatz veröffentlichten, folgt in dieser Ausgabe ein zweites. Das Motiv: Blick auf die Ein-
fahrt in den Kopfbahnhof.

Foto: W. Albrecht, Oschatz

Ein neues Kapitel beginnt

Im 31. Jahrgang des Bestehens unserer Zeitschrift „der modelleisenbahner“ wollen wir ein neues Kapitel aufschlagen. Ab Heft Juli 1982 erscheint „der modelleisenbahner“ im Kunstdruckteil vierfarbig, auf anderen Seiten soll die Anschaulichkeit durch den Einsatz einer zweiten Farbe erhöht werden. Damit kann ein langgehegter Wunsch unserer Leser nach einer attraktiveren Ausstattung erfüllt werden. Es bleibt beim bisherigen Format, und unsere Zeitschrift wird nach wie vor in der Druckerei des „Neuen Deutschland“ hergestellt. Die Redaktion und der Beirat bereiten sich gründlich auf diese Umstellung vor. Es geht darum — und das ist wohl im Sinne aller Leser — die Möglichkeit der farbigen Gestaltung auch mit einer weiteren inhaltlichen Bereicherung zu verbinden.

So wollen wir mit Bild und Text in einem ausgewogenen Verhältnis über die Eisenbahn in unserem Land, in der Sowjetunion und in anderen sozialistischen Ländern informieren. Dabei soll selbstverständlich die Straßenbahn, die ebenfalls wachsende Aufgaben im Nahverkehr zu erfüllen hat, nicht zu kurz kommen. Wir wollen anschaulich über das Schaffen und die Leistungen der Modelleisenbahner beim Bau von Anlagen und Modellen berichten, Anregungen und Erfahrungen vermitteln, um neue Impulse für das beliebte Hobby zu geben. Das kann eben künftig wirkungsvoller geschehen, weil mit ca. 20 bis 25 Farbdias auf der Titel- und Rücktitelseite, auf der zweiten und dritten Umschlagseite und auf den vier Kunstdruckseiten — die übrigens dann geschlossen in der Heftmitte erscheinen — Vorbild und Modell in der ganzen Schönheit gezeigt werden können. Dabei denken wir u. a. auch an Poster, z. B. über die Traditions- und Museumslokomotiven. Die zweite Farbe auf anderen Seiten wird ebenfalls dazu beitragen, das neue Gesicht der Zeitschrift „modelleisenbahner“ — so wird künftig der Titel lauten — zu bestimmen. Hinzu gesellt sich eine bessere innere Ordnung. Kolummentitel werden das

Auffinden der gewünschten Beiträge erleichtern. Und schließlich wird auch ein drei- bzw. vierspaltiger Umbruch das Heft wohlthuend auflockern. Unser Anliegen ist es also, in bewährter Zusammenarbeit mit unseren Autoren, Fotografen und Lesern eine bessere Qualität im Inhalt, in der Aktualität, in der Gestaltung und in der Ausstattung zu bieten, so daß für das Hobby, die sinnvolle Freizeitgestaltung insgesamt noch mehr Freude entsteht, noch mehr herauskommt. In diesem Sinne bitten wir auch um Unterstützung bei der Beschaffung von Farbdias, möglichst im Format von 6 x 6. Das gilt insbesondere für interessante Anlagen und Modelle. Natürlich ist nach wie vor auch das gute Schwarzweiß-Foto gefragt.

Die angestrebte höhere Qualität, die dann vorhandene attraktive Ausstattung erhöhen zweifellos den Gebrauchswert der Zeitschrift. Jeder wird verstehen, daß damit auch ein höherer redaktioneller Aufwand und höhere Herstellkosten entstehen. Es war deshalb notwendig, den Einzelverkaufspreis neu zu kalkulieren. Er wird ab Juli pro Heft 1,80 M für die DDR betragen. Die Bezugsbedingungen für die Abonnenten verändern sich demzufolge ab Juli wie folgt: 5,40 Mark für ein Vierteljahr. Wenn jemand sein Abonnement unter diesen neuen Bedingungen nicht weiter aufrecht erhalten möchte, dann muß es bis spätestens 10. Juni 1982 beim zuständigen Postzeitungsvertrieb aufgekündigt werden. Ansonsten läuft das Abonnement weiter. Es braucht wohl nicht besonders betont zu werden, daß wir uns sehr darüber freuen würden, Sie auch künftig zu unseren Lesern zählen zu dürfen.

Wir hatten u. a. Gelegenheit, bei einem Leserforum am 13. Februar in Jena unser Vorhaben für die Umstellung zu erläutern und ausführlich zu diskutieren. Durchweg wurde dem zugestimmt.

Wir möchten versichern, daß die Redaktion alles tut, um mit dem neuen „modelleisenbahner“ Ihre Bedürfnisse zu befriedigen.

Auslandspreise bitten wir den Zeitschriftenkatalogen des „Buchexport“, Volkseigener Außenhandelsbetrieb der DDR, DDR-7010 Leipzig, Postfach 160, zu entnehmen.

