

10
89

transpress

modell eisenbahner

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

Poster





Die neue S-Bahn im Einsatz



Im Jahre 1980 erhielt die Berliner S-Bahn die ersten acht Wagen der neuen Baureihe 270 zur Erprobung. Nachdem dieser Baumuster-Vollzug auf Herz und Nieren getestet worden war, lieferte die Industrie weitere 16 Wagen einer Nullserie aus, die sich in mehreren Details vom Baumusterzug unterscheiden. Im Zugverband können beide Garnituren nicht fahren. Im Betriebseinsatz sind derzeit nur Nullserienfahrzeuge. Folgende Aufnahmen sollen einige Eindrücke von der neuen Generation Berliner S-Bahn-Fahrzeuge vermitteln. Weitere Einzelheiten über diese Fahrzeuge können auf der Seite 3 dieser Ausgabe nachgelesen werden.



1 Der Baumusterzug verläßt die Halle des S-Bw Grünau

2 Ein Zug der Nullserie im Bahnhof Ernst-Thälmann-Park. Der Vz 270 017/018 an der Zugspitze erhielt die heute übliche Farbgebung.

3 Im S-Bw Grünau stehen Baumusterzug (links) und Nullserien-ET nebeneinander und lassen die baulichen Unterschiede an der Stirnseite deutlich werden.

4 Fahrgastraum eines Nullserienwagens

5 Im Führerstand eines Nullserien-ET

Text und Fotos: H.-J. Hütter, Berlin



eisenbahn-modellbahn-
zeitschrift
38. Jahrgang



transpress
VEB Verlag für Verkehrswesen
Berlin

ISSN 0026-7422

Titelbild

Die Lokomotive 243 245 rollt mit dem D 733 Rostock–Leipzig über die neue Elbebrücke bei Wittenberge.

Lokomotive als auch Brücke spiegeln die hohen Leistungen der volkseigenen Industrie der zurückliegenden Jahre wider. Mit mehr als 500 Stück ist die Baureihe 243 die bisher meist gebaute Elektrolokomotive, und mit einer Länge von 1030 Metern ist die Wittenberger Eisenbahnbrücke der bisher längste Neubau dieser Art in unserem Land.

Foto: V. Emersleben, Berlin

modelleisenbahner

aktuell	Seit 40 Jahren Modelleisenbahner	18
	Aufruf zum 18. Spezialistentreffen „Junger Eisenbahner“	36
forum	Leserinformationen	2
dmv teilt mit	Verbandsinformationen / Wer hat – wer braucht?	32
junior	TT-Heimanlage/MITROPA-Speisewagen/Lexikon	34

eisenbahn

aktuell	Fortschritte bei der Elektrifizierung	4
mosaik	Traditionspflege im Saaletal	8
historie	Sachzeugen der LDE	7
poster	Lok 01 1531	9
international	Eisenbahn-Jubiläum im Nachbarland	10
fahrzeugarchiv	Ein dreiachsiger Museumswagen	12

nahverkehr

aktuell	Die neue S-Bahn im Einsatz	3
mosaik	Vom Aufbauwagen zum T 6	15

modellbahn

aktuell	Partner der Modelleisenbahn-Industrie	24
anlage	Modellbahnanlagen zum Thema LDE	26
tips	Neuartiges Steuergerät für Modell-Triebfahrzeuge 1. Teil	29
	Vor allem Nutzfahrzeuge	3. US
mosaik	40 Jahre Modelleisenbahn-Industrie in der DDR Teil 3	19
	SAXONIA-Modelle	28

Redaktion

Chefredakteur:
Ing. Wolf-Dietger Machel
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
Joachim Schnitzer, Kleinmachnow
Ulrich Schulz, Neubrandenburg
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: 5.9. 1989
Geplante Auslieferung: 6. 10. 1989
Geplante Auslieferung des Heftes
11/89: 7. 11. 1989

Bezugsmöglichkeiten

DDR: Bestellungen sind an den örtlichen Postzeitungsvertrieb zu richten.
BRD und Berlin (West): Örtlicher Buchhandel und Zeitungsvertrieb, insbesondere Gebr. Petermann GmbH & Co. K. K., Kurfürstenstraße 111, 1000 Berlin (West) 33 und HELIOS Literatur-Vertriebs-GmbH, Eichborndamm 144–167, 1000 Berlin (West) 51
sozialistisches Ausland: zuständiger Postzeitungsvertrieb und Buchhandlungen für fremdsprachige Literatur im übrigen Ausland: der internationale Buch- und Zeitschriftenhandel. Der Auslandsbezug wird außerdem durch den Buchexport Volkseigener Außenhandelsbetrieb der Deutschen Demokratischen Republik, PSF 160, DDR - 7010 Leipzig, und den Verlag vermittelt.

Anzeigenverwaltung

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

Gedanken zum 40.

Vor wenigen Tagen wurde unser Land, die Deutsche Demokratische Republik, 40 Jahre alt. Vier Jahrzehnte DDR, das sind der Kampf um Frieden auf der Welt, um soziale Geborgenheit und Sicherheit, um das stetige Bemühen, unser Leben noch angenehmer zu gestalten. Die Erfolge auf allen Ebenen des gesellschaftlichen Lebens sind unlängst in Presse, im Rundfunk und Fernsehen gebührend gewürdigt worden. Nun geht es darum, durch hohe Arbeitsergebnisse den XII. Parteitag der SED vorzubereiten. Darin eingeschlossen ist auch das Verkehrswesen, insbesondere der größte volkseigene Betrieb der DDR, die Deutsche Reichsbahn. Wichtige Investitionen, voran die weitere Streckenelektrifizierung, die Rekonstruktion der Bahnanlagen, der Einsatz moderner leistungsfähiger Fahrzeuge und die Mikroelektronik, stehen dabei ebenso im Vordergrund wie ein zuverlässiger Reise- und Güterverkehr. Die Deutsche Reichsbahn gehört heute zu den am stärksten ausgelasteten Ver-

kehrsunternehmen auf dem europäischen Kontinent. Es hat sich als das wichtigste Getriebe in unserer Volkswirtschaft erwiesen – und das wird auch künftig so bleiben. Zahlreiche Beiträge sind dazu in unserer Zeitschrift im Hinblick auf den 40. Jahrestag der DDR erschienen. Wir, die sich überwiegend in der Freizeit mit der Vergangenheit, Gegenwart und Zukunft des Schienenverkehrs und zugleich mit dem Nachbau im Modell beschäftigen, werden also ständig mit aktuellen Fragen konfrontiert. Das ist gut so, denn hierbei setzen wir uns bewußt oder manchmal auch unbewußt mit der Entwicklung in unserem Land auseinander, erleben hautnah, um welche Probleme es geht. Immer mehr Bürger finden im Deutschen Modelleisenbahn-Verband der DDR ein interessantes Wirkungsfeld. Modelleisenbahner sowie Eisenbahn- und Nahverkehrsfreunde organisieren im DMV eine ständig an Ansehen wachsende Öffentlichkeitsarbeit. Modellbahn- und Fahrzeug-Ausstellungen, Sonderfahrten und andere Veranstaltungen sind heute aus der Kulturlandschaft der DDR nicht mehr hinwegzudenken. Das Beschäftigen mit dem Hobby ist also kein Selbstzweck, sondern eine wichtige Aufgabe in unserer Gesellschaft – als Bestandteil einer sinnvollen Freizeitbeschäftigung. Daß dabei auch vielschichtige und komplizierte Probleme zu lösen sind, ist ein offenes Geheimnis. Eine Reihe solcher

