

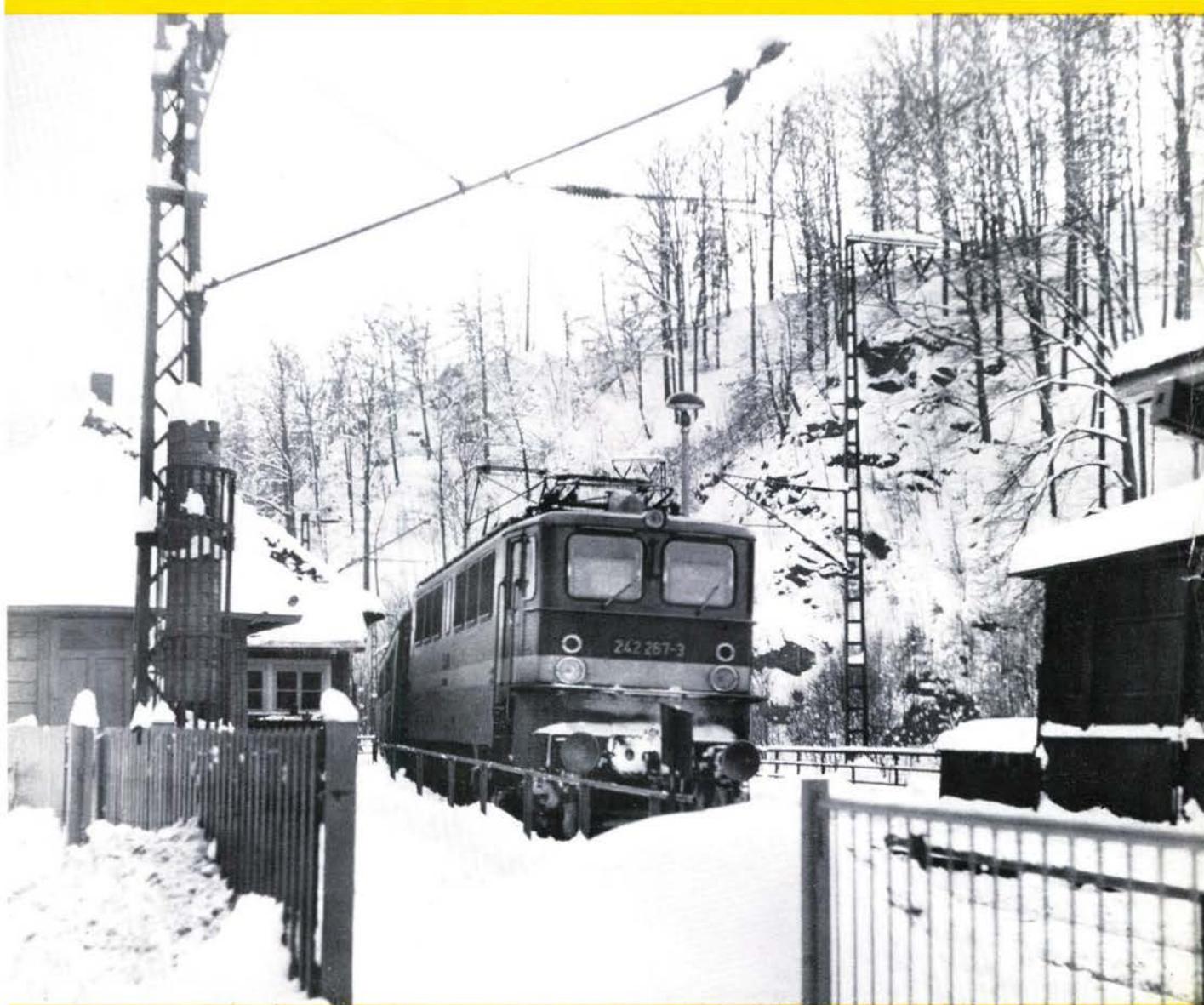
der modelleisenbahner

FACHZEITSCHRIFT
FÜR DAS MODELLEISENBAHNWESEN
UND ALLE FREUNDE
DER EISENBAHN

JAHRGANG 27



Organ
des Deutschen
Modelleisenbahn-
Verbandes der DDR



TRANSPRESS VEB VERLAG FÜR VERKEHRSWESEN

Verlagspostamt Berlin Einzelheftpreis 1,— M

JANUAR

32 542

1/78

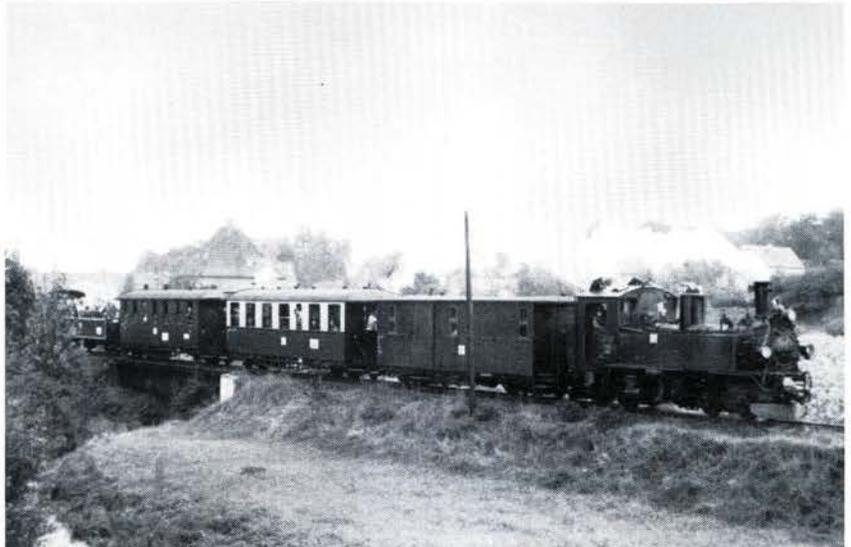


25 Jahre Verkehrsmuseum Dresden

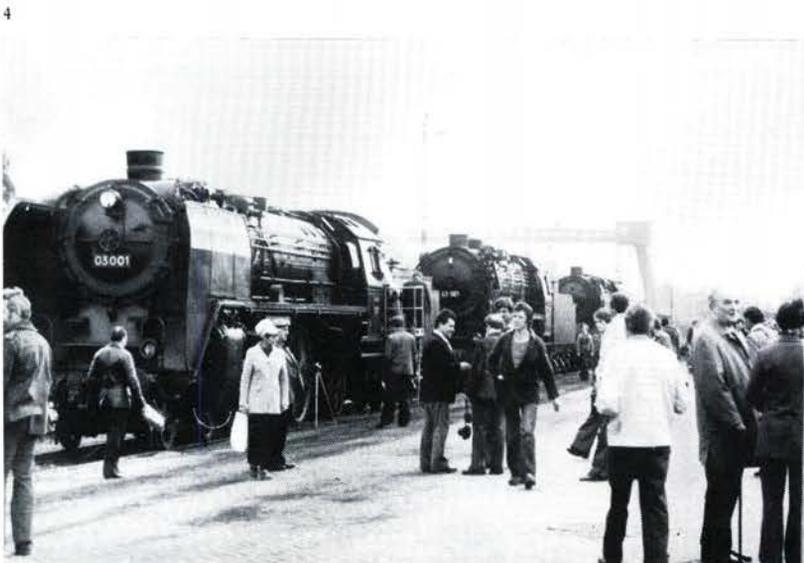
1



2



3



4

Bild 1 Vom Dresdener Zwinger aus führen die Gäste des Verkehrsmuseums mit historischen Straßenbahnwagen nach Radebeul-Weißes Hof

