

11
89

transpress

modell eisenbahner

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

Eisenbahnen
in Uganda



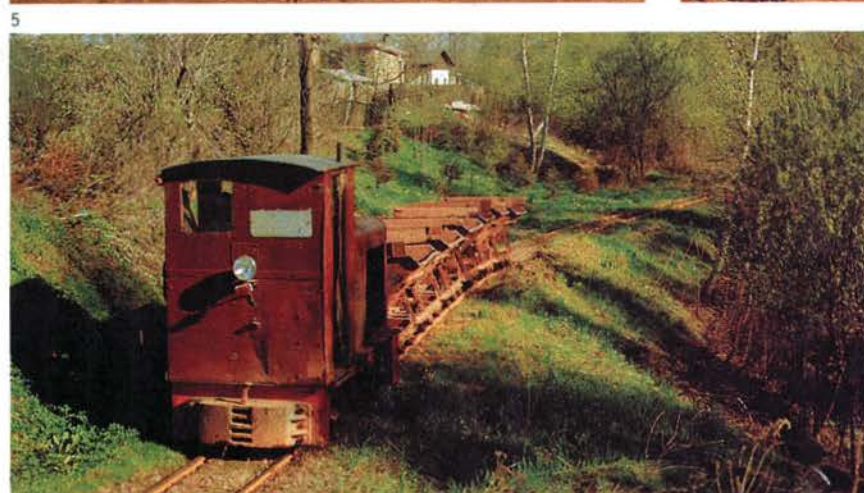
Uwe Miethe (DMV), Nienburg (S.)

... und zwar im Karl-Marx-Städter Orts-
teil Altendorf beginnt eine 600-mm-spur-
rige und 2 km lange Werkbahn, die die
Ziegeleien Altendorf und Rottluff mit ei-
nem Grubengelände verbindet. Zwei
Bagger fördern hier Lehmmerde. Ständig
im Wechsel verkehren zwei Züge mit
offenen Muldenkippern.

Zum Einsatz kommen vier Dieselloko-
motiven des Typs LKM Ns2f, hergestellt
in den Jahren 1954 bis 1956. Zwei der
Maschinen sind meist als Reserve abge-

stellt. Der Altendorfer Betrieb verfügt
über 13 Muldenkipper (Volumen
0,5 m³); der Betrieb in Rottluff setzt bis
zu 10 Muldenkipper (Volumen 0,75 m³)
ein. Die Lokomotiven werden in der ei-
genen Werkstatt gewartet, große Re-
paraturen führt das Raw Leipzig durch.
Auch künftig wird es für die Bahn wei-
terhin ein reichliches Transportaufkom-
men geben. Lehmvorkommen sind für
weitere 50 Jahre nachgewiesen wor-
den.

Am Rande der Stadt ...



1 Der Tagebau mit den beiden Baggern. Zum Be-
laden steht ein Zug der Ziegelei Rottluff bereit.

2 Dieser Bogenradius auf dem Verbindungsgleis
zum Altendorfer Betrieb ist so gering, daß er stän-
dig geschmiert werden muß.

3 Muldenkipper mit einem Fassungsvermögen
von 0,5 m³

4 Diesellokomotive vom Typ Ns2f (Baujahr 1954,
Fabrik-Nr. 248492)

5 Ein Leerzug unterwegs in Richtung Tagebau

Fotos: Verfasser

eisenbahn-modellbahn-
zeitschrift
38. Jahrgang



transpress
VEB Verlag für Verkehrswesen
Berlin

ISSN 0026-7422

modelleisenbahner

forum	Leser schreiben und fragen / Fahrzeugbau in Dresden	2
literatur	Rezensionen	26
dmv teilt mit	Verbandsinformationen / Wer hat – wer braucht?	24
anzeigen	suche / biete / tausche	25

eisenbahn

kurzmeldungen	DDR und Ausland	3
poster	Dampflok 50 3616	8/9
international	Stippvisite in Minsk Zur Geschichte der Ugandabahn 1. Teil	10 11
fahrzeugarchiv	BR 23 ¹⁰ im Rbd-Bezirk Dresden	4

modellbahn

anlage	Eine H0-Straßenbahnanlage Pollo-Nachlese	18 20
tips	Noch 'ne 95er – die 95 020 Die Modellstraßenbahn 3. Teil Sichere Signalbefestigung Neuartiges Steuergerät für Modell-Triebfahrzeuge 2. Teil Mehr Schaltsicherheit bei der TT-DKW Reisezugwagen B 4ge (Reko) in der Nenngröße N	14 16 18 21 23 27
international	Selbst gebaute SŽD-Modelle	27

Titelbild

Auf zahlreichen Gemeinschafts- und Heimanlagen gehört inzwischen die H0-Lokomotive 38 234 vom VEB PIKO Sonneberg zum Triebfahrzeugpark der Modellbahnwelt. Der Rollwagen ist gut geeignet, um weitere Lokomotiven dieser Baureihe nachzugestalten. Darüber wird „me“ zu Beginn des nächsten Jahres ausführlich berichten.
Foto: Albrecht, Oschatz

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: 20 34 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. 10. 1989

Geplante Auslieferung: 7. 11. 1989

Geplante Auslieferung des Heftes
12/89: 6. 12. 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.



Leser schreiben ...

Sonderzug fröhlicher Leute

Wer meint, im Spreewaldbezirk gäbe es nur Kähne mit fröhlichen Leuten, der wäre spätestens am 29. April 1989 eines Besseren belehrt worden. Die FDJ-Grundorganisation „Erwin Kramer“ des Bahnbetriebswerkes Cottbus organisierte eine Sonderzugfahrt mit über 600 Teilnehmern von Cottbus zum Jugendholungs-zentrum am Scharmützelsee.

Im Bestzustand präsentierten sich an diesem Tag die Lokomotiven 44 1106 und die 52 8090 im Zugdienst vor den P 22670/P 22671 und für die zahlreichen Fotojäger rechts und links der Strecke.

Die 44 1106 kam damit wenige Tage nach ihrer Teilnahme an der Lokparade in Riesa – anlässlich des 150. Jubiläums der Eröffnung der ersten deutschen Fern-eisenbahnstrecke Dresden–Leipzig – erneut zu Ehren.

Beide Lokomotiven sind nach ihrem wechselvollen Dasein jetzt im Bw Cottbus als noch betriebsfähige Heizloks beheimatet.

Ein großes Lob gilt dem Personal des Bw Cottbus, das, wie man hörte, nicht nur zu Höhepunkten die letzten „Dampfer“ des Spreewaldes in Hochform halten. Schon spricht man bereits davon, eine solche Sonderzugfahrt zu einer jährlichen Tradition zu machen. – Nur Mut!

F. Bochynski, Berlin

Neue Telefonnummer

Ab sofort ist die Redaktion „modelleisenbahner“ unter der Telefonnummer
20 34 12 76
zu erreichen.

Soldaten und die Eisenbahn – interessantes Freizeitangebot

Zur Eisenbahn haben Soldaten immer ein besonderes Verhältnis. Es handelt sich dabei meist um die bevorstehende Urlaubs-fahrt. Deshalb brauchte die zweite Modellbahn-Ausstellung im Truppenteil „Ottomar Geschke“ auch nicht lange auf ihre Besucher zu warten. Organisator der Ausstellung, die vor mehreren Monaten stattfand, war der Gefreite Matthias Lassahn und als sein Partner der Klubrat



der Einheit Meier.

Gefreiter Lassahn konnte sich bei diesem Vorhaben auf die Unterstützung seiner Eberswalder Heimat-AG verlassen, die mit mehreren Anlagen und Aufstellern zum Gelingen der Ausstellung beitrug. Andere Modelleisenbahner und Bastler beteiligten sich ebenfalls mit ihren Exponaten. Hervorzuheben ist hier der selbst hergestellte TT-Bauzug von Major Murawka. Hunderte Besucher bedankten sich für das interessante Freizeitangebot, darunter die Armeangehörigen des Truppenteils, die Familien der Berufssoldaten und Schüler der Patenklassen. Höhepunkte der Ausstellung waren neben dem Bauzug eine Länder-

bahn-Ausstellung, eine umfangreiche Modelleisenbahn-Literatursammlung und die Waggon-sammlung des Major Weber. Die Ausstellung vermittelte einen Teil der Atmosphäre der großen Ausstellungen auch in unserem entlegenen Standort. Der Eberswalder AG möchten wir hiermit für die Unterstützung und das Vertrauen danken.

