

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

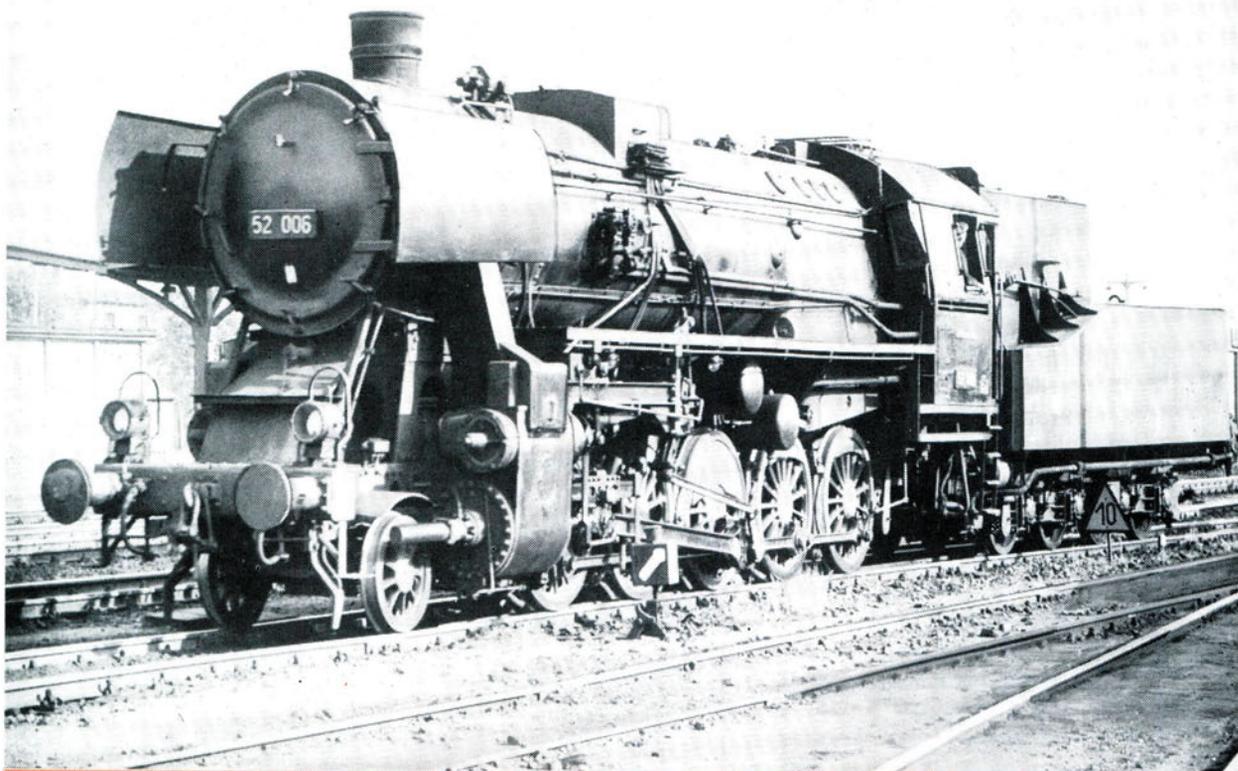
Verlagspostamt Berlin Einzelheftpreis 1.— M

JUNI

6/78

32 542

Die Baureihe 52 der DR



Lok-Nr. 52 006, Mai 1968 im Bw Elsterwerda; Ursprungsausführung mit Steifrahmentender

Foto: Rolf Kluge, Lommatzsch

Lok-Nr. 52 9222, Juni 1971 in Neu Petershain, mit Kohlenstaubtender

Foto: H. Niemann



Redaktion

Verantwortlicher Redakteur:
Ing.-Ök. Journalist Helmut Kohlberger
Typografie: Pressegestalterin Gisela Dzykowski
Anschrift der Redaktion: „Der Modelleisenbahner“,
DDR — 108 Berlin, Französische Str. 13/14, Post-
fach 1235
Telefon: 2041276

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.)
Ing. Peter Eickel, Dresden
Eisenbahn-Bau-Ing. Günter Fromm, Erfurt
Ing. Walter Georgii, Zeuthen
Joh. Hauschild, Leipzig
Prof. em. Dr. sc. techn. Harald Kurz, Radebeul
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

Alleinige Anzeigenannahme

DEWAG-Werbung, 1026 Berlin, Rosenthaler Str. 28/31,
Telefon: 22676, und alle DEWAG-Betriebe und
Zweigstellen in den Bezirken der DDR. Gültige Preisliste
Nr. 1.

Bestellungen nehmen entgegen: in der DDR: sämt-
liche Postämter, der örtliche Buchhandel und der
Verlag — soweit Liefermöglichkeit; im Ausland: der
internationale Buch- und Zeitschriftenhandel, zusätz-
lich in der BRD und in Westberlin: der örtliche Buch-
handel, Firma Helios Literaturvertrieb GmbH., 1 Ber-
lin 52, Eichborndamm 141—167, sowie Zeitungs-
vertrieb Gebrüder Petermann GmbH & Co. KG, 1 Ber-
lin 30, Kurfürstenstr. 111.

UdSSR: Bestellungen nehmen die städtischen Abtei-
lungen von Sojuspechatj bzw. Postämter und Post-
kontore entgegen. Bulgarien: Raznoisznos, 1. rue Assé,
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 6. KDVR: Koreanische Gesell-
schaft für den Export und Import von Druckzeugnis-
sen. Chulpanmul, Nam Gu Dong Heung Dong Pyongy-
ang. Albanien: Ndermerija Shetnore Botimeve, Tirana.
Auslandsbezug wird auch durch den Buchexport
Volkseigener Außenhandelsbetrieb der Deutschen
Demokratischen Republik, DDR — 701 Leipzig, Lenin-
straße 16, und den Verlag vermittelt.

der modelleisenbahner

Fachzeitschrift für das Modelleisenbahnwesen
und alle Freunde der Eisenbahn

6. Juni 1978 · Berlin · 27. Jahrgang

Organ des Deutschen Modelleisenbahn-Verbandes der DDR



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

Inhalt

	Seite
Die Baureihe 52 der DR	II. U. S.
Gerhard Arndt Die Eisenbahnen Angolas	158
Ulrich Thomsch 75 Jahre Cottbusser Straßenbahn (1)	161
Peter Merkel Die Anfänge des Lokomotivbaues in Deutschland	163
H0-Heimanlage „Grenzigen“	165
Friedrich Spranger Freiberg — Holzhau, eine Nebenbahn der DR	169
Egon Kretschmar Bauanleitung für einen Triebtender 4 T 30 in H0	172
Wolfgang Bahnert Und hier gleich ein weiterer Vorschlag zum Bau eines Triebtenders für die BR 52 in H0	176
Joachim Erler Eine einfache Schaltung für einen kleinen Endbahnhof oder eine Ausweichstelle	178
Klaus Müller Wie warte, pflege und repariere ich Modellbahn-Triebfahrzeuge und elektromagnetisches Zu- behör? (23)	179
Erhard Seibicke Praktische Elektronik für Modelleisenbahner (6)	180
Wissen Sie schon?	182
Lokfoto des Monats: Die Baureihe 52 der DR	183
Die Baureihe 52 der DR	184
Die 1'Eh2-Güterzuglokomotive der Baureihe 52 der Deutschen Reichsbahn in mehreren Varianten ..	185
Unser Schienenfahrzeugarchiv: Günther Fiebig Die dreiteiligen Akkumulator-Triebzüge 569/0569/570 bis 577/0577/578 der DRG	187
Bernd Kuhlmann Signale der PKP — 2. Folge	190
Der Kontakt	191
Mitteilungen des DMV	192
Die Baureihe 52 der DR	III. U. S.