Fragen stand unlängst während der 11. Präsidiumssitzung des DMV am 17. August 1989 auf dem Programm. Der Stellvertreter des Generaldirektors der DR für Koordinierung und Kontrolle im Ministerium für Verkehrswesen und Vizepräsident des DMV Reiner Enders unterstrich die Notwendigkeit einer weiteren guten Zusammenarbeit zwischen DR und DMV besonders auf dem Gebiet der Traditionspflege. Wenn gleich die zahlreichen Vorhaben zunehmende Bedeutung erlangen, müssen sie mit den täglichen umfangreichen Aufgaben der DR in Einklang gebracht werden. Konkrete Vorschläge dazu bilden eine gute Grundlage zur Vorbereitung der Bezirksdelegiertenkonferenzen und des 7. Verbandstages im nächsten Jahr. Wenn der 40. Jahrestag unserer Republik auch ein guter Anlaß ist, auf dem Gebiet unseres Hobbys Erreichtes zu würdigen, dürfen ein gesundes Maß an konstruktiver Kritik und Offenheit nicht fehlen. Ob es nun um die Gestaltung unserer Zeitschrift, die Modelleisenbahn-Industrie oder die Traditionspflege geht: Kritik regt zum Nachdenken und Bessermachen an. Sie wirkt in dieser Funktion als Motor der Entwicklung. Und ein gestärkter Motor ist für die weitere Gestaltung der sozialistischen Gesellschaft in unserem Lande unerlässlich.

Wolf-Dietger Machel

Viel Trubel und viel im Angebot

Regenwetter und empfindliche Kühle begleiteten den 20. Solidaritätsbasar der Berliner Journalisten auf dem Alexanderplatz am 25. August 1989. Dennoch wurde der 20. ein voller Erfolg. Tausende Interessenten aus nah und fern besuchten auch den transpress-Stand, erwarben Souvenirs, Bücher, Broschüren, Blechkalender, Poster und Modelle. Ob gezielte Käufe oder ein Geschenk fürs Einzelkind: Fast alle Besucher fanden etwas Brauchbares. Der Erlös dieses Basars kommt wiederum einem guten Zweck zugute, nämlich hilfebedürftigen Journalisten in Afrika, Lateinamerika und im Nahen Osten. Daß auch unsere Redaktion mit einem vielfältigen Angebot aufwarten konnte, ist zahlreichen Freunden zu verdanken. Unterstützt für eine gute Sache haben uns diesmal der Kreisvorstand Zehlendorf der Sozialistischen Einheitspartei Westberlins, die Bezirksvorstände Berlin, Greifswald und Halle des DMV, die DMV-Arbeitsgemeinschaften 7/73 Wolmirstedt, 1/58 Berlin, 1/64 Berlin, 1/11 „Verkehrsgeschichte“ Berlin, 1/25 (Gruppe Kleinserie) Berlin, 2/15 „Spreevaldbahn“ Cottbus, 3/5 Plauen, 4/19 „Elstertalbrücke“ Greiz und 3/110 Dresden, die BSG Rotation Berlin-Mitte sowie unsere langjährigen Leser Claus Nobis aus Dippoldiswalde, Otto Haak aus Stahnsdorf, Mario Zahn aus Königs Wusterhausen, Herbert Titze und H. Caseler aus Berlin, aber auch Siegfried Steine aus Augsburg (BRD).

me

T 1 wieder betriebsfähig

Der weithin bekannte und zu den Eisenbahnmuseumsfahrzeugen der DDR zählende Triebwagen T 1 der ehemaligen Gernrode-Harzgeroder Eisenbahn (GHE), heute als 187 001 bezeichnet, ist wieder betriebsfähig. 1933 von der Waggonfabrik Dessau für die GHE gebaut, gehörte dieser Oldtimer bis 1978 zum Bestand und wurde abschließend abgestellt. Den bemerkenswerten Zweiaxser arbeiteten Kollegen des Bw Haldensleben in mehrjähriger, mühevoller Kleinarbeit wieder auf. Maßgeblich beteiligt an den Arbeiten war der Abteilungsleiter des Bw, Kollege Dehluweit. Den mit der ursprünglichen Beschriftung versehenen Zweiaxser stellten die Haldenslebener Kollegen zu Ehren des 40. Jahrestages der DDR fertig. Der Triebwagen ist nun wieder in der Lokeinsatzstelle Gernrode (Harz) beheimatet und bereichert den historischen Fahrzeugpark der meterspurigen Bahnen in unserem Land.

me

Fahrzeug-Ausstellung in Radebeul Ost

Vom 19. bis 27. August 1989 veranstaltete die Deutsche Reichsbahn gemeinsam mit dem Verkehrsmuseum Dresden und dem Deutschen Modelleisenbahn-Verband der DDR die 7. Fahrzeug-Ausstellung in Radebeul Ost anlässlich des Jubiläums 150 Jahre erste deutsche Ferneisenbahn Leipzig–Dresden. Insgesamt besuchten 76 517 Eisenbahnfreunde diese interessante Ausstellung. 14 720 von ihnen nutzten die Gelegenheit zur Mitfahrt auf einer Dampflokomotive. Besonders umringt waren die sechs „Gastdampflokomotiven“ der ČSD. Fahrten mit dem Traditionszug nach Radeburg sowie eine attraktive Modellbahn-Ausstellung der AG 3/4 mit 22 163 Besuchern bereicherten die Veranstaltung außerdem. Die Fakten sprechen für sich, und die Zahlen stellen in puncto Fahrzeug-Ausstellungen ein Rekordergebnis in der DDR dar.

me

Hans-Joachim Hütter (DMV), Berlin



Die neue S-Bahn im Einsatz

Wer in den vergangenen Wochen und Monaten mit der Berliner S-Bahn zwischen Schöne-weide und Pankow unterwegs war, dem sind sie sicher schon aufgefallen: die neuen S-Bahn-Züge der Baureihe 270. Täglich verkehren dort drei Züge. Werfen wir zunächst einen Blick in die jüngste Vergangenheit.

