



Foto-Schätze 1959–1975
Wie ein Fan den Traktionswechsel erlebte



Sauschwänzlebahn
Ihre Anfänge als Museumsbahn

BAHNExtra

BAHN Extra

vereinigt mit **BAHN**Epoche

4.2023
Juli/Aug.

EUR 12,90

A: € 14,60

CH: CHF 25,80

Be, Lux: € 14,90

NL: € 15,40

DK: DKR 130,00

DAS MAGAZIN FÜR DIE FREUNDE DER KLASSISCHEN EISENBAHN

**Sächsische IV K
an der Ostsee**



Warum die Reichsbahn Loks aus Sachsen nach Rügen versetzte

E 94 bei DB und DR „Krokodil“ und „Eisenschwein“

Gemeinsamkeiten und Unterschiede: So stützten die Altbau-Elloks den Betrieb in Ost und West



ISBN 978-3-98702-025-4



4 199112 912908 04



Baureihe 24: „Steppenpferde“ in Jerichow
Ihre letzte Episode bei der DR



**Bahnhof Zoo
1945–1957**

West-Berlins Fernbahnhof nach dem Krieg
Neue Rolle in der geteilten Stadt



Kreuz und quer durch Schleswig-Holstein
DB-Erkundungen in den 1980ern

Das kleine Magazin über die große Bahn



3 Gründe, warum Sie Lok Magazin lesen sollten

- ✓ Lok Magazin bietet 100 Prozent echte Eisenbahn und berichtet in jeder Ausgabe über alle Traktionsarten bei Bundesbahn und Reichsbahn!
- ✓ In jeder Ausgabe von Lok Magazin finden Sie ein ausführliches Fahrzeugporträt mit Lokzeichnung und Infos zu Technik, Einsätzen und Stationierungen!
- ✓ Lok Magazin ist die Eisenbahn-Zeitschrift mit dem praktischen, handlichen und damit auch für unterwegs idealen Format.

Jetzt Lok Magazin lesen,
aktuellen Buchbestseller
wählen und zusammen
richtig sparen

Sie sparen ca.
40%

Sie sparen über
36%



Eurocity 1	€ 59,95
12 Ausgaben Lok Magazin*	€ 106,80
Regulärer Preis	€ 166,79
Ihre Ersparnis	€ 67,19
Gesamtpaket nur	€ 99,60



Farbfoto-Raritäten	€ 49,99
12 Ausgaben Lok Magazin*	€ 106,80
Regulärer Preis	€ 156,79
Ihre Ersparnis	€ 47,19
Gesamtpaket nur	€ 99,60

* nur im Inland

Jetzt online bestellen unter
www.lok-magazin.de/abo





Lok mit Zugkraft

Liebe Leserinnen, liebe Leser,

wer einmal eine E 94 im Einsatz erlebt hat, der dürfte sie nicht so schnell vergessen haben. Die massive Gestalt, die Anfahrt mit geballtem Einsatz, das „Knurren“ der Tatzlagerantriebe bei schweren Zügen und der Boden neben den Gleisen, der leicht bebte – die Sechssachser waren ein Ereignis. Noch dazu eines, das man bei Bundesbahn wie Reichsbahn jahrzehntelang genießen konnte. Bei der DB beendeten die Maschinen 1988 die Ära der Altbau-Elloks und auch bei der DR waren sie 1990 mit die letzten Altbau-Elloks, die aus dem Plandienst gingen.

Ein Souvenir der E 94

Liebevolle Namen wie „Krokodil“ oder „Eisenschwein“ zeugen von der Hochachtung, die Eisenbahner und Eisenbahnfans den Maschinen zollten. Kein Wunder, zogen diese doch bis ins hohe Alter hinein lange Wagenreihen und machten sich im schweren Güterverkehr nützlich. Kein Wunder auch, dass sich mancher gern ein Souvenir der E 94 für daheim holen wollte – wie bei nebenstehendem Beispiel aus dem Jahr 1968. Das Interesse war offenbar groß, denn die Deutsche Bundesbahn musste bei der Frage nach dem Lokschild auf eine Alternative ausweichen. Machte letztlich nichts, der Handel kam ja zustande und so kann sich noch heute die ganze Familie an einem Souvenir der E 94 125 erfreuen. Zugkraft der Lok in einem etwas anderen Sinne.

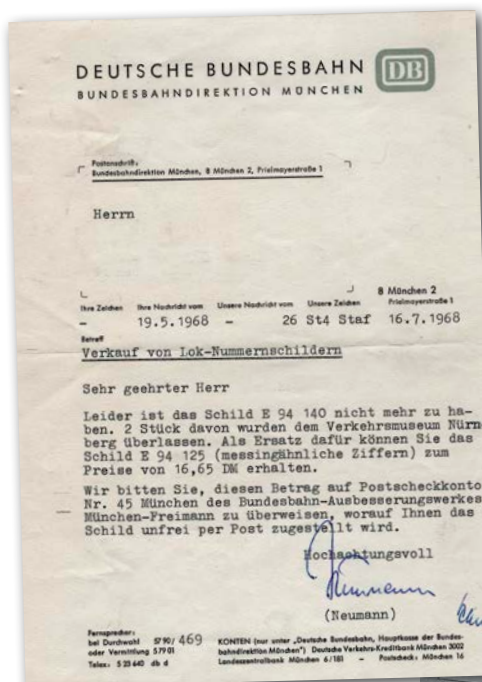
Auch wir haben uns von dieser Baureihe und ihrer Dienstzeit bei DB und DR inspirieren lassen. Ob „Krokodil“ oder „Eisenschwein“, wir möchten Sie mitnehmen zu der aufregenden, weil vielgestaltigen Zeit der E 94 in West und Ost. Zu den Erbstücken der Kriegszeit, den Fertigbau- und Nachbauloks nach 1945, zu den typischen Einsatzstrecken, auf den Führerstand und in die Werkstätten dieser bemerkenswerten Altbau-Ellok. Wir wünschen Ihnen viel Vergnügen beim Blättern, Schauen, Lesen. Und beim Entdecken der verschiedenen Details rund um manche E 94, vom Anfahrtscheinwerfer bis zur roten Zugschlusslampe für den Schiebedienst.

Thomas Hanna-Daoud
Verantwortlicher Redakteur



Viele Jahre war das in Ost und West ein typischer
Anblick: die E 94 im
Güterverkehr. Oben eine
DR-254 bei Werdauf dem
Römtalviadukt (1983), dar-
unter 194 125 bei Mörfelden
auf der Strecke Frankfurt
(M) – Mannheim (1981)

Ralph Lüderitz/Slg. J. Volkhardt (o.),
Harald Schönfeld (u.)

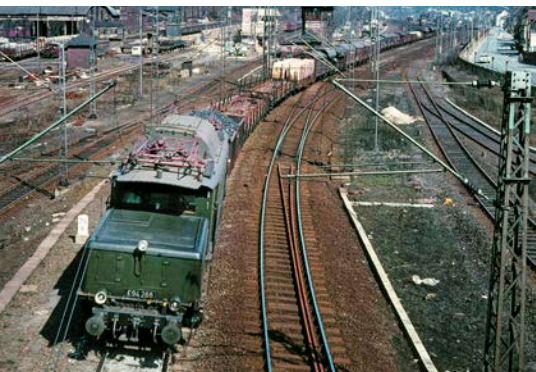


Als E 94 125 ihre alte Loknummer abgab, wurde 1968 eines der Lokschilder verkauft (o.) – sehr zur Freude einiger Lokfreunde (r.) Slg. E. Pempelforth (2)

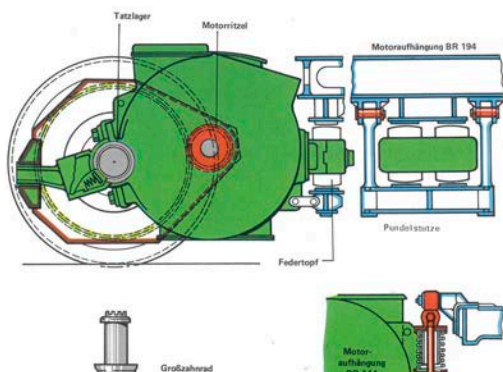




26 Alle Lokomotiven, alle Daten: die große Statistik zur E 94 bei DB und DR



32 Heimat im Süden, doch weitläufig unterwegs: die E 94 bei der DB



42 Viele Stärken und ein paar Schwächen: Lokführer- und Werkstatterfahrungen



48 Sehr geschätztes Rückgrat des Verkehrs: die E 94 bei der DR

BahnExtra: Titel – E 94 bei DB und DR

ALBUM

14 Krokodil, Oma, Eisenschwein
Die E 94 in Ost und West

TYPEN UND TECHNIK

20 Verbesserung ...
Typenänderungen bei DB und DR

TYPEN UND TECHNIK

23 Bedarfsbezogen nachgelegt
Die Nachbauloks der E 94

EINSATZ

26 Bestände und Verbleib
Alle E 94/194/254 von DB/DR im Überblick

EINSATZ

32 Heimisch stets im Süden
Die Baureihe E 94/194 der Bundesbahn

EINSATZ

39 Anspruchsvolles Intermezzo
Die E 94 auf der Ruhr-Sieg-Strecke

TYPEN UND TECHNIK

42 Gute Pflege erwünscht
E 94 aus Lokführer-/Werkstättensicht

TYPEN UND TECHNIK

46 Nummer drei und vier
Spitzenlichter bei der DR-E 94

EINSATZ

48 Bewährte Kräfte
Die Baureihe E 94/254 der Reichsbahn

EINSATZ

54 Ein gebührender Abschluss
Die Abschiedsfahrt im Dezember 1990

ALBUM

56 Kleine Eigenheiten
Besonderes aus dem E 94-Betriebsdienst

13 Leserbrief

98 Vorschau | Impressum



Aufnahmen der Titelseite:
Gr. Bild: Georg Wagner (194 179 mit Dg 55975 auf der Gäubahn zwischen Talhausen und Rottweil, Juni 1981);
Bilder obere Reihe: Dieter Bodeck, Hans-Joachim Gilbert (v. l.); **Einklinker:** Alfred Luft; **Bilder untere Reihe:** Wolfgang Bügel/Eisenbahnstiftg., Slg. Dirk Winkler, Heiko Focken (v. l.)
Bilder S. 4: Harald Schönfeld (gr. Bild), Horst Dahms/EF Berlin/Eb.-Stiftg., Slg. Heinrich Stangl, Sven Klein (u., v. l.)
Bilder S. 5: J. R. Broughton/Eb.-Stiftg., Heiko Focken (o., v. l.), Rudolf Heym, Dieter Bodeck (M., v. l.), Hans-Joachim Gilbert (u.)