Bild 2 Wenige Tage vor Einstellung des planmäßigen Einsatzes der Baureihe 01 auf der Strecke Dresden-Berlin konnte die Museumslokomotive #1005 erstmalig ausgestellt werden

Bild 3 Zunehmender Beliebtheit erfreut sich der Traditionszug mit seiner Lokomotive IV K der königlich sächsischen Staatsbahn

Bild 4 Hochbetrieb herrschte auf der Triebfahrtausstellung im Bf Radebeul-Ost

Fotos: Gerhard Peter, Dresden (1)
Verfasser (2)

HERAUSGEBER

Deutscher Modelleisenbahn-Verband der DDR (DMV)
Verantwortlich für den Inhalt:
Ing. Helmut Reinert, Generalsekretär des DMV
Typografie: Pressegestalterin Gisela Dzykowski

Die Post ist zu richten an:
„Der Modelleisenbahner“,
DDR—108 Berlin, Französische Str. 13/14
Telefon: 204 12 76

Nur Briefe, die die Seite „Mitteilungen des DMV“
betreffen, sind an das Generalsekretariat des DMV,
DDR — 1035 Berlin, Simon-Dach-Str. 10
zu senden.
Telefon: 588 43 14

Die Redaktion wertet jede Zuschrift aus, ist aber auf
Grund der eingehenden Vielzahl nicht in der Lage, jede
Zuschrift individuell zu beantworten. Sollten sich
allgemein interessierende Probleme ergeben, erfolgen
selbstverständlich Veröffentlichungen.

REDAKTIONSBEIRAT

Günter Barthel, Erfurt
Karlheinz Brust, Dresden
Achim Delang, Berlin
Dipl.-Ing. Günter Driesnack, Königsbrück (Sa.)
Ing. Peter Eickel, Dresden
Eisenbahnbau-Ing. Günter Fromm, Erfurt
Ing. Walter Georgii, Zeuthen
Johannes Hauschild, Leipzig
Prof. em. Dr. sc. techn. Harald Kurz, Radebeul
Wolf-Dieter Machel, Potsdam
Dipl. jur. Ing. Erich Preuß, Berlin
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—701 Leipzig, Postfach 160, zu ent-
nehmen.
Nachdruck, Übersetzung und Auszüge sind nur mit
Genehmigung der Redaktion gestattet.
Für unverlangt eingesandte Manuskripte, Fotos usw.
übernimmt die Redaktion keine Gewähr.
Art.-Nr. 16330

Aleinige Anzeigenannahme

DEWAG-Werbung, 1026 Berlin, Rosenthaler Str. 28/31,
Telefon: 2 26 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. In der DDR: alle Postämter, im
Ausland: der internationale Buch- und Zeitschriften-
handel, zusätzlich in der BRD
und in Westberlin: der örtliche Buchhandel, Firma
Helios Literaturvertrieb GmbH., 1 Berlin 52, Eichborn-
damm 141—167, sowie Zeitungsvertrieb Gebrüder
Petermann GmbH & Co KG, 1 Berlin 30, Kurfürsten-
str. 111.

UdSSR: Bestellungen nehmen die städtischen Abtei-
lungen von Sojuspechatj bzw. Postämter und Post-
kontore entgegen. Bulgarien: Raznoisznos, 1. rue Asse,
Sofia. China: Guizi Shudian, P. O. B. 88, Peking. CSSR:
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 62. KDVR: Koreanische Gesell-
schaft für den Export und Import von Druckerzeugnis-
sen Chulpanmul, Nam Gu Dong Heung Dong Pyongy-
ang. Albanien: Ndermerija Shetnore Botimeve, Ti-
rana. Auslandsbezug wird auch durch den Buchexport
Volkseigener Außenhandelsbetrieb der Deutschen
Demokratischen Republik, DDR — 701 Leipzig, Lenin-
straße 16, und den Verlag vermittelt.

der modelleisenbahner

Fachzeitschrift für das Modelleisenbahnwesen
und alle Freunde der Eisenbahn

1 Januar 1978 · Berlin · 27. 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
25 Jahre Verkehrsmuseum	II. U.-S
Winfried Liebschner/Olaf Herlen 25 Jahre Verkehrsmuseum Dresden — eine Großveranstaltung für Eisenbahnfreunde und Mo- delleisenbahner	1
Wolfgang Hanusch Der XXIV. Internationale Modellbahnwettbewerb 1977 im Spiegel seiner Ergebnisse	3
Eine Heimanlage wurde zur Freude einer Familie	4
Länger als ein dreiviertel Jahrhundert	6
Günther Fiebig Die Rübelandbahn	7
Gleichrichterwagen auf ÖBB-Strecke	10
Günter Kühnlienz Reminiszenz an einen Oldtimer — die elektrische Kleinbahn im Mansfelder Bergrevier	11
Ulrich Hänel Eine Modelleisenbahnanlage für unsere jüngsten Anfänger	13
Klaus Müller Wie warte, pflege und repariere ich Modellbahntriebfahrzeuge und elektromagnetisches Zubehör? (20)	15
Karl Martini Modell der Schnellzuglokomotive S 7 der K.P.E.V.	18
Bernd Kuhlmann Signale der ČSD — 4. Folge	20
Mitteilungen des DMV	21
Wissen Sie schon und Text zum Lokfoto des Monats	22
Maßskizze und Lokfoto des Monats: Loks der BR 05	23
Interessantes von den Eisenbahnen der Welt	24
Unser Schienenfahrzeugarchiv	
Peter Glanert Vom Einheitstriebwagen zum ET 45 (Teil 1)	25
Selbst gebaut	III. U.-S.

Titelbild

Edle Krone — ein wichtiger Bahnhof auf der elektrifizierten Hauptmagistrale zwischen Karl-Marx-Stadt und
Dresden und vor der Tunnelstrecke nach Klingenberg—Colmnitz.
Im Winter ist das Gebiet mit den Ausläufern des Erzgebirges sehr reizvoll, besonders dann, wenn eine
dichte Schneedecke Landschaft und Gebäude überdeckt.

Foto: Köhler, Berlin

Rücktitelbild

Eine sicher längst schon Vielen bekannte Neuheit auf der Anlage der Gruppe Bw Leipzig-Süd: die „Spinne“
über der Drehscheibe.

Trotz sauberer Ausführung der Fahrleitung (0,8-mm-Drahtstärke) wirkt sie auf Fotos immer etwas störend.
Foto: Wolfgang Bahnert, Leipzig

25 Jahre Verkehrsmuseum Dresden —

eine erfolgreiche Großveranstaltung für Eisenbahnfreunde und Modelleisenbahner

Im September 1977 feierte das Verkehrsmuseum Dresden den 25. Jahrestag seines Wirkens. Ein Anlaß für uns Modelleisenbahner tatkräftig mitzuwirken, um diesem Jubiläum einen würdigen Rahmen zu verleihen. So organisierte der BV Dresden des DMV gemeinsam mit vielen Dienststellen im Bereich der Reichsbahndirektion Dresden eine umfangreiche Modelleisenbahnausstellung im Bahnhof Radebeul-Ost. Dabei erhielten wir große Hilfe durch die örtlichen Organe und die Handelsbetriebe der Stadt Radebeul, die Verkehrsbetriebe der Stadt Dresden sowie die Deutsche Volkspolizei.