Im Jahre 1980 wurden durch den VEB Kombinat Elektrotechnische Werke „Hans Beimler“ Hennigsdorf (KLEW) die ersten acht Wagen der neuen Fahrzeuggeneration für die Berliner S-Bahn ausgeliefert. Die kleinste Zugs-einheit ist, wie bei den Altbau-reihen, der Viertelzug (Vz), bestehend aus Trieb- und Bei-wagen. Damit bildet der Halbzug mit vier Wa-gen die kleinste im öffentlichen Verkehr ein-setzbare Einheit. Im Betriebseinsatz dominie-ren jedoch der Dreiviertel- und der Vollzug (Vierviertelzug). Im Vergleich zu den älteren S-Bahn-Fahrzeu-gen stellen die Neubauzüge der Baureihe 270 eine erhebliche Weiterentwicklung dar, von denen hier nur die wesentlichsten genannt seien:

- Wagenkasten aus einer Aluminium-Legierung, damit Verringerung der Eigenmasse der Zugs-einheit,
- Gleichstromstellersteuerung, damit verlustarmes Steuern des Fahrzeugmotorenstromkreises gegen-über der verlustbehafteten Widerstandssteuerung der Altbaufahrzeuge,
- kombinierte Nutz- und Widerstandsbremse, da-mit kein Abrieb von Bremsmaterial und die Mög-lichkeit der Rückgewinnung von Energie,
- Scheibenbremse mit Gleitschutteinrichtung für die Druckluftbremse, damit verlangsamerter Abrieb des Radreifenprofils.

Die als Musterzug bezeichneten Vz 270 001/002 bis 007/008 absolvierten ihre ersten „Gehversuche“ zunächst auf der da-mals noch mit 750-V-Gleichspannung elektri-fizierten Strecke Hennigsdorf-Velten. Wäh-rend dieser Zeit wurden auch gleichzeitig mehrere Triebfahrzeugführer in die Bedie-nung der Züge eingewiesen. Anschließend wurde der Zug halbzugweise zum künftigen Heimat-S-Bw Grünau überführt und mehr-monatigen umfangreichen meßtechnischen Untersuchungen durch das Institut für Eisen-bahnwesen (heute Wissenschaftlich-Techni-sches Zentrum der DR) und KLEW unterzo-gen. Nachdem durch die Meßergebnisse nachgewiesen war, daß das neue Fahrzeug in den vereinbarten Parametern betriebs-tüchtig eingesetzt werden kann, wurde erst-

malig am 9. September 1980 ein Halbzug im öffentlichen Verkehr eingesetzt.

In den ersten Jahren fuhr der Zug vorwie-gend in der kombinierten Zuggruppe B/H (Erkner-Friedrichstraße-Königs Wusterhau-sen und zurück) als Vollzug und bei Einsatz als Dreiviertelzug in der Zuggruppe O (Blan-kenburg-Spindlersfeld). Nach Ablauf der Einsatzfrist durchliefen die Vz 270 001/002 bis 005/006 das Reichsbahnausbesserungs-werk „Roman Chwalek“ Berlin-Schöne-weide im Rahmen einer Instandhaltungsstufe 5; der Vz 270 007/008 wurde ohne Aufarbeitung ab-gestellt. Dies wurde zwar als sehr schmerz-lich empfunden, weil bei Störungen an einem der drei Vz für den dann übrig bleibenden Halbzug kein sinnvoller Betriebseinsatz mehr möglich ist. Andererseits ist es aber bei je-dem Verkehrsunternehmen problematisch, Baumusterfahrzeuge über einen langen Zeit-raum betriebsstüchtig im Einsatz zu halten, wenn sich die Serienfahrzeuge wesentlich vom Baumuster unterscheiden. Die ersten drei Vz des Baumusterzuges verkehren – wenn alle Vz einsatzfähig sind – in einem Umlauf der Zuggruppe M (Schöne-weide-Pankow).

Die mit dem Musterzug gewonnenen Er-kenntnisse mündeten in technische Detail-veränderungen, die im KLEW bearbeitet und mit der DR abgestimmt wurden. Hinzu ka-men noch Wünsche der DR nach verbesser-tem Komfort und erhöhter Sicherheit für den Fahrgast. Die Summe aller Veränderungen gestatteten es nun aber nicht mehr, daß ein freizügiges Fahren im Zugverband mit dem Baumusterzug möglich ist.

Nunmehr wurde der Bau einer Nullserie von acht Vz mit den Nummern 270 009/010 bis 023/024 vereinbart. Die für den Fahrgast auf-fälligsten Veränderungen sind:

- eine aerodynamisch gestaltete Stirnfront des Triebwagens,
- die Öffnungs- und Schließhilfe an den Fahrgast-raumtüren und damit der Fortfall der Türgriffe,
- die seitenabhängige Türschließsteuerung, die ein Öffnen der Tür auf der bahnsteigabgewandten Seite unterbindet,
- das akustische Türschließwarnsignal als Drei-klang, das über die Fahrgastraumlautsprecher ab-gestrahlt wird,
- die Änderung des dunkelbraunen Innendekors (Musterzug) in Weiß-Oliv,
- zwei seitlich angeordnete Leuchtbänder,
- die Betonung der horizontalen Linienführung im Fahrgastraum mit Türkastenabdeckung und Ge-päckablagen,
- die abweichende Farbgebung der Vz 270 009/010 und 011/012: Wagenkasten borde-auxrot, im Fensterbereich anthrazit.

Der erste Viertelzug der Nullserie (270 009/010) wurde der Öffentlichkeit auf der Frühjahrsmesse 1987 in Leipzig und kurze Zeit später auf einer Ausstellung an der Werner-Seelenbinder-Halle in Berlin vor-gestellt. Im zweiten Halbjahr 1987 lieferte der Hersteller alle acht Viertelzüge an die DR aus, und es begannen die Prüf- und Testfah-ten sowie verschiedene meßtechnische Un-tersuchungen im Stand und während der Fahrt. Diese Fahrten dienten gleichzeitig dazu, die Triebfahrzeugführer in die Bedie-nung der Züge einzuweisen.

Die einzelnen Viertelzüge wurden nach den Testfahrten gesondert abgenommen und bis März 1988 alle in Dienst gestellt. Zwi-schen Hersteller und DR war vereinbart wor-den, daß nach mehrwöchigen Fahrten ohne Fahrgäste der Einsatz im öffentlichen Ver-kehr über einen Laufweg bis etwa 100 000 km folgt. Der sich damit ergebende Einsatzzeitraum sollte den Nachweis erbrin-gen, ob sich die technischen Veränderungen gegenüber dem Baumusterzug bewähren und damit die Serienfertigung der Bau-reihe 270 aufgenommen werden kann.