Ihr

Rudi Herrmann

Dieser Begriff ist auch bei den Modelleisenbahnern, Freunden der Eisenbahn und des städtischen Nahverkehrs immer lebendig. Bei Ausstellungen von Arbeitsgemeinschaften und bei anderen Ereignissen wird stets mit daran gedacht, wie die um ihre Freiheit und Unabhängigkeit ringenden Völker wirksam unterstützt werden können. Das trifft z. B. jüngst für Barth und Wilhelm-Pieck-Stadt Guben zu. Immerhin: Seit dem Bestehen des Verbands wurden bisher über 107 000 Mark an Solidaritätsspenden aufgebracht. Allein im vergangenen Jahr waren es rund 25 000 Mark. Beispielhaft in dieser wichtigen Sache wirkt der DMV-Bezirksvorstand Schwerin. Im Wettbewerb der Bezirksvorstände führt er. Seit 1973 stehen 36 000 Mark und allein im Jahr 1981 8000 Mark zu Buche. In diesem Bezirk ist die Arbeit mit besonderen Solidaritäts-Anlagen mit Münzautomaten ausgeprägt. Dafür ging die Initiative von der Arbeitsgemeinschaft Parchim aus. Auf jeder Modellbahn-Ausstellung befindet sich eine solche Anlage, auch auf anderen Ausstellungen und Messen. Die AG 8/3 Schwerin arbeitet ständig mit

einer Schaufensteranlage, gleichfalls die AG 8/13 Wismar mit einer Anlage im Bahnhofstunnel. Seit 1973 sind damit 20 000 Mark Solidaritätsspenden erzielt worden. Im Bezirk Schwe-

SOLIDARITÄT

rin werden 15% der Reineinnahmen von Ausstellungen dem Solidaritätskonto zugeführt. Schließlich muß auch erwähnt werden, daß die AG 8/5 in Rostock für ein Heim mit körperbehinderten Kindern eine Anlage gebaut und übergeben hat.

In einem Schreiben an den Deutschen Modelleisenbahn-Verband der DDR dankt das Solidaritätskomitee der DDR den Modelleisenbahnern ganz herzlich für die beispielhafte internationale Solidarität. Diese Anerkennung wird zweifellos Ansporn sein, die Anstrengungen noch zu vergrößern, um die Völker in Asien, Afrika und Lateinamerika in ihrem gerechten Kampf um Freiheit und

Menschenwürde noch besser zu unterstützen.

Alljährlich findet im August in der Hauptstadt der DDR, Berlin, auf dem Alexanderplatz der große Solidaritätsbasar der Journalisten statt. Es ist immer ein überwältigendes Erlebnis, wenn Hunderttausende Berliner die Stände der Verlage und Redaktionen besuchen und umlagern, wenn die Solidarität auf diesem Basar im wahren Sinne des Wortes groß geschrieben wird. Auch unsere Redaktion war im Stand des transpress-Verlages stets mit von der Partie. Arbeitsgemeinschaften in Berlin (Weinbergsweg), Marienberg, Rostock u. a. haben uns dabei im vergangenen Jahr mit Modellen, Postern und Bausätzen, die verkauft bzw. versteigert wurden, hervorragend unterstützt. Wir haben deshalb die Bitte an die Arbeitsgemeinschaften, die Bezirksvorstände und Modelleisenbahner, ihrem Beispiel zu folgen und uns geeignete Gegenstände für den Verkauf bzw. die Versteigerung zur Verfügung zu stellen, damit der Solidaritätsbasar auf dem Berliner Alexanderplatz nicht nur für uns ein noch größerer Erfolg wird. R. H.

90 Jahre Geraer Straßenbahn

Am 22. Februar 1982 bestand die Geraer Straßenbahn 90 Jahre. Die Vergangenheit der zweitältesten mit Oberleitung betriebenen Straßenbahn des ehemaligen Deutschen Reichs ist gleichzeitig ein Stück Entwicklungsgeschichte der Stadt Gera.

Vorgeschichte

Die sich entwickelnde Textil- und Maschinenbauindustrie im letzten Viertel des 19. Jahrhunderts erforderte dringend eine Verbesserung der vorhandenen innerstädtischen Transportmittel. Daher wurde bereits 1884 der Baurat Pleßner aus Gotha mit der Ausarbeitung von Konzessionsbedingungen für eine eingleisige meterspurige Pferdebahn beauftragt. Das Projekt sah schon die später gebaute Linienführung vor, konnte jedoch nicht verwirklicht werden, da die Rentabilität der Bahn in Frage gestellt war. Erst 1888 kam es erneut zu Verhandlungen.

Am 7. März 1891 wurde dann schließlich die Geraer Straßenbahn-AG gegründet. Nachdem sich als System zur Stromzuführung die Stange mit Kontaktrolle und einadrigere Oberleitung als brauchbar erwies, entschied man kurzerhand, gleich eine elektrische Straßenbahn einzurichten. In den Konzessionsbedingungen wurden die Betriebsrechte der Gesellschaft für die Dauer von 60 Jahren festgelegt. Die Bauarbeiten schritten zügig voran, so daß am 5. November 1891 die ersten Probefahrten mit gleichzeitiger Ausbildung des Fahrpersonals erfolgen konnten.

Die ersten Jahre der Betriebsführung

Am 22. Februar 1892 fuhren von Tinz nach Debschwitz und von der Mühlgrabenbrücke in Untermhaus nach dem damaligen Lindenthal (heute Wintergarten) die ersten Straßenbahnen für die Öffentlichkeit. Die Strecken waren eingleisig, aber mit genügend Ausweichstellen ausgeführt worden.