Unteroffizier Tausche, Storkow

Leiterplatten, Regler und Schaltungen mitgebracht. Der Veranstalter konnte an der eigenen Anlage die Ergebnisse seiner Arbeit demonstrieren.

Eine „runde“ Sache also, zu der jeder Teilnehmer beitrug. Die Freunde waren sich einig – 1990 soll der nächste Erfahrungsaustausch stattfinden.

Der Arbeitsgemeinschaft 4/55 des DMV sei an dieser Stelle noch einmal für ihre Initiative gedankt.

W. Schwarz, Sekretär des BV Erfurt

Bleibt noch nachzutragen, daß „me“ 1990 die Gemeinschaftsanlage der Arbeitsgemeinschaft 4/5 mit dem Bahnhof Weida im Modell vorstellen wird.

Die Redaktion

Leser fragen ...

Der Piesau-Viadukt – wann wieder schön?

Ich beschäftige mich insbesondere mit dem Thema Eisenbahnbrücken und -viadukte in der DDR. Vor einigen Wochen hatte ich Gelegenheit, den Piesau-Viadukt in Lichte (KBS 566) zu besichtigen. Enttäuscht mußte ich jedoch feststellen, daß dieser – wie schon bei meinem ersten Besuch vor einem Jahr – im Rahmen von Rekonstruktionsarbeiten zu großen Teilen eingerüstet war. Anwohner berichteten mir, daß diese Arbeiten nun schon länger dauern würden als die Bauzeit des Viadukts und daß ein zunächst benutztes Holzgerüst wieder abgebaut wurde und durch ein massives Stahlgerüst ersetzt worden ist.

Mich interessiert nun, wodurch die Rekonstruktionsarbeiten so sehr erschwert oder verzögert werden, und wann damit zu rechnen ist, den Viadukt wieder in seiner ganzen Schönheit zu sehen (s. a. Rücktitel dieses Heftes).

M. Schulze, Halberstadt

Über Modellbahn-Elektronik diskutiert

Die Arbeitsgemeinschaft 4/55 Weida des DMV organisierte unlängst einen Erfahrungsaustausch zum Thema Modellbahn-Elektronik. Daran teilgenommen hatten Freunde aus den Arbeitsgemeinschaften 4/3 Jena, 4/20 Saalfeld, 4/53 Lobenstein und 4/78 Gera des DMV-Bezirksvorstandes Erfurt. Diskutiert wurde über Schaltmittel (elektronische Zeitschalter, Fahrstraßenschaltungen, Signale), elektronische Regler (Stromrelais, elektronische Sicherungen und Anfahr-schaltungen) sowie über Fragen der Stromversorgung.

Die Themen wurden praktisch untersetzt. Alle Freunde hatten

Fahrzeugschau in Dresden

Großen Zuspruch fand am 23. und 24. September 1989 eine Fahrzeugschau im Straßenbahnhof Trachenberge, veranstaltet vom VEB Verkehrsbetriebe der Stadt Dresden und den Arbeitsgemeinschaften 3/7 und 3/83 des DMV.

Gezeigt wurden unter dem Motto „Mit der Straßenbahn auf du und du“ neben Oldtimern Fahrzeuge der Gegenwart, des Güterverkehrs, des Winterdienstes und andere Spezialfahrzeuge. Lichtbildervorträge, Souvenirverkaufsstellen, ein Solibasar und Gastronomie sorgten für eine angenehme Atmosphäre. Mehr als 10 000 Besucher, unter ihnen etwa 150 Mitglieder des DMV, waren an beiden Tagen in Trachenberge und bewiesen ihr Interesse insbesondere an der Elektrischen.

Am 23. September organisierte die Zentrale Kommission für Nahverkehrsfreunde des DMV-Präsidiums mit 43 Vertretern von Arbeitsgemeinschaften des DMV außerdem einen Erfahrungsaustausch. Herzlich begrüßte Gäste waren der Direktor des VEB Verkehrsbetriebe der Stadt Dresden Dr. sc. Ritschel, der Generalsekretär des DMV Manfred Neumann, der Vorsitzende des DMV-Bezirksvorstandes Dresden Lothar Krause und der Chefredakteur des „me“ Wolf-Dietger Machel. Die sehr offen geführte Aussprache brachte bemerkenswerte Fakten auf den Tisch: Derzeit gibt es im DMV 32 Arbeitsgemeinschaften mit 550 Mitgliedern, die sich besonders mit dem schieneengebundenen Nahverkehr beschäftigen. Bisher wurden 89 historische Straßenbahnfahrzeuge und 4 Busse meist mit

Hilfe der ehrenamtlichen DMV-Mitglieder restauriert. Dennoch sind weitere Patenschaftsverträge mit Nahverkehrsbetrieben erforderlich, um – wo noch nicht vorhanden – zwischen den Arbeitsgemeinschaften und Verkehrsbetrieben solide Arbeitsgrundlagen zu schaffen. Anzustreben sind – so der Vorsitzende der Präsidiumskommission Heinz Haase – neue Arbeitsgemeinschaften u. a. in Potsdam, Nordhausen und Görlitz.

Zuvor hatte Dr. sc. Ritschel in einem abschlußreichen Beitrag über aktuelle Aufgaben der Dresdner Nahverkehrsmittel referiert. Alles in allem: ein Erfahrungsaustausch mit neuen Impulsen für eine interessante Freizeitgestaltung, deren Ergebnisse inzwischen in unserem Lande unumstritten sind.

me

Bremstechnischer Umbau der Doppelstockzüge DBv/DBb/DBx

Die Doppelstockeinheiten der Lieferserien 1952 bis 1957 sind mit Bremsen der Bauart HiK-P-A¹⁾, die Serien ab 1967 mit der Bauart KE-P-A²⁾ ausgerüstet. Die Lastabbremmung bewirkt hier die automatische stufenlose Anpassung der Bremswirkung an die vorhandene Zuladung. Die hierfür erforderlichen Bauteile der Druckluftausrüstung sind aufgrund ihres Alters und Verschleißzustandes nicht mehr voll funktionstüchtig. Die Einsatzkonzeption der Doppelstockzüge erlaubt jetzt eine Herabsetzung der zulässigen Fahrzeuggeschwindigkeit von 120 auf 100 km/h. Damit kann auf die Lastabbremmung verzichtet werden; der erforderliche Aufwand für einen Ersatz der alten Bauteile ist nicht mehr erforderlich. Für den Wegfall der Lastabbremmung müssen allerdings neue KE-Steuerventile (Bauart KE 2c) eingebaut werden, auch in die Züge mit HiK-Bremse. Weil die HiK-Steuerventile ohnehin abgängig sind, entsteht hier kein zusätzlicher Aufwand. Die äußeren Anschriften der Züge werden derzeit auch dann geändert, wenn die Fahrzeuge nicht umgebaut wurden. Die Bremsgewichte und Handbremsgewichte erfahren dabei (längst fällige) Berichtigungen. Die Anschrift für die Bremsbauart wird nur nach dem Umbau in KE-P geändert.