Nach der Indienststellung aller Vz verkehr-ten auf der genannten Strecke überwiegend zwei Züge der Nullserie, mal als Vollzug, mal als Dreiviertelzug. Der Einsatz der einzelnen Vz wurde beeinflusst durch planmäßige In-standhaltungsarbeiten, Detailverbesserun-gen an der technischen Ausrüstung, weiter-gehende meßtechnische Untersuchungen und notwendige Überprüfungen.

Bei der Zusammenstellung der Zugverbände wird, abweichend von der üblichen Praxis bei der S-Bahn, nicht auf die unterschiedliche Farbgebung der Vz geachtet. So werden die beiden „roten“ Vz beliebig mit den „nor-malen“ Vz gekuppelt. Zwischenzeitlich wurde nun entschieden, daß für alle Fahr-zeuge der Baureihe 270 die Farbgebung bor-deauxrot-anthrazit verbindlich ist. Zu wel-chem Zeitpunkt die Vz 270 013/014 bis 023/024 umlackiert werden, ist noch nicht entschieden worden.

Die planmäßigen Instandhaltungsarbeiten in den Stufen I1 bis I4 werden im Heimat-S-Bw Grünau ausgeführt. Durch die moderne Technik dieser Fahrzeuge konnten die lauf-wegabhängigen Instandhaltungsfristen ge-genüber den Altbaufahrzeugen mehr als ver-doppelt werden. Wird ein Altbauzug nach je-weils 6 000 km Laufleistung überholt, ist dies bei den Fahrzeugen der Baureihe 270 erst nach 15 000 km notwendig. Heimat-Raw für die Baureihe 270 ist wieder das Raw „Roman Chwalek“ Berlin-Schöne-weide.

Im Mai 1989 hatten die Züge der Nullserie z. T. weit mehr als 100 000 km im Betriebseinsatz zurückgelegt und dabei ihre Betriebs-tüchtigkeit nachgewiesen. Unmittelbar da-nach folgte der Startschuß zur Aufnahme der Serienfertigung. Ende 1989 werden die er-sten Serienfahrzeuge erwartet, die fortlau-fend ab 270 025/026 numeriert werden. Mit dem Zugang der neuen Fahrzeuge werden unter Berücksichtigung des weiteren S-Bahn-Netzausbaus und der Verdichtung der Zug-folge auf Strecken durch Neubauwohnge-biete, schrittweise die Altbaufahrzeuge aus dem Verkehr gezogen.

Quellenangaben

- (1) Bogott, H.: Fechner, W.: Der neue Triebzug BR 270 für die S-Bahn Berlin; Schienenfahrzeuge (Berlin) 23 (1979) 5, S. 231-235
- (2) Bogott, H.; Kietzmann, K.: Neue Serientriebzüge BR 270 für die S-Bahn in Berlin; Schienenfahrzeuge (Ber-lin) 31 (1987) 5, S. 225-228
- (3) Götz, G.: Erprobung der Triebzüge BR 270 – Erste Betriebserfahrungen im Bereich der S-Bahn Berlin; LEW-Nachrichten (Hennigsdorf) 13 (1982) 31, S. 1-4

Fred Hafner, Berlin

Fortschritte bei der Elektrifizierung

Seit Ende Mai 1989 fahren die Reise- und Güterzüge mit Elloks bis auf die Insel Rügen. Damit ist die dritte Eisenbahnstrecke zu den Häfen im Norden der Republik elektrifiziert. Jetzt verlagert sich das Schwergewicht der Elektrifizierungsarbeiten zunehmend auf die West-Ost-Verbindungen.

Die Deutsche Reichsbahn behält das hohe Tempo der Umstellung auf den elektrischen Zugbetrieb mit jährlich über 300 Kilometern bei. Ende 1985 waren 2 205 Kilometer des Streckennetzes elektrifiziert. 1 500 Kilometer werden bis 1990 hinzukommen. Im vergangenen Jahr wurde mit 358 Kilometern elektrifizierter Strecke, das ist täglich fast ein Kilometer, ein Rekordzuwachs erreicht.

Im derzeitigen Fünfjahrplan-Abschnitt gab es bereits wesentliche Etappen:

- Im April 1986 wurde auf dem Bahnhof Bad Kleinen der 1 000. elektrifizierte Kilometer seit dem X. Parteitag der SED 1981 in Betrieb genommen.
- Im Dezember 1986 konnte die Lücke zwischen den elektrischen Systemen der DR und der ČSD geschlossen werden; der Abschnitt Schöna–Děčín ist seitdem unter Draht. Anfang der 90er Jahre sollen Zweisystem-Lokomotiven aus den Škoda-Werken in Plzeň zwischen Dresden und Prag verkehren. Die erste Lokomotive wurde 1988 von der DR übernommen und gelangte bereits zum Einsatz.
- Im Mai 1987 erreichte der Fahrdrabt den Berliner Hauptbahnhof.

– Im September 1987 stand die westliche Nord-Süd-Verbindung von Magdeburg über Stendal, Wittenberge und Schwerin nach Wismar sowie Rostock durchgehend unter Strom.

– Nachdem viele Teilabschnitte im Berliner Raum elektrifiziert waren, führte man den Fahrdrabt weiter in Richtung Eberswalde–Angermünde. Im Dezember 1987 war der wichtige Rangierbahnhof Stendell erreicht.

– Ebenfalls bis Ende 1987 war die Verbindung von Lutherstadt Wittenberg über Falkenberg (Elster)–Elsterwerda nach Ruhland/Senftenberg in das Tagebaugelände der Rbd Cottbus erstmals elektrisch befahrbar.

– Im Mai 1988 war der Bahnhof Oderbrücke von Seiten der PKP elektrifiziert. Der Bahnhof ist als Systemwechselbahnhof zwischen Gleichspannung 3 000 Volt (PKP) und Wechselspannung 15 kV, 162/3 Hz (DR) konzipiert.

– Im Dezember 1988 war die dritte Nord-Süd-Strecke bis zum Bahnhof Stralsund Rügendamm elektrifiziert.

bus (79 km) fahren können. Damit ist die durchgehende Verbindung von Leipzig nach Cottbus ein Jahr früher als geplant fertiggestellt. Ein Höhepunkt aus Anlaß des 40. Jahrestages der DDR wird die Übergabe des 2 000. Kilometers elektrifizierter Strecke seit dem X. Parteitag der SED (1981) am 30. September 1989 auf dem Bahnhof Cottbus sein.

