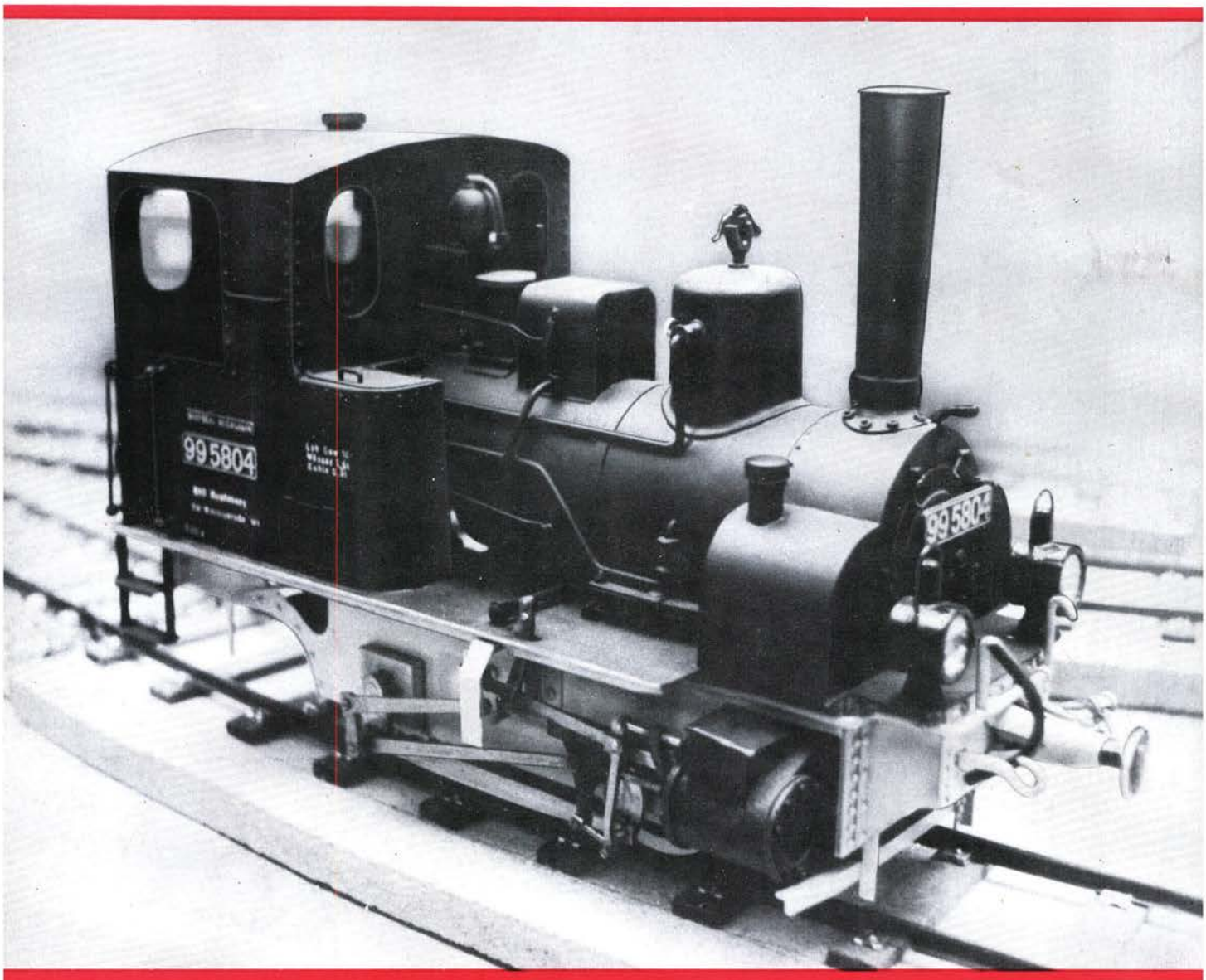
der modelleisenbahner

FACHZEITSCHRIFT
FÜR DAS MODELLEISENBAHNWESEN
UND ALLE FREUNDE
DER EISENBAHN

JAHRGANG 29

Organ
des Deutschen
Modelleisenbahn-
Verbandes der DDR



AUGUST

8/80

TRANSPRESS VEB VERLAG FÜR VERKEHRSWESEN

Verlagspostamt Berlin Einzelheftpreis 1,— M

32542

Straßenbahn-Impressionen
aus der Sowjetunion

1

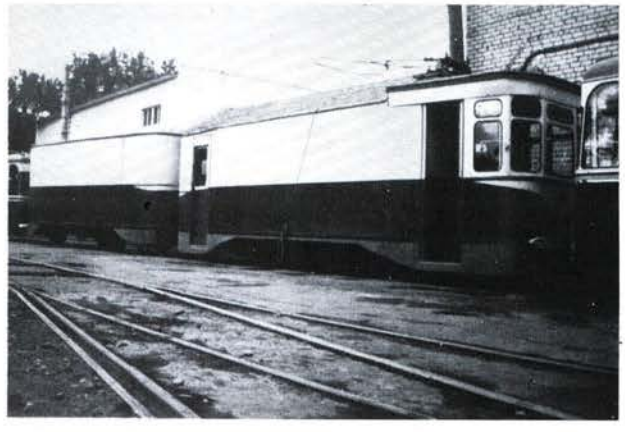
2

Bild 1 Moskau — Linie 23 in der Michalkowskaja Straße

Bild 2 Jaroslawl — Straßenbahnhof in der Swobodastraße — die Wagen warten auf ihren Einsatz im Berufsverkehr

3

4



5

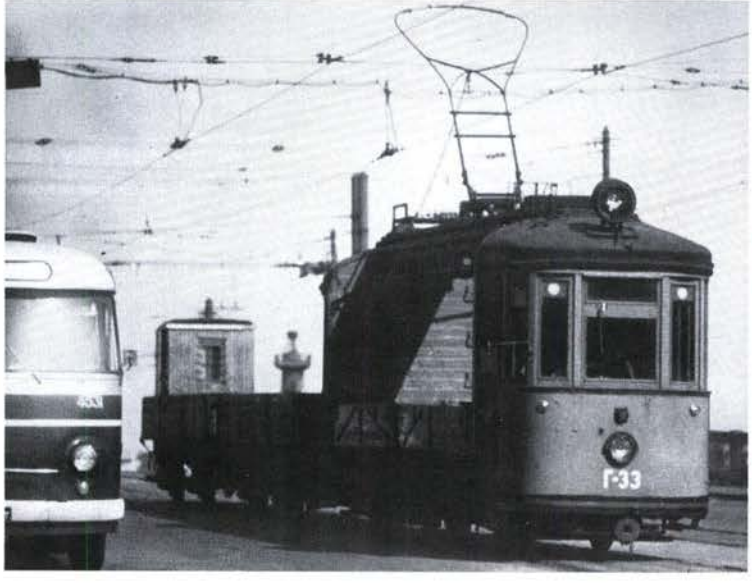


Bild 3 Jaroslawl, hier verkehren ausschließlich 2achsige Wagen; Triebwagen Nr. 57 im Straßenbahnhof Swobodastraße vor der Reihenuntersuchung

Bild 4 Jaroslawl — ein Eigenbau der Verkehrsbetriebe, ein „Poliwotschnui", eine Art Schienenreinigungs/Sprengwagen-Fahrzeug

Bild 5 Leningrad — Arbeitswagen G-33 mit Lyrastromabnehmer auf der Brücke vor dem Palastplatz