MZ

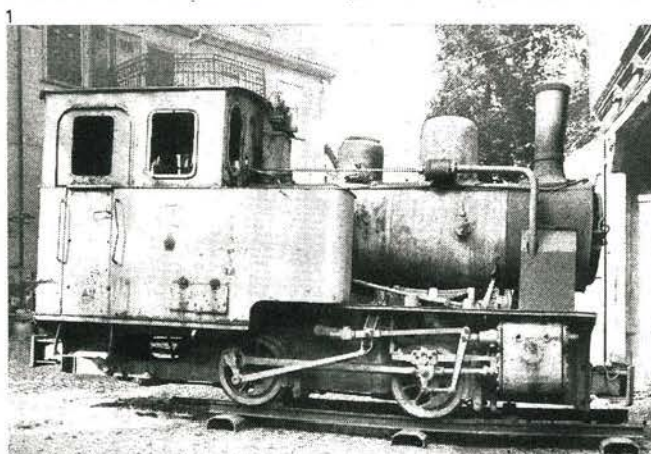
¹⁾ Hildebrand-Knorr-Bremse für Personenzüge mit AUTOMATISCHER Lastabbremmung

²⁾ Knorr-Bremse mit Einheitswirkung für Personenzüge mit AUTOMATISCHER Lastabbremmung

Feldbahnsammlung in Benshausen

Die 600-mm-Feldbahnlokomotive stammt aus dem Fertigungsprogramm des ehemaligen VEB Lokomotivbau „Karl Marx“ Babelsberg (Fabrik-Nr. 26001, Baujahr 1951, Abb. 1). Sie war zuletzt in einer Ziegelei in Zehdenick im Einsatz und ebenfalls dort einige Jahre als innerbetriebliches Denkmal aufgestellt. Mittlerweile hat sie ihre wohl längste Reise überstanden. Per Tieflader ging es über die Autobahn gen Süden hinter den Rennsteig. Bei der Arbeitsgemeinschaft 4/80 des DMV in Benshausen, die von Peter Erk geleitet wird, hat die Maschine vorerst ein neues zu Hause gefunden. In der Feldbahnsammlung dieser AG ist sie die erste Dampflok und vervollständigt vorzüglich einige interessante Dieselloks von stillgelegten Feldbahnen. In Benshausen werden die Fahr-

zeuge gewissenhaft zerlegt und einer gründlichen Hauptuntersuchung unterzogen. Bereits fertig und natürlich betriebsfähig sind eine Ns 1 aus Babelsberg und eine „Schöma“ aus Bremen von 1936. Derzeit warten noch eine O & K- und eine Jung-Maschine auf ihre Wiedergeburt. In Zusammenarbeit mit einem Bergbaumuseum in der Nähe von Ilmenau entsteht dort gegenwärtig eine richtige Fahrstrecke auf der Trasse der ehemaligen „Prinz-Carl-Bahn“, einer Flußspatbahn, die 1936 den Betrieb einstellte. Die Ns 1 befindet sich bereits an Ort und Stelle für den Streckenvorbau und die dabei anfallenden Materialtransporte. Text und Foto: R. Heym, Suhl



Brüsseler Achsenkreuz des Euro-City-Netzes

Zu den am intensivsten genutzten Eisenbahntrassen Kontinentaleuropas gehört die Verbindungsbahn zwischen den Bahnhöfen Brüssel Nord/Noord und Brüssel Midi/Zuid (Süd). Betrieblich besteht die nahezu vollständig im Tunnel geführte sechs-gleisige Anlage aus drei zweigleisigen Strecken. Hochbetrieb herrscht zwischen 7 Uhr und 9 Uhr und zwischen 16 Uhr und 18 Uhr, wenn jedes Gleis der Verbindungsstrecken von durchschnittlich 17 Zügen je Stunde befahren wird. Täglich sind es rund 1 000 Reisezüge und mehrere hundert Leer- und Rangier-

fahrten, mit denen neben Aufgaben des Nahverkehrs der Brüsseler Agglomeration und des innerbelgischen Reiseverkehrs auch solche des internationalen Fernreiseverkehrs erfüllt werden. Brüssel stellt hier das Zentrum eines Achsenkreuzes Amsterdam-Brüssel-Paris und Ruhrgebiet-Brüssel-Kanalküste (Großbritannien) im seit Sommerfahrplan 1987 wirksamen Euro-City-Netz der westeuropäischen Bahnen dar. In etwa der Mitte der Verbindungstrasse, ebenfalls in Tunnel-lage, befindet sich mit dem Bahnhof Brüssel Central ein günstig gelegener Zugangspunkt zur City. Die deshalb vorgesehenen Verkehrshalte fast al-

seitige und organisatorische Veränderungen im Schienenpersonenverkehr auslösen. Abb. 2 zeigt den Euro-City Amsterdam-Paris in Brüssel Nord. Text u. Foto: L. Habrecht, Berlin

Zweiter Anschluß von China an Netz der SU

Mit einem Staatskredit der UdSSR wird in der Volksrepublik China bis 1991 eine 210 km lange Eisenbahnstrecke gebaut, die von der Stadt Usu in der Nordwest-Provinz Xinjiang zum Alatau-Paß an der Grenze zwischen beiden Staaten führen soll.

me

Die Regelspur hält Einzug

Mitte Dezember 1988 entschied der spanische Ministerrat, die Regelspur auf einem Teil des Schienennetzes einzuführen – eine historische Entscheidung. Aus Furcht vor einem Überfall mittels der damals schnellsten Transportmöglichkeit wählten die spanischen Eisenbahnen im vorigen Jahrhundert die Spurweite von 1 668 mm. Aber damit erschwerte man die Beförderung von Passagieren und Waren. Die erste Etappe der Regelspur wird eine neue Verbindung von der französischen Grenze bis Barcelona, weiter über Zaragoza-Madrid-Cordoba bis Sevilla sein. Insgesamt sind das 1 700 km, die das Land von Nord nach Süd wie eine Nabelschnur mit dem übrigen europäischen Eisenbahnnetz verbindet. Konzipiert wird eine Geschwindigkeit von 300 km/h mit einer neuen Generation von Superzügen. Der Teil zwischen Madrid und Sevilla müßte 1992 fertig sein, wenn der neue Zug eine Attraktion der Weltausstellung EXPO 1992 in Sevilla sein soll, wie es nach bisher unverbindlichen Informationen geplant ist. In nicht allzu langer Zeit wird entschieden, was mit dem bisherigen Netz von 9 300 km Länge geschehen soll. Allein die Vielzahl der technischen Probleme kommt einem äußerst komplizierten spanischen Stier gleich. Für die fällige Entscheidung muß freilich bedacht werden, daß Portugal den Anschluß an die Regelspur wünscht.

me

(Quelle: „Internacia fervojisto“, 1/1989, übersetzt von U. Hoepfner)

ler Intercity-, Interregio- und Lokalzüge sind – zusammen mit der Nebenfunktion dieses Bahnhofs als Endpunkt der Flughafen-zubringerstrecke – mit Ursache für das Erreichen der Leistungsgrenze der Brüsseler Verbindungsbahn. Zwei weitere Haltepunkte auf der Strecke Brüssel-Chapelle und Brüssel-Congrés werden deshalb auch weit weniger häufig und nur von Nahverkehrs-zügen bedient. Die beabsichtigte Ausdehnung des Höchstgeschwindigkeitszugnetzes, des derzeitigen französischen TGV, über die französische Landesgrenze hinaus auf die vom Verkehrspotential her interessante Achse Paris-Brüssel-Köln dürfte für die belgische Hauptstadt bedeutende anlagen-

Rainer Heinrich (DMV), Steinpleis
und Frieder Bauch (DMV), Lauter

BR 23¹⁰ im Rbd-Bezirk Dresden

Als mit Beginn des Winterfahrplanabschnitts 1982/83 vom Bw Nossen die Traditionslokomotive 23 1113 wieder planmäßig im Zugdienst eingesetzt wurde (siehe „me“ 8/1984, S. 10 und 11), rückte das Interesse an dieser Lokbaureihe unter den Eisenbahnfreunden besonders in den Vordergrund. Waren doch erst fünf Jahre vergangen, als 1977 die letzten 23¹⁰-Lokomotiven (ab 1970 Baureihenbezeichnung 35) aus dem Betriebspark der Deutschen Reichsbahn ausschieden.

In einer relativ kurzen Zeit von nur zwei Jahren, 1958 und 1959, baute der VEB Lokomotivbau „Karl Marx“ Babelsberg 113 1'C1'-Personenzuglokomotiven der BR 23¹⁰ mit den Betriebsnummern 1001 bis 1113. Die Neubaulokomotiven sollten zu diesem Zeitpunkt den teilweise überalterten und schadhafte Lokpark der Baureihen 17¹⁰, 18⁰ und 38¹⁰⁻⁴⁰ (P 8) ablösen.

