

DM 12,90 / sfr 12,90 / S 97,- / hfl 16,- / lfr 277,- / Lit 17 000,-

B 7539 E

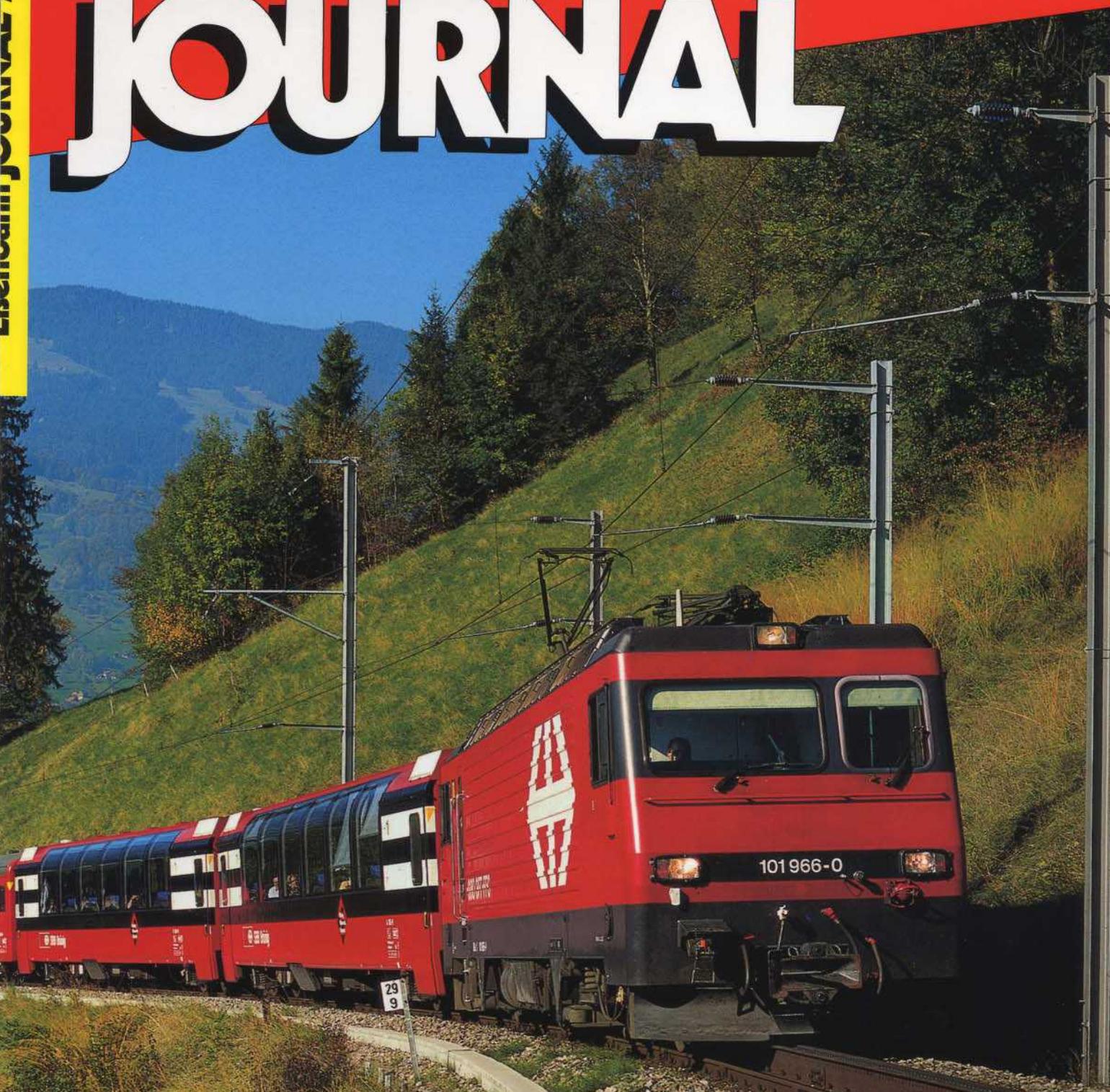
ISSN 0720-051 X

EISENBHNN JOURNAL AUGUST 1999

Eisenbahn JOURNAL

August

8/1999



Reisezeit: 75 Jahre Golden Pass

Zeitreise: Traktionswandel 1950-75 bei DR / DB

Modell-Zeitreise: H0-Anlage Epoche I
Wagenselbstbau Epoche II
Anlagenplanung Epoche III



(Füllseite)

Inhalt

Vorbild

Traktionswandel bei der DR	
Hinterherhinken ohne einzuholen	6
Der DB AG-RegioShuttle VT 650	
Neue rote Brummer	16
Unser Wagenporträt	
Eilzug-Schürzenwagen der Deutschen Bundesbahn	18
Neue Ellok für DB Regio	
Vorkosten mit 145	22
Schweiz: 75 Jahre Golden Pass	
Die noble Verbindung	24
Bahnbau in Berlin: Neues zur Nord-Süd-Trasse	
Mammutprojekt verzögert	28
Foto-Reportage: GM-Lok-Treffen in Randers	
Vereinigte Kartoffelkäfer	30
Eisenbahn-Geschichte: Das Bw München Hbf	
Die E-Traktion, der neue Stolz	32
Kleinbahn-Herrlichkeit mit VT 133 524/525	
Mit der Schweineschnauze durch die Prignitz	36
Dreischienengleis-Eröffnung auf Rügen	
Abschied und Neubeginn	38
Strecken-Porträt: Münsinger Schiene	
Neue Hoffnung auf der Alb	42