66 Als sächsische Tenderlokomotiven nach Rügen kamen: der Einsatz der IV K auf der Ostsee-Insel



78 Von „Flatrate“ sprach noch keiner, aber die DB hatte sie im Angebot: Erlebnisse mit der Bezirkswochenkarte im Norden



84 Ingersleben in Thüringen besitzt keinen Bahnhof, aber viel Bahnmateriale im Ortsbild. Der Grund liegt in Neudietendorf



90 Jahrzehntlang hat Dieter Bodeck die Eisenbahn mit dem Fotoapparat begleitet – und deren Wandel dokumentiert

BahnExtra: BahnEpoche

BESONDERES BILD

6 Die Sache mit dem Verbot
Eisenbahnfotos in Italien

ZEITMASCHINE SPEZIAL

8 Rothenburg – Stettin
Die BSFE bis 1945

STATIONEN

58 West-Berlins Fernbahnhof
Der Bahnhof Zoo 1945–57

STREIFLICHT

64 Souvenir Munich 1953
Ein Abschied aus Deutschland

BETRIEB

66 „Schlapp-Schlapp“
Die IV K auf Rügen

BETRIEB

70 Steppenpferde
Als Jerichow die 24 bekam

STRECKEN

72 Strategische List
Die Sauschwänzlebahn museal



REISEN

78 Kreuz und quer ...
Mit der Bezirkswochenkarte auf Schleswig-Holstein-Tour

KINO

82 Gentlemen mit Knüppeln
Im Jahr 2013 widmete sich die BBC dem Postzugraub von 1963

RELIKTE

84 Schienendorf Ingersleben
Wo Hausbau mit der Bahn zu tun hat; genauer: mit dem Oberbauwerk

PERSONEN

90 Am Puls des Traktionswechsels
Der Eisenbahnfan Dieter Bodeck und seine Fotoschätze

72 1977 begann der Museumsbetrieb im Wutachtal. Wir blicken auf die Anfänge

Eisenbahnfotografieren in Italien

Die Sache mit dem Verbot

Text: Martin Hinzmann; Mitarbeit: Peter Schrickler, Harald Schönfeld; Foto: Harald Schönfeld

Italien – Welch zauberhafte Vorstellungen von Reisen und Wohlbefinden löst doch dieser Name aus! Das Land, in dem die Zitronen blühen, ausgebreitet unter azurblauem Himmel, umschmeichelt von den glitzernden Wellen von Mittelmeer und Adria. Ein Hort von Kunstgenuss und Lebensfreude, besiedelt von einer warmherzigen Bevölkerung, die ihre Gäste mit offenen Armen empfängt und mit temperamentvoll-melodischen Worten umsorgt. Und nicht zuletzt ein Land, dessen Eisenbahn mit ihrer Formen- und Farbenlehre Technikfreunde lockt.

Wer sich jedoch den mal kantig, mal kühn gestalteten Fahrzeugen von Bella Italia fotografisch nähern wollte, zum Beispiel bei den Staatsbahnen FS, der konnte dort auch sein azurblaues Wunder erleben. Und ein Wort kennenlernen, das abseits aller südländischen Herzlichkeit mit regelrecht preußischer Prinzipienpräferenz verfochten wurde: „vietato“ – verboten! Denn mitnichten war es im Bahnhof gestattet, die Eisenbahn und ihr Rollmaterial im Bild festzuhalten (sagte zumindest das Dekret Nr. 1161 aus dem Kriegsjahr 1941, das Spionage, Offenlegung, Sabotage unterbinden sollte und deshalb das Ablichten von Eisenbahnen strikt verwehrt). Immer wieder fanden sich pflichteifrige Hüter dieser Ordnung, die fotografierende Besucher ansprachen und mal mehr, mal weniger vehement drängten, ihr Treiben zu unterlassen.

Der Krieg ist vorbei!

Nur mochte das Verbot solcher Aktivitäten spätestens seit den 1960er-Jahren kaum einem Außenstehenden einleuchten. Der Krieg war längst beendet, keinerlei militärische Bedrohung gegeben und die Eisenbahnfotografen führten überhaupt nichts Böses im Schilde. Ihnen ging es um das Dokumentieren des Betriebsgeschehens, um bildliche Souvenirs für daheim, wenn man doch schon den weiten Weg aus Germania angetreten hatte. Weiter nichts. Dazu kam, dass das italienische Verkehrsministerium selbst am 23. Januar 1969 mit einem offiziellen Rundschreiben Aufnahmen im Bahnhof wenigstens in Teilen liberalisierte. So erntete das Pochen aufs Fotografierverbot oft jene Reaktion, die eine Vorgabe gemeinhin auslöst, wenn sie sich nicht nachvollziehen lässt: Man überlegt, wie man sie umgehen kann.

Eine gute Möglichkeit war etwa, die Züge auf freier Strecke zu erwarten, fernab aller Stationen und mahnenden Gesellen. Doch bleibt in der Landschaft oft kaum Zeit für ein Foto, außerdem muss man wissen, wann wo was kommt. Deshalb erschien es ratsamer, sein Glück doch am Bahnhof zu versuchen. Die einfachste Methode, sich auf den Bahnsteig und bei „Erwischtwerden“ dumm zu stellen, konnte indes leicht schief gehen. Mehr Erfolg versprach da, zu warten, bis kein Eisenbahner weit und breit zu sehen war. Oder sich in belebten Bahnhöfen unters reisende Volk auf dem Bahnsteig zu mischen und – klick! – aus der Deckung der Menschenmenge heraus ganz unvermittelt sein


Bild zu schießen. Wer würde das bemerken? Allein: Dort, wo es für Eisenbahnfreunde gerade interessant wird, ganz vorne bei der Lokomotive, dünnt der Strom der Fahrgäste meist zu einem Rinnsal aus, und dann ist's Essig mit der Deckung. Besonders, wenn der Lokführer schon in der Maschine sitzt.

Findige Fotografen hatten freilich auch dafür eine Lösung parat, vorausgesetzt, sie reisten in Begleitung. Ohne Umschweife stellten sie die Gattin, die Kinder, die Freunde auf den Bahnsteig neben den Zug, brachten sich in Position und nahmen rein zufällig neben Verwandten und Bekannten noch Lok und Wagen auf. Wer wollte prüfen, wie viel vom Anhang und wie viel von der Eisenbahn aufs Bild gekommen war – zumal in vordigitalen Zeiten? Und bitte: Wer wollte derart herzlos sein und das schöne Souvenirfoto mit der Signora, den Bambini, der ganzen Compagnia durch ein unerbittliches „Vietato“ verderben? Die Urlauber freuten sich doch so auf ihre Ferien!

Ungefähr auf diese Weise entstand im April 1980 im Bahnhof Bozen die Aufnahme der E.636.007, einer sechsachsigen Brot-und-Butter-Ellok der Italienischen Staatsbahnen, die im Personen- wie Güterverkehr Verwendung fand. Lok 007

gehörte zur Ersten von drei Serien, stammte aus dem Jahr 1940 und war zum Zeitpunkt des Fotos noch im Schnellzugdienst am Brenner beschäftigt. Allerdings nicht mehr lange: Die E.636, bis 1962 in 469 Exemplaren gebaut, musste hier schon bald jüngeren Lokomotiven den Vortritt lassen. Das erwähnte Bild zeigt Lok 007 vom harten Alltag gezeichnet, doch mit wichtiger Aufgabe – und besetzt mit einem Lokführer, der sich glücklicherweise kein bisschen am Souvenirbild stört. Tutto bene.

Neue Regeln, alte Sorgen

Im Jahr 1990 genehmigte die Generaldirektion der Staatsbahnen eine aktualisierte Regelung, die das Fotografierverbot gänzlich aufhob. Wenn Betrieb, Mitarbeiter oder Rollmaterial der FS nicht beeinträchtigt werden, hat man seither prinzipiell die Erlaubnis. Wohl gemerkt: prinzipiell. Denn bis eine Entscheidung von der Chefetage zu den Amtsstuben durchgesickert ist, fließt wohl manches Wasser den Po hinab. Noch immer kann es nämlich passieren, dass Fotofreunde auf Bahnhöfen unsanfte Bekanntschaft mit „Pflichtbewussten“ machen. Vom süditalienischen Bari heißt es gar, dass Beschäftigte dort mit barschem Ton und unmelodischen Worten alles verjagen, was im Bahnhof einen Fotoapparat zückt und auf Züge richtet. Aus der Zeit gefallen scheint das Thema Eisenbahnaufnahmen auf dem Stiefel also nach wie vor nicht. Deshalb haben wir mal etwas vorbereitet: Auf der rechten Seite finden Sie das FS-Schreiben von 1990; mit Internet-Link und QR-Code können Sie die Einwilligung auch virtuell aufrufen, und zwar subito. Ob's hilft, wenn man zur Rede gestellt wird? Wir drücken die Daumen und sagen buona fortuna – für eine angenehme Reise sowie etwaige Fotos. 

Ein Dekret von 1941 untersagt Fotos von der Eisenbahn. Kann das heute noch gelten?



Ein Erinnerungsfoto von der Gemahlin und von E.636.007 im Bahnhof Bozen im April 1980. Mit solchen „Familienfotos“ konnte man bisweilen das Fotografierverbot in italienischen Bahnhöfen aushebeln. Offiziell galt es 1980 schon nicht mehr, doch manche Eisenbahner richteten sich noch danach

Seit 1990 gestatten die FS mit nur wenigen Einschränkungen das Fotografieren im Bahnhof (L., unter Punkt 1.1.2). Das Schriftstück findet man im Internet unter <https://fiaf.net/lombardia/wp-content/uploads/sites/5/2017/08/Circolare-REM90.pdf> bzw. mit dem hier gezeigten QR-Code



ENTE FERROVIE DELLO STATO
DIREZIONE GENERALE
DIREZIONE CENTRALE RELAZIONI ESTERNE E PER LA COMUNICAZIONE

CIRCOLARE	UNITÀ EMITTENTE REM.02	PROGR. 1	ARGOM. 097
-----------	---------------------------	-------------	---------------

ROMA, 15 giugno 1990

DIPARTIMENTI	TUTTI
COMPARTIMENTI	TUTTI
DIREZIONI CENTRALI:	
AFFARI LEGALI	SEDE
ACQUISTI	ROMA
INFORMATICA	ROMA
RELAZIONI ESTERNE E PER LA COMUNICAZIONE	SEDE
SERVIZIO SANITARIO	SEDE
DIVISIONE PERSONALE ALTO ADIGE	BOLZANO
p.c. VICE DIRETTORI GENERALI	ORO SEDI
p.c. UFFICIO DI PRESIDENZA	SEDE
p.c. UFFICIO SEGRETERIA CONSIGLIO DI AMMINISTRAZIONE	SEDE
p.c. COLLEGIO REVISORI DEI CONTI	SEDE
p.c. UFFICIO SEGRETERIA DIRETTORE GENERALE	SEDE
p.c. DIRIGENTI COMMISSARIATI COMPARTIMENTALI POLFER	TUTTI

Oggetto: Riprese televisive, cinematografiche e fotografiche, registrazioni sonore e visite in ambito FS.

Allegati: 7

Allo scopo di aggiornare la regolamentazione concernente l'effettuazione di riprese televisive, cinematografiche e sonore (registrazioni), nonché di sopralluoghi e di visite di studiosi o di giornalisti nell'ambito dell'Ente FS si precisano, qui di seguito, le norme che dalla data della presente dovranno regolare la materia in oggetto.

1.00 RIPRESE

1.1.0 Autorizzazione

1.1.1 Ferme restando le limitazioni di cui al R.D. 1161/1941 e quanto, in particolare, disposto dal Ministero della Difesa, l'effettuazione di riprese in ambito FS è subordinata ad una specifica autorizzazione del Direttore Centrale delle Relazioni Esterne.