Die anfänglich erzielten hohen Einnahmen der Aktiengesellschaft resultierten aus dem Reiz des Neuen. Schon Anfang 1893 war ein deutlicher Rückgang der Fahrgastzahl zu bemerken. Im April 1893 ist die dritte Personenlinie vom ehemaligen Preußischen Bahnhof (Hauptbahnhof) nach Pöppeln (heute Dahliengarten) eröffnet worden. Bereits 1894 begann in der Heinrichstraße (Straße der Republik) der zweigleisige Ausbau. Am 8. November 1901 wurde ein neuer Streckenabschnitt von Lindenthal nach dem Bahnhof

der Gera-Meuselwitz-Wuitzer-Eisenbahn (GMWE, 1000 mm – siehe auch ME 4/77 S. 94) eröffnet. Der Personenverkehr bewährte sich jedoch nicht, so daß dieser kurz danach stark eingeschränkt und schließlich wieder aufgegeben wurde. Erst ab 1903 stieg der Personenverkehr auf der Geraer Straßenbahn wieder an. Durch die technische Weiterentwicklung löste 1905 der Lyrastromabnehmer die Stange mit Kontaktrolle auf dem Triebwagen ab, und 1908 konnte eine größere Wagenhalle mit Werkstätten in der Neuen Straße eingeweiht werden.

Zur Fahrgeldentrichtung dienten in den ersten Jahren Zahlkästen. Später verkaufte der Fahrer einzelne Fahrscheine, und ab 1924 übernahmen dann Schaffner diese Tätigkeit. Der erste Weltkrieg brachte vielen Straßenbahnunternehmen eine jähe Unterbrechung der guten Entwicklung. Das Sinken der Beförderungszahlen, die Verwahrlosung des Fahrzeugparkes und der Anlagen (kupferne Oberleitung wurde gegen Eisendraht ausgetauscht) sowie die Verringerung des Personalbestandes durch Einberufungen kennzeichneten die Situation in jenen Jahren.

Die weitere Entwicklung bis 1945

Die Inflationsjahre zwangen fast zur völligen Einstellung des Straßenbahnbetriebes. Ab 1923 fuhr die Linie zum Dahliengarten nur noch mittwochs und sonntags für die Besucher des nahegelegenen Waldkrankenhauses. In dieser schweren Zeit stiegen die Fahrpreise von anfangs 10 Pfennige auf 12 Milliarden Mark. Erst ab 1924 erfolgte eine grundlegende Erneuerung des abgewirtschafteten Wagenparkes und der Anlagen. Dazu gehörte auch die Verlängerung des Liniennetzes vom Wintergarten über die Ochsenbrücke nach Zwötzen.

1927 baute man eine neue Verkehrsanlage mit moderner Umsteigestelle auf dem damaligen Roßplatz (heute Platz der Republik). Die Beförderungszahlen erreichten einen bisher einmaligen Rekord von 5528 000 Personen pro Jahr, wobei im eingeführten 71/2-Minutenverkehr oft mit Beiwagen gefahren wurde. Netzveränderungen ergaben sich am Untermhaus mit einer schon damals errichteten Gleisschleife auf dem jetzigen Friedrich-Naumann-Platz (1930) und 1935 die Verlängerung der Debschwitzer Linie bis zur heutigen Keplerstraße. Das Ostviertel in Gera blieb bis dahin bei der Verkehrsplanung unberücksichtigt. Der geplante Bau einer Straßenbahnlinie über die Altenburger Straße (heute

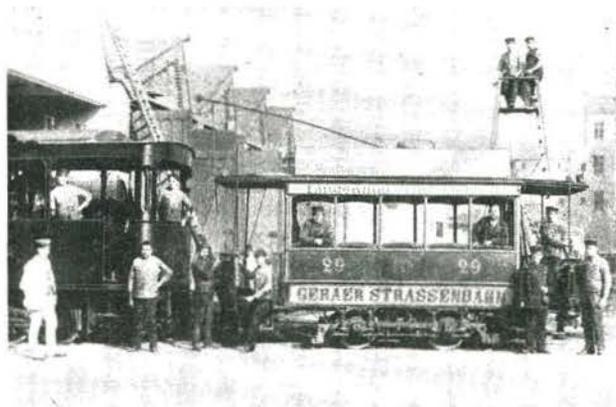


Bild 1 Dampflok Nr. 1 für den Güterverkehr und Tw 29 vor dem alten Depot in Lindenthal vor 1902

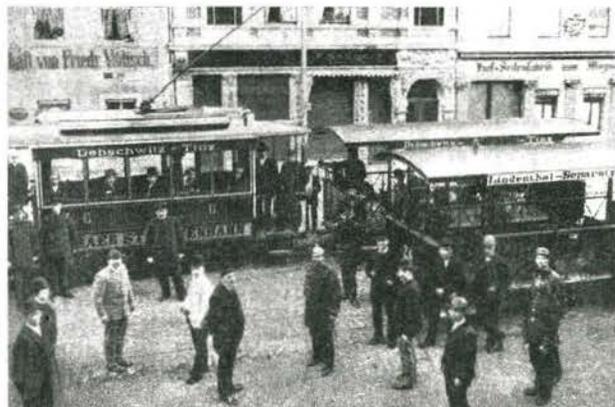


Bild 2 Umsteigestelle in der ehemaligen Heinrichstraße um 1892 mit Tw Nr. 6 und den „Sommerwagen“ Nr. 22 und 24