Modell

Epoche-I-Modellbahn in H0	
Willkommen in Ulrichsburg	60
6. EJ-Modellbau-Wettbewerb	
Lange Strecken in N	66
Gepäck- und Personenwagen	
Reichsbahn-Sachsen selbstgebaut	70
Ungewöhnlicher H0-Anlagenvorschlag	
Nach dem Ende ... geht's noch weiter	74
Niederguding (2. Teil)	
Gasthof »Zum Kullerer«	82
Holzboxen als Ladegut	
Nicht von der Stange	86
Eisenbahnfreunde Breisgau	
Der Abzweig Ihfeld	88
N-Weichen selbstgebaut	
Klein & fein	92
Digi-Tips: Intellibox Praxis (2. Teil)	94
Märklin testet neuen H0-Motor	
Das Imperium schlägt zurück	96

Rubriken

Unsere Neuheitenschau	4
Bahn-Notizen	46
Schaufenster der Neuheiten	54
Modellbahn-Notizen	59
Auto-Neuheiten	59
Mini-Markt	98
Fachhändler-Adressen	114
Impressum	116
Bahn-Post	118
Neue Bücher	119
Sonderfahrten und Veranstaltungen	120
Typenblatt: BR 55⁰⁻⁶, Güterzuglokomotive, pr. G 7¹	121

Editorial

War's das? „Am Bau des Transrapid Hamburg–Berlin wird festgehalten, wenn die beteiligten Partner – die in der Planungsgesellschaft vereinten Systemanbieter Siemens, Thyssen und Adtranz – drauflegen.“ Bundeskanzler Gerhard Schröder machte Ende Juni deutlich, daß die Regierung zwar nach wie vor hinter dem Projekt Magnetschnellbahn stehe, in keinem Fall aber bereit sei, für die nunmehr offiziell prognostizierten Mehrkosten aufzukommen. Für den Bund bleibe es bei 6,1 Mrd. Mark für den Trassenbau. Was Bündnis 90/Die Grünen als Erfolg werten und wofür sie dem großen Koalitionspartner in diesem Fall Rückgrat attestieren, dürfte den Transrapid-um-jeden-Preis-Verfechtern überhaupt nicht schmecken.

Auch nicht Franz Müntefering, SPD-Bundesverkehrsminister, der seit seinem Amtsantritt im Oktober 1998 eine Projekt-Loyalität an den Tag legt, daß man sich nicht mehr sicher ist, ob im Verkehrsministerium überhaupt ein Politik- geschweige denn ein Richtungswechsel bezüglich zu setzender Schwerpunkte stattgefunden hat. Zuletzt gab er sogar sein persönliches Wort für den Bau der Magnetbahn. Spätestens seit im Juni alle Beteiligten zugaben, daß sich die Transrapid-Baukosten um rund 3 Mrd. Mark erhöhen werden, hätte der Mann an der Spitze einer sich neu orientierenden Verkehrspolitik aber die Notbremse ziehen müssen. Statt dessen offenbart der Verkehrsminister eine Wissmann-Kontinuität, wie sie sich der CDU-Vorgänger von einer SPD/Grünen-Regierung wohl niemals erträumt hätte und wie sie sich im übrigen auch in der nach wie vor ungebrochenen Rückendeckung für DB AG-Chef Johannes Ludwig in nahezu allen strittigen Bahn-Fragen zeigt. Bleibt Müntefering nun aber einer der wenigen Koalitionspolitiker, der noch ohne Wenn und Aber für den Transrapid eintritt, wird diese einsame Fürsprache den Projektpartnern in der Industrie wenig nützen. Am Ende dürfte das Machtwort von Kanzler Schröder auch den Parteigenossen Verkehrsminister in die Schranken weisen.

In den Planungspapieren ist klar geregelt, daß der Bund für den Trassenbau, die Industrie für das System und die DB AG für den Betrieb der Magnetschnellbahn aufkommt. Wenn die Kosten für die Strecke nun aber – aufgrund unseriöser Vorkalkulationen – derart drastisch in die Höhe schnellen und der Fahrweg-Investor bei seiner nun deutlich definierten Haltung bleibt, auch nicht einen Pfennig mehr als festgelegt für den Stelzenrenner hinzulegen, wird es für das Herstellerkonsortium eng. Außer draufzulegen, was – umgehenden Reaktionen zufolge – nicht in Frage komme, bleibt den Systemanbietern – wollen sie nicht auf der (seit Jahrzehnten verfolgten) Technik sitzenbleiben – wohl nur, das gesamte Transrapid-Projekt nochmals neu zu überdenken, und dies gemeinsam mit Bund und Bahn. Denn auch die früheren Wissmannschen Zahlenspiele zum erwarteten jährlichen Reisendenaufkommen (von 11,5 bis 14,5 Milliarden Fahrgästen war da die Rede) haben sich mittlerweile als Fehlkalkulationen entpuppt. Bereits vor einiger Zeit prognostizierte das Deutsche Institut für Wirtschaftsforschung dem Magnetbahnbetrieb „deutlich unter zehn Millionen Fahrgäste pro Jahr“. Und nach all den neuen Hochrechnungen sieht nun offenbar auch die DB AG als potentieller Betreiber die Stelzenrennbahn nicht mehr so euphorisch. Man werde „kein weiteres unternehmerisches Risiko“ eingehen, heißt es seitens der Bahn.