Nachdem das gesamte Gelände des Bahnhofs Radebeul-Ost durch den vorbildlichen Einsatz vieler Kollektive der Deutschen Reichsbahn in ein gepflegtes Ausstellungsgelände verwandelt worden war, wurden die folgenden Triebfahrzeuge so an der Ladestraße ausgestellt, daß alle Fahrzeuge von allen Seiten besichtigt, fotografiert und die Führerstände bestiegen werden konnten:

01 005, 03 001, 17 1055, 19 017, 35 1113, 43 001, 57 3297, 62 015, 74 1230, 92 503, 99 715, 250 031, 132 174 und eine 3achsige Werklok der Verkehrsbetriebe Dresden.

Nach Überbringen der Glückwünsche im Verkehrsmuseum Dresden am 13. September 1977 fuhren die Ehrengäste mit drei historischen Straßenbahnzügen vom Zwinger aus nach Radebeul Hp Weißes Roß. Dort erwartete der Traditionszug

bespannt mit einer sächsischen IV K — in Originallackierung — die Gäste zu einer Fahrt nach Moritzburg. Dieser Traditionszug verkehrte außerdem am 14., 16., 17. und 18. September und gab damit der Lokomotivausstellung eine gute Umrahmung. Die Organisation sowie die Zugbegleitung (in historischen Uniformen) lag in den Händen der AG 3/58 des DMV gemeinsam mit der DR. Wer für den bei jeder Fahrt ausverkauften Traditionszug keine Karten mehr erhalten hatte, konnte sich den Betrieb auf der hervorragenden H0-Schmalspurmodelleisenbahnanlage der AG 3/46 ansehen, die gemeinsam mit der H0-Gemeinschaftsanlage der AG 3/32 im Kulturraum des Bahnhofs ausgestellt war. Auch die letzten Betriebseinsätze von Schnellzuglokomotiven der Baureihen 01.1 und 01.2, die mit D-Zügen den Bahnhof durcheilten, lockten viele Eisenbahnfreunde an. Am 14. September 1977 eröffnete der Präsident der Reichsbahndirektion Dresden die Ausstellung. In seiner Ansprache betonte er die gute Zusammenarbeit von DMV, Verkehrsmuseum und den Dienststellen der DR, die für die erfolgreiche Arbeit aller Beteiligten wichtigste Voraussetzung ist.

Einen besonderen Höhepunkt der Fahrzeugschau in Radebeul-Ost bildete die Lokomotive 89 6009, die auf Gleis 18 die Gäste zu einer Mitfahrt einlud. 2397 Besucher machten von dieser Einladung Gebrauch. Während der gesamten Ausstellungszeit verkauften Freunde des DMV im Postwagen des historischen Schmalspurzugs Eisenbahnsouvenirs. Auch dieser Wagen war ständig dicht umlagert.

Insgesamt konnten in der 5tägigen Ausstellung 42 000 Besucher gezählt werden, darunter Reisegruppen und viele Einzelbesucher aus der BRD, der Schweiz, England, Belgien, den Niederlanden und Frankreich. Am 17. September brachte ein DMV-Sonderzug des BV Berlin mit den Städteexpress-Wagen des „Elbflorenz“, gezogen von der 01 2204 und der 01 1512, Besucher aus der Hauptstadt unserer Republik nach Radebeul-Ost. Der Sonderzug des BV Halle des DMV wurde am 18. September mit den Lokomotiven 204 001 und 218 031 befördert.

Abschließend können wir sagen, daß der Erfolg dieser Veranstaltung alle Erwartungen übertroffen hat. Für das gute Gelingen danken wir auf diesem Wege nochmals allen beteiligten Dienststellen der Deutschen Reichsbahn und dem Verkehrsmuseum Dresden sowie den vielen Helfern für ihre hohe Einsatzbereitschaft.

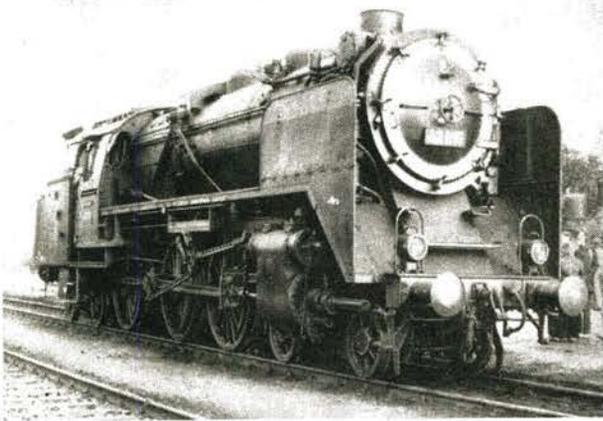


Bild 5 Die Museumslokomotive 62015 ist betriebsfähig und deshalb oft bei Sonderzugfahrten des DMV eingesetzt

Bild 6 Hochbetrieb auf der Ausstellung: Auch Triebfahrzeuge der neuen Fahrzeuggeneration waren zur Ansicht aufgestellt.

Fotos: Gerhard Peter,
Dresden (1)
Verfasser (1)



Der XXIV. Internationale Modellbahnwettbewerb 1977 im Spiegel seiner Ergebnisse

Budapest — die ungarische Metropole an der Donau — war vom 27. bis 29. September 1977 Austragungsort des XXIV. Internationalen Modellbahnwettbewerbs. Einen Tag zuvor waren mit einem Sondergepäckwagen, der auch die Ausstellungsanlage der AG „Friedrich List“ Leipzig enthielt, die Wettbewerbsmodelle der Teilnehmer aus der DDR eingetroffen. Ebenfalls pünktlich trafen die Wettbewerbsmodelle aus der Volksrepublik Polen und der ČSSR in Budapest ein. Die internationale Jury konnte sich somit planmäßig ihrer verantwortungsvollen Aufgabe zuwenden, um von den insgesamt eingesandten 107 Modellen die besten zu ermitteln.

Unter der Leitung von Agoston Temesi (Ungarische Volksrepublik) unterzogen sich die Jurymitglieder Dr. Zsolt Karoly (Ungarische Volksrepublik), Zoltan Razgha (Ungarische Volksrepublik), Dr. Alexander Molnar (ČSSR), Desider Selecky (ČSSR), Waldemar Ney (Volksrepublik Polen), Ludwig Palka (Volksrepublik Polen), Hansotto Voigt (DDR) und Rolf Häßlich (DDR)

dieser Verpflichtung mit größter Gewissenhaftigkeit. Die eingesandten Modelle verteilten sich wie folgt auf die einzelnen Länder:

Ungarische Volksrepublik	28 Modelle
ČSSR	16 Modelle
Volksrepublik Polen	22 Modelle
DDR	41 Modelle.

Leider waren durch die nicht einwandfreie Verpackung wieder einige Modelle beim Transport leicht beschädigt worden, so daß endgültig 102 Modelle von der Jury beurteilt werden konnten.

Eine sehr gute Vorbereitung und Organisation seitens des Veranstalters trug wesentlich dazu bei, daß die Juroren in der vorgesehenen Zeit ihre Arbeit abschließen und 36 Preisträger ermitteln konnten; davon

- 10 1. Preise
- 3 Sonderpreise
- 12 2. Preise
- 10 3. Preise und
- 1 Anerkennungspreis.