Titelbild

Wäre das nicht eigentlich ein Bild für unsere „historische Foto-Ecke“ gewesen, so fragt man sich doch?
Nein, beileibe nicht, es handelt sich nämlich um eine Aufnahme vom 17. Juni 1973, die anlässlich einer
Sonderzugfahrt des DMV im Bf Löbau (Sachs.) entstand. Links im Bild die 58 1246 (damals Bw Riesa), in
der Mitte die 75 501 (damals Bw Zittau) und rechts im Hintergrund die ex 89 6021 vom Raw Cottbus.

Foto: Reiner Preuß, Berlin

Rücktitelbild

Nochmals eine Aufnahme von der in diesem Heft auf den Seiten 165 ff vorgestellten H0-Heimanlage des
Freundes Otwin Schönau aus Leipzig. Das mächtige Bw mit seinem Lokschuppen und Drehscheibe usw.
ist ein Blickfang dieser schönen Anlage.

Foto: Otwin Schönau, Leipzig

Die Eisenbahnen Angolas (Teil 1)

Der Befreiungskampf des angolischen Volkes von der portugiesischen Kolonialherrschaft und alle Folgeerscheinungen sind uns noch in guter Erinnerung. Die Tagespresse und das Fernsehen der DDR informierten über den Lauf der Dinge. Dabei wurde oft die Benguela-Bahn erwähnt, und sicherlich weckte das bei Eisenbahnfreunden und Modelleisenbahnern auch das Interesse an dem Eisenbahnwesen Angolas.

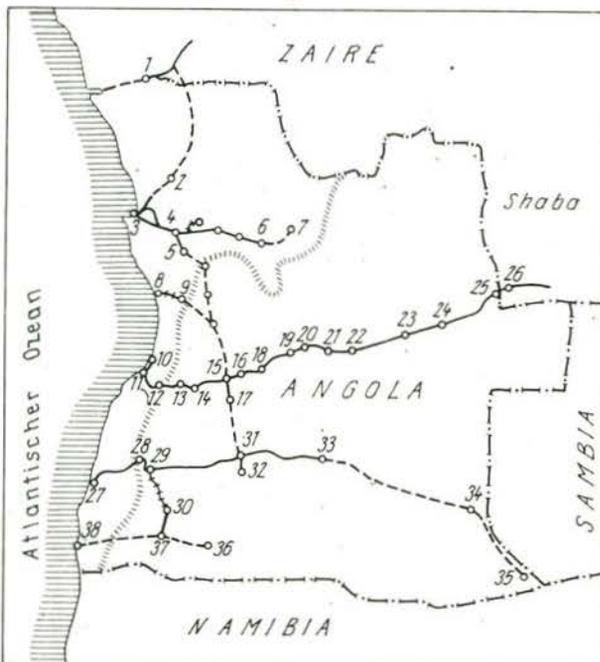
Vor etwa 500 Jahren faßten die Portugiesen an der Westküste Afrikas Fuß, ohne jedoch tief in das Hinterland einzudringen. Überhaupt waren sie, wie alle imperialistischen Kolonialmächte, nicht so sehr an der Erschließung, sondern vielmehr an der Ausbeutung des Landes interessiert. Um diese allerdings vornehmen zu können, bedurfte es der Anlage leistungsfähiger Verkehrswege, denn natürliche — wie Wasserstraßen in größerer Länge — standen nicht zur Verfügung. Aber auch hier ging der portugiesische Staat nur zögernd vor. Er überließ meist die Finanzierung von Eisenbahnbauten — solche interessieren hier nur — wie auch die Ausführung derselben einigen Privatgesellschaften mit ausländischer Beteiligung.

Auf diese Weise entstanden unabhängig voneinander und ohne einheitliche Konzeption vier Eisenbahnstrecken, die erst in den letzten 15 Jahren nach Vereinheitlichung strebten.

Bild 1 Streckennetz der Eisenbahnen Angolas

Legende zu Bild 1

1 Matadi, 2 Nambuagongo, 3 Luanda, 4 Zenza do Jtombe, 5 Dando, 6 Malange, 7 Quela, 8 Amboim, 9 Gabela, 10 Lobito, 11 Benguela, 12 Catengue, 13 Cubal, 14 Machado, 15 R. Williams, 16 Huambo, 17 Cuima, 18 Chinguar, 19 Silva Porto, 20 Gen. Machado, 21 Cuemba, 22 Monhang, 23 Luso, 24 Lumeje, 25 Teixeira de Sousa, 26 Dilolo, 27 Mocamedes, 28 V. Arriaga, 29 Sa da Bandeira, 30 Chiange, 31 Dongo, 32 Cassinga, 33 Serpa Pinto, 34 N'Riquinha, 35 Luiana, 36 Humbe, 37 Olchinjou, 38 Baja des Tigres.



Eisenbahn

- 1067 mm Spur
- - - 600 mm Spur
- - - geplant

1. Die Luandabahn

Die Kolonialmacht erteilte 1887 an die „Copenhia Real des Caminhos de Ferro Atraves de Afrika“ eine Konzession für 99 Jahre zum Bau einer Eisenbahnlinie von der Hauptstadt Luanda nach Ambaka und dem Lukalafuß mit vielen Rechten. Diese Bahn sollte eine Länge von 364 km erreichen und eine Spurweite von 1000 mm haben. Das Gesellschaftskapital betrug 16,3 Mio Mark, und die „Kolonialregierung“ übernahm die Zinsbürgschaft von 6% gegen Gewinnbeteiligung. Somit waren einerseits alle finanziellen Risiken auf den Staat abgewälzt, andererseits blieb es aber der Gesellschaft ohne angemessene Unterstützung überlassen, den recht schwierigen Bahnbau im Tropengebiet durchzuführen. Um ihr einen Anreiz zu bieten, erhielt sie neben dem Baugebiet noch beiderseits der fertiggestellten Strecke 500 m Land zu ihrer kostenlosen Verfügung. Da wurde also wie ganz selbstverständlich von der Kolonialregierung Land verteilt, das ihr überhaupt nicht gehörte! Um aber nicht noch einen „Staat im Staate“ entstehen zu lassen, mußten die Ländereien abwechselnd, einmal durch die Bahngesellschaft und einmal durch die Regierung, ausgewählt werden. Für die von der Kolonialregierung genutzten Flächen erhielt die Bahngesellschaft an anderer Stelle Ländereien.

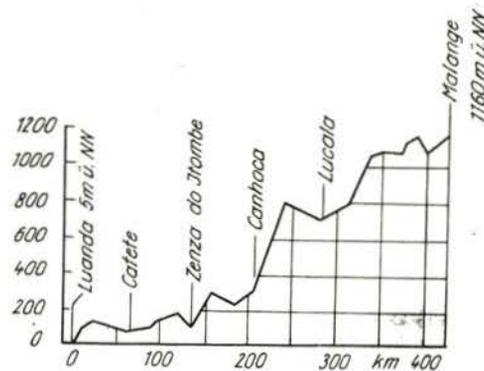
Ein Rückkaufrecht nach 25 Jahren behielt sich aber die portugiesische Kolonialregierung vor.