1.1.2 Non sono soggette alla suddetta preventiva autorizzazione le riprese che siano effettuate in ambito FS normalmente accessibile al pubblico, nel rispetto di tutte le seguenti prescrizioni:

- a) con apparecchiature utilizzate a mano;
- b) senza creare intralcio all'esercizio ferroviario;
- c) senza impegnare personale, mezzi e materiali dell'Ente.

1.1.3 In tutti gli altri casi, i Capi degli Impianti o degli Uffici nella cui giurisdizione si effettuano le riprese, prima di consentire, dovranno accertarsi che gli Interessati siano in possesso della specifica autorizzazione alle stesse, o di uno dei seguenti lasciapassare concessi dalla Sede scrivente:

- Lasciapassare verde** (v. all. 2) per effettuare riprese direttamente e farle effettuare da terzi, rilasciato esclusivamente al personale specializzato FS.
- Lasciapassare rosso** (v. all. 3) per effettuare riprese soltanto direttamente e per conto dell'Ente FS, rilasciato anche a persone non in servizio presso l'Ente.

1.2.0 COMPETENZA

1.2.1 Il Direttore Compartimentale: per riprese nella giurisdizione di un unico Compartimento e che riguardano servizi cinetelvisivi su emittenti locali, documentari, attività amatoriali.
Nel caso di impianti che pur rientrando territorialmente nell'ambito del Compartimento non dipendono da detta Sede, prima di concordare l'autorizzazione il Direttore Compartimentale dovrà interpellare la Sede Centrale da cui dipendono gli Impianti in parola.

1.2.2 Il Direttore Centrale delle Relazioni Esterne: per riprese da effettuare nella giurisdizione di uno o più Compartimenti e che riguardano servizi cinetelvisivi su emittenti nazionali e film a lungometraggio o per riprese che vengano richieste da stranieri.

1.2.3 I Direttori Centrali delle Direzioni Centrali Autonome: per riprese da effettuare nelle rispettive Direzioni Centrali.
Il Direttore del Dipartimento Produzione: per riprese da effettuarsi negli Uffici della Direzione Centrale di detto Dipartimento con sede a Firenze, o della Sala Operativa dipendente della Direzione Esercizio dello stesso Dipartimento.

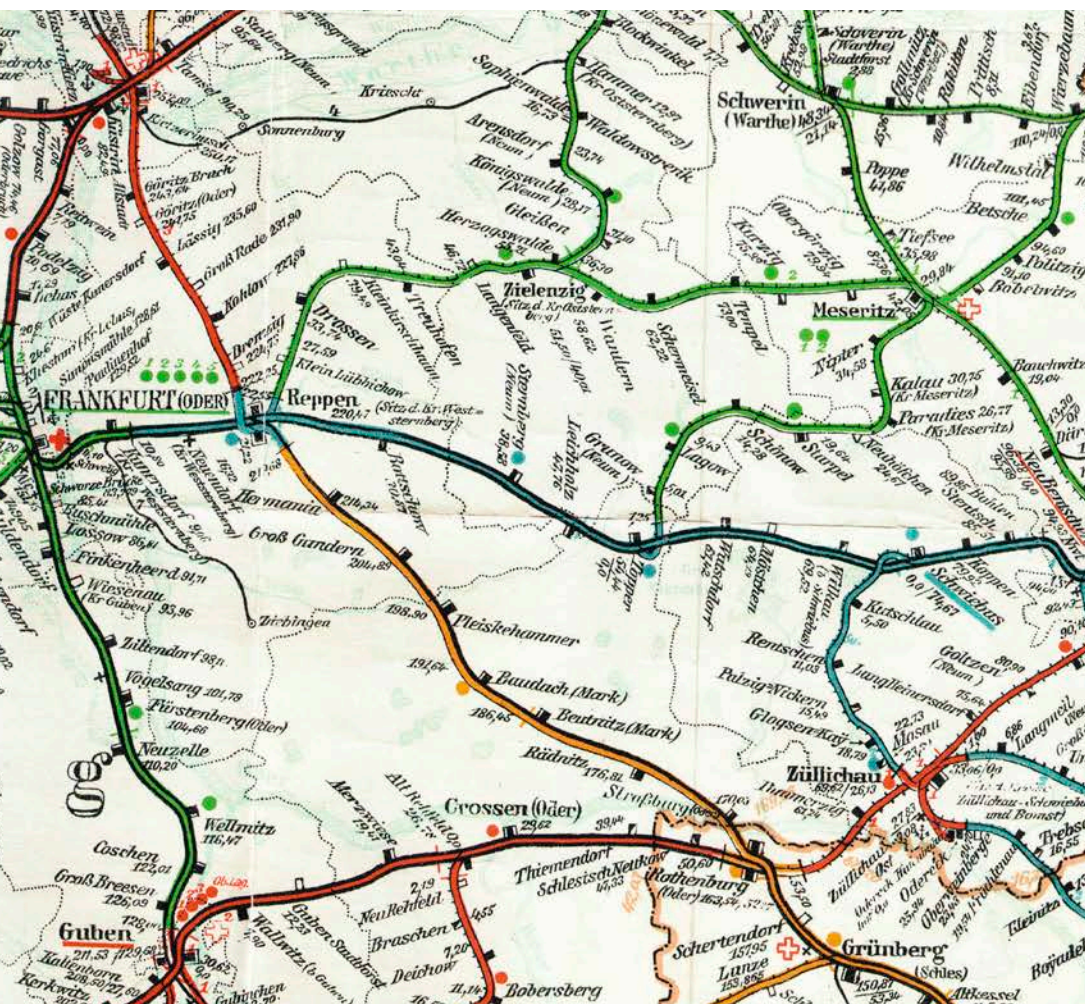
1.2.4 Le suddette Autorità soltanto quando ravvisino elementi tali da imporre maggiori cautele nella concessione della autorizzazione interpelleranno la Sede scrivente.

1.2.5 Nel caso di riprese con carattere di stretta "Attualità" e tali da essere condizionate alla massima tempestività di esecuzione (in particolare, quelle richieste da operatori di servizi giornalistici della RAI o di emittenti private o da fotoreporter), dopo aver accertato che i richiedenti sono muniti del "Lasciapassare" rilasciato dal Servizio Informazioni della Presidenza del Consiglio dei Ministri, l'autorizzazione potrà essere concessa direttamente dal funzionario di grado più elevato in servizio sul luogo al momento della richiesta autorizzazione.

Breslau-Schweidnitz-Freiburger Eisenbahn, Teil 1

Strecke Rothenburg (Oder)-Küstrin-Stettin bis 1945

Als Teil der Breslau-Schweidnitz-Freiburger Eisenbahn (kurz BSFE) entstand zwischen 1843 und 1877 eine Strecke von Breslau über Rothenburg (Oder) nach Stettin. Im Jahr 1884 verstaatlicht, blieb die Verbindung von den deutschen Gebietsabtretungen infolge des Ersten Weltkriegs verschont. Doch änderte sich bei der Reichsbahn der Betrieb *Von Peter Bley*

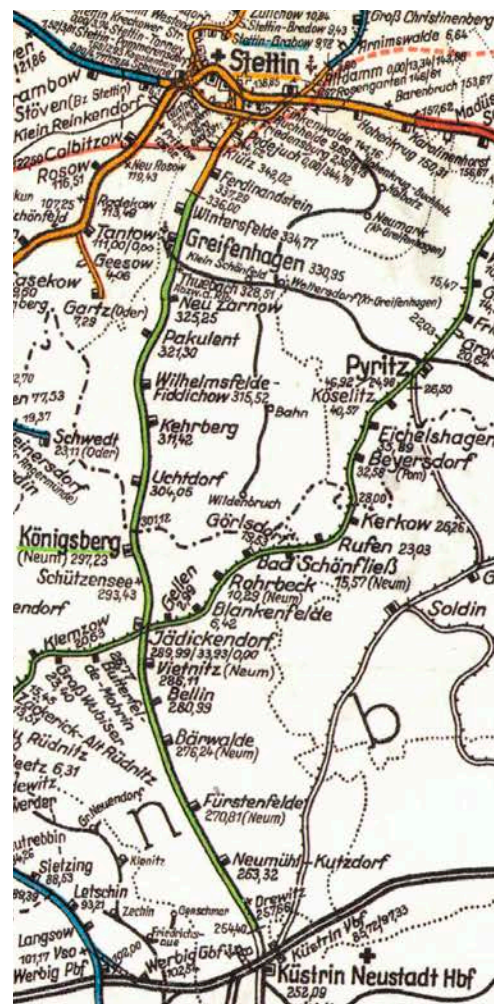


Die Streckenkarte der Reichsbahndirektion Stettin von 1937 zeigt hier einen Abschnitt des zuerst entstandenen südlichen Teils der BSFE. Von Breslau kommend, verläuft dieser über Glogau (noch nicht auf dem Kartenausschnitt enthalten), Neusalz, Grünberg, Rothenburg (Oder) und Reppen nach Küstrin

Abbildungen des Beitrags, wenn nicht anders angegeben: Slg. Peter Bley

Die nachfolgend behandelte Bahn hatte sich ursprünglich auf Schlesien beschränkt. Aufgrund der preußischen Konzession vom 9. Oktober 1841 bildete sich in Breslau die „Breslau-Schweidnitz-Freiburger Eisenbahn-Gesellschaft“ (BSFE) mit dem Ziel, die schlesische Hauptstadt mit Freiburg und Schweidnitz – zwei wichtigen Städten in Mittelschlesien mit bedeutenden Leinen- und Damastwebe-

reien – zu verbinden. Die BSFE wurde in zwei Etappen – am 29. Oktober 1843 von Breslau bis Freiburg und am 21. Juli 1844 die Zweigbahn Königszell–Schweidnitz – in Betrieb genommen. Inzwischen entwickelte sich bei Waldenburg das mittelschlesische Kohlenrevier, das über die am 1. März 1853 eröffnete BSFE-Neubaustrecke Freiburg–Waldenburg eine direkte Verbindung mit dem Hauptabnahmestort Breslau erhielt. Die



Die nördliche Fortsetzung der BSFE-Strecke, ebenfalls aus der Streckenkarte der RBD Stettin von 1937, führte von Küstrin über Königsberg (Neumark) nach Stettin

BSFE rundete ihr Netz in Schlesien mit einigen weiteren Neubaustrecken ab; dazu zählte auch die am 16. Dezember 1856 eröffnete Strecke von Königszell über Jauer nach Liegnitz.