Alle Reichsbahndirektionen beheimateten Lokomotiven der BR 23¹⁰. Im September und Oktober 1959 wurden die fabrikneuen 23 1104 bis 23 1113 in den Bahnbetriebswerken Dresden-Altstadt und Riesa stationiert. Die Rbd Dresden hatte in bezug auf die 23¹⁰-Stationierung einige Besonderheiten aufzuweisen. Sie war die einzige Direktion, auf deren Territorium dieser Loktyp von der Indienststellung bis zur Ausmusterung ununterbrochen beheimatet war. Insgesamt 39 verschiedene Lokomotiven der BR 23¹⁰ wurden 18 Jahre lang im Rbd-Bezirk Dresden eingesetzt und haben damit wesentlich den Traktionswechsel mitbestimmt (Tabelle 1).

Die Höchstzahl von 29 Lokomotiven wurde hier am 28. Mai 1970 mit dem Zugang der 23 1015 und 23 1059 aus dem Rbd-Bezirk Schwerin erreicht und konnte mit Ausnahme der Rbd Schwerin in keiner anderen Rbd jemals registriert werden. Bis Ende 1961 beheimateten die Bahnbetriebswerke Dresden-Altstadt, Riesa, Nossen und Zwickau 17 Lokomotiven der BR 23¹⁰. Nachdem das Bw Zwickau und das Bw Riesa 1961 ihre Bestände an Neubaulokomotiven an die Bahnbetriebswerke Dresden-Altstadt und Nossen abgegeben hatten, existierten von 1962 bis 1969 durchschnittlich 18 23¹⁰-Lokomotiven ausschließlich in den Bahnbetriebswerken Dresden-Altstadt (12) und Nossen (6). Bedingt durch den Traktionswechsel begann man ab 1969, diese Maschinen verstärkt umzusetzen. Hinzu kamen über 15 Neuzugänge aus nördlichen Rbd-Bezirken. So erhielten auch wieder das Bw Riesa und neu die Bw Gera

und Karl-Marx-Stadt 35.10-Lokomotiven. Die Zersplitterung des Lokparks verkündete aber zugleich das nahe Ende der Neubaulokomotiven. 1973 wurden die ersten Maschinen dieser BR abgestellt. Das Bw Nossen setzte 1974 als erste die Lokomotiven 35 1058 und 35 1109 in den Z-Park um. Am 21. Mai 1977 wurde schließlich mit dem Abstellen der 35 1106 beim Bw Nossen der Einsatz von Neubaulokomotiven in der Rbd Dresden (vorläufig) beendet.

Zum gleichen Zeitpunkt waren die letzten 35.10-Lokomotiven der Bahnbetriebswerke Falkenberg (Elster), Stendal und Lutherstadt Wittenberg entbehrlich, so daß mit Beginn des Sommerfahrplanes 1977 keine 35.10-Lokomotiven mehr dem Betriebspark der Deutschen Reichsbahn angehörten.

und BR 98 (10).

Trotz des hohen Lokbestands hatte das Bw Dresden-Altstadt nur einen Dienstplan für die BR 23¹⁰ (Dienstplan 04) aufgestellt, für den acht Lokomotiven planmäßig vorgesehen waren. Drei weitere Neubauloks liefen ersatzweise in 03- und P 8-Plänen, so daß zeitweise bis zu elf Lokomotiven der BR 23¹⁰ unter Dampf standen.

Während der Zugehörigkeit der Lokomotive 23 1105 von 1959 bis 1968 zum Bw Dresden-Altstadt war sie mit der 22 038 als Jugendlokomotive im Einsatz. Die Besatzung der Lok 23 1105 mit einer Jugendbrigade wechselte später auf die Dresdner 03 021 über. Dresdner 23¹⁰-Lokomotiven waren zur Beför-



komotiven mehr dem Betriebspark der Deutschen Reichsbahn angehörten.

Bw Dresden-Altstadt (ab 1. Januar 1967 Bw Dresden)

Zeitgleich mit dem Umsetzen von Dresdner 03¹⁰-Maschinen an die Rbd Greifswald, dem Zugang von Zweizylinder-03 nach Dresden und dem Umbau der BR 39 zu Reko-Lokomotiven der BR 22 begann man in diesem Bw, Lokomotiven der BR 23¹⁰ zu beheimaten. Im November 1961 waren vorhanden: BR 03 (10), BR 18 (5), BR 22 (7), BR 23¹⁰ (23 1044, 23 1045, 23 1047, 23 1056, 23 1104, 23 1105, 23 1108, 23 1110 und 23 1112), BR 38¹⁰⁻⁴⁰ (13), BR 65¹⁰ (8), BR 89 (5), BR 91 (5), BR 94¹⁹⁻²¹ (1)

Tabelle 1 Im Rbd-Bezirk Dresden beheimatete Lokomotiven der BR 23¹⁰

Bahnbetriebswerk	Zeitraum
Dresden-Altstadt	1959–1974
Gera (Rbd Dresden)	1969–1975
Karl-Marx-Stadt	1974–1978
Nossen	1960–1977
Riesa	1959–1961 und 1969–1971
Zwickau	1960–1961

derung von Eilzügen, D-Zügen, Personenzügen, Expreßgutzügen und Nahgüterzügen eingesetzt. Von Dresden aus wurden die Strecken nach Bad Schandau, Schöna, Cottbus, Görlitz, Döbeln–Leipzig sowie Riesa–Leipzig befahren. Nur in Ausnahmefällen wurde der Schnellverkehr nach Berlin als 03-Ersatz mit 23¹⁰-Lokomotiven bespannt. Eine Besonderheit gab es für die Dresdner 23¹⁰-Lokomotiven im Winterfahrplanabschnitt 1965/66. Das Zugpaar D 57/56 wurde planmäßig mit einer 23¹⁰-Lokomotive (Planlok 23 1110) und BR 03 als Vorspannlok gefahren. Die Aufgabe der 23¹⁰ bestand lediglich darin, zwischen Berlin und Dresden den Zug zu heizen. In Dresden Hbf wurde die

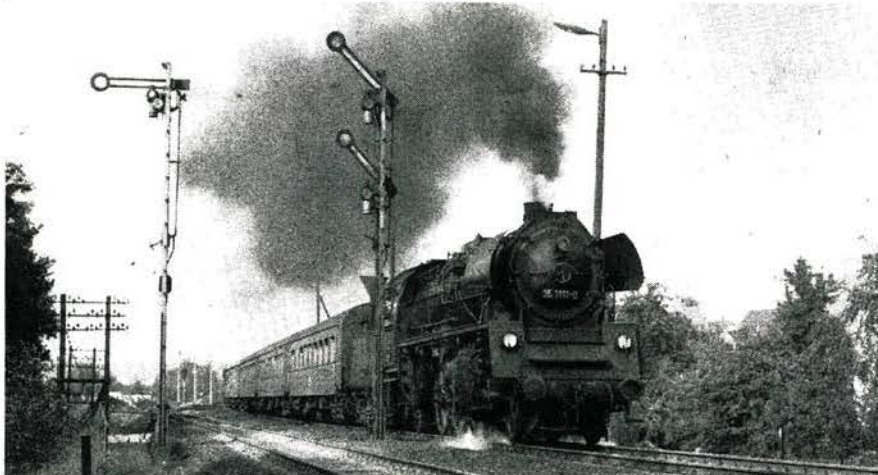
Vorspannlokomotive abgesetzt, und die 23¹⁰-Lok beförderte den Zug noch bis Bad Schandau. Ebenfalls planmäßig war im Jahre 1961 die 23¹⁰-Vorspannlok an Wochenenden vor dem D 193 Leipzig–Dresden (Zuglok BR 22) zu sehen. Auf dem gleichen Streckenabschnitt ersetzte ein mit 23¹⁰ bespannter Wagenzug an Wochenenden die Triebwagenverbindung D 289. Einzige planmäßige Güterzugleistung im Dresdner 23¹⁰-Umlauf von 1965 bis 1968 war die Beförderung des Leerwagenzuges Lgo 10954 von Dresden-Friedrichstadt über Döbeln nach Engelsdorf mit einer durchschnittlichen Zugmasse von 500 t. Bei Bedarf wurden außerdem bis 1700 t schwere Güterzüge zwischen Dres-

waren 1964 9, 1965 20 und 1966 23 Maschinen der BR V180 beheimatet.) Der Dresdner 23¹⁰-Bestand verringerte sich bis zum Jahre 1969 auf drei Lokomotiven. Die letzten Maschinen, die 35 1026, 35 1047 und 35 1107, wurden jedoch erst mit Beginn des Sommerfahrplans 1974 abgegeben. Danach hielt man noch einige 35.10-Lokomotiven im Reservepark des Bw Dresden als Diesellok- und Ellok-Ersatz vor. Die Neubaulokomotiven der BR 35.10 haben in Dresden nicht die P 8, wie ursprünglich vorgesehen, ersetzt. Vielmehr trugen sie hier zu einem reibungslosen Traktionswechsel bei. Auch durften 23¹⁰-Lokomotiven nicht die Strecke nach Zittau befahren. Das Bw Dresden beheimatete noch bis zum Beginn des Winterfahrplanabschnitts 1968/69 P 8-Lokomotiven. Die meisten Dresdner Neubauloks wurden an das Bw Nossen abgegeben.