Siehe auch 3. Umschlagseite

Redaktion
Verantwortlicher Redakteur:
Ing.-Ök. Journalist Helmut Kohlberger
Typografie: Pressegestalterin Gisela Dzykowski
Anschrift der Redaktion: „Der Modelleisenbahner", DDR - 1080 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
Günter Barthel, Erfurt
Karlheinz Brust, Dresden
Achim Delang, Berlin
Dipl.-Ing. Günter Driesnack, Königsbrück (Sa.)
Dipl.-Ing. Peter Eickel, Dresden
Eisenbahn-Bau-Ing. Günter 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.-Ök. Paul Kaiser
Chefredakteur des Verlags:
Dipl.-Ing.-Ök. 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 entnehmen.
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. 5. 1980
Geplante Auslieferung: 15. 8. 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 internationale Buch- und Zeitschriftenhandel, zusätzlich in der BRD und in Westberlin: der örtliche Buchhandel, Firma Helios Literaturvertrieb GmbH., Berlin (West) 52, Eichborndamm 141–167, sowie Zeitungsvertrieb Gebrüder Petermann GmbH & Co KG, Berlin (West) 30, Kurfürstenstr. 111.
UdSSR: Bestellungen nehmen die städtischen Abteilungen von Sojuspechatj bzw. Postämter und Postkontore 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 Gesellschaft für den Export und Import von Druckerzeugnissen. Chulpanmul, Nam Gu Dong Heung Dong Pyongyang. Albanien: Ndermerrja Shetnore Botimeve, Tirana. Auslandsbezug wird auch durch den Buchexport Volkseigener Außenhandelsbetrieb der Deutschen Demokratischen Republik, DDR - 7010 Leipzig, Leninstraße 16, und den Verlag vermittelt

der modelleisenbahner

Fachzeitschrift für das Modelleisenbahnwesen und alle Freunde der Eisenbahn

8 August 1980 · Berlin · 29. Jahrgang

Organ des Deutschen Modelleisenbahn-Verbandes der DDR

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

Inhalt

	Seite
Straßenbahn-Impressionen aus der Sowjetunion	2. U.-S.
Hartmut Stange Schmalspurbahn Oschatz—Kemmlitz und ihre Entstehungsgeschichte	222
Detlef Krüger Stralsund — vor 80 Jahren	225
Eberhard Hausmann Vorwiegend Personenverkehr auf eingleisiger Hauptbahn im Mittelgebirge	228
Frank Fuchs Rangierbahnhöfe als Anlagen-Hauptmotiv (I)	232
Wolf-Dietrich Janert Umbau einer BR 56 in TT	234
Armin Donath ...aber erst das Innentriebwerk macht die G 8^2 zur G 8^3!	235
Günter Fromm Ortsnetz-Kabel- und Freileitungsstationen in der Nenngröße H0	235
Beilage „Elektronik für den Modelleisenbahner"	237
Klaus Müller Wie warte, pflege und repariere ich Modellbahn-Triebfahrzeuge und elektromagnetisches Zubehör? (29)	241
Karl Martini Modell einer Schmalspurlok $H0_e$ mit automatischer Kuppeleinrichtung	243
Nachtrag zu „Die schmalspurigen Sonderweichen" aus Heft 7/80	245
Wissen Sie schon; Text und Maßskizze zum Lokfoto des Monats	246
Lokfoto des Monats: Schmalspur-Einheitslokomotive für 1000-mm-Spurweite 99^{22} (spätere 99^{722}) der DR	247
Lokbildarchiv	248
Unser Schienenfahrzeugarchiv Rolf Steinicke Doppeltriebwagen T 05 der Weimar-Bad-Berka-Blankenhainer Eisenbahn	249
Joachim Schnitzer Die Umformtechnik im Eisenbahnmodellbau (4) Mechanisiertes Ankörnen in der Tischbohrmaschine	251
Roland Buschan Modellbau übertrieben? Ein Eisenbahndrehkran in der Nenngröße 0	252
Mitteilungen des DMV	255
Straßenbahn-Impressionen aus der Sowjetunion	3. U.-S.

Titelbild
Etwa 1000 Stunden seiner Freizeit verwendete Herr Ulrich Klaeden, Mitglied der AG 7/1 in Wernigerode, für den Bau der „Toni". Das Modell ist im Maßstab 1:12,5 gehalten und wurde nach Originalplänen der Harzquerbahn gebaut! (Siehe auch Bildbericht auf Seite dieses Heftes!)

Foto: ADN-ZB (12986)

Rücktitelbild
Diese Aufnahme entstand im Mai und zeigt den Viadukt bei Stützengrün der Reststrecke Rothenkirchen—Schönheide-Süd.

Foto: R. Steinicke, Dresden

HARTMUT STANGE, Halle (Saale)

Schmalspurbahn Oschatz—Kemmlitz und ihre Entstehungsgeschichte

In den Jahren 1884 bis 1923 entstand in Sachsen eines der größten zusammenhängenden Schmalspurnetze Deutschlands. Das ehemalige etwa 200 km lange mittelsächsiche Schmalspurnetz mit einer Spurweite von 750 mm führte seinerzeit zu einem großen wirtschaftlichen Aufschwung in dieser Region. Unter den heutigen ökonomischen Bedingungen jedoch war seine Aufrechterhaltung nicht mehr vertretbar. Die Deutsche Reichsbahn betreibt deshalb gegenwärtig nur noch das 17,1 km lange Reststück zwischen Oschatz—Kemmlitz.

