Sonderausgabe

Eisenbahn JOURNAL

B 10533 F
ISSN 0720-051 X

IV/98

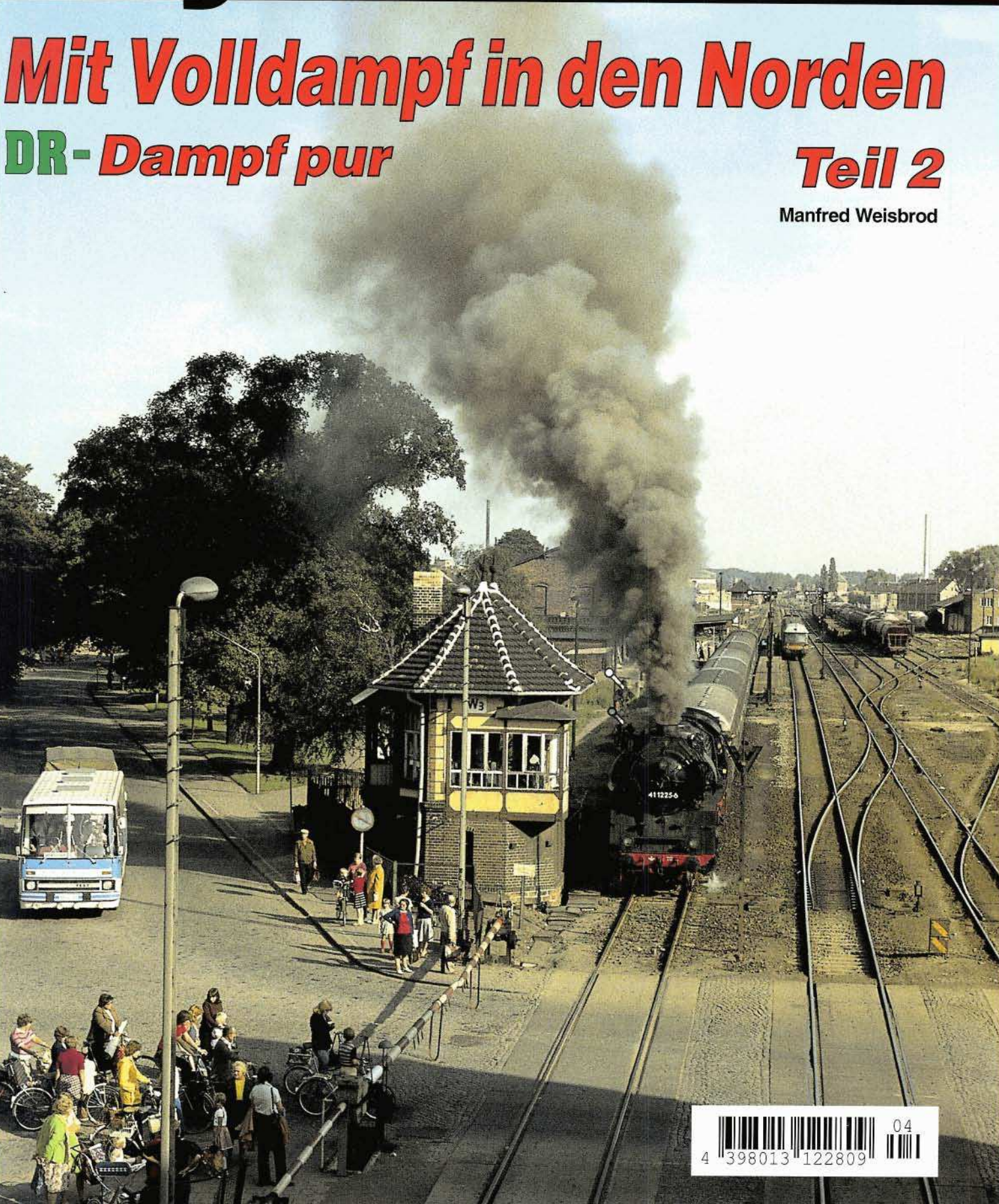
DM 22,80
sfr 22,80
S 170,--
hfl 29,--
lfr 490,--
Lit 27 000