Bw Nossen

Über fast zwei Jahrzehnte gehörte das Bw Nossen zu den klassischen 23er bzw. 35er-Bw der DR. Nossen hatte schon immer eine besondere Bedeutung für die Personenzugförderung. Ab 1960 trat zu den hier in hohen Stückzahlen vorhandenen sächsischen Personenzuglokomotiven der BR 38²⁻³ (Rollwagen) die BR 23¹⁰. Im November 1961 waren im Bw Nossen folgende Maschinen beheimatet: BR 23¹⁰ (23 1046, 23 1057, 23 1106, 23 1109 und 23 1111, ab 1962 außerdem 23 1113), BR 38²⁻³ (10), BR 38¹⁰⁻⁴⁰ (3), BR 56 (9), BR 58 (19) und BR 89 (2).

Die Lokomotiven der Baureihen 23¹⁰ und 38²⁻³ bewältigten noch bis 1969 gemeinsam den Zugdienst. Dabei war 1968 die Anzahl der 38²-Lokomotiven doppelt so hoch wie die der BR 23¹⁰. Die Nossener Neubaulokomotiven übernahmen ab 1960 überwiegend die Reisezugleistungen auf der Strecke Dresden–Nossen–Leipzig. Außerdem war die BR 23¹⁰ vor Zügen nach Freiberg und Falkenberg (Elster) zu sehen. Die von Nossen aus nach Riesa führende Strecke durfte wegen der beschränkten Achsfahrmasse (16 t) bis 1968 nicht von 23¹⁰-Lokomotiven befahren werden. Erst als nach Ausscheiden der 38²-Lokomotiven beim Bw Nossen (letzte Lok 38 308) die Hilfszugbereitschaft ab 1. Juni 1969 einer 23¹⁰-Lok übertragen werden mußte, wurde diese Strecke auf 18-t-Achsfahrmasse ausgebaut. Über sieben Jahre hinweg waren nun die in Nossen beheimateten sechs Neubaulokomotiven der BR 23¹⁰ in einem Umlaufplan zusammengefaßt. Vier Lokomotiven wurden planmäßig benötigt. Mit dem Wiederaufbau des zweiten Gleises und der Elektrifizierung zwischen Dresden, Riesa und Leipzig in den Jahren 1966/67 wechselten im September 1968 sechs 23¹⁰-Lokomotiven des Bw Dresden zum Bw Nossen. Ein zweiter Dienstplan ab Sommer 1969 erweiterte das Einsatzgebiet der Nossener 23¹⁰-Maschinen wesentlich. Weitere Lokomotiven kamen bis 1969 aus den Rbd-Bezirken Magdeburg, Schwerin und Greifswald zum Bw Nossen. Vom Sommerfahrplan 1969 bis zum Sommerfahrplan 1974 existierten beim Bw Nossen ständig drei 35.10-Umläufe. Im Dienstplan 02 beispielsweise war der



1 Die im Bw Dresden beheimatete 35 1107 erreicht, von der Marienbrücke kommend, den Bahnhof Dresden-Neustadt (Juni 1970).

2 Erst vor wenigen Monaten hat die zuvor im Bw Dresden stationiert gewesene 35 1061 in Nossen eine neue Heimat erhalten. Sie verläßt gerade den Dresdner Hbf in Richtung Nossen (August 1971).

3 Hf 2 für den P 5735 bei Ausfahrt aus dem Bahnhof Limmritz. Die 35 1111 macht tüchtig Dampf (1975).

4 Aus und vorbei. Am 15. August 1975 stand die 35 1109 zusammen mit einigen „Reko VIK“ z-gestellt auf dem Schmalspurteil des Bahnhofs Nossen.

den-Friedrichstadt und Bad Schandau von nur einer 23¹⁰-Lokomotive gefahren. Der Dresdner 23¹⁰-Umlauf beinhaltete darüber hinaus Nahverkehrszüge (keine Wendezüge) im Berufsverkehr zwischen Tharandt und Dresden bis zur Aufnahme des elektrischen Betriebs auf diesem Streckenabschnitt am 25. September 1966. Danach fuhren die Lokomotiven der BR 23¹⁰ vor den Nahverkehrszügen nach Arnsdorf, Meißen-Triebischtal und Pirna gemeinsam mit den bis 1968 im Bw Dresden stationierten Lokomotiven der BR 65¹⁰. Durch die Elektrifizierung und besonders durch die Verdieselung ab Mitte der 60er Jahre wurden auch die Neubauloks in Dresden überflüssig. (In Dresden

grenzüberschreitende Verkehr zur ČSSR erhalten.

Reisezugleistungen zwischen Dresden und Bad Schandau gehörten noch bis 1975 zu den täglichen Nossener Leistungen. Durch den hohen Bestand an Neubaulokomotiven wurde ab 1970 erstmals der Reisezug- und der Güterzugdienst getrennt auf die Baureihen 35.10 und 50 verteilt.

Während der Oberbauerneuerung auf der Hauptstrecke Dresden–Riesa–Leipzig wurde auch der Schnellzug Warschau–Paris über Nossen–Döbeln mit 35.10-Maschinen geführt. Im Rahmen des Kinderferienprogramms zogen noch im Sommer 1975 35.10-Lokomotiven Sonderzüge bis Zwickau. Eine Besonderheit des Bw Nossen war der Einsatz von Neubaulokomotiven in der Einsatzstelle Döbeln des Bw Riesa. Begonnen hatte der Einsatz in Döbeln nach dem Ausscheiden der letzten P 8 im Jahre 1971. Während das Bw Nossen die Döbeler Maschinen der BR 35.10 unterhielt, stellte die Einsatzstelle Döbeln das Personal und koordinierte den Lokeinsatz.

Über die Entwicklung bis zum Jahre 1976 und die verwendeten Lokomotiven informiert Tabelle 2. Die von Döbeln aus eingesetzten 35.10-Lokomotiven bewältigten überwiegend die Reisezugleistungen auf der Relation Karl-Marx-Stadt–Döbeln–Riesa. Mit Auslauf des Sommerfahrplans am 25. September 1976 endete der 35.10-Einsatz in Döbeln. Die letzten Döbeler Planlokomotiven waren die 35 1045 und 35 1107.