Otto-Grotewohl-Straße) nach Leumnitz kam jedoch nicht zur Ausführung. Unterdessen richtete das Straßenbahnunternehmen die erste Kraftomnibuslinie in diesem Verkehrsgebiet ein. Ab 1939 befuhren dann Obusse diese Linie. 1937 begannen Verhandlungen über die Einrichtung einer weiteren Buslinie zu den Besuchszeiten des Waldkrankenhauses. Der an der Endstelle mitten auf der stark befahrenen Fernverkehrsstraße 2 endende Schienenstrang war ein Verkehrshindernis geworden, so daß am 23. November 1938 erstmalig ein KOM zum Krankenhaus fuhr und der Straßenbahnverkehr eingestellt wurde.

Infolge eines anglo-amerikanischen Bombenangriffes am 6. April 1945 mußte der gesamte Betrieb eingestellt werden. Die Zerstörung eines Triebwagens, zweier Beiwagen sowie Gleis- und Oberleitungsschäden waren die traurige Bilanz des Bombenregens von nur 25 Minuten für die Straßenbahn. Da auch das Kraftwerk mit Kesselhaus erheblich beschädigt war, konnte der Straßenbahn- und Obusbetrieb nicht wieder aufgenommen werden.

Der Neubeginn

Um nach Kriegsende die erheblichen Gleisschäden ausbessern zu können, wurden die Schienen vom Puschkinplatz zum Hauptbahnhof ausgebaut. Im Juni 1945 fuhren die Straßenbahnen zunächst im 30-Minuten-Verkehr und später alle 15 Minuten auf dem verbliebenen Streckennetz. Mit dem Beginn der antifaschistisch-demokratischen Umwälzung in der damaligen sowjetischen Besatzungszone wurde das Straßenbahnunternehmen mit verschiedenen Organisationsformen geleitet, bis schließlich im Oktober 1949 der „VEB (K) Städtischer Verkehr Gera“ gegründet wurde.

Ab 1950 begann eine grundlegende Erneuerung des Wagenparks und der Anlagen. Die stark ansteigenden Beförderungszahlen erforderten eine Neubeschaffung von Trieb- und Beiwagen.

Mit der Verwirklichung des Vorhabens „Südring“ im Jahre 1959 sind auf dem Anschluß von Alt-Lusan gleichzeitig günstige Voraussetzungen für den Einsatz von Einrichtungswagen geschaffen worden. Der Verkehrsablauf vom Untermhaus nach Zwötzen (Linie 2) und Tinz-Debschwitz (Linie 1) änderte sich nun grundlegend. Die Liniennummerierung entfiel, und die Züge fuhren von Tinz über Lusan-Südring nach Untermhaus und zurück über Zwötzen-Südring nach Tinz.

1961/62 konnte nach dem Bau der Wendeschleife Tinz ein durchgängiger Betrieb mit Einrichtungswagen erfolgen. Schließlich wurde der VEB (K) Städtischer Verkehr Gera in VEB (K) Verkehrsbetriebe der Stadt Gera (GVV) umbenannt.

Auf dem gesamten Ring war dieser Verkehr aufgrund der engen Gleisradien an der Ochsenbrücke am Wintergarten

nicht möglich. Deshalb setzte man Solowagen von Untermhaus nach Zwötzen als Verstärkerwagen ein. Diese Verkehrsaufgabe erfüllten später Kraftomnibusse.

Die bauliche Umgestaltung des Stadtzentrums erforderte in den Jahren 1963/64 eine neue Gleisverlegung. Zum gleichen Zeitpunkt wurde der OS-Betrieb eingeführt. 1967 konnte eine neue Wendeschleife in Zwötzen in Betrieb genommen und dadurch das Gleisdreieck in Lusan abgerissen werden. Im gleichen Jahr feierte die Geraer Straßenbahn ihr 75jähriges Jubiläum. Daher wurde ein noch fast im Originalzustand befindlicher und 1903 gebauter Triebwagen aus Plauen eingesetzt. Auch heute sieht man dieses Fahrzeug gelegentlich bei Sonderfahrten in Gera.

Die Erneuerung der alten Gleisanlagen wurde dringend notwendig. So begannen Mitte der 60er Jahre Gleisbauarbeiten in der heutigen Wilhelm-Pieck-Straße. Der Aufwand für die Erneuerung der Strecke Untermhaus-Zwötzen hätte seinerzeit ein Höchstmaß an Kosten verursacht. Aus damaliger Sicht wurde daher entschieden, diesen Abschnitt stillzulegen. So fuhr am 16. Juni 1968 von Untermhaus zum Platz der Republik und am 14. November 1971 von dort nach Zwötzen über Wintergarten das letzte Mal eine Straßenbahn. Ab 1971 gab es in Gera nur noch eine Linie (Tinz-Zwötzen über Alt-Lusan).

Der ständig wachsende neue Stadtteil Lusan mußte bald an das Nahverkehrsnetz angeschlossen werden. Zunächst bewältigten Kraftomnibusse das Verkehrsaufkommen. Jedoch konnte diese Lösung auf die Dauer nicht befriedigen, so daß der Neubau einer Straßenbahnlinie von Alt-Lusan durch das Neubaugebiet bis in die Nähe von Zeulsdorf unumgänglich war.