Diese Preise verteilten sich auf die einzelnen Länder in folgender Weise:

	UVR	ČSSR	VR Polen	DDR	Gesamt
1. Preise	1	1	—	8	10
Sonderpreise	1	—	—	2	3
2. Preise	3	2	—	7	12
3. Preise	4	1	3	2	10
Anerkennungspreis	—	1	—	—	1
	9	5	3	19	36

Betrachtet man die Beteiligung und die Preisverteilung in den einzelnen Kategorien, so zeigt sich ein sehr differenziertes Ergebnis (Modelle/Preise):

Kategorie	Ungarn	ČSSR	Polen	DDR	Gesamt
A1/IIIm	1/1	—	—	—	1/1
A1/0	1/—	—	—	—	1/—
A1/H0	3/1	4/1	1/—	6/3	14/5

Kategorie	Ungarn	ČSSR	Polen	DDR	Gesamt
A1/TT	—	2/1	1/—	3/1	6/2
A1/N	—	—	—	1/1	1/1
A2/H0	2/2	2/—	6/—	8/3	18/5
A2/TT+N	—	2/1	3/1	5/2	10/4
B1/0	7/2	—	—	—	7/2
B1/H0	—	4/2	—	2/2	6/4
B2/H0	2/—	1/—	1/1	5/2	9/3
B2/TT	1/—	—	6/1	—	7/1
C	2/—	1/—	—	6/3	9/3
D	2/—	—	3/—	3/2	8/2
E	6/3	—	—	—	6/3

Nachstehende Ehrentafel soll nun die Namen der Preisträger des XXIV. Internationalen Modellbahnwettbewerbs 1977 in Budapest nebst ihren Modellen nennen:

1. Preise:

Kategorie A 1	Günter Lehnert Miroslaw Visek Roland Buschan	DDR ČSSR DDR	BR 118 128-8 ČSD BR 333 „Muldenthal“ — Lok
Kategorie A 2	Siegfried Brogssitter H. Joachim Hagedorn	DDR DDR	DR BR 94 DR BR 01
Kategorie B 1	Joachim Schnitzer	DDR	Pwi
Kategorie B 2	Helga u. Heinz Kohlisch	DDR	Personenzug StEG
Kategorie C	H. Joachim Eitze	DDR	EG „Klippenstein“
Kategorie D	Günter Lehnert	DDR	Drehwinkel „Dsd.-Friedrichstadt“
Kategorie E	Gyula Radics	Ungarn	Zahnradbahn-Zug

Sonderpreise

Kategorie A 1	Laszlo Bekei Günter Schenke	Ungarn DDR	MAV BR 327 kkStB Reihe 112
Kategorie C	Joachim Schnitzer	DDR	Gittermastlampe

2. Preise:

Kategorie A 1	Dr. Dieter Haubenreiser Klaus Kellner Jiri Dvorak	DDR DDR ČSSR	V 15 DR BR 92 ČSD BR 387
Kategorie A 2	Dr. Imre Karoly Karl Sichel Paul Heidfeld	Ungarn DDR DDR	MAV BR 411 DR BR 91 1175 SVT „Krukenberg“
Kategorie B 1	Vladimir Londin	ČSSR	Straßenbahn-Sommerwagen
Kategorie B 2	Geza Somogyi	Ungarn	Weinflaßwagen
Kategorie C	Lothar Werner	DDR	KB 4
Kategorie D	Joh. u. Hartwig Winter	DDR	Blockstelle „Lotzdorf“
Kategorie E	H. Jürgen Richter Laszlo Bekei	DDR Ungarn	Lichtsignale N MAV BR 442

3. Preise:

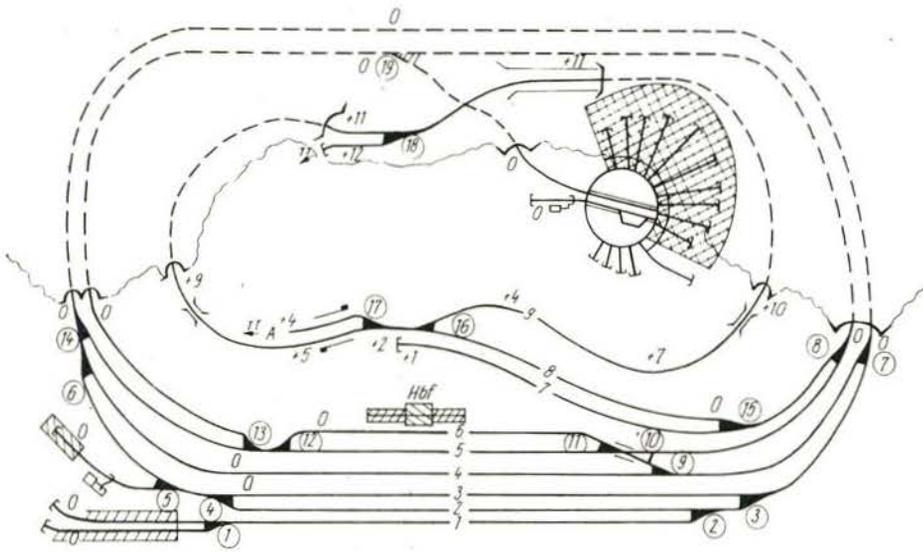
Kategorie A 1	Lajos Fekete	Ungarn	MAV BR 302
Kategorie A 2	Werner Hammer Andras Domonkos Jiri Dvorak Kazimierz Badowski	DDR Ungarn ČSSR Polen	DR BR 99 MAV BR V 43 ČSD BR 365024 Garrat-Lok
Kategorie B 1	Wolfgang Kunzelmann Endre Toth	DDR Ungarn	Güterwagen SBB Talbot-Wagen
Kategorie B 2	Pawel Miskowicz Tadeusz Stangel	Polen Polen	Hilfszug PKP G-Wagen DR
Kategorie E	Istvan Nagy	Ungarn	Lok IC1

Anerkennungspreis:

Kategorie B 1	Ivan Polansky	ČSSR	Bi-Wagen ČSD
---------------	---------------	------	--------------

Ein Bildbericht zum Internationalen Modellbahnwettbewerb bleibt einem der folgenden Hefte der Fachzeitschrift „Der Modelleisenbahner“ vorbehalten.

Eine Heimanlage wurde zur Freude einer Familie



Es ist zwar schon einige Zeit her, als uns unser Leser Dieter Raab aus Bad Blankenburg in Thüringen schrieb, daß in liebevoller Kleinarbeit seit vier Wintern eine H0-Anlage im Entstehen sei, die zur Freude und zum Hobby fürs Leben für seine ganze Familie geworden wäre. Es ist doch immer wieder erfreulich, zu erfahren, wie sehr unser Hobby Modelleisenbahn nicht nur ausgesprochene Modelleisenbahner mit mehr oder weniger großer Erfahrung infiziert hat, sondern auch immer mehr die Familienangehörigen — Ehefrauen, Töchter, Söhne, ja Opas — mit einbezieht.