Im Jahre 1974 erreichte die 35.10-Beheimatung beim Bw Nossen mit 21 verschiedenen Lokomotiven ihren Höchststand. Die meisten Neubaulokomotiven konnten jedoch nicht mehr verwendet werden. Einige Maschinen standen nach Ablauf der Kesselfrist oft über Jahre in Nossen und wurden nicht mehr aufgearbeitet. Nachdem das Raw Cottbus 1973 die Erhaltung der BR 35.10 eingestellt hatte, erhielten die meisten Nossener Maschinen 1973/74 im Raw Stendal eine L5-Auslaufuntersuchung und waren zum Schluß oft nur noch mit Kesselfristverlängerung bis zum Jahre 1976/77 betriebsfähig. Der Traktionswechsel ging im Bw Nossen ab 1974 dennoch nur in kleinen Schritten voran. Den zwei Diesellokomotiven der BR 106 folgten drei der BR 110 des Bw Dresden, die im Sommerfahrplan 1975 jedoch nur von Nossener Personal besetzt in Dienstplänen des Bw Nossen liefen. Erst ab dem Winterfahrplanabschnitt 1976/77 wurden alle Reisezugleistungen des Bw Nossen verdieselt. Dazu erhielt Nossen zehn Diesellokomotiven der BR 110, überwiegend vom Bw Dresden. Im September 1976 gehörten zum Bestand des Bw Nossen noch folgende 35.10-Lokomotiven:

35 1010 betriebsfähig kalt abgestellt bis 18. 11. 1976
35 1018 Planlokomotive in Nossen bis 24. 9. 1976, betriebsfähig kalt abgestellt bis 13. 5. 1977, 14. 5. 1977 nach Göschwitz
35 1021 betriebsfähig kalt abgestellt bis 24. 4. 1977, 25. 4. 1977 nach Bw Zittau
35 1026 betriebsfähig kalt abgestellt bis 30. 4. 1977, verkauft
35 1030 warten auf Aufnahme Raw bis 15. 12. 1976, verkauft

35 1036 Ersatzlokomotive in Nossen bis 21. 9. 1976 anschließend betriebsfähig kalt abgestellt bis 13. 5. 1977

35 1037 Planlokomotive in Döbeln bis 24. 9. 1976, anschließend Ersatzlok für 35 1106 bis 4. 1. 1977

35 1045 ab 2. 9. 1976 in Z-Park

35 1047 Planlokomotive in Nossen bis 24. 9. 1976 anschließend betriebsfähig kalt abgestellt bis 27. 5. 1977

35 1106 Planlokomotive in Nossen bis 22. 5. 1977

35 1107 Planlokomotive in Döbeln bis 24. 9. 1976, anschließend betriebsfähig kalt abgestellt bis 31. 10. 1976.

Im Winterfahrplan 1976/77 setzte das Bw Nossen nur noch die 35 1106 als Planlok ein, deren Umlauf die Beförderung von Personenzügen nach Riesa, Freiberg und die eines Nahgüterzugpaares von Riesa nach Weißig

vorsah. Vom September 1976 bis zum Januar 1977 war die 35 1037 23 Tage als Ersatzlokomotive in Betrieb.

Vom Nossener 35.10-Bestand wurden in den Jahren 1976 bis 1978 neun Maschinen als Dampfsponder verkauft.

35 1010 am 5. 12. 1978 VEB Nahrung und Genußmittel, Töppeln-Schweta

35 1018 am 1. 6. 1977 LPG „E. Thälmann“ Lassdorf (Kr. Stadtroda)

35 1021/35 1026 am 2. 5. 1977 VEB Feinpapierwerk Bad Muskau

35 1030/35 1036 am 1. 11. 1976 Kreisbetrieb für Landtechnik Oschatz

35 1046 am 10. 12. 1976 VEB Hausschuhwerke Hartha

35 1106 am 5. 12. 1978 VEB Nahrung und Genußmittel, Töppeln-Schweta



5 Der P 5727 verläßt Riesa, voran die 35 1030 des Bw Nossen (1974).

Fotos: D. Wünschmann, Leipzig (1 bis 3 und 5); R. Heinrich, Steinpleis (4); T. Frister, Gera (6)

Tabelle 2 Einsatz der BR 23¹⁰ des Bw Nossen

Fahrplanabschnitt	Gesamtlokomotivbestand BR 23.10	Planbedarf im Zugdienst Nossen	Planbedarf im Zugdienst Döbeln	die in Döbeln eingesetzten Maschinen
60/61	3	2	—	—
61	4	3	—	—
61/62	6	4	—	—
62	6	4	—	—
62/63	6	4	—	—
63	6	4	—	—
63/64	6	4	—	—
64	6	4	—	—
64/65	6	4	—	—
65	5	4	—	—
65/66	6	5	—	—
66	6	5	—	—
66/67	7	5	—	—
67	7	5	—	—
67/68	7	5	—	—
68	7	5	—	—
68/69	7	5	—	—
69	18	9	—	—
69/70	17	9	—	—
70	12	10	—	—
70/71	12	8	—	—
71	16	8	1	35 1036, 35 1059
71/72	15	8	1	35 1018, 35 1036, 35 1037, 35 1059
72	15	8	2	35 1018, 35 1021, 35 1036, 35 1037, 35 1059, 35 1082
72/73	16	8	3	35 1018, 35 1021, 35 1036, 35 1045, 35 1057, 35 1059, 35 1082, 35 1105
73	16	8	3	35 1021, 35 1045, 35 1058, 35 1059, 35 1082, 35 1105
73/74	17	8	3	35 1010, 35 1021, 35 1045, 35 1058, 35 1059, 35 1082, 35 1105, 35 1109
74	19	8	3	35 1010, 35 1045, 35 1059, 35 1105
74/75	19	6	3	35 1010, 35 1021, 35 1026, 35 1036, 35 1045, 35 1059, 35 1107, 35 1109
75	15	3	2	35 1010, 35 1021, 35 1045, 35 1107
75/76	13	3	2	35 1010, 35 1021, 35 1036, 35 1045, 35 1107
76	11	2	2	35 1018, 35 1037, 35 1045, 35 1107
76/77	9	1	—	—

35 1111 am 15. 1. 1976 VEB Fleischverarbeitungs-
trieb Meißen

Interessant ist der Vertrieb der 35 1046.
Diese Lok überführte man im September
1983 nach Löbnitz unterer Bahnhof. Dort
wurde der Lokkessel abmontiert und in der
Hausschuhfabrik Hartha, Werk Löbnitz, wei-
ter verwendet. Fahrgestell und Tender ge-
langten im Dezember 1983 in das Bw Aue
und wurden dort im Frühjahr 1984 zerlegt.

Bw Karl-Marx-Stadt

Als unwesentlich kann die Stationierung der
BR 35.10 im Bw Karl-Marx-Stadt betrachtet
werden. Als einzige Lokomotiven im Fahr-
dienst waren die

35 1037 vom 11. 3. bis 21. 3. 1972 (Messeverkehr),
35 1082 und 38 1105 vom 8. 3. bis 19. 3. 1973 (Mes-
severkehr) sowie
35 1021 vom 7. 6. bis 16. 6. 1973

jeweils vom Bw Nossen als Lokhilfe in Karl-
Marx-Stadt stationiert. Die später hier behei-
mateten Maschinen dienten lediglich als
Rbd-Reserve. Dazu waren sechs verschie-
dene Lokomotiven der BR 35.10 vom Bw
Nossen über mehrere Jahre betriebsfähig
konserviert im Bw Karl-Marx-Stadt, Betriebs-
teil Hilbersdorf, abgestellt. Einsätze sind bis-
her nicht bekannt geworden.

35 1026 vom 29. 6. 1974 bis 19. 1. 1975
35 1107 vom 29. 6. 1974 bis 19. 1. 1975
35 1037 vom 20. 1. 1975 bis 18. 6. 1976
35 1106 vom 20. 1. 1975 bis 18. 6. 1976
35 1046 vom 19. 6. 1976 bis 9. 12. 1976
35 1113 vom 19. 6. 1976 bis 8. 9. 1978

Bw Gera

Die Geschichte der BR 23¹⁰ im Bw Gera er-
streckt sich buchnmäßig über elf Jahre. In die-
sen Ausführungen soll jedoch nur der Zeit-
raum bis 1975 betrachtet werden, da das Bw
Gera ab 1. Januar 1976 vom Verwaltungsbe-
reich der Rbd Dresden in den der Rbd Erfurt
wechselte.