1977 ist der erste Abschnitt bis Zeulenrodaer Straße und 1979 das letzte Stück dem Betrieb übergeben worden. Die Geraer Straßenbahn verkehrt erstmals auf diesen Abschnitten auf eigenem Bahnkörper. Die Strecke nach Zeulsdorf erhielt die Linien-Nr. 1 und nach Zwötzen die Nr. 2.

Der Güterverkehr

Bereits während der Verhandlungen zum Bau der Geraer Straßenbahn wurde gefordert, daß die Beförderung von Stückgut und Massengütern innerhalb der Stadt und zum Bahnhof über die Straßenbahngleise möglich sein muß. Ab August 1892 konnte auch die Belieferung und der Abtransport von Gütern für vorerst 5 Industriebetriebe erfolgen. Am Preußischen (Hauptbahnhof) und Sächsischen (Gera Süd) Staatsbahnhof wurden Regelspurgüterwagen übernommen. Auf sogenannten Trucks bewegte man die Güterwagen über Gleisanschlüsse direkt auf den Fabrikhof. Als Zugmittel waren zwei von Henschel gebaute und zwei- bzw. dreiachsige ausgeführte Kastenlokomotiven mit einer Masse von 14 und 21 t (Bild 1) bis 1902 im Einsatz. Zur Abwicklung des Güterverkehrs wurden neben den Personenbahngleisen auch sogenannte Gütergleise durch die heutige Julius-Fucik-Straße/Friederici-Straße und Friedrich-Engels-Straße errichtet.

Als um die Jahrhundertwende größere Braunkohlenvorkommen bei Meuselwitz erschlossen wurden, entstand die Schmalspurbahn von Wuitz-Mummsdorf bis zum Geraer Vorort Pforten. Die hauptsächlich für den Kohletransport projektierte Bahn wurde nun an das Geraer Straßenbahnnetz angeschlossen. Nachdem eine Gleisverbindung zur Endstelle Lindenthal (Wintergarten) geschaffen wurde, konnte die Straßenbahn die beladenen Schmalspurgüterwagen am Bahnhof Pforten übernehmen und auf die einzelnen Fabrikhöfe befördern. Zur Bewältigung der umfangreichen Kohletransporte beschaffte die Straßenbahn-AG zwei vierachsige elektrische Lokomotiven, die ab 1903 im Einsatz waren (Bild 3). Die Übergabegleise auf dem Pfortener Bahnhof überspannte man deshalb mit Fahrdrat. Immer mehr Betriebe erhielten nach und nach einen Gleisanschluß, so daß schließlich etwa 20 Fabriken Kohle per Straßenbahn erhielten. Anfang der 60er Jahre verlor der Güterverkehr immer mehr an Bedeutung. Die Errich-

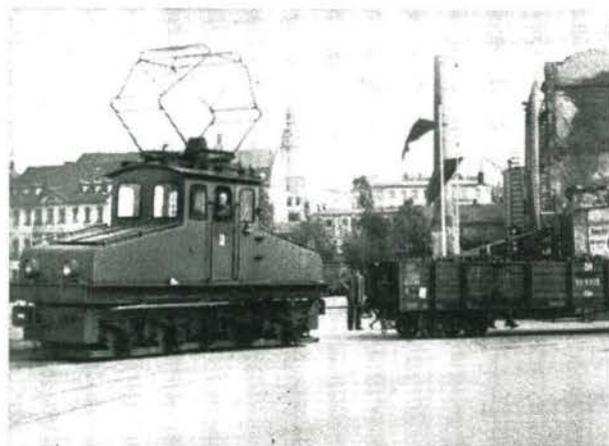
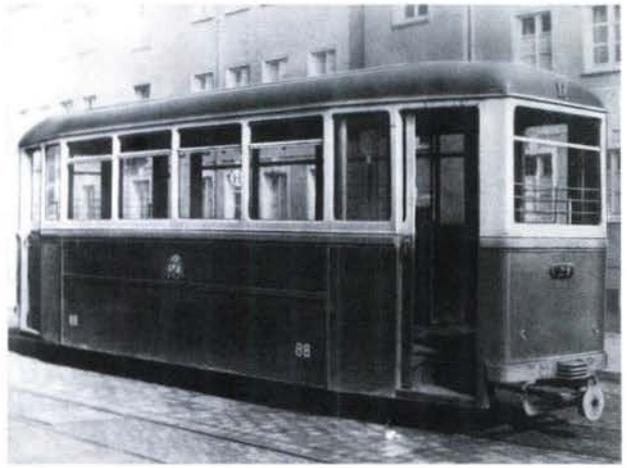
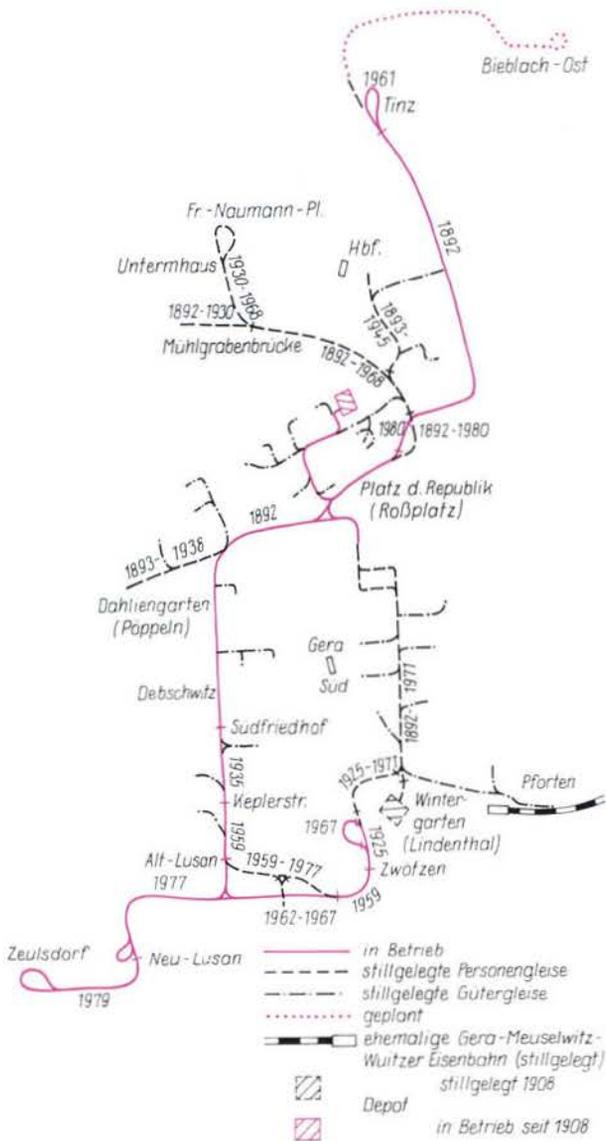