Der Bau begann dann 1887, und die 364 km Bahnlinie sollten in vier Jahren fertiggestellt sein. Am 8. September 1899 erreichte die Trasse das rechte Ufer des Lukalafusses. Die Bauzeit hatte also dreimal länger gedauert, und die Baukosten/km, die auf etwa 90 TM geschätzt worden waren, erreichten tatsächlich eine Höhe von 155 TM.

Die hohe Zinsbürgschaft entlohnte die Gesellschaft aller Anstrengungen einer guten Verkehrsbedienungs der erschlossenen Gebiete, und auch die Betriebsführung durch die Bahngesellschaft wurde nicht zur Zufriedenheit der Kolonialregierung vorgenommen. Um ihren Einfluß erhöhen zu können, entschloß sich daher die Kolonialregierung im Jahre 1902, die Strecke um 140 km von Lukala in östlicher Richtung bis Malange in eigener Regie zu verlängern. Die Baukosten der am 1. September 1909 in Betrieb genommenen Strecke betragen 86,5 TM. Die Verlängerung der Strecke als Staatsbahn brachte eine spürbare Verkehrssteigerung mit sich.

Jedoch führten die verschiedenen Tarife (Staatsbahn — Privatbahn) zu keiner befriedigenden Lösung. So kam es 1925 zur Verstaatlichung, und die Gesamtstrecke von 504 km wurde dann unter der Bezeichnung „Caminho de Ferro de Luanda“ betrieben.

Bild 2 Höhenplan der Luandabahn



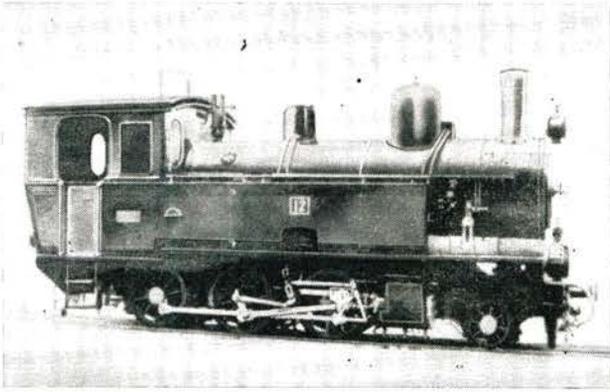


Bild 3 1C-Tenderlokomotive der Luandabahn, 1000 mm Spurweite

Die am Atlantischen Ozean in Luanda beginnende Strecke hat bis Malange erhebliche Steigungen (bis zu 26%) zu überwinden und erreicht bei km 386 in Cacolo mit 1060 m über NN ihre größte Höhe.

Der kleinste Bogenhalbmesser beläuft sich auf 120 m. Das Schienengewicht beträgt 11 kg/m. Bei einer Überarbeitung des Gesamtverkehrsplans von Angola 1949/50 und 1957/58 entschloß sich die damalige portugiesische Kolonialregierung, offenbar aufgrund der politischen Entwicklung in Afrika, zu einem Zusammenschluß aller Stichbahnen zu einem Netz, um gegebenenfalls schneller größere Truppenverschiebungen vornehmen zu können. Dazu war es erforder-

bogenhalbmesser von 50 m und der Steigung von bis zu 32 % bei einer Achsfahrmasse von nur 9 t.

Von Luanda aus begann 1967 der Bau einer Strecke in nördlicher Richtung mit dem Ziel eines Anschlusses an die Eisenbahnstrecke Kingshasa-Matadi in Zaire. Die Planung sieht 16 t Achsfahrmasse für den Oberbau vor. Der Gleisbogenhalbmesser beträgt mindestens 300 m, und die größte Steigung soll 15 % betragen. Aus den Angaben kann man entnehmen, daß hier der Bau einer Hauptbahn erfolgt.

1969 war die Strecke bis Caxito in Betrieb. Ebenso sind seit dem gleichen Zeitraum Bauarbeiten am Endpunkt Malange in östlicher Richtung nach Quela, km 60, im Gange. Die schon seit 1910 geplante Weiterführung der Strecke ist jedoch offensichtlich durch die Ereignisse im Lande ins Stocken geraten. Wie bei fast allen Eisenbahnen Afrikas begann die Erstausrüstung mit Tenderlokomotiven (Bild 3). Es würde den Rahmen dieses Artikels übersteigen, wollte man die gesamte Fahrzeugentwicklung abhandeln.

Immerhin erscheint der Triebfahrzeugbestand von vor etwa 10 Jahren ein Bild von den zu leistenden Transportaufgaben widerzuspiegeln. Zur Durchführung des Betriebs standen 34 Dampflokomotiven, 6 Diesellokomotiven, 6 Dieseltriebwagen mit 3 Beiwagen, 66 Personen- und Dienstwagen und 581 Güterwagen zur Verfügung.

Die damalige wirtschaftliche Verflechtung Portugals mit der Bundesrepublik Deutschland führten unter anderem zu Lokomotivlieferungen nach Angola. So wurden 1954 von Krupp fünf 2D1+1D2 Garratt-Lokomotiven mit 165 t Dienstmasse geliefert.

Von der Lokomotivfabrik Jung kamen 1956 1D1 Schlepp-

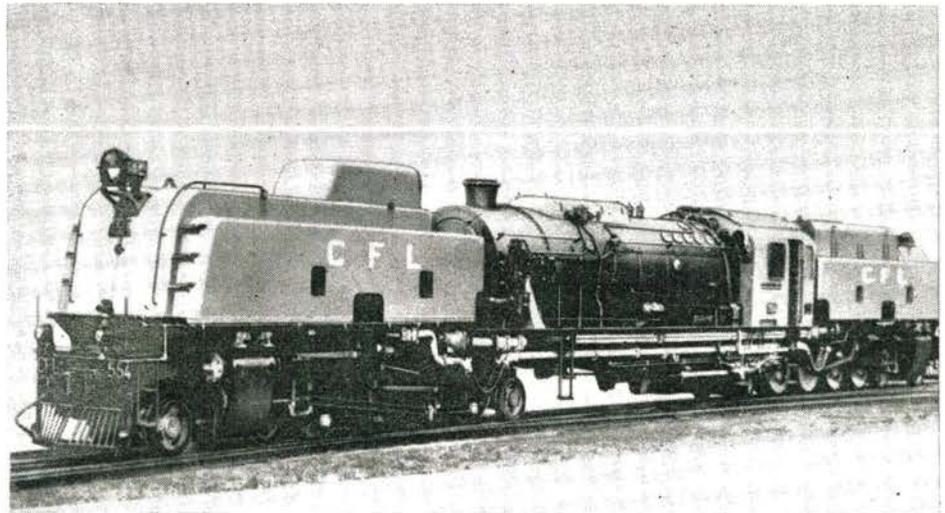


Bild 4 2D1+1D2-Garratt-Lokomotive der Luandabahn, 1067 mm Spurweite, nach ihrer Umspurgung

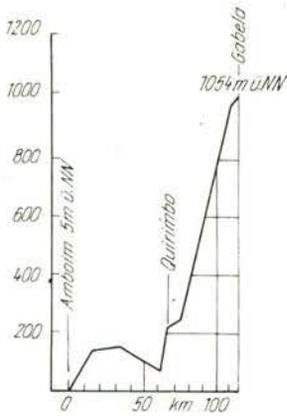
lich, die Spurweiten zu vereinheitlichen. Von 1961 bis 1963 erfolgte die Umspurgung der Luandabahn von 1000 mm auf Kapspur (1067 mm) mit gleichzeitiger Linienverbesserung. Die zulässige Achsfahrmasse (Achslast) betrug 13,5 t, und als Höchstgeschwindigkeit wurden 65 km/h zugelassen. Noch in den Niederungen von Luanda bei km 135 zweigt eine 55 km lange Nebenbahn von Zenza do Stombe (77 m NN) nach Dondo (43 m NN) ab. Auch diese wurde mit umgespurt, sollte sie doch einmal die vier getrennten Netze verbinden und über Calulo, Quibala, Cela (Anschluß Amboim-Bahn) weiter zur Benguela-Bahn und letzten Endes über Cuima, Chipindo nach Donga zur Mocamedes-Bahn führen.