Mehr als die Hälfte der Einnahmen der BSFE entfiel in jener Zeit auf den Kohlenversand, und hier sah die Bahngesellschaft für sich weitere große Chancen. Der Kohlentransport aus den schlesischen Kohlen-

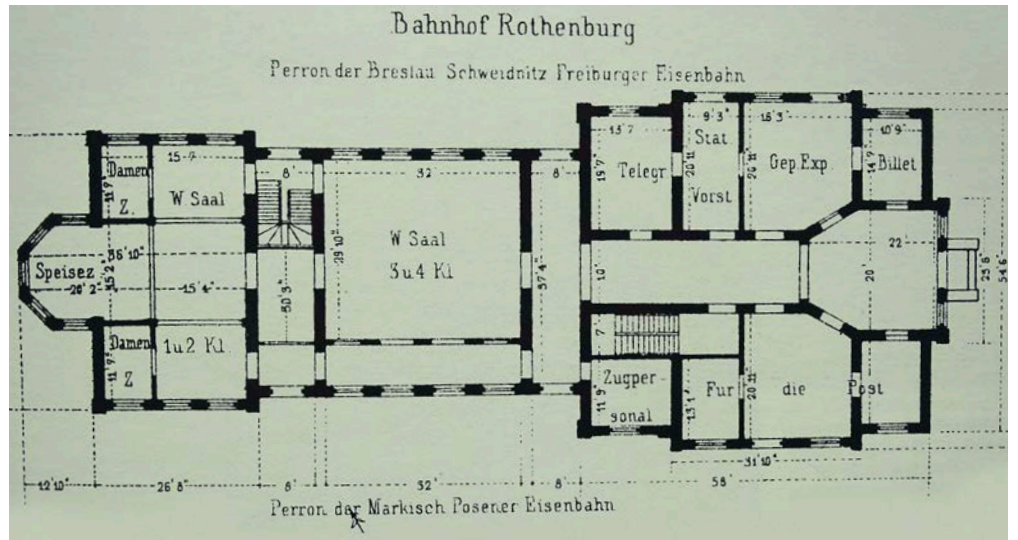


Entwurfszeichnung für den Bahnhof der Breslau-Schweidnitz-Freiburger Eisenbahn in Stettin (um das Jahr 1876). Eine Fotografie dieses „Breslauer Bahnhofs“ mit seinen zwei Flügelbauten ist bisher nicht bekannt



Der Bahnhof Königsberg (Neumark) um 1900. Die Aufnahme zeigt die Gleisseite des Empfangsgebäudes

Grundriss des Empfangsgebäudes Bahnhof Rothenburg (Oder). Das Gebäude in Reppen besaß einen vergleichbaren Grundriss



revieren in Richtung Berlin und zur Ostsee lag damals überwiegend auf der schon 1852 verstaatlichten Niederschlesisch-Märkischen Eisenbahn (NME). Eine weitere, überwiegend unter staatlicher Verwaltung stehende Eisenbahnverbindung zur Ostsee führte von Breslau über Posen und Stargard nach Stettin. Die BSFE wollte das Monopol dieser beiden Bahnen nun mit einer eigenen Strecke nach Stettin brechen.

Eine Verbindung nach Stettin

Am 11. Juli 1868 erhielt die BSFE zunächst die Konzession für die Strecke von Liegnitz über Raudten, Glogau und Grünberg (Schles) bis Rothenburg (Oder), die am 1. Oktober 1871 eröffnet wurde. Am 6. April 1872 folgte eine weitere Konzession, die die Strecke Breslau–Raudten sowie die Fortsetzung von Rothenburg (Oder) über Reppen und Küstrin nach Stettin umfasste. Diese Strecken gingen in mehreren Etappen in Betrieb:

- am 1. Mai 1874: Rothenburg (Oder)–Reppen
- am 1. August 1874: Breslau–Raudten
- am 2. Januar 1875: Reppen–Küstrin (bis September 1928 „Cüstrin“ geschrieben)
- am 16. November 1876: Küstrin–Königsberg (Neumark)
- am 15. Mai 1877: Königsberg (Nm)–Stettin Breslauer Bf

Eine von der BSFE geplante Verlängerung von Stettin nach Swinemünde wurde nicht ausgeführt.

Mit der nun durchgehend befahrbaren BSFE verkürzte sich der Transportweg aus den schlesischen Kohlenrevieren sowohl nach Berlin als auch nach Stettin gegenüber den früheren Transportwegen deutlich, doch hatten inzwischen auch andere Eisenbahnen ihr Streckennetz ergänzt. Am 15. Mai 1875 eröffnete die Niederschlesisch-Märkische Eisenbahn ihre Abkürzungsstrecke

1884 wurde die Strecke Breslau–Stettin verstaatlicht und der Direktion Breslau zugeordnet

cke Arnsdorf–Sagan–Gassen, und als vom 15. Mai 1877 an auch die von der Berlin-Stettiner Eisenbahn-Gesellschaft erbaute Strecke Angermünde–Bad Freienwalde–Frankfurt (Oder) durchgehend in Betrieb war, gab es für die Kohlenabfuhr nach Stettin eine Parallelroute zur BSFE.

Nach der Verstaatlichung

Die BSFE-Strecke Breslau–Stettin war damals 351,37 Kilometer lang, als Hauptbahn eingestuft und durchgehend eingleisig. Mit Gesetz vom 24. Januar 1884 von Preußen angekauft, oblagen Verwaltung und Betrieb ab 1. März 1884 der in Breslau neu eingerichteten „Königlichen Direktion der Breslau-Freiburger Eisenbahn“. Am 1. April 1885 ging diese Bahndirektion in der Königlichen Eisenbahndirektion (KED) Breslau auf; ledig-

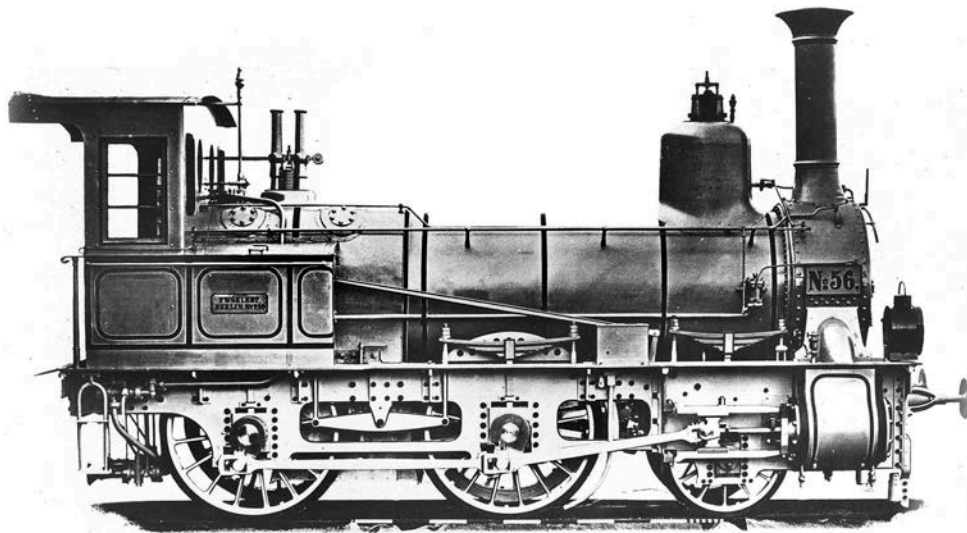
lich der 6,5 Kilometer lange Abschnitt Podeljuch–Stettin kam damals zur KED Berlin. Dabei blieb es, bis die Staatsbahnverwaltung in Preußen am 1. April 1895 neu strukturiert wurde. Die KED Breslau war jetzt nur noch von Breslau bis Glogau zuständig. Von jenseits Glogau bis Stettin gehörte die vormalige BSFE nun zur neugeschaffenen KED Stettin. Am 1. April 1899 änderte sich die Zuständigkeit nochmals: Fortan unterstanden der Bahnhof Glogau sowie die anschließende Strecke bis einschließlich Reppen der KED Posen.

Für den zweigleisigen Ausbau der Strecke Breslau–Glogau hatte Preußen mit dem Eisenbahnanleihegesetz vom 29. Mai 1907 fast zehn Millionen Mark bereitgestellt. Von 1908 bis zum Frühjahr 1916 nahm die KED Breslau das zweite Gleis hier schrittweise in Betrieb; lediglich die Einbindung in den Bahnhof Glogau wurde erst Anfang der 1920er-Jahre fertiggestellt.

Die nachfolgende Darstellung beschränkt sich auf den überwiegend in der Provinz Brandenburg sowie in Pommern gelegenen nördlichen Teil der vormaligen BSFE, die Teilstrecke Rothenburg (Oder)–Stettin. Soweit zum besseren Verständnis erforderlich, wird jedoch auch über einzelne Aspekte des Südabschnitts Breslau–Rothenburg (Oder) berichtet.

Die Strecke Rothenburg (Oder)–Stettin

Als die BSFE gegründet wurde, war das riesige und nur schwach besiedelte Gebiet



Die Firma Schwartzkopff fertigte 1874 für die Breslau-Schweidnitz-Freiburger Eisenbahn die Lok 56. Die Maschine mit zwei Kuppelachsen dürfte auch noch nach der Fertigstellung der Strecke bis Stettin zumindest auf Teilen des BSFE-Netzes im Einsatz gewesen sein Werkfoto/Slg. Johannes Glöckner/Eisenb.-Stiftg.

In Kürze

Direktionsbezirke und technische Parameter der vormaligen BSFE

Stand 31. März 1913

KED	Teilstrecke	Länge (km)	davon zwei-gleisig (km)	waage-recht (m)	Maximale Neigung	gerade (m)	Mindest-halbmesser (m)
Breslau	Breslau-Glogau (a)	94,01	62,01	41.945	1 : 90	78.151	500
Posen	Glogau (e) – Reppen (e)	128,29	–	46.792	1 : 90	105.250	300
Stettin	Reppen (a) – Stettin Hgbf	124,62	4,97	44.283	1 : 125	100.247	350

zwischen Ostbahn, Posen, Breslau und Niederschlesisch-Märkischer Eisenbahn noch von keiner Eisenbahn erschlossen. Eine wesentliche Verbesserung brachte hier erst die Eröffnung der Märkisch-Posener Eisenbahn (MPE), die am 26. Juni 1870 ihre in Ost-West-Richtung verlaufenden Neubau-strecken Frankfurt (Oder)–Bentschen–Posen und Guben–Bentschen in Betrieb nahm. Im Gegensatz dazu führte die BSFE zumeist nach Nordwesten, deswegen musste sie beide Strecken der MPE kreuzen.

Von dem kaum 15 Kilometer entfernten Grünberg kommend, überquerte die BSFE bei Rothenburg zunächst die MPE und führte sodann neben deren Bahnhof. Der Bahnhof Rothenburg (Oder) bestand somit aus zwei Teilen: An der Nordseite befanden sich die Anlagen der BSFE, an der Südseite jene der MPE; wahrscheinlich waren sie schon damals an den Bahnhofsenden miteinander verbunden. Das Empfangsgebäude wurde mittig zwischen den beiden Bahnhofsteilen angeordnet und gemeinschaftlich genutzt.

Jenseits des Bahnhofs Rothenburg (Oder) änderte die BSFE ihre Richtung wieder nach Nordwesten, überschritt die

Oder und ging hier zugleich von Schlesien in die Provinz Brandenburg über. Anschließend durchquerte sie ein großes Waldgebiet und erreichte nach knapp 60 Kilometern Reppen. In Reppen bestand fast die gleiche Situation wie in Rothenburg, allerdings lag der gleichfalls in Ost-West-Richtung verlaufende Bahnhof der MPE in Reppen an der Nordseite des Empfangsgebäudes, während die Anlagen der BSFE an dessen Südseite angeordnet wurden. Mit der Strecke Reppen–Zielenzig kam in Reppen am 1. November 1890 auch eine Nebenbahn hinzu.