Mit Volldampf in den Norden

DR - Dampf pur

Teil 2

Manfred Weisbrod



4 398013 122809 04

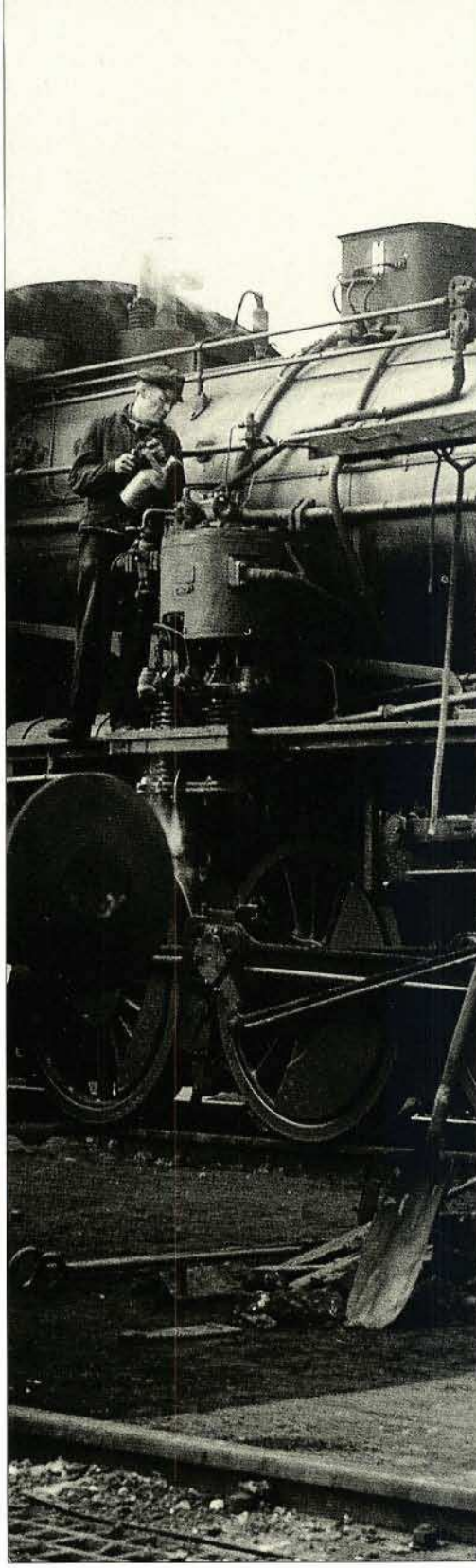
Inhalt

Einleitung	6
Die Rbd Schwerin	14
Die Rbd Greifswald	28
Die Rbd Berlin	44
Die Rbd Magdeburg	56
Die Rbd Cottbus	76
Literatur	92
Impressum	94

Bild 2: Blumenberg ist ein kleiner Bahnknotenpunkt an der Hauptstrecke Magdeburg – Halberstadt. Offensichtlich keine leichte Fracht hatte die 50 3520 von der Einsatzstelle Oschersleben zu befördern, als sie am 3. Februar 1988 bei Blumenberg im Bild festgehalten wurde. **Abb.: W. Matussek**

Bild 1 (Titel): Der Arbeiterpersonenzug 6454 von Magdeburg nach Oebisfelde gehörte Ende der siebziger und Anfang der achtziger Jahre zu den meistfotografierten seiner Art. Am 26. August 1980 war die wenige Tage zuvor in Meiningen untersuchte 41 1225 Zuglok (hier bei der Ausfahrt in Haldensleben). **Abb.: R. Garn**

Bild 210 (Rücktitel): Da ist wohl etwas ins Auge geflogen! Gesehen in Blumenberg im Februar 1988. **Abb.: W. Matussek**