Eine weitere Nebenbahn von 31 km Länge zweigt von der Hauptstrecke Luanda—Malange bei km 208 ab und ist in 600-mm-Spur ausgeführt, sie führt von Canhoca (322 über NN) nach Golungo Alto (832 über NN). Sie wurde nicht mit umgespurt. Die niedrige Geschwindigkeit von nur 30 km/h auf dieser Strecke erklärt sich vor allem aus dem Gleis-

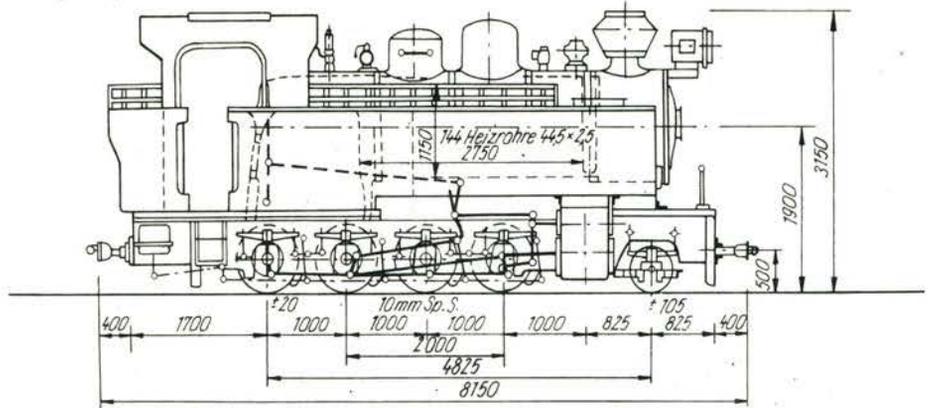
tenderlokomotiven auf die Luandabahn. Beide Baureihen waren ölbefeuert.

Krauß-Maffei lieferte 1959 zwei C-gekuppelte dieselhydraulische Lokomotiven für den leichten Streckendienst mit 324 kW (440 PS) und von 39,6 t Dienstmasse. Für den Rangierdienst kamen zwei dieselmechanische C-Lokomotiven mit 122 kW (165 PS) und 30 t Dienstmasse von Glöckner-Humboldt-Deutz 1957 zum Einsatz.

Schon 10 Jahre früher hatte man versucht, den Personenverkehr zu beschleunigen. 3 vierachsige dieselmechanische Triebwagen mit je 36 Sitzplätzen und 22 t Dienstmasse kamen aus England. Aus Italien wurden 1959 nochmals drei vierachsige Triebwagen mit 2×169,3-kW-Dieselmotoren, mechanischer Kraftübertragung, 38 t Dienstmasse und 30 Sitzplätzen angeschafft. Die dazu passenden Beiwagen hatten 42 Sitzplätze und 25 t Masse. Das steigende Verkehrsaufkommen, insbesondere nach dem Aufschluß einiger Erzminen, führte bis 1969 zur Beschaffung von 10 Rangierlokomotiven französischer Herkunft mit 43 t



5



6

Bild 5 Höhenplan der Amboimbahn

Bild 6 Maßskizze der Lokomotive im Bild 7

Bild 7 1D-Tenderlokomotive der Amboimbahn, 600 mm Spurweite

Bild 8 Ein Güterzug mit Personenbeförderung der Amboimbahn

Bild 9 Aufenthalt eines Zugs der Amboimbahn in einem Bahnhof. Die Reisezugwagen sind leuchtend rot gestrichen.

Foto- und Zeichnungsbeschaffung: Verfasser

7



8



9



Dienstgewicht, 45 km/h Höchstgeschwindigkeit und 420 PS Leistung. Die 3achsigen dieselelektrischen Lokomotiven haben einen vollständig aus glasfaserverstärktem Polyester hergestellten Aufbau, um der im tropischen Klima entstehenden Korrosionsgefahr entgegenzuwirken. Bei weiterer Triebfahrzeugbeschaffung, die über kurz oder lang die Dampflokomotiven ersetzen muß, wird man sich zu stärkeren Einheiten der Dieseltraktion entschließen müssen.

2. Die Amboim-Bahn

Bei Port Amboim beginnt die nur 123 km lange Privatbahn mit einer Spurweite von 600 mm, bisher „Companhia do Caminho de Ferro do Amboim“ bezeichnet, und endet in Gabela in 1054 m über NN.

Der Staat, die ehemalige Kolonialmacht, hatte wenig Interesse daran, das fast ausschließlich landwirtschaftliche Gebiet zu erschließen, war doch verhältnismäßig wenig Gewinn zu erwarten. Die nach und nach entstehenden großen Kaffee- und Sisalpflanzungen im Hochland erforderten jedoch ein Transportmittel, das es gestattete, die Erzeugnisse preisgünstig auf den Weltmarkt zu bringen.

So entstand 1920 diese Privatbahn. Wie aus dem Höhenplan zu ersehen ist, überwindet sie zum Teil mit 30 % Steigung und mit 50 m Gleisbogenhalbmesser einen Höhenunterschied von über 1000 m. Der geplanten Fortsetzung der Strecke nach G Cela über Ebo dürften keine so großen Geländeschwierigkeiten mehr im Wege stehen. Die zulässige Achsfahrmasse (Achsdruk) beträgt 8 t. Die Leistung der Bahn ist von dem Ausfall der Kaffee- und Sisalernten abhängig, sie betrug beispielsweise im Jahre 1962 298 000 t. An Triebfahrzeugen stehen für die Abwicklung der Transporte 1D-Dampftenderlokomotiven mit Holzfeuerung und von 30,6 t Dienstmasse zur Verfügung. Davon wurden 1923 bis 1926 zwei 1D1 Tenderlokomotiven von Bagnall, Stafford, England geliefert.

1940 lieferte Henschel, Kassel, ebenfalls drei 1D1 Tenderlokomotiven und 1950 zwei 1 D Tenderlokomotiven.

Kleindiesellokomotiven zu 12,1 kW mit mechanischer Kraftübertragung für Rangierzwecke lieferte 1951 bis 1953 Orenstein & Koppel (4,5 t Dienstmasse) sowie mit 44,2 kW (9 t Dienstmasse). Aus England dagegen kam 1960 ein Schienenbus mit 14 Sitzplätzen und Anhänger für Güter. Dieses Fahrzeug wurde 1970 noch täglich über die ganze Strecke eingesetzt. Zusätzlich wurden dienstags und mittwochs den Güterzügen noch Personenwagen beigestellt. Dafür stehen 9 Personen-Post- und Gepäckwagen außer 63 Güterwagen zur Verfügung.

Für die Gesamtstrecke werden 12 Stunden und 48 Minuten benötigt, wobei natürlich die nicht unwesentlichen Unterwegsaufenthalte zu berücksichtigen sind.