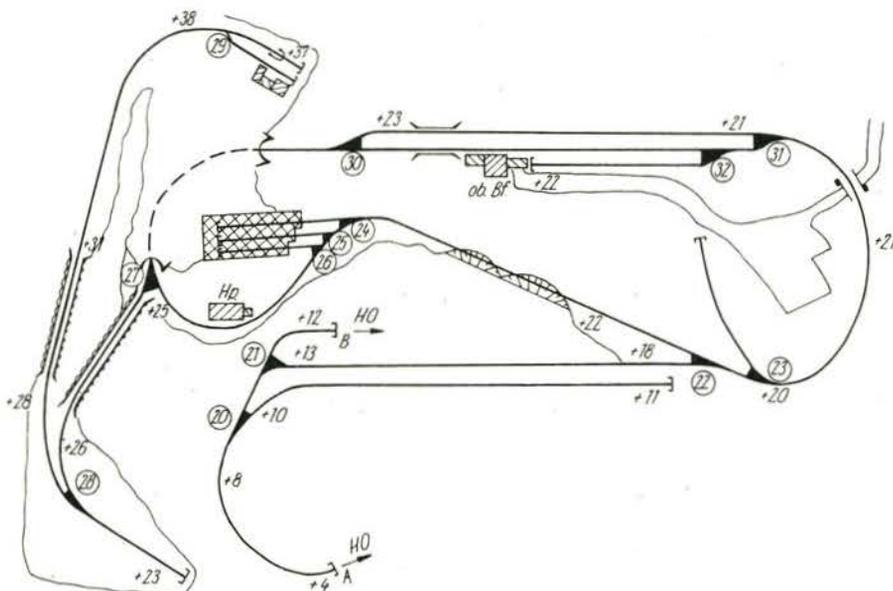
Auch diese H0-Anlage von 3800 mm x 1750 mm Grundfläche wird meistens nur über Winter betrieben; sommers über wird sie mit einer Klarsichtfolie, die durch ein aus Angelschnüren gefertigtes Netz getragen wird, abgedeckt.

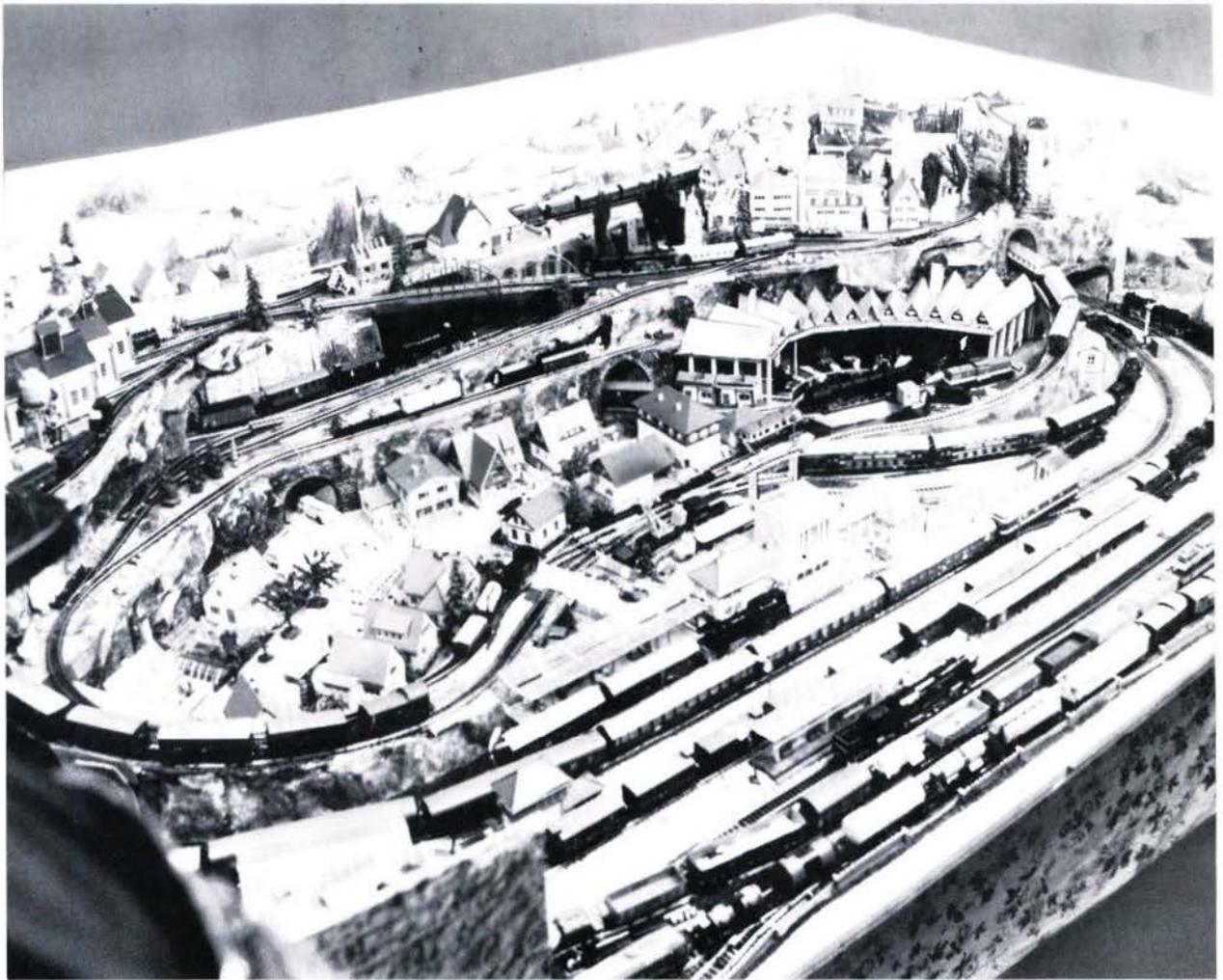
Das Eigenartige an dieser Anlage ist, daß zwei unterschiedliche Nenngrößen — H0 und TT — auf ihr vereinigt sind. Viele wird das verwundern, und sie werden das für stilwidrig und daher falsch halten. Gewiß, es ist nicht richtig so, H0- und TT-Gleise kann man zwar durchaus in einer Anlage unterbringen, sofern man das TT-Gleis für H0-Schmalspurbahn verwendet, jedoch die Baugröße der Fahrzeuge sollte eigentlich beachtet werden. Dennoch sollten wir tolerant sein, die Beschäftigung mit der Modellbahn sollte im Vordergrund stehen! Und einem Leser, der sich mit seinem Werk an die Öffentlichkeit wagt, sollte daher auch Gelegenheit gegeben werden, seine Anlage vorzustellen.

In H0 wurde eine 2gleisige Hauptbahn angelegt, von der eine 1gleisige Nebenbahn in dem großen Bahnhof abzweigt. Dieser Bahnhof stellt den größten sichtbaren Teil der Hauptbahn dar, während der Rest verdeckt angelegt ist.

In 140-mm-„Höhe“ schließt sich dann an die H0-Nebenbahn eine selbständig verkehrende Bergbahn in TT an. Übergaberampen sind vorhanden. Diese Bahn erreicht eine Höhe von +400 mm. Herr R. motiviert die Kombination beider Spurweiten mit folgenden Gedanken: „... Diese eigenartige Spurkombination hatte den Grundgedanken, möglichst viele Rangiermöglichkeiten sowie einen reizvollen Spurwechselbetrieb mit Übergabestellen zu haben. Dabei wurden zwar noch gewisse Modellwidrigkeiten in Kauf genommen. So ist zur Zeit die ‚Schmalspur‘ noch mit käuflichem TT-Material bestückt, aber sie soll auf H0_m umgebaut werden. Die lichten Weiten der Tunnel und der gesamte Bahnkörper wurden bereits entsprechend gestaltet. Außerdem entsteht dadurch, auch durch die entsprechenden Baugrößen der Kunstbauten, eine gute Tiefenwirkung. An allen Ecken wird noch gebaut. Die jetzigen Bilder geben also einen Zwischenzustand wieder, den ein langer Winter wieder verändern wird...“.