1. Entwicklungsgeschichte der Schmalspurbahnen um Oschatz

Im Gebiet zwischen Oschatz, Döbeln und Wurzen entstanden in der zweiten Hälfte des vorigen Jahrhunderts neue Betriebe, die Landwirtschaft entwickelte sich immer mehr, und auch der Reiseverkehr nahm stark zu. Die Bevölkerung dieses Gebiets erkannte bald den Vorteil eines Eisenbahnanschlusses. Die ersten Vorüberlegungen zum Bau einer Eisenbahn im Oschatzer Land gehen bis in das Jahr 1868 zurück. Damals wurde die „Leipzig—Dresdener Eisenbahn Compagnie" mit dem Bau einer normalspurigen Eisenbahn zwischen Oschatz und Mügeln beauftragt. Weiterhin lag ein Projekt für eine Strecke vor, die Döbeln über Dahlen mit Torgau an der ehemaligen Landesgrenze verbinden sollte. Diese Pläne konnten aber aus finanziellen Gründen nie verwirklicht werden. Erst wieder im Jahre 1879 beantragte die Königliche Staatsregierung in Sachsen bei den Ständen den Bau einer diesmal mit 750-mm-Spurweite auszurüstenden Eisenbahnlinie von Döbeln über Mügeln kommend nach Oschatz. Mit dieser Strecke sollte eine Querverbindung zu den schon bestehenden normalspurigen Eisenbahnen Dresden—Riesa—Leipzig und Dresden—Döbeln—Leipzig geschaffen werden. Der Bau dieser Strecke wurde aber erst im Jahre 1883 genehmigt. Nach relativ kurzer Bauzeit konnte die 19,8 km lange Teilstrecke zwischen Döbeln und Mügeln schon am 1. November 1884 eröffnet werden.
Eine Besonderheit bildete die Streckenführung von Döbeln bis Gadewitz auf einer Länge von 4,3 km, die im Dreischienengleis mit der Riesa—Chemnitzer Eisenbahn vereinigt worden war. Der Bahnbetrieb auf der 11,4 km langen Linie zwischen Oschatz und Mügeln wurde am 7. Januar 1885 eröffnet. Die guten Betriebsergebnisse der beiden vorhandenen Strecken veranlaßten die Ständeversammlung, dem Vorschlag der Königlichen Staatsregierung zuzustimmen und die Strecke von Mügeln über Wermsdorf nach Nerchau-Trebsen, dem heutigen Neichen, weiterzubauen. Hierbei ist interessant zu erfahren, daß das Projekt zunächst vorsah, Mügeln direkt mit Wurzen zu verbinden. Dabei sollte in die 1877 von einer Privatgesellschaft gebaute normalspurige Linie Wurzen—Großbothen eine dritte Schiene eingelegt werden. Im November 1887 wurde mit dem Bau begonnen, wobei man jedoch von dem Dreischienengleis zwischen Nerchau-Trebsen und Wurzen absah. Im September 1888 konnte zum Rübentransport die Strecke Mügeln—Mahliß provisorisch in Betrieb genommen werden. Der durchgehende Verkehr der 23 km langen Strecke nach Nerchau-Trebsen wurde am 1. November 1888 eröffnet.
Bereits drei Jahre später konnte die 11,3 km lange Strecke zwischen Oschatz und Strehla fertiggestellt werden. In Strehla bestand ab 1892 über ein Verbindungsgleis Anschluß zum dortigen Elbhafen. Der dadurch erhoffte Verkehrsaufschwung trat jedoch nicht ein. In der Folgezeigt verlor die sogenannte Elbkaibahn Strehla immer mehr an Bedeutung, so daß Anfang der 60er Jahre das Hafengleis abgebaut wurde.
Im Jahre 1903 wurde schließlich eine 6,3 km lange von Nebitzschen (bei Mügeln) nach Kroptewitz abzweigende Strecke gebaut. Zunächst dient sie jedoch nur dem Güterverkehr, der durch die Kaolinvorkommen im Börtewitzer Becken immer mehr an Bedeutung gewann. Nach 1945 verkehrten auf dieser Strecke auch Personenzüge.
An Triebfahrzeugen standen der Bahn in ihren Gründerjahren dreiachsige Dampflokomotiven der sächsischen Gattung I K (K 33.6) zur Verfügung. In den Jahren 1881 bis 1891 wurden insgesamt 44 dieser Fahrzeuge von der *Sächsischen Maschinenfarbik*, vormals *Hartmann*, in Chemnitz gebaut. Diese Lokomotiven sind bis 1928 auf den sächsischen Schmalspurstrecken eingesetzt worden. Um die Jahrhun-

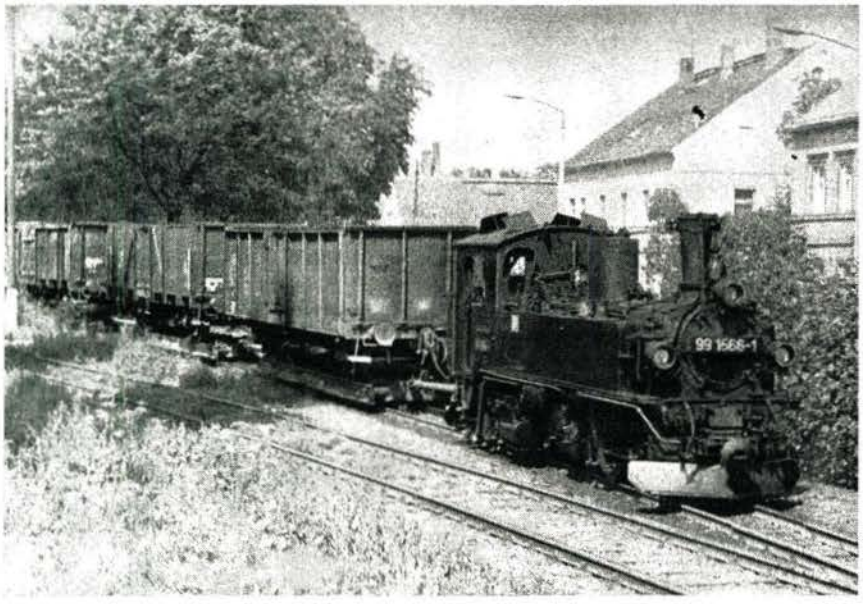


Bild 1 Güterzug gefördert von der 99 1566, bei der Ausfahrt aus dem Bf Oschatz

dertwende hielten die ersten B'Bn4vt-Lokomotiven der Gattung IV K auf den Schmalspurbahnen um Oschatz Einzug. Sie bewährten sich so gut, daß einige von ihnen in den 60er Jahren rekonstruiert wurden und noch immer im Einsatz stehen.
Für den Personenverkehr waren anfangs 2- und 4achsige Reisezugwagen vorhanden. Der Güterwagenpark bestand fast ausschließlich aus 2achsigen Fahrzeugen mit der geringen Tragfähigkeit von 5 t, die aber bald den wachsenden Transportaufgaben nicht mehr genügten. Nach 1900 wurden deshalb nur noch 4achsige Reisezug-, Gepäck- und Güterwagen beschafft. Die Tragfähigkeit der Güterwagen erhöhte sich dadurch auf 10 t bis 15 t. Neben offenen und abgeschlossenen Fahrzeugen gelangten auch Klappdeckelwagen, Flach- und Drehschemelwagen zum Einsatz.
Eine Besonderheit auf sächsischen Schmalspurstrecken war ein 2achsiger Gaskesselwagen, der lange Zeit auf dem Oschatzer Schmalspurnetz eingesetzt war. Eine merkliche Verbesserung im Güterverkehr brachten ab 1920 die Rollfahrzeuge. Auf diesen 4- und 6achsigen sehr flachen Schmalspurwagen werden 2achsige normalspurige Güterwagen weiterbefördert. Dadurch entfällt das zeitraubende und kostspielige Umladen der Güter von Normalspur auf Schmalspur und umgekehrt.