Eine detaillierte Übersicht über die einzelnen elektrifizierten Strecken enthält Tabelle 2. Sie schließt an die Veröffentlichung im „me“ 9/85 an. Im kommenden Jahr werden die Strecken Riesa–Karl-Marx-Stadt, Erkner–Frankfurt (Oder)

Tabelle 1
Entwicklung der Elektrifizierung

Jahr	neue elektrifizierte Strecke
1985	295 km
1986	215 km
1987	329 km
1988	358 km
1989	322 km (Plan)

Anmerkungen:

- Der Abschnitt Stendal–Geestgottberg (40 km) geht in den Zuwachs für 1985 ein, da die Anlagen vor Jahresfrist fertiggestellt wurden.
- Der Abschnitt Wismar–Klein Warnow (83 km) geht in den Zuwachs für 1987 ein. In vielen Veröffentlichungen wird er fälschlicherweise doppelt berücksichtigt, was für 1986 die Summe von 298 km ergibt.

1



2



In diesem Jahr werden insgesamt 322 Kilometer elektrifiziert. Davon waren bis Ende Mai bereits 132 km unter Strom. Der nächste Inbetriebnahmetermin ist der 30. September 1989 mit den Strecken Lützen–Cottbus (30 km), Jüterbog–Falkenberg (Elster) (49 km) und Borsdorf–Beucha (7 km). Vom 16. Dezember 1989 an werden Elloks auch zwischen Falkenberg (Elster) und Cott-

bus–Senftenberg mit Fahrdrähten überspannt sein. Weitere Arbeiten zur Elektrifizierung sind am Berliner Innenring, zwischen Halle und Nordhausen sowie zwischen Sangerhausen und Erfurt in vollem Gange.

Im nunmehr achten Jahr des Bestehens des Zentralen Jugendobjektes „Elektrifi-

zierung von Eisenbahnstrecken" vollbringen die Kollektive, vor allem die 140 Jugendbrigaden, hohe Leistungen. Wichtig ist weiterhin, die Arbeits- und Lebensbedingungen der Arbeiter und Ingenieure, aber auch das Freizeitangebot auf den Baustellen zu verbessern. Eine vordergründige Aufgabe bei der Elektrifizierung im großen Stil, wie ihn die DR seit knapp zehn Jahren betreibt, besteht darin, ständig den Aufwand zu senken. Dabei gab es Fortschritte. So wurden einige Abschnitte mit Einfach-fahrleitung überspannt, Stahl wurde durch Beton ersetzt – besonders bei

deren Bahnverwaltungen Europas (s. a. „me“ 9/85 S. 15). Mit der fortschreitenden Elektrifizierung in den nächsten Jahren (auch nicht überdurchschnittlich belegter Strecken) aber wird das Verhältnis der insgesamt elektrifizierten Abschnitte und der elektrischen Zugförderleistungen zwangsläufig ungünstiger. Entsprechende Zahlenangaben für die vergangenen Jahre seit 1985 schwanken erheblich, deshalb sei auf sie an dieser Stelle verzichtet. Sicher ist, daß 1990 knapp 60 % der Zugförderleistungen durch die elektrische Traktion erbracht werden.

3



1 Das Setzen der Fahrleitungsmaste ist – durch hohe Streckenauslastungen bedingt – meist nur bei vollem Eisenbahnbetrieb möglich. Der Einsatz von Hubschraubern kommt dieser Forderung nach.

2 Heute ein tägliches Bild: Ein Güterzug auf der inzwischen über 150jährigen LDE, gezogen von der Lokomotive 242 177.

3 Zu den ersten planmäßig mit einer Ellok bespannten Zügen auf der Insel Rügen gehörte am 27. Mai 1989 der D 317. Zuglok war die 243 884.

4 Nicht nur Fahrleitungsmaste, sondern auch Kabel können mit Hilfe von Hubschraubern montiert werden.

Fotos: I. Migura, Berlin (1 und 4); W. Albrecht, Oschatz (2); W. Krentzien, Saßnitz (3)

den Fahrleitungsmasten –, und man verwendet schnellere und damit effektivere Gründungsvarianten. Dennoch konnte die Mitte der 80er Jahre in Kraft getretene Industriepreisreform nicht vollständig kompensiert werden. Wesentlich für die rasche Amortisation der elektrifizierten Strecken ist deren Ausnutzungsgrad. Hier ist die DR weiterhin im Spitzenfeld, verglichen mit an-

Großen Anteil daran haben die Lokomotiven der Baureihe 243 aus dem KLEW Hennigsdorf. Deren Auslieferungszahlen wurden beträchtlich gesteigert: 1984 – 26, 1985 – 80, 1986 – 100, 1987 – 110, 1988 – 114. In diesem Jahr ist die Übergabe von 115 Lokomotiven an die DR geplant.

4



Tabelle 2

Inbetriebnahme der elektrifizierten Strecken von 1985 bis Mai 1989

Termin	km	Abschnitt
30. 4. 85	25	Waren (Müritzt)–Langhagen
18. 5. 85	63	Langhagen–Güstrow–Rostock Hbf
1. 6. 85	21	Grünauer Kreuz–Eichgestell–Berlin-Lichtenberg
3. 7. 85	11	Eichgestell–Rummelsburg Rbf
1. 10. 85	16	Roßlau–Coswig
14. 12. 85	16	Coswig–Lutherstadt Wittenberg
14. 12. 85	7	Ostendgestell–Berlin-Köpenick
14. 12. 85	7	Karower Kreuz–Berlin-Pankow
23. 11. 85	20	Rostock Hbf–Gbf–Seehafen–Rostock-Bramow
14. 12. 85	8	Rostock-Bramow–Warnemünde
15. 12. 85	61	Lalendorf–Kavelsdorf–Rostock Hbf–Gbf–Seehafen
10. 1. 86	40	Stendal–Geestgottberg
12. 4. 86	68	Güstrow/Schwaan–Bad Kleinen
12. 4. 86	7	Rieckdahl–Bentwisch
30. 5. 86	5	Bentwisch–Poppendorf
27. 9. 86	54	Lutherstadt Wittenberg–Falkenberg (Elster)
30. 11. 86	34	Falkenberg (Elster)–Riesa
13. 12. 86	20	Riesa–Elsterwerda
13. 12. 86	23	Delitzsch–Eilenburg
13. 12. 86	2	Schöna–Staatsgrenze (ČSSR)
13. 12. 86	2	Elsterwerda–Elsterwerda-Biehla
30. 5. 87	14	Berlin-Rummelsburg/Berlin-Wuhlheide–Berlin Hbf
30. 5. 87	83	Wismar–Bad Kleinen–Schwerin–Klein Warnow
28. 8. 87	26	Klein Warnow–Wittenberge
26. 9. 87	6	Wittenberge–Geestgottberg
31. 10. 87	64	Falkenberg (Elster)–Senftenberg
3. 10. 87	39	Berlin-Blankenburg–Karower Kreuz–Bernau–Eberswalde
16. 10. 87	14	Berlin-Grünau–Königs Wusterhausen
7. 11. 87	23	Königs Wusterhausen–Halbe
20. 12. 87	50	Eberswalde–Angermünde–Stendal
19. 12. 87	10	Ruhland–Hohenbocka
6. 3. 88	30	Angermünde–Prenzlau
31. 3. 88	32	Hohenbocka–Knappenrode
25. 5. 88	28	Prenzlau–Pasewalk/Charlottenhof
28. 5. 88	2	Oderbrücke–Staatsgrenze (VRP)
23. 9. 88	59	Pasewalk–Anklam–Züssow
23. 9. 88	21	Leipzig–Eilenburg
27. 5. 88	4	Eilenburg Ost–Sprotta
9. 12. 88	18	Züssow–Greifswald
17. 12. 88	39	Greifswald–Stralsund–Stralsund Rügendamm
17. 12. 88	78	Halbe–Lübbenau–Senftenberg
17. 12. 88	47	Senftenberg–Spreewitz–Knappenrode
7. 3. 89	15	Eilenburg–Mockrehna
15. 3. 89	20	Züssow–Wolgast
26. 5. 89	30	Mockrehna–Falkenberg (Elster)
27. 5. 89	67	Stralsund–Saßnitz/Mukran/Binz