Westlich des Bahnhofs Reppen überquerte die BSFE die Märkisch-Posener Bahn, führte nun durch offene Landschaft nach Norden und erreichte bald darauf Küstrin. Hier tangierte sie die Festungswerke, überquerte dann einen Nebenarm der Warthe und gleich darauf auf einer mehrfeldrigen Brücke die Warthe, den bedeutendsten Nebenfluss der Oder. Wenige hundert Meter weiter folgte der Schnittpunkt mit der Ostbahn Berlin–Schneidemühl–Königsberg (Pr.). Über den Eisenbahnknoten Küstrin und dessen Entwicklung wurde bereits in BAHN EXTRA 6/2022 und 1/2023

berichtet; daher folgen hier nur wesentliche Aspekte, welche die BSFE betreffen.

Knotenpunkt Küstrin

Seit Eröffnung der Ostbahnteilstrecke Frankfurt (Oder)–Küstrin–Kreuz am 12. Oktober 1857 besaß Küstrin für den Personenverkehr nur einen Bahnhof auf der Oderinsel westlich des Oderstroms. Die BSFE passierte Küstrin jedoch östlich der Oder, deswegen musste an ihrem Schnittpunkt mit der Ostbahn ein zusätzlicher Bahnhof für den Umsteigeverkehr eingerichtet werden. Der neue Bahnhof wurde als Turmbahnhof ausgebildet, in dem die BSFE die Ostbahn in schieferm Winkel unterquert. Im südöstlichen Zwickel des Schnittpunktes entstand ein mit roten Klinkersteinen gestaltetes Bahnhofsgebäude, das beide Bahnen gemeinsam nutzten. Am 1. Januar 1875 wurde zusammen mit der Strecke Reppen–Küstrin zunächst der untere Personenbahnhof in Betrieb genommen. Am 15. April 1876 eröffnete auch die Ostbahn ihre neue Station „Cüstriner Vorstadt“. Der Bahnhof am Schnittpunkt beider Bahnen entwickelte sich in wenigen Jahren zum Hauptbahnhof von Küstrin, zumal in dessen Umfeld die Neustadt von Küstrin schnell heranwuchs. Die Schreibweise des Bahnhofsnamens änderte sich mehrfach; von 1904 an lautete sie „Cüstrin Neustadt (Hbf)“.

Die BSFE besaß in Küstrin nördlich des unteren Personenbahnhofs auch einen Güterbahnhof, der über eine Verbindungskurve an den Rangierbahnhof der Ostbahn angebunden war. Seit dem 31. August 1882 wurde der Bahnhof der Ostbahn von der Stargard-Cüstriner Eisenbahngesellschaft mitbenutzt, einer privaten Nebenbahn, deren Züge über Glasow und Pyritz nach Stargard verkehrten. Der untere Bahnhof wurde gleichfalls Ausgangspunkt einer Privat-

In Küstrin war die BSFE eine von vier Bahngesellschaften, die den Bahnhof bedienten

bahn, der späteren Kleinbahn Küstrin–Hammer. Deren erster Abschnitt bis Sonnenburg ging am 15. Dezember 1896 in Betrieb, dabei wurde die vormalige BSFE bis zu der 1,9 Kilometer südlich gelegenen Abzweigstelle Kietzerbusch von der Kleinbahn mitbenutzt.

Der Bahnhof „Cüstriner Vorstadt/Cüstrin Neustadt (Hbf)“ unterstand jahrzehntelang zwei verschiedenen Direktionen. Der obere Bahnhof (Ostbahn) gehörte zur KED Bromberg, der untere Bahnhof (vormalige BSFE) jedoch zur KED Breslau bzw. ab 1. April 1895 zur KED Stettin. Um eine einheitliche Zuständigkeit zu schaffen, wurde um 1910 auch der untere Bahnhof der KED Bromberg unterstellt.

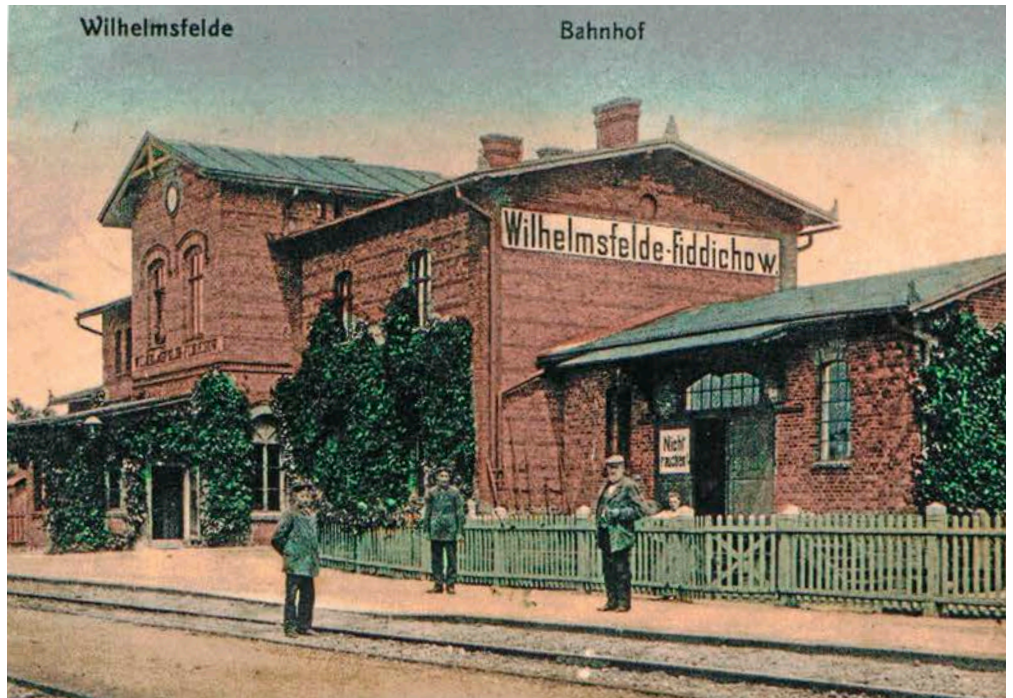
Nördlich von Küstrin durchschnitten die Bahn erneut große Wald- und Ackergebiete. Nach knapp 40 Kilometern passierte sie Jädickendorf, den Ausgangspunkt zweier Nebenbahnen, der am 20. Dezember 1892 eröffneten Strecke über die Oder hinweg nach Wriezen sowie der am 8. Januar 1899 von der Stargard-Küstriner Eisenbahn in Betrieb genommenen Strecke nach Pyritz. Kurz darauf erreichte sie Königsberg (Neumark), eine im 13. Jahrhundert nach Magdeburger Recht gegründete Kleinstadt und nun ein Hauptort in der Neumark. Die BSFE führte unverändert weiter nach Norden. In Greifenhagen zweigte seit dem 25. Januar 1895 die Greifenhagener Kleinbahn mit ihrer Strecke nach Wildenbruch und in Richtung Pyritz ab. Bald darauf tauchte die Bahn in den Einzugsbereich der Hafenstadt Stettin ein. Über die mehr als 180 Jahre umfassende Entwicklung des Eisenbahnknotens Stettin wird BAHN EXTRA in einigen der nächsten Ausgaben eingehend berichten.

Der Betrieb bis nach 1918

Über den Betrieb auf der BSFE geben einige Kursbücher Auskunft. So verkehrten im Sommer 1880 durchgehend zwischen Breslau und Stettin täglich ein Schnellzugpaar mit 1. bis 3. Klasse (Fahrzeit acht bis achteinhalb Stunden) sowie ein Personenzugpaar mit 1. bis 4. Klasse (Fahrzeit neunehalb, zurück zehneinhalb Stunden), hinzu kamen auf Teilstrecken einige weitere Personenzüge mit 2. bis 4. Klasse.

Ausgangsbahnhof aller Reisezüge der BSFE in Breslau war der am westlichen Rand der Altstadt gelegene Freiburger Bahnhof mit seinem 1874 eröffneten imposanten Empfangsgebäude. In Stettin hatte die dort auch als „Breslauer Bahn“ bezeichnete BSFE ihren Bahnhof östlich der Oder und nördlich der Parnitz auf aufgeschüttetem Gelände anlegen müssen. Der Personenbahnhof war dadurch etwa zwei Kilometer, der anschließende Güterbahnhof sogar über drei Kilometer vom Stadtzentrum entfernt. Aufgrund der Verstaatlichung der BSFE unterstand der Abschnitt Podeljuch–Stettin seit dem 1. April 1885 der KED Berlin, die bald darauf eine Verbindungskurve herstellte, die die Schließung des Breslauer Bahnhofs in Stettin für den Personenverkehr ermöglichte. Vom 17. Juni 1886 an wurden die Reisezüge der BSFE in dem am Westufer der Oder und ungleich günstiger zur Stadt gelegenen Bahnhof der Berlin-Stettiner Eisenbahn (dem späteren Hauptbahnhof) abgefertigt.

Auf der hier behandelten Teilstrecke Rothenburg (Oder)–Stettin gab es neben den schon beschriebenen Knotenbahnhöfen Rothenburg, Reppen und Küstrin anfangs weitere 15 kleinere Unterwegsstationen, mit Bahnhofsgebäuden nach weitgehend einheitlichen Entwürfen (Typenbauten) und gestaltet mit roten oder bräunlichen Ziegelsteinen.



Das Bahnhofsgebäude in Wilhelmsfelde-Fiddichow im südlichen Vorfeld von Stettin – ein Typenbau, der ähnlich auf etlichen kleineren Unterwegsstationen der BSFE zu finden ist (um 1900)



Die BSFE überquert südlich des Bahnhofs Küstrin Neustadt die Warthe. Die Postkarte von etwa 1910 zeigt die eingleisige Brücke über den Fluss und hinten die Neustadt von Küstrin (damals Cüstrin)

Im Sommer 1897 verkehrten auf der vormaligen BSFE keine Schnellzüge mehr. Breslau–Stettin wurde nun durchgehend mit zwei Personenzugpaaren bedient, die in jeder Richtung zwischen neun und elf Stunden Fahrzeit benötigten; auf Teilstrecken kamen einige Personenzüge hinzu. In den folgenden Jahren wurde das Zugangebot deutlich verbessert, zudem begann und endete nun der größte Teil der Reisezüge der vormaligen BSFE in Breslau nicht mehr im Freiburger Bahnhof, sondern in dem günstiger zur Innenstadt gelegenen Hauptbahnhof. Der Sommerfahrplan 1914 sah zwischen Breslau und Stettin täglich ein

D-Zug-Paar sowie für den Bäderverkehr mit der Ostsee ein Saisonschnellzugpaar vor, beide mit Fahrzeiten von rund sechs Stunden. Von Breslau nach Stettin und zurück verkehrten täglich auch drei Personenzüge in jeder Richtung; ihre Fahrzeit schwankte zwischen neunehalb und knapp zwölf Stunden – vielleicht auch eine Folge davon, dass die Anzahl der kleineren Unterwegsbahnhöfe inzwischen auf 31 gestiegen war.