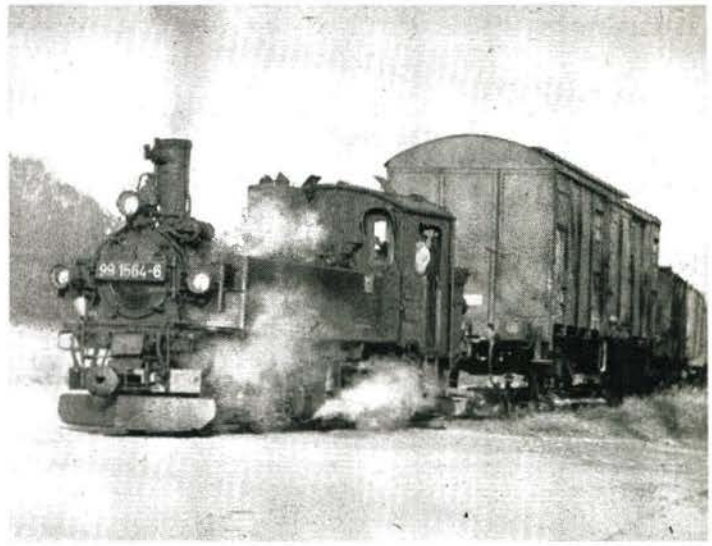


Bild 2 Güterzug mit der 99 1564 bei Mügeln

Bild 3 99 1574 vor dem Lokschuppen in Mügeln

Nach der Zerschlagung des Hitlerfaschismus halfen auch die Schmalspurbahnen im Oschatzer Raum beim sozialistischen Aufbau unserer Republik. Die Beförderungsleistungen stiegen in den ersten Nachkriegsjahren sprunghaft an, wobei auch der Reiseverkehr stark zunahm. Der große Lokomotivbedarf rechtfertigte dafür die Entscheidung, den ehemaligen Lokbahnhof Mügeln im Jahre 1951 in ein selbständiges Bahnbetriebswerk umzuwandeln. Obwohl sich der Kraftverkehr gegenüber Schmalspurbahnen immer mehr durchsetzte, behauptete sich der „Wilde Robert" bis in die 70er Jahre hinein. Im Sommerfahrplan 1961 verließen den Bahnhof Mügeln, mit 5 Bahnsteigen und über 30 Gleisen der ehemals größte Schmalspurbahnhof Europas, werktags immerhin noch 13 Personenzüge und viele Güterzüge. Mit der Einstellung des Personenverkehrs auf der Strecke Nebitzschen—Kroptewitz am 13. Dezember 1964 und der Einstellung des gesamten Verkehrs auf der Strecke Neichen—Netzschen am 27. August 1967 begann sich dann doch das Ende des Oschatzer Schmalspurnetzes abzuzeichnen.
Am 27. September fuhr — nicht ohne starke Begleitung von Eisenbahnfreunden — der allerletzte Personenzug von Oschatz nach Mügeln. Dies war zugleich der letzte Personenzug auf dem Mittelsächsischen Schmalspurnetz überhaupt. Der Reiseverkehr zwischen Oschatz und Mügeln war schon einige Jahre zuvor stark eingeschränkt worden. Im

Bild 4 Empfangsgebäude des ehemals größten Schmalspurbahnhofs in Europa — Mügeln

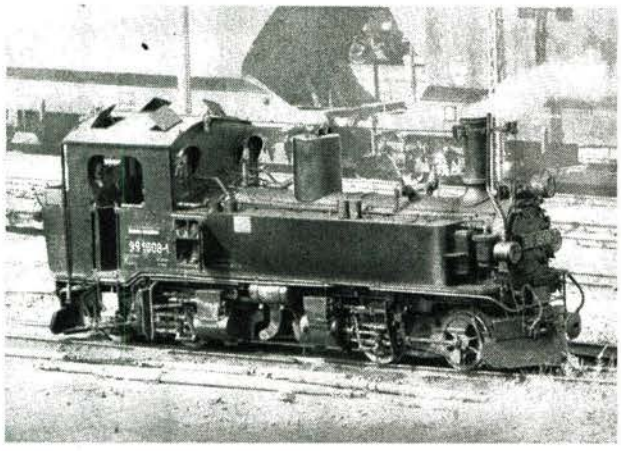


Bild 5 Die 99 1608, die letzte gebaute IV K im Bahnhof Oschatz

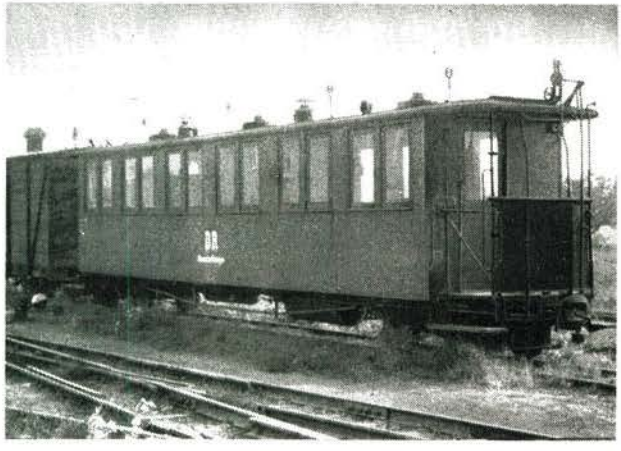


Bild 6 Alter sächsischer Reisezugwagen als Mannschaftswagen in Mügeln

Bild 7 Vereinfachter Lageplan mit allen Anschlußbahnhöfen und wichtigen Stationen

Fotos u. Zeichng.: Verfasser

Sommerfahrplan 1964 fuhr zum Beispiel werktags nur noch ein Personenzugpaar und ein weiterer Zug von Oschatz nach Mügeln. Diese Verkehrsleistung übernahm der VEB Kraftverkehr.

2. Gegenwärtiger Betriebsablauf

Derzeit besteht nur noch Güterverkehr auf der Strecke zwischen Oschatz und Kemmlitz, wobei insbesondere die Werkanschlüsse in Oschatz Süd, Mügeln und Kemmlitz bedient werden. An Massengütern sind unter anderem Kaolin aus Kemmlitz, Kohle nach Mügeln und Heizöl zu transportieren. Dabei bewältigt die Bahn auch heute noch ein nicht unbedeutendes Verkehrsaufkommen.

Die Strecke wird ausschließlich mit rekonstruierten Lokomotiven der BR 99^{51-60} bedient. In den letzten Jahren wurden von der Lokeinsatzstelle Mügeln, die inzwischen dem Bahnbetriebswerk Nossen unterstellt worden ist, folgende Maschinen betreut: 99 1542/ 1562/ 1564/ 1566/ 1568/ 1574/ 1584/ 1586/ 1608. Ende 1977 kam die 99 1583 für kurze Zeit von der Strecke Wolkenstein—Jöhstadt nach Mügeln, wurde aber bald darauf ausgemustert.

Der Wagenpark ist stark vereinfacht worden. Im Güterverkehr werden ausschließlich Rollwagen eingesetzt, die Anfang der 60er Jahre der *VEB Lokomotivbau „Karl Marx"* baute. Diese Fahrzeuge sind meist 4achsig, teilweise sogar 6achsig. Als Zugbegleitwagen dienen die auch auf anderen Strecken Sachsens bestehenden 4achsigen Gepäckwagen. Bis 1978 war in Mügeln auch ein 4achsiger Sprengwagen zur Unkrautbekämpfung stationiert, der inzwischen nach Wolkenstein abgegeben wurde. Auf den Bahnhöfen Oschatz und Mügeln kann man noch alte Schmalspurgüterwagen, teilweise noch aus den Gründerjahren, beobachten. Sie werden heute als Bahnhofs- oder Gerätewagen genutzt. In Mügeln steht darüber hinaus noch ein alter sächsischer 4achsiger Personenwagen umgerüstet als Mannschaftswagen. Er wurde vor der Jahrhundertwende gebaut und später umgebaut. In Oschatz nutzte man den Wagenkasten eines ehemaligen 2achsigen Reisezugwagens als Feuerlöschbude. Er wurde leider (!) im Sommer 1979 abgerissen.

Der Betrieb verläuft heute nach der „Betriebsvorschrift für den vereinfachten Nebenbahndienst" (BNd), wobei in Oschatz und Mügeln Formhauptsignale vorhanden sind. Mit einer Ausnahme in Mügeln sind alle Weg- und Straßenübergänge unbeschrankt. In Oschatz befinden sich eine Rollfahrzeuggrube und eine Verladerampe für den An- und Abtransport von Schmalspurfahrzeugen. Betrieblich besetzt ist heute nur noch der Bahnhof Mügeln. Fast alle anderen Stationsgebäude wurden nach der Einstellung des Personenverkehrs zwischen Oschatz und Mügeln abgerissen. Heute erinnern nur noch Fo-Kästen an ihren ehemaligen Standort. Dabei ist interessant zu erfahren, daß neben den Anschlußbahnhöfen lediglich in Mügeln, Wermsdorf und Nutzschen massive Empfangsgebäude vorhanden waren. Alle anderen Stationen hatten ein kleines Dienstgebäude in Holzbauweise, bestehend aus einem Dienst- und einem Warteraum.