Die im Bw Gera beheimateten Lokomotiven
der BR 23¹⁰ stehen im direkten Zusammen-
hang mit der Ausmusterung der BR 22. Im
Jahre 1969 wurden die letzten Lokomotiven
der BR 22 des Bw Gera abgestellt und durch
acht Diesellokomotiven der BR V 180 ersetzt.
Sie reichten jedoch nicht aus, um die vielfäl-
tigen Geraer Leistungen abzusichern. Des-
halb wurden zwischen Mai und Oktober
1969 die Lokomotiven 23 1014, 23 1021,
23 1028, 23 1038, 23 1074 und 23 1108 nach
Gera umgesetzt. Ab 1972 spielte die BR 35.10
im Bw Gera keine bedeutende Rolle mehr,
da nun eine ausreichende Anzahl von Diesello-
komotiven vorhanden war. Bis zum April
1974 verkehrten noch täglich drei Maschi-
nen. Mit nur noch einer Planlokomotive der
BR 35.10 endete zum Sommerfahrplanab-
schnitt 1975 der Einsatz dieser BR beim Bw
Gera. Die letzte Fahrt absolvierte am 31. Mai
1975 die Lokomotive 35 1028.

Geraer 35er bespannten auf der Elstertal-
bahn gemeinsam mit Lokomotiven der
BR 58.30 und 65.10 Reisezüge. Darüber hin-
aus rollten die 35er nach Saalfeld, Leipzig,
Glauchau und Erfurt. An Stelle ausgefallener
118er Maschinen sah man die Geraer 35er
auch oft vor Schnellzügen. Auf der „Flach-
landstrecke“ nach Zeitz wurden Güterzüge

Tabelle 3 Stationierungsübersicht der Baureihe 23¹⁰ in der Rbd Dresden

Lok	Zugang am	von	Reihenfolge der Beheimatung in der Rbd Dresden	Verbleib
23 1010	16. 10. 1969	Bw Stendal	No, Dr, No	15. 2. 1976 in ZP, 5. 12. 78 verkauft
23 1014	20. 2. 1969	Bw Schwerin	No, Ri, Ga, Dr	11. 12. 1970 an Bw Halberstadt
23 1015	28. 5. 1970	Bw Wittenberge	Ri, Dr	9. 3. 1971 an Bw Stendal
23 1018	21. 10. 1968	Bw Schwerin	Dr, No, Dr, Ri, Dr, Ri, No, Dr, No	1. 6. 1977 verkauft
23 1021	2. 6. 1969	Bw Pasewalk	Ga, No	2. 5. 1977 verkauft
35 1026	12. 7. 1973	Bw Pasewalk	Dr, Kmst, No	2. 5. 1977 verkauft
23 1028	27. 9. 1969	Bw Pasewalk	Ga	1. 1. 1976 an Rbd Erfurt
23 1030	3. 4. 1969	Bw Neubrandenburg	No	1. 11. 1976 verkauft
23 1036	20. 12. 1968	Bw Neubrandenburg	Dr, No, Dr, Ri, No, Dr, No	1. 6. 1977 verkauft
23 1037	20. 12. 1968	Bw Neubrandenburg	Dr, No, Kmst, No	20. 2. 1977 in ZP, ++ 16. 11. 1977
23 1038	30. 5. 1969	Bw Eberswalde	Ga	28. 3. 1975 in ZP, ++ 30. 11. 1975
35 1040	16. 11. 1973	Bw Elsterwerda	No	9. 3. 1976 in ZP, ++ 10. 8. 1976
23 1043	1. 5. 1960	Bw Halberstadt	Zw, Ri, Dr, No	1. 12. 1970 an Bw Brandenburg
23 1044	3. 6. 1960	Bw Halberstadt	Dr, No, Ri	16. 2. 1971 an Bw Brandenburg
23 1045	3. 6. 1960	Bw Halberstadt	Dr, Zw, Dr, No, Ri, No	2. 9. 1976 in ZP, ++ 2. 5. 1977
23 1046	2. 11. 1960	Bw Halberstadt	No, Dr, No, Ri, No, Dr, No, Kmst	10. 12. 1976 in ZP, 20. 12. 76 ver- kauft
23 1047	11. 8. 1960	Bw Halberstadt	Dr, No, Ri, Dr, No	9. 6. 1977 in ZP, ++ 30. 11. 1977
35 1049	10. 3. 1972	Bw Berlin-Lichtenberg	No	22. 3. 1972 an Bw Jüterbog ?
35 1050	15. 11. 1973	Bw Elsterwerda	No	29. 7. 1975 in ZP, ++ 20. 12. 1975
23 1056	11. 8. 1960	Bw Halberstadt	Ri, Zw, Dr, No	24. 2. 1975 in ZP, ++ 30. 11. 1975
23 1057	3. 11. 1960	Bw Halberstadt	No	14. 5. 1971 an Bw Bln.-Lichtenberg
35 1058	28. 9. 1973	Bw Neubrandenburg	No	4. 4. 1974 in ZP, ++ 1. 10. 1975
35 1059	28. 5. 1970	Bw Schwerin	Ri, Dr, Ri, No	24. 2. 1975 in ZP, ++ 30. 11. 1975
23 1061	13. 2. 1969	Bw Pasewalk	Dr, No, Dr, No	29. 7. 1975 in ZP, ++ 15. 12. 1976
23 1062	25. 5. 1962	Bw Cottbus	Dr	2. 6. 1967 an Bw Bln.-Lichtenberg
23 1074	18. 10. 1969	Bw Stendal	Ga	1. 1. 1976 an Rbd Erfurt
35 1081	12. 3. 1972	Bw Schwerin	Dr	28. 3. 1972 an Bw Halberstadt
23 1092	14. 2. 1969	Bw Schwerin	Dr, No, Dr, No, Kmst, No	8. 1. 1975 in ZP, ++ 29. 8. 1975
23 1092	15. 4. 1965	Bw Cottbus	Dr, No	20. 5. 1965 an Bw Cottbus
23 1104	4. 9. 1959	Neubau	Dr	14. 10. 1966 an Rbd Cottbus
23 1105	4. 9. 1959	Neubau	Dr, No, Dr, Ri, No, Kmst, No	24. 2. 1975 in ZP, ++ 20. 12. 1975
23 1106	12. 9. 1959	Neubau	Ri, No, Kmst, No	26. 10. 1977 in ZP, 5. 12. 1978 verk.
23 1107	17. 9. 1959	Neubau	Ri, Dr, No, Dr, Kmst, No	15. 12. 1976 in ZP, ++ 30. 6. 1977
23 1108	28. 9. 1959	Neubau	Dr	25. 5. 1966 an Bw Pasewalk
	2. 4. 1969	Bw Pasewalk	Ga	1. 1. 1976 an Rbd Erfurt
23 1109	25. 9. 1959	Neubau	Ri, No, Zw, No	23. 5. 1974 in ZP, ++ 20. 12. 1975
23 1110	3. 10. 1959	Neubau	Dr	17. 10. 1966 an Bw Bln.-Lichtenberg
23 1111	11. 10. 1959	Neubau	Ri, No	15. 1. 1976 verkauft
23 1112	6. 10. 1959	Neubau	Dr, No, Dr	11. 12. 1976 an Bw Brandenburg
23 1113	16. 10. 1959	Neubau	Ri, No, Kmst, No	9. 9. 1978 in ZP,
	1. 1. 1982	Z-Park	nach Nossen als betriebsfähiges historisches Trieb- fahrzeug der DR	

Legende: Dr – Bw Dresden-Altstadt, Ga – Bw Gera, No – Bw Nossen, Kmst – Bw Karl-Marx-Stadt,
Ri – Bw Riesa, Zw – Bw Zwickau, ZP – Umsetzung der Lok vom Betriebspark in den Z-Park,
++ – Genehmigung für Verschrottung der Lok erteilt am ...
Bw – Bahnbetriebswerk, Rbd – Reichsbahndirektion

teilweise in Doppeltraktion gefahren. Wäh-
rend der letzten drei Jahre ihres Betriebsein-
satzes beim Bw Gera bespannten die
35.10-Maschinen Wismut-Berufszüge im
Raum Gera, übernahmen Rangierdienste in
Gera Süd oder Krossen, schoben Güterzüge
nach Hermsdorf-Klosterlausitz oder in glei-
cher Funktion hinter 2500-t-Kohlezügen
nach Seelingstädt. Im Oktober 1974 hatte die
35 1038 des Bw Gera einen Auffahrunfall im
Leipziger Hbf. Als Ersatz für die beschädigte
35er kam die 03 2155 für zehn Tage nach
Gera.