Die Entwicklung 1919–1945

Nach dem Ersten Weltkrieg lebte der polnische Staat wieder auf, an den auch der größ-



Der Bahnhof Jädickendorf war ein wichtiger Umsteigeknoten für Reisende in und aus Richtung Berlin über Wriezen sowie Richtung Pyritz; entsprechend groß war auch das Empfangsgebäude mit dem Bahnhofsvorplatz (um 1925)



Im Bahnhof Reppen lag das Empfangsgebäude zwischen den Bahnhöfen der BSFE (links) und der vormaligen Märkisch-Posener Bahn (rechts). Die Postkarte von etwa 1930 zeigt den Bahnhofsvorplatz mit der Straßenfront des Empfangsgebäudes

te Teil der Provinz Posen fiel. Damit ging auch die bisherige KED Posen zusammen mit vielen bisher preußischen Eisenbahnstrecken auf Polen über, allerdings war die vormalige BSFE von diesen Streckenabgaben nicht betroffen. Die bisher zum ED-Bezirk Posen gehörende Strecke Glogau–Reppen unterstand nun der mit Erlass vom 19. Dezember 1919 neu geschaffenen Eisenbahndirektion (ab Juli 1922 Reichsbahndirektion [RBD]) Osten, die zunächst in Berlin und ab 7. September 1923 in Frankfurt (Oder) ansässig war. Der RBD Osten wurden auch die Strecke Reppen–Küstrin und der gesamte Bahnhof Küstrin Neustadt Hbf zugeordnet. Der ED/RBD-Bezirk Stettin begann jetzt erst nördlich des unteren Güter-/Rangierbahnhofs Küstrin Neustadt Hbf.

Die Reichsbahn setzte schon kurz nach Kriegsende den zweigleisigen Ausbau der früheren BSFE über Glogau hinaus fort.

Ende 1924 war das zweite Gleis auf der knapp 36 Kilometer langen Teilstrecke Neusalz–Grünberg (Schles)–Rothenburg (Oder) fertiggestellt, und spätestens Ende 1942 wurde auch die Strecke Glogau–Neusalz zweigleisig befahren; damit war die rund 150 Kilometer lange BSFE-Teilstrecke von Breslau bis Rothenburg (Oder) durchgehend zweigleisig in Betrieb. Bereits seit 1936 konnte die Strecke Greifenhagen–Podejuch im südlichen Vorfeld von Stettin zweigleisig befahren werden. Ende 1942 fehlte das zweite Gleis weiterhin von Rothenburg (Oder) bis Greifenhagen, somit auf fast 170 Kilometer Länge. Auf einigen Abschnitten südlich von Greifenhagen hatten zwar Erdarbeiten begonnen, jedoch wird hier vor Kriegsende kein zweites Gleis mehr in Betrieb gegangen sein.


Der Reisezugverkehr auf der vormaligen BSFE ist von der Reichsbahn neu struktu-

riert worden. Die Kursbuchtafel reichte zwar weiterhin von Breslau bis Stettin, trotzdem gab es zwischen den beiden Städten im Sommerfahrplan 1939 keine durchgehenden D- oder Eilzüge mehr; lediglich ein bzw. zwei Personenzüge täglich verkehrten hier noch ohne Umsteigen mit knapp neun und bis zu mehr als zehn Stunden Fahrzeit. Die Teilstrecke Breslau–Reppen wurde außerdem von mehreren Eilzugpaaren bedient, die über Frankfurt (Oder) zumeist nach und von Berlin fuhren, und auch zwei Eilzugpaare von und nach Stettin gingen in Küstrin Neustadt Hbf auf die Ostbahn Richtung Frankfurt (Oder) über. Zwischen Reppen und Küstrin gab es somit keine schnellfahrenden Reisezüge mehr – Grund genug für die RBD Osten, diesen Teil der früheren BSFE Mitte der 1930er-Jahre in eine Nebenbahn umzuwandeln. Der Zugverkehr wurde auf allen Streckenabschnitten durch weitere Personenzüge verdichtet, vor allem im Umfeld von Breslau und Stettin, wo die Reichsbahn inzwischen stark frequentierte Vorortverkehre eingerichtet hatte.

Über den Güterverkehr auf der vormaligen BSFE in jener Zeit liegen nur geringe Informationen vor. Das Reichsgüterkursbuch für den Winterfahrplan 1938/39 sah von Gleiwitz in Oberschlesien nach Stettin

In den 1930er-Jahren wurde das Teilstück Reppen–Küstrin zu einer Nebenbahn herabgestuft

täglich vier und von dort zurück nach dem Rangierbahnhof Brockau (bei Breslau) drei Durchgangsgüterzüge (Dg) vor. Weitere Dg fuhren von Brockau über Rothenburg (Oder) und Reppen nach Frankfurt (Oder). Im Gegensatz dazu wurden die Kohlen aus dem Waldenburger Revier auf der Schlieschen Bahn nach Frankfurt (Oder) abgefahren und erreichten die frühere BSFE auf dem Weg nach Stettin erst in Küstrin. Ein großer Teil der entladenen Waggons wird von Stettin nach den Kohlenrevieren in Leerwagenzügen zurückgelaufen sein. Diese Züge sind in dem Güterkursbuch nicht verzeichnet, dagegen sind dort für den Güterverkehr der kleineren Unterwegsstationen auch einige Nahgüterzüge genannt. Die insgesamt recht bescheidene Anzahl der Personen- und Güterzüge lässt den Schluss zu, dass die vormalige BSFE von Rothenburg (Oder) bis Greifenhagen trotz der fortbestehenden Eingleisigkeit den Anforderungen genügte.

Mitte Januar 1945 begann eine Großoffensive der Roten Armee. Die Deutsche Wehrmacht wurde dadurch in schnellem Tempo bis zur Oder und Neiße zurückgedrängt, damit endete auch die Zuständigkeit der Reichsbahn für diese fast 75 Jahre alte preußisch-deutsche Eisenbahnstrecke. 

Leserbriefe



Heft 3-2023, erschienen am 21. April 2023, erhalten Sie noch bei verlagshaus24.de

Zu Bahn Extra 3-2023, Titelthema „Die letzten Jahre der DB-01“

Lob und Korrektur

Es war ein Genuss, heute bei Frühlingssonnenschein auf der Terrasse entspannt und gemütlich Ihre fundierten Beiträge „Der lange Abschied“ (S. 20-29) und „Abgesang im Süden“ (S. 48) im neuen Bahn-Extra-Heft zu lesen. Herzlichen Dank dafür!

Ein kleines Fehlerchen hat sich allerdings auf Seite 25 eingeschlichen. Der Satz: „Der Bahnknoten Mühldorf, von dem damals ausschließlich eingleisige Strecken ausgingen, war eine absolut schnellzugfreie Zone“ ist nicht ganz richtig, weil: Von 1963 bis einschließlich 1966 gab es erstmals seit 1945 wieder ein (saisonales) Schnellzugpaar, das zwischen Regensburg, Landshut, Mühldorf und Salzburg verkehrte.

Karl Bürger, Walpertskirchen

Zu Bahn Extra 3-2023, Beitrag „Ein Landbahnhof in den 1980ern“ – Klein Umstadt Gutes Arbeitsporträt

Ein fantastischer Bericht, gerne mehr davon. Ich konnte mich gut in die Arbeit dort hineinversetzen. *Marco Frühwein, Darmstadt*

Zu Bahn Extra 3-2023, Beitrag „In neuem Glanz?“ – Bahnhof Bad Kösen

Korrektur zu den Bahnübergängen im Bahnhof

Zu den Angaben noch ein kleiner Nachtrag: Die Deutsche Bahn AG hat bei ihrer Modernisierung nach 2007 die Bahnübergänge nur geschlossen (auf der Nordseite Richtung Naumburg) bzw. automatisiert (auf der Südseite, Richtung Großheringen). Unterführungen hat man da nicht mehr gebaut.

Beim Empfangsgebäude des Bahnhofs gab es früher einen Bahnübergang neben dem im Text erwähnten Posten 2; dieser wurde aber schon vor der Zeit der DB AG aufgelassen und dann durch eine Unterführung ersetzt. *Diego Krüger, Dasing*



Nachtrag zu einem Bild in Heft 3/2023: Im Jahr 1963 fotografierte Gottfried Turnwald die Neubaukessel-Dampflok 01 115, wie sie mit einem Reisezug aus Gießen Hbf ausfuhr. Die Angabe, dass die V 36 mit dem Akkubewiagen rechts im Bild im Nahverkehr eingesetzt war, ist allerdings nicht richtig. Vermutlich handelt es sich hier um eine Rangierfahrt

Slg. Andreas Knipping



Im Mai 1993 entstand das Bild der 232 376 mit einem IC an der Blockstelle Schulpforte bei Bad Kösen. Der Zug befindet sich auf dem Weg nach Süden (Bad Kösen), nicht, wie im Heft geschrieben, auf der Fahrt nach Norden (Naumburg). Wir bitten, den Fehler zu entschuldigen *Volker Emerleben*



E 94 in West und Ost

Krokodil, Oma, Eisenschwein

...es gibt viele Spitznamen für die Güterzug-Elloks der Baureihe E 94. Auf Anhieb klingen sie vielleicht nicht immer warmherzig, doch der Eindruck täuscht: Bei Bundesbahn wie Reichsbahn gewannen die kräftigen Sechsscher mit Zuverlässigkeit und Leistung Sympathien



Auch die Deutsche Reichsbahn in der DDR setzt langfristig auf die E 94 (Foto: 254 056 in Weissenfels, 1984). Typisch für die DR-Loks ist seit den frühen 1960ern das rot lackierte Fahrwerk, seit 1970 die Bezeichnung 254 und die Führerstandsbeschriftung „V(orn)“, „H(inten)“ Ralph Lüderitz/Slg. Volkhardt

Reichsbahner nennen die E 94 „Eisenschweine“ oder (zum Teil) „Oma“. Die liebevoll gemeinten Bezeichnungen gelten einer universell verwendbaren Ellok, die vor allem im Güterverkehr fährt, aber auch Reisezüge bespannt und später – wie 1990 in Leipzig Hbf – Leerreisezüge Josef Maurer



Zwischen Nürnberg und Regensburg passiert 194 026 mit Nahgüterzug 61459 im Juli 1982 das Felsentor bei Etterzhausen. In Nürnberg und Regensburg ist die Lok zu Bundesbahnzeiten auch stationiert; bei zwei langjährigen „Krokodil-Betriebswerken“ G. Wagner, K. Risch/Eb-Stiftg. (r.)

Im Plandienst begegnen sich E 94 der DB und der DR nicht. DB-E 94 fahren aber von Ludwigsstadt über die Grenze nach Probstzella ins DR-Netz; 194 063 von dort zurück





Rechte Seite: E 94 114 wird im Bahnbetriebswerk Halle P versorgt, der ersten Dienststelle, welche die E 94 bei der DR einsetzte (Foto o.). Vor allem im südlichen Bereich der jeweiligen Streckennetze kann man die Lokomotiven sehen: Im Bild unten befährt eine DB-E 94 mit stattlicher Wagenreihe am Haken die Werntalbahn zwischen Gemünden am Main und Schweinfurt
Slg. Dirk Endisch (o.), Georg Wagner (u.)