Bild 3 Ab 1903 bewältigten E-Loks das Güterverkehrsaufkommen; E-Lok Nr. 3 Baujahr 1928 mit Schmalspurgüterwagen der ehemaligen GMWE; Platz der Republik Ecke Schülerstraße 1954

(Fortsetzung auf Seite 81)



5

Bild 4 Bw 88 Baujahr 1946 (Serie 87-88)

Bild 5 Altes Gleisdreieck Lusan in den 60er Jahren mit Tw 143; 1969 nach Nordhausen abgegeben

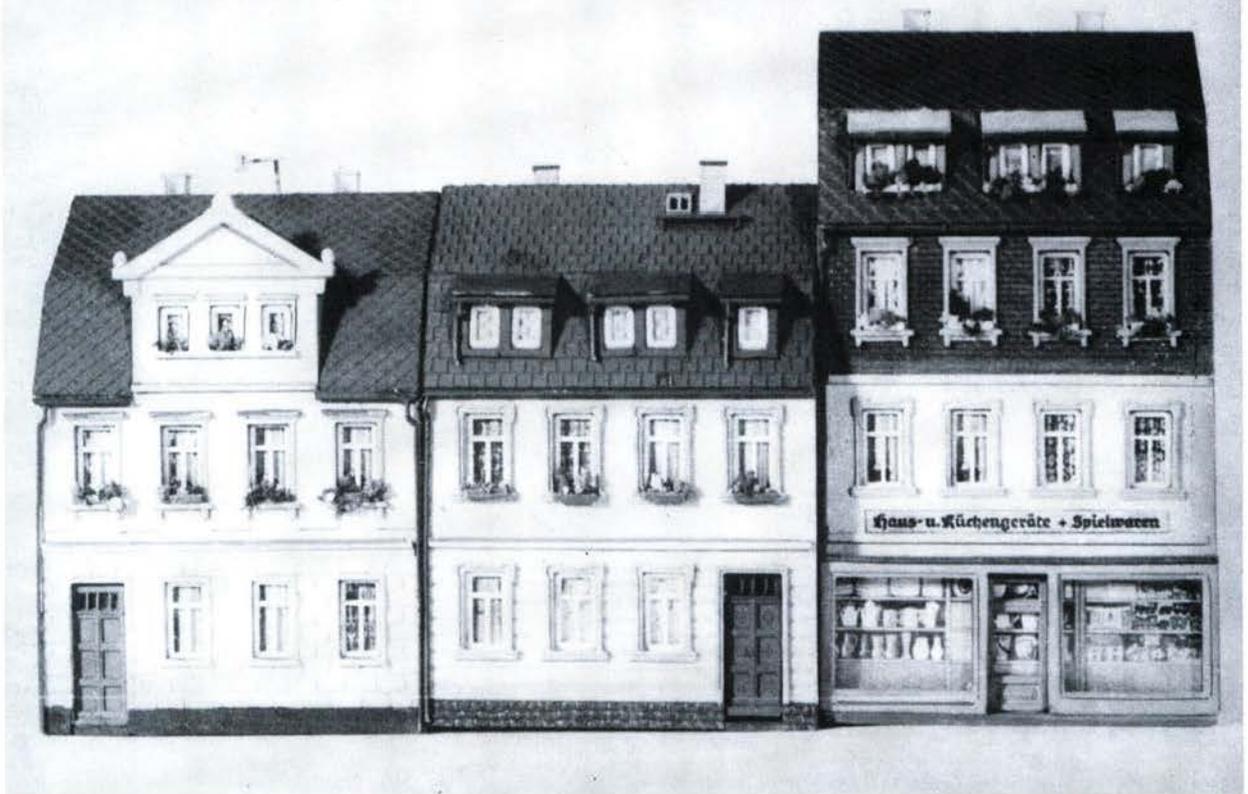
Bild 6 KT4D-Doppelzug 301 und 302 auf der Wendeschleife in Zeulsdorf 1981