DDR-Verkehr

Tag für Tag fahren 1,7 Mill. Bürger mit der Eisenbahn und rollen rund 15 000 Personen- und Güterzüge auf den Schienen unseres Landes. 900 000 t Güter werden täglich an die Brennpunkte der Volkswirtschaft in allen Bezirken gebracht. Rund um die Uhr sorgen die 250 000 Eisenbahnerinnen und Eisenbahner dafür, daß die Eisenbahn den volkswirtschaftlich bedingten Lebensrhythmus garantiert. Rund 10 Mill. Fahrgäste vertrauen sich jeden Tag den Kraftverkehrs- und städtischen Nahverkehrsbetrieben an. Für die Volkswirtschaft und die Bevölkerung werden innerhalb von 24 Stunden 1,4 Mill. t Güter transportiert. Täglich ein gutes Stück Arbeit der 217 000 Frauen und Männer auf Straßenbahnen, Bussen und Lastkraftwagen.
me

Zweitälteste Lokomotive in unserer Republik?

Die vermutlich zweitälteste Lokomotive der DDR fristet ihr Dasein auf einem Schrottplatz bei Lehesten (Kreis Lobenstein, Sperrgebiet) (Abb. 1). Sie wurde 1876 bei der Maschinenbaugesellschaft Carlsruhe unter der Fabriknummer 919 gebaut. Bis in die 50er Jahre hinein fuhr sie auf den 700-mm-spurigen Strecken der örtlichen Schieferbrüche, danach diente sie noch der LPG als Heizlok. Eine museale Erhaltung durch die Schieferbrüche als örtliches Technikdenkmal zerschlug sich leider. Trotz des schlechten Zustands der Maschine sollte recht bald

ein Weg gefunden werden, um die Maschine zu erhalten.
HBu., Foto: H. Burde, Halle Neustadt

Sebnitzer Viadukt rekonstruiert

Nach rund vierjähriger Bauzeit wurde im Sommer, am 18. Juni 1989, das 1874 eingeweihte, aus Sandstein und Granit bestehende sowie 20 m hohe und 145 m lange Viadukt nach umfangreicher und komplizierter Rekonstruktion wieder dem Verkehr übergeben. Während der Bauzeit existierte eine Behelfsbrücke. Die insgesamt 64,5 km lange Eisenbahnstrecke von Bad Schandau bis Bautzen gehört zu den landschaftlich schönsten.
1



Sie führt durch sieben Tunnel und über 164 Brücken durch die Lausitz und das Elbsandsteingebirge. Gegenwärtig wird an der Strecke auch die Elbebrücke Bad Schandau rekonstruiert. Abb. 2 zeigt das Sebnitzer Behelfsbauwerk im Dezember 1987.
me; Foto: H. Ziebig, Dresden

100 Jahre Orlabahn

Am 1. Oktober 1889 wurde die 11,7 km lange Eisenbahnstrecke Orlamünde-Pößneck unterer Bahnhof eingeweiht und dem öffentlichen Verkehr übergeben. Drei Jahre später, am 15. Oktober 1892, konnte das 3,23 km lange Anschlußgleis von Pöß-



neck unterer Bahnhof (damals Bahnhof Jüdwewin) nach Oppurg in Betrieb genommen werden. 1946 wurde es allerdings wieder stillgelegt.

Kurz vor dem Ende des zweiten Weltkriegs wurde durch die faschistische Wehrmacht sinnlos die Orlamünder Saalebrücke gesprengt. Ab Anfang Mai 1946 beschränkte sich der aufgenommene Zugverkehr zunächst nur auf den Abschnitt Pößneck-Freienorla.

1969 sind auf der Orlabahn die Dampflokomotiven teilweise durch Diesellokomotiven ersetzt worden. Sicher sind vielen Freunden der Orlabahn die letzten „Stamm-Dampflokomotiven“ – die 93 8304 und die 83 1010 – noch gut in Erinnerung. Seit Beginn des Winterfahrplanabschnitts 1971/1972 fahren nur noch Diesellokomotiven der BR 110.

Nach wie vor hat die Orlabahn eine große volkswirtschaftliche Bedeutung für den Reise-, aber insbesondere für den Güterverkehr.

D. S.

90 Jahre Rasender Roland

Am 14. Oktober 1899 wurde mit Inbetriebnahme des Abschnitts Baabe-Göhren (Rügen) auf der von Putbus ausgehenden 750-mm-Schmalspurbahn der Gesamtbetrieb eröffnet. Nach 90 Jahren wechselvoller Geschichte gehört dieses Verkehrsmittel heute zu den technischen Denkmälern der DDR. Sonderfahrten aus Anlaß der 90-Jahr-Feier werden in wenigen Tagen Eisenbahnfreunde aus nah und fern auf die Insel Rügen locken. Wenngleich in den vergangenen zehn Jahren viel für die Traditionspflege auf der Bäderbahn getan wurde, bereitet der technische Zustand der beiden „echten“ Rügen-Lokomotiven 99 4632 und 99 4633 zunehmend Kopfzerbrechen. Die Kessel beider Maschinen sind derart verschlissen, daß eine Erneuerung unumgänglich wird. Die bisherigen Bemühungen, neue Kessel zu bauen, führten nicht zum gewünschten Erfolg. Hoffen wir, daß dieses Problem im Interesse des Erhalts technischer Denkmäler in unserem Land recht bald gelöst wird.