Die Züge verkehren heute meist mit einer Lokomotive, 5 bis 7 beladenen Rollwagen und einem Gepäckwagen. Nur die steile Bahnhofseinfahrt in Oschatz wird gegebenenfalls mit einer Vorspannlok bewältigt. Vor die aus Mügeln kommenden Güterzüge wird eine zweite, in Oschatz wartende Rangierlokomotive gespannt. Mit viel Dampf fährt dann der Zug in den Bahnhof. Auf Grund der Tatsache, daß sämtliche Lokomotiven in Mügeln stationiert sind, werden jeweils der erste und letzte Zug des Tages in Doppeltraktion gefahren.

Die Schmalspurbahn Oschatz—Kemmlitz ist heute die einzige Strecke in der DDR, auf der noch die Heberlein-Bremse Anwendung findet.

Die technische Besonderheit dieser „Bindfadenbremse" wurde in der Fachpresse schon mehrfach erläutert. Alle Fahrzeuge werden mit der sächsischen Trichterkupplung gekuppelt. Eine Umstellung auf Körting-Bremse und Scharfenberg-Kupplung, wie bei allen anderen sächsischen Schmalspurbahnen, lohnt sich heute nicht mehr.

Literatur

(1) Ulbricht, Geschichte der Königlich Sächsischen Staatseisenbahnen, Dresden, 1889
(2) Obermayer, Taschenbuch Deutsche Schmalspur-Dampflokomotiven, Stuttgart, 1977
(3) Zeitschrift „Der Modelleisenbahner"
(4) Kursbücher der DR 1961, 1974

DETLEF KRÜGER, Magdeburg

Stralsund — vor 80 Jahren

Am 25. März 1900 fuhr erstmalig die „Elektrische" durch die Straßen der alten Hansestadt. Der vorliegende Abriß soll dazu beitragen, daß die Stralsunder Straßenbahn nicht ganz vergessen wird. Wie auch in vielen anderen Städten brachte dieses Verkehrsmittel einen weiteren technischen Fortschritt in die Stadt — das elektrische Licht.

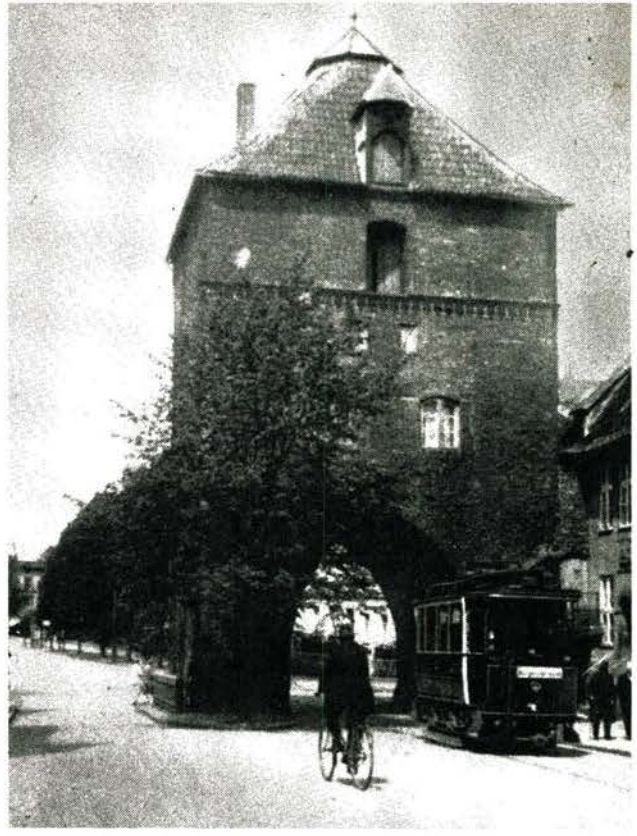


Bild 1 Tw 4 am Kniepertor

Vorgeschichte

Bereits am 30. Juni 1898 wurde im bürgerschaftlichen Kollegium der Antrag gestellt, eine Straßenbahn zu bauen. Dabei sollte eine Linie vom Knieperdamm/Ecke Teichstraße über den Tribseerdamm und durch die Bahnhofstraße zum Hauptbahnhof führen. 10 Jahre später war dann der Bau einer zweiten Linie durch die Ossenreyerstraße und zur Fährbrücke vorgesehen.
Am 7. Juli 1898 erfolgte die Unterzeichnung des Vertrages durch die Elektrizitätsgesellschaft Felix Singer & Co AG, Berlin und den Rat der Bürgerschaft zu Stralsund, der vorsah, ein E-Werk und das Straßenbahnunternehmen aufzubauen. Die neu gegründete Firma nannte sich „Elektrizitätswerk und Straßenbahnunternehmen Stralsund". Am 15. Juni 1899 wurden die Bauarbeiten zur Errichtung des Elektritzitätswerks begonnen und ab 3. Juli 1899 an den Gleis- und Oberleitungsanlagen fortgeführt. Das E-Werk entstand in der Werftstraße am Flotthafen und wurde im Dezember 1899 fertiggestellt. Die am 1. Oktober 1899 vorgesehene feierliche Eröffnung mußte auf Grund der noch nicht vollendeten Bauarbeiten verschoben werden. Die zuständige Aufsichtsbehörde und der Rat der Bürgerschaft nahmen am 24. März 1900 die Strecken und den Fahrzeugpark ab.

Aus der Betriebsgeschichte

Am 25. März 1900 war es dann soweit — durch Stralsund rollte die Straßenbahn. Zunächst wurden 7 Trieb- und 4 aus Rostock übernommene Beiwagen auf 3 Linien eingesetzt. Die erste Linie führte vom alten Hauptbahnhof durch die Mönch- und Heiliggeiststraße zum Hafenbahnhof. Hier hinterstellte man einen Triebwagen, der dann die zweite Linie vom Hafenbahnhof über den Frankendamm zum Frankenfriedhof befuhr. Die dritte Linie wurde von der Heiliggeiststraße zum Knieperdamm über Schillstraße eingerichtet. Bereits wenig später mußte diese Streckenführung aufgegeben werden. Die zweite Linie pendelte dann von der Heiliggeiststraße zum Frankenfriedhof. Zu diesem Zeitpunkt waren noch keine Liniennummern vorhanden. An den Wagen waren lediglich die Richtungsschilder angebracht. Die Streckenlänge betrug 5,03 km.
In den ersten Jahren des Betriebs wurden durchschnittlich 500 000 Fahrgäste befördert.
Am 13. März 1903 fuhr dann zum letzten Mal die Straßenbahn Richtung Mönchstraße. Um das Stadtzentrum besser zu erschließen, führte von nun ab ein neuer Abschnitt durch die Ossenreyerstraße. Noch im gleichen Jahr wurde die zweite Linie (Heiliggeiststraße—Frankenfriedhof) eingestellt. Jetzt gab es noch zwei Linien (Hauptbahnhof—Frankenfriedhof