Mit dem Rbd-Wechsel übernahm die Rbd Er-

furt noch die Lokomotiven 35 1028, 35 1074
und 35 1108.

Bw Riesa

Das Bw Riesa gehörte zu jenen Dienststellen
der Rbd Dresden, die fabrikneue 23¹⁰-Loko-
motiven erhielten. Im September und Okto-
ber 1959 wurden hier die 23 1106, 23 1107,
23 1109, 23 1111 und 23 1113 stationiert. Spä-
ter kamen noch die 23 1056 und 23 1043
hinzu. Die Neubaulokomotiven erbrachten
Leistungen der zur Rekonstruktion abgezoge-
nen Lokomotiven der BR 39. Von 1959 und
1961 waren die Riesaer 23¹⁰-Lokomotiven

vorwiegend vor Reise- und Leerwagenzügen auf den Strecken Leipzig–Riesa–Dresden, Riesa–Karl-Marx-Stadt und Riesa–Falkenberg (Elster)–Jüterbog eingesetzt. Hinzu kamen reine Güterzugleistungen zwischen Riesa und Elsterwerda. Ab Herbst 1961 waren dafür Reko-Lokomotiven der BR 22 vorhanden. Vom Sommerfahrplanabschnitt 1969 an bis März 1971 waren noch einmal neun verschiedene 23¹⁰-Lokomotiven in Riesa beheimatet. Diese Maschinen dienten als Ersatz für ausgeschiedene 38¹⁰⁻⁴⁰-Lokomotiven und zogen die Reisezüge auf dem noch nicht



Tabelle 4 Die BR 23.10 in der Rbd Dresden

Stichtag	Bahnbetriebswerk					
	Dres- den	Ge- ra	K.-M.- Std.	Nos- sen	Rie- sa	Zwik- kau
10. 1959	5	—	—	—	5	10
1. 1. 1960	5	—	—	—	5	10
1. 1. 1961	7	—	—	3	3	17
1. 1. 1962	11	—	—	6	—	17
1. 1. 1963	12	—	—	6	—	18
1. 1. 1964	12	—	—	6	—	18
1. 1. 1965	12	—	—	6	—	18
1. 1. 1966	12	—	—	6	—	18
1. 1. 1967	8	—	—	7	—	15
1. 1. 1968	6	—	—	8	—	14
1. 1. 1969	4	—	—	13	—	17
1. 1. 1970	5	6	—	11	4	26
1. 1. 1971	4	5	—	13	2	24
1. 1. 1972	3	5	—	15	—	23
1. 1. 1973	2	4	—	16	—	22
1. 1. 1974	4	4	—	19	—	27
1. 1. 1975	—	4	2	19	—	25
1. 1. 1976	—	—	2	13	—	15
1. 1. 1977	—	—	1	7	—	8
1. 1. 1978	—	—	1	—	—	1
1. 1. 1979	—	—	—	—	—	0
1. 1. 1980	—	—	—	—	—	0
1. 1. 1981	—	—	—	—	—	0
1. 1. 1982	—	—	—	1 ^{a)}	—	1 ^{a)}

^{a)} Traditionslokomotive 23 1113, EDV-Num-
mer 35 1113-6

elektrifizierten Streckenabschnitt Riesa–Wurzen. Ab 1971 wurde die Unterhaltung der Riesaer 35.10-Lokomotiven zum Bw Nossen verlegt. In diesem Zusammenhang beheimatete man alle Riesaer 23¹⁰-Maschinen nach Nossen um.

Nach 1971 waren im Bw Riesa nur noch die 35 1018 vom 9. bis 21. März 1972, die 35 1049 vom 11. bis 22. März 1972 (anschließend an Bw Berlin-Lichtenberg) und 35 1037 vom 8. bis 13. März 1973 als Lokhilfe vom Bw Nossen für den Messeverkehr stationiert.

Bw Zwickau

Das Gastspiel der BR 23¹⁰ im Bw Zwickau dauerte nur ein Jahr. Vom 1. Mai 1960 bis zum 24. Mai 1961 waren hier die Lokomotiven 23 1043, 23 1045, 23 1056 und 23 1109 unterschiedlich lange beheimatet. Eine der vier Maschinen lief stets in den Dienstplänen der BR 39. Im Winterfahrplan 1960/61 reichten die Umläufe bei der Beförderung von Personen- und D-Zügen bis Leipzig, Reichenbach, Gutenfürst, Dresden und Aue. Auf dem Streckenabschnitt Zwickau–Dresden erwies sich die Leistung der 23¹⁰-Lokomotiven besonders beim Befahren der Rampen Tharandt–Klingenberg-Colmnitz und Flöha–Oederan gegenüber der BR 39 als zu schwach. Fahrzeitüberschreitungen waren die Folge.

Lokomotive 23 1108 mit P 2170 Gera–Weischlitz im Juni 1969 bei Gera Ost

Deshalb wurde die 23¹⁰ bis Mai 1961 durch die Reko-Loks der BR 22 ersetzt.

Im November 1960 hatten die Lokomotiven 23 1043 zwischen Lehnndorf und Paditz einen Auffahrunfall. Mit einem planmäßigen Personenzug nach Leipzig fuhr die Maschine auf die letzten Wagen eines stehenden Güterzuges auf und wurde erheblich beschädigt. Im Schlepp des Zwickauer Hilfszuges erreichte die 23 1043 jedoch noch ihre Heimatdienststelle. Das übrigens ist der erste bekannte Unfall mit einer Lokomotive der BR 23¹⁰.

Quellenangaben

- (1) Lokomotivumsetzungen der Rbd Dresden, Unterlagen aus der Verwaltung Maschinenwirtschaft
- (2) Betriebsbücher verschiedener Lokomotiven
- (3) Lokomotivverwendungsnachweise einzelner Bahnbetriebswerke
- (4) Dienstpläne der Bahnbetriebswerke Dresden und Nossen
- (5) Informationen von Thomas Frister, Gera, Michael Göhler, Riesa, Dieter Geißler, Nossen und Wolfgang Göhler, Dresden

Anmerkung

Da nicht alle Betriebsbücher von den im Rbd-Bezirk Dresden stationierten 23¹⁰-Lokomotiven eingesehen werden konnten, wurde das Lokomotivverzeichnis der Rbd Dresden als Stationierungsübersicht verwendet. Dadurch sind Abweichungen von einzelnen Tagen gegenüber Eintragungen in Betriebsbüchern nicht ausgeschlossen.



BR 50.3 am 17. April 1983 vor dem N 64345 bei Zschopau
Foto: J. Frischmann, Limbach-Oberfrohna

50 3616

Schmuck schaut sie aus – unsere 50 3616! Der Außenstehende ahnt nichts von jenen „Verschlimmbesserungen“ wie „Seitenzugkatastrophenregler“ und „Mischvorwärmer-Publikumsberieselungsanlage“, die sich nicht so recht bewähren wollen ...

Aber das ist ja gerade die Kunst, auch damit fertig zu werden. Hauptsache: Dampf! Klar, eine 52er wäre uns lieber gewesen, schon wegen der ewigen Rückwärtsfahrten – man beachte den „Sommertender“ ohne Schutzwand. Da rutschen die Kohlen nicht von selbst nach. Doch zum Glück sind die Fahrten nicht so lang, halten sich in Grenzen, im Nahbereich.

Behelfsmäßige Holzwände im Führerhaus und vor allem Fredos großartige Dampfheizung lassen die Arbeit bei Kälte erträglicher werden. Außerdem ist das Personal abgehärtet. Wenn die Maschine erst einmal rollt, vergißt man schnell all diese Begleiterscheinungen. Der Heizer sorgt für den nötigen Dampf, und ab geht die Fuhre. Ein richtiges Pferd – die Welt ist in Ordnung. Wie ein Uhrwerk läuft die Maschine gleichmäßig die endlos erscheinende Steigung hinauf. Die Ventile säuseln, die Zeiger stehen auf dem roten Strich, über der Wagenschlange zerflattern die Dampf Wolken. Stundenlang könnte man dem Spiel der Heusingersteuerung zusehen oder – wenn nachts leise die Lichtmaschine brummt. Es ist eben richtige Eisenbahn.

Günter Meyer