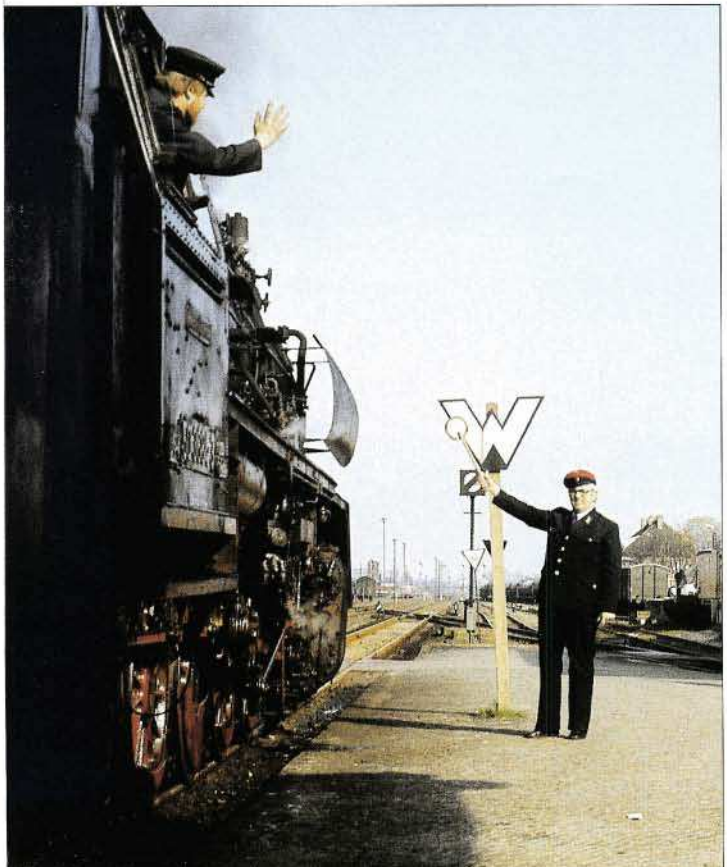


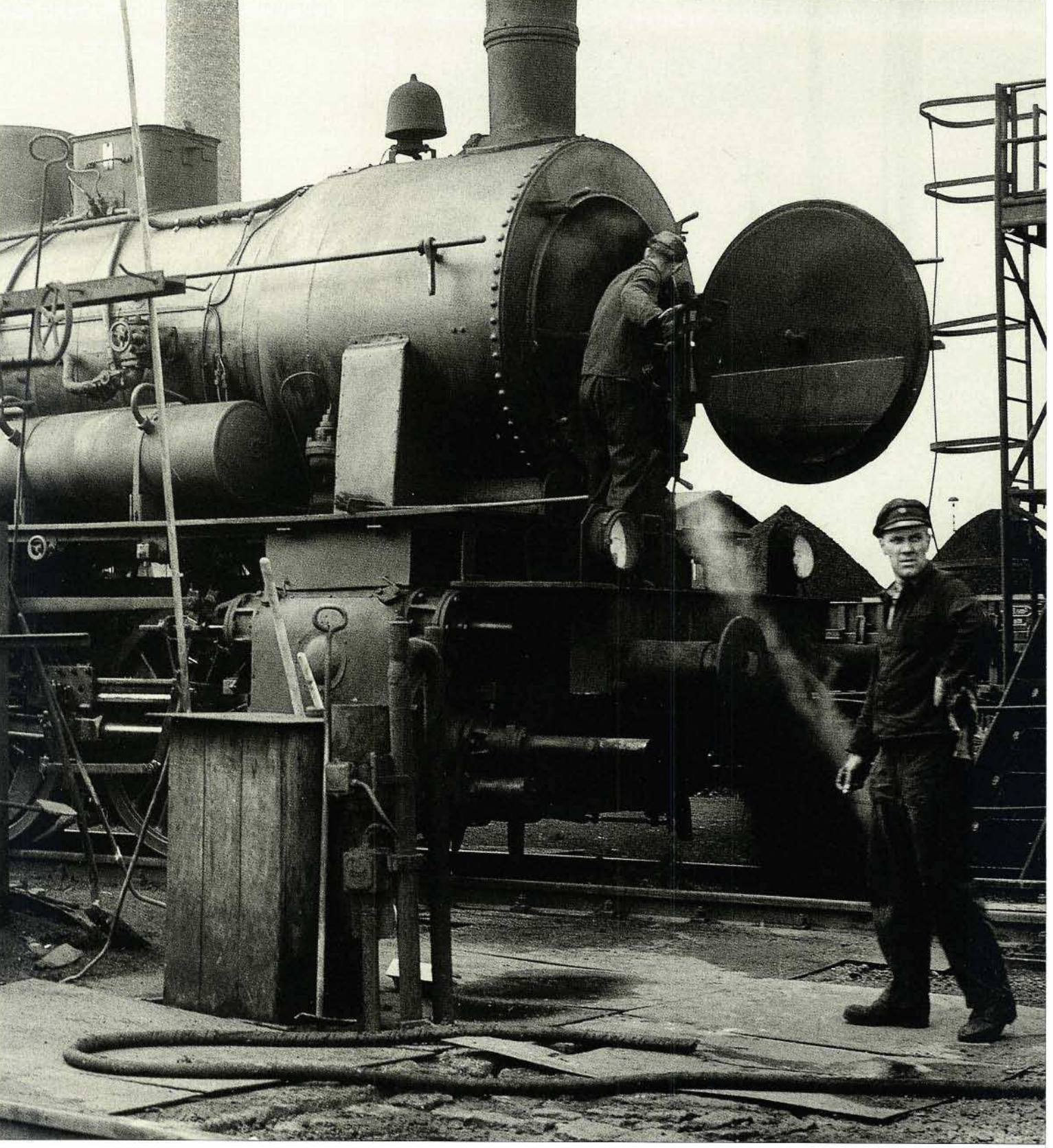
Bild 3: Schnell noch einen schriftlichen Befehl auf den Führerstand hinaufgereicht, dann kann die 99 1762 im März 1987 ihre Fahrt mit dem Schmalspurzug von Zittau hinauf ins Zittauer Gebirge antreten. **Abb.: W. Matussek**

Bild 4 (rechts): 55 7258 ist am 6. Mai 1967 ins Bw Magdeburg-Rothensee eingerückt. Hier werden nicht nur die Wasser- und Kohlevorräte ergänzt, sondern z.B. auch die Lösche aus der Rauchkammer entfernt und mit einem Kännchen Öl die Schmierstellen der Lok nach Bedarf geölt. **Abb.: M. Delie**

Bild 5: Abfahrtsauftrag für 50 3684 in Salzwedel (1983). **Abb.: G. Paul**

Einleitung

Der zweite Teil von *DR-Dampf pur* führt durch die Reichsbahndirektionen Schwerin, Greifswald, Berlin, Magdeburg und Cottbus. Die Direktionen Greifswald und Cottbus sind nach Kriegsende 1945 neu gegründet worden, die Direktion Magdeburg, die bereits bis zum 30. September 1931 bestanden hatte, ist eine Wiedergründung, um den veränderten politischen Verhältnissen und der neuen Grenzziehung Rechnung zu tragen. Nach der An-



gliederung der DDR an die BRD im Jahre 1990 hat die damals noch eigenständige Deutsche Reichsbahn die Direktionen Greifswald, Cottbus und Magdeburg aufgelöst und ihre Territorien den Nachbardirektionen unterstellt.