Bild 2 Straßenbahn und Kleinbahn überqueren den Bahnhofsvorplatz

und Heiliggeiststraße—Knieperdamm). 1905 wurde der Hauptbahnhof zum Tribseerdamm verlegt und die Linienführung der Straßenbahn entsprechend angepaßt.
Zunächst existierten keine festen Haltestellen. Jeder Wagen hatte einen Zahlkasten, in den Fahrgeld eingeworfen werden mußte. Der Fahrer konnte das in einem Rückspiegel beobachten. 1916 wurden die ersten Schaffner eingestellt; ihnen folgten in den weiteren Jahren des Weltkrieges erstmalig Kolleginnen. Die ständig steigenden Beförderungszahlen zwangen die Unternehmerin schließlich in jenen Jahren dazu, feste Haltestellen einzurichten. Die Inflation ging auch an der Stralsunder Straßenbahn nicht spurlos vorüber. Am 29. November 1920 wurde der 10-Minuten-Verkehr auf 20minütige Fahrabstände reduziert. Ab 20. September 1922 mußte der Betrieb zunächst stark eingeschränkt und zwei Monate später ganz eingestellt werden. Die Ausgaben hatten die Einnahmen schon längst überholt. Am 4. August 1924 konnte dann nach Stabilisierung der Währung die Straßenbahn wieder fahren. Eine Straßenbahnfahrt kostete von nun an 15 Pfennige.
1936 wurde der Streckenabschnitt vom Frankendamm zum Hafenbahnhof für den öffentlichen Personenverkehr eingestellt. Dieser Abschnitt blieb aber als Zufahrt zum Depot erhalten. Damit änderte sich auch die Linienführung (Linie 1 Hauptbahnhof—Frankenfriedhof und Linie 2 Heiliggeiststraße—Knieperdamm).
Während der Kriegsjahre beförderte die Straßenbahn etwa 5 Millionen Fahrgäste jährlich, obwohl auch schon der Omnibus ein gewisses Aufkommen bewältigte.

Bild 4 Tw 11^{II} der Serie 11^{II}—13 nach der Anlieferung aus Hambera im September 1938

Bild 5 Tw 11^{II} und 13 in der Ausweiche Heiliggeiststraße

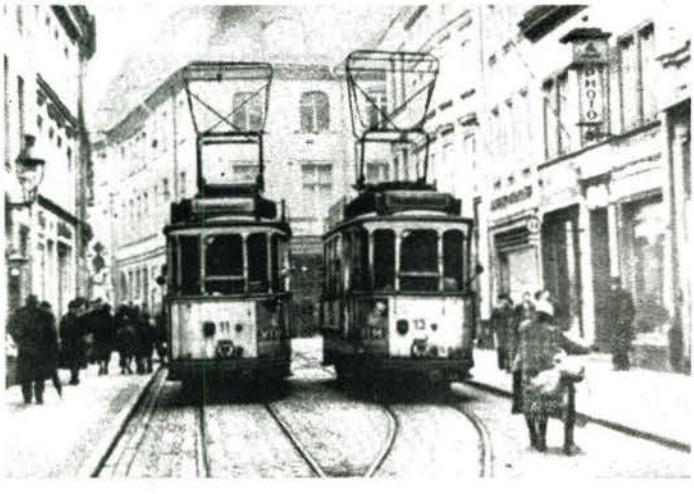


Bild 3 Tw 6 als Sonderwagen mit Lore

Der zweite Weltkrieg hinterfieß auch in Stralsund ein trostloses Erbe. Nach vielen kleineren Bombenangriffen folgte am 6. Oktober 1944 der schwerste auf die Stadt. Der Straßenbahnbetrieb mußte eingestellt werden. Er war bereits zuvor oftmals unterbrochen worden. Auf Grund der Zerstörungen war an einen Fahrbetrieb vorerst nicht zu denken.
Nach dem Krieg wurde aus den noch vorhandenen und brauchbaren Schienen im Zentrum eine Trümmerbahn zum Frankenteich errichtet. Zugleich begannen die Belegschaftsangehörigen, aus den Trümmern unter größten Schwierigkeiten wieder einen Straßenbahnbetrieb aufzubauen. 1946/47 konnten 4 Triebwagen fahrtüchtig gemacht und die Gleisanlagen wieder hergerichtet werden. Am 23. Dezember 1947 um 18 Uhr verkehrten die Straßenbahnen wieder auf den zwei Linien im 20-Minuten-Verkehr. Ein Jahr später wurden bereits 4,1 Mill. Fahrgäste befördert. Die Wagen waren ständig überfüllt, und das Betriebspersonal vollbrachte enorme Leistungen. Nach Aufarbeitung weiterer Triebwagen wurden fast 5 Mill. Personen befördert und 1949 wieder der normale 10-Minuten-Verkehr eingerichtet. Im gleichen Jahr gingen die Verkehrsbetriebe in das Eigentum der Stadt Stralsund über. 1950 übernahm die Straßenbahn das „Kommunale Wirtschafts-Unternehmen". Am 1. April 1951 kam es zur Gründung des „VEB (K) Verkehrsbetriebe Stralsund". Ab 2. Oktober 1951 fuhren die ersten Wagen der volkseigenen Waggonindustrie festlich geschmückt durch die Stadt. In den folgenden Jahren stiegen die Beförderungsleistungen immer weiter an. 1955 wurden 8,3 Mill. Fahrgäste befördert, 1959 waren es schon 11,4 Mill. Die Leistungsfähigkeit der Straßenbahn war erschöpft. Daher mußten Möglichkeiten gesucht werden, die Straßenbahn zu entlasten. Außerdem befriedigte der Streckenverlauf durch die engen Straßen der Innenstadt nicht mehr. Zwar wurden bereits 1955 zur Entlastung der Straßenbahn die Omnibuslinien 3 bis 6 eingeführt, die aber immer noch nicht dem gestiegenen Aufkommen Rechnung trugen. Es lag daher nahe, weitere Buslinien zu schaffen und das Straßenbahnnetz zu reduzieren. Am 1. August 1960 fuhr um 0.30 Uhr der letzte Triebwagen vom Hauptbahnhof in die Innenstadt. Danach wurde der Streckenabschnitt zwischen Hauptbahnhof und Heiliggeiststraße eingestellt. Ab 1. August existierten zwangsläufig zunächst zwei Linien, da auf Grund einer fehlenden Kurve im Bereich Heiliggeiststraße/Ossenreyerstraße noch kein durchgehender Betrieb vom Frankendamm zum Knieperdamm möglich war. Die Linie 1 fuhr vom Frankendamm zur Heiliggeiststraße und die Linie 2 von der Heiliggeiststraße zum Knieperdamm. Am 30. März 1961 konnte die neue Verbindungskurve in Betrieb genommen werden. Somit gab es dann nur noch die durchgehende Straßenbahnlinie 1 vom Frankenfriedhof zum Knieperdamm. Der Streckenabschnitt vom Frankendamm zum Depot in der Hafenstraße blieb weiterhin als Betriebsgleis erhalten. Die Streckenlänge schrumpfte auf etwa 3,5 km zusammen, zuzüglich der 0,3 km zum Depot.
Um die restlichen Bahnanlagen zu rekonstruieren, wären

mehrere Millionen Mark erforderlich gewesen. Dieser Aufwand war seinerzeit ökonomisch nicht vertretbar, so daß die Straßenbahn stillgelegt und die Beförderungsleistungen durch Kraftomnibusse übernommen wurden. Am 7. April 1966 rollte letztmalig eine Straßenbahn durch Stralsund. Die vorhandenen Einheitswagen wurden nach Einstellung des Betriebs auf dem Frankendamm (Höhe Hafenstraße) abgestellt und warteten auf ihre Verladung nach Gera.
Inzwischen hat der VEB Ostseetrans Rostock, Betriebsteil Stralsund, den städtischen Nahverkehr übernommen.