Die Amboimbahn wurde am 7. Mai 1977 entschädigungslos enteignet und der neugebildeten Staatsbahn angeschlossen.

75 JAHRE

Cottbuser Straßenbahn (1)

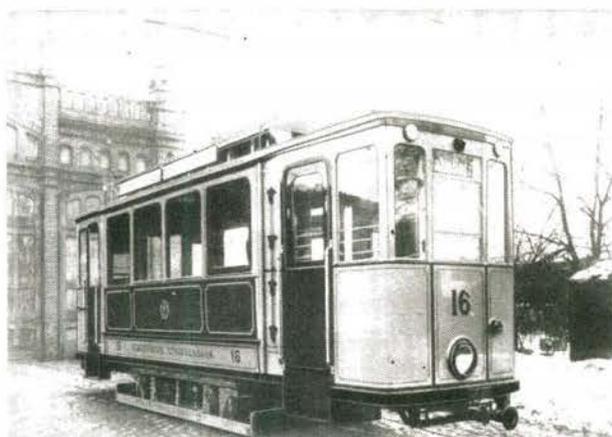
Wie in vielen anderen Städten Deutschlands begann auch in Cottbus im 19. Jahrhundert die Industrialisierung als Folge der kapitalistischen Entwicklung, und es bildete sich in Cottbus die Tuch- und Teppichindustrie zur Großindustrie heraus. Aus diesem Grund konnten die bestehenden Transportmittel den ständig ansteigenden Warentransport nicht mehr erfüllen.

1846 wurde die erste Cottbuser Eisenbahn als Pferdebahn zwischen Cottbus und Goyatz am Schwielochsee eröffnet, um so den Anschluß an den zur Hauptstadt Berlin führenden Wasserweg zu erreichen. Der eigentliche Aufschwung der Stadt begann allerdings erst mit der Eröffnung der Berlin—Görlitzer Eisenbahn im Jahre 1867. In den Folgejahren kamen noch die Eisenbahnverbindungen nach Halle, Guben, Forst, Großenhain und Frankfurt/O. hinzu. Der Eisenbahnbau um Cottbus fand dann mit der Eröffnung der schmalspurigen Lübben-Cottbuser-Kreisbahn (Spreewald-



Bild 1 Ein Triebwagen (Nr. 11) aus dem Jahre 1903, gebaut von der damaligen Waggonfabrik Gebr. Hofmann in Breslau, ausgemustert 1957. Die Aufnahme entstand um 1908 an der Endstation Südfriedhof.

Bild 2 Der Triebwagen Nr. 16 (Baujahr 1903) nach dem Umbau mit geschlossenen Plattformen im Jahre 1929



bahn) am 21. Mai 1899 seinen vorläufigen Abschluß. Dadurch konnten die bisher sehr schlechten Verkehrsverbindungen über große Entfernungen wesentlich verbessert werden. Die Folge war das ständige Wachstum der Einwohnerzahl der Stadt von 8253 Einwohnern im Jahre 1848 auf 39 696 um die Jahrhundertwende.

Nach dem Beispiel vieler anderer Städte erwog man auch in Cottbus, den innerstädtischen Verkehr durch den Bau einer Straßenbahn zu verbessern. Bereits 1884 wurde mit einer Berliner Gesellschaft über den Bau einer schmalspurigen Straßenbahn für den Personen- und Güterverkehr verhandelt. Für den Bau einer elektrischen Straßenbahn wirkte sich aber das Fehlen eines Elektrizitätswerks besonders hinderlich aus. Erst 1899 wurde beschlossen, ein solches am Mühlgraben zu bauen, und damit konnte man endlich ernsthaft an den Bau einer solchen Bahn denken. Das Gesamtprojekt wurde der Dresdner Firma „Elektra“ übertragen, die sich aber vor Vertragsabschluß zurückzog. 1901 übernahm die „Siemens & Halske AG“, Berlin, den Gesamtauftrag zum Bau des Elektrizitätswerks und der Straßenbahn. Und am 27. April 1903 wurde das Elektrizitätswerk in Betrieb genommen.

Der Bau der Straßenbahnlinien sowie des Betriebsbahnhofes und die Anlieferung des Wagenmaterials gingen zügig voran, so daß im Juni die ersten Probefahrten stattfinden konnten. Am 18. Juli 1903 wurde dann die erste Linie der meterspurigen Cottbuser elektrischen Straßenbahn vom Staatsbahnhof zur Oberkirche unter großer Anteilnahme der Bevölkerung feierlich eröffnet. Insgesamt waren 3 Linien vorgesehen, deren Fahrzeuge durch unterschiedliche Farben gekennzeichnet werden sollten:

Rote Linie: Staatsbahnhof—Sandow (2,41 km)

Blaue Linie: Gemeindegrenze Ströbitz—Dresdener Straße (2,85 km)

Gelbe Linie: Spreewaldbahnhof—Schmellwitz (3,1 km)

Am 18. September des gleichen Jahres wurden die Rote Linie bis zur Sandower Brücke verlängert und die Blaue in ganzer Länge dem Verkehr übergeben.

Die dritte Linie wurde am 3. Oktober 1903 zwischen Schmellwitz (Nordfriedhof) und der Moltkestraßen (heute Jannaschkestraße) eingeweiht und am 22. Oktober 1903 bis zum Spreewaldbahnhof verlängert. Am gleichen Tag wurde auch die Rote Linie über die Sandower Brücke bis zur Gemeindegrenze Sandow erweitert.

Das Streckennetz hatte damit eine Länge von 8,3 km erreicht und war überwiegend eingleisig mit Ausweichstellen angelegt.

Zur Betriebseröffnung im Jahre 1903 standen insgesamt 15 Trieb- und 3 Beiwagen zur Verfügung. Die Fahrgeldeinnahme erfolgte durch das sogenannte „Zahlkastensystem“, d.h. es mußte vorn beim Fahrer eingestiegen und das Fahrgeld (Einheitstarif von 10 Pfennig) entrichtet werden.

Nach der Eingemeindung des Vororts Sandow erfolgte am 29. Dezember 1904 die Verlängerung der Roten Linie bis zum Diepowplatz. 1908 folgten weitere Streckenerweiterungen. Nach Beseitigung des Wegübergangs in der Dresdener Straße über die Eisenbahnstrecken nach Guben, Frankfurt/O., Forst/L. und Görlitz durch den Bau einer Unterführung wurde die Blaue Linie am 20. November 1908 bis zum Südfriedhof verlängert (Gesamtlänge 4,16 km).

Um den anwachsenden Verkehr zwischen dem Stadtzentrum und dem Staatsbahnhof zu bewältigen, wurde am 5. Juni 1909 eine Linienveränderung notwendig. Die Gelbe Linie verkehrte nun nicht mehr zum Spreewaldbahnhof, sondern wie die Rote Linie zum Staatsbahnhof. Zum Anschluß des Spreewaldbahnhofs wurde neu die Grüne Linie eingerichtet, die nunmehr zwischen Spreewaldbahnhof und der Oberkirche verkehrte. Das Streckennetz war zu diesem Zeitpunkt auf 12,9 km Länge angewachsen, das von 22 Trieb- und 8 Beiwagen befahren wurde.

Zur Entlastung der Roten Linie wurde im August 1911 die Grüne Linie bis zum Diepowplatz verlängert.