Wir meinen, unter diesem Gesichtspunkt gesehen, hat demnach ein Aufbau einer solchen „zweigleisigen“ Anlage durchaus seine Daseinsberechtigung.



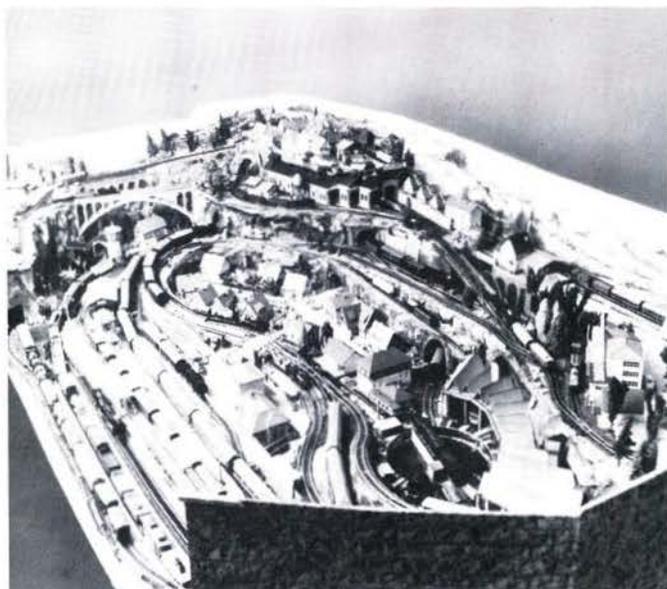


▲ **Bild 1** Das ist die kombinierte H0/TT-Anlage des Herrn Dieter Raab. Deutlich sind die beiden Spurweiten zu erkennen.

Bild 2 Hier blicken wir von der anderen Seite auf diese Anlage. Es fällt auf, daß praktisch jeder Quadratzentimeter Fläche ausgenutzt wurde. Doch Vorsicht damit, zu leicht kann das zu einer Überladung der Anlage führen!

Bild 3 Auch auf diesem Bild sieht man gut den Unterschied zwischen den beiden Spurweiten. Natürlich wird das Ganze einmal später erst richtig wirken, wenn Herr R. wirkliche Schmalspurfahrzeuge auf der Bergbahn einsetzt. Ein kleiner Hinweis sei noch erlaubt: Die Windmühle am Bahndamm, unmittelbar über einem Tunnelportal und neben dem Viadukt einer Bergbahn aufgestellt, erscheint uns deplaziert.

Fotos: Dieter Raab, Bad Blankenburg/TB.



Länger als ein dreiviertel Jahrhundert...

...verkehrt nun schon die Straßenbahn in Jena. Eng verbunden mit der Entwicklung Jenas zur Großstadt, nahm der Nahverkehr einen beachtlichen Aufschwung. Erstmals verkehrte in Jena im Jahre 1901 eine Straßenbahn. Die folgenden Jahre waren auch in dieser Stadt durch den aktiven Einsatz der Arbeiterklasse gegen den Krieg, der auch bei der Straßenbahn seine Spuren hinterließ, gekennzeichnet. Es folgten Jahre der Inflation, Arbeitslosigkeit und Unterdrückung.

Nach dem zweiten Weltkrieg ist es den Aktivisten der ersten Stunde zu verdanken, daß die Straßenbahn schon im Mai 1945 auf den meisten Streckenabschnitten wieder verkehren konnte. Auf Grund der großzügigen Unterstützung durch die sowjetische Regierung war es möglich, bereits im Jahre 1946 einen durchgehenden Straßenbahnverkehr nach Jena-Ost abzuwickeln.

Die Umgestaltung Jenas zur sozialistischen Großstadt verlangt aber von den Werktätigen der Jenaer Verkehrsbetriebe eine immer höhere Einsatzbereitschaft zur Erfüllung der damit verbundenen Aufgaben. Diese wurde und wird sehr ernst genommen, was nicht zuletzt die vielen Verpflichtungen zu Ehren des IX. Parteitags der SED bewiesen.

Einige beige stellte Fotos zeigen Fahrzeuge der Jenaer Straßenbahn, die heute der Vergangenheit angehören.

Literatur

Werner Drescher / Lutz Werner:
1901—1976 75 Jahre Straßenbahn Jena

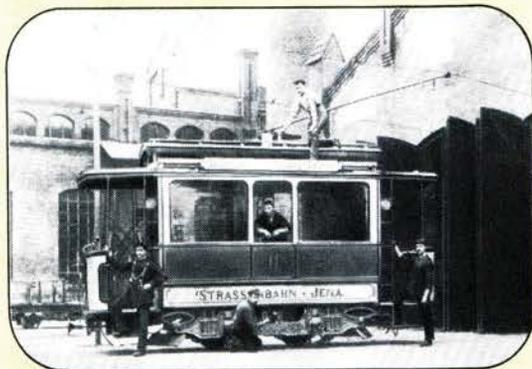


Bild 1 Ein bereits 1930 ausgemusterter Triebwagen (TW11, Baureihe 1—15) wird im Betriebsbahnhof gewartet. Dieser TW wurde im Jahre 1901 von der damaligen Waggonfabrik Breslau hergestellt. Das Foto entstand etwa 1905.

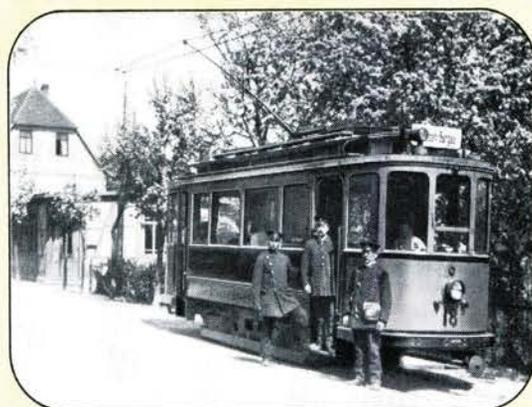
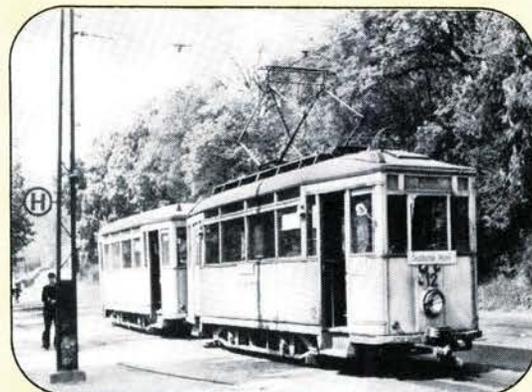


Bild 2 Der TW18 (Baureihe 18—22) hält an der Endstelle Zwätzen (um 1920). 1914 in der Waggonfabrik Görlitz gebaut, 1961 in einen Arbeitswagen umfunktioniert wurde dieser Triebwagen im Jahre 1967 ausgesondert.



Bild 4 Der TW12 steht mit dem Bw 46 an der Endstelle Mühlthal (1959) zur Abfahrt bereit. Die Waggonfabrik Weimar fertigte diesen Triebwagen im Jahre 1928. 1964 wurde er zum Beiwagen 212 umgebaut und im Jahre 1974 im Raw Berlin-Schöneeweide rekonstruiert.