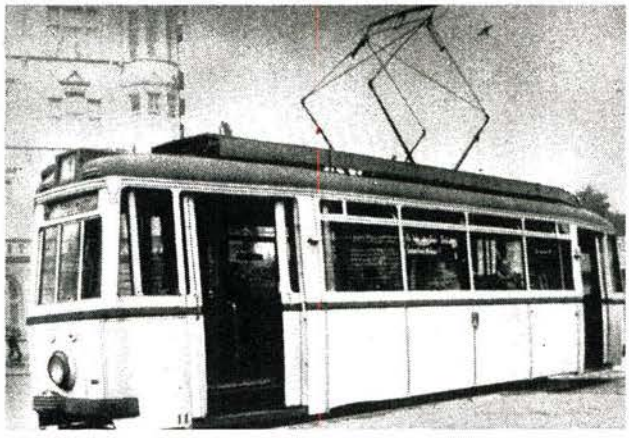


Bild 6 Tw 11^{II} der Serie 10^{IV}–12^{II} an der Endstation Hbf

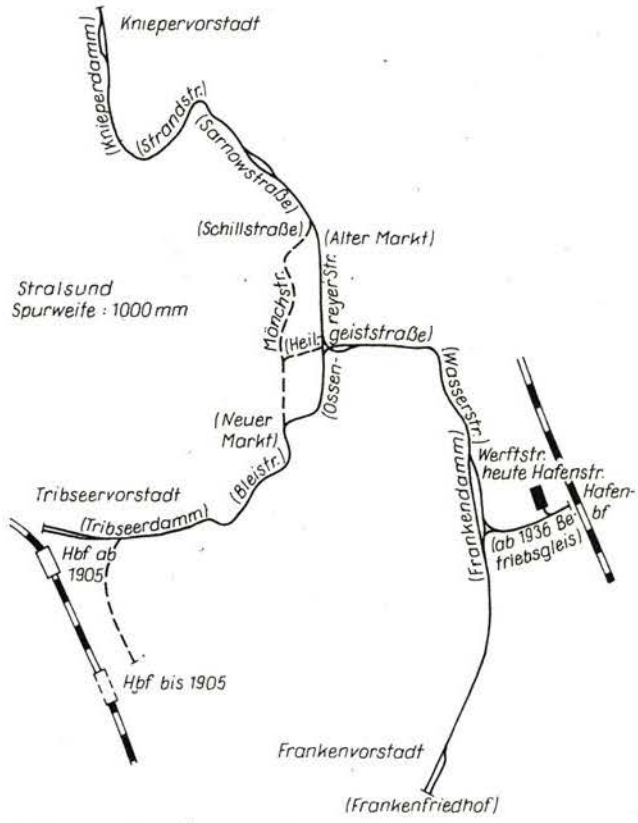


Bild 9 Vereinfachte Übersicht des Straßenbahnnetzes in Stralsund
Fotos, Repros u. Zeichng.: Verfasser

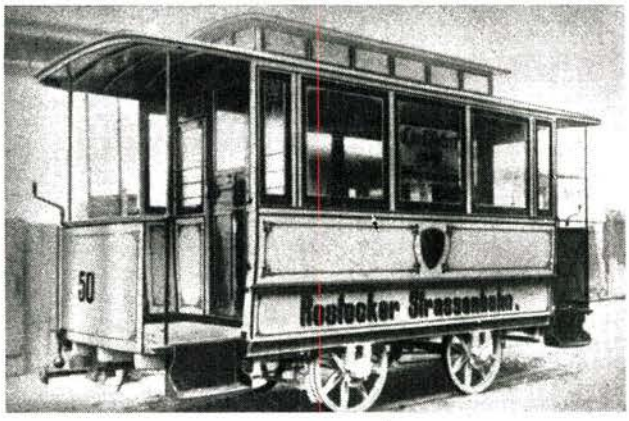
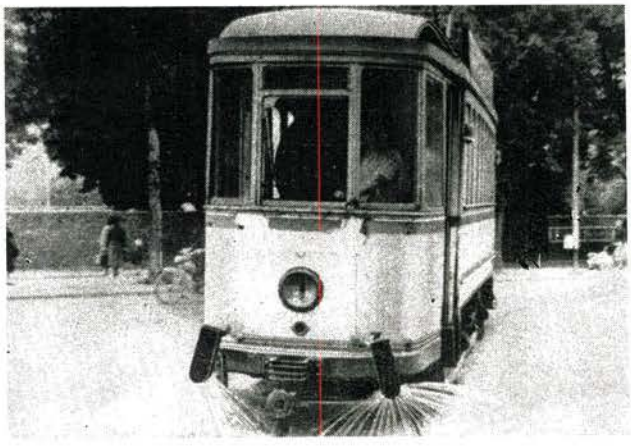


Bild 7 Derartige Bw (Bw 50) sind im Jahre 1900 auch nach Stralsund umgesetzt worden

Bild 8 Wassersprengwagen mit der Nr. 8 (ex Tw 8^{IV}) auf dem Frankendamm Ecke Hafenstraße



Fahrzeugpark

Der Fahrzeugbestand der Stralsunder Straßenbahn war nie sehr groß, aber dafür außerordentlich typenreich. Der Betrieb wurde mit 7 Triebwagen (Nr. 1—7) eröffnet. 1903 folgten die Tw 8 und 9 und ein Jahr später dann der letzte offene Triebwagen mit der Nr. 14. Somit standen 10 von der Waggonfabrik W. C. F. Busch, Bautzen, gebaute Triebwagen zur Verfügung. Die Fahrer waren auf den offenen Wagen Wind und Wetter ausgesetzt, da die Wagen nur 4 große Seitenfenster hatten.

Ihre Ausmusterung erfolgte bereits 1932. Der Tw 6 wurden 1938 Arbeitstriebwagen 11 und war dann noch als Hilfsgerätewagen im Einsatz.
Als Ersatz für die ersten ab 1932 abgestellten Triebwagen beschaffte man bereits 1931 aus Eßlingen die Triebwagen 8—14 und bezeichnete sie mit den Nummern 1^{II-7II}. Diese Wagen hatten bereits geschlossene Perrons und wurden 1912 von der Waggonfabrik Gottfried Lindner in Ammendorf gebaut.
1945 wurden die Tw 1^{II} und 3^{II} stark beschädigt. Nach dem zweiten Weltkrieg erfolgte die Zusammenfassung der noch vorhandenen Wagen zur neuen Serie $1^{II-5III}$. Die Tw 1^{III}, $3^{III-5III}$ mußten 1956—1958 ausgemustert werden. Der Tw 2^{III} verkehrte bis zur Betriebseinstellung dann noch als Atw 1^{IV}.
Ebenfalls 1931 wurden die Stuttgarter Tw 95—97 übernommen und in Stralsund als Tw $8^{II-10II}$ bezeichnet. Die schon geschlossenen Wagen baute 1903 die Waggonfabrik P. Herbrand & Co. in Köln. Einer dieser Tw war kurzzeitig als Tw 14^{II} im Einsatz. 1939 verkaufte man die Fahrzeuge nach Most (heute ČSSR).
Nach Einstellung der Straßenbahn Schwetzingen—Ketsch fanden die Triebwagen 1—3 in Stralsund eine neue Heimat. Gebaut wurden die unter den Nummern $8^{III-10III}$ in Betrieb gewesenen Wagen 1910 bei der Maschinenfabrik Augsburg-Nürnberg (MAN). Eine technische Besonderheit waren die einachsigen Drehgestelle, um auf Grund des größeren Achs- bzw. Drehzapfenabstandes auch kleinere Kurvenradien besser zu durchfahren. 1944 fiel der Tw 8^{III} einem Bombenangriff zum Opfer. Die verbliebenen Tw 9^{III} und 10^{III}

