

11
83

transpress

modell eisenbahner

eisenbahn-modellbahn-zeitschrift · ISSN 0026-7422 · Preis 1.80 M

125 Jahre
Werrabahn



Im Selketal

Schon vor einigen Monaten war es in fast allen Tageszeitungen der DDR zu lesen: Die 1946 demontierte Strecke Straßberg—Stiege der meterspurigen Selketalbahn wird wieder aufgebaut. Damit erhält dieses Schmalspurnetz eine Verbindung zur Harzquerbahn. Nach Inbetriebnahme der Neubaus Strecke werden die regelspurigen Güter-

wagen von Nordhausen aus auf Rollfahrzeugen mehrere Verkehrskunden erreichen, zu denen auch ein neues Heizkraftwerk (Kohlenanfuhr) gehört. Außerdem ist es dann möglich, diesen rationellen Güterverkehr bis Alexisbad und Harzgerode auszudehnen. Somit kann der aufwendige Güterumschlag von und zur Regelspurbahn in Gernrode entfallen. Aufgrund begrenzter Lichtraumprofile war schon immer zwischen Alexisbad und Gernrode kein Rollfahrzeugverkehr möglich. Die Inbetriebnahme der Strecke steht unmittelbar bevor. 1984 ist die Aufnahme des Reiseverkehrs vorgesehen.

Eine für Modelleisenbahner sehr interessante Anregung zum Nachbau ist die neue Wendeschleife in Stiege (siehe me 6/83, Seite 11).

1 Die zum Bw Wernigerode-Westerntor gehörende Lok 199 301 beim Bewegen des mit 6 Gleisjochen beladenen Rollwagens.
Foto: G. Zieglgänsberger, Köthen (August 1983)

2 Ein Rampendrehkran hebt zwischen Stiege und Albrechtshaus vom Rollwagen die im Oberbauwerk Königsborn der DR montierten und 15 m langen Gleisjoch (Schienenform S 49 mit 19 Schwellen) ab.
Foto: G. Zieglgänsberger, Köthen (August 1983)

3 Abladen der Gleisjoch von einem Rollwagen am 21. Juli 1983 im Bahnhof Stiege.
Foto: A. Bode, Magdeburg



eisenbahn-modellbahn-
zeitschrift
32. Jahrgang



transpress
VEB Verlag für Verkehrswesen
Berlin

ISSN 0026-7422

Titelbild

Noch ist die im KLEW Hennigsdorf gebaute DR-Lok 212001 mit ihrer einmaligen Farbgebung im Probeinsatz. Diese Aufnahme entstand am 3. Mai 1983 im Bahnhof Weißenfels vor dem D 752 Leipzig—Erfurt. Hinter der Maschine befindet sich der Meßwagen. Erst dann folgt die Planlok der BR 211. U. a. dem nunmehr über 20jährigen Betriebseinsatz der zuletzt genannten Lok-BR ist ein Beitrag auf den Seiten 7 bis 9 dieser Ausgabe gewidmet.

Foto: B. Sprang, Berlin

Redaktion

Verantwortlicher Redakteur:
Dipl. rer. pol. Rudi Herrmann
Telefon: 2 04 12 76
Redakteur: Ing. Wolf-Dietger Machel
Telefon: 2 04 12 04
Redaktionelle Mitarbeiterin:
Gisela Neumann
Gestaltung: Ulrich Reuter, VBK-DDR
Typografie: Ing. Inge Biegholdt
Anschrift:
Redaktion „modelleisenbahner“
DDR-1086 Berlin
Französische Str. 13/14, Postfach 1235
Fernschreiber: Berlin 11 22 29
Telegrammadresse: transpress Berlin
Zuschriften für die Seite
„DMV teilt mit“
(also auch für „Wer hat — wer braucht?“)
sind 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
Dipl.-Ing. oec. Gisela Baumann, Berlin
Karlheinz Brust, Dresden
Achim Delang, Berlin
Dipl.-Ing. Günter Driesnack,
Königsbrück (Sa.)
Dipl.-Ing. Peter Eickel, Dresden
Eisenbahn-Bau-Ing. Günter Fromm,
Erfurt
Dr. Christa Gärtner, Dresden
Ing. Walter Georgii, Zeuthen
Ing. Paul Heinz, Sonneberg
Ing. Wolfgang Hensel, Berlin
Dipl.-Ing. Hans-Joachim Hütter,
Berlin
Werner Ilgner, Marienberg
Prof. em. Dr. sc. techn. Harald Kurz,
Radebeul
Wolfgang Petznick, Magdeburg
Ing. Peter Pohl, Coswig
Ing. Helmut Reinert, Berlin
Gerd Sauerbrey, Erfurt
Dr. Horst Schandert, Berlin
Ing. Rolf Schindler, Dresden
Joachim Schnitzer, Kleinmachnow
Jacques Steckel, Berlin
Hansotto Voigt, Dresden

Erscheint im transpress

**VEB Verlag für Verkehrswesen
Berlin**
Verlagsdirektor: Dr. Harald Böttcher
Chefredakteur des Verlags:
Dipl.-Ing.-Ök. Journalist Max Kinze
Lizenz Nr. 1151
Druck:
(140) Druckerei Neues Deutschland,
Berlin
Erscheint monatlich;
Preis: Vierteljährlich 5,40 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.
Art.-Nr. 16330
P 192/83
Redaktionsschluß: 14. 10. 1983
Geplante Auslieferung: 16. 11. 1983
Verlagspostamt Berlin

Anzeigenverwaltung
VEB Verlag Technik Berlin
Für Bevölkerungsanzeigen alle

Anzeigenannahmestellen in der DDR, für Wirtschaftsanzeigen der VEB Verlag Technik, 1020 Berlin, Oranienburger Str. 13–14, PSF 201.

Bestellungen nehmen entgegen: in der DDR: sämtliche Postämter und der örtliche Buchhandel; im Ausland: der internationale Buch- und Zeitschriftenhandel, zusätzlich in der BRD und in Westberlin: der örtliche Buchhandel, Firma Helios Literaturvertrieb GmbH., Berlin (West) 52, Eichborn-damm 141–167, sowie Zeitungsvertrieb Gebrüder Petermann GmbH & Co KG, Berlin (West) 30, Kurfürstenstr. 111.
Auslandsbezug wird auch durch den Buchexport Volkseigener Außenhandelsbetrieb der Deutschen Demokratischen Republik, DDR-7010 Leipzig, Leninstraße 16, und den Verlag vermittelt.



modelleisenbahner

forum	Leser meinen, schreiben, antworten und fragen	2
	DMV teilt mit	26
	Anzeigen	27

eisenbahn

historie	125 Jahre Werrabahn	3
	100 Jahre Hohenebra—Ebeleben	11
kurzmeldungen	Lokeinsätze	6
	DDR und Ausland	15
mosaik	BR 106 als Ellok?	10
	Zwei Jahrzehnte BR 211/242	7

modellbahn

aktuell	Pferd und Wagen in H0	3. US
anlage	Nenngröße N in der Schrankwand	16
tips	Eine TT-Drehscheibe	17
	Verschönerungen an Modellgebäuden	18
	99 5001 im Modell	20
	Hilfsmittel für das Herstellen von	
	Dampflok-radsätzen	28
	ADK 70 für die Nenngröße H0	28
vorbild-modell	Fahrleitungsmontagewagen der DR	24

Leser meinen ...

Vorbildgerechte

Farbgebung gewünscht

Seit über 30 Jahren beschäftige ich mich mit der Modelleisenbahn, wozu seit ihrem Erscheinen auch die Nenngröße TT gehört. Über jede Neuheit und Ergänzung ist die Freude groß. Jedoch sei mir eine kritische Bemerkung gestattet: Die Farbgebung an verschiedenen Reisezugwagen ist m. E. zu hell. Der vorbildgerechte Farbton würde den Gesamteindruck dieser Modelle wesentlich verbessern.

E. Becker, Erfurt

Leser schreiben ...

Überraschung zum 75.

Im Raw „7. Oktober“, Zwickau, ist es eine gute Tradition, daß alljährlich zum Tag des Eisenbahners auch jene Kolleginnen und Kollegen nicht vergessen werden, die infolge Rentenalters aus dem Arbeitsprozeß ausgeschieden sind. Kulturveranstaltungen für sie und ihre Ehepartner sind selbstverständlich.

In diesem Jahr gab es für die Veteranen anlässlich des 75jährigen Betriebsjubiläums eine besondere Überraschung: Sie wurden zu einer Fahrt mit dem Traditionszug der DR eingeladen. Ziel war der weithin bekannte vogtländische Ferien- und Erholungsort Jocketa, wo man in der Gaststätte „Vogtländische Schweiz“ einen erlebnisreichen und gemütlichen Nachmittag verbrachte. Schon die Fahrt mit dem Zug von Zwickau aus über Reichenbach nach Jocketa wurde für alle ein besonderes Erlebnis — ein wirklicher Knüller zum 75. F. Leichsenring, Culitzsch

4. Lager der Erholung und Arbeit

Die Kommission für Jugendarbeit des Deutschen Modelleisenbahn-Verbandes der DDR führte vom 4. bis 15. Juli 1983 gemeinsam mit dem Bezirksvorstand und der Rbd Halle das 4. Lager der Erholung und Arbeit durch. 32 Jugendliche aus Sanitz bei Rostock, Schwerin, Halle-Neustadt, Braunsbedra, Leipzig sowie Pionierreisenbahner aus Berlin,

Gera und Leipzig halfen den Kollegen der Signal- und Fernmeldemeisterei Leipzig, SF-Posten Zeitz. So wurden in den Bahnhöfen Haynsburg, Zeitz und Profen 500 m Kabelgraben ausgehoben. Obwohl die Tagestemperaturen täglich meist über 30 Grad betrugen, konnten die Arbeiten pünktlich und gewissenhaft abgeschlossen werden. Am Wochenende fanden zwei interessante Exkursionen nach

Syrau in die Drachenhöhle und zur Pionierreisenbahn nach Gera statt. Die Betreuung der Jugendlichen lag wiederum in den Händen der Jugendkommission beim Präsidium des DMV der DDR.

In einem Dankschreiben an das Generalsekretariat des DMV der DDR würdigte der Leiter der Signal- und Fernmeldemeisterei Leipzig die hervorragende Einsatzbereitschaft aller Teilnehmer. Für das nächste Jahr

werden weitere Veranstaltungen dieser Art vorbereitet. H.-D. Weide, Leipzig

Leser antworten ...

Leider verschrottet

Im me 12/82 veröffentlichten Sie eine Leserschrift von Thomas Eickel aus Zwickau. Ihr war zu entnehmen, daß der Zustand der seinerzeit für Museumszwecke in Kirchberg hinterstellten Schmalspurfahrzeuge schlecht sei.

Leider wurden vom 26. bis 30. Juni 1983 die Personenwagen 970-325, 974-600, der Gepäckwagen 974-382 sowie die Lok 99 1581 von Beschäftigten des VEB Metallaufbereitung Zwickau an Ort und Stelle vollständig zerlegt.

Wenn der Rat der Stadt Kirchberg auch nicht in der Lage war, diese Fahrzeuge zu erhalten, hätten doch wenigstens einzelne Teile für ein Heimatmuseum gerettet werden können.

Hoffentlich wird die in Rothenkirchen aufgestellte 99 1516 wenigstens weiterhin zu sehen sein. Nachdem sie vor einigen Jahren einen neuen Farb-anstrich erhielt, rostet diese Lok inzwischen auch vor sich hin.

St. Weigel, Bärenwalde

Leser fragen ...

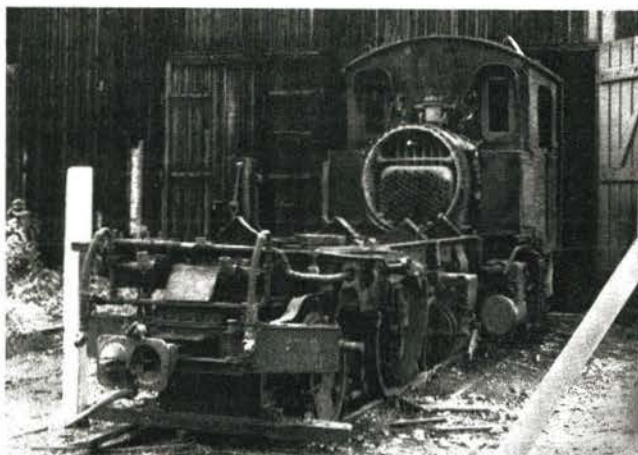
Dreiteilige Doppelstockeinheit

Im September 1983 beobachtete ich auf der KBS 622 Erfurt—Ilmenau—Schleusingen eine dreiteilige Doppelstockeinheit. Sie verkehrte als P 19039 Erfurt—Schmiedefeld. Mich interessiert, ob auch auf anderen Strecken der Deutschen Reichsbahn derartige Doppelstockeinheiten eingesetzt werden.

H.-G. Kühnbaum, Leipzig

VI K statt IV K

Im Heft 10/83 wurde auf der Seite 16 erwähnt, daß seinerzeit einige IV K-Loks aus Wilsdruff in Lommatsch zum Einsatz kamen. Dabei handelte es sich jedoch um VI K-Maschinen.



Die fast zerlegte 99 1581 (Bild oben). Diese Maschine der früheren sächsischen Gattung IV K wurde 1912 in der Sächsischen Maschinenfabrik Chemnitz gebaut und mit der Fabrik-Nr. 3592 ausgeliefert. Die untere Aufnahme zeigt die beiden Teile des zerlegten Reisezugwagens 970-325 zum Abtransport bereit.

Fotos: St. Weigel, Bärenwalde (28. Juni 1983)

Auch nicht mit Zustimmung der Reisenden!

Das Feilbieten von Gegenständen, das gewerbsmässige Musizieren, sowie das Vorführen von Schaustellungen in den Eisenbahnwagen ist verboten.

Eingesandt von Wolfgang Wolf, Geyer

Ing. Günter Fromm (DMV), Erfurt

125 Jahre Werrabahn

In diesem Jahr begeht die Werrabahn ihr 125jähriges Jubiläum. Sie bestand aus der Hauptstrecke Eisenach—Meiningen—Eisfeld—Coburg mit 130,11 km Länge und der Zweigbahn Coburg—Neustadt—Sonneberg mit 19,49 km. Beide Strecken wurden am 2. November 1858 eröffnet. Später kamen noch einige Anschlußbahnen hinzu. Die Werrabahn ist die zweitälteste Bahn Thüringens nach Inbetriebnahme der von der Thüringischen Eisenbahn (ThE) gebauten und betriebenen Strecke Halle—Erfurt—Gerstungen.

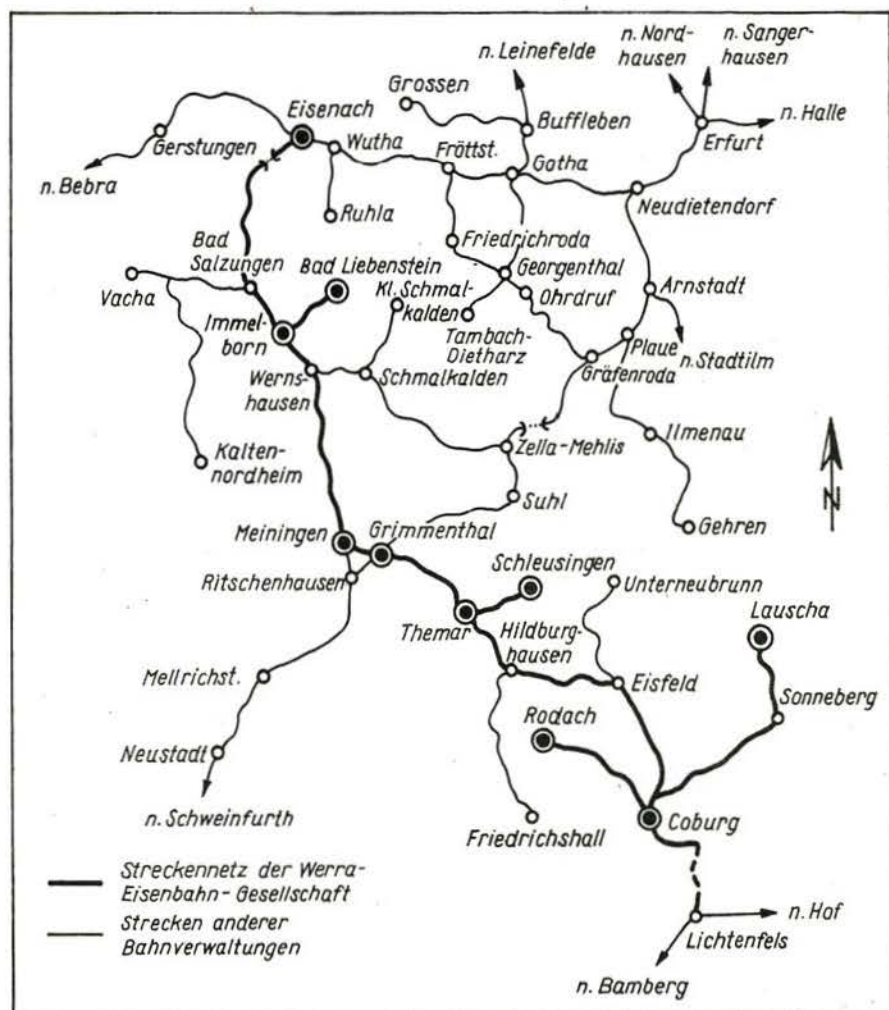
Vorgeschichte der Werrabahn

Friedrich List regte schon 1828 den Bau einer von Süden nach Norden durch Thüringen führenden Eisenbahn an. Während List ein großzügiges Eisenbahnnetz in geraden Strichen entwarf, berücksichtigte Oberbergrat Grote 1835 bei seinem Eisenbahnsystem schon Geländebeziehungen und eine konkret mögliche Linienführung. Teile seines Eisenbahnnetzes sollten Südthüringen und Coburg berühren und entsprachen teilweise der späteren Werrabahn.

Joseph Meyer wurde als Gründer des Bibliographischen Instituts Gotha und durch „Meyer's Großes Conversations-Lexikon“ sehr bekannt. Dagegen sind aber seine Leistungen als Eisenbahnpionier heute fast in Vergessenheit geraten. Er erkannte die große Bedeutung der aufkommenden Eisenbahnen für das Wirtschaftsleben und griff den von seinem Freund List angeregten Plan einer Bayerisch-Hanseatischen Bahn von München bis Bremen, Hamburg und Lübeck auf. Dieser Plan scheiterte an der Engstirnigkeit des Hannoverschen Königs. Nachdem 1841 ein Bahnprojekt Meiningen—Hildburghausen—Coburg festgelegt war, versuchte Meyer, seine alten Pläne zu verwirklichen. In der von ihm 1846 veröffentlichten Arbeit über das deutsche „Central-Eisenbahnnetz“ war u. a. eine

„Thüringische Werrabahn von Gerstungen, das Werratal aufwärts, zur bayerischen Grenze mit Zweigbahnen nach Sonneberg, Liebenstein und Neuhaus“ vorgesehen. (1) Diese Pläne scheiterten an der 1848er Revolution abermals. Ein weiterer Versuch, 1853 den Bahnbau in Angriff zu nehmen, war wiederum erfolglos. Die Eröffnung der Werrabahn erlebte Meyer nicht mehr, er starb 1856. Erst 1845 wurde ein Vertrag zwischen Sachsen-Meiningen, Sachsen-Coburg/Gotha und Bayern abgeschlossen. Hierin verpflichtete sich die bayerische Regierung, von der

österreichischen Bauinspektor Pickel, entsprechende Untersuchungen anzustellen. Das Ergebnis entsprach nicht den Vorstellungen der Regierungen, so daß der Vorstand des bayerischen Eisenbahnbaues, Regierungsrat Pauli, gebeten wurde, die Ermittlungen aufzunehmen. Er schlug schließlich eine längere Linie vor, die von Coburg über Eisfeld, Hildburghausen, Meiningen und weiter nach Eisenach führen sollte. Nach Bildung der Werra-Eisenbahn-Gesellschaft (WEG) wurde im Dezember 1855 die Konzession für den Bau erteilt.



1 Eisenbahnnetz in Westthüringen 1894

oberen Maingegend nach der Weser einen Schienenweg von Bamberg bis zur Coburgischen Landesgrenze an die Werrabahn herzustellen, um über letztere die Ludwigsbahn mit der ThE zu verbinden. (4)

Die sächsischen Regierungen befürworteten eine Linienführung von Coburg über Schalkau nach Hildburghausen mit Zweigbahn Oeslau—Sonneberg und beauftragten den preu-

Die Werrabahn entsteht

Der erste Spatenstich erfolgte am 18. Februar 1856 bei Themar. Von der Thüringischen Eisenbahn-Gesellschaft (ThEG), unter deren Regie der Bahnbau erfolgte, wurde Oberingenieur Büchner mit der Leitung des Baues beauftragt. Die gesamte Strecke, einschließlich Zweigbahn, war in fünf Abteilungen eingeteilt. In relativ kurzer Zeit sollten 150 km Strecke entstehen, eine gewaltige Arbeit. Bereits im Oktober 1856 waren 6700 Arbeiter beschäftigt. Die

Erdarbeiten gingen zügig voran, mußten aber im Dezember aufgrund strengen Frostes fast eingestellt werden. Dennoch wurden noch im gleichen Jahr 1 300 000 m³ Erdmassen bewegt. Die Tunnelarbeiten bei Fötha wurden Tag und Nacht fortgesetzt. Dieses Bauwerk fand damals große Aufmerksamkeit, war es doch einer der ersten Eisenbahntunnel in Deutschland und in Thüringen der erste überhaupt. Am 10. Dezember 1856 erfolgte der Tunneldurchschlag. Im Juni 1857 waren etwa 8 700 „Erdarbeiter und Maurergesellen“ beim Bahnbau tätig, und bis Jahresende 1857 wurden 3,3 Mill. m³ Erdmassen gefördert und eingebaut. Auf den fertigen Streckenabschnitten begann das Verlegen der Gleise. Die Hauptbahn erhielt zwei Gleise, dagegen wurde die Zweigbahn nur eingleisig ausgeführt. Ab September 1858 erfolgten die ersten Probefahrten mit Lokomotiven. Läutewerke und Morseapparate fertigte die Telegraphenwerkstatt der ThEG an. Inzwischen erhielt Borsig den Auftrag, 12 Personenzug- und 8 Güterzuglokomotiven mit Tender für 363 300 Taler zu bauen. Die Erfurter Maschinen-Werkstatt der ThEG baute 20 offene Güterwagen, und die übrigen Wagen lieferte die Firma Pflug. Die Gleisanlagen und Perrons waren bis Ende 1858 fertiggestellt, der Ausbau der meisten Gebäude zog sich aber noch bis 1860 hin. (6)

Es gelang, die Haupt- und Zweigbahn noch vorfristig bis Ende Oktober 1858 fertigzustellen, so daß am 2. November 1858 auf beiden Bahnen der öffentliche Personen- und Güterverkehr aufgenommen werden konnte. Die Baukosten betrugen rund 25,2 Mill. Mark, und damit wurde der Kostenvoranschlag um rund 1,6 Mill. Mark überschritten. (6)

An der Eröffnungsfahrt beteiligten sich auch Herzog Bernhard von Meiningen und sein Gefolge, die von Meiningen bis Grimmenthal mitfuhren. Der Eröffnungszug wurde von der bei Borsig mit der Fabrik-Nr. 1001 gebauten Lok geführt. Im Meininger Hoftheater gab man zu Ehren des großen Bahnbaus eine Festvorstellung, im Coburger Hoftheater am gleichen Tag ein Festessen mit anschließendem Hofball.

Die Anschlußstrecke Coburg—Lichtenfels

Die im Staatsvertrag von 1852 eingegangene Verpflichtung Bayerns, den Bau einer Bahn von der bayerischen Grenze bei Ebersdorf bis nach Coburg zu übernehmen, ging durch den Vertrag der bayerischen Regierung mit der

WEG von 1854 auf diese über. Die Teilstrecke entstand auf Rechnung des bayerischen Staates, den Bau übernahm wiederum die Thüringische Eisenbahn-Gesellschaft (ThEG). Lediglich der Abschnitt Landesgrenze—Lichtenfels entstand unter bayerischer Regie. Der Betrieb wurde für eine jährliche Pacht in Höhe von 1,9 Mill. Mark von der WEG übernommen. Die Erdarbeiten wurden im Spätherbst 1856 begonnen, wenig später kamen die ersten Hochbauten hinzu. Im Laufe des Jahres 1858 konnten diese Arbeiten fast abgeschlossen werden.

Am 24. Januar 1859 erfolgte die In-

sichtsbeamte und 34 sonstige Nebengebäude. 8 454 Ruthen (39,5 km) Gleise, 198 Weichen und 6 Drehscheiben wurden auf den Bahnhöfen eingebaut. Der Oberbau bestand aus breitbasigen Schienen mit Unterlagsplatten unter den Stößen, die mit Hakennägeln auf eichenen und kiefernen Querschwellen befestigt waren. Als Bettung wurden grobe Steine in einem Kiesbett eingebaut.

Die weitere Entwicklung

Der erste Fahrplan wies auf der Hauptbahn vier Zugpaare aus. Davon verkehrten zwei als P-Züge auf der ge-

Abfahrt von Station	I. Güterz. m. Pers. Uhr morg.	II. Pers.-zug Uhr morg.	III. Pers.-zug Uhr nachm.	IV. Güterz. m. Pers. Uhr abends	Abfahrt von Station	V. Güterz. m. Pers. Uhr morg.	VI. Pers.-zug Uhr morg.	VII. Pers.-zug Uhr nachm.	VIII. Güterz. m. Pers. Uhr abends
Eisenach	-	6.35	3.15	7.45	Coburg	-	9.22	3.25	7.33
Marktsuhl	-	7.10	3.50	8.27	Eisfeld	-	10.14	4.08	8.30
Salzungen	-	7.35	4.15	8.56	Hildburghausen	-	10.37	4.31	9.02
Immelborn	-	7.47	4.27	9.09	Themar	-	10.57	5.51	9.28
Wernshausen	-	8.06	4.48	9.37	Grimmenthal	-	11.17	-	9.54
Wasungen	-	8.23	5.05	9.56	Meiningen	5.55	11.36	5.27	10.08
Walldorf	-	-	5.17	10.11	Walldorf	6.09	11.47	-	-
Meiningen	5.10	8.50	5.35	10.23	Wasungen	6.26	11.59	5.46	-
Grimmenthal	5.29	-	5.49	-	Wernshausen	6.48	12.13	5.59	-
Themar	6.04	9.26	6.14	-	Immelborn	7.10	12.30	6.15	-
Hildburghausen	6.37	9.51	6.39	-	Salzungen	7.31	12.41	6.25	-
Eisfeld	7.16	10.22	7.06	-	Marktsuhl	8.00	1.08	6.52	-
Coburg Ank.	7.57	10.48	7.32	-	Eisenach Ank.	8.30	1.35	7.19	-
	morg.	morg.	abends				morg.	morg.	abends
Coburg Abf.	5.15	12.00	8.30	-	Sonneberg Abf.	-	6.07	1.11	9.22
Oeslau	5.26	12.15	8.41	-	Neustadt	-	6.18	1.31	9.33
Neustadt	5.43	12.40	8.58	-	Oeslau	-	6.31	1.49	9.50
Sonneberg Ank.	5.52	12.49	9.07	-	Coburg Ank.	-	6.38	2.00	10.00

2 Abschrift des zur Inbetriebnahme der Werabahn herausgegebenen Fahrplanes

betriebnahme der 21 km langen Strecke. Somit war die Nord-Süd-Verbindung zwischen der Thüringischen Eisenbahn und Bayerischen Ludwigsbahn hergestellt. (4) (6)

Bahnanlagen

An Bauwerken entstanden 464 Durchlässe von 2—8 Fuß lichte Weite (l. W.), 41 Brücken von 9—40 Fuß l. W., 63 Wegüber- und -unterführungen von 10—30 Fuß l. W., 1 733 Fuß Tunnel, 179 Wegübergänge, 14 Personen-Perrons von 7 684 Fuß Länge, 10 Güterperrons von 1 910 Fuß Länge. (6)

An Gebäuden waren vorhanden: 17 Empfangsgebäude (auf größeren Bahnhöfen massiv), 10 Güterschuppen, 5 Lokschuppen, 12 Wasserstationen, 3 Coaksschuppen, 5 Wagenschuppen, 128 Bahnwärter- und Weichenstellerhäuser, 22 Wohnhäuser für Bahnauf-

samen Strecke und zwei als Gmp-Züge nur auf Teilstrecken. Auf der Zweigbahn sah der Fahrplan drei Zugpaare (Gmp) vor.

Als zwischen Coburg und Lichtenfels der Betrieb aufgenommen worden war, verkehrten fortan fünf Zugpaare. Auf der Zweigbahn waren nach wie vor drei Zugpaare im Einsatz. 1859 wurden 366 976 Personen und 101 633 t Güter befördert. Die Gesamteinnahmen betrugen im gleichen Jahr 1 257 026 Mark, die Ausgaben 1 259 678 Mark. Der Reiseverkehr entwickelte sich langsam und erreichte 1874 677 675 Personen, und es wurden 573 679 t Güter transportiert. Die Einnahmen betrugen 1874 2 980 029 Mark, die Ausgaben 2 429 055 Mark. Hauptursache für die wechselnde und schleppende Entwicklung war neben den Krisenzeiten das Ausbleiben eines erwarteten größeren Durchgangsverkehrs, der auf den in den 80er Jahren gebauten Parallelstrecken abgewickelt wurde.

Der Betriebsvertrag mit der ThEG von 1856 wurde am 1. Dezember 1875 gekündigt. Die Gründe hierfür sind nicht ganz klar. „Größere Differenzen zwischen den Gesellschaften“, von denen in manchen Quellen gesprochen wird, dürften auszuschließen sein, denn in (6) wird der „Umsicht, Sachkenntnis und Loyalität rühmend gedacht, mit welcher die Direktion der ThEG den Bau und Betrieb während langer Jahre unter oft schwierigen Verhältnissen geführt hat“. Ab 1. Dezember 1875 wurde daher in Meiningen eine eigene Direktion der WEG eingerichtet und Baurat Büchner, der als Oberingenieur

Die Anschlußbahnen

Schon bald nach Inbetriebnahme der Werrabahn versuchte die Gesellschaft, zur Erhöhung des Verkehrs Anschluß an geplante, im Bau befindliche oder schon eröffnete Bahnen zu erhalten. Viele der Pläne wurden nie verwirklicht und sind heute in Vergessenheit geraten. Einige sollen in diesem Zusammenhang aber erwähnt werden:

- 1864: Zweigbahn Suhl—Grimmenthal,
- 1866: Meiningen—Kaltennordheim—Fulda,
- 1871: Eichicht—Sonneberg,
- 1871: Salzungen—Hersfeld,

erheblich steigern würde, erfüllte sich nicht. Im Gegenteil, nachdem die preußische Strecke Plaua—Ritschenhausen eröffnet worden war, trat eine weitgehende Verlagerung der Verkehrsströme ein. Der Verkehr nahm auf der WEG zunehmend lokalen Charakter an. Auch die Übernahme der Betriebsführung auf der ThE durch die KPEV im Jahre 1882 wirkte sich sehr nachteilig aus. So wurde das Kaufangebot Preußens von der WEG schließlich angenommen. Durch das preußische Gesetz vom 16. Juli 1895 erhielt die preußische Regierung ohnehin das Recht zum Kauf der Weimar-Geraer

Werra-Eisenbahn.

Mit dem 10. April v. tritt auf der Werra-Eisenbahn incl. der königlich preussischen Eisenbahnstrecke Coburg-Richtenfels und der Zweigbahnstrecke Coburg-Sonneberg nachfolgender, Anschlüsse nach allen, mit der Werrabahn in Verbindung stehenden Bahnen darstellender Fahrplan ins Leben:

Abfahrt nach Richtenfels mit Coburg von	I. Güterzug mit Personen. u. W.	II. Güterzug mit Personen. u. W.	III. Güterzug mit Personen. u. W.	IV. Personen- zug. u. W.	V. Güterzug mit Personen. u. W.	Abfahrt nach Eisenach und Coburg von	VI. Güterzug mit Personen. u. W.	VII. Güterzug mit Personen. u. W.	VIII. Personen- zug. u. W.	IX. Güterzug mit Personen. u. W.	X. Güterzug mit Personen. u. W.
	Morgens.	Morgens.	Morgens.	Nachmitt.	Abends.		Morgens.	Morgens.	Morgens.	Nachmitt.	Abends.
Eisenach	8 5	8 15	3 15	7 45		Richtenfels	8	8 33	2 12	8 20	
Wartburg		8 57	3 50	8 27		Eberdorf	8 35	8 54		8 46	
Salzungen	8 55	9 34	4 15	9 4		Niederfüllbach		8 50		9 1	
Immelborn	9 7	9 50	4 27	9 16		Coburg	10	9 22	2 55	9 33	
Wernshausen		10 20	4 48	9 47		Hildburghausen	11 10	10 10	3 36	10 31	
Salzungen		10 43	5 9	10 8		Giefeld	11 52	10 47	3 59	11 9	
Wartburg		11	5 21	10 26		Themar	12 26	11 8	4 18	11 40	
Meiningen	5 50	10	11 39	5 35	10 38	Grimmenthal	12 58	11 29		12 10	
Grimmenthal	6 9		11 58	5 48		Meiningen	6	1 28	11 44	4 52	12 25
Themar	6 44		12 33	6 11		Wartburg	6 15	1 47	11 55		
Hildburghausen	7 17	10 50	1 5	6 33		Salzungen	6 38	2 8	12 7	5 12	
Giefeld	7 56		1 47	7		Wernshausen	7 3	2 32	12 20	5 25	
Coburg	9 12	11 45	3	7 43		Immelborn	7 31	3	12 36	5 41	
Niederfüllbach	9 28		3 15			Salzungen	7 51	3 20	12 50	5 58	
Eberdorf	9 46		3 35	8 1		Wartburg	8 50	3 55	1 13		
Richtenfels Anf.	10 8	12 19	4	8 15		Eisenach Anf.	9 20	4 30	1 38	6 40	
	Morgens.	Morgens.		Abends.				Morgens.		Nachmitt.	Abends.
Coburg Abf.	5 56	12		9 35		Sonneberg Abf.	7 11		1 17	10 50	
Deilau	6 14	12 13		9 52		Neustadt	7 26		1 30	11 4	
Neustadt	6 40	12 35		10 14		Deilau	7 50		1 48	11 26	
Sonneberg Anf.	6 49	12 43		10 24		Coburg Anf.	8 3		2	11 40	

Fahrpläne, aus denen die Anschlüsse der Züge anderer Bahnen, sowie die Postanschlüsse ersichtlich sind, werden hinten wenigen Tagen auf sämtlichen Stationen der Werrabahn käuflich zu haben sein.
Gruß, den 30. März 1859.

Die Direktion
der Thüringischen Eisenbahn-Gesellschaft.

3 Fahrplan vom 30. März 1859

Zeichnung und Repros: Verfasser

den Bau leitete und als Betriebsdirektor den Betrieb seit der Eröffnung führte, als „alleiniger Director auf Lebenszeit“ berufen. (6)

Die geringen Gewinne waren den Aktionären ein Dorn im Auge. Schon 1868 wurde die Fusion der WEG mit einer größeren Bahngesellschaft erwogen. Doch daraus wurde nichts! Dennoch stiegen in den folgenden Jahren die Transportleistungen weiter an. Entsprechend diesen Erfordernissen wurden die Gleisanlagen der Bahnhöfe und viele Gebäude erweitert sowie die Anzahl der Betriebsmittel erhöht. Hervorzuheben ist der schon 1863 begonnene und 1866 fertiggestellte Bau einer Reparatur-Werkstatt in Meiningen. In den Jahren zuvor mußten die Lokomotiven und Wagen zu größeren Reparaturen in die Haupt-Werkstatt der ThE nach Erfurt überführt werden.

– 1871: Marksuhl—Berka/Gerstungen/Eschwege.

Dagegen wurden als Anschlußbahnen in Betrieb genommen:

– Schweinfurth—Meiningen am 12. Dezember 1874,

– Wernshausen—Schmalkalden am 2. April 1874,

– Grimmenthal—Ritschenhausen Ende 1882.

Nach 1883 kamen auf Kosten der WEG noch hinzu:

– Sonneberg—Lauscha, eröffnet am 1. Oktober 1886,

– Themar—Schleusingen, eröffnet am 28. Oktober 1888,

– Immelborn—Liebenstein, eröffnet am 1. August 1889,

– Coburg—Rodach, eröffnet am 1. Juli 1892.

WEG wird verstaatlicht

Die über Jahrzehnte vorhandene gewesene Hoffnung, daß sich der Verkehr durch den Bau von Anschlußbahnen

Fahrzeugpark

Anzahl der	Jahr			
	1859	1883	1888	1894
Personenzugloks mit Tender	14	10	7	10
Güterzugloks mit Tender	10	13	11	13
Tenderlokomotiven	—	13	23	32
Personenwagen	40	53	67	85
Gepäckwagen	10	15	18	23
Pferdestandwagen	3	3	3	—
Bedeckte Spezialwagen	—	—	10	10
Bedeckte Güterwagen	100	254	254	288
Biertransportwagen	—	—	5	7
Offene Güterwagen	180	285	296	332
Langholzswagen	12	62	62	70
Kieswagen	20	—	—	—

Eisenbahn, der Saaleisenbahn und der Werrabahn. Die entsprechenden Verträge mit der Direktion der WEG kamen am 15. und 16. Juni 1895 zustande, nachdem vorher Staatsverträge zwischen Preußen, Sachsen-Weimar, Sachsen-Meiningen und Sachsen-Coburg/Gotha zum Abschluß gelangten. Das Anlagekapital der WEG betrug Ende 1894 insgesamt 29 147 700 Mark. Die WEG trat ihre beweglichen und unbeweglichen Vermögenswerte mit allen Rechten und Verpflichtungen an Preußen ab. Den Aktionären wurden für ihre Aktien Zahlungen in verschiedener Höhe gegeben. Mit Übernahme der WEG mußte sich Preußen verpflichten, auch die beiden Sachsen-Meiningschen Schmalspurbahnen Hildburghausen—Friedrichshall (eröffnet am 1. Dezember 1888) und Eisfeld—Unterneubrunn (eröffnet am 1. Mai 1880) zu übernehmen. Beide Strecken hatten eine Spurweite von 1000 mm und ausschließlich lokale Bedeutung.

Lok- einsätze

Bf Perleberg Süd

Auf dem Bahnhof Perleberg Süd sind folgende Dampflokomotiven abgestellt: 50 0005, 50 0007, 50 0052, 50 0053, 50 0070, 50 3570, 50 3641 (alle Bw Wittenberge), 50 3668 (Bw Hagenow Land) und 44 2264 (Bw Rostock).
Fi. (Anfang September 1983)

Bw Güsten

Dem Bw Güsten (Einsatzstelle Staßfurt) wurde Anfang Juli 1983 die Lok 41 1025 übergeben. Hinzu kommen die 41 1132, 41 1103, 41 1159 und 41 1303 (siehe me 8/83).
Fi. (Ende August 1983)

Bw Nossen

Das Bw Nossen beheimatet zur Zeit u. a. folgende Loks: 50 3551, 50 3540 (Einsatz), 50 3536 (Reserve), 50 1298 (kalt abgestellt), 50 1002 (schadhaft,

ohne Treibstangen), 50 3529 (kalt abgestellt), 50 3539 (ohne Treibstangen) und 50 3657 (ohne Treibstangen, zum Transport ins Raw). Die im me 8/83 genannten Richtzeiten sind weiterhin gültig.
Le. (Ende September 1983)

Raw Cottbus

Im Raw Cottbus wurde Ende August/Anfang September

1983 die Lok 01 0529 (ex Bw Saalfeld) verschrottet. Als nächste Lok steht die 03 2254 (ex Bw Leipzig) zur Verschrottung bereit. Sie wurde ins Raw Cottbus ohne Tender überführt.
He. (Anfang September 1983)

Bw Cottbus

Zum Dampflokbestand gehören die 52 3548 K, 52 8072 E, 52 8160 E, 52 8163 K, 52 8197 E,

44 1412 K und 44 2546 K.
Di. (Ende September 1983)

Bw Eberswalde

Das Bw Eberswalde beheimatete Ende Juli dieses Jahres die Dampflok: 44 1616 K, 44 1618 K, 50 3641 K, 52 8132 E und 52 8133 E.
Se. (Anfang August 1983)

Bw Wustermark

Das Bw Wustermark hat die Dampflok 44 1601 [ex Bw Frankfurt (Oder)] KT, 44 2989 Hzl, 52 1662 K, 52 2751 KT, 52 8042 KT, 52 8066 (ex Bw Schönevide) KT, 52 8068 (ex Bw Sangerhausen) KT, 52 8075 E, 52 8086 E, 52 8089 KT, 52 8106 (ex Bw Zittau) K und 52 8021 K im Bestand.
Se. (Mitte September 1983)



Während des Winterhalbjahres 1982/83 wurde die Lok 44 1412 als Heiz- und Rangierlok im Bahnhof Cottbus eingesetzt. U.B.z. die Maschine bei Rangierarbeiten am 5. November 1982. Auch während der bevorstehenden Wochen wird diese Lok zum Einsatz gelangen.
Foto: D. Zachow, Cottbus

Legende:

E — Einsatz, K — kalt abgestellt, KT — kalt abgestellt, ohne Treibstangen, Hzl — Heizlok.

Fortsetzung von Seite 5

Die Werrabahn bis 1945

Der Reiseverkehr hatte auch in den folgenden Jahrzehnten fast nur lokale Bedeutung. Zwar verkehrte neben vier bis sechs Personenzugpaaren auch meist ein D-Zugpaar Eisenach—Lichtenfels, der große Durchgangsverkehr blieb aber weiterhin aus. Im Güterdurchgangsverkehr erlangte die frühere Hauptbahn einige Bedeutung. Das hing in erster Linie mit dem Aufblühen des Kalibergbaues um Bad Salzungen zusammen. Ebenso haben die Zufuhr von Versorgungsgütern aus Bayern und Franken und die Abfuhr der vielfältigsten Industriegüter aus den Räumen Sonneberg, Eisfeld, Meiningen und Bad Salzungen zu beachtlichen Transportsteigerungen beigetragen. Auf einigen Streckenabschnitten wurde auch das zweite Gleis verlegt, so z. B. Eisenach—Bad Salzungen und Meiningen—Grimmenthal. Mit wachsender Industrie stieg auch der Berufsverkehr, für dessen Bewältigung maximal 12 Zugpaare, darunter zwei bis drei schnellfahrende, führten. Gegen Ende des zweiten Weltkrieges verminderte sich die Zuganzahl beträchtlich, und schnellfahrende Züge verkehrten überhaupt nicht mehr. Neben der BR 38 (pr. P8) bestimmte

besonders die BR 62 das Bild der Reisezüge auf der Werrabahn. Im Güterzugdienst dominierten die BR 43, 44 und 58.

Werrabahn nach dem zweiten Weltkrieg

Das Ende des Krieges brachte auch für diese Strecke einschneidende Veränderungen. Durch den Verlauf der damaligen Demarkationslinie zwischen der sowjetischen und amerikanischen Besatzungszone wurde der Streckenabschnitt Eisfeld—Coburg und der größte Teil der Zweigbahn Coburg—Neustadt—Sonneberg sowie die Zweigbahn Coburg—Rodach abgetrennt. Der Personenverkehr wurde 1945 unterbrochen. Bis Mitte 1949 sollen noch Güterzüge zwischen Eisfeld und Coburg verkehrt sein. 1976 wurde die in der heutigen BRD gelegene Teilstrecke Gösrdorf—Coburg stillgelegt und abgebaut. Diese Teilung der früheren Werrabahn führte wiederum zu völlig neuen Verkehrsströmen. Der Hauptverkehr von Sonneberg wurde nun über Rauenstein nach Eisfeld und von dort weiter in die DDR geleitet. Die meisten Züge in nördliche Richtungen, die in Meiningen endeten oder begannen, verkehrten über Grimmenthal und Suhl in Richtung Erfurt. So z. B. auch ab 1960 die

Züge des Städtesschnellverkehrs und ab 1976 die Städteexpresszüge nach Berlin.

Der Güterverkehr erreichte besonders im nördlichen Teil der früheren Werrabahn ungeahnte Ausmaße. Die Jahresleistungen der ersten Betriebsjahre der WEG entsprechen heute oft kaum noch Wochenleistungen. Die Abschnitte Eisenach—Marksuhl und Meiningen—Grimmenthal wurden wieder zweigleisig ausgebaut. Anfang der 70er Jahre hielt die Dieseltraktion auch auf dieser Strecke Einzug, und die Dampflokomotiven verschwanden von der Werrabahn vor Planleistungen. Die Werrabahn gehört heute zu den wichtigsten Strecken im Rbd-Bezirk Erfurt.

Quellenangaben

- (1) Meyer, J.: Das deutsche Central-Eisenbahnnetz (1846)
- (2) v. Reeden, W.: Deutschlands Eisenbahnen (1859)
- (3) Mayer, A.: Geschichte und Geographie der deutschen Eisenbahnen von ihrer Entstehung bis auf die Gegenwart 1890 (1890)
- (4) Dr. Lins, W.: Die thüringischen Eisenbahnverhältnisse (1910)
- (5) Bach, E.: Das Verkehrsnetz Thüringens geographisch betrachtet (1939)
- (6) Geschäftsberichte der Werra-Eisenbahn-Gesellschaft (1856—1895)
- (7) Lämmerzahl, R.; Ellguth, R.: 100 Jahre Werrabahn (1958)
- (8) Akten und andere Unterlagen aus dem Archiv der Rbd Erfurt
- (9) Privatarchiv des Verfassers

Dipl.-Ing. Dieter Bäßold (DMV),
Leipzig

20 Jahre Baureihe 211/242

Am 3. Januar 1961 trafen die ersten vom VEB Lokomotivbau Hennigsdorf für die Deutsche Reichsbahn gebauten Wechselstromlokomotiven E 11 001 und E 11 002 im Raw Dessau ein. Es waren die Vorauslokomotiven einer Ellokserie mit Tatzlagerantrieb und 120 km/h (140 km/h bei elastischem Antrieb) für schnelle Reisezüge sowie als Baureihe E 42 mit Tatzlagerantrieb und 100 km/h Höchstgeschwindigkeit für Personen- und Güterzüge. Die Abnahme der Lokomotiven und die Probefahrten fanden am 19. Januar 1961 (E 11 001) und am 13. April 1961 (E 11 002) statt. Anschließend wurden beide Lokomotiven beim Bw Halle P stationiert und erprobt. Die Serienlieferung begann mit der am 8. Dezember 1962 beim Bw Leipzig Hbf West in Dienst gestellten E 11 005, der am 13. Dezember 1962 die E 11 006 folgte. Die Fahrzeuglieferungen erstreckten sich über einen Zeitraum von 15 Jahren. Mit der 242 292 am 23. November 1976 und der 211 096 am 11. Januar 1977 stellte die Deutsche Reichsbahn insgesamt 95 E 11 und 292 E 42, ab 1. Juli 1970 als Baureihen 211 und 242 bezeichnet, in Dienst (Tabelle 1).

Im Sommer 1983 waren noch 92 Lokomotiven der Baureihe 211 und 287 der Baureihe 242 im Betriebsbestand der DR. Nach Betriebsunfällen mußten ausgemustert werden: 211 038 (1972), 211 046 (1980), 242 052 (1978), E 42 073 (1969), 242 024 (1979), 242 190 (1974), 242 223 (1977) und 211 027 (1977).

Die Vorauslokomotiven E 11 001 und E 11 002 wurden nach der Erprobung in den Betriebsdienst übernommen. Die ersten Serienlokomotiven der E 11 kamen 1962 und 1963 zu den Bahnbetriebswerken Halle P, Leipzig Hbf West und Bitterfeld, die der E 42 nach Halle P und Leipzig-Wahren. Erste Umstationierungen gab es bereits 1963 anlässlich der Aufnahme des elektrischen Zugsbetriebes zwischen Leipzig und Zwickau. Mit der weiteren Ausdehnung des elektrifizierten Streckennetzes nach Karl-Marx-Stadt (1965), Dresden (1966) und Erfurt (1967) wurden E 11 und E 42 auch in dortigen Bw stationiert. Gleiches erfolgt durch die seit 1981 intensivierte Streckenelektrifizierung im Bereich der Rbd Berlin. Die zahlenmäßige Verteilung aller Loks der BR 211/242 auf die Bahnbetriebswerke veränderte sich im Verlaufe der Jahre wie in Tabelle 2 ersichtlich ist.

Die Lokomotiven der Lieferserien 1962 und 1963 hatten Wendezug- und Vielfachsteuerung. Bei den ab 1964 übernommenen Lokomotiven verzichtete die Deutsche Reichsbahn auf die Wendezugsteuerung. Die Vielfachsteuerung wurde beibehalten, denn es fehlten schwere Güterzuglokomotiven (E 94, 95). Die E 42 des Bw Karl-Marx-Stadt wurden im Güterzugdienst zwischen Karl-Marx-Stadt und Dresden auch in Doppeltraktion gefahren. Mit der Inbetriebnahme einer ausreichenden

Anzahl E 11/42 erfolgte auch das Ausmisten älterer Elloks, zuerst der Einzelgänger E 05, E 17 und E 21, denen die 10 E 77 und drei E 95 sowie Mitte der 70er Jahre die E 04/204 folgten. Mit der Serienlieferung der sechsachsigen 5400-kW-Lokomotiven der Baureihe 250 ab 1977 entfiel der Einsatz der 242 in Doppeltraktion, und für die freigegebenen 242 wurden zunehmend 244 außer Dienst gestellt.

Im Verlaufe ihrer über 15jährigen Lebenszeit gab es bei den E 11/42 eine größere Anzahl von Änderungen am Fahrzeugteil und an der elektrischen Ausrüstung. Dadurch wurde meist auch das Aussehen der Lokomotiven verändert. Die Lokomotiven bis zur E 11 042 und E 42 022 waren bis auf die Getriebeübertragung gleich ausgeführt. Sie hatten vier Doppellüftungsgitter mit vertikalen Jalousieblechen in jeder Seitenwand, auf dem Dach vor jedem Stromabnehmerantrieb ein Typhon und geteilte Griffstangen unter den Stirnfrontfenstern. Unter den Pufferträgern befand sich eine kleine Stirnschürze. Bei den Vorauslokomotiven hatten die Lüftungsgitter waagerechte Jalousiebleche, und auf dem Lokomotivdach befand sich über jedem Führerstand rechtsseitig eine Luftpfeife.

Ab der E 42 023 erfolgten umfangreiche Änderungen. Jede Seitenwand erhielt sechs Einzel-Lüftungsöffnungen mit vertikalen Jalousieblechen. So fielen beispielsweise die Stirnschürzen und die Versteifungssicken im Haupttrahmen weg. Mit INDUSI sind seit 1980 einige 211er ausgerüstet, u. a. 211 075, 211 083, 211 085 und 211 086.

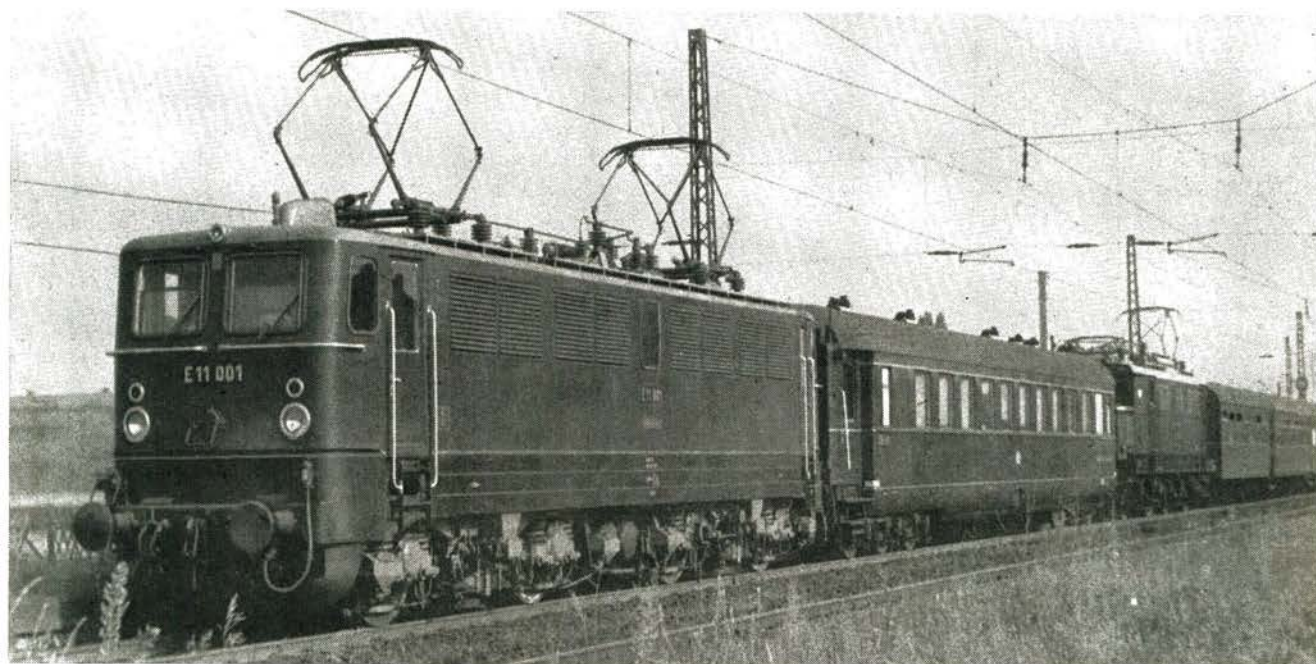
Durch die Reparatur größerer Unfallschäden bekamen einige Lokomotiven ein vom Lieferzustand abweichendes

Tabelle 1:
Indienststellungen der E 11/211
und E 42/242

	E 11/211	E 42/242
1961	001 u. 002	—
1962	003 — 020	001 u. 002
1963	021 — 042	003 — 022
1964	—	023 — 031
1965	—	032 — 067
1966	—	068 — 101
1967	—	102 — 133
1968	—	134 — 157
1969	—	158 — 173
1970	043 — 051	174 — 186
1971	—	—
1972	052 — 055	187 — 203
1973	(056)	—
1974	057 — 069	204 — 214
1975	070 — 077	215 — 242
1976	078 — 095	243 — 292
1977	096	—

Tabelle 2:
Bw 211/242

	5.66	9.70	3.75	6.80	10.82
Halle P	8/33	9/46	13/41	16/59	16/63
Bitterfeld	2/ 7	—	—	—	—
Leipzig Hbf West	22/ —	26/31	36/30	28/31	29/30
Leipzig-Wahren	—/ 8	—	—/ 9	—/ 6	—/ 7
Engelsdorf	—	—	—/12	—/ 9	—/ 9
Zwickau/Reichenb.	7/10	—/20	—/22	6/20	6/17
Karl-Marx-Stadt	—/22	—/48	—/56	—/35	—/28
Erfurt	—	15/16	18/14	14/12	13/ 7
Dresden	—	—	—	14/41	15/40
Riesa	—	—	—	—/17	—/13
Magdeburg	—	—	—	13/25	13/31
Jüterbog	—	—	—	1/ 6	—/ 8
Seddin	—	—	—	—	—/ 9
gesamt	42/85	50/186	67/212	92/287	92/287



des Äußeren. Die bisher umfangreichsten Änderungen erfolgten bei der Wiederherstellung der E 11 004. Sie wurde anschließend als E 11 056 bezeichnet, weil sie mit der Lieferserie 1962/63 nicht mehr übereinstimmte. Einen Hauptrahmen ohne Versteifungssicken bekamen u. a. die 211 010, 211 022, 211 026 sowie 242 022. Als gegen Ende der 60er Jahre die 120 km/h Höchstgeschwindigkeit der E 11/211 im Schnellzugdienst nach Erfurt und Dresden ausgefahren wurde, ergab sich, daß die Federung der Lokomotiven zu weich war. Nach entsprechenden Versuchen mit der 211 037 und 211 022 wurden um 59 % härtere Schraubenfedern eingebaut, die kritische Geschwindigkeit von 138 auf 171 km/h erhöht und der Anteil der Wiegen-Blattfedern von 76,1 auf 75,6 % vergrößert.

Bis zum Jahre 1970 hatten die Lokomotiven einheitlich ein alufarbenes Dach, einen grünen Lokomotivkasten mit schmalen weißen Zierstreifen, schwarzen Hauptrahmen und rote, später graue Drehgestelle. Die 211 029 und 242 124 erhielten 1970 einen Versuchsanstrich mit signalrotem Lokomotivkasten, und die 211 052 bis 211 055 wurden 1972 so ab Werk geliefert. Ein Teil der Fahrzeuge läuft heute noch mit diesem Anstrich. Von der 242 187 an, wurde dann der wein- bzw. bordeauxrote Lokomotivkasten mit breitem elfenbeinfarbigem Streifen in Lampenhöhe ausgeführt. Das anfangs alufarbene Dach wird vom Raw Dessau aber auch gelegentlich weinrot gespritzt. Seit Mitte 1981 wird analog zur 250 der breite Elfenbeinstreifen nur

noch zwischen den Stirnlampen und an den Seitenwänden ein etwa 10 cm breiter Streifen ausgeführt.

Als in der zweiten Hälfte der 60er Jahre der Ausbau von S-Bahnen und des Vorortverkehrs mit Wendezügen begann, reichten bald die mit Wendezugsteuerung ausgerüsteten Lokomotiven nicht mehr aus. Es wurden vorübergehend Lokomotiven der Serien 242 102 bis 242 133 und 242 187 bis 242 203 mit einem an der Stirnfront angeordneten Kabel von Vielfach- auf Wendezugsteuerung umgebaut und teilweise auch mit Zugfunk (S-Bahn Leipzig, Halle) ausgerüstet. Inzwischen wurden diese Lokomotiven sowie einige weitere ordnungsgemäß umgebaut.

Die Vorauslokomotiven hatten Fahrmotoren mit 2 800 kW Stundenleistung bei 98 km/h, Tatzlagerantrieb 31:82 und einen 2 500-kVA-Haupttransformator. Die ersten fünf E 11 sowie die E 42 001 und 42 002 bekamen neue Motoren mit 2 760 kW bei 104 bzw. 76 km/h, eine Zahnradübersetzung 27:72 bzw. 21:77 und einen 3 100-kVA-Haupttransformator. Inzwischen sind die Lokomotiven alle einheitlich mit den ab E 11 008 und E 42 003 verwendeten Fahrmotoren mit 2 920 kW bei 98 bzw. 72 km/h ausgerüstet, sowie die 211 001 und 211 002 haben seit Mitte der 70er Jahre einen 3 100-kVA-Haupttransformator. In den teilweise mehr als 20 Betriebsjahren haben sich die Lokomotiven nach anfänglichen „Kinderkrankheiten“ bewährt. Mit insgesamt 379 Lokomotiven sind die 211/242 das Rückgrat des elektrischen Zugbetriebes der Deutschen Reichsbahn, wenn auch

in den letzten Jahren die zunehmende Anzahl von Loks der BR 250 ihnen viele sogenannte lukrative Leistungen streitig macht. Loks der BR 211 befördern schnelle Reisezüge, einschließlich der Städteexpresszüge (640 t mit 120 km/h bei 4‰) und die 242 auch schwere Güterzüge (1 800 t mit 70 km/h bei 3‰). Bis Ende der 70er Jahre erreichten die 211 maximale monatliche Laufleistungen von 17 600 km bis 23 900 km, die durch den Einsatz der 250 auf 11 700 bis 19 400 km zurückgingen. Die Laufleistungen der 242 sind vom Einsatzgebiet her geringer und betragen 10 800 bis 15 100 km/Monat.

Mit den in Vorbereitung befindlichen Baureihen 212/243, deren Vorauslokomotive 212 001 gegenwärtig erprobt wird, erhalten die Bo'Bo'-Lokomotiven einen leistungsfähigen Nachfolgetyp.

1 Meßfahrt mit der Lok E 11 001 und Meßwagen vor einem Personenzug nach Dessau im Jahre 1961.

Foto: K. Leyer, Leipzig

2 Die erste Serienlok 211 003 präsentiert sich mit dem langjährigen Standardlack am 11. August 1972 im Leipziger Hauptbahnhof.

3 Lok 211 032 im inoffiziellen Blau mit gelben Zierstreifen Ende Mai 1970 vor einem S-Bahnzug im Haltepunkt Leipzig Ost.

4 Die mit Wendezugsteuerung ausgerüstete 242 117 und dem neuesten Farbanstrich am 15. Juli 1982 vor Abfahrt mit dem Schnellverkehrs-Wendzug nach Halle (Saale) Hbf im Hauptbahnhof Leipzig.

5 Diesen signalroten Versuchsanstrich erhielt ursprünglich die Lok 211 052. Das Foto zeigt das Fahrzeug kurz nach der Übergabe an die DR am 10. März 1972 im Leipziger Hauptbahnhof. Fotos: D. Bätzold, Leipzig