Fotobeschaffung:
Wolfram Scheibe, Jena

Die Rübelandbahn

Am 10. Dezember 1975 jährte sich zum 10. Mal die Eröffnung des elektrischen Zugbetriebs auf der Rübelandbahn, der Strecke Blankenburg/Harz—Rübeland—Königshütte. Der Verfasser war zu dieser Zeit an verschiedenen Messungen auf der Strecke und den Lokomotiven der Baureihe E 251 (heute 251) beteiligt.

Bis dahin nur auf den Flachlandstrecken eingesetzt, dachte er an die Leistungen, die hier von den Personalen auf den Dampflokomotiven aufgebracht werden mußten, um die Züge über derartige Strecken zu fördern. Und so konnte der Verfasser auch später die Lokpersonalen verstehen, die zum Ausdruck brachten, daß sie sich nicht wieder auf die Dampflokomotive zurückwünschten. Hier hörte wohl die von den Freunden der Dampflokomotive zitierte Romantik auf! Heute ist der Betrieb auf der Rübelandbahn nicht mehr anders denkbar, denn als elektrischer, zumal die Beförderungsleistungen seitdem stetig gestiegen sind. Begleitet war die Elektrifizierung der Rübelandbahn von einer stellenweisen Streckenverlegung, Vergrößerung der Bahnhofsanlagen, Modernisierung der Signalanlagen, der Einführung des elektrischen Streckenblocks bis Elbingerode und dem Bau eines neuen Bahnbetriebswerks in Blankenburg selbst. So wurden die Arbeitsbedingungen vieler Eisenbahner bedeutend verbessert. Unter der Arbeiter-und-Bauern-Macht wurde das verwirklicht, wovon hier die Eisenbahner jahrzehntelang träumten: Die Elektrifizierung einer der schwierigsten Gebirgsbahnen.

Anläßlich des nun schon vergangenen 10jährigen Jubiläums soll hier noch einmal kurz die Geschichte der Rübelandbahn, der ehemaligen Halberstadt—Blankenburger Eisenbahn (HBE) skizziert bzw. einige frühere Veröffentlichungen ergänzt werden [1, 2]. Dabei seien auch die anderen Strecken der HBE mit erwähnt, die gegenüber der Gebirgsstrecke stets zurücktraten.

Die ehemals im privatkapitalistischen Besitz befindliche HBE umfaßte die in Tabelle 1 aufgeführten Strecken. Die Stammstrecke Halberstadt (hier im Gemeinschaftsbahnhof KPEV (DR)—HBE beginnend)—Blankenburg weist nur geringe Steigungen auf. Dagegen lagen auf der Strecke Blankenburg—Tanne insgesamt 7 Zahnstangenabschnitte. Die später eröffneten Ergänzungstrecken Blankenburg—Thale/Quedlinburg u. a. (siehe Tab. 1) wiesen dagegen wieder geringere Steigungen auf. Dementsprechend waren auch die für die einzelnen Strecken beschafften Lokomotiven unterschiedlich ausgeführt. Für die unter 1. genannte Strecke genügte anfangs noch zwei B-n2-Stütztender-Lokomotiven, die von der Hanomag nach Patent Behn-Kool gebaut worden waren (Bild 1), zu denen sich für den Rangierdienst, für die Nebenbahn Langenstein—Minsleben und für die Anschlußbahn zu den Braunschweigischen Hütten-Werken in Blankenburg noch eine B-n2- und zwei C-n2-Tenderlokomotiven gesellten. Erst 1885 — mit der Eröffnung der Strecke Blankenburg—Rübeland und ab 1886 nach Eröffnung des durchgehenden Betriebs bis Tanne wurden die

Bild 1 U. B. z. ein Werkfoto der Stütztenderlokomotive „Ziegenkopf“

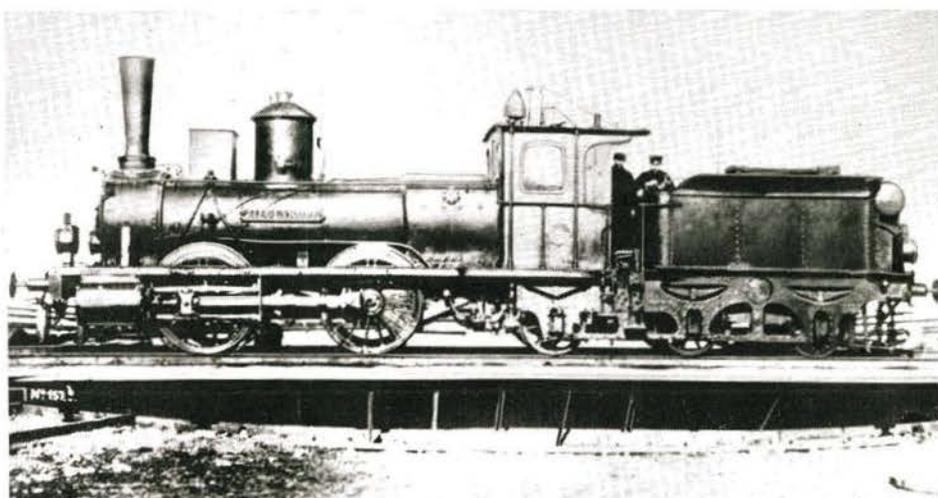


Tabelle 1 Strecken der ehemaligen HBE

Strecke	Länge (km)	Größte Steigung	Kleinster Radius (m)
1. Halberstadt—Langenstein—Blankenburg	18,82	1:100	411
2. Blankenburg—Elbingerode West—Tanne	29,89	1: 17	180
3. Verbindung b. Blankenburg zwischen Strecken 1. u. 2.	0,39	1: 60	200
4. Langenstein—Derenburg—Minsleben ¹⁾	12,11	1: 45	200
5. Verbindung b. Langenstein zwischen Strecken 1. u. 4.	0,40	1: 60	180
6. (Elbingerode West—) Abz. b. km 20,05 — Drei Annen-Höhne	4,16	1: 40	250
7. Blankenburg—Timmenrode—Weddersleben	12,50	1: 60	250
8. Verbindung b. Börnecke zwischen Strecken 1. u. 7	0,62	1: 75	260
9. (Timmenrode — Abzw. b. km 8,50 — Thale	2,54	1: 60	200
10. Weddersleben—Quedlinburg	5,47	1: 60	300
11. Verbindung zwischen Strecken 7. u. 9.	0,33	1: 50	200
Strecken (eingleisige Nebenbahnen)	87,23		
Nebengleise	47,72		
	gesamte Gleislänge	129,95	

¹⁾Nach der Statistik von 1921 ist der Abschnitt Derenburg—Minsleben seit 1. 5. 1921 außer Betrieb



2

Zahnradlokomotiven beschafft. Die insgesamt 11 Zahnradlokomotiven (System *Abt*) entsprachen weitgehend denen der preußischen Gattung T 26, die sich wiederum auf die preußische Gattung T 9¹ zurückführen läßt, soweit es den allgemeinen Aufbau der Lokomotiven betraf. Später waren auch Lokomotiven anderer preußischer Gattungen im Bestand der HBE: T 3, T 7, T 9¹, T 9², T 12 und T 16¹. Der Versuch, die Leistungen auf den Zahnradstrecken zu erhöhen, führte 1914 zur Beschaffung einer einzelnen vierfach gekuppelten Heißdampf-Zahnrad-Lokomotive.