Für die Betrachtung des Dampflokbestandes und -einsatzes sind als Stichdaten die Jahre 1960 und 1972 gewählt worden. Zwar sind die für diese Jahre publizierten Stationierungsverzeichnisse alles andere als vollständig und fehlerfrei, aber sie waren wenigstens Anhaltspunkte. 1960 dominierte die Dampflokomotive noch fast ohne Einschränkungen, lediglich zwischen Magdeburg und Leipzig war über Köthen / Halle und Dessau / Bitterfeld der elektrische Zugbetrieb wieder aufgenommen worden. Diesellokomotiven, die den Dampflokomotiven die Leistungen streitig machen konnten, waren noch im Bau oder erst auf dem Reißbrett.

1960 waren auch die meisten der nach dem Umzeichnungsplan vom Dezember 1949 übernommenen Privatbahnlokomotiven noch im Einsatz, und das Sterben von Normal- und Schmalspurstrecken begann gerade erst.

Das der Reichsbahn von der politischen Führung vorgegebene Ziel war, bis 1975 die Dampftraktion zu beenden. Bekanntlich ist dieses Ziel nicht erreicht worden, doch die Diesellokomotiven der Baureihen

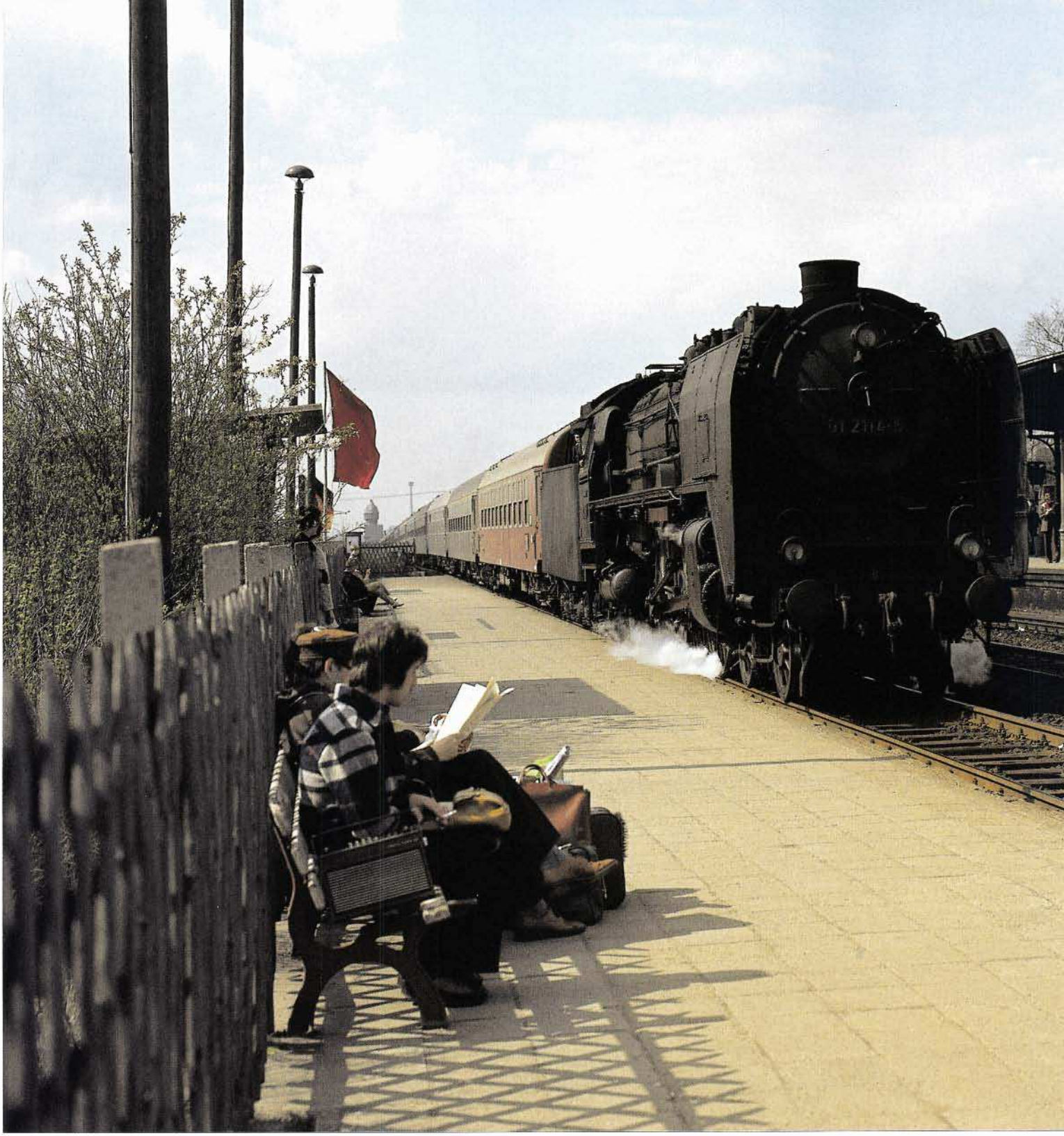


Bild 6: Der Einsatz von Lokomotiven der Baureihe 01 im hochwertigen Schnellzugdienst zwischen Berlin und Dresden endete mit Ablauf des Sommerfahrplans 1977. 01 2114 donnert im April 1977 mit einem D-Zug nach Dresden durch Berlin-Karlshorst. **Abb.: W. Matussek, Archiv Ritz**

Bild 7 (rechte Seite oben): Von der Baureihe 01 bis hin zu den Schmalspurloks der Baureihe 99 spannt sich der Bogen der Baureihenvielfalt in dieser Sonderausgabe. 99 6001 und 99 5902 haben in Alexisbad gleichzeitig Ausfahrt nach Straßberg bzw. Harzgerode erhalten. **Abb.: M. Weisbrod**

V 15, V 23, V 60, V 75, V 100 und V 180 und die Elloks der Baureihen E 11 und E 42 hatten bis 1972 nahezu alle Länderbahn- und ehemaligen Privatbahnlokomotiven verdrängt.