Repros: Verfasser (2), Museen der Stadt Gera (3),
Foto: Verfasser (1)

6



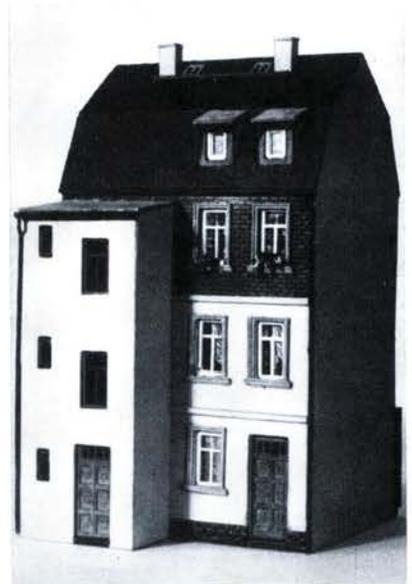
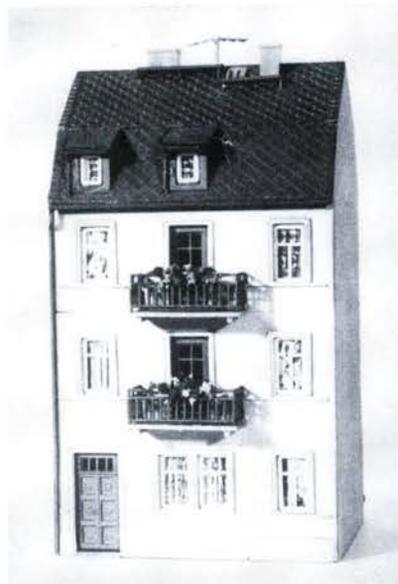
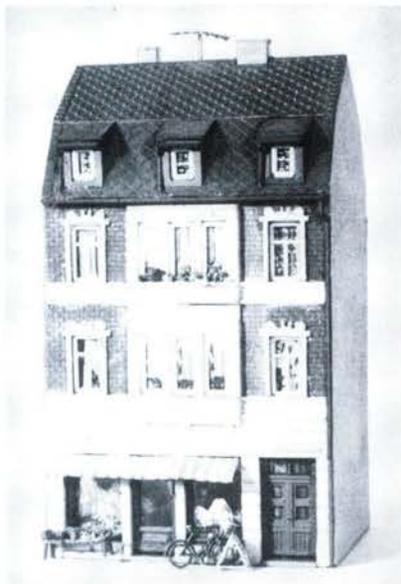
Stadhäuser bereichern künftig das Angebot



Ein von vielen Modelleisenbahnern geäußelter Wunsch ist nun in Erfüllung gegangen. Der VEB VERO Olbernhau stellte auf der Leipziger Frühjahrsmesse vier neue Stadhäuser vor, die nun bei der Gestaltung von Klein- und Mittelstadt-Motiven eine bisher vorhandene Marktlücke in der Nenngröße TT schließen werden.

Die auf dieser Seite veröffentlichten Fotos sollen Ihnen, liebe Leser, bereits einen kleinen „Vorgeschmack“ vermitteln. Mehr über Neuheiten auf der Leipziger Frühjahrsmesse erfahren Sie in den „Messnotizen“, die wir im übernächsten Heft veröffentlichen werden.

Die Redaktion



Thüringer Eisenbahnfreunde berieten in Jena

Am 13. Februar 1982 im Schulungsraum des Jenaer Saalbahnhofes: Um 9.00 Uhr beginnt die erste Beratung im neuen Jahr der Kommission „Freunde der Eisenbahn“ des BV Erfurt. Der Kommissionsvorsitzende Werner Drescher zieht mit seinen Mitgliedern Bilanz über die geleistete Arbeit im vergangenen Jahr. Ein Schwerpunkt war der Abschluß von Verträgen mit Pflegekollektiven zur Unterhaltung einiger Traditionslokomotiven. In Schleusingen ist für die 94 1292 alles unter Dach und Fach. „Schwierigkeiten gibt es noch beim Abschluß eines entsprechenden Vertrages für die inzwischen wieder auf Rostfeuerung umgebaute 95 1027“, berichtet Freund Bätz aus Sonneberg, selbst leidenschaftlicher Eisenbahnfreund und Modelleisenbahner. Aber nicht nur die Pflege der Traditionslokomotiven liegt diesen Freunden am Herzen, sondern auch die sorgfältige Vorbereitung von Sonderfahrten. Die Bilanz des vergange-

nen Jahres kann sich sehen lassen: Mehrere Fahrten mit der Lok 92 1292 und die große Abschiedsfahrt mit der 01 2114 sind nur einige dieser Veranstaltungen.

Ein Blick auf den Arbeitsplan dieses Jahres zeigt, daß die Freunde zwischen Sonneberg, Nordhausen, Weissenfels, Jena, Erfurt und Eisenach noch Interessanteres geplant haben: Um nur einiges zu nennen: Unterstützung bei der Festveranstaltung „100 Jahre Eisenbahndirektion Erfurt“, mehrere Sonderfahrten, 6. Fotowettbewerb.