In den Anfangsjahren von DB und DR ist die E 94 die einzige elektrische Lok für schwere Lasten. Doch auch, als modernere Güterzug-Elloks zur Verfügung stehen, bekommt sie noch anspruchsvolle Aufgaben. 254 106 und eine Schwesterlok haben mit einem Kohleganzzug Böhlen erreicht
Ralph Lüderitz/Slg. Joachim Volkhardt



Der Schiebedienst im Spessart, im Frankenwald und an der Geislinger Steige gehört zu den Aufgaben der DB-Loks. Für den Einsatz ab Geislingen erhalten vier E 94 einen speziellen, vom Führerstand aus über Seilzug heb- und senkbaren Kupplungsbügel (Foto: 194 038 in Geislingen, Mai 1979)
Harald Schönfeld



Auch solche Kombinationen gibt es in den frühen Bundesbahnjahren: Mit einem Personenzug aus Reichsbahn- und Länderbahnwagen wird E 94 023 im September 1954 zwischen Nürnberg und Regensburg fotografiert (Bild bei Batzhausen). Mancher Wagen ist nur zehn oder 15 Jahre älter als die Zuglok
Carl Bellingrodt/Slg. O. Strüber





Linke Seite: Noch im dunkleren Flaschengrün-Farbtönen der frühen Bundesbahn-Jahre erklimmt E 94 038 mit einem Güterzug im Mai 1956 die Geislinger Steige. Später wird die Lokomotive auch im Schiebedienst hier tätig sein (siehe Foto auf Seite 16)

Carl Bellingrodt / Eb.-Stiftg.



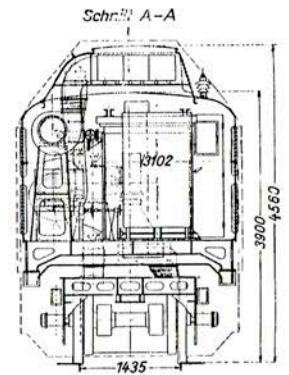
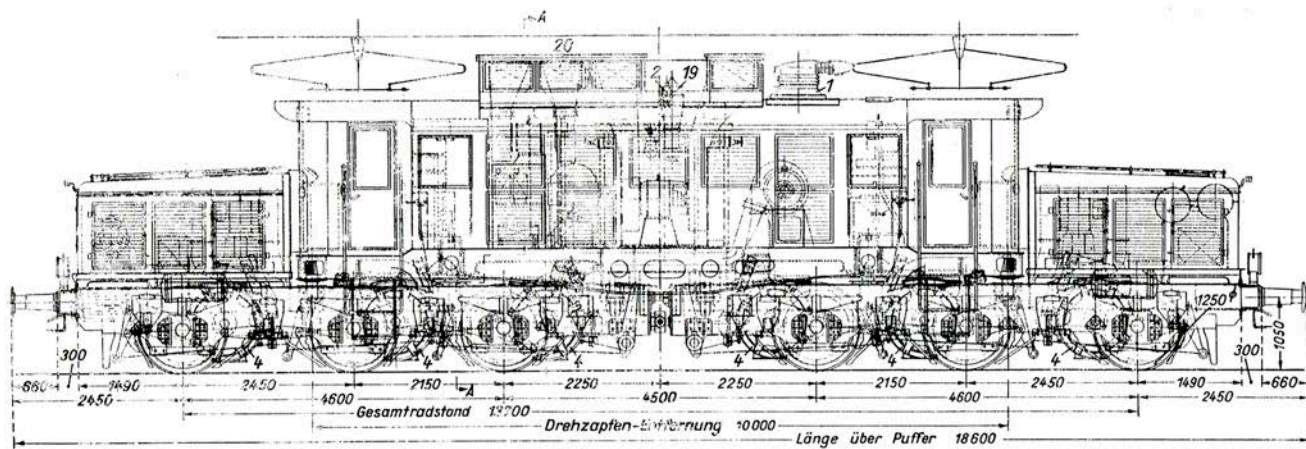
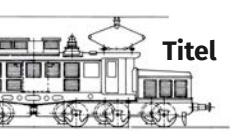
E 94 ist nicht gleich E 94: Neben den „Erbstücken“ der Kriegszeit gibt es fertiggestellte Loks und Nachbeschaffungen der DB wie die 194 567. Sie fährt auch noch 1988, im letzten Bundesbahndienstjahr dieser Baureihe (Foto in Neufahrn, Mai 1988) Egon Pempelforth



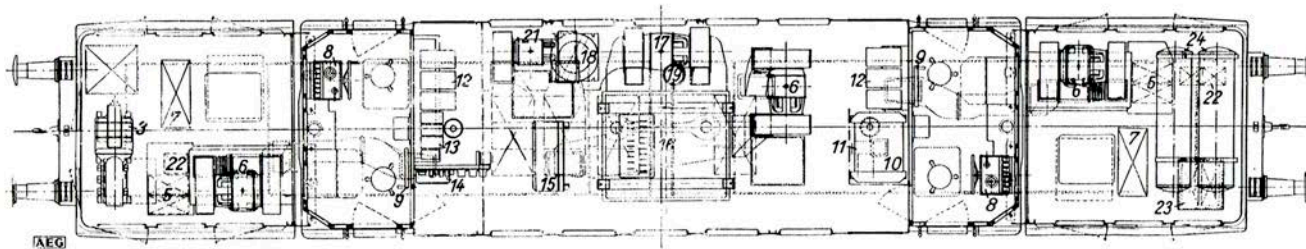
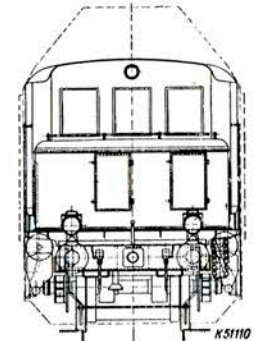
Fast überall zieht die Ellok mit der wuchtigen Erscheinung die Blicke auf sich. In Salach nahe Göppingen gibt es am 7. Juli 1984 eine Überraschung dazu: Mit dem Durchgangsgüterzug 53633 Mannheim – Ulm fährt die ozeanblau-beige lackierte Einzelgängerin 194 178 der Bundesbahn vor Andreas Ritz

Noch etwas länger als bei der Bundesbahn ist die E 94 bzw. hier 254 bei der Reichsbahn im Einsatz. Am 21. Juli 1990 kommt 254 052 mit einem Durchgangsgüterzug durch Crimmitschau. Im selben Jahr endet der Planbetrieb mit den „Eisenschweinen“ Ralf Kutschke





Ansicht von hinten



- | | | | |
|-----------------------------------|-------------------------------------|--|--|
| 1 = Druckgasschalter b. Ausf. AEG | 7 = Richtungs- und Bremswender | 13 = Lüfterschütze | 19 = Ölpumpe |
| 2 = Expansions „ „ SSW | 8 = Fahrcharter und Meßinstrumente | 14 = Klappsicherungen und Hilfsgeräte | 20 = Bremswiderstände |
| 3 = Oberspannungswandler | 9 = Handbremse | 15 = Nockenschaltwerk | 21 = Lüftersatz für 1/2 Bremswiderstände |
| 4 = Motorluftpumpe | 10 = Zusatztransformator | 16 = Transformator | 22 = Drosselspule |
| 5 = Fahrmotoren | 11 = Lüfter für Zusatztransformator | 17 = Lüftersatz für Transformator und 1/2 Bremswiderstände | 23 = Batterie |
| 6 = Wendefeldwiderstände | 12 = Trennschütze | 18 = Feinregler | 24 = Hauptluftbehälter |
| 7 = Motorlüfter | | | |

Die E 94 in der Ursprungsausführung mit den wichtigsten Komponenten und Abmessungen. Bei der Deutschen Bundesbahn wie auch der Deutschen Reichsbahn wurde die Konstruktion nur noch in einigen wenigen Bereichen modifiziert

Slg. Oliver Strüber

Bauartänderungen an der E 94

Verbesserung in kleinen Schritten

Dass ein in großer Stückzahl beschaffter Loktyp wie die E 94 bereits während der Bauzeit – basierend auf den ersten Betriebserfahrungen – in einigen Bauteilen optimiert wird, liegt in der Natur der Sache. Auch später, bei der DB und der DR, gab es Bauartänderungen, die entweder nur einzelne Maschinen oder aber die ganze Baureihe betrafen *Von Oliver Strüber/GM*

Die aufgrund ihrer außerordentlich guten Bewährung und des dringenden Bedarfs während des Zweiten Weltkrieges als „Kriegs-Elektro-Lokomotive 2“ (KEL 2) weiterbeschaffte E 94 war eine grundsätzlich gelungene und nur in Details zu verbessernde Baureihe. So stellte sich auch bei ihr nach relativ kurzer Betriebszeit heraus, dass wie bei der E 93 ein relativ großer Verschleiß der Spurkränze auftrat. Abhilfe brachte die ab E 94 080 serienmäßige Spurkranzschmierung der Bauart RZA Berlin, die ab 1943 auch alle anderen E 94 erhielten. Nicht bewähren konnte sich hingegen die Hochfrequenz-Signalübertragung für die Verständigung der Lokführer im Schiebetrieb, welche die E 94 026–028 und 045–058 für den Dienst im Frankenwald

und am Brenner bekamen – sie wurde bis 1945 ausgebaut. Ebenso nur kurzzeitig gab es die kriegsbedingt in die Führerstände eingebauten Splitterschutzkästen. Dafür brachte die Erhöhung des Druckluftvorrats mit der Heraufsetzung des Hauptluftbehälterdrucks von 8 auf 10 kp/cm² eine deutliche Verbesserung im Bremsbetrieb.

Technische Bauartänderungen „West“

Um ihre E 94 einsatzfähig zu halten, musste die Reichsbahn in den westlichen Besatzungszonen in den ersten Nachkriegsjahren kurzfristig verschiedene „Notlösungen“ anwenden, die jedoch mit Verfügbarkeit der regulären Bauteile in der Regel schnell wieder rückgängig gemacht wurden. Dazu gehörten der Einbau von Hochspannungssi-

cherungen anstelle der Hauptschalter und der versuchsweise Einbau eines Wander-Nockenschaltwerks. Stillgelegt worden waren in der Nachkriegszeit zudem die elektrischen Widerstandsbremsen der meisten E 94, da es durch Überlastung immer wieder Schäden an den Bremswiderständen gegeben hatte. Da es für sie keine Ersatzteile gab und der Unterhaltungsaufwand reduziert werden musste, legte man sie vorerst still. Erst ab 1951 gingen sie nach und nach in schaltungstechnisch veränderter Bauform wieder in Betrieb; seither dienten sie nicht mehr zum alleinigen Bremsen (was oft die Überlastung bedingt hatte), sondern nur noch zur Unterstützung der Druckluftbremsen. Da zudem die Spurkranzschmierung der RZA-Bauart die in sie gesetzten

Hoffnungen nur bedingt erfüllen konnte, ersetzte die DB sie ab 1952 durch die neu entwickelte Bauart „de Limon“.

Bauarttechnische Unterschiede gab es je nach Hersteller bei den Stromabnehmern: Während die AEG-Loks ab Werk die Pantografen-Bauart HISE 7 erhielten, waren die Krauss-Maffei/SSW-Loks mit zwei SBS 38 bestückt. Ab 1955 baute die DB bei allen ihren E 94 verstärkt Stromabnehmer des Typs SBS 39 samt passender Wippe ein, wie ihn bereits die Nachbau-Loks erhalten hatten. Daneben erhielten AEG-Loks mit HISE 7 zumindest die SBS 39-Wippe. Ein Sonderfall war in den frühen 1950ern E 94 071, die wie die E 93 zeitweise mit SBS 10 ausgestattet war, zwei Jahrzehnte später war zumindest auch 194 063 kurzzeitig damit unterwegs, während bei 194 014 im Sommer 1974 ein SBS 10 den SBS 39 ergänzte. Einige 194er mit SBS 39 erhielten später auch Wippen der Bauart DBS 54.