Um das an der Thiemstraße gelegene neuerbaute Krankenhaus verkehrsmäßig anschließen zu können, war der Bau einer weiteren Straßenbahnstrecke notwendig. Die Vorarbeiten dazu begannen im Dezember 1913, und am 24. Juni

1914 konnte diese dem Verkehr übergeben werden. Von nun an verkehrte in Cottbus als fünfte die Weiße Linie vom Krankenhaus bis zur Bahnhofbrücke. Bereits zu dieser Zeit dachte man an eine Verlängerung der an der Gemeindegrenze Ströbitz endenden Blauen Linie bis in die Gemeinde Ströbitz hinein. Die Verwirklichung dieses Plans ließ aber noch viele Jahre auf sich warten, er wurde erst viel später unter sozialistischen Verhältnissen verwirklicht. Nach Kriegsausbruch 1914 wurden ab 2. August die Rote Linie zwischen Diepowplatz und Schützenhaus vorübergehend und die Grüne Linie gänzlich eingestellt. Die Gleisanlagen zwischen der Bahnhofstraße und dem Spreewaldbahnhof ebenso wie die Fahrleitungsanlage baute man nach 11jähriger Betriebszeit ab. Im Verlauf der Kriegsjahre folgten weitere Einschränkungen wegen des Personalmangels. Vom 1. Januar 1918 an wurden erstmals Schaffnerinnen eingesetzt und das bisherige Zahlkastensystem aufgehoben. Das war notwendig, da zunehmend ein Mangel an Hartgeld eintrat und Notgeldscheine ausgegeben wurden. Den Einheitstarif erhöhte man von 10 auf 15 Pfennig. In diese Zeit fallen auch die ersten und einzigen Gütertrans-

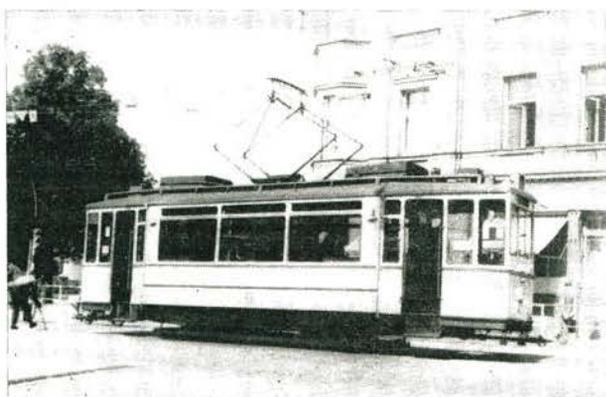


Bild 3 Triebwagen Nr. 42 (gebaut im Jahre 1908 von der Waggonfabrik Falkenried in Hamburg), 1955 ex BVG (jetzt BVB) 3234, ausgemustert 1968; am Thälmannplatz 1962.

Fotos: Verfasser

portaufgaben für die „Deutsche Reichspost“ zwischen dem Bahnhof und dem Postamt in der Bahnhofstraße ab September 1918. Für diesen Zweck wurde am Bahnhof und in der Bahnhofstraße jeweils ein kurzes Anschlußgleis verlegt. Die Weiße Linie wurde wegen Unwirtschaftlichkeit zeitweise und vom 6. Mai 1922 an endgültig eingestellt. Am 24. März 1923 mußte dann auch der restliche Betrieb auf der Roten, Blauen und Gelben Linie eingestellt werden. Damals erwog man, den Betrieb, wie in einigen anderen Städten, gänzlich aufzugeben und das Fahrzeugmaterial und sämtliche Anlagen zu verkaufen. Entsprechende Verhandlungen führte man mit einer holländischen Firma. Auf Grund von Vorbehalten der Stadtverwaltung kam es aber nicht zum Verkauf.

Nach der Inflation konnte am 1. April 1924 der Straßenbahnbetrieb auf den 3 Hauptlinien wieder aufgenommen werden, denen am 10. Juli 1924 auch die Weiße Linie wieder zwischen Krankenhaus und Bahnhofbrücke folgte.

1924/25 wurden an den Fahrzeugen und den Gleisanlagen umfangreiche Unterhaltungsarbeiten vorgenommen und das Netz erweitert. Die Blaue Linie wurde um 1,9 km bis nach Madlow verlängert und am 15. Juni 1926 in Betrieb genommen. Ebenso fuhr die Rote Linie vom 3. November 1926 an wieder auf dem seit 1914 eingestellten Streckenabschnitt Diepowplatz—Schützenhaus.

Mit dem Bau der Strecke nach Madlow wurde die Errichtung einer zweigleisigen Wagenhalle an der Endstation Madlow begonnen, die vom 2. März 1927 an genutzt wurde. Außerdem richtete man zur Ergänzung der Straßenbahn am 1. Juli 1927 ein Kraftomnibusbetrieb ein.

Eine weitere Linienenerweiterung erfolgte am 12. November 1927 mit der Inbetriebnahme der Weiterführung der Gelben Linie zwischen dem Nordfriedhof und der Dorfau in Schmellwitz.

Die Weltwirtschaftskrise 1929/33 wirkte sich auf die Straßenbahn wiederum negativ aus.

Daher wurde 1930 die Weiße Linie erneut eingestellt, und die Gelbe verkehrte nun vom Hauptbahnhof (ehemals Staatsbahnhof) nach Ströbitz und die Blaue Linie von Schmellwitz nach Madlow. Im Jahre 1931 ließ man den Abschnitt Schmellwitz Schulstraße—Dorfau auf. Diese Linienveränderungen hatten sich aber nicht bewährt und wurden 1932 wieder rückgängig gemacht. Nun fuhr die Blaue Linie wieder von Madlow nach Ströbitz und die Gelbe vom Hauptbahnhof nach Schmellwitz. Die Rote Linie wurde zwischen Diepowplatz und Schützenhaus eingestellt und dafür die Weiße Linie als Ringbahn wieder in Betrieb genommen.

Bereits 1933 tauchten die ersten Projekte zur Umstellung des Straßenbahnnetzes auf Obusbetrieb auf. Aber es kam auch in den Folgejahren nicht dazu.

Auf Drängen der Gemeinde Schmellwitz befuhr den Streckenabschnitt Schmellwitz, Schulstraße—Dorfau ab 15. März 1934 wieder die Gelbe Linie, der Abschnitt wurde aber am 1. Dezember 1934 endgültig eingestellt. Gleichzeitig veränderte man die Linienführung der Gelben Linie, diese verkehrte nicht mehr über Berliner Straße—Bahnhofstraße zum Hauptbahnhof, sondern über die Spremberger Straße. Daher wurde die Bahnhofstraße von da an zwischen Schwanstraße und Berliner Straße von der Straßenbahn nicht mehr befahren. Um die Reisegeschwindigkeit zu steigern, stand man vor der Alternative, das Gleisnetz zweigleisig auszubauen oder den Straßenbahnbetrieb auf Omnibus- bzw. Obusbetrieb umzustellen. 1936 begann die Verlegung des zweiten Gleises vom Hotel „Weißes Roß“ bis zum neuen Rathaus und des zweigleisigen Gleisbogens von der Berliner Straße in die Wallstraße. Das Verbindungsgleis aus Richtung Ströbitz in die Wallstraße wurde abgebaut. 1939 baute man das zweite Gleis vom neuen Rathaus bis zur Spremberger Straße ein.

Im gleichen Jahr wurden in größerem Umfang Frauen als Wagenführer und Schaffner eingestellt, da die männlichen Arbeitskräfte nach und nach zum Militär eingezogen wurden.