Eine allseits verträgliche Lösung wäre es da doch, wenn der Bund aus dem veranschlagten 6,1-Mrd.-Budget den Systemanbietern einen Zuschuß für eine Transrapid-Referenzstrecke wo auch immer gewährt (Interesse wurde angeblich aus Texas/USA signalisiert) und die restlichen Gelder in sinnvolle, vor allem aber dringend erforderliche Projekte im Rad-Schiene-System investiert.

Gerhard Zimmermann

Titel: Bahnerlebnis in prächtiger Schweizer Bergwelt: Steigen Sie ein in Brünigbahn (Bild), MOB oder BLS und befahren Sie mit uns die Golden-Pass-Route Luzern–Montreux. Auf Seite 24 geht's los! Abb.: Urs Jossi



Hinterherhinken ohne

Jahre hinterher:
 Als die DB 1965 die
 E 03 001 präsentierte (rechts unten),
 liegt bei der DR
 der Dampfanteil
 noch bei knapp
 85%. Erst jetzt
 kommt hier mit
 E 11, E 42, V 60,
 V 180 und – wenig
 später – V 200 der
 Traktionswandel
 zur Geltung. Oben
 211 007 neben
 01 0508 in Leipzig
 Hbf Anfang der
 70er Jahre, unten
 die 1967 fabrikneue
 V 200 070.
 Abb.: Udo Geum,
 Hans Müller,
 Dieter Kempf



Der Wechsel von der Dampfzugförderung zur modernen Diesel- und Elektrotraktion war ein von beiden deutschen Staatsbahnen zu vollziehendes Megaprojekt. Vielfache Vorteile – von der Personaleinsparung mittels Einmannbedienung über den geringeren Bedarf an Primärenergie bis zur rationelleren Gestaltung von Lokomotiv-einsätzen – standen am Ende der Jahrzehnte beanspruchenden Verjüngung des Fahrzeugparks. Doch der Weg dorthin ist für die DR erst spät eröffnet, ungleich mühseliger beschritten worden und – allen Partei-Parolen zum Trotz – durch jähe Wendungen diskontinuierlicher verlaufen als bei der DB. Warum dies so war, beschreibt für den Zeitraum 1950 bis 1975 in Anlehnung an einen längeren Beitrag im jüngst erschienenen zweiten Band der Buchreihe „Reichsbahn ohne Reich“ *Robin Garn*.



Wunschenken: 1956 verkündet die Rbd Halle als Schrittmacher bei der Wiederinbetriebnahme elektrifizierter Strecken der DR, daß bis 1959 modernste Fahrzeuge 25% aller Transportleistungen übernehmen sollten. Pate stehen hier eine Vorkriegs-E 18 und eine Art DB-V 200.

Abb.: Rbd Halle/
Sammlung Rampf

Schon komisch: Seit Jahr und Tag wird in der Eisenbahn-Literatur jede neue Lokbaureihe willkommen geheißen und jede alte gebührend verabschiedet. Das war schon zu Dampfzeiten auf Deutschlands Schienen der Fall. Doch nach einer Beurteilung des Leistungsanteils der einzelnen Antriebsarten (Dampf-, Diesel- und Elektro-Traktion), also des Wandels in der Zugförderung, besonders der Gegenüberstellung seiner unterschiedlichen Geschichte bei DR und DB, sucht man bislang vergebens. Höchste Zeit hinabzutauchen auf der Suche nach der verlorengegangenen Zeit zweier deutscher Staatsbahnen. Aus Sicht der kleineren, gemeint ist die DR, könnte sich ihr Hinterherhinken im Prozeß der Verjüngung des Triebfahrzeugparks wie folgt abgespielt haben:

In Schutt und Asche lag man 1945 gemeinsam. Wie Phönix entstieg daraus im Folgejahrfünft der brikettbehaftete Reichsbahngeist der Sowjetischen Besatzungszone (SBZ) und jungen DDR wohl kaum als erster. Viel schwerer als das Abgeschnittensein von unerschöpflichen Steinkohlengruben wog der für den Sieger des Krieges zu zahlende Tribut: Die Sowjetische Militäradministration in Deutschland (SMAD) suchte die in ihrem Einzugsbereich existierende deutsche Staatsbahn mit einer nie zuvor so rigoros ausgeführten Beschlagnahmung und Demontagen heim. Von den psychologischen Auswirkungen abgesehen, bedeutete diese zweite Kapitulation in Zahlen ausgedrückt: An die 11 000 Lokführer, Heizer, Zugführer und Wagenmeister standen unterdessen mit bis zu 960 bevorzugt zu pflegenden Lokomotiven (23% des Be-

einzuholen





Wachablösung: Am 2. Januar 1961 verläßt die letzte für eine deutsche Staatsbahn gelieferte Dampflok den Lokomotivbau „Karl Marx“ in Babelsberg. Der dabei mit dem Erprobungsträger V 180 002 dokumentierte Generationswechsel hatte vorerst nur Symbolcharakter. Bis V 180 der Dampftraktion Konkurrenz machten, vergingen noch fünf Jahre. *Abb.: Archiv Fahrt Frei/Sammlung Reimer*

triebsparkes) im Dienste der SMAD-Lokomotiven. 163 E-Loks und über 80% der 1944 vorhandenen zweiten Gleise gelangten als Trophäen in Stalins Reich. Davon blieb der Westen Deutschlands und mit ihm die junge Deutsche Bundesbahn verschont. Bayern konnte seiner Elektrotraktion unbehelligt treu bleiben. Mitteldeutschlands amputiertes Netz war auf Null Hertz heruntergefahren. Die Belegschaft des für die E-Loks spezialisierten RAW Dessau übte sich erst einmal in Anpassungsarbeiten unzähliger Kleinst-VT von fast ebenso zahlreichen Privatbahnen, deren Verstaatlichung beschlossen wurde.

Somit rangierte der Leistungsanteil vergleichsweise moderner Antriebsarten im Jahre 1950 bei der DR im Promillebereich, unter Nichtberücksichtigung der Berliner S-Bahn. Bei der DB lag er immerhin schon bei knapp 10%. Bis die DR

dahin gelangte, mußten noch 14 Jahre vergehen (siehe hierzu Vergleichs-Grafik auf Seite 10).

Auch volkswirtschaftlich stand die DDR-Ökonomie 1950 auf einem unvorteilhaften Startniveau im Wettstreit der Systeme, also gegenüber der ebenso jungen Bundesrepublik. Was im Krieg weniger

striellen Bruttonproduktion aufwogen, die Rumpfwirtschaft der DDR.

Eine nach verschiedenen Schätzungen nur zwischen 50% und 60% des westlichen Niveaus erreichte Produktivität war auch die Folge der revolutionären Umgestaltung von Wirtschaft und Gesellschaft, die über die Zerstörung eingespielter Institutionen und traditioneller Wirtschaftsrechnung der Unternehmen in eine zentralistische Plan-

Je prekärer die Lage, desto vollmundiger die Postulate: „Strecke frei für den Sozialismus“

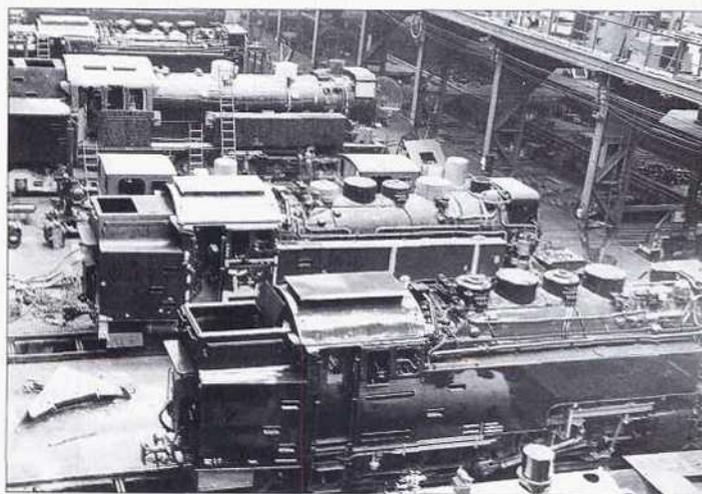
zerstört geblieben war – einziges Kriterium einer besseren Ausgangsbedingung – fiel schleunigst der Demontage anheim. Abgetrennt von gewachsenen, arbeitsteiligen Strukturen durch die wirtschaftsräumliche Teilung Deutschlands, schwächten und belasteten Reparationen und Besatzungskosten, die 1950 immer noch ein beachtliches Viertel der indu-

wirtschaft führte, deren Reibungsverluste durch den Enthusiasmus sozialistischer Idealisten wenig zu kompensieren waren. Dazu zählten zweifellos die verspätet eingelösten Versprechen, beginnend 1955 mit einer SED-Direktive zur Entwicklung der Volkswirtschaft im zweiten Fünfjahresplan: „Der Transport ist durch den Einsatz von Elektro- und Dieselloks wirtschaftlicher zu gestalten und zu modernisieren.“ Demzufolge sah das Fahrzeugbeschaffungsprogramm der DR nicht nur den Bau, sondern, wie die Politische Verwaltung im November 1956 verbreiten läßt, auch die „Erprobung und den Einsatz zahlreicher Großdiesellokomotiven“ bis 1960 vor.

Optimismus gehört zum Metier der Politmeister. Je prekärer die Lage, desto vollmundiger die Postulate: „Uns gehören die Schienenwege – Strecke frei für den Sieg des Sozialismus!“, lautete 1960 die Lehre aus der 125jährigen Bahngeschichte Deutschlands. Gemessen am Lebensstandard, verkündete Walter Ulbricht am

Nach oben revolutioniert: Mitte der 50er Jahre läuft in Babelsberg der Dampflokbaubau auf Hochtouren, wie hier in Halle 63 die Montage von 83 1001 und vier 99². Gleichzeitig Dieselfahrzeuge in hoher Stückzahl zu fertigen, hätte das Werk vorerst freilich überfordert.

Abb.: LKM/Sammlung Pochadt



21. August 1959, werde die DDR die Bundesrepublik bis 1961 „einholen und überholen“. Hatte nicht 1957 der Sputnik, jene neue und piepsende Erscheinung im Orbit, die Überlegenheit sowjetischer Wissenschaft, Technik und Organisation gezeigt? War somit nicht die Partei und Führung des Musterschülers, der seine Wirtschaft auf eben diese sowjetischen Bedürfnisse rigoros synchronisierte, auf der Siegerstraße? Von wegen: Gemessen am Traktionswandel des Lokomotivwesens, durchaus ein Gradmesser der Wirtschaftspotenz, hinkte die DDR, mithin ihre Staatsbahn, dem Modernisierungsschub ihres westlichen Pendants weiter hinterher.