Die grundlegende Wende in den Betriebsbedingungen der HBE auf den Steilstrecken erfolgte jedoch dann mit der Indienstellung der 4 schweren 1'E1'-h2-Tenderlokomotiven der Tierklasse: „Mammut“, „Wisent“, „Büffel“ und „Elch“. Allerdings zeigten die ersten zwei Lokomotiven trotz, oder aber gerade wegen ihrer gewaltigen Kessel- und Triebwerkabmessungen gewisse Mängel und mußten vom Hersteller überarbeitet werden. Nach Einbau von Verstärkungsträgern unter der Rauchkammer genügten sie jedoch den Anforderungen. Der Zahnradbetrieb wurde eingestellt und nach Einführung der *Kunze-Knorr-Bremse* — ebenfalls eine Pionierleistung der HBE — auch der Schiebebetrieb auf den Steilstrecken.

Da der ausschließliche Betrieb mit den 1'E1'-Lokomotiven mit den oft nur aus 1 oder 2 Wagen bestehenden Personenzügen unwirtschaftlich war, beschaffte die HBE später auch 1'C1'-h2- und 1'D1'-h2-Lokomotiven für den Steilstreckenbetrieb. Auch Triebwagen mit Verbrennungsmotor (VT) stellte die HBE in Dienst. Eine Pionierleistung des damaligen Triebwagenbaus stellte der 1927 beschaffte T 1 (später VT 133 504 der DR) dar, denn bei der Konstruktion des Wagenteils wandte der Lieferer eine Leichtmetall-Bauweise an. In Abständen folgten der zweiachsige T 2, der vierachsige T 3 und wieder ein zweiachsiger VT als T 4. Diese VT waren ausschließlich auf den Vorharzbahnen eingesetzt.

Der Personenwagenpark der HBE war anfangs recht gemischt. So wurden von der ZBE mehrere alte Abteilwagen



3

HBE-Nr.	Name ¹⁾	Bauart	Lief.	Baujahr	Fabr. Nr.	Bemerkungen
1	2	3	4	5	6	7
—	Boernecke	C-n2	ME	1888	2312	= G 3
22	Elbingerode	C-n2	ME	1893	2641	T 3
—	1. Brocken					
—	2. von Otto	C1'/b-n4	ME	1894	2667	T 26
67	1. Tanne					
—	2. Carl Märtens	C1'/b-n4	ME	1898	2987	T 26
41	Brocken	1'C-n2	Hoh.	1904	1797	= T 9 ³ ; verkauft an Werne-Bonen
—	1. Tanne					
—	2. A. Bensen	C1'/b-n4	ME	1904	3321	T 26
68	1. Rothehütte					
—	2. Herzog Joh. Albr.	C1'/b-n4	ME	1906	3352	T 26, verkauft an Hafcnb. Hamm
23	Drei Annen-Hohne	C-n2	ME	1906	3381	= T 3; sp. 89 6013
—	Halberstadt		Hoh.	1906		
31	Quedlinburg	C-n2	Hoh.	1907	2104	= T 7, sp. 89 6402
32	Thale	C-n2	Hoh.	1907	2105	= T 7
42	Präsident Balty	1'C-n2	Hoh.	1907	2106	= T 9 ³ ; sp.: h2 sp. 91 6576
69	von Budde	C1'/b-n4	ME	1907	3418	T 26
70	von Goltz	C1'b-n4	ME	1907	3419	T 26; sp. Umbau C1'-n2 — T 9 ¹
24	Tanne	C-n2	ME	1908	3479	= T 3
51	Herm. Wolf	1'C-h2	Bo.	1911	7864	= T 12, sp. 91 6776/74 6776
52	Bernhard Caspar	1'C-h2	Bo.	1911	7865	= T 12; sp. 91 6777/74 6777
53	Staatsmin. Hartwig	1'C-h2	Bo.	1912	8164	= T 12; sp. 91 6778/74 6778
54	Präsident Sommer	1'C-h2	Bo.	1913	8705	= T 12; sp. 91 6779/74 6779
71	—	D/b-h4	ME.	1914	3732	
—	Mammut	1'E1'-h2	Bo.	1919	10353	sp. 95 6676
—	Wisent	1'E1'-h2	Bo.	1919	10354	sp. 95 6677
—	Büffel	1'E1'-h2	Bo.	1920	10909	sp. 95 6678
—	Elch	1'E1'-h2	Bo.	1920	10910	sp. 95 6679
46	—	C1'-n2	Hs.	1899	5228	= T 9 ¹ -Cassel 7291
47	—	C1'-n2	Hs.	1899	5230	= T 9 ¹ -Cassel 7293
48	—	C1'-n2	Un.	1896	865	= T 9 ¹ -Cassel 7209
10	—	1'D1'-h2	Han.	1927	10566	sp. 93 6776
11	—	1'D1'-h2	Han.	1927	10567	sp. 93 6777
12	—	1'D1'-h2	Han.	1927	10568	sp. 93 6778
1	—	1'C1'-h2	Han.	1929	10640	sp. 75 6676
2	—	1'C1'-h2	Han.	1929	10641	sp. 75 6677
3	—	1'C1'-h2	Han.	1929	10642	sp. 75 6678
18	—	D-h2	Bo.	1937	14680	sp. 92 6776
19	—	D-h2	Bo.	1937	14681	sp. 92 6777
6	—	1'C1'-h2	Bo.	1942	14980	sp. 75 6776
7	—	1'C1'-h2	Bo.	1942	14981	sp. 75 6777
32	—	C-n2	Gra.	1892		= T 7
45	—	1'C-n2	Un.	1906	1450	= T 9 ³ ; sp. 91 6501
15	—	D-n2	Un.	1912	1984	sp. 92 6501
16	—	E-h2	Sk.	1915	5726	= T 16 ¹ — 94 689, sp. 94 6776
44	—	1'C-h2	Hoh.	1909	2441	= T 9 ³ ; sp. 91 6577
T 1	—	2achs.	Uerd.	1929		Vergaser mechan.; sp. VT 133 504
T 2	—	2achs.	Dess.	1934		Diesel mechan.; sp. VT 135 514
T 3	—	4achs.	MAN	1938		Diesel hydraul.; sp. VT 137 571
T 4	—	2achs.	Wism.	1940		Diesel mechan.; sp. VT 135 543

¹⁾ Verschiedene Lokomotiven wurden bei der HBE umbezeichnet; hier ist unter 1. der ursprüngliche Name und unter 2. der spätere Name angegeben.

Tabelle 2 Die Triebfahrzeuge der ehemaligen HBE

HBE-Nr.	Name ¹⁾	Bauart	Lief.	Baujahr	Fabr. Nr.	Bemerkungen
1	2	3	4	5	6	7
—	Ziegenkopf	B-n2	Han.	1872	794	Stütztenderlok.
—	Langenstein	B-n2	Han.	1872	793	Stütztenderlok.
—	Blankenburg	B-n2	Kra.	1873	310	
—	Regenstein	C-n2	Bo.	1878	3665	
—	Derenburg	C-n2	Bo.	1881	3795	
62	1. Rübeland					
—	2. Prinz Albrecht	C1'/n4	ME	1885	2084	T 26
63	1. Elbingerode					
—	2. Albert Schneider	C1'/b-n4	ME	1885	2085	T 26
—	1. Rothehütte					
—	2. Roman Abt	C1'/b-n4	ME	1885	2086	T 26
—	1. Tanne					
—	2. Kybitz	C1'/b-n4	ME	1885	2087	T 26
21	Rübeland	C-n2	ME	1886	2188	= T 3
65	1. Brocken					
—	2. v. Cramm-Burgdorf	C1'/b-n4	ME	1887	2204	T 26; verkauft an Hafcnb. Hamm