me; Foto: R. Steinicke, Dresden

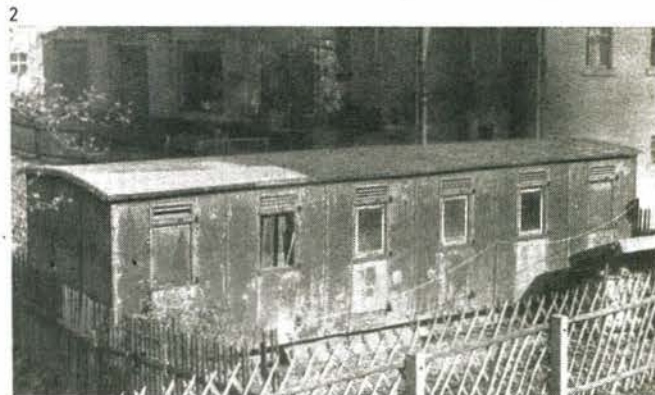
150 Jahre Eisenbahn in den Niederlanden

Am 24. September 1839 wurde die erste Eisenbahnstrecke der Niederlande zwischen Amsterdam und Harlem eröffnet. Das Transportangebot der Privatgesellschaft beschränkte sich zunächst ausschließlich auf den Personenverkehr; der Güterverkehr folgte im Laufe des Jahres 1940. Nach Erweiterungen über Utrecht (1843) und Arnheim (1845) fand der Streckenbau mit der Verlängerung bis Rotterdam im Jahre 1847 seinen vorläufigen Abschluß. Erst zum Ende der 60er Jahre des vorherigen Jahrhunderts kam es dann zum flächendeckenden Ausbau des Eisenbahnnetzes, einer Periode, die bis zur Jahrhundertwende anhielt. Im Jahre 1938 wurde schließlich aus den bishe-

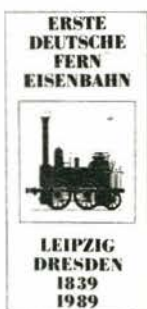
rigen Privatgesellschaften die Staatliche Eisenbahn-Gesellschaft des Königreichs Niederlande (Nederlandse Spoorwegen – NS) gebildet. Die NS verfügt heute über ein Streckennetz mit einer Betriebslänge von 2 800 km, das überwiegend zwei- und mehrgleisig ausgebaut ist. Die Hauptstrecken haben eine Achsfahrmasse von 21 bzw. 23 t, wobei Schienen mit einer Metermasse von 63 kg zum Einsatz gelangen. Topographisch gesehen weist das Streckennetz größtenteils Flachlandcharakter auf; am höchsten Punkt werden 182 m über dem Meeresspiegel nahe der Station Sijpeveld (Übergang zur DB) erreicht. Die größte Längsneigung wird mit 20 ‰ angegeben. Charakteristisch ist ferner eine große Zahl an Kunstbauten mit rund 1 000 Brücken bei einer Gesamtlänge von über 13 km. Im

internationalen Reiseverkehr bestehen leistungsfähige Schnellfahrverbindungen mit der BRD, Belgien, Frankreich und weiteren Staaten Europas. Im Binnenreiseverkehr werden bereits seit vielen Jahren vornehmlich elektrische Triebwagen-Einheiten eingesetzt, was mit den historischen Entwicklungstendenzen des niederländischen Eisenbahnwesens zu begründen ist. So hatte man bereits im Jahre 1908 auf der Strecke Rotterdam-Den Haag einen Einphasenwechselstrom-Betrieb von 10 kV/25 Hz eingerichtet, der bis zum Jahre 1924 bestand. Ungünstige Betriebserfahrungen mit diesem Stromsystem veranlaßte die damals noch private Eisenbahngesellschaft, weitere Strecken mit 1 500-V-Gleichstrom zu elektrifizieren. Als erste Fahrzeugengeneration wurden ab 1924 elektrische Zügeinheiten beschafft,

von denen die Statistik Mitte der 30er Jahre bereits 130 Trieb- und 129 Zwischenwagen ausweist. Heute befindet sich bei der NS bereits die zehnte Generation elektrischer Triebzüge im Einsatz. Diese als „Sprinter“ bezeichneten Einheiten – inzwischen 90 Stück – erreichen nach 70 Sekunden eine Höchstgeschwindigkeit von 125 km/h. Die elektrische Zugförderung wird gegenwärtig auf rund 70 % des Streckennetzes angewendet. Allerdings werden fast 90 % der Betriebsleistungen durch die E-Traktion erbracht. Der planmäßige Dampflokbetrieb wurde bereits im Jahre 1958 beendet.
Ba, Ta



Sachzeugen der LDE



1. Zeichnung 13 auf S. 30 im Heft 4/89 zeigt einen Gepäckwagentyp, der auch bei der LDE vorhanden war. Auf dem Foto ist der Wagenkasten eines solchen Fahrzeugs in der Variante ohne Abort zu sehen. Erbaut 1871 und bei der Staatsbahn die Betriebs-Nr. 325 erhalten, gehörte er zur Gattungs-Nr. 265 und wäre nach dem Reichsbahn-Schema als Pwg Sa 68* zu bezeichnen. Noch am 31. Dezember 1968 stand der Wagenkasten in Kostitz. Zeichnung 13 entspricht der Gattungs-Nr. 263 (Pwg Sa 68, mit Abort, sonst gleich).

2. Die Zeichnung 11 auf S. 30 im Heft 4/89 kann durch diese Aufnahme ergänzt werden. Sie entstand am 15. April 1959 in Harthau. Der Wagen, erbaut 1870 vom „Eisenbahnbedarf Berlin“, gehörte bei der Staatsbahn ursprünglich zur Gattungs-Nr. 152(C) und wurde dann in 4. Klasse (Gattungs-Nr. 194*) umgebaut, worauf auch die noch lesbare Betriebs-Nr. 3724 hinweist.

3. Ein Fabrik-Schild am Wagenkasten eines Fahrzeugs der ehemaligen Gattungs-Nr. 152, entdeckt im August 1958 in Eibenstock ob. Bf. Der dazugehörige Wagen trug später die Betriebs-Nr. 2074, wurde also als 3.-Klasse-Fahrzeug ausgemustert.

4. Am 21. Juli 1965 entstand in Weißenberg das Foto dieses Wagenkastens, der bei der Staatsbahn zur Gattungs-Nr. 45 gehörte (AB3 Sa 69).

5. Ähnlich wie auf Zeichnung 9 (S. 30 im Heft 4/89) ist der am 2. Juni 1960 in Hopfgarten aufgespürte Wagenkasten aus dem Jahre 1872. Bei der Staatsbahn lief er mit der Betriebs-Nr. 2216 und gehörte zur Gattungs-Nr. 163 (C Sa 72). Zeichnung 9 ent-



spricht der Gattungs-Nr. 170 (C Sa 64) in der Variante ohne Bremse.

6. Ein Blick auf Zeichnung 12 im bereits erwähnten Heft beweist, daß es sich um ein Fahrzeug der ehemaligen Gattungs-Nr. 186 handelt (Ci Sa 72).

4.-Klasse-Wagen, jedoch im DR-Schema nicht mehr vorgesehen). Als dieser Wagenkasten am 15. April 1965 in Legenfeld (V.) vorgefunden wurde, war die Betriebs-Nr. nicht mehr auszumachen, das Fabrik-Schild aber noch erhalten: Saxonia, Radeberg, 1874, Fabrik-Nr. 1169, geliefert an die LDE!

7. In Großvoigtsberg stand am 20. Oktober 1961 der später beblechte Kasten eines ehemaligen LDE-Güterwagens. Er hatte ursprünglich hölzerne Drehgestelle erhalten.

Fotos: G. Meyer, Aue



Werner Drescher (DMV), Jena

Traditionspflege im Saaletal

**Vorgestellt: Die Interessengemeinschaft
Traditionslokomotive 011531
des Bahnbetriebswerkes Saalfeld**

In der Liste aller Eisenbahnmuseumsfahrzeuge der DDR vom 18. Dezember 1979 sucht man nach einer Lokomotive der Baureihe 01⁵ vergeblich. Letztendlich war diese Tatsache für die Kommission Eisenbahnfreunde beim Bezirksvorstand Erfurt des DMV Anlaß, den musealen Erhalt einer Lokomotive dieser Baureihe zu beantragen. Nach vielen Gesprächen mit verantwortlichen Vertretern der Eisenbahn und des Verkehrsmuseums Dresden wurde diesem Vorhaben stattgegeben.

Ende der 70er Jahre waren bekanntlich alle Lokomotiven der Baureihe 01⁵ in Saalfeld beheimatet. Da lag es nahe, in diesem Bahnbetriebswerk nach Verbündeten zu suchen, die sich der Pflege und Erhaltung einer solchen Lokomotive annehmen. In der Leitung der Dienststelle wurden wichtige Befürworter gefunden.

Zwischenzeitlich stand dann fest, daß eine rostgefeuerte 01⁵ erhalten bleibt, um künftig einen relativ freizügigen Lokeinsatz zu gewährleisten. Nachdem bereits zahlreiche Lokomotiven dieser Baureihe verschrottet waren, wurde entschieden, die 010531 langfristig zu erhalten. Gründe dafür waren ihr guter Unterhaltungszustand und ein wenig auch ihre Geschichte (s. a. „me“ 4/82, S. 106 und 107). Um der bereits genannten Bedingung zu genügen, mußte die Maschine auf Rostfeuerung umgebaut werden, ein Kompromiß, den man eingehen konnte. Am 7. März 1984 wurde dem Bw Saalfeld die 011531 zur musealen Pflege und Betreuung übergeben. Da es hier schon in vergangenen Jahren Freunde der Eisenbahn gab, fanden sich dafür auch Kollegen. So konnte nach Vorgesprächen am 28. März 1984, die wiederum durch die Kommission Eisenbahnfreunde beim Bezirksvorstand Erfurt des DMV mit organisiert wurden, die Interessengemeinschaft 011531 gegründet werden. An dieser Veranstaltung nahmen der Leiter der Dienststelle

Kollege März und weitere 20 Kollegen des Bw teil. Inzwischen zählt die Interessengemeinschaft 22 Mitglieder. Unter ihnen sind 13 Dampflokführer, fünf Diesellokführer mit Heizerprüfung, ein Loks Schlosser, eine Ingenieurin, ein Klempner der Hochbaumeisterei Saalfeld mit Heizerprüfung und ein Nicht-Eisenbahner.

Die Interessengemeinschaft wird von Hauptlokführer Bernd Köllner geleitet, Stellvertreter ist Hauptlokführer Klaus Meffert. Zum Vorstand gehören weiterhin Hauptlokführer Bernd Fendler und Oberlokführer Horst Dietrich.

Jeden Monat findet eine Zusammen-

5. September 1985

Sonderzug Erfurt–Orlamünde im Rahmen der Vier-Tages-Fahrt des DMV-BV Erfurt aus obigem Anlaß

3.–15. Juli 1986

Bad Doberan „100 Jahre „Molli““

29. November 1986

Planzüge auf der Saalbahn „Abschied von der Dampftraktion im Bw Saalfeld“

8. September 1988

Zuglok Nostalgie-Orientexpress Paris–Hongkong auf dem Streckenabschnitt Marienborn–Berlin

15.–21. September 1988

Fahrzeug-Ausstellung in Potsdam

7. und 8. April 1989



kunft statt, während der anstehende Aufgaben besprochen werden. Jeweils zum Jahresende steht eine Hauptversammlung auf dem Programm. Einen engen Kontakt hat die Interessengemeinschaft zur Kommission Eisenbahnfreunde beim Bezirksvorstand Erfurt, zur Arbeitsgemeinschaft 4/70 Jena, zum Pflegekollektiv der Lokomotive 381182 in Gera und zur Interessengemeinschaft Mecklenburgische Eisenbahnen im Kulturbund der DDR (KB). Vier Kollegen sind Mitglieder des DMV, und ein Kollege ist Mitglied des KB.

Durch gezielte Arbeitseinsätze und eine gute Zusammenarbeit innerhalb der Dienststelle wird die ständige Einsatzbereitschaft der Lokomotive gesichert. Der gute Pflegezustand dieser Maschine ist nicht zu übersehen. Einige Fahrten mit der 011531 sollen an dieser Stelle in Erinnerung gerufen werden:

15. Juni 1985

Sonderzug Rostock–Berlin zur Fahrzeug-Ausstellung „40 Jahre Eisenbahn in Volkes Hand – 150 Jahre deutsche Eisenbahnen“

Kaum ist es möglich, alle Mitglieder der Interessengemeinschaft auf einem Bild vereint zu sehen. Am 1. April 1989 waren es fast alle. Erste Reihe 4. v. l.: Bernd Köllner (Leiter); Erste Reihe 2. v. l. Klaus Meffert (Stellvertreter). Lange Wartezeiten mußten am 1. April 1989 in Kauf genommen werden, um auf den Führerstand zu gelangen. Foto: Verfasser

Fahrzeugparade in Riesa „150 Jahre Leipzig-Dresdner Eisenbahn“

Nicht nur in der Pflege und Unterhaltung der 011531 und in Vorbereitung und Durchführung von Sonderfahrten ist die Interessengemeinschaft aktiv. So organisierte sie am 1. April 1989 eine Solidaritätsveranstaltung zugunsten des Kinderhilfswerkes UNICEF der Vereinten Nationen. Im Mittelpunkt stand natürlich die 011531, die an diesem Tag zu einer Führerstandsbesichtigung freigegeben war. 350 Interessenten machten innerhalb von fünf Stunden davon Gebrauch! Ein Souvenirverkauf und die Versteigerung eisenbahntypischer Gegenstände rundeten diese gelungene Veranstaltung ab. Insgesamt konnte auf das Solidaritätskonto ein Erlös von 7 623,20 Mark überwiesen werden.