Mit unverblütem Blick auf die Schaulinien des Diagramms (Seite 10) liest sich 1960 die Bilanz der DR wie ein Offenbarungseid: Fahrten mittels Verbrennungsmotor außerhalb von Werkanschlüssen und Rangierbezirken hatten Seltenheitswert. 360 erbrachte PS spartanischer Wehrmachts-Dreiachser waren das Maß der Dinge. Innerhalb dieser Leistungsparameter machten sich die ersten V 15 und zwei Prototypen eines dem Schienenbus der DB angelehnten Leichttriebwagens nützlich. Einzig die Schnelltriebwagen sorgten auf deutsch-deutschen und internationalen Routen für Aufsehen, waren aber überwiegend aus Ost (CSD, PKP) und West (DB) ins Land gezogene Vorkriegsware. Der zu Jahresbeginn 1961 im Hof des VEB Lokomotivbau „Karl Marx“ Babelsberg dokumentierte Generationswechsel zwischen der letzten Neubau-Dampflok 50 4088 und der zweiten Groß-Diesellok V 180 002 besaß kaum mehr als symbolischen Charakter. Diese V 180 diente als Erprobungsträger, fuhr nur im Beisein eines die Steuerung überwachenden BBC-Monteurs aus Nürnberg (!) und wurde von der DR nicht übernommen. Ehe hundert V 180 ernsthaft zur Talfahrt der Dampftraktion beitragen konnten, vergingen noch fünf lange Jahre.

Selbst wenn die Getriebe und Motoren herstellenden Kombinate nicht bei Null angefangen, ihre technischen Voraussetzungen einen reibungslosen Zusammenwirken garantiert hätten, bliebe das mühselige Freischaufeln von Kapazitäten und die materielle Absicherung, möglichst frei von Westimporten, zu klären. Dampf- und Diesel-Triebfahrzeuge gleichzeitig in nennenswerten Stückzahlen zu bauen, hätte Babelsberg überfordert.

Indessen begann die zweite DDR-Lokschmiede, der VEB Lokomotivbau – Elektrotechnische Werke „Hans Beimler“ in Hennigsdorf, erst damit, nach Gruben- und Export-Loks sich der DR anzudienen. Die bei Krupp in Essen oder Henschel in Kassel konjunkturell auf Hochtour laufende Produktion, stets volle Buntmetallager und ein Lobbyismus zum Ergattern von Staats(bahn)aufträgen muß

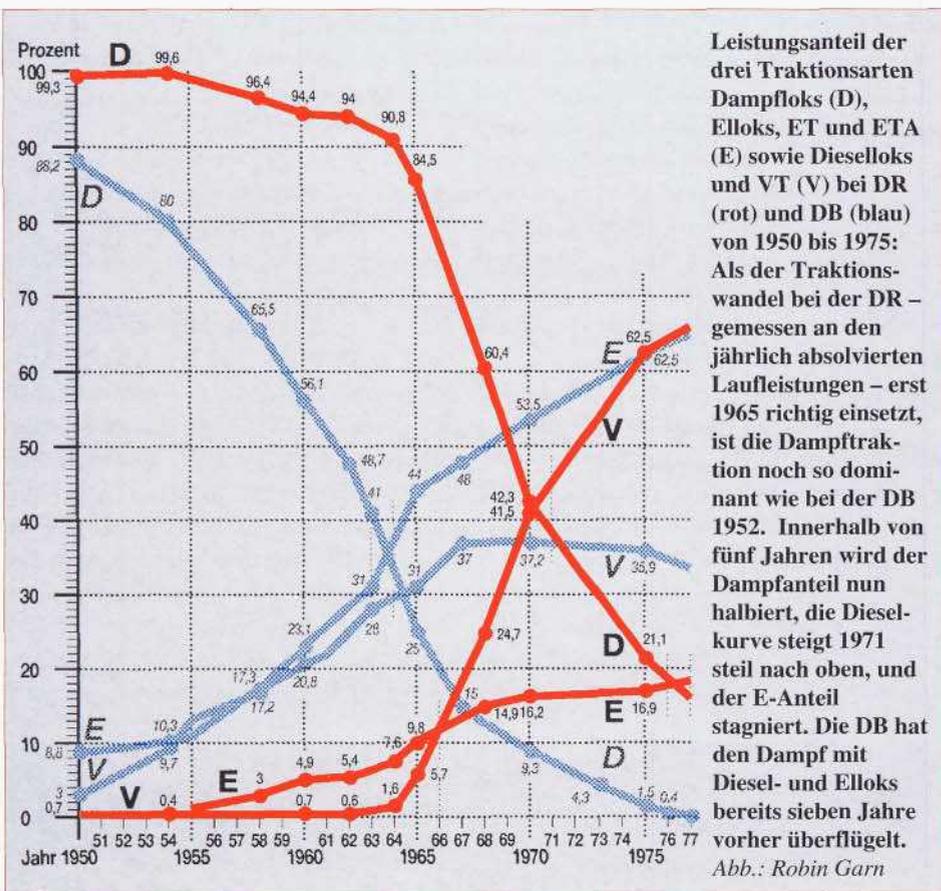
dagegen für die sozialistischen Werkdirektoren wie Eiskunstlaufen in der Wüste gewirkt haben.

Die SED steuerte und kontrollierte die Zentralverwaltungswirtschaft, verfügte über Produktionsmittel und verteilte die begrenzten Ressourcen. Man hätte aufholen können, stünde das Eisenbahnwesen und ihr großes Ziel, der Strukturwandel in der Zugförderung, einmal ganz oben auf der Dringlichkeitsliste der Mittelzuführungen. Doch das war weder in den Zwei- und Fünfjahresplänen der 50er Jahre noch später der Fall. Weder der sich erst entwickelnde Schwermaschinen- und Anlagenbau noch die Elektroindustrie der DDR verfügten „über ausreichende Erfahrungen und Voraussetzungen, kurzfristig die Fertigung von Apparaten, Anlagen und Loks für die elektrische Zugförderung zu übernehmen“.

Dem Traktionswandel nur wenig Akzente verliehen, dennoch für symbolträchtige Szenen gut: Als die 58 1637 am 26. Juli 1967 im Grenzbahnhof Decin vor D 153 „Saxonia“ mächtig Dampf kocht, schießt aus der entstandenen Gewitterstimmung VT 18.16.05 als Ex 54 „Vindobona“ wie Phönix aus der Asche – und dem Fotografen gelingt eine den Triebfahrzeug-Generationswechsel trefflich dokumentierende Aufnahme. Abb.: Hans-Joachim Lange



Traktionswandel bei der DR 1950–1975 im Vergleich zur DB

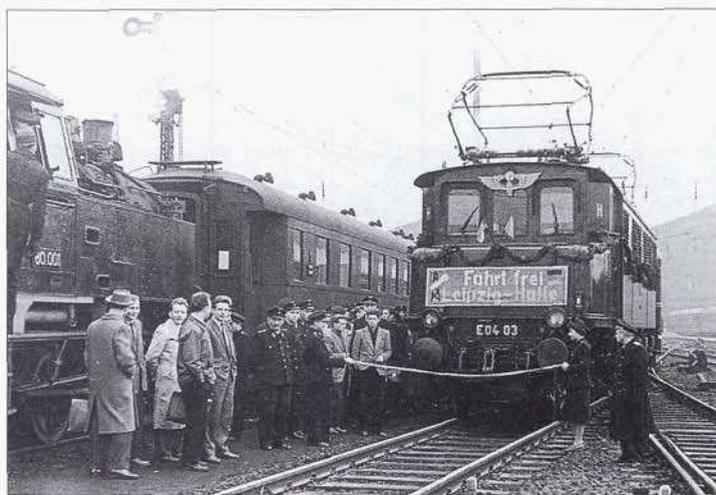


Neun Jahre, von 1946 bis 1955, gänzlich ohne die fortschrittlichste Antriebsart auszukommen, war ein hoher Preis, den die Nachkriegs-DR für den verlorenen Krieg zu begleichen hatte. Der verspätete Neustart des elektrischen Zugbetriebes in Mitteldeutschland umfaßte neben den 99 handwerklich und aus dem Gedächtnis weniger Fachleute im RAW Dessau wieder aufgebauten Loks bis 1960 die einhergehende Instandsetzung und Installation von Kraft- und Unterwerken, Fern- und Fahrleitungen für 270 dicht befahrene Streckenkilometer, auf denen diese Traktionsart knapp 5% der Laufleistung des gesamten Fahrzeugparks zurücklegte. Von ersten wirklichen DDR-Neubauten profitierten die PKP und sozialistische Tagebaukombinate. Noch perlte die Woge der V- und E-Loks an König Dampf ab wie zwei Wassertropfen am Ölfilm. Im Verlauf der fünfziger Jahre verminderten die Werkstätten den Schadpark um 2000 Loks im Zeichen behutsamster Ausmusterungspraxis. Schnelle und einfache Lösungen waren das Gebot in diesem Jahrzehnt, allein um das 1960 gegenüber 1950 nach und nach um 85% (DB: 50%) gestiegene Volumen an Gütern zu transportieren. Splittergattungen, deren sich die DB noch in den vierziger Jahren entledigte, fuhren wei-

ter. Erst recht die G 12-Familie und Kriegsloks der Baureihe 52. Generalreparaturen, Neubauten und die im großen Stil begonnene Rekonstruktion überbrückten die Modernisierungslücke. Not machte erfinderisch und rief die Sympathisanten auf den Plan: Welche andere Bahnverwaltung betrieb schon über 100 Dampfrösser mit Kohlenstaubfeuerung? Wer machte sich sonst noch 15 Jahre nach dem Zusammenbruch Hitlerdeutschlands daran, aus schadhafte Exoten (Baureihe 61, auch ET 25 und E 05) oder Reliquien sächsischen Maschinenbauerstolzes (Baureihe 19) mit unendlicher Hingabe modernisierte Einzelgänger zu fertigen? Die

Von Null Hertz kaum aufwärts: Nach dem Zweiten Weltkrieg schonungsloser Sowjet-Demontage preisgegeben, kommt der E-Betrieb der DR nur schleppend in die Spur. Ein kleiner Schritt war der Neustart unter Fahrdraht zwischen Leipzig und Halle am 20.12.1958.
 Abb.: Rbd Halle/Sammlung Rampp

Traktion der „Schwarzen“ stand 1960 quantitativ im Zenit mit über 5700 Loks. Wegweisend sollte eine am 1.8.1960 vom Verkehrsministerium abgesegnete und bis in die Jahre 1975/1980 weisende Perspektive gelten: „Nach der vollkommenen Umstellung und restlosen Ablösung der Dampflok rechnet die Maschinenwirtschaft mit einem Leistungsverhältnis der Zugförderungssysteme elektrischer Betrieb : Dieselbetrieb = 3:2“. Schon das nächste Etappenziel – nach dem sich 1965 die drei Zugförderungssysteme an der Leistung wie folgt beteiligen: Dampf 74,5%, Ellok+ET 13%, Diesellok/VT 12,5% – wurde unzureichend verwirklicht. Nach wie vor dominierend, rangierte der Dampfanteil noch um 10% darüber und entsprach dem der Bundesbahn von 1952. Als symbolträchtigen Vergleich mag man sich 1965 die deutsch-deutsche Gegenüberstellung der letzten Reko-01 der DR mit der ersten E 03 der DB vorstellen – beide von Weltniveau, jedoch aus unterschiedlichen Zeitaltern. Wie sehr die DR dem internationalen Trend hinterherhinkte, zeigte sich am Anteil ihrer elektrifizierten Strecken des Gesamtnetzes. Er fiel 1964 mit 5,2% (einschließlich der Berliner S-Bahn) gegenüber dem europäischen Durchschnittswert von 17,2% spärlich aus, was nicht verwundert. Aber selbst im Vergleich mit den anderen sechs Staatsbahnen des RGW schnitt sie schlecht ab, nahe dem Schlußlicht, Rumäniens CFR. Sicherlich gewann die Traktionsumstellung 1962 bis 1965 etwas an Schwung. Jährlich etwa 200 moderne, in das Geschehen eindringende Triebfahrzeuge, meist in der Leistungsklasse unter 1000 PS, beschleunigten die ersehnte Ablösung der schwächeren oder komplizierteren Länderbahn-Baureihen (zum Bei-





spiel den 55^{0-6,16-22}, 56^{1,2-9}, 74⁰⁻³, 94²⁻⁴), deren normative Nutzungsdauer von 35 Betriebsjahren größtenteils um andert-halb Jahrzehnte überschritten wurde. Termingerecht trennte sich die DR lediglich von zwei in geringen Stückzahlen vorhandener Reihen der Einheitsbauart – zum einen die kleinen 80er, deren Aufgaben-gebiet die in Leipzig rangierenden Import-V 75 aus der CSSR erfüllten, zum anderen die Boliden der Baureihe 84, deren Kesselbaustoff St47k zu einem teuren Ersatz oder, wie geschehen, zur Ablösung durch die ältere G 12 (58¹⁰⁻²¹) zwang. Je erhabener sich der qualitativ verbessernde Dampflokpark zeigte – bei fortwährender Rekonstruktion, initiiertem Einbau der Ölhauptfeuerung und ersten, erfolgversprechenden Versuchen mit dem kohlesparenden Giesl-Ejektor –, um so dringender hatten die Triebfahrzeuge der modernen Antriebsarten zur Linderung der prekären Personallage im Fahrdienst beizutragen. Sage und schreibe 7,4 Millionen Überstunden leisteten 1964 die 13 947 Lokführer sowie 13 114 Heizer und Beimänner der DR. Jeder riß in diesem Jahr pro Woche durchschnittlich fünf Überstunden ab. Weder machte die demographische Entwicklung seit dem Mauerbau Hoffnung, noch gab ein zu erwartender Bedeutungsverlust der Reichsbahn

2272 Kilometer östlich von Dessau gebaut: die V 200. Aus der zunächst geplanten einmaligen Serie von 160 2000-PS-Dieselloks aus der UdSSR erwächst ein großangelegtes Beschaffungsprogramm. Die importierten neuen Leistungsträger werden der E-Traktion vorgezogen. Rund zwei Wochen nach der Abnahme wartet V 200 001 Ende November 1966 in Leipzig-Wiederitzsch mit schwerer Last auf Ausfahrt. Abb.: Illner/Sammlung Claus

durch Konjunkturinbrüche oder straßen-gebundenen Individual- und Güterkraftverkehr Anlaß zur Linderung. Es war also längst an der Zeit für einen wie auch immer gearteten, aber Hauptsache großen Wurf: Nach jahrelangen Vorarbeiten durch die Hauptverwaltung Maschinenwirtschaft und in Absprache mit sechs Ministerien unterbreitete die DR, vertreten durch den stellvertretenden Ver-

Staatslenker ziehen die Notbremse: Sowjetische Großdieselloks statt Elektrifizierungspläne

kehrsminister Otto Arndt, am 15. Mai 1965 dem Ministerrat das Programm der Traktionsumstellung. Die detaillierte, in zwei Ausbaustufen unterteilte Planung sah bis 1980 die Elektrifizierung der Magistralen über Berlin hinaus bis zur Ostsee und die Verdieselung des übrigen

Netzes vor. Demzufolge gipfelte der Kraftakt in einem angestrebten Verhältnis zu fahrender Leistungen von 70 zu 30% zugunsten der elektrischen Traktion. Bis auf eine einmalige Serie von 160 Stück einer 2000-PS-Diesellok aus der UdSSR sollte der gesamte Bestand an Vollspurtriebfahrzeugen von der volkseigenen Industrie der DDR gedeckt werden. Veranschlagtes Investitionsvolumen: Insgesamt 9 Mrd. Mark.

Zu viel des Guten. Noch im gleichen Jahr, auf der 11. Tagung des ZK der SED vom 15. bis 18. Dezember, erfolgte der Tiefschlag und machte alle Hoffnungen der Fachleute zunichte. Dieses Plenum der Staatslenker, eher bekannt durch rigorose Kritik an unbotmäßigen Künstlern und Schriftstellern, ordnete die Elektrifizierung einer vorrangigen Verdieselung

durch verstärkten Import von sowjetischen Großdieselloks unter. Die bisherigen Mühen, den

Anteil der E-Leistungen binnen eines Jahrzehnts nur auf knapp 10% zu steigern (DB: über 30%), veranlaßte die Staatslenker, allen voran der gelernte Reichsbahner und Stellvertretende Vorsitzende des Staatsrates, Günter Mittag, die Notbremse an dem die Wirtschaftskraft über-

Traktionswandel bei der DR 1950–1975 im Vergleich zur DB

fördernden Elektrifizierungsprogramm zu ziehen. Die Argumente lagen auf der Hand: Treibstoff war billig, das Pipelinetz zu den petrochemischen Kombinate in der DDR stand und die Lokomotivschmieden der SU hatten Kapazitäten frei. Rasche Erfolge verheißend, sahen sich die Gegner der Elektrifizierung auf der Woge des Öls zum Sieg getragen. Sie hatten einen mächtigen Verbündeten, den die DR versäumte, vorab zu konsultieren. Als sabotageanfälliges Sicherheitsrisiko, im Krisenfall mit wenigen Handgranaten außer Gefecht zu setzen, lehnte der Nationale Verteidigungsrat (Vorsitzender: Walter Ulbricht selbst) das Elektrifizierungsprimat ab.

Ausgerechnet der westdeutschen Bundesbahn – Ironie der Geschichte – sollte 1980 die Ehre zuteil werden, in der Zugförderung exakt das Verhältnis von 70 zu 30 zugunsten ihres elektrischen Betriebes erreicht zu haben.

Mit ausgeschöpften Liefermöglichkeiten der eigenen Schienenfahrzeugindustrie und tatkräftiger Unterstützung durch verstärkte Importe aus der Sowjetunion erfuhr der Strukturwandel von 1966 bis 1969 seine maximale, dem Nachholbedürfnis angemessene Beschleunigung. Wie die stark fallende Schaulinie der Dampftraktion auf der Grafik zeigt, halbierte sich deren Anteil in der zweiten Hälfte der 60er Jahre, wofür die DB in ihrer kontinuierlicheren Abwicklung zehn Jahre (1953 bis 1963) benötigte, in denen die Modernisierungspolitik dank der potenteren west-

deutschen Industrie beide modernen Antriebsarten gleichermaßen berücksichtigte. Reichsbahns umfangreicher Dampflokpark zeichnete sich erstmals im Jahre 1966 durch eine Mehrheit an Einheits- und Neubauloks gegenüber der schrumpfenden Vielzahl an Exemplaren aus Länderbahnzeiten aus – primär bedingt durch die stringente Verdieselung des

Rangierbetriebes von 33% (1966) auf 85% (1970). Man erkennt, daß der große Abstand zur besser gestarteten Bundesbahn – er betrug 1965 noch gut zwölf Jahre – Ende des Jahrzehnts auf rund sieben Jahre geschrumpft ist. Umso erfreulicher erscheint dieses Bild für die DR unter Ein-

beziehung vieler Anlaufschwierigkeiten, denen sich ihre Maschinenwirtschaft ausgesetzt sah:

Erst mangelte es an Lehr- und Anschauungsmaterial, dann mußten auszubildende Personale mit Bedienungsanleitungen für die neuen Baureihen vorliebnehmen,

in denen die umfangreichen Umbauten der Fahrzeuge fehlten. Eigeninitiative und Improvisationskunst war ebenso in den Bahnbetriebswerken angesagt. Durch weniger zeitaufwendige Vorratsergänzung, durch einen geringeren Unterhaltungs- und Wartungsaufwand, so die Theorie, ließe sich mit modernen Antriebsarten eine höhere tägliche Ausnutzung gegenüber der Dampflok erreichen. Ein Austauschfaktor von 1:1,2 (Neu gegen Dampf) im Rangier- und 1:1,7 im Zugdienst war erstrebenswert. Die



Praxis jedoch zeigte sich diesem optimalen Ablöseverhältnis nicht gewachsen. Da funkelten nagelneue V 180 auf dem Hof, ohne daß bauliche und ausrüstungsseitige Voraussetzungen geschaffen worden waren. Selbst anzufertigende Vor-

Das war noch nicht viel: Bis Mitte der 60er Jahre tritt der Traktionswechsel mit gerade mal 100 Dieselloks der Baureihe V 180 und 80 Elloks der Reihen E 11/42 sowie E 251 noch auf der Stelle, zumal es vielerorts auch an adäquater Infrastruktur fehlt. Hauptsache V 180 005, erste Serienmaschine der Reihe, wird 1963 gleich als SED-Parteitaglok gekürt ... (oben; mit Sputnik-Zug aus Werder/Havel in Berlin-Karlshorst, August 1964). Als im Juni 1963 die E 11 001 bei einer Bremzettellübergabe in Halle-Süd fotografiert wird (links), stehen den 42 Elloks der DR-Baureihen E 11/42 bereits rund 1000 der DB-Bauarten E 10/40/41/50 gegenüber. Abb.: ZBDR/Sammlung Garn (oben), Sammlung Rapp