Seit 1935 waren die Beförderungszahlen ständig angestiegen. Da der zweigleisige Streckenausbau nur langsam voranging, wurden 1940 drei zusätzliche Ausweichstellen an der Feldwache, Comeniusstraße und in der Sandower Promenade eingebaut. Im gleichen Jahr wurden die stillgelegten Gleisanlagen in Schmellwitz sowie eine Ausweichstelle in der Thiemstraße ausgebaut.

Während des 2. Weltkrieges wurden die Linien ab November 1941 zusätzlich zu den Farben durch Nummern gekennzeichnet. Die Linieneinteilung sah wie folgt aus:

Linie 1 (rot) Hauptbahnhof—Diepowplatz

Linie 2 (blau) Ströbitz—Madlow

Linie 3 (gelb) Hauptbahnhof—Schmellwitz

Linie 4 (weiß) Krankenhaus—Bahnhofbrücke

Mit dem vorhandenen Wagenpark und dem bestehenden Liniennetz war aber der durch die forcierte Rüstungsindustrie stark angestiegene Verkehr nicht mehr zu bewältigen. Aus diesem Grund verfolgte man drei Projekte:

— Zweigleisiger Ausbau aller Strecken

— Umstellung aller Straßenbahnlinien auf Obusbetrieb

— Umstellung der Linie Ströbitz—Madlow auf Obusbetrieb und zweigleisiger Ausbau der restlichen Straßenbahnstrecken.

Der dritte Vorschlag wurde von der Stadtverwaltung angenommen, da er eine Kombination der 1. und 2. Variante darstellte. Mit dem auf der Strecke Kaiser-Wilhelm-Platz bis Madlow freiwerdenden Gleismaterial wollte man die anderen Strecken zweigleisig ausbauen. Dieses Projekt konnte aber auf Grund der Kriegereignisse und der damit verbundenen wirtschaftlichen Lage nicht mehr verwirklicht werden.

Schluß folgt im Heft 7/78

Die Anfänge des Lokomotivbaues in Deutschland

Das Deutschland der 20er und 30er Jahre des vorigen Jahrhunderts war ein Konglomerat von Dutzenden von Kleinstaaten, die obendrein noch durch Zollschranken getrennt waren, und eine leistungsfähige Schwerindustrie bestand noch nicht, wie das zum Beispiel in England damals bereits der Fall war. Dennoch wurden auch in Deutschland zu jener Zeit die Stimmen immer lauter, die den Bau von Eisenbahnen forderten, allen voran solche Persönlichkeiten wie ein *List*, v. *Baader* oder *Harkort*.

Während im damaligen England Eisenbahnen zum Transport der Kohle aus den vielen Gruben und der Erzeugnisse der Schwerindustrie einfach vonnöten waren, so konnten in Deutschland Eisenbahnen lediglich dem allgemeinen Handels- und Personenverkehr dienen. Obwohl der Bedarf an Eisen und Stahl im Bereich des *Deutschen Zollvereins* zu Beginn der 30er Jahre zu 80 Prozent aus eigener Produktion gedeckt wurde, so waren dennoch die Eisenwerke noch längst nicht in der Lage, quantitativ wie auch qualitativ den Bedarf an Schienen für den Eisenbahnbau abzudecken. Allein 31 Prozent der deutschen Stahlproduktion wären erforderlich gewesen, um die Schienen für die Leipzig-Dresdner Eisenbahn bereitzustellen. Der forcierte Bau von Eisenbahnen in den 40er Jahren ließ den Bedarf an Stahl sprunghaft weiter ansteigen, so daß von 905 500 Zentnern für Schienen, Fahrzeuge usw. allein 860 000 Zentner durch Importe aus England beschafft werden mußten. Um dieser Abhängigkeit von England entgegenzuwirken, erhöhte man den Zoll, wodurch man die eigene Stahlindustrie zu einer erhöhten Produktion anregen wollte. Doch waren damals die deutschen Fabrikbesitzer nicht kapitalkräftig genug, um diesen Anforderungen zu genügen. Zwar hatten sich schon in Berlin, Magdeburg und in Sachsen Zentren herausgebildet, doch war man insgesamt technologisch und kapazitätsmäßig nicht in der Lage, alles Material für die Eisenbahn aus eigenem Aufkommen zu produzieren. Zwangsläufig ergab sich dadurch zwischen England und Deutschland eine Art von Arbeitsteilung. Danach stellte man im eigenen Land Kleisenen und Waggons her, während man alles übrige für den Bau und Betrieb von Eisenbahnen importierte. Bis in die 50er Jahre v. Jh. baute sich diese Arbeitsteilung nach und nach ab, was am Lokbestand Deutschlands erkennbar ist:

	1840	1843
Lokomotiven gesamt	75	178
davon Importe	73	158

Eine Reihe deutscher Unternehmer ging, teilweise noch mit handwerklicher oder manufakturartiger Methode, ohne jede Erfahrung an den Lokomotivbau heran. Anfangs kopierten sie Importmaschinen. Dann baute man auch Eigenentwicklungen, wozu meistens englische Ingenieure eingestellt wurden. So erschienen bis Mitte der 40er Jahre zahlreiche Hersteller von Lokomotiven auf dem Markt, wovon die meisten aber nur 1 oder 2 Exemplare bauten, dabei keinen Erfolg hatten und oft bankrott machten. Doch nach und nach gelang es einigen, sich einen festen Markt zu erobern. Jeder deutsche Staat war mehr oder minder bestrebt, sich eine eigene Lokomotivbauindustrie zu schaffen. So entstanden in den 40er, 50er Jahren die meisten Firmen, die dann jahrzehntelang im deutschen Lokomotivbau führend wurden. Die bekanntesten Hersteller waren:

Borsig, Berlin

1837 wurde durch *A. Borsig* an der Berliner Chausseestraße eine Maschinenfabrik gegründet, die zunächst Kleisenenteile für die Berlin-Potsdamer Eisenbahn herstellte. 1841 lieferte die Firma an die gleiche Bahn die erste Lokomotive,

die „Borsig“, die nach einem Vorbild von *Norris* in Philadelphia gebaut worden war.

Da sich diese Lokomotive bewährte, gewann *Borsig* Vertrauen zum Lokbau und gleichzeitig das Vertrauen der preußischen Bahnverwaltungen. Noch im selben Jahr bekam *Borsig* viele Aufträge, und diese Fabrik war lange Jahre Alleinlieferant der Preußischen Staatsbahnen sowie aller anderen Bahnen in Preußen. Bis 1850 wurden 298 Lokomotiven und bis 1854 500 Stück gebaut. Schon im Jahre 1858 wurde die 1000. Borsig-Lokomotive gebaut. Damit war dieses Werk nach den englischen Firmen *Stephenson* und *Chap* der drittgrößte Lokomotivproduzent der Welt geworden.

Maffei, Hirschau bei München

Ebenfalls im Jahre 1837 wurde auch diese Firma gegründet, die gleich mit der Einstellung englischer Ingenieure und Facharbeiter begann. Die erste Lokomotive entstand unter Montage von aus England gelieferten Bauteilen, wie Achsen, Räder, Kessel usw. und wurde mit dem Namen „München“ bezeichnet. Doch erst nach 4jährigen langwierigen Verhandlungen mit der „Königlich-Bayrischen-Eisenbahn-Commission“ konnte diese Lokomotive für 24 000 Gulden verkauft werden.

Aber bereits im Jahre 1843 erhielt dieses Werk einen Auftrag über acht Lokomotiven von der „Ludwigs-Süd-Nord-Bahn“. Dann erfolgten weitere Lieferungen an die Württembergischen und Pfälzischen Eisenbahnen. In der Mitte der 50er Jahre v. Jh. begann dann *Maffei* sogar damit, seine Lokomotiven ins Ausland zu exportieren.

Egestorff, Linden bei Hannover

Dieses Unternehmen bemühte sich intensiv zwischen den Jahren 1841 und 1842 um einen Auftrag über eine Lokomotive, weil es auch in das vielversprechende Geschäft einsteigen wollte. Die Schreiben an die verschiedenen Bahnverwaltungen glichen Bittgesuchen mehr als Angeboten. Als diese erfolglos blieben, baute das Werk eine Lokomotive ohne jeden Auftrag, die 1846 in Dienst gestellt wurde. Sie bewährte sich als Erstling wider Erwarten gut, was der Firma einen Auftrag über weitere 7 Lokomotiven einbrachte. Ausgeliefert wurden die Lokomotiven an die Hannoverschen Eisenbahnen. Allerdings gemessen an dem Werksausstoß von *Borsig* hielt sich die Lokomotivproduktion von *Egestorff* immer in Grenzen, obwohl eigenartigerweise seine Produktion zu den geglückten Versuchen deutscher Lokomotivhersteller dieser Zeit gehörte.

Hartmann, Chemnitz (heute Karl-Marx-Stadt)

Nachdem mehrere Werke in Sachsen sich Ende der 30er Jahre im Lokomotivbau erfolglos bemüht hatten, wurden in diesem Land dann keine Lokomotiven mehr gebaut, obwohl sich gerade dort das Eisenbahnnetz relativ schnell ausbreitete. Erst im Jahre 1846 beantragte der Maschinenfabrik-Besitzer *Hartmann* bei der sächsischen Regierung einen Kredit in Höhe von 40 000 Talern zum Bau einer Lokomotivbauwerkstatt. Er bekam dann 30 000 Taler für 5 Jahre zinslos. Im Jahre 1847 nahm *Hartmann* den Lokomotivbau auf und lieferte eigenartigerweise seine erste Lokomotive an die Sächsisch-Bayrische Eisenbahn. Da sich seine Konstruktionen gut bewährten, konnte *Hartmann* in den Folgejahren dann auch die Sächsische Staatsbahn und sächsische Privatbahnen beliefern. Außerdem ging seine Produktion auch noch nach Österreich, was für die Güte

seiner Lokomotiven sprach. Diese Firma sollte über viele Jahrzehnte hinweg noch den sächsischen Lokomotivbau bestimmen, und solche Lokomotiven, wie die der Baureihen 18 und 19 der DR kamen viel später ebenfalls von Hartmann.

Henschel & Sohn, Cassel

Im Jahre 1847 erhielt diese hessische Firma einen Auftrag von der Nordbahn, eine Lokomotive zu bauen. Das war im deutschen Lokomotivbau der damaligen Zeit einer der seltenen Fälle, daß für eine zu bauende Lokomotive zuvor ein Auftrag vorlag.

1848 wurde dann dieser Auftrag durch die Ablieferung an die Nordbahn erfüllt. Die Konstruktion bewährte sich, und Henschel & Sohn belieferte fortan vor allem die Main-Weser-Bahn und die Nordbahn.

Auch diese Lokomotivbau-Fabrik hat sich bis in die Gegenwart, wenngleich auch inzwischen durch den Konzern „Rhein Stahl“ übernommen, im Lokomotivbau einen guten Namen bewahrt.

Keßler, Eßlingen

Im Jahre 1845 nahm Württemberg seine erste Eisenbahnstrecke in Betrieb, die von Carmstadt nach Eßlingen führte. Dieses Land war von Anfang an bestrebt, den gesamten Eisenbahnbedarf aus eigener Produktion zu decken. Deshalb forderte die württembergische Regierung durch Ausschreibungen zur Vorlage von Plänen für den Bau einer Maschinenfabrik für Eisenbahnbedarf auf. Und man entschied sich für den Plan von E. Keßler, Karlsruhe. Er bekam einen zinsbegünstigten Kredit in Höhe von 200 000 Gulden und gleichzeitig eine Abnahmegarantie für 15 Jahre durch die württembergischen staatlichen Eisenbahnen. 1846 wurde

diese Firma gegründet und lieferte 1848 ihre erste Lokomotive aus.

Zu jener Zeit begannen auch noch die *Union-Gießerei* in Königsberg (heute Kaliningrad) und die *Schichau-Werke* in Elbing (heute Elbląg) am Lokomotivbau ihr Interesse zu zeigen. Erstere nahm 1854 die Herstellung auf, und *Schichau* begann 1859 damit. Beide lieferten ihre Lokomotiven anfangs nur an die preußischen Ostbahnen, in deren Bereich diese Unternehmen auch ihren Sitz hatten. In der Folgezeit zählten sie ebenfalls zu den erfolgreichen deutschen Lokomotivfabriken, die über viele Jahrzehnte im Geschäft blieben.

Wie erwähnt, gab es damals neben diesen erfolgreichen Firmen auch noch eine ganze Reihe anderer, die teilweise nur einen Versuch unternahmen und nach Mißerfolgen nach kurzer Zeit wieder von der Bildfläche verschwanden. Zu ihnen gehörten u. a. *Haubold*, Chemnitz, die *Maschinenbauanstalt Übigau*, die *Sächs. Maschinenbau Companie*, *Dobbs & Pönsgen*, Aachen, *Dr. Kufahl*, Berlin, *A. Egells*, Berlin, *Edmundts & Herrenkohl*, Aachen, *Wever & Co*, Barmen usw. Abschließend kann man feststellen, daß der deutsche Lokomotivbau zwar später als der anderer Länder begann, aber dann einen schnellen Aufschwung nahm, und das schon im ersten Jahrzehnt seiner Existenz. Das beweist die Tatsache, daß 1854 die letzte Lokomotive importiert wurde, zur gleichen Zeit aber die großen deutschen Firmen schon mit dem Lokexport begannen.

Quellenverzeichnis

1. Th. Uhlich, „Die Vorgeschichte des sächs. Eisenbahnwesens“, München/Leipzig, 1913
2. H. Wagenblaß, „Der Eisenbahnbau und das Wachstum der deutschen Eisen- und Maschinenbauindustrie“, Stuttgart, 1973
3. H. Kohl, „Ökonomische Geographie der Montanindustrie in der DDR“, Gotha, 1966
4. K.-F. Maedel, „Die deutschen Dampflokomotiven gestern und heute“, Berlin, 1962

So bitte nicht!

Sie nehmen an, diese Aufnahme sei gestellt? Weit gefehlt, sie wurde während einer Fahrzeugschau in Radebeul aufgenommen.

Abgesehen von der persönlichen Unfallgefahr, in die sich solche „Lok-Besteiger“ leichtsinnigerweise begeben, ist so etwas doch gegenüber den vielen anderen Besuchern und besonders gegenüber den Fotoamateuren, die eine so seltene Gelegenheit wahrnehmen wollen und auch sollen, eine Rücksichtslosigkeit sondergleichen!

Das meinen nicht nur wir, sondern darüber beklagen sich viele Leser! Da sollten Eltern auf ihre Kinder aufpassen, wozu sie ohnehin verpflichtet sind, und in anderen Fällen sollten sich alle übrigen vernünftigen Besucher einig sein und dagegen einschreiten; denn so viele Ordner kann beim besten Willen kein Veranstalter stellen.

Die Redaktion

Foto: Eckhard Staudt,
Halle (Saale)

