

2
89

transpress

modell eisenbahner

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

Poster



Neue Nummern – neue Farben

Seit Anfang 1987 werden bei den ČSD-Triebfahrzeugen neue Bezeichnungen eingeführt, die zunächst nur innerdienstlich verwendet wurden. Später erschienen die neuen Nummern neben den alten an den Lokomotiven und Triebwagen angemalt oder aufgeklebt. Wegen der längeren Umstellphase als seinerzeit bei der DR (Juni 1970), kommt es dabei zu Doppelbeschriftungen und Kombinationen von Kennzeichen. Begonnen wurde auch, die Triebfahrzeuge mit neuen Farbkombinationen zu versehen. Neben den bisherigen Grundfarben (Dieselloks weinrot, Elektro-Gleichstrom dunkelgrün, Wechselstrom zinnoberrot, -Zweisystem blau) zierte jetzt ein breiter gelber Streifen durchgehend die Fahrzeuge. Auf diesem Streifen ist neben dem Nummernschild auch das neue größere ČSD-Emblem angebracht.



1 Die Zweisystem-Eloks 363 181-1 ist eine der Lokomotiven, welche ab Werk mit neuen Farben und Schildern ausgeliefert wurde (Praha hl. n. 12. Mai 1988).

4 Die ehemalige T 478.3163 hat ihre „Umwandlung“ zur 753 163-5 bereits hinter sich (Brno hl. n. 12. Mai 1988).

2 und 3 Hier sind die Unterschiede in Farbe und Nummer direkt vergleichbar: M 152 0254 und 810 396-2 (Skalice n. Sv. 10. Mai 1988).

5 Auch das gibt es: neuer Anstrich, aber alte Nummer – T 478.4075 (Skalice n. Sv. 10. Mai 1988).

Text und Fotos: P. Schulz, Berlin



eisenbahn-modellbahn-
zeitschrift
38. Jahrgang



transpress
VEB Verlag für Verkehrswesen
Berlin

ISSN 0026-7422

modelleisenbahner

interview	LDE im Verkehrsmuseum	2
forum	Leserinformationen Text- und Bildbeiträge für den „me“	3 36
dmv teilt mit	Verbandsinformationen / wer hat wer braucht?	21
anzeigen	suche/biete/tausche	22
junior	Wir stellen vor / So war es richtig / Diplom/Lexikon	24

eisenbahn

mosaik	Die ehemalige N. L. E.	5
international	Erinnerungen an den 35.	8
fahrzeugarchiv	4. Folge: Doppelstöckige Dampftriebwagen der Bauart Thomas	17

nahverkehr

kurzmeldungen	Straßenbahnen im Gespräch	11
historie	Über die Wagenschau in Düsseldorf	12
poster	Historischer Tw 15 in Karl-Marx-Stadt	10
fahrzeugarchiv	Dokumentierte Fahrzeuggeschichte	4

modellbahn

anlage	H0/H0 _e -Heimanlage	26
tips	Zubehör für die Nenngröße N Lichtsignal mit Zugbeeinflussung für die Nenngröße TT	23 34
mosaik	Zwei außergewöhnliche Wagen der ehem. WEM Vorgestellt und kommentiert	32 35
vorbild-modell	Die Hochbauten des Bahnhofs Erfurt West (2. Teil)	30

Jahresinhaltsverzeichnis 1988

15/16

Titelbild

Angeregt durch das Portal des Brandleitertunnels entstand diese Szenerie in der Nenngröße H0. Das entsprechend gestaltete Mamos-Portal, eine gealterte 130er und eine gehörige Portion Modellschnee sorgen für winterliche Atmosphäre im Maßstab 1:87.

Foto: J. Albrecht, Oschatz

Redaktion

Chefredakteur:
Ing. Wolf-Dietger Machel
Redakteur: Hans Drescher
Redaktionelle Mitarbeiterin:
Gisela Neumann
Gestaltung: Ing. Inge Biegholdt
Anschrift:
Redaktion „modelleisenbahner“
Französische Str. 13/14; PSF 1235,
Berlin, 1086
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, Simon-Dach-Str. 10, Berlin,
1035, zu senden.

Herausgeber

Deutscher Modelleisenbahn-
Verband der DDR



Redaktionsbeirat

Studienrat Günter Barthel, Erfurt
Karlheinz Brust, Dresden
Achim Delang, Berlin
Werner Drescher, Jena
Dipl.-Ing. Günter Driesnack,
Königsbrück (Sa.)
Dipl.-Ing. Peter Eickel, Dresden
Eisenbahnbau-Ingenieur Ober-
ingenieur Günter Fromm, Erfurt
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
Klaus Lehm, Sonneberg
Dr. oec. Joachim Mucha, Dresden
Ing. Manfred Neumann, Berlin
Wolfgang Petznick, Magdeburg
Ing. Peter Pohl, Coswig
Ing. Helmut Reinert, Berlin
Gerd Sauerbrey, Erfurt
Dr. Horst Schandert, Berlin
Ing. Rolf Schindler, Dresden
Ulrich Schulz, Neubrandenburg
Joachim Schnitzer, Kleinmachnow
Ing. Lothar Schultz, Rostock
Hansotto Voigt, Dresden
Dipl.-Ing. oec. Hans-Joachim Wilhelm,
Berlin

Erscheint im transpress

VEB Verlag für Verkehrswesen
Berlin

Verlagsdirektor: Dr. Harald Böttcher
Lizenz Nr. 1151
Druck:
(140) Druckerei Neues Deutschland,
Berlin
Der „modelleisenbahner“ erscheint
monatlich.
Preis: Vierteljährlich 5,40 M.
Auslandspreise bitten wir den Zeit-
schriftenkatalogen des „Buchexport“,
Volkseigener Außenhandelsbetrieb
der DDR, PSF 160,
DDR - 7010 Leipzig, zu entnehmen.
Der Nachdruck von Beiträgen –
auch auszugsweise – ist nur
mit Zustimmung der betreffenden
Urheber gestattet. Art.-Nr. 16330

Verlagspostamt Berlin
Redaktionsschluß: 5. 1. 1989
Geplante Auslieferung: 7. 2. 1989
Geplante Auslieferung des Heftes
3/89: 6. 3. 1989

Anzeigenverwaltung

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

Bestellungen sind in der DDR zu rich-
ten an sämtliche Postämter; im Aus-
land an: den internationalen Buch-
und Zeitschriftenhandel; zusätzlich in
der BRD und in Westberlin: an den
örtlichen Buchhandel, Firma Helios
Literaturvertrieb GmbH, Eichborn-
damm 141–167, 1000 Berlin (West) 52
sowie an den Zeitungsvertrieb Ge-
brüder Petermann GmbH & Co KG,
Kurfürstenstr. 111, 1000 Berlin (West)
30.

Auslandsbezug wird auch durch den
Buchexport Volkseigener Außen-
handelsbetrieb der Deutschen
Demokratischen Republik,
PSF 160, DDR - 7010 Leipzig,
und den Verlag vermittelt.

LDE im Verkehrsmuseum

**Interview mit dem Direktor
des Verkehrsmuseums Dresden,
Dr. oec. Joachim Mucha,
zur Sonderausstellung anlässlich
des 150jährigen Bestehens der
Leipzig-Dresdner Eisenbahn (LDE)**

„me“: Das LDE-Jubiläum wird 1989 als ein wichtiger Höhepunkt im 40. Jahr des Bestehens unseres Landes gewürdigt. Zahlreiche Veranstaltungen sind geplant, das Verkehrsmuseum wird dabei fest einbezogen. Welche Vorhaben gibt es in diesem Zusammenhang?

Dr. Mucha: Die Mitarbeiter des Verkehrsmuseums bereiten gegenwärtig mit großer Initiative und dankenswerter Unterstützung der Reichsbahndirektionen Dresden und Halle sowie anderer Dienststellen eine Sonderausstellung „150 Jahre erste deutsche Fernseisenbahn Leipzig-Dresden“ vor. Sie wird vom 5. April bis zum 2. Juli 1989 zu besichtigen sein und sicherlich lebhaftes Interesse nicht nur bei den Eisenbahnern und Eisenbahnfreunden, sondern auch in breiten Kreisen der Bevölkerung finden.

„me“: Was erwartet die Besucher im einzelnen?

Dr. Mucha: Die Ausstellung veranschaulicht in vier geschichtlichen Abschnitten die Entwicklung der Strecke Leipzig-Dresden von ihrer Gründung als Privatbahn im Jahre 1839 bis zur leistungsfähigen Magistrale im Netz der Deutschen Reichsbahn. So werden viele bemerkenswerte Dokumente und Exponate dem Besucher jene Gründe aufzeigen, die zum Bau dieser Bahn führten. Dabei wird der Zusammenhang zwischen der Entwicklung der Produktivkräfte und dem Eisenbahntransport nicht zu kurz kommen. Dargestellt werden außerdem technische und technologische Bedingungen, die während des Bahnbaus herrschten. Einen gebührenden Platz haben wir dem Menschen eingeräumt und solche Fragen beantwortet, wie er dieses große Projekt in die Tat umsetzte und dieses Verkehrsmittel später nutzte. Der letzte Abschnitt be-

schäftigt sich dann mit der Entwicklung der Strecke bis zur Gegenwart. Hier wird besonderer Wert auf die sich ständig verbessernden Arbeits- und Lebensbedingungen der Eisenbahner durch die Einführung und Anwendung moderner Technik und Technologien gelegt. Das Vestibül des Verkehrsmuseums gestalten wir zu Ehren von Friedrich List, dessen 200. Geburtstag wir in diesem Jahr feiern. Hierbei soll besonders Lists Verdienst bei der Verwirklichung des Eisenbahnprojektes Leipzig-Dresden gewürdigt werden.



Dr. oec. Joachim Mucha

54 Jahre

1. Oktober 1949 Eintritt in den Eisenbahndienst als Jungheifer

1952 Beendigung der Lehre als Eisenbahner des Betriebs- und Verkehrsdienstes, danach tätig als Aufsicht und Fahrdienstleiter, später Dienstvorsteher der Güterabfertigung Forst (Lausitz)

1958–1963 Fernstudium an der heutigen Ingenieurschule für Transportbetriebstechnik Gotha, von 1959 bis 1977 verschiedene Funktionen in der Rbd Cottbus, u. a. Abteilungsleiter

1965–1971 Fernstudium an der Hochschule für Verkehrswesen „Friedrich List“ zum Dipl.-Ing. oec. 1973–1977 außerplanmäßige Aspirant an der Hochschule für Verkehrswesen „Friedrich List“, Wissenschaftsbereich Wirtschafts- und Verkehrsgeschichte, mit Promotion zum Dr. oec.

1978–1987 Mitarbeiter des internationalen Bereichs im Ministerium für Verkehrswesen, darunter sechs Jahre als Botschaftsrat und Leiter der Verkehrspolitischen Abteilung der Botschaften der DDR in der VRP und CSSR

1. Juli 1987 Berufung zum Direktor des Verkehrsmuseums Dresden, seit Dezember 1987 Mitglied des Redaktionsbeirats der Zeitschrift „modelleisenbahner“

sollte der Gast – vor allem der Modell-eisenbahner – mit besonderer Aufmerksamkeit betrachten?

Dr. Mucha: Es ist nicht leicht, aus der Vielzahl der zu besichtigenden Exponate und Dokumente einige besonders hervorzuheben. Da wären aber aus meiner Sicht ein detailliertes Modell der ersten Elbbrücke bei Riesa im Maßstab 1:87, eine Auswahl von Originalen an Reglements, eine große Anzahl von Fahrzeugmodellen sächsischer Bauart, ein Diorama vom Bau des Einschnitts bei Machern, aber ebenso die Modelle der ersten Bahnhöfe Leipzigs und Dresdens zu nennen.

„me“: Sicherlich enthält auch die ständige Ausstellung des Museums Exponate, die mit dem LDE-Jubiläum im Zusammenhang stehen. Welche gehören dazu?

Dr. Mucha: Natürlich, schon jetzt kann der Besucher in der ständigen Ausstellung Eisenbahn beispielsweise das Modell der SAXONIA im Maßstab 1:10 im Erdgeschoß unseres Hauses besichtigen. Im ersten Obergeschoß steht das Modell des Oberauer Tunnels. Hinzu kommen Teile der Oberbausammlung sowie Modelle von Reisezug- und Güterwagen der Leipzig-Dresdner Eisenbahn-Compagnie.

„me“: Abschließend ein Blick in die Zukunft. Zahlreiche Sonderausstellungen des Verkehrsmuseums haben im Laufe der Jahre viel Anerkennung gefunden. Sind weitere speziell zur Thematik Schienenverkehr geplant?

Dr. Mucha: Ja. Im Rahmen der Friedrich-List-Ehrung der DDR schließt sich vom 7. August bis 30. Dezember 1989 eine weitere Sonderausstellung zum Leben und Wirken Friedrich Lists an. Im Rahmen unserer internationalen Zusammenarbeit mit Partnermuseen werden 1990 eine Gastausstellung des Technischen Museums Brno unter dem Titel „Metros der Welt“ und wahrscheinlich eine Ausstellung des Verkehrsmuseums Budapest zum Thema Containerverkehr folgen.

Wir freuen uns jedenfalls auf einen regen Zuspruch unserer Ausstellungen und wünschen allen unseren Gästen einen erlebnisreichen Museumsbesuch.

*Das Interview führte
Wolf-Dietger Machel*

„me“: Die Exponate sind vielseitig, die Dokumentationen anschaulich. Was

Eisenbahner auf Zeit

80 Schüler bzw. Jugendliche aus 21 Arbeitsgemeinschaften unseres Verbandes und von sechs Pioniereisenbahnen beteiligten sich 1988 an den drei von der Kommission für Jugendarbeit beim Präsidium des DMV gemeinsam mit der Deutschen Reichsbahn organisierten Lager für Erholung und Arbeit. Die 35 Teilnehmer in Leipzig schachteten an der Hauptstrecke Leipzig–Zeit zwischen den Bahnhöfen Leipzig-Plagwitz und Leipzig-Großschocher 1300 m Kabelgräben, 80 cm tief, in guter Qualität aus. Von den Leistungen der Jugendlichen überzeugten sich vor Ort der Beauftragte des Präsidenten der Rbd Halle (Saale) für den politischen Bezirk Leipzig, der Leiter der Betriebsstelle des Instandhaltungswerks für Sicherungs-, Fernmelde- und Prozeßautomatisierung Leipzig sowie der Sekretär des DMV-Bezirksvorstandes Halle, Freund Bahner. Die Freizeit wurde genutzt zu gemeinsamen Stellwerksbesichtigungen, Kinobesuchen, Lichtbildervorträgen über die Eisenbahn, zum Baden und zum Besuch eines Freiluft-Rockkonzerts. Absolute Höhepunkte waren an

beiden Wochenenden die Exkursionen nach Cottbus mit Besichtigung des Bahnbetriebswerks und nach Radebeul Ost zum Bahnhofsfest. Natürlich fehlten auch dieses Mal die obligatorischen Grillabende auf dem Schulhof nicht. Außerdem leisteten die Teilnehmer in Vorbereitung des LDE-Jubiläums einen freiwilligen Arbeitseinsatz auf dem Dresdner Güterbahnhof in Leipzig. 24 Jugendliche waren in Wismar im Einsatz. Auf dem Bahnhof Hageböck der Strecke Wismar–Rostock wurde für etwa 1000 m Kabel ein bis zu 80 cm tiefer Graben ausgeschachtet und nach der Kabelverlegung wieder verfüllt. Umfangreich war auch hier das Rahmenprogramm. Die Palette reichte vom Besuch des Meereskundemuseums in Stralsund über eine Fahrt mit dem Molli und eine Stadtrundfahrt in Rostock bis zur Besichtigung des Wismarer Hafens. Erstmals fand im Bereich des Bezirksvorstandes Berlin ein Lager der Erholung und Arbeit statt. 14 Tage lang war Kietz Heimatort für 21 Teilnehmer. Gute Leistungen und eine hohe Disziplin wurden hier allen Teilnehmern von den Verantwortlichen der Deutschen Reichsbahn bescheinigt. An Arbeitsleistungen konnten abgerechnet werden:

Gehölz unter Freileitungen ausgesägt, 14 600 m Einfachleitungen für Fernspreverbindungen abgebaut und gewickelt sowie drei Maste gesetzt. Exkursionen führten nach Frankfurt (Oder) und Seelow. Ebenso gab es Diskoabende. Alle von unserem Verband in Zusammenarbeit mit der Deutschen Reichsbahn organisierten Lager für Erholung und Arbeit reihen sich würdig in die Ergebnisse des Studenten- und Schülersommers 1988 ein. Auch in diesem Jahr organisiert die Kommission für Jugendarbeit beim Präsidium des DMV Lager für Erholung und Arbeit. Hier die Termine:
15. Lager für Erholung und Arbeit vom 3. bis 21. Juli in Leipzig und 16. Lager für Erholung und Arbeit vom 3. bis 14. Juli in Kietz. Bewerbungen sind bis zum 15. März 1989 an die Kommission für Jugendarbeit beim Präsidium des DMV, Freund Hans-Dieter Weide, Georg-Schumann-Straße 261, Leipzig, 7022, zu richten. Die Meldungen müssen den Namen, Vornamen, Geburtsdatum, Personenkennzahl, Wohnanschrift und Arbeitsgemeinschaft bzw. Pioniereisenbahn enthalten. H.-D. Weide, Leipzig

Publikumsmagnet Pioniereisenbahn

Wenn bei zehn Pioniereisenbahnen (PE) der Fahrbetrieb um diese Jahreszeit ruht – nur im Berliner Pionierpark „Ernst Thälmann“ rollen auch im Winter die Räder – ruhen sich die Pioniereisenbahner keinesfalls aus. In theoretischen Aus- und Weiterbildungsveranstaltungen eignen sie sich das Rüstzeug für die kommende Fahrsaison an. 1400 146 große und kleine Fahrgäste unternahmen 1988 mit den elf Pioniereisenbahnen eine Fahrt auf schmaler Spur. Dabei legten die Mini-Züge 78 189 Kilometer zurück. 1364 Pioniereisenbahner zwischen 10 und 18 Jahren sorgten für einen reibungslosen und sicheren Fahrbetrieb. 71 von ihnen nahmen im vergangenen Jahr eine Lehre bei der Deutschen Reichsbahn auf.

Hier die Beförderungsleistungen der einzelnen Bahnen in Personen: Dresden 538 000, Cottbus 167 358, Leipzig 140 383, Bernburg 105 962, Karl-Marx-Stadt 97 443, Berlin 94 345, Halle (Saale) 80 896, Gera 78 743, Görlitz 39 042, Plauen (Vogtl.) 32 853 und Vatterode 25 121. In diesem Jahr können die PE Karl-Marx-Stadt und Cottbus auf das 35jährige Bestehen zurück-

blicken, Plauen (Vogtl.) auf 30 Jahre und Bernburg auf 20 Jahre. Sicherlich werden die Jubiläen Anlaß sein, daß sich Pioniereisenbahner zum Erfahrungsaustausch an diesen Bahnen treffen. In Leipzig wird 1989 ein neuer Zug in Betrieb genommen. Anläßlich des 40. Jahrestages der Pionierorganisation „Ernst Thälmann“ übergab der Werkdirektor des Raw Dresden, Reichsbahn-Direktor Seidel, am 5. Dezember 1988 den Leipziger Pioniereisenbahner einen aus neun Wagen bestehenden Zug, der nun seine Bewährungsprobe bestehen muß (s. a. „me“ 12/88, S. 5). Hdw.

Zum Kleinserienversand der AG Marienberg

Gegenwärtig erhalten wir täglich bis zu 40 Postsendungen aller Art. Darunter seitenlange Briefe in schlechter Handschrift mit dem Lebenslauf oder Modellbahnerwerdegang des Schreibers. Das belastet und hindert uns an nötigeren Arbeiten im Interesse der Modellbahnfreunde. Um die ständig wachsende Zahl von Bestellungen, Anfragen und sonstiger Zuschriften zu bewälti-

gen, wurden ab 1. Januar 1989 für den Kleinserienversand neue Regelungen eingeführt. Dafür sollten alle Interessenten Verständnis haben. Werden die Hinweise beachtet und eingehalten, wird dies von beiderseitigem Vorteil sein.

1. Bestellung nur auf Postkarte ohne jede weitere Anfragen und Mitteilungen an die AG-Anschrift. Bestellwert mindestens 5,- M. Für jeden Artikel bzw. jede Artikelgruppe (Kleinteile) je eine Postkarte verwenden.
2. Annahme von Bestellungen und Auslieferungen nur vom 1. Januar bis 31. Mai und vom 1. September bis 15. November des Jahres. In den Sommermonaten und im Dezember kein Versand.
3. Bei evtl. Reklamationen von Bausätzen sind diese komplett zurückzusenden.
4. Anfragen bitte nur auf „Postkarte“ mit Rückantwort schreiben. Briefe werden nicht mehr bearbeitet.
5. Bitte fassen Sie ihre Texte kurz, um so schneller können die Fragen beantwortet werden.
6. Bitte keine Anfragen nach Lieferbarem Material. Dazu kann die Liste der TK bei der AG „Saxonia“ Dresden angefordert werden (siehe „me“ 5/87, Seite 21).

6. Bitte beachten: Kleinserien sind ausschließlich für DMV-Mitglieder bestimmt. W. Ilgner, Marienberg

Liebe Freunde der großen und kleinen Eisenbahn!

Bald ist es wieder soweit: Die Kommission für Wettbewerbe beim Bezirksvorstand Berlin und die Redaktion „modelleisenbahner“ laden Sie sehr herzlich zu einem weiteren Erfahrungsaustausch der Modellbauer ein. Wiederkum soll unsere Zusammenkunft zu zwanglosen Gesprächen über das modellbauerische Schaffen führen. Deshalb sollten Sie Ihre selbst gebauten, umgebauten oder frisierten Modelle mitbringen. Die Diskussion „am Objekt“ ist für alle gewinnbringender. Natürlich hofft die Redaktion „modelleisenbahner“ bei diesem Treffen auch wieder auf neue Anregungen zur Gestaltung des Modellbahnteils der Zeitschrift. Wir treffen uns am 1. April 1989 um 9.30 Uhr vor dem Eingang des Reichsbahnamtes Berlin, Frankfurter Allee 212, Nähe Lichtenberger Brücke.

me

Jörg Stechbart (DMV), Fredersdorf

Dokumentierte Fahrzeuggeschichte

S-Bahnfahrzeuge der Bauart Stadtbahn im S-Bw Friedrichsfelde

Im vergangenen Jahr waren 60 Jahre vergangen, als die Anlagen des heutigen S-Bw Friedrichsfelde vom Dampflokbetrieb auf den elektrischen S-Bahn-Betrieb umgerüstet wurden. Dieses Ereignis konnte am 6. und 7. August 1988 im Zusammenhang mit dem verkehrshistorischen Wochenende durch eine repräsentative Ausstellung aller bei der Berliner S-Bahn eingesetzten Fahrzeugtypen gewürdigt werden. Anlässlich dieser Veranstaltung ist am Eingangsgebäude des S-Bw die Führerstandsstirnwand des Triebwagens 275 607 aufgestellt worden. Sie soll als Sachzeuge der Verkehrsgeschichte an die dominierend im S-Bw Friedrichsfelde beheimateten Fahrzeuge der Bauart Stadtbahn erinnern.

Die heutige Baureihe 275

Im Dezember des Jahres 1927 wurden je zwei Viertelzüge von Orenstein & Koppel (O & K) und von der Waggon- und Maschinenbau AG Görlitz (Wumag) als Prototypen der neuen Bauart 1927/28 fertiggestellt. Nach umfangreichem Probetrieb fiel die Entscheidung zugunsten der O & K-Version aus. Die Triebzüge der Serienfertigung, bezeichnet als Stadtbahnwagen, lieferte man anfangs als aus Trieb- und Steuerwagen bestehende Viertelzüge aus. Bei späteren Lieferungen wurden diese Züge aus Trieb- und Beiwagen gebildet. Innerhalb von drei Bestellungen erhielt die RBD Berlin insgesamt 638 Trieb-, 465 Steuer- und 173 Beiwagen. (Darin eingeschlossen sind vier Viertelprobezüge.) Die größte in der deutschen Eisenbahngeschichte gebaute Triebwagenserie wurde nach einheitlichen Zeichnungen von allen namhaften deutschen Waggonfabriken hergestellt.

Ursprünglich war vorgesehen, daß während der verkehrsschwachen Zeiten Viertelzüge verkehren sollten. Dieser Plan erwies sich jedoch in den meisten Fällen als ein Trugschluß. Aufgrund des Verkehrsaufkommens mußten bis auf geringe Ausnahmen mindestens Halbzüge eingesetzt werden. Von 1942 bis 1945 verzichtete man daher auf die weitgehend ungenutzte Führerstands-ausrüstung in den Viertelzügen und baute fast alle Steuerwagen zu Beiwagen um.

1987 wurde der mit einem Steuerwagen erhalten gebliebene Viertelzug 275 669/660 in den Ursprungszustand versetzt und als Museumszug 2303/5447 der Verwaltung der Berliner S-Bahn als Betreiber übergeben.

Der Triebwagen 275 607

Der spätere Triebwagen 275 607 wurde am 4. April 1929 durch das RAW Berlin-Niederschöneweide (heute Raw „Roman Chwalek“ Berlin-Schöneweide) abgenommen. Das von der Wumag gebaute Fahrzeug erhielt die Wagennummer 2454. Der Beschaffungspreis für diesen 3. Klasse-Wagen betrug 103 908 RM.

Der Triebwagen 2454 wurde wahrscheinlich zunächst im S-Bw Papestraße (heute Berlin [West]) beheimatet.

In den 30er Jahren veränderte man im RAW Berlin-Niederschöneweide den wagenbaulichen Teil des Fahrzeugs. Dazu gehörte der Einbau von Leichtmetalltüren (1935) und das Anbringen von Dämpfungspuffern (1937).

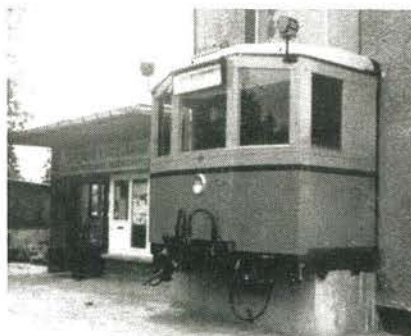


Foto: H. Grabow, Berlin

Ende Oktober 1942 erhielt dieser Triebwagen die Bezeichnung ET 165 002. Ein Jahr später mußten die Buntmetalle als Rohstoff für die Rüstungsindustrie ausgebaut werden. Im Jahre 1944 war das Fahrzeug Fliegerangriffen ausgesetzt, so daß es im damaligen RAW Berlin-Niederschöneweide insgesamt viermal zur Reparatur anstand. In diesen Zeitraum fiel auch der Umbau des zugehörigen Steuerwagens in einen Beiwagen.

Vom 2. Mai 1945 bis zum September 1946 war der Viertelzug im Bereich Yorkstraße abgestellt. Durch die Sprengung der Tunneldecke am Landwehrkanal am Morgen des 2. Mai 1945 wurde der Zug ein Opfer des Wassereintruchs. Die im Nordsüdbahn-Tunnel abgestellten Fahrzeuge dienten in den ersten Nachkriegsjahren vornehmlich als Ersatzteilspender. Vom 18. November 1948 bis 31. Juli 1952 wurde der Viertelzug im VEB LOWA Bautzen instand gesetzt und anschließend wieder dem Betrieb übergeben.

In den folgenden Jahren wurden der wagenbauliche als auch der elektrische Teil der Fahrzeuge dieser Baureihe verbessert, so die Umrüstung der durchgehenden Steuerleitungen für den Ein-Mann-Betrieb. Der ET 165 002 mußte bis zuletzt in Zwei-Mann-Bedienung betrieben werden. Er erhielt keinen UKW-Sprechfunk, keine Sifa und kein verändertes Signallicht. Diese Viertelzüge (Vz) wurden als Paß-Vz bezeichnet und außer bei Sonderfahrten mittig in EMB-Züge eingestellt. Vom 19. Dezember 1958 bis zum 20. Dezember 1963 betrieb man diesen Viertelzug versuchsweise mit einer elektrischen Widerstandsbremse, 1970 erhielt der Triebwagen die Nummer 275 607.

Bisher sind folgende Angaben über die Stationierung dieses Triebwagens bekannt:

1932–1936 BW Papestraße, 1937–1939 BW Stettiner Bahnhof, 1940–1945 Triebwagenschuppen Velten, 1952–1958 S-Bw Wannsee (Berlin [West]), 1958–1963 S-Bw Nordbahnhof (ehemals Stettiner Bahnhof), 1964–1966 S-Bw Friedrichsfelde, 1966–1969 S-Bw Papestraße (Berlin [West]), 1969–1975 S-Bw Friedrichsfelde, 1975–1978 S-Bw Papestraße (Berlin [West]) und ab dem 4. Juli 1978 gehörte das Fahrzeug wieder zum S-Bw Friedrichsfelde.

Am 28. November 1986 genehmigte die Rbd Berlin dem Leiter des S-Bw Friedrichsfelde, daß die Führerhausrückwand des Triebwagens 275 607 abgetrennt werden kann und dem S-Bw Friedrichsfelde als Sachzeuge der Verkehrsgeschichte zur Verfügung gestellt wird. Mit dem 8. Januar 1987 wurde der 275 607 in den Z-Park eingegliedert und am 4. Februar 1987 ins Raw „Roman Chwalek“ überführt. Am 15. Mai 1987 ist die dort abgetrennte und weitestgehend komplettierte Stirnwand wieder im S-Bw Friedrichsfelde eingetroffen. Der Triebwagen wurde aber erst ab 31. Juli 1987 offiziell aus dem Fahrzeugpark der Deutschen Reichsbahn ausgemustert. Alle verwendbaren Baugruppen konnten beim Umbau in einen Großprofil U-Bahnwagen des Typs E III 5 berücksichtigt werden; er trägt heute die Nummer 105 130. Der zugehörige Beiwagen wurde für die S-Bahn modernisiert und in die Baureihe 276.1 eingegliedert. Er erhielt die Ordnungsnummer 512.

Als Sachzeuge der Verkehrsgeschichte

Im Rahmen der MMM-Bewegung wurde im Oktober 1987 unter Beteiligung von Elektromonteurlern des zweiten Ausbildungsjahres eine Vereinbarung über ein detailliertes Konzept zur zielgerichteten Aufarbeitung der Stirnwand abgeschlossen. Anlässlich der Dienstortmesse des Reichsbahnarmes Berlin im April 1988 konnte diese Arbeit als beste Dokumentation bewertet werden. Auf der Grundlage der Dokumentation begannen dann die praktischen Arbeiten. Alle mechanisch lösbaren Teile waren zu entfernen, bei Wiederverwendung aufzuarbeiten. Schrittweise mußte die Stirnwand komplettiert werden. Dabei ging es darum, vor allem das äußere Erscheinungsbild zu erhalten. Der Aufbau der gesamten Führerstandseinrichtung wäre nur mit einem sehr hohen Aufwand möglich gewesen und schied daher aus. Nachgestaltet wurde der Zeitraum um 1953, wobei die Neuverblechung im Schweißverfahren, der Ausbau der Signallampe für Falschfahrtschluß und das Fehlen des roten Zierstreifens unterhalb der Dachkante wesentliche Merkmale dieser Zeitspanne und zu berücksichtigenden waren. Die damalige Bezeichnung ET 165 002 und Nichtraucher-Schilder werden noch angebracht. Abschließend sei allen Kollegen und Freunden, die mithelfen, dieses Vorhaben durchzusetzen, gedankt.

Quellenangaben

- (1) Peter Bley: Berliner S-Bahn; 3. Auflage Juli 1985 alba Publikation Alf Teloecken GmbH & Co. KG, Düsseldorf
- (2) Betriebskarten 275 607-0
- (3) MMM-Dokumentation „Führerstandsstirnwand ET 275 607-0“
- (4) Zuarbeiten des Kollegen Manfred Elster

Harald Großstück (DMV), Cottbus

Die ehemalige N. L. E.

Vergangenes und Gegenwärtiges
über eine Nebenbahn

40 Jahre besteht unser Land. Vor 40 Jahren gab es auf dem Territorium der DDR ein von besonderer Tragweite gekennzeichnetes Ereignis im Eisenbahnwesen. In bisherigen Veröffentlichungen ist es vielfach nicht oder nur am Rande erwähnt. Am 1. April 1949 übernahm die Deutsche Reichsbahn die Nutznießung und Verwaltung fast aller nicht-reichsbahneigenen, aber dem öffentlichen Verkehr dienenden Eisenbahnen in der sowjetischen Besatzungszone.

Bevor „me“ im Heft 4/89 darüber genauer berichten wird, soll im Vorfeld dessen eine solche ehemalige Privatbahn näher vorgestellt werden. Ein weiterer Beitrag zu diesem Thema – und zwar über die früheren Schmalspurbahnen der Prignitz – ist in Vorbereitung.

Die Redaktion

Der „weiße Fleck“ verschwindet

Ende der 60er bzw. Anfang der 70er Jahre des vorigen Jahrhunderts konnte unter Regie des bekannten und schon häufig zitierten Eisenbahnkönigs Bethel Henry Strousberg auch in der Niederlausitz der Bau des Hauptstreckennetzes abgeschlossen werden. Die große Zeit der Nebenbahnen begann. Auf der Grundlage des Lokalbahngesetzes von 1868 konzessionierte die preußische Regierung jetzt in erster Linie derartige Bahnen. Durch die einfacheren Eisenbahnanlagen und weniger aufwendige Betriebsführung entstanden wesentlich geringere Kosten. In der Niederlausitz sollten nun auch jene Ortschaften an das Eisenbahnnetz angeschlossen werden, die nur über wenig entwickelte Industrie verfügten. Ein solches Gebiet bestand nördlich des Spreewalds, also zwischen Lübben und Herzberg.

Die „Gesellschaft für Bau und Betrieb von Eisenbahnen Hennig Hartwich & Co zu Berlin“ erkannte diesen „weißen Fleck“ im preußischen Eisenbahnnetz. Daraufhin wurde das Einzugsgebiet gründlich auf seine „Eisenbahnwürdigkeit“ hin geprüft. Das Ergebnis war positiv. Man beantragte eine Vorkonzession für den Bau der eingleisigen regelspurigen Nebenbahn von Falkenberg über Herzberg, Schlieben, Uckro und Luckau nach Lübben. Durch die Verfügung des preußischen Ministers der öffentlichen Arbeiten vom 5. April 1894 wurde die Vorkonzession erteilt. Sie war jedoch mit der Auflage verbunden, eine entsprechende Eisenbahn-Ak-

tiengesellschaft zu gründen. Diesbezügliche Verhandlungen führten schließlich am 28. und 29. Mai 1895 zum gewünschten Erfolg.

Es wurde zunächst ein Vertrag zwischen den Kreisen Luckau und Schweinitz und der Eisenbahnfirma abgeschlossen. Er regelte die unentgeltliche Hergabe des Grund und Bodens durch den Kreis und die Herstellung der Bahnanlagen seitens der Baugesellschaft. Nachdem am 25. November 1895 die endgültige Konzession erteilt war, konnte am 18. Februar 1896 die „Niederlausitzer Eisenbahngesellschaft“ (N.E.G.) gegründet werden. (In der Praxis verwendete man jedoch die Abkürzung N.L.E.) Am 1. April 1896 wurde das

derungen bis zum 1. Juli 1898 beendet werden. Doch die ersten Züge verkehrten bereits ab 26. November 1897 zwischen Luckau und Uckro. Bei der landespolizeilichen Abnahme der anderen Teilstrecke wurden dann aber grobe Mängel festgestellt, so daß hier die Züge erst ab 15. März 1898 rollen durften. Der Festzug fuhr um 10.20 Uhr ab Falkenberg mit geladenen Gästen bis Uckro. Damit galt der Gesamtbetrieb als eröffnet. Ab dem 1. April 1898 führte dann die N.L.E. den Betrieb eigenständig weiter; Hartwich & Co. zog sich zurück. Die Bahnanlagen waren verhältnismäßig umfangreich. Von der Strecke lagen 62,13 km (84,9%) in der Geraden und 11,06 km (15,1%) in Krümmungen,



1 Blick über den Bahnhof Luckau der N. L. E. zum Lokomotivschuppen im Jahre 1938

Tabelle 1 Bestand an Betriebsmitteln

Betriebsmittel	1899	1901	1921	1932	1947
Lokomotiven	6	9	12	12	27
Triebwagen	-	-	-	-	3
Personenwagen	10	17	16	16	17
Post-/Gepäckwagen	4	6	7	7	5
Ow	18	36	43	57	5
Gw	8	21	39	45	4
Spezialgüterwagen	-	15	14	14	-
sonstige	4 ¹⁾	31 ²⁾	28	27 ³⁾	7

Fußnoten:

¹⁾ davon 1 Bahnmeisterwagen

²⁾ davon 3 Schienenfahräder, 1 Draisine, 7 Bahnmeisterwagen und 20 Arbeitswagen

³⁾ Die Anzahl der Arbeitswagen änderte sich ständig durch laufende Ausmusterungen.

Unternehmen in das Handelsregister eingetragen.

Das Grundkapital der N.L.E. betrug 8 581 000 Mark und setzte sich aus Stamm- und Vorkonzessionsaktien zusammen.

Die Kreise Luckau und Schweinitz garantierten bis zum 1. April 1913 eine Dividende von 3 1/2 % jährlich. Der Bau begann umgehend und sollte gemäß den Konzessionsfor-

wobei der kleinste Radius 300 m und die größte Steigung 1:80 betrug. Sechs Bahnhöfe und neun Haltestellen mit insgesamt 80 Weichen dienten dem Reise- und Güterverkehr. Der untere Staatsbahnhof in Falkenberg wurde für den Personenverkehr mitbenutzt. Der betriebliche Mittelpunkt befand sich in Luckau.

Das Geschäftsergebnis des ersten Betriebsjahres entsprach in keiner Weise den Erwartungen. Der Überschuß bezifferte sich lediglich auf 40 272,15 Mark.

Von Lübben nach Beeskow

Bereits am 25. März 1896 beschloß der Kreistag des Kreises Beeskow-Storkow, die Strecke von Lübben über Briescht nach Beeskow zu verlängern. Auf einer außerordentlichen Generalversammlung aller N.L.E.-Aktionäre wurde dieses Vorhaben am 17. November 1898 befürwortet. In dem Zusammenhang mußten weitere 3 262 Stammaktien zu je 1 000 Mark ausgegeben werden.

Am 20. Dezember 1899 erteilte der preußische Minister der öffentlichen Arbeiten die Konzession für das Erweiterungsvorhaben. Ein Bauvertrag mit Hartwich & Co. kam am

30. März bzw. 29. Juni 1900 zustande. Umgehend begannen die Bauarbeiten an der 40,1 km langen Strecke. Sie endeten mit der feierlichen Inbetriebnahme am 24. November 1901. 34,1 km (85 %) der Trasse befanden sich hier in der Geraden und 6 km (15 %) in Krümmungen. Größere Brückenbauwerke mußten über die Spree bei Wiesenau-Hartmannsdorf und bei Briescht errichtet werden. Angelegt wurden acht Haltestellen und der Bahnhof Beeskow West. Der Bahnhof Lübben Nord und der Lokomotivschuppen in Luckau waren aufgrund des größeren Verkehrsaufkommens erweitert worden. Insgesamt existierten nun auf der 113 km langen Strecke 14 Bahnhofsgebäude, 13 Güterschuppen, drei Lokomotivschuppen mit acht Ständen und eine kleinere Reparaturwerkstatt, vier größere Brücken und vier Anschlußgleise.

Rote Zahlen unvermeidbar

Im Dezember 1902 wurde der Sitz der Betriebsleitung von Luckau nach Lübben verlegt. Die Staatseisenbahn-Verwaltung untersagte bis 1906 jeglichen Durchgangsverkehr auf der N.L.E. Durch den örtlichen Verkehr waren keine größeren Gewinne zu erwarten, und die Kreise mußten Zinsgarantien gewähren. Im Jahre 1909 standen die Aktien der Bahn mit 40 % schließlich so tief im Kurs wie bei keiner anderen deutschen Privatbahn. Die Finanzlage änderte sich bis zum Jahre 1949 nur unwesentlich. Dividenden wurden nie gezahlt. Dennoch trug die N.L.E. unbestritten dazu bei, daß in ihrem Verkehrsgebiet die Landwirtschaft und Industrie weiter entwickelt wurde. Am deutlichsten zeigt dies die Anzahl der Anschlußgleise. Waren es im Jahre 1901 vier, so stieg die Zahl auf neun im Jahre 1910 und 17 im Jahre 1923 an.

Der in Luckau errichtete Ringlokomotivschuppen entstand auf Staatskosten. Er war durch die Inbetriebnahme der Staatsbahnstrecke Finsterwalde-Luckau ab 2. Oktober 1911 dringend erforderlich geworden. Weitere allerdings unbedeutende Erweiterungen der Bahnanlagen folgten.

Während des ersten Weltkriegs traten infolge des geringeren Verkehrsaufkommens weitere Verluste auf. Viele N.L.E.-Eisenbahner wurden zum Kriegsdienst eingezogen. Die Inflation erbrachte zu Beginn der 20er Jahre weitere Verluste. Der Schuldenberg stieg auf insgesamt 500 000 Goldmark an.

A.D.E.G. und N.L.E.

Um die Bahn nicht gänzlich stilllegen zu müssen, schloß die Aktiengesellschaft am 18. November 1921 mit der „Allgemeinen Deutschen Eisenbahn-Betriebs-Gesellschaft m.b.H. Berlin“ (A.D.E.G.) einen Betriebsüberlassungsvertrag ab. Damit ging die Betriebsführung rückwirkend vom 1. Oktober 1921 an auf diese Gesellschaft über. Die A.D.E.G. modernisierte die Bahn und erhöhte die Sicherheit durch Einbau von Einfahrtsignalen sowie abhängigen Weichen. Die Fahrzeuge erhielten 1932 anstelle der Heberlein-Seilzugbremsen Druckluftbremsen. Über die Entwicklung des Fahrzeugparks der N.L.E. informieren die Tabellen. Im Jahre 1934 beschaffte die N.L.E. zwei Triebwagen aus Wis-

Tabelle 2 Lokomotiven und Triebwagen der N.L.E. bis zum Ende des zweiten Weltkriegs

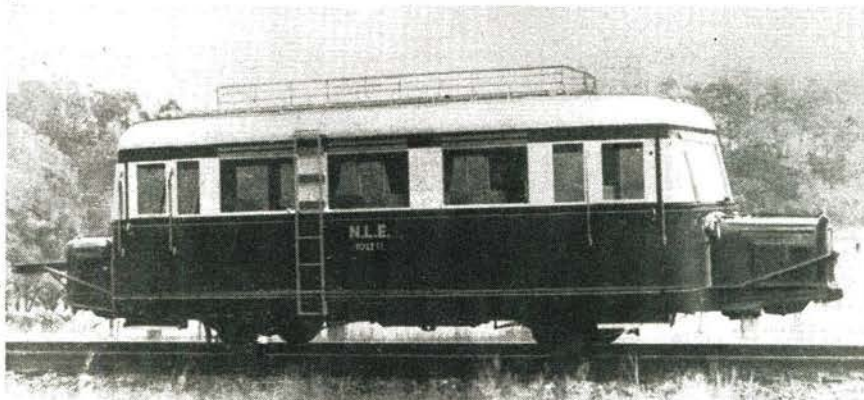
N.L.E.-Nr.	A.D.E.G.-Nr. ¹⁾	DR-Nr.	Achsfolge	Hersteller	Baujahr	Fabrik-Nr.	Bemerkungen
1	21	—	Cn2t	Hanomag	1897	2858	+1935
2	22	—	Cn2t	Hanomag	1897	2859	+1932
3	23	89 6103	Cn2t	Hanomag	1897	2860	7. 6. 47 an Teltower Eb.
4	23	89 6104	Cn2t	Hanomag	1897	2861	7. 6. 47 an Teltower Eb.
5'	—	—	Bn2t	Hanomag	1897	2903 ³⁾	1916 verkauft
6'	—	—	Bn2t	Hanomag	1897	2904 ⁴⁾	1918 verkauft
7	32	89 6201	Cn2t	Hanomag	1901	3649	+23. 8. 1966
8	33	89 6202	Cn2t	Hanomag	1901	3650	+14. 1. 1966
9	34	89 6203	Cn2t	Hanomag	1901	3651	+1966
10	35	89 6213	Cn2t	Hanomag	1907	5009	+31. 5. 1964
11	36	89 6214	Cn2t	Hanomag	1907	5215	+31. 5. 1964
12	151	91 6482	1'Ch2t	Henschel	1927	20816	1967 Bw Salzwedel
5''	31	89 6226	Cn2t	O & K	1912	5364	+10. 6. 1960
6''	41	91 6301	1'Ch2t	Henschel	1919	16912	+20. 12. 1967
—	152	91 6492	1'Ch2t	Henschel	1936	23101	13. 6. 1961 Bw Falkenberg
—	1021	133 506	Cvt	Wismar/ Ford	1934	20217 ²⁾	+1955
—	1022	133 507	Cvt	Wismar/ Ford	1934	20232	+1960

Fußnoten:

- 1) ab 13. Mai 1932
2) nach (5): 20229

- 3) nach anderer Angabe 2983
4) nach anderer Angabe 2984

2



2 Der Triebwagen 1022 auf der Fahrt nach Uckro.

3 Lokomotive 3 vor dem Lokomotivschuppen in Luckau im Jahre 1900

3

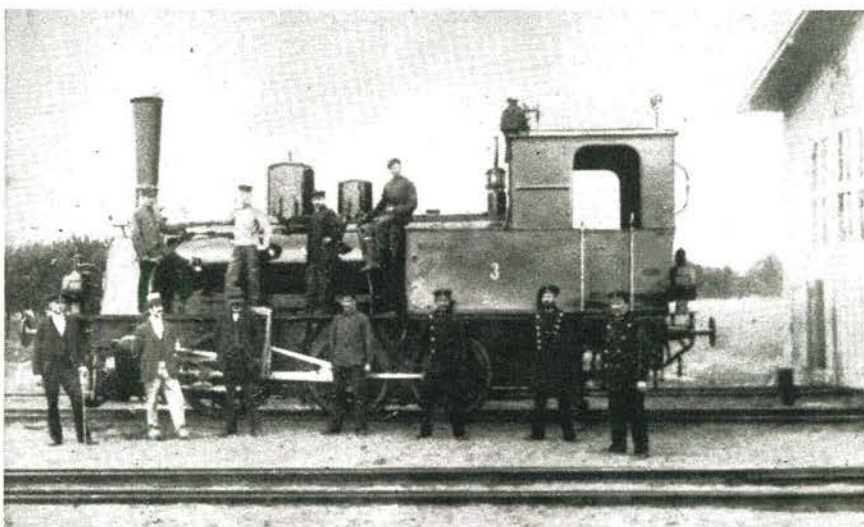


Tabelle 3 Rückführ- und zeitweilig andere bei der N.L.E. eingesetzte Lokomotiven

Datum Eingang bei N.L.E.	alte BN/ Bauart	eingetroffen von:	Datum des Ab- gangs	Verbleib	Fabr.- Nr.	DR-Nr.	Bau- jahr	Hersteller
14. 4. 45	12c/Cn2t	Lissa-Guhrau-Steinauer Eisenbahn 1)	5/1947	Vermietet an Brabag Benzinverflüssigung Schwarzhede	7886	89 6306	1915	O & K
14. 4. 45	23c/Cn2t	Lissa-Guhrau-Steinauer Eisenbahn	5/1947	Vermietet an Grube Lüise in Beutersitz	7143		1915	O & K
14. 4. 45	25c/Cn2t	Lissa-Guhrau-Steinauer Eisenbahn	1946	Westprignitzer Kreiskleinbahnen	224	89 6128	1904	Linke-Hoffmann Breslau
1. 4. 45	1b/Bn2t	Kleinbahn Guttentag – Vosswalde	1948	Teltower Eisenbahn	6681	98 6008	1913	O & K
1. 4. 45	21c/Cn2t	Kleinbahn Guttentag – Vosswalde	1948	Teltower Eisenbahn	1504	89 6005	1895	Vulcan
14. 2. 45	142/1'Ch2t	Ohlauer Kleinbahn 2)	1947	Neubrandenburg-Friedland bei N.L.E.	4680	91 6283	1929	Hohenzollern
14. 2. 45	141/1'Ch2t	Ohlauer Kleinbahn 3)		bei N.L.E.	23697	91 6780	1938	Henschel
14. 2. 45	181/Dh2t	Ohlauer Kleinbahn 4)		bei N.L.E.	9582	92 6484	1929	Schwarzkopf
Febr. 45	21/Cn2t	Bunzlauer Kleinbahn	1948	Dahme – Uckerode Eisenbahn	293	89 6206		MB Breslau
Febr. 45	22/Cn2t	Bunzlauer Kleinbahn	1948	Königs Wusterhausen – Mittenwalde – Töpchiner Kleinbahn	294	89 6012	1905	MBA Breslau
Febr. 45	171/Dh2t	Bunzlauer Kleinbahn	1948	Prenzlauer Kreiskleinbahnen	21209	92 6276	1928	Henschel
Febr. 45	173/Dh2t	Bunzlauer Kleinbahn	1948	Prenzlauer Kreiskleinbahnen	22696	92 6277	1935	Henschel
Febr. 45	24c/Cn2t	Bunzlauer Kleinbahn	1948	Königs Wusterhausen – Mittenwalde – Töpchiner Kleinbahn bei N.L.E.	2323	89 6014	1907	Vulcan
Febr. 45	181/Dh2t	Bunzlauer Kleinbahn 5)		bei N.L.E.	26200	92 6494	1944	Henschel
Febr. 45	182/Dh2t	Bunzlauer Kleinbahn 6)	5/1947	Müncheberger Eisenbahn	26147		1944	Henschel
24. 9. 45	142/1'Ch2t	Liegnitz – Rawitzscher Eisenbahn	1948	Oderbruchbahn	3990	91 6578	1924	Vulcan
24. 9. 45	35/Cn2t	Liegnitz – Rawitzscher Eisenbahn	1948	Teltower Eisenbahn/Prignitzer Kreiskleinbahnen bei N.L.E. verblieben	2613	89 6221	1910	Vulcan
24. 9. 45	141/1'Ch2t	Liegnitz – Rawitzscher Eisenbahn 7)		bei N.L.E. verblieben	3984	91 6497	1924	Vulcan
Apr. 45	92 992 Dh2t	DR/ex Zschipkau – Finsterwalder Eisenbahn 8)	30. 7. 46	DR	9872	92 992	1922	O & K
1. 12. 45	74 1274	DR 9)	30. 1. 46	DR	11044	74 1274	1921	Borsig
1. 8. 44	174/Dh2t	Teutoburger Wald-Eisenbahn 10)		bei N.L.E.	9700		1922	O & K
6. 1. 37	71/Dn2t	Teltower Eisenbahn A.D.E.G.	7. 6. 47	Grube Brigitte Blunau	6149		1906	Borsig
6. 1. 37	72/Dn2t	Teltower Eisenbahn A.D.E.G.	1937	Butzbach – Licher Eisenbahn	8261		1912	Borsig
6. 1. 37	73/Dn2t	Teltower Eisenbahn A.D.E.G.	1937	Aschersleben – Schneidlingen – Nienhagener Eisenbahn	17872	92 6105	1921	Henschel
20. 5. 45	1021/Cvt	Oschersleben – Schöninger Eisenbahn				VT 135-511	1934	Görlitz

Fußnoten:

1) N.L.E. 21", * 2. 7. 1965; 2) Ende 1945 enteignet und für Militärtransporte bei DR eingesetzt; 3) N.L.E. 141, * 1971; 4) Ende 1945 enteignet und für Militärtransporte bei DR eingesetzt; Rücktausch gegen 92 992 am 30. 7. 1946, * 1971; 5) wie 4), aber Rücktausch gegen 74 1274 am 30. 1. 1946, * 1974; 6) wie 4), aber Rücktausch gegen 92 992 am 30. 7. 1946; 7) N.L.E. 142, * 9. 1. 1965; 8) für Wehrmachtstransporte genutzt, blieb am 1. 4. 1945 stehen; Austausch gegen 4) und 6); 9) Austausch gegen 5), befuhr die Strecke Guben-Forst; 10) N.L.E. 174, abgestellt am 1. August 1944, * 1949

mar. Die Lokomotivschuppen in Schlieben und Luckau wurden dementsprechend umgebaut. Die Triebwagen verkehrten ab 7. Oktober 1934 planmäßig auf der Strecke Schlieben-Falkenberg. Infolge der Kriegsvorbereitungen richtete die N.L.E. weitere Anschlußgleise für Munitionsfabriken ein.

Der Ausbruch des zweiten Weltkriegs zwang zu Verkehrseinschränkungen. Die Kampfhandlungen im Raum Frankfurt (Oder) und Lübben verursachten schwere Verluste an Gleisanlagen und Hochbauten. Die Rückführung von Betriebsmitteln mit Eisenbahnbediensteten aus den ehemaligen schlesischen Gebieten verursachte einen überdurchschnittlichen Bestand an Betriebsmitteln. Schwere Schäden an den Bahnhofsanlagen in Falkenberg, Herzberg, Lübben Süd und Beeskow West zwangen schließlich am 20. April 1945 dazu, den Betrieb gänzlich einzustellen. Faschisten zerstörten noch vor der Befreiung durch die Sowjetarmee die Brücken über die Schwarze Elster bei Herzberg, über die Spree bei Hartmannsdorf und Briescht sowie die Überführung über die Deutsche Reichsbahn bei Lübben.

Das neue Zeitalter

Das faschistische Erbe hinterließ im Bereich der N.L.E. beträchtliche Schäden. Dank dem großen Einsatzwillen der überlebenden Eisenbahner und der Bevölkerung zum Wiederaufbau der zerstörten Bahnanlagen war es bereits ab 24. Mai 1945 möglich, den Betrieb auf der Strecke Herzberg-Lübben wieder aufzunehmen. Unter der Leitung des sowjetischen Kommandanten von Herzberg bauten verfügbare Arbeiter aus der Umgebung eine hölzerne Eisenbahnnotbrücke über die Schwarze Elster. Nach der Wiederinbetriebnahme des völlig zerstörten Bahnhofs Falkenberg fuhren ab 15. Juli 1945 die Züge auch zwischen Herzberg und Falkenberg. Der Wiederaufbau der anderen drei gesprengten Brücken war nur allmählich und unter großen Anstrengungen möglich. Die Überführung über die Deutsche Reichsbahn wurde am 9. Juli 1946 und die Spreebrücke bei Hartmannsdorf am 13. November 1948 dem Betrieb übergeben. Die Brücke bei Briescht mußten die Reisenden durch einen etwa 400 Meter langen Fußweg umgehen. Sie konnte 1951 repariert werden.

Schritt für Schritt Volkseigentum

Das Bahnbetriebswerk Luckau war während des zweiten Weltkriegs nicht zerstört worden. Die Arbeit wurde hier sofort nach Kriegsende unter der Leitung eines sowjetischen Transportkommandanten aufgenommen. Er beschaffte aus Wünsdorf einen Kohleladekran, um die manuelle Bekohlung der Lokomotiven mittels Körben zu ersetzen. Arbeitsverlagerungen aus dem RAW Tempelhof (heute Berlin [West]) nach Luckau brachte eine zweischichtige Auslastung des Bahnbetriebswerks. Die dafür notwendigen Werkzeugmaschinen und Ausrüstungen waren vorhanden.

Durch den Befehl 124 der Sowjetischen Militäradministration in Deutschland vom 30. Oktober 1945 wurde das Vermögen der Aktiengesellschaft zugunsten der Provinz Branden-

Erinnerungen an den 35.



Im Heft 11/88 berichtete „me“ über den 35. MOROP-Kongreß in Schweden. Erwähnt wurde dabei auch, daß den Teilnehmern aus zwölf europäischen Ländern viel alte und neue Eisenbahn geboten wurde. Einige Eindrücke davon stel-

len wir auf nebenstehender Seite vor. Diese Fotos können aber bei weitem nicht das ganze Programm lückenlos dokumentieren – es geht eben nur um Eindrücke, und die bleiben unvergeßlich.

1 Dieser Ellok-Veteran beförderte am 1. September 1988 die MOROP-Teilnehmer auf Stockholmer Vorortgleisen.

2 Und das ist die derzeitige Standard-Ellok der SJ, die Baureihe Rc 5/6. Hier steht die Lokomotive 1297 abfahrtsbereit vor einem Schnellzug im Bahnhof Stockholm Central am 30. August 1988. Übrigens: Triebfahrzeugführerinnen sind bei den SJ keine Seltenheit.

3 In guter Erinnerung bleibt die Nora Bergslags Veteran-Jernvåg (NBVJ), jene regelspurige Museumseisenbahn, die in der landschaftlich außerordentlich reizvollen Gegend um Nora verkehrt. Hier

steht die Lokomotive 58, gebaut von der Nydqvist & Holm AB, Trollhättan (NOHAB) im Jahre 1910 und ausgeliefert mit der Fabrik-Nummer 959, am 30. August 1988 abfahrtsbereit in Nora mit dem MOROP-Sonderzug.

4 Zweifellos gestaltete sich der Besuch des Järnvägmuseums in Gävle zum wichtigsten Höhepunkt des Exkursionsprogramms. Obwohl im Heft 11/88 schon in Schwarzweiß vorgestellt, soll sie hier noch einmal in Farbe präsentiert werden: die Lokomotive PRINS AUGUST. 1856 wurde die Maschine von Beyer, Peacock & Co in Manchester für die erste schwedische Eisenbahn gebaut. Jetzt ist der Veteran wieder betriebsfähig.

5 Ebenfalls in Gävle machte die 1873 gebaute Lokomotive ELFKARLEÖ BRUK auf sich aufmerksam. Auch dieser Zweikuppler ist betriebsfähig und wurde am 31. August 1988 vor einem gerade in der Waggonfabrik Gävle fertiggestellten geschlossenen Güterwagen aufgestellt.

Fotos: W. Drescher, Jena (1 bis 3); W.-D. Machel, Potsdam (4 und 5)



burg beschlagnahmt. Bereits am 9. September 1945 wurde die N.L.E. entschädigungslos enteignet und der Provinzialeisenbahndirektion Mark Brandenburg mit dem Sitz in Potsdam unterstellt. Ab 19. Oktober 1946 unterstand die Bahn der Hauptverwaltung der Provinzialbetriebe, in die die „Generaldirektion der Provinzbahnen Mark Brandenburg“ eingegliedert wurde. Mit der Umbenennung der Provinz Brandenburg in Land Brandenburg am 21. März 1947 änderte sich auch die Bezeichnung des Betriebsführers. Ab 1. August 1947 firmierte er als Generaldirektion der Landesbahnen Brandenburg. Vom 30. Oktober 1948 an gehörte dann der Begriff Niederlausitzer Eisenbahn-Gesellschaft der Vergangenheit an. Ab dem 7. Dezember 1948 existierte der Betrieb als „Vereinigung Volkseigener Betriebe Landesbah-

4 Der Bahnhof Lübben Süd – heute unbesetzter Haltepunkt für den Reiseverkehr. Von hier aus besteht ein umfangreicher Anschlußbetrieb zur Kohleversorgung der Stadt Lübben.

Fotos: Sammlung N. Krunisel, Langengrassau (1 bis 3); Verfasser (4)

nen Brandenburg, Betriebsverwaltung Luckau“ weiter. Damit war die Überführung dieser Bahn in Volkseigentum faktisch abgeschlossen worden. Die Deutsche Reichsbahn übernahm die frühere N.L.E., wie fast alle anderen ehemaligen Privatbahnen, am 1. April 1949.

Die zurückliegenden 40 Jahre

Jetzt erhielten die ehemaligen N.L.E.-Eisenbahner nicht nur die höheren Gehälter der

DR, sondern es waren auch die Betriebs- und Fahrdienstvorschriften der DR verbindlich. Veränderungen erfuhr außerdem der Fahrzeugpark. Mitte der 50er Jahre schieden die Lokomotiven der Baureihe 89 aus. Das Bw Luckau erhielt Maschinen der Baureihe 55. In den 60er Jahren konnte schließlich die Bestandsbereinigung zugunsten der Baureihe 55 abgeschlossen werden. Doch bald danach sollte im Zuge der Rationalisierung bei der Deutschen Reichsbahn das Bw Luckau auf die moderne Dieseltraktion umgestellt werden. Zuvor entstanden neue Arbeitsräume, Wasch- und Umkleieräume, eine Tankstelle, ein Kesselhaus und eine neue, größere Drehscheibe. Die erste Diesellokomotive, die V 36 024, kam bereits ab 23. Juni 1960 von Luckau aus im Personenzugverkehr zum Einsatz. Am 24. Mai 1966 erhielt Luckau die erste V 60. Wenige Monate zuvor, am 14. Dezember 1965, wurde hier der erste Leichttriebwagen beheimatet. Am 1. September 1967 löste die DR das Bahnbetriebswerk Luckau auf und unterstellte es dem Bw Cottbus als Lokeinsatzstelle. Durch den weiteren Aus- und Umbau des gesamten Streckennetzes in den 70er Jahren ist die Achsfahrmasse auf 21 t erhöht worden. Heute verkehren Reise- und Güterzüge mit Lokomotiven der Baureihen 106 und 110 auf allen Abschnitten im vereinfachten Nebenbahndienst.

Die Strecken der ehemaligen N.L.E. gehören zu den Nebenbahnen der DR, die aufgrund ihres Verkehrsaufkommens volkswirtschaftlich notwendig sind und eine gesicherte Perspektive haben.

Quellenangaben

- (1) E. Dähne: Meine erste Eisenbahnfahrt, Luckauer Heimatkalender 1976/77
- (2) Akten des Verwaltungsarchivs der Rbd Cottbus
- (3) Aufzeichnungen des Bw Luckau zur Betriebsgeschichte
- (4) Kreisseiten des Territoriums in verschiedenen Tageszeitungen aus dem Jahre 1966
- (5) Unterlagen von K.-P. Quill, Frankfurt (Main)