wurden dann nach 1945 umgebaut. Statt der üblichen 4 großen Seitenfenster erhielten sie 8 kleinere, gleichzeitig erfolgte eine Umnumerierung in 7^{III} und 8^{IV}, der Tw 7^{III} mußte 1953 ausgemustert werden. Den Wagen 8^{IV} bauten die Verkehrsbetriebe 1959 zum Schienensprengwagen um. Er war noch bis 1963 im Einsatz.
1938 kamen aus Hamborn weitere 3 Triebwagen (Nr. 32, 34, 35). Die in Stralsund als $11^{II-13II}$ bezeichneten Tw erblickten 1910 in der Waggonfabrik Uerdingen das Licht der Welt. Die Tw 12 und 13 sind durch Kriegseinwirkungen verloren gegangen. Der Tw 11^{II} wurde nach 1945 in 6^{III} umnumeriert. Das Fahrgestell des Tw 13^{II} diente nach 1945 zunächst als Materiallore.
Die Waggonfabrik Wismar baute 1949/50 auf dem Fahrgestell dieses ehemaligen Tw einen neuen Wagenkasten. Das Laufgestell mußte in eigener Werkstatt überholt und hergerichtet werden. 1964 erfolgte die Ausmusterung dieses Triebwagens.
1951 kamen die ersten Neubautriebwagen (ET 50) mit den Nummern $10^{IV-12II}$ nach Stralsund. 1955 folgte aus der Waggonfabrik Gotha der verbesserte Typ ET 54 (Nr. 13^{II}). Im Gegensatz zur ersten ET-Serie wurde hier der Bodenrahmen durch zwei zusätzliche Längsträger verstärkt, da sich bei den ersten Fahrzeugen teilweise die Plattformen stark absenkten. Diese Tw übernahmen nach Einstellung des Straßenbahnbetriebes 1966 die Geraer Verkehrsbetriebe.
Am 9. November 1957 fuhr erstmals der neue Typ T2-57 mit der Nummer 14^{III} in Stralsund, und am 4. April 1959 folgte vom gleichen Typ der Triebwagen 15. Es waren somit die modernsten Wagen der Straßenbahn. 1966 sind auch diese Wagen nach Gera gekommen und laufen dort unter den Nummern 149^{II} und 150^{II}.
Bis 1938 gehörten auch Beiwagen zum Fahrzeugbestand. Sie wurden zur Betriebseröffnung von der Rostocker Straßenbahn übernommen und umgespurt. Die ursprünglich im Pferdebahnbetrieb eingesetzten und 1881 gebauten Wagen mußten für den elektrischen Betrieb hergerichtet werden, später erhielten sie dann die Nummern 11—14. Letztmalig waren die Wagen am 15. Juni 1930 in den Straßen Stralsunds zu sehen. 1938 erfolgte die Ausmusterung und Verschrottung, nachdem die Fahrzeuge nur noch zu besonderen Anlässen verkehrten. Neben den erwähnten Arbeitstrieb- und Beiwagen gehörten eine Turmlore sowie ein selbstgebauter Sand/Salzwagen zum Bestand, die schließlich 1966 verschrottet wurden.
Ursprünglich waren die Wagen grün/cremegelb lackiert, ab 1904 rot/elfenbein. 1911 folgte die grün/elfenbeinfarbene Lackierung. Ab 1931 folgte wieder der cremefarbene Anstrich, zunächst grün, dann grau abgesetzt.

Betriebshof, Werkstatt und E-Werk

Alle Betriebsanlagen wurden 1898/99 errichtet. Die Arbeiten zur Errichtung des Elektrizitätswerkes begannen am 15. Juni 1899, und am 29. Dezember 1899 konnte auch das E-Werk in Betrieb genommen werden. Bis 1950 gehörte das E-Werk zur Straßenbahn. Am 1. Januar 1950 erfolgten die Trennung von der Straßenbahn und die Übernahme durch den Energiebezirk Nord.
Die Wagenhalle wurde ebenfalls in der Werftstraße (heute Hafenstraße) gebaut. Die 4gleisige Wagenhalle diente zur Wartung und Abstellung sämtlicher Fahrzeuge. Ein nennenswerter Umbau des Depots erfolgte nicht.

Literaturangaben

(1) Betriebsgeschichte der Straßenbahn Stralsund anläßlich des 50jährigen Bestehens im Jahre 1950
(2) Verschiedene Ausgaben der Stralsunder Rundschau und der Norddeutschen Neuesten Nachrichten

Ing. EBERHARD HAUSMANN, Dresden

Vorwiegend Personenverkehr auf eingleisiger Hauptbahn im Mittelgebirge

Das Motiv der Anlage stellt eine eingleisige Hauptbahn im Mittelgebirgsraum dar, die den Bf Anhalt mit dem Bf Steinbach verbindet und dabei einen Höhenunterschied von 25 cm überwindet. Hinter den Bahnhöfen sind zur Gewährleistung eines zügigen Fahrbetriebes Wendeschleifen angelegt, sie sind jedoch durch die Geländegestaltung nicht bzw. nur teilweise sichtbar. Bedingt durch räumliche Beschränkungen durfte die Anlagentiefe 1 m nicht überschreiten, dadurch mußten die üblichen Mindestradien unterschritten werden. Der kleinste Radius beträgt 350 mm, er wurde von allen Triebfahrzeugen mit Ausnahme der BR 84 anstandslos befahren. Ich habe allerdings auf den Einsatz sehr langer Fahrzeuge wie Y-Wagen und Vindobona verzichtet und mich bei Vierachsern auf Mitteleinstieg- und Oberlichtwagen beschränkt. Beim Doppelstockzug mußte die mittlere Achse des Jakobs-Drehgestelles entfernt werden. Für am Nachbau Interessierte genügt eine Vergrößerung der Anlagentiefe um 10 cm, um den genormten Mindestradius von 380 mm zu verwenden.
Zum Gleisbau wurde ausschließlich Pilzgleis verwendet. Die Anlage enthält etwa 40 m Gleis, 21 einfache Weichen, 1 IBW und 2 DKW und 11 Entkuppelstellen. Um den Fahrbetrieb abwechslungsreich gestalten zu können, wurde im hinteren Teil der Anlage ein Schattenbahnhof mit 5 Gleisen eingebaut. Damit können bis 9 Zugeinheiten eingesetzt werden. Der Fahrbetrieb erfolgte überwiegend mit Dampfloks der Baureihen 24, 38, 42, 50, 64, 66, 80, 89 und 91, außerdem waren Dieselloks der Baureihen BN 150, 110, 118, 120 sowie ein VT 135 mit zwei Beiwagen im Einsatz. Entsprechend dem Charakter der Anlage hat der Personenverkehr den Vorrang, lediglich ein DG (Kesselwagenzug) und ein NG bzw. PmG zur Bedienung des Werkanschlusses in Steinbach symbolisieren den Gütertransport, der ja an sich beim Vorbild dominiert. Die Elektrifizierung der Anlage war vorgesehen (daher die Oberleitungsstücken an den Tunnelportalen), ist jedoch nicht zur Ausführung gekommen.