Anschließend fand ein Leserforum mit den beiden Redakteuren unserer Zeitschrift statt. 27 Freunde nahmen daran teil. Die anschließende Filmveranstaltung der Jenaer Freunde erfreute nicht nur DMV-Mitglieder, sondern auch zahlreiche Bürger der Stadt Jena. Weitere solcher schon zur Tradition gewordenen Vorhaben sind geplant.

MIROSLAV PANSKY, Plzeň (ČSSR)

Ein Empfangsgebäude aus der K. u. K.-Zeit

Das Vorbild dieses Gebäudes befindet sich in Lipová u Chebu an der ČSD-Strecke Plzeň—Cleb. Als Baumaterial wurde für das H0-Modell überwiegend Pappe verwendet. Entsprechend dem Vorbild sollten die Wände dunkelrot, die Ecksteine gelb und der Sockel grau gestrichzt werden. Die gelb und braun gestrichenen Türen sind

aus Papier entstanden. Für die Herstellung des Taschendaches wurden zusammengeklebte Papierstreifen benutzt. Es erhielt gemäß dem Vorbild einen dunkelbraunen Anstrich. Durch die Gestaltung eines kleinen Gartens kann das Modell noch interessanter werden.



Bild 1 Das Empfangsgebäude in Lipová u Chebu

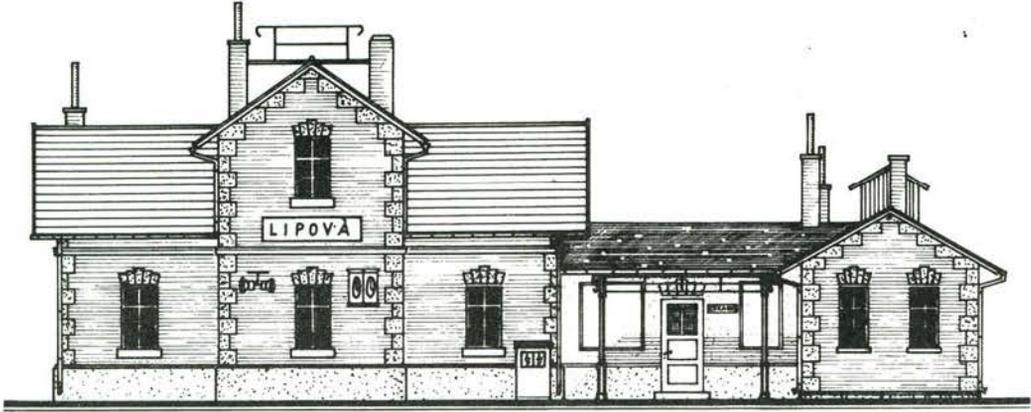


Bild 2 Nebengebäude

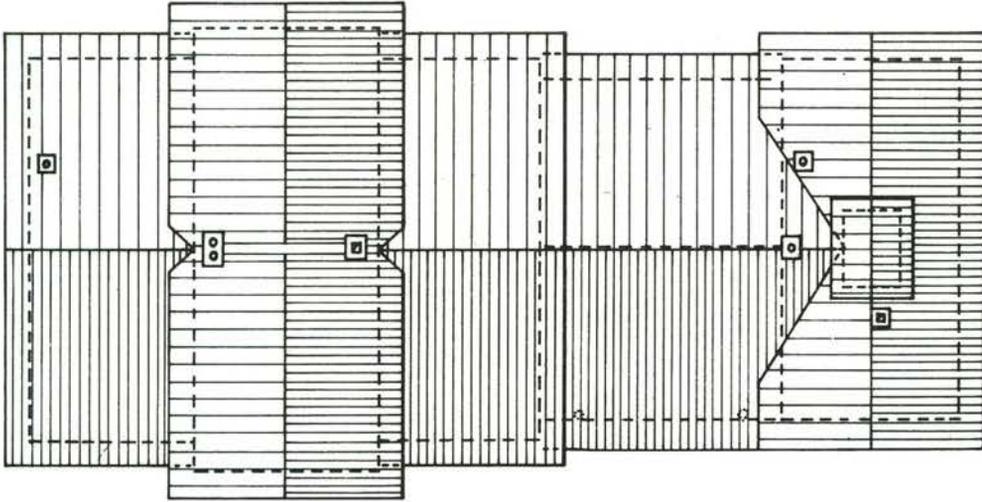


Bild 3 Das fertige Modell unseres Autors

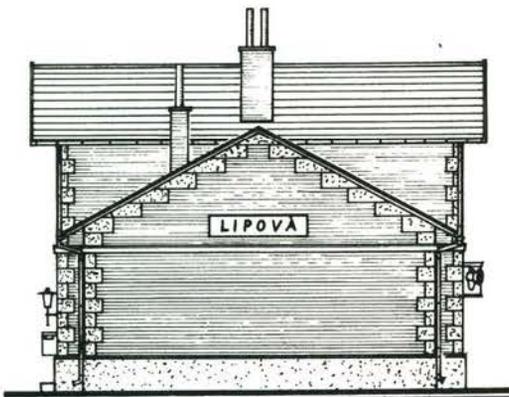
Zeichnungen und Fotos: Verfasser



Ansicht von Süden (Bahnsteigseite)



Draufsicht (Grundriß gestrichelt)



Ansicht von Westen