Ein besonders die Fertig- und Nachbau-E 94 der Bundesbahn betreffendes Kapitel (siehe S. 23–25) ist die Ausführung des Fahrmotors: Die Regelbauart war hierbei der von der AEG entwickelte Motor EKB 725a; er wurde bei nahezu allen von der Reichsbahn beschafften E 94 verbaut. Darüber hinaus gab es mehrere Versuchsausführungen, vor allem bei den ab 1946 fertiggestellten, noch zu Kriegszeiten „angearbeiteten“ Loks. Dies war neben dem EKB 685 der AEG der Anfang der 1950er-Jahre von SSW vorgestellte neue Fahrmotortyp WBM 487, den nach den beiden Fertigbau-Loks E 94 139 und 142 auch die Nachbaulok-Serie E 94 262 bis 285 erhielt. Er war der stärkste in der E 94 verbaute Fahrmotortyp. Durch Motortausch gelangte der WBM 487 der E 94 139 später in die E 94 141, die ebenso wie die E 94 142 versuchsweise eine BBC-Hochspannungssteuerung erhalten hatte, auch E 94 270 und 271 wurden damit ausgerüstet. Die mit dem WBM 487 ausgestatteten Loks wurden 1971 zur Baureihe 194.5 mit auf 100 km/h erhöhter Höchstgeschwindigkeit. Nachträglich erhielten auch E 94 155, 182 und 183 den WBM 487, ohne dass bei ihnen die Höchstgeschwindigkeit angehoben wurde.

Weitere Bauartänderungen ergaben sich in den 1950er-Jahren aus dem laufenden Betrieb heraus oder betrafen neue Sicherheitsvorschriften. So wurde E 94 131 im August 1956 als erste Lok ihrer Baureihe mit einer Versuchsausführung der Induktiven Zugsicherung (Indusi) ausgestattet. Ab 1958 begann der Einbau der inzwischen festgelegten Indusi-Regelbauart in alle E 94. Ebenso erhielten die Loks eine Erweiterung der bisherigen Sicherheitsfahrerschaltung (Sifa), und zwar von der Weg-Sifa zur Weg-Zeit-Sifa. Zur genaueren Geschwindigkeitsbestimmung wurde der mechanische ab 1960 durch einen elektrischen Tachometer



Im Juli 1986 ist 194 194 im Raum Stuttgart unterwegs. Die Lok besitzt das nach vorn vorgezogene Führerhausdach, das dritte Spitzenlicht auf dem Vorbau und als Eigenart in den Vorbau integrierte Spitzenlichter unten – ein Relikt der Versuche mit Automatischer Kupplung

Slg. Rainer Heinrich

ersetzt. Gemäß einer DB-Verfügung vom Dezember 1957 wurden bei den E 94 im Zuge von AW-Aufhalten in den folgenden Jahren die jeweils mittleren beiden Sandkästen auf jeder Drehgestellseite entfernt, dadurch hatten die Loks fortan nur noch acht anstatt 16 Sandkästen.

Das 1957 bei ersten Fahrzeugen verwendet und 1959 mit dem neuen Signalbuch der DB vorgeschriebene Dreilicht-Spitzen-

signal war bei den E 94 bautechnisch bereits mit dem oberhalb der Fenster in der Führerstands-Stirnwand angebrachten dritten Signallicht gegeben. Da es bei der nunmehrigen ständigen Benutzung als drittes Spitzenlicht Klagen des Lokpersonals über unerwünschte Lichtreflexe bei Nässe auf den Vorbauten gab, investierte die DB in einen größeren Umbau. Die dritte Stirnlampe wurde ab 1960 einheitlich bei allen E 94

In Kürze

Bauartänderungen „Ost“

Auch bei der DR erfuhren die Maschinen der Baureihe E 94 (ab 1. Juni 1970: Baureihe 254) mehrere Bauartänderungen, die während der planmäßigen Instandhaltung als Sonderarbeiten (SA) ausgeführt wurden. Diese waren betrieblichen Anforderungen, dem technischen Fortschritt oder der Ersatzteilhaltung geschuldet. Die optisch auffallendsten Bauartveränderungen der DR waren die Stromabnehmer und der Anstrich der Drehgestelle.

Die von den Elloks der Baureihen E 11/E 42 stammende Stromabnehmerbauart RBS 58 ersetzte die Bauarten Hise 7 und SBS 38, die in der DDR nicht mehr verfügbar waren. Da man auch die E 04 und E 44 damit ausrüstete, konnte die Ersatzteilhaltung vereinfacht werden. Mit SA 8 erfolgte der Anbau ab dem Jahre 1961.

Bei ihrer Wieder-Indienststellung waren die Fahrzeugkästen und Vorbauten grün (RAL 6007) sowie die Rahmen, Drehgestelle und Radsätze schwarz (RAL 9005) lackiert. Um Risse und Brüche leichter erkennen zu können, erhielten die Drehgestelle und Radsätze ab 1961 einen roten Anstrich (RAL 3000). Im Gegensatz zur DB behielt die DR die Bezeichnung der Führerstände mit „V“ („vorn“) und „H“ („hinten“) bei.

Die elektrische Widerstandsbremse wurde bei der DR nicht mehr in Betrieb genommen.

Ein Einbau der induktiven Zugsicherung (PZB 80) und des MESA-Zugbahnfunks erfolgte wegen des bevorstehenden Einsatzendes der Baureihe 254 auch nicht mehr. Nur das „Historische Triebfahrzeug“ E 94 056 erhielt beide im Jahre 1993 bei der letzten Hauptuntersuchung; ihre Widerstandsbremse wurde ebenfalls eingebaut, war aber nicht betriebsfähig.

Weitere wichtige Umbauten waren:

- SA 5: Lok mit vier Drehstühlen und einem Holzocker für das Personal ausgerüstet,
- SA 6: seitliche Schutzscheiben am Türfenster auf der Lokführerseite angebaut,
- SA 11 / 12: Luftbehälter (400 l und 100 l) mit 10 kp/cm² Betriebsdruck eingebaut,
- SA 14: Hauptschalter der Bauart APB 104 durch Hauptschalter der Bauart DAT 1-24V ersetzt,
- SA 20: Einbau eines elektrischen Geschwindigkeitsmessers,
- SA 28: Umbau der Sifa (Einbau eines Zeitrelais für eine 30-Sekunden-Wachsamkeitskontrolle),
- SA 37: Dachumlauf aus Streckmetall angebaut (anstelle der Laufbretter aus Holz),
- SA 48: Anbau des Zusatzbremsventils ZB 3,
- SA 74: Umbau der Fensterwischer (Druckluftantrieb) und
- SA 76: Einbau eines Kompressors der Bauart VV 224. Dirk Endisch/Wolfgang Müller/GM



Im Mai 1980 erreicht 194 121 mit Nahverkehrszug 4691 von Garmisch-Partenkirchen kommend Mittenwald. Bei ihr hat man das Lokschild auf der Front zur Seite hin versetzt, abgestimmt auf die Wartungsklappen in den Vorbauten

Andreas Ritz, Slg. Joachim Volkhardt (u.), Info zu Bild u.: Wolfgang Müller



Zum Lieferzustand der E 94 gehörte auch ein „Anfahrerscheinwerfer“, wie er neben der Führerstandstür der E 94 153 (1963 im Bw Halle P) zu sehen ist. Damit konnte der Lokführer bei Dunkelheit mit auf den Boden gerichtetem Lichtstrahl bei schweren Anfahrten feststellen, ob sich die Lok in Gang setzt. Eine hohe Belastung bei Stillstand der Fahrmotoren führt zu Einbränden auf deren Kommutatoren. Sicher hing der Anbau auch mit den Kriegsverdunklungsmaßnahmen zusammen; in der Folge wurden diese Scheinwerfer bei DB und DR entfernt. Die DR-Museumslok E 94 056 erhielt ihn wieder

oben mittig vorne auf den Vorbauten platziert. Die alte Position wurde mit einem Blech verschlossen. Einher ging dieser Umbau in der Regel mit einer Verlängerung der Dächer über den Führerständen nach vorne hinaus, was für einen besseren Blendschutz der Personale sorgte.

Nur die vier auf der Geislinger Steige eingesetzten Loks E 94 038, 039, 042 und 085 bekamen ab 1962 einseitig eine Überwurfkupplung mit Seilzug und Umlenkrolle, was den Schiebedienst für die Personale etwas erleichterte, die allgemeine Verwendbarkeit der Lokomotiven jedoch einschränkte. 1975 wurde diese Einrichtung wieder ausgebaut.

In den 1960er-Jahren zeigten sich die in der E 94 verbauten Hauptschalter als zunehmend störanfällig. Da Ersatz kaum zu beschaffen war und Reparaturen viel Aufwand erforderten, verwendete man fortan solche der moderneren Einheitsbauart.

Unterhaltungstechnisch bedingt war hingegen ab 1973 der Ersatz schadhafter hölzerner Dachlaufroste durch Stahlgitterroste. Nachdem in den frühen 1970er-Jahren die Verbindung Stuttgart – München über Ulm und Augsburg als erste DB-Hauptstrecke mit Zugbahnfunk (ZBF) ausgerüstet war, erhielten ab 1974 die hier eingesetzten 194er der Bw Augsburg, Ingolstadt

und Mannheim die entsprechenden fahrerseitigen ZBF-Einrichtungen; bis 1977 verfügten alle 194er der DB darüber.

Eine ganz andere Herausforderung brachte der DB zu Beginn der 1970er-Jahre die geplante europaweite Einführung der automatischen Mittelpufferkupplung. Ab 1972 wurden auch elf E 94 durch den Einbau eines verstärkten Pufferträgers für die Aufnahme der Automatischen Kupplung (AK) vorbereitet; nur an der Mannheimer 194 194 kam es aber damit zu einem kurzzeitigen Probereinsatz. Da sich das Projekt zerschlug, unterblieb der Umbau weiterer Maschinen. Deutlich zu erkennen waren die elf umgerüsteten Loks an ihren versetzten unteren Signallampen: Sie standen nun nicht mehr auf dem Pufferträger, sondern waren seitlich in die Vorbauten integriert, was den Loks ein deutlich abweichendes Äußeres verlieh.

Optische Unterschiede „West“

Ein Unterscheidungsmerkmal der E 94-Bauserien ist die Ausführung der Wartungsklappen an den Vorbaufronten. Dadurch bedingt waren die Lokschilder entweder mittig darunter oder aber halbhoch auf der linken Seite daneben angebracht.

Die während des Zweiten Weltkrieges hergestellten E 94 waren ab Werk im damals gültigen Blaugrau (RAL 7018) ausgeliefert worden, ebenso die Fertigbau-Loks E 94 137 und 138. Das danach bei der DB gültige neue Lackierschema sah für elektri-

Das dunklere Flaschengrün der DB-Loks wurde ab 1957 durch das hellere Chromoxidgrün ersetzt

sche Streckenlokomotiