

3  
86

transpress

# modell

# eisenbahner

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

BR 58.3  
im Bw Gera



**Sonnen-  
untergang**

Unter dieser Überschrift stellen wir Ihnen, liebe Leser, einige Fotomotive vor, die anlässlich des 7. Fotowettbewerbs des DMV von Eisenbahnfreunden eingesandt wurden. Wir berichteten darüber im „me“ 12/85 auf den Seiten 12 und 13.

Viele Leser wünschen, daß wir mehr Stimmungsfotos veröffentlichen. Wir möchten diesem Anliegen gerne nachkommen, und dabei ist natürlich auch Ihr gutes Farbdia gefragt.

Vielleicht aber folgen Sie auch dem Aufruf zum nächsten Fotowettbewerb – er wird voraussichtlich im Heft 7/86 veröffentlicht – und schicken Ihre schönsten Dias ein. Eine weitere Farbbildserie mit Wettbewerbsdias bereiten wir vor und werden sie demnächst veröffentlichen.  
*me*

1 „Gegenlicht“, Autor: H.-J. Ewald, Berlin

2 „Abendliche Ruhe“, Autor: J. Engler, Oschatz

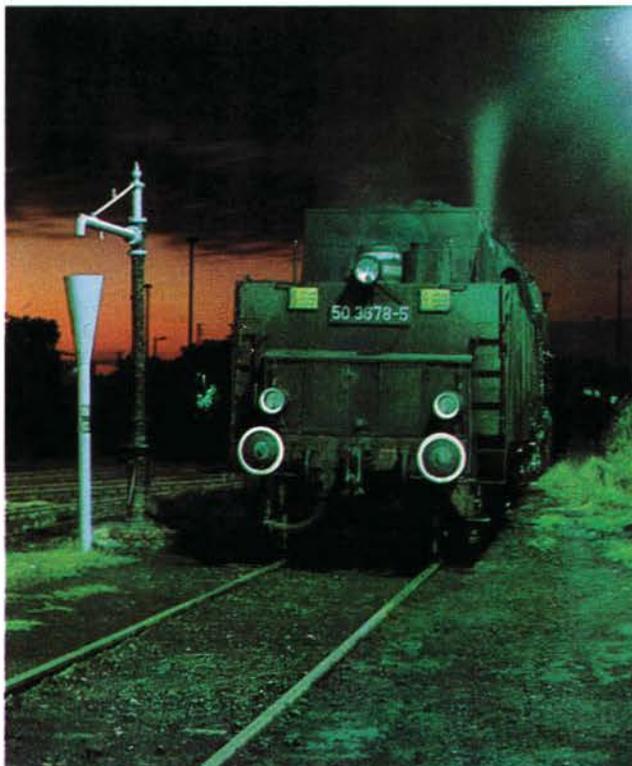
3 „Abendlicht“, Autor: J. Schulze, Brandenburg

4 „Nachtruhe“, Autor: H.-J. Ewald, Berlin (Dieses Foto erhielt beim 7. Fotowettbewerb ein Diplom.)

3



4



eisenbahn-modellbahn-  
zeitschrift  
35. Jahrgang



transpress  
VEB Verlag für Verkehrswesen  
Berlin

ISSN 0026-7422

**modelleisenbahner**

<b>aktuell</b>	Mit Leib und Seele dabei	26
<b>forum</b>	Leser meinen, schreiben und antworten	2
<b>literatur</b>	Rezensionen	25
<b>dmy teilt mit</b>	Verbandsinformationen / Wer hat – wer braucht?	24
<b>anzeigen</b>	suche / biete / tausche	25

**eisenbahn**

<b>kurzmeldungen</b>	DDR/Lokeinsätze	5/13
<b>mosaik</b>	75 Jahre Bahnkraftwerk Muldenstein Werklokomotiven	3 14
<b>international</b>	Eine rumänische Schmalspurbahn	10
<b>fahrzeugarchiv</b>	Die Baureihe 58.30 im Bw Gera	6

**Titelbild**

Man könnte meinen, dieses schöne Gartenbahn-Motiv wäre ein willkommener Frühlingsgruß! In Wirklichkeit jedoch entstand unser heutiges Titelfoto schon im November vergangenen Jahres anlässlich der Gartenbahn-Ausstellung der AG 3/18 im Kulturhaus des VEB PLANETA. Wir berichteten bereits in der Februar Ausgabe über diese eindrucksvolle Veranstaltung. Und diese Erinnerung an den Bahnhof Kleinbach zeigt recht deutlich, daß die Modellbahnfreunde um Wolfgang Paul keine Mühe scheuten, die bis dato einmalige Ausstellung auf die Beine zu stellen! Erkennen Sie die Lok? Nun, es ist die IK der Seifhennersdorfer Heinz und Wolfgang Frey.

Foto: P. Noppens, Berlin

**modellbahn**

<b>anlage</b>	Modellbahnanlage Harburg	18
<b>tips</b>	Gebäude selbst gebaut Staubabdeckung / Schienenreinigungsfahrzeuge in H0	27 22
<b>historie</b>	Kleine Eisenbahn zur Stunde Null (Teil 3)	16
<b>forum</b>	Vorbildgetreuer Betrieb – was ist das eigentlich?	15

**Redaktion**

Verantwortlicher Redakteur:  
Ing. Wolf-Dietger Machel  
Redakteur:  
Dipl.-Ing. oec. Hans-Joachim Wilhelm  
Redaktionelle Mitarbeiterin:  
Gisela Neumann  
Gestaltung: Ing. Inge Biegholdt  
Anschrift:  
Redaktion „modelleisenbahner“  
DDR – 1086 Berlin,  
Französische Str. 13/14; PSF 1235  
Telefon: 2 04 12 76  
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  
Karlheinz Brust, Dresden  
Achim Delang, Berlin  
Werner Drescher, Jena  
Dipl.-Ing. Günter Driesnack,  
Königsbrück (Sa.)  
Dipl.-Ing. Peter Eickel, Dresden  
Oberingenieur Eisenbahn-Bau-Ing.  
Günter Fromm, Erfurt  
Dr. Christa Gärtner, Dresden  
Ing. Walter Georgii, Zeuthen  
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  
Ing. Lothar Schultz, Rostock  
Hansotto Voigt, Dresden

**Erscheint im transpress**

**VEB Verlag für Verkehrswesen  
Berlin**  
Verlagsdirektor: Dr. Harald Böttcher  
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 28/86  
Verlagspostamt Berlin

Redaktionsschluß: 19. 2. 1986  
Geplante Auslieferung: 25. 3. 1986

Geplante Auslieferung des Heftes  
4/86: 28. 4. 1986

**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 sind zu richten an: in  
der DDR: sämtliche Postämter und  
der örtliche Buchhandel; im Aus-  
land: der internationale Buch- und  
Zeitschriftenhandel, zusätzlich in  
der BRD und in Westberlin: der örtliche  
Buchhandel, Firma Helios Lite-  
raturvertrieb GmbH., Berlin (West)  
52, Eichborndamm 141–167, sowie  
Zeitungsvertrieb Gebrüder Peter-  
mann GmbH & Co KG, Berlin (West)  
30, Kurfürstenstr. 111.  
Auslandsbezug wird auch durch den  
Buchexport Volkseigener Außen-  
handelsbetrieb der Deutschen  
Demokratischen Republik,  
DDR – 7010 Leipzig, Leninstraße 16,  
und den Verlag vermittelt.



## Leser meinen ...

### Die Gartenbahn in Oederan

Wer einen Ausflug nach Oederan (Kreis Freiberg) plant, sollte nicht versäumen, die Freilandmodellschau „Kleines Erzgebirge“ zu besichtigen. Das Kernstück der Anlage ist eine Gartenbahn (siehe Foto), die von jung und alt gern besucht wird. Der Zug hält an den einzelnen Stationen, pfeift und fährt langsam bergan und bergab. Ebenfalls sehr reizvoll ist die Streckenführung mit einem Tunnel und zahlreichen Brücken. Also, ein Besuch lohnt sich. Text und Foto: K. Richter, Schwarzenberg



## Leser schreiben ...

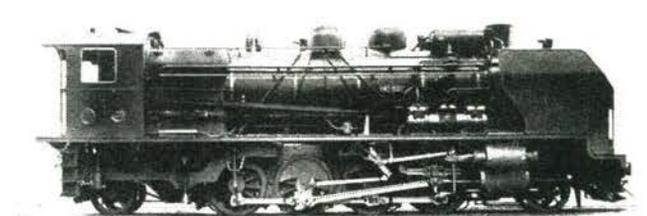
### Japan im Modell

Noch bis zum 1. Mai 1986 zeigt das Stadtmuseum in Seiffhennersdorf eine Modellbahnanlage mit japanischem Motiv. Außerdem werden Farbfotos, Poster und Gebrauchsgegenstände gezeigt und vermitteln dem Besucher viel über das Leben im Fernen Osten. Öffnungszeiten: Montag bis Donnerstag 9.00–12.00 Uhr sowie 13.00–17.00 Uhr, zusätzlich jeden zweiten und vierten Sonntag im Monat 9.00–12.00 Uhr und 13.00–18.00 Uhr. H. Haschke, Seiffhennersdorf

dorf-Hippersdorf auf eingleisigen Betrieb zurückgebaut. Der überwiegende Teil der Einfahr- und Blocksignale verblieb linksseitig. Rechts neben dem Gleis stand eine weiße quadratische Tafel mit rotem Dreieck, die auf den Standort des Hauptsignals hinwies – ähnlich wie unser So 2, zumal der Lokführer (bei allen Traktionsarten) stets rechtsseitig seinen Arbeitsplatz hatte. Anders dagegen verhält es sich bei den Schwedischen Staatsbahnen. Bei allen Triebfahrzeugen sind die Bedienungseinrichtungen auf der linken Führerstandsseite installiert (VT und Ellok), bei einigen ET-Baureihen auch in der Mitte. Mehrere Mitfahrten auf den Ellok-BR „Da“, „F“ und „Rc2“ bzw. „Rc3“ hinterließen einen fremdartigen Eindruck. Das Führerbremsventil befand sich ganz links. Beim alten Knorr-Ventil, Ba St 10, befand sich der Führerbremshebel in der Fahrtstellung in Richtung „Lokf.“ u. wurde in den einzelnen Bremsstufen bis zur Schnellbremsstellung linksständig weggeschoben. Der Stufenwähler bzw. die Schaltkurbel und sämtliche Schaltelemente für die Hilfsbetriebe waren dagegen mit der rechten Hand zu betätigen. Ein deutscher Lokführer würde bei einer derartigen Anordnung für jede Schalthandlung die Arme über Kreuz legen... Sämtliche Lichtsignale (Formsignale gibt es in den südlichen Direktionsbezirken nicht mehr), und Kennzeichen aller Art ste-

kehr. Ebenso hielten es die Staatsbahnen von Baden und Hannover. Hier kam es 1866 unter dem Einfluß von Preußen zum Wechsel auf die rechte Seite, während in Baden die Züge bis in die 80er Jahre links fuhren. Erst im Sommer 1888 wurde auch hier die Umstellung auf Rechtsverkehr abgeschlossen. Seitdem wird bis auf wenige regionale Ausnahmen bei den deutschen Eisenbahnen einheitlich rechts gefahren. Ausgewählte Streckenabschnitte werden heute bei der DR und DB planmäßig im Linksbetrieb befahren. Es handelt sich dabei um stark belastete Streckenabschnitte, die signaltechnisch so gesichert wurden, daß jedes der beiden Gleise ohne weiteres in jeder Richtung befahren werden kann. Dieses Verfahren wird Gleiswechselbetrieb genannt. K.-Fr. Walbrach, Idstein (BRD)

**Dampflokomotiven in Vietnam**  
Auf „Leser fragen...“ („me“ 2/1984 Seite 2) möchte ich noch einmal zurückkommen. Es handelt sich um eine Lokomotive aus der Serie 141.501–141.515 der Vietnam Hoa Xa (Vietnamesische Staatsbahn). Der Erbauer ist SACM (Grafenstaden), Fabrik-Nr. 8028–8043, Baujahr 1947. Es gab noch ein weiteres Baules dieses 1'D1'h2-Typs mit den Nummern 141.516–141.527. Diese dürften auch von SACM sein. Leider sind die Fabrik-Nr. nicht bekannt. Foto: Die 141.501, SACM 8028/1947 U. Bergmann, Hamburg



hen selbstverständlich links von Strecken- und Bahnhofsgleisen, auch auf eingleisigen Strecken. Eine Umstellung auf Rechtsbetrieb ist bei den SJ nicht geplant, da sie zu den übrigen Bahnverwaltungen, ausgenommen der NSB, keine Landverbindung hat. G. Zeitz, Berlin

Auch auf deutschem Boden sind die Züge nicht immer rechts gefahren. Die Leipzig-Dresdner Eisenbahn, die als erste zweigleisig ausgebaut war, bevorzugte in den ersten Jahren den Linksver-

## Auch dienstlich nicht zu verachten!



Fotografiert an einem Bahnsteigende in Saalfeld von U. Maschek, Magdeburg

D 240 Ankunft 6.30 Uhr

D 240 30min Verspätung

D 240 100min Verspätung

**Jetzt als Piktogramm**  
Rationeller aber mit Humor sollen ab April die Reisenden auch über unangenehme Dinge informiert werden. Solche aufwendigen Texte wie: „Der D 559 von Stralsund nach Eisenach hat voraussichtlich 100 Minuten Verspätung. Wir bitten um Verständnis (!) und vor allen Dingen um Ruhe!! Schließlich hat ja die Fahrkarte vier Tage Gültigkeit!!!“ entfallen künftig. me (frei nach „Eulensp.“ 43/85)

**Leser antworten ...**  
**Linksbetrieb**  
Der Anteil linksbetriebener Eisenbahnstrecken bei verschiedenen europäischen Staatsbahnen (siehe „me“ 5/1985, S. 3) ist an sich recht groß; am bekanntesten sind Großbritannien (BR) und Frankreich (SNCF), etwas weniger herumgesprochen haben sich die Österreichischen Bundesbahnen (ÖBB) und die Staats- und Privatbahnen in Schweden (SJ und TGO)). In Österreich fuhr man bis 1938 grundsätzlich links. Danach begann die Umrüstung bedeutender Hauptstrecken auf Rechtsbetrieb, die sich bis zum Sommer 1942 hinzog. Bis auf einige Ausnahmen wurden in den nachfolgenden Jahren keine Umbauarbeiten mehr durchgeführt. So war die Franz-Josefs-Bahn (FJB) Wien–Gmünd auf dem Abschnitt Wien FJB–Schwarzenau (154 km) im zweigleisigen Betrieb bis 1968 grundsätzlich nur linksseitig befahrbar; und damit standen auch sämtliche Signale links vom Streckengleis. Später wurde der Abschnitt Schwarzenau–Eggenburg–Abs-

Siegfried Graßmann, Gräfenhainichen

## 75 Jahre Bahnkraftwerk Muldenstein

Seit der Jahrhundertwende gab es beachtliche Erfolge, die Elektroenergie auch für die Eisenbahn nutzbar zu machen. Sie veranlaßten schließlich die Königlich-Preussische Eisenbahn-Verwaltung (KPEV) auf dem 26 km langen Streckenabschnitt Dessau-Bitterfeld den elektrischen Zugbetrieb mit einphasigem Wechselstrom zu erproben.

Schon damals war die Elektrifizierung des 287 km langen mitteldeutschen Ringes Magdeburg-Dessau-Bitterfeld-Leipzig-Halle-Magdeburg geplant. Mit Gesetz vom 29. Juli 1909 bewilligte der Landtag die Mittel in Höhe von zwei Millionen Mark für den Versuchsbetrieb zwischen Dessau und Bitterfeld. Die dafür erforderliche Energie sollte durch das zu errichtende Bahnkraftwerk Muldenstein geliefert werden, das nicht an der ehemaligen Versuchsstrecke, sondern 5,1 km von Bitterfeld entfernt an der Strecke Berlin-Halle, in der Nähe der damaligen Güterladestelle Muldenstein, entstand.

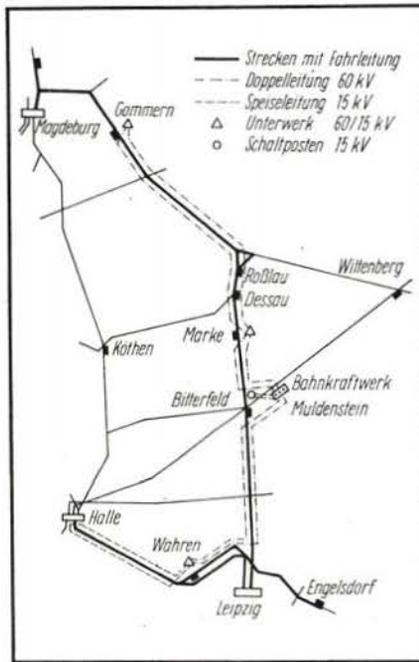
Ausschlaggebend für die Wahl des Standortes waren die günstige Lage zu den Braunkohlelagerstätten des mitteldeutschen Raumes und zur Mulde, aus der das Kühlwasser gewonnen wird, sowie die vorteilhaften Geländebeziehungen.

Am 18. Januar 1910 erfolgte der erste Spatenstich zum Bau des Kraftwerkes. Genau ein Jahr später, am 18. Januar 1911, fuhr erstmalig eine elektrische Lokomotive auf der Strecke Bitterfeld-Dessau, und ein Tag später fanden die offiziellen Eröffnungsfahrten mit durch Elloks bespannten Zügen statt.

Als Baustufe I wurden in Muldenstein zunächst nur die für den Versuchsbetrieb notwendigen Anlagen errichtet. Das vorübergehende Kesselhaus befand sich in einem Fachwerkbau. Die darin vorhandenen Fundamente, Kessel und der Schornstein waren bereits ein Teil der endgültigen Anlage. Die ersten beiden Dampferzeugergruppen, bestehend aus zwei Steilrohrkesseln der Bauart Garbe und zwei Steilrohrkesseln der Bauart Stirling lieferten Heißdampf mit einer Temperatur von 375 °C und 1,5 MPa Druck.

Ebenso gab es für die Wasserversorgung, die Kohle- und Aschebeförderung zunächst nur provisorische Ein-

richtungen. Lediglich das Maschinenhaus und der unterirdische Wasserzu- und -ablaufkanal wurden bereits in der endgültigen Form hergestellt. Den Innenausbau des Maschinenhauses behielt man sich für die II. Baustufe vor, da hier die Transformatoren und die gesamte Schaltanlage für den Versuchsbetrieb untergebracht werden mußten. Es wurde ein Turbogenerator, bestehend aus einer „5000-pferdigen“ Dampfturbine der Allgemeinen Elektrizitäts-Gesellschaft (AEG) und einem Generator der Siemens-Schuckert-Werke (SSW) aufgestellt. Der installierte Generator



1 Lage des Bahnkraftwerkes Muldenstein im elektrifizierten Streckennetz, Stand 1923

erzeugte eine Dauerleistung von 3000 kW. Die Frequenz des Einphasenwechselstromes betrug dabei 15 Hz. Zwei Kraftwerkstransformatoren setzten die Spannung auf 60 kV herauf. Diese Leistung wurde zunächst mit einer provisorischen Freileitung, später mit zwei Freileitungen zum vorläufigen Unterwerk (Uw) Bitterfeld transportiert. Es transformierte die Spannung auf 10 kV herab und speiste die Strecke Bitterfeld-Dessau. Erst während des Versuchsbetriebes ging man zu dem im Jahre 1912 zwischen den deutschen Länderbahnverwaltungen festgelegten Einheitsstromsystem von  $16\frac{2}{3}$  Hz, 15 kV über. Das Unterwerkgebäude dient heute nach einigen Umbauten als Wohngebäude. Für die Erprobung von Hochspannungskabeln wurden von den Siemens-Schuckert-Werken sowie der Felten und Guillaume-Carlswerke AG je zwei 60-kV-Einfachkabel zwischen dem Bahnkraftwerk und dem Uw Bitterfeld verlegt. An beiden Kabeln traten häufig Spannungsdurchschläge auf, so daß sie auf Dauer ungeeignet waren.

Nach Abschluß der Versuche und dem Vorliegen günstiger Betriebsergebnisse stimmte die KPEV der Elektrifizierung der Strecken Magdeburg-Dessau, Bitterfeld-Leipzig und Leipzig-Halle zu. Somit konnten ab 1. August 1911 die weiteren Bauarbeiten im Bahnkraftwerk Muldenstein fortgeführt werden. Folgende Anlagen waren herzustellen: Die Brücken für die Kohlezuführungsgleise, die Schornsteine, das Kesselhaus, das Maschinenhaus, das Schalthaus, die Kühlwasserversorgungsanlage für den Kondensationsbetrieb, das sogenannte Wohlfahrtsgebäude (heute als Verwaltungsgebäude genutzt), die Beamten- und Arbeiterwohnhäuser, das Gebäude für die Ascheabsaugvorrichtung, der Ölkeller sowie Gleis- und Straßenanlagen. Das Kraftwerk erhielt dadurch die im wesentlichen noch heute sichtbare Gestalt. Parallel zu den Gleisen der Strecke Bitterfeld-Berlin wurden das Kesselhaus, das Maschinenhaus und das Schalthaus errichtet. Die drei mittig im Kesselhaus stehenden 103,6 m hohen Schornsteine erforderten z. T. umfangreiche Gründungsarbeiten. Der in Klinkerbauweise entstandene Schornstein II wurde nach viermonatiger Bauzeit fertiggestellt. Um jeden Schornstein wurden acht Kessel von je 9 bis 12 t Dampferzeugung pro Stunde aufgestellt. Über den sich an den Längswänden des Kesselhauses befindlichen Heizerständen liegen die Kohlebunker und darüber die Kohlezuführungsgleise.

Bis heute wird die Kohle mit Selbstentladewagen direkt in die Kohlebunker transportiert, um dann mittels Schwerkraft die Roste der Dampferzeuger zu beschenken.

Im Maschinenhaus wurden vier weitere Turbogeneratoren analog dem des Versuchsbetriebes aufgestellt. Die Turbinen waren direkt mit dem Generator gekoppelt; je zwei wurden von der AEG und den Maffei-Schwartzkopff-Werken geliefert. Jeder Generator gab eine Dauerleistung von 3,3 MW ab. Somit waren insgesamt 16,5-MW-Dauerleistung im Bahnkraftwerk installiert. Über die zum größten Teil auf dem Fahrleitungsgestänge der elektrischen Strecken mitgeführten 60-kV-Freileitungen wurden die Unterwerke Wahren, Marke und Gommern gespeist. Zur Zu- bzw. Ableitung des Kühlwassers für die Kondensatoren der Turbinen sind unterirdisch und übereinanderliegend zwei Kanäle aus Beton zwischen dem Maschinen- und Kesselhaus errichtet worden.

Im Mai und Juni 1914 wurden die Strecken Wahren-Engelsdorf und Bitterfeld-Leipzig erstmalig eingeschaltet. Doch schon am 1. August desselben Jahres mußte mit Kriegsausbruch der elektrische Betrieb eingestellt werden. Die kupfernen Fahrleitungen wurden demontiert und der Rüstungsindustrie zugeführt. Von 1915 bis Kriegsende diente das Kraftwerk zur Luftstickstoff-

gewinnung. 1922 baute man die hierzu zusätzlich errichteten Anlagen wieder ab.

Ende September 1921 nahm das Bahnkraftwerk Muldenstein den Betrieb wieder auf. Bis zum 16. Mai 1923 waren die Strecken Halle–Leipzig–Bitterfeld–Dessau–Magdeburg auf elektrischen Betrieb umgestellt. Aufgrund finanzieller Schwierigkeiten wurde aber erst am 7. Oktober 1934 der elektrische Betrieb auf der Strecke Halle–Köthen–Magdeburg aufgenommen.

Im Jahre 1929 ließ die Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft im Kraftwerk Muldenstein einen 10-MW-Turbogenerator mit einem Übersetzungsgetriebe v. 1:3 aufstellen. Dadurch konnte die Wärmewirtschaft des Kraftwerkes verbessert werden. Der anfänglich nicht sonderlich dichte Fahrplan hatte eine stark wechselnde Kraftwerksbelastung zur Folge, die die Feuerführung der Dampferzeuger sehr erschwerte. Daher entschloß man sich zur Aufstellung zweier Dampfspeicher der Bauart Ruths. Die genannte neue Turbine wurde für gemischten Frischdampf-Speicherdampfbetrieb ausgelegt. Da diese Wärmespeicher bis zur Leistungsgrenze beansprucht wurden, rüstete man eine Kesselgruppe mit Braunkohlenstaubfeuerung aus und errichtete 1935 eine Kessel mit Krämer-Mühlenfeuerung. Als Ersatz für eine ältere Turbine kam im selben Jahr ein weiterer 10-MW-Turbogenerator hinzu. Turbine und Übersetzungsgetriebe wurden von der AEG, der Generator von den SSW geliefert. Die Gesamtleistung betrug somit 33,2 MW (vier Maschinensätze je 3,3 MW und zwei Maschinensätze 10 MW).

Ende der 30er Jahre wurde die Elektrifizierung der Strecke München–Berlin in Angriff genommen. In Vorbereitung des zu erwartenden hohen Leistungsbedarfs im Bahnenergienetz wurde von 1938 bis 1941 das Reichsbahnkraftwerk (RKW) Muldenstein rekonstruiert. Im Kesselhaus lösten sechs große Dampferzeuger (DE) mit Mühlenfeuerung von den Babcock- und Wilcox-Dampfkesselwerken AG, Borsig Berlin und den Dürrwerken AG die alte Technik ab. Jeder DE lieferte maximal 40 t Dampf pro Stunde mit 3,5 MPa Betriebsdruck und einer Temperatur von 435 °C über zwei neu aufgestellte Dampfverteiler an die drei neuen 11,3 MW-Turbogeneratoren. Im Maschinenhaus wurden die vier kleinen Turbogeneratoren demontiert und drei Turbogeneratoren, zwei Hauptturbogeneratoren und ein Notstromdieselaggregat aufgestellt. Die beiden Hauptturbogeneratoren waren von der AEG zur Erzeugung von 50-Hz-Drehstrom für die Eigenbedarfsversorgung des Kraftwerkes aufgestellt. Sie hatten je eine Leistung von 3,2 MW. Die Lastspitzen des neu aufgebauten 100-kV-Netzes und des alten 60-kV-Netzes könnte mit Hilfe eines Kuppelumspan-

ners auf alle Maschinen des Kraftwerkes übernommen werden.

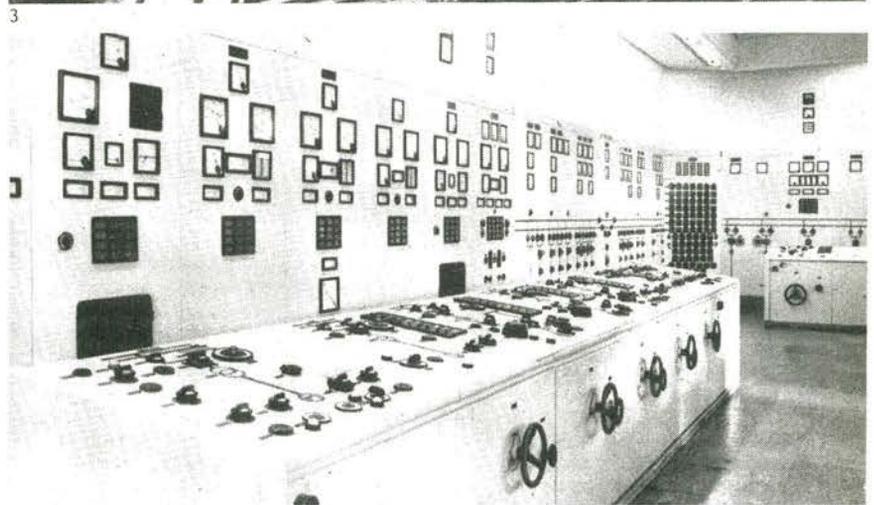
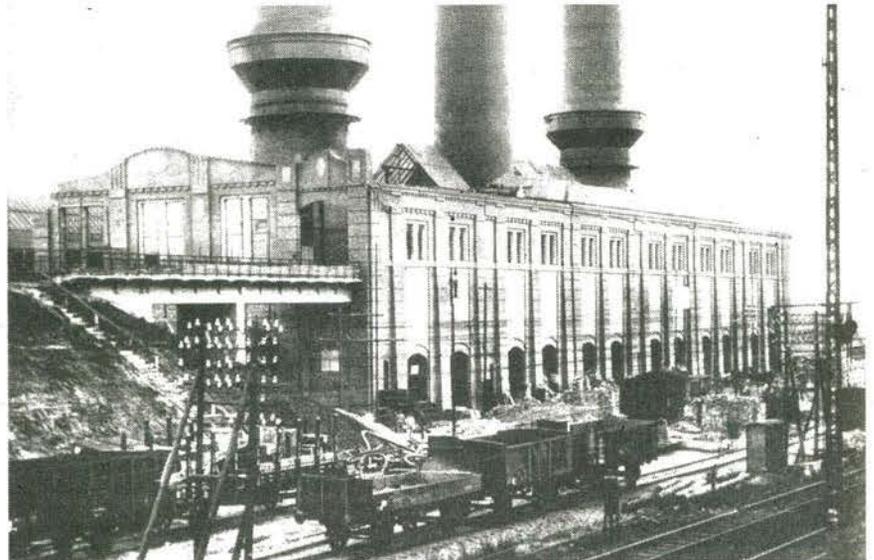
Neu errichtet wurden außerdem die Schaltwarte, Speisewasseraufbereitungsanlage, die Eigenbedarfs- und Kühlwasserversorgungsanlagen sowie das Einlaufbauwerk mit geänderten Zu- und Ablaufkanälen. Die Gesamtleistung des Reichsbahnkraftwerkes erhöhte sich mit diesen Rekonstruktionsmaßnahmen auf 56,5-MW-Dauerleistung. Eine 100-kV-Fernleitung verband das Reichsbahnkraftwerk Muldenstein mit

2 Ansicht des Kesselhauses mit den Brücken für die Kohlezufahrgleise um 1913. Im Vordergrund die Gleise der Strecke Bitterfeld–Berlin. Heute befindet sich auf diesem Gelände eine Schweißanlage des Obw Leipzig. Mitte der 50er Jahre wurde die Hauptstrecke verlegt, weil hier die Kohlevorkommen durch den Tagebau Muldenstein abgebaut wurden.

(Repro aus (3))

3 Heutiger Zustand der Schaltwerke des RKW „DSF“ Muldenstein.

Zeichnung: Verfasser; Fotos: Sammlung Verfasser (2), Verfasser (3)



den Bahnstromerzeugern des süddeutschen Netzes und den Unterwerken der Strecke München–Halle.

Der elektrische Zugbetrieb im mitteldeutschen Netz wurde bekanntlich im März 1946 eingestellt, da die Fahrzeuge und Anlagen unter die Reparationsleistungen an die Sowjetunion fielen. Die Demontage des Reichsbahnkraftwerkes Muldenstein begann am 1. April 1946 und war nach einem Jahr beendet. In den Jahren danach wurden in den Gebäuden des Kraftwerkes Lokvorwärmer aller Typen und Kleintransportbehälter für das RAW Halle repariert.

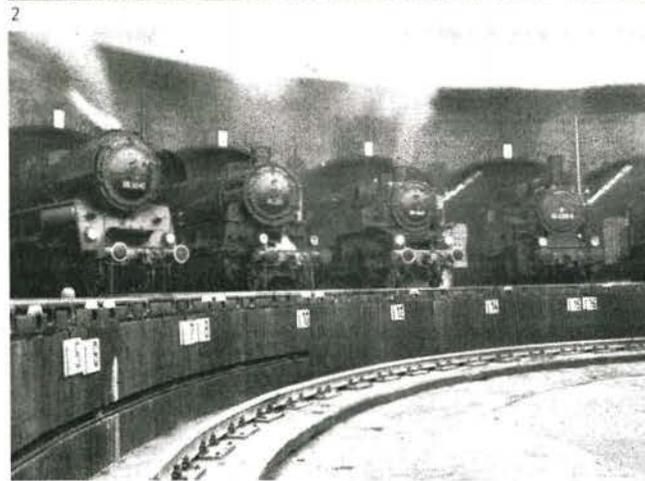
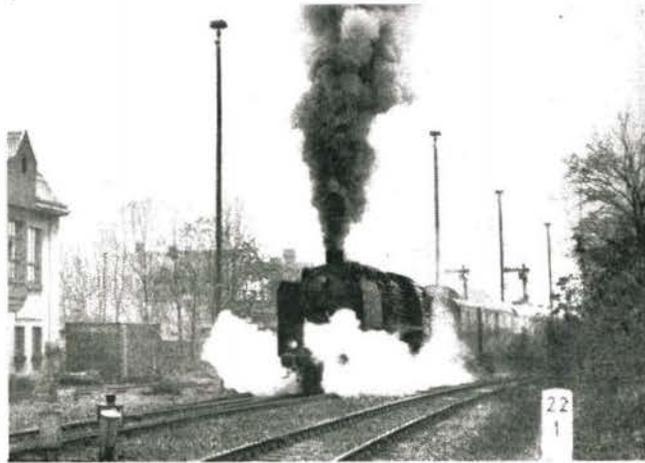
Im Sommer 1952 stellte die Sowjetunion

die Maschinen und Anlagen des Kraftwerkes Muldenstein zum Wiederaufbau zur Verfügung. Im wesentlichen wurden die Anlagen so aufgebaut, wie sie vor dem Abbau bestanden. Ältere Kessel und Turbinen der Turbogeneratoren 1 und 2 wurden infolge Überalterung und zur Vereinfachung des Dampfregimes nicht wieder errichtet. Am 27. Juli 1955 fand unter Beteiligung des damaligen Verkehrsministers Erwin Kramer die offizielle Wiederinbetriebnahme des Reichsbahnkraftwerkes Muldenstein statt. Mit Beginn des elektrischen Zugverkehrs auf der Strecke Halle–Köthen am 1. September 1955 nahmen die An-

**Jubiläum im Vogtland**

Vor nunmehr vier Monaten wurde in der Textilarbeiterstadt Falkenstein ein doppeltes Eisenbahnjubiläum gefeiert. Die von Herlasgrün und Zwickau hier einmündenden Strecken bestehen 120 bzw. 110 Jahre. Am 1. November 1865 wurde die „Vogtländische Eisenbahn“ eröffnet, die in Herlasgrün von der ehemaligen Sächsisch-Bayerischen Bahn abzweigt und den Städten Auerbach, Falkenstein, Oelsnitz und Adorf einen gewaltigen wirtschaftlichen Aufschwung brachte. Obwohl das Teilstück bis Oelsnitz später zur Sekundärbahn „degradiert“ wurde, hat die heutige Kursbuchstrecke 444 Herlasgrün – Falkenstein besonders im Güterverkehr große Bedeutung. Gleiches trifft für die am 29. November 1875 eingeweihte Strecke Zwickau – Falkenstein zu. Sie hatte von Anfang an für die Wirtschaft der Gölzschtalstädte eine große Bedeutung. In Vorbereitung dieses Doppeljubiläums entwickelten die Eisenbahner des Dienstortes Falkenstein vielfältige Aktivitäten. Am 2. November 1985 verkehrte ein Sonderzug, bestehend aus der Zwickauer 50 849 und dem Traditions-Eilzug über die genannten Strecken, die – von Ausnahmen abgesehen – schon seit vielen Jahren dampffrei sind. Im Falkensteiner Heimatmuseum

gab es eine Sonderausstellung. Abb. 1 zeigt den Sonderzug bei der Fahrt am 2. November 1985 aus dem Bahnhof Falkenstein. Text und Foto: W. Rettig, Görlitz



**Attraktion im Heizhaus**

Das Heizhaus Hilbersdorf, seit 1969 Bw Karl-Marx-Stadt/Betriebsteil Hilbersdorf, bestand

am 30. Oktober 1985 85 Jahre. Neben einer Reihe von Diesellokomotiven der BR 132, die hauptsächlich auf den Strecken nach Elsterwerda und Borna verkehren, sind gegenwärtig 25 Lokomotiven der BR 50, darunter die 50 2740, die Museumslok 38 205 und die 86 1049 hier beheimatet. Zum Jubiläum ließ man sich etwas einfallen. Außerhalb der obligatorischen Lokschau wurden am 18. Oktober vorigen Jahres die 50 2740, 3698, 3628, 1002, 58 3047, 58 261, 86 1049, 94 2105 und 38 205 vor dem Haus 1 zur Lokparade aufgestellt. Je eine Lok der BR 250, 132, 118 und 106 rundeten das Bild ab.

Attraktion am 19. und 20. Oktober 1985 war ein Güterzug, der von Karl-Marx-Stadt nach Freiberg fuhr und mit den Lokomotiven 44 1093, 58 3047 und 50 1002 bespannt war.

Die auf Abb. 2 zu sehenden Lokomotiven gehörten entweder selbst zum Bw Karl-Marx-Stadt, oder es waren Vertreterinnen dieser BR hier beheimatet. Über mehrere Jahrzehnte wurden die Loks der BR 58 (bis 1974), 86 (bis 1974; die 86 1049 noch heute, gehört als betriebsfähige Heizlok zum Bw Karl-Marx-Stadt), und 94<sup>19-21</sup> (bis 1968) hier eingesetzt.

Text und Foto: S. Künzel, Karl-Marx-Stadt

lagen den Dauerbetrieb auf. Bis Ende der 50er Jahre wurden sieben Mühlenkessel und drei Turbogeneratorsätze (je 11,3 MW) installiert. Als Ersatz für die Turbinen der Turbogeneratoren 1 und 2 kamen zwei 50-Hz-Motorgeneratoren hinzu. So entstanden zwei stationäre Umformersätze, die den Bahnstrom mit der Frequenz von 16 2/3-Hz in 50-Hz-Drehstrom und umgekehrt umwandeln konnten. Mit Hilfe dieser Umformer wurde überschüssige Energie über eine für den Eigenbedarf des Kraftwerkes neu errichtete 30-kV-Schaltanlage in das 50-Hz-Netz der chemischen Industrie abgegeben. Mit der ständigen Erweiterung des elektrifizierten Streckennetzes stieg der Bahnenergiebedarf stark an; die Richtung des Energieflusses der Umformer kehrte sich um. Der hierzu benötigte Strom wurde über eine neu aufgebaute 110-kV-Freiluftschaltanlage aus dem 50-Hz-Landesnetz bezogen.

Nach erfolglosen Versuchen, 50-Hz-Drehstrom mittels Quecksilberdampfgleichrichter direkt in 16 2/3-Hz-Bahnstrom umzuformen, wurden zu diesem

Zweck 1967 zwei fahrbare Synchronumformer in Betrieb genommen. Sie stellten den Prototyp für weitere Umformer dar und speisen derzeit den Knoten Bitterfeld mit Bahnenergie.

Die Bahnmaschinen 3, 4 und 5 versorgen gegenwärtig über eine 110-kV-Ringleitung im Parallelbetrieb mit den zentralen Umformerwerken Karl-Marx-Stadt und Dresden-Niedersedlitz das sogenannte sächsische Dreieck und einige andere Strecken im Raum Halle/Leipzig. Über eine 60-kV-Stichleitung wird das Umformer Köthen mit Bahnstrom beliefert. Von den Umformersätzen läuft zeitweise ein 16 2/3-Hz-Generator als Phasenschieber zur Verbesserung der Netzverhältnisse.

Die hohen Anforderungen des Elektrifizierungsprogrammes der Deutschen Reichsbahn machen auch vor dem heutigen Reichsbahnkraftwerk „DSF“ Muldenstein keinen Halt. Besonders auf dem Gebiet der Dampferzeugung und -fortleitung sowie im Maschinenbau sind in den letzten Jahren effektive Rationalisierungsvorhaben verwirklicht worden. Dadurch wurde Verbrauchs-

energie im erheblichen Umfang eingespart. Werk tätige konnten für andere wichtige Tätigkeiten freigesetzt werden. In der Perspektive soll der Bahnstrom noch effektiver als bisher erzeugt werden, und neue Kapazitäten sind zur eigenen Reparatur an Anlagen und Ausrüstungen vorgesehen.

**Quellenangaben**

- (1) Heyden: Die elektrische Zugförderung auf der Strecke Dessau – Bitterfeld. Elektrische Kraftbetriebe und Bahnen, Jg. IX, Heft 16/17.
- (2) Königl. Eisenbahndirektion Halle a. Saale: Die Anlagen zur elektrischen Zugförderung auf der Strecke Dessau – Bitterfeld und ihre Erweiterung nach Magdeburg, Leipzig und Halle.
- (3) Mentzel: Bauanlagen für die Herstellung der elektrischen Zugförderung auf den Eisenbahnlinien Magdeburg – Bitterfeld – Leipzig – Halle. Zeitschrift für Bauwesen 1914
- (4) Tetzlaff: Elektrische Betriebsöffnung Dessau – Bitterfeld vor 25 Jahren. Elektrische Bahnen (EB) 1936
- (5) Tetzlaff: Elektrisierung der Reichsbahnstrecke Halle – Magdeburg EB 1935
- (6) Glanert: Die Entwicklung des elektrischen Zugbetriebes in der 20er Jahren in Mitteldeutschland. „me“, Heft 8/1976.
- (7) Schmitt, Kloss u. Klüsche: Betriebserfahrungen und Erweiterungsarbeiten in Reichsbahn-Wärme Kraftwerken. Ergänzungsheft 1941 der EB: Das elektrische Eisenbahnwesen der Gegenwart
- (8) Angaben langjähriger Mitarbeiter des RKW.

Thomas Frister (DMV), Gera

## Die Baureihe 58.30 im Bw Gera

*Zu den markantesten Lokomotiven des Bw Gera gehörte die Baureihe 58.30. Fast 17 Jahre, vom 7. April 1960 bis zum 7. März 1977, war sie hier beheimatet. Die BR 58.30 bestimmte nicht nur wesentlich die letzten Jahre des Dampflokgeschehens im Bw Gera, sie beendete in diesem Bahnbetriebswerk auch die Dampflokzeit.*

*Insgesamt waren in Gera 36 Lokomotiven – davon allein 19 Erstzuteilungen – stationiert. Dieser Beitrag schließt an unsere Veröffentlichung über die Baureihe 50.30 des Bw Glauchau im „me“ 4/84 auf den Seiten 6 bis 10 an.*

Der Einsatz dieser Lokomotiven ist eng mit der Baureihe 58.10-21 im Bw Gera verknüpft; zählte doch Gera seit den 20er Jahren zur Hochburg dieser Lokomotiven im damaligen RBD-Bezirk Erfurt. Von den durchschnittlich 50, während der 30er Jahre im BW Gera stationierten Güterzugschleppenderlokomotiven, zählten stets etwa 20 Lokomotiven zur ehemaligen preußischen Gattung G 12. Nach dem zweiten Weltkrieg wuchs die Bedeutung der Baureihe 58.10-21 bei der Zugförderung im Bereich des BW Gera weiter an. In den Jahren 1951 und 1952 erreichte sie mit 44 bzw. 43 Maschinen den höchsten Bestand.

Welche Gründe gab es nun, die inzwischen rekonstruierten Lokomotiven ab April 1960 in beachtlicher Stückzahl im Bw Gera zu beheimaten?

Da sind zunächst die starken Neigungen der von Gera ausgehenden Strecken zu nennen, die – mit Ausnahme der Elstertalbahn und ihrer natürlichen Fortsetzung nach Zeitz–Leipzig – alle das Elstertal verlassen. Deshalb waren von jeher leistungsfähige Lokomotiven erforderlich. Aber besonders die Strecke Gera–Weida–Mehltheuer–Gutenfürst war 1960 für die damals zuständige Rbd Dresden der Anlaß, die Baureihe 58.30 in Gera zu konzentrieren. Durch die Elektrifizierung der Strecken Leipzig–Werdau–Reichenbach (V.) und Werdau–Zwickau wurde ein Großteil des grenzüberschreitenden Güterverkehrs über Gera–Mehltheuer zur Grenzübergangsstelle Gutenfürst geleitet. Mit der Baureihe 58.30 war es nun möglich, die

1 500-t-Züge (einschließlich Schiebeloks) erheblich besser zu fahren als mit den bisher eingesetzten alten G 12-Lokomotiven. Die Baureihe 44 konnte nach Gutenfürst nicht verkehren, da die Strecke zwischen Weida und Mehltheuer nicht für 20-t-Achsfahrmasse zugelassen war. An das Lokpersonal wurden bei den durchgehenden Güterzügen außerordentlich hohe Forderungen gestellt, da zwischen Gera (192 ü. NN) und Gutenfürst (569 ü. NN) bei einer Entfernung von 69 km die Strecke bis auf zwei kleine Abschnitte ständig steigt.

Das Bw Gera erhielt aufgrund der hohen Transportleistungen im grenzüber-

für andere Bahnbetriebswerke, so für die Bw Werdau, Dresden-Friedrichstadt und Engelsdorf.

### Von 1969 bis 1973

Ab 1969 gab es nun größere Bewegungen im Lokomotivbestand der Baureihe 58.30! Die traditionellen „58.30-Bw“ Engelsdorf und Dresden-Friedrichstadt gaben nach und nach ihre Bestände ab. Von 1969 bis 1972 kamen acht Lokomotiven dieser Baureihe nach Gera. Sie ersetzen hier ab 1969 die inzwischen abgestellten bzw. abgegebenen Lokomotiven der Baureihen 44 und 58.10-21. Im Mai 1970 endete schließlich der Einsatz der 44er, und am 19. Juni 1971 wurde



schreitenden Güterverkehr neben Loks der Baureihe 50.0-31 ab 1961 insgesamt sieben Maschinen der Baureihe 50.35-37. Sie übernahmen unter anderem die Beförderung des Schnellzugpaars D 137/138 zwischen Gera und Hof. Doch zurück zur Stationierung der Baureihe 58.30 in Gera. Sie läßt sich in vier Zeitabschnitte unterteilen.

### Von 1960 bis 1969

Am 7. April 1960 wurde die erste „Reko“ – so wurde die 58.30 beim Lokpersonal im Bw Gera genannt –, die 58 3030, in Betrieb genommen. Bis zum 1. September 1962 (58 3056) folgten nun weitere 18 Maschinen. Weitere vier Lokomotiven kamen zwischen September und Dezember 1962 vom Bw Döbeln nach Gera hinzu (Tabelle 4).

Ab 1960 wurde aber auch der Bestand an Lokomotiven der Baureihe 58.10-21 schrittweise verringert.

Als dann der Streckenabschnitt bis Reichenbach (V.) am 20. Dezember 1963 an das elektrifizierte Netz angeschlossen war und der grenzüberschreitende Güterverkehr wieder über Werdau–Plauen oberer Bahnhof lief, wurden die vier ehemaligen Döbelner Maschinen zwischen Januar und März 1964 an das Bw Dresden-Friedrichstadt abgegeben. Bis 1969 gehörten dann stets 19 bzw. 20 Lokomotiven zum Geraer Bestand.

Das Bw Gera leistete allerdings hin und wieder mit seinen 58.30 auch „Lokhilfe“

1 Von 1960 bis 1971 gehörte ein solches Motiv zum täglichen Bild. Diese Aufnahme mit den Lokomotiven 58 1800 und 58 3006 entstand am 5. Juli 1974 vor dem Schuppen 2 des Bw Gera.

2 Rund einen Monat älter ist dieses Foto von der 58 3029 vor dem Schuppen 1 des Bw Gera.

die letzte G 12 (58 1800) an das Bw Aue abgegeben. Somit waren von Ende 1970 bis 1972 jeweils 27 Lokomotiven dieser Baureihe im Bw Gera; eine Anzahl, die wohl kein anderes Bahnbetriebswerk aufweisen konnte!

### Von 1973 bis 1975

Diese Zeitspanne wurde vom Traktionswechsel im Bw Gera bestimmt; am 29. September 1975 fand die letzte Planfahrt mit der 58 3042 statt. In den Jahren 1974 und 1975 nahm der Dampflokbestand rapide ab. Schon 1974 wurde ein Großteil der Maschinen nicht mehr benötigt (Tabelle 2). Durch die zunehmende Beheimatung von Lokomotiven der Baureihen 110 und 120 (die Baureihe 118.0 war schon seit 1968 in Gera) wurden Leistungen der 58.30 überflüssig. Hinzu kam, daß ab Sommerfahrplan 1974 die drei im Lokbahnhof Greiz eingesetzten 58.30 durch Reichenbacher 50.0-31 ersetzt werden konnten. Durch die Zuführung von Lokomotiven der Baureihe 118.2-4 ab September 1974 wurden faktisch alle Dampflokleistungen auf der alten Stammstrecke Gera–Mehltheuer–Schönberg überflüssig.

Die Bahnbetriebswerke Riesa und Glauchau erhielten alle überflüssigen Lokomotiven (Tabelle 5). Im Januar und Februar 1975 wurden nochmals drei Maschinen aus dem Bw Glauchau (58 3011, 58 3013 und 58 3016) übernommen, die meist abgestellt waren.

Am 29. September 1975 beendete die mit Girlanden geschmückte 58 3042 zwischen Zeitz und Gera zunächst offiziell die Dampflozeit im Bw Gera – das Ende der 58.30 war damit allerdings noch nicht gekommen!

**Von 1975 bis 1977**

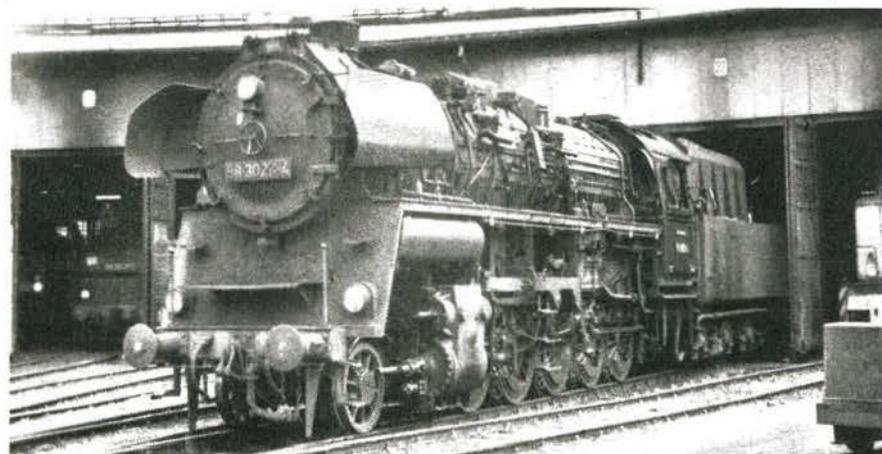
Die Traktionsumstellung verlief nicht problemlos, so daß ab Oktober 1975 er-

chungen in Gera bis zum 2. Juni 1976 unter Dampf. An diesem Tag fuhr diese Maschine auf der alten Stammstrecke nach Mehltheuer und Schönberg und wurde am folgenden Tag abgestellt.

Bis August 1976 war dann die 58 3044 zeitweise in Betrieb. Die allerletzten Einsätze einer Geraer 58.30 fanden zwischen dem 21. Januar 1977 und dem 7. März 1977 mit der Lok 50 3044 auf den Strecken Glauchau-Göschwitz, Gera-Zwickau sowie auf der Strecke nach Mehltheuer statt. 1978 standen allerdings noch einmal die Lokomotiven 58 3013 und 58 3016 unter Dampf.

**Die 58.30 in den Einsatzstellen**

In der Triebfahrzeugeinsatzstelle Greiz wurden die 58.30 ab dem Winterfahrplanwechsel 1963/1964 stationiert. Mit Beginn des Sommerfahrplanabschnittes 1974 übernahmen Reichenbacher Loks der Baureihe 50.0-31 ihre Aufgaben. Zuletzt waren in Greiz drei Maschinen eingesetzt. Im Jahre 1974 handelte es sich um die 58 3031, 58 3040 und 58 3043. Jeweils eine Maschine gehörte bis 1975 zur Triebfahrzeugeinsatzstelle Wünschendorf (Elster). Zuletzt waren hier die 58 3040 (1974) und 58 3041. Die Triebfahrzeugeinsatzstelle Eisenberg erhielt die Baureihe 58.30 erst mit Beginn der 70er Jahre. Als nach der Stilllegung des Streckenabschnittes Eisenberg-Porstendorf im Jahre 1969 die Triebfahrzeugeinsatzstelle Eisenberg dem Bw Gera zugeordnet wurde, übernahm zunächst eine Lokomotive der Baureihe 58.10-21 die Planleistungen. Mit Ausscheiden dieser Baureihe aus dem Bestand des Bw Gera kam die 58.30 nach Eisenberg. Ihr Dasein – es war stets nur eine Maschine – währte bis zum Jahreswechsel 1973/1974. Seitdem ist eine Lokomotive der Baureihe 110 im Einsatz. Die letzte Eisenberger Dampflo war die 58 3048. Sie beförderte alle Züge auf der KBS 532.



neut die 58.30 gelegentlich Zugförderungsaufgaben übernehmen mußte.

Dazu kamen neue Probleme, die sich aus der erneuten Zuordnung des Bw Gera ab 1. Januar 1976 zur Rbd Erfurt ergaben. Die Rbd Erfurt übernahm zum gleichen Zeitpunkt noch neun Lokomotiven der Baureihe 58.30.

Bis Februar 1976 waren zeitweise zwei Maschinen unter Dampf (58 3013 und 58 3043), die meist für ausgefallene Dieselloks einsprangen. Im gleichen Monat wurde noch einmal die 58 3043 kurzzeitig im Lokbahnhof Greiz stationiert und blieb dann bis auf geringe Unterbre-

neut die 58.30 gelegentlich Zugförderungsaufgaben übernehmen mußte. Beide Maschinen wurden bereits am 30. Januar 1978 an einen Rostocker Baubetrieb verkauft und am 25. August 1978 mit eigener Kraft durch Geraer Personal in das Bw Rostock überführt. Die anderen Lokomotiven standen in Gera und Ronneburg und wurden nach und nach zur Verschrottung in die Reichsbahnausbesserungswerke Meiningen und Stendal überführt.

Außerdem war im Bw Gera die 58 3039 vom 25. September 1979 bis 5. März 1980 als Heizlokesreserve beheimatet. Die Lokomotive wurde im März 1980 an das Wohnungsbaukombinat Gera verkauft.

**Einsatz und Leistungen**

Die 58.30 des Bw Gera verkehrte auf allen von Gera ausgehenden Strecken (Tabelle 3).

Es ist in diesem Rahmen nicht möglich, alle Leistungen, Besonderheiten oder Umläufe darzustellen. Deshalb sollen einige herausragende Leistungen genannt werden.

Da sind die schweren 1500-t-Kohlenzüge im grenzüberschreitenden Verkehr zu nennen, die auf der steigungsreichen Strecke nach Gutenfürst gefahren wurden.

Zu den großen Umläufen gehörte die durch das Personal als „Thüringenrunde“ bezeichnete Leistung von Gera nach Erfurt-Arnstadt-Saalfeld und von dort wieder nach Gera. Hinzu kam die „Vogtlandrunde“, die von Gera über Weida, Mehltheuer nach Plauen oberer Bahnhof führte. Von hier fuhr die Maschine nach Weischlitz, um dann wieder über Plauen oberer Bahnhof, Reichenbach (V.) und Altenburg zunächst nach Meuselwitz zu fahren. Hier fand Personalwechsel statt. Von Meuselwitz ging es dann über Zeitz wieder nach Gera.

Dank der Leistungsfähigkeit der Baureihe 58.30 konnte auch so mancher Zug zwischen Zeitz und Gera mit einer Last von 1800 t gefahren werden. Greizer 58.30 schoben den D 563 zwischen Adorf und Bad Brambach, und Geraer 58.30 beförderten Mitte der 60er Jahre zwischen Zwickau und Gera den E 266.

Auch das eingangs erwähnte Schnellzugpaar D 137/138 wurde mehrfach bei Ausfall der „Plan-50er“ mit einer 58.30

**Tabelle 1** Bestand der Lokomotiven der Baureihen 58.10-21 und 58.30 im Bw Gera jeweils zum 1. Januar des betreffenden Jahres

Baureihe	1960	1961	1962	1963	1964	1965	1966	1967	1968	1969	1970	1971	1972
58.10-21	36	29	21	11	15	13	17	17	11	12	6	3	—
58.30	—	7	14	23	24	20	19	20	20	19	23	27	27

**Tabelle 2** Durchschnittlicher Einsatzbestand der Baureihe 58.30 des Bw Gera im Jahre 1974

Monat	Jan.	Febr.	März	April	Mai	Juni	Juli	Aug.	Sept.	Okt.	Nov.	Dez.
58.30	14	13	15	14	14	9	9	8	7	5	4	5

**Tabelle 3** Streckeneinsatz der 58.30 des Bw Gera (1960–1977)

Gera – Weimar – Erfurt – Arnstadt – Saalfeld	Zeit – Meuselwitz – Grotzsch – Neukieritzsch – Löbstädt
Gera – Saalfeld	Krossen – Eisenberg – Porstendorf – Jena Saalb.
Saalfeld – Göschwitz – Naumburg – Zeitz – Gera	Gera – Wünschendorf – Greiz Weischlitz
Gera – Weida – Mehltheuer – Gutenfürst	Weischlitz – Adorf (V.) – Bad Brambach
Zeulenroda unt. Bf. – Zeulenroda ob. Bf.	Wünschendorf – Werdau – Zwickau
Mehltheuer – Plauen oberer Bahnhof	Zwickau – Neumark – Greiz
Weischlitz – Reichenbach (V.) – Altenburg – Zeitz – Gera; Gera – Zeitz – Pegau	Gera – Ronneburg – Glauchau
Wünschendorf – Weida	Ronneburg – Großröda

Tabelle 4 Stationierungsübersicht der Baureihe 58.30 im Bw Gera

Loknum-mer	Loknum-mer vor Rekon-struktion	Zu-gang von	Bw Gera	abge-ge-nach	Bemerkung/Verbleib	Loknum-mer	Loknum-mer vor Rekon-struktion	Zu-gang von	Bw Gera	abge-ge-nach	Bemerkung/Verbleib
58 3011	58 1909	Dre Glau	23.08.1969–03.09.1969 08.02.1975–05.04.1976	Glau	am 5.7.1976 an Raw Meiningen, 5.4.1976 z, + 8/1976						
58 3013	58 1716	Glau	28.01.1975–30.01.1978		am 30.1.1978 verkauft 25.8.1978 ins Bw Rostock überführt	58 3041	58 1339	ID	11.04.1961–29.03.1978z		Glauchau, + 7/1979 Raw Meiningen abgestellt nach letzter HU am 28.1.1976, 7/1979 ins Raw Stend., + 29.9.1979
58 3015	58 1831	Kms	21.07.1971–24.01.1972	Glau	zuletzt Bw Glauchau	58 3042	58 1426	ID	15.04.1961–01.09.1978 z		Dezember 1975 abgestellt, + 9/1979 Raw Meiningen abgestellt
58 3016	58 1811	Döb Glau	22.09.1962–12.01.1964 31.01.1975–30.01.1978	Dre	am 30.1.1978 verkauft 25.8.1978 ins Bw Rostock überführt	58 3043	58 1207	ID	21.04.1961–28.01.1978 z		3.6.1976, am 9.5.1978 ins Raw Meiningen, + 5/1978
58 3017	AL 5593	Döb	21.09.1962–12.01.1964	Dre	zuletzt Bw Rostock						abgestellt am 7.3.1977
58 3018	58 1336	Döb	30.09.1962–29.02.1964	Dre	zuletzt Bw Glauchau	58 3044	58 1496	Dre	29.09.1969–21.02.1978 z		7/1979 ins Raw Stend. + 9.8.1979
58 3020	AL 5673	Döb Kms	18.12.1962–12.01.1964 01.12.1970–29.09.1972	Dre Rie							abgestellt 3/1974 + 7/1977 Raw Meiningen
58 3021	58 1862	Dre	01.07.1970–08.01.1974	Rie	zuletzt Bw Riesa	58 3045	58 1530	Dre	28.09.1966–22.03.1977 z		
58 3025	58 285	Engf	28.09.1969–29.10.1973	Rie	zuletzt Bw Riesa						
58 3026	58 1718	Dre	22.06.1970–19.03.1974	Rie	zuletzt Bw Riesa	58 3046	58 1622	ID	28.07.1961–10.11.1975	Glau	zuletzt Bw Glauchau
58 3028	58 1630	Dre	30.05.1970–27.09.1973	Glau	zuletzt Bw Glauchau	58 3047	58 1955	ID	23.08.1961–17.10.1975	Glau	betriebsfähiges historisches Triebfahrzeug, z.Z. Bw Glauchau
58 3029	58 1912	Dre	26.09.1969–01.08.1978	z	abgest. nach letzter HU am 26.9.1974 1.8.1978 z, 7/1979 Raw Meiningen, dort + 8/1979	58 3048	58 1508	ID	01.10.1961–30.10.1975	Glau	zuletzt Bw Glauchau + 6/1978 Raw Meiningen
58 3030	58 1263	ID	07.04.1960–24.01.1975	Glau	zuletzt Bw Rostock	58 3049	58 1725	Go	29.12.1973–22.10.1975	Glau	zuletzt Bw Glauchau
58 3031	58 1776	ID	21.04.1960–24.01.1975	Glau	zuletzt Bw Glauchau	58 3051	58 1219	ID	29.12.1961–10.02.1970	Dre	zuletzt Bw Riesa
58 3033	58 1571	ID	12.05.1960–28.09.1973	Glau							
58 3035	58 1428	Go	22.11.1973–08.01.1974	Rie	zuletzt Bw Riesa			Dre	05.11.1970–24.06.1974	Rie	verkauft an VEB Fortschritt Neustadt (Sa.)
58 3036	58 1543	ID	09.08.1960–22.03.1971	Kms	zuletzt Bw Glauchau	58 3052	58 269	ID	14.02.1962–24.06.1974	Rie	zuletzt Bw Glauchau
58 3037	58 1943	Kms ID	22.06.1971–28.09.1971 09.09.1960–12.09.1968	Glau Engf	zuletzt Bw Riesa	58 3053	58 1777	ID	29.03.1962–30.01.1975	Glau	zuletzt Bw Glauchau
58 3038	58 1873	Engf ID	23.12.1968–28.01.1972 30.10.1960–17.06.1966	Kms Engf	zuletzt Bw Riesa	58 3054	58 1229	ID	19.05.1962–29.10.1973	Rie	zuletzt Bw Riesa
58 3039	58 1578	Rie Glau Rie	20.06.1963–31.05.1971 20.07.1971–28.01.1982 25.09.1979–05.03.1980	Glau Kms	3/1980 an WBK Gera verkauft + 1982 Gera	58 3055	58 1651	ID	01.07.1962–11.10.1968	Dre	zuletzt Bw Riesa
58 3040	58 1813	ID	28.12.1960–20.11.1975	Glau	zuletzt Bw	58 3056	58 412	ID	31.05.1969–19.03.1974 01.09.1962–18.12.1972	Rie Rie	zuletzt Bw Glauchau

**Anmerkung:** Bei den Lokomotiven, die im Bw Gera ihren Lebensweg beendeteten, wurde als letzter Tag im Bw das Datum der z-Stellung (Schadpark) gewählt; die Loks waren danach bis zur Überführung ins Raw zwecks Verschrottung noch im Gelände des Bw Gera oder auf Bahnhöfen abgestellt.

**Legende** – Indienststellung nach Rekonstruktion, z – Schadpark, + – zerlegt, Döb – Döbeln, Dre – Dresden-Friedrichstadt, Engf – Engelsdorf, Glau – Glauchau, Go – Gotha, Kms – Karl-Marx-Stadt, Rie – Riesa, AL – Alsace-Lorraine (Elsaß-Lothringen).

nach Hof gefahren. Der Einsatz der 58 3036, 58 3040 und 58 3041 im Jahre 1961 nach Hof dürfte damit im grenzüberschreitenden Schnellzugverkehr wohl einmalig gewesen sein.

Die Maschinen waren beim Personal sehr beliebt. Anfangs gab es zwar allerlei Schwierigkeiten mit den neuen Verbundmischpumpen der Bauart 15-20, die aber im Laufe der Zeit behoben werden konnten. Hinzu kam, daß die Maschinen in Gera seit jeher sorgfältig unterhalten wurden.

Die großzügige Dimensionierung des Kessels mit seiner Verdampfungswilligkeit und die relative Unempfindlichkeit bei der Feuerführung machten die 58.30 zu einer zuverlässigen Lokomotive.

Schließlich waren die Leerlaufleistungen wesentlich besser als bei den alten G 12-Maschinen.

Um so erfreulicher ist es, daß die Deutsche Reichsbahn die 58 3047 als betriebsfähiges historisches Triebfahrzeug erhält. Heute im Bw Glauchau beheimatet, gehörte diese Lokomotive über 14 Jahre lang zum Bw Gera. Der Verfasser behielt gerade diese Lokomotive in guter Erinnerung, hat er doch so manchen Tag als Heizer auf ihr verbracht.

**Quellenangaben**

- (1) Betriebsbücher der Lokomotiven der Baureihe 58.30
- (2) Triebfahrzeugüberwachungsbögen des Bw Gera 1970–1979
- (3) Archiv Reiner Heinrich, Steinpleis
- (4) Archiv des Verfassers
- (5) Mitteilungen von Triebfahrzeugführern des Bw Gera

3 Ein Nahgüterzug wartet mit der 58 3016 des Bw Gera im Bahnhof Töppeln auf die Weiterfahrt nach Göschwitz am 14. März 1975.

4 Lokomotive 58 3016 auf der 16-%-Steigung bei Töppeln, gelegen an der Strecke Gera–Göschwitz–Jena–Weimar ebenfalls am 14. März 1975.

5 Güterzug mit einer Lokomotive der Baureihe 58.30 im Gessental an der Blockstelle Kainberg Mitte der 70er Jahre.

6 Am 14. März 1975 präsentierte sich die 58 3011 des Bw Gera vor einem Güterzug an der Bahnsteig-halle im Hauptbahnhof Gera.

7 58 3041 von der Triebfahrzeugeinsatzstelle Wünschendorf (Elster) bei Gera-Röppisch im Mai 1975.

Fotos: Verfasser