Weil der angestrebte und notwendige Traktionswandel nicht über Nacht zu erreichen war, erhielten manche Dampflokbaureihen mit der Ende 1957 beginnenden Rekonstruktion ein zweites Leben und blieben, weil sie Neubauten mindestens gleichwertig waren, über mehrere Erhaltungsabschnitte und bis zum Ende der Dampftraktion unverzichtbar.

Die vorliegende Ausgabe kann nicht mehr als ein Streifzug durch die fünf Direktionen sein und den Lokomotivbestand der beiden Stichjahre schlaglichtartig vorstellen. Um die mannigfaltigen Veränderungen im Bestand und bei der Stationierung, hervorgerufen durch den rasch voranschreitenden Traktionswandel, nachzuzeichnen, fehlt der Platz. Es soll hier keine Lokstatistik betrieben, vielmehr dem Leser anhand sorgfältig ausgewählten Bildmaterials ein informativer Querschnitt des Dampfbetriebes der Deutschen Reichsbahn in den genannten fünf Direktionen geboten werden.

Leser der älteren Generation werden sich erinnern, welche Typenvielfalt es vor 40 Jahren bei der DR noch gab, die jüngere Generation wird sich an die letzten Einsatzjahre der einen oder anderen Baureihe

Bilder 8 und 9: Die Blockstelle Goldbach befindet sich an der Hauptstrecke Halberstadt – Aschersleben. Damit die Stellwerkerin nach Dienstschluß den Weg zum knapp 4 km entfernt gelegenen Bahnhof Wegeleben nicht zu Fuß zurücklegen muß, legte der Personenzug mit der 50 3654 an der Blockstelle einen kurzen Zwischenhalt ein (25. Mai 1986). **Abb.: P. Kristandt**

Ergebnisse Wasserwerte Sm-Tfz vom 8.4.

Lok - Nr.	Dichte	p-Wert	Bemerkungen
724	–	–	
732	0,10	15,0	gut
727	0,10	10,0	gut
728	0,10	5,0	mehr dos.
730	0,40	10,0	gut
733	0	2,5	mehr dos.

Bild 10: Tafel im Bw Zittau mit den Ergebnissen der Wasserwerte der Schmalspurloks 99 724, 727, 732, 728, 730 und 733. Mit roter Kreide angeschriebene Meßwerte zeigen Grenzwertunterschreitungen an. **Abb.: W. Bley**

Bild 11: Lokführer Alfred Möhring am Regler seiner 64 308 auf der Fahrt durch die Altmark am 14. Mai 1974. **Abb.: D. Winkler**

Bild 12 (rechte Seite): „Traum vom Haus an der Dampfbahn" betitelte der Fotograf diese Aufnahme, die im März 1987 bei Kurort Jonsdorf gekonnt in Szene gesetzt wurde. **Abb.: W. Matussek**

erinnern und erhalten gebliebene Maschinen in Museen oder bei Traditionsfahrten wieder treffen.

Der Autor ist Herrn Olaf Wanka aus Döbeln für wertvolle Hinweise zu den Kapiteln „Direktion Greifswald" und „Direktion Schwerin" dankbar.

Manfred Weisbrod

ÜBERSICHTSKARTE ZUM
KURSBUCH
DER DEUTSCHEN REICHSBA
DEUTSCHE DEMOKRATISCHE REPUB

Bild 13: Über die Grenzbahnhöfe Herrnburg, Schwanheide und Marienborn gelangten Lokomotiven der Deutschen Reichsbahn bis nach Lübeck, Hamburg und Helmstedt. Mit dem D 264 aus Dresden hat die 03 135 (Bw Wittenberge) am 2. Juli 1967 Hamburg erreicht.

Bild 15 (unten links): Lokomotiven der Baureihe 62 im Bw Lübeck antreffen, das konnte man mit etwas Glück im Jahre 1967.
Abb.: D. Spillner

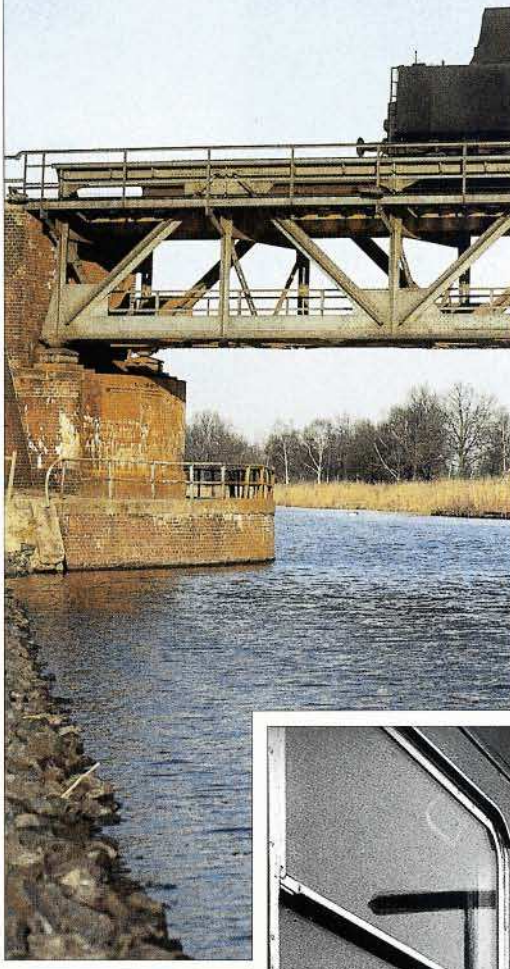
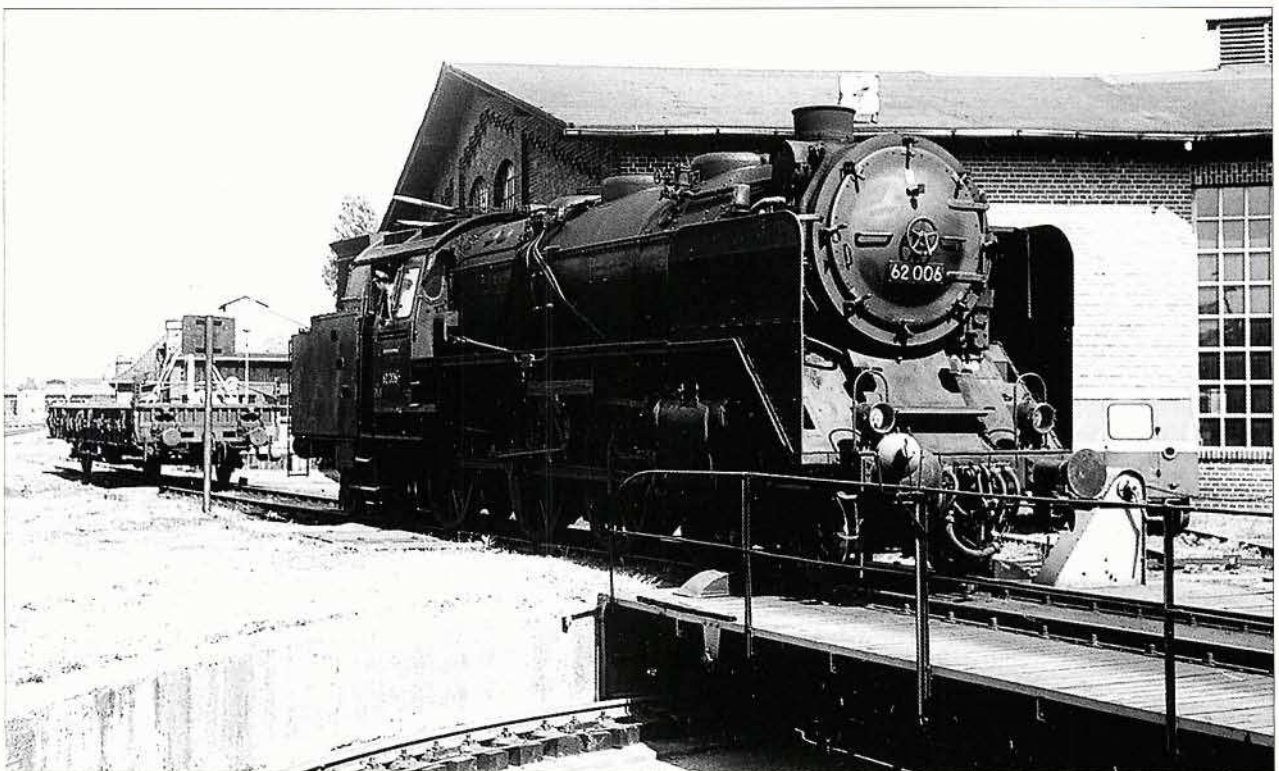
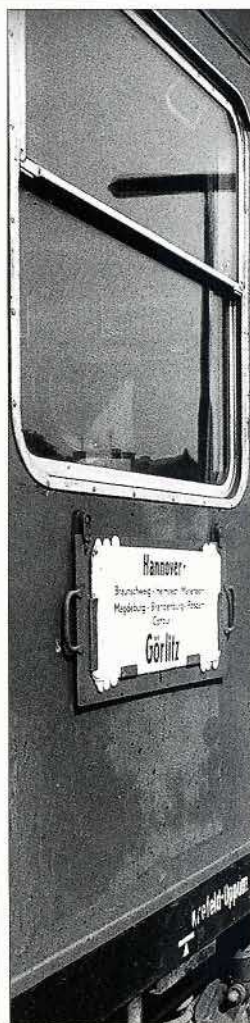



Bild 16 (unten Mitte): 41 148 vom Bw Magdeburg übernimmt am 17. September 1967 in Helmstedt den D 113 nach Görlitz.
Abb. 13, 16 und 17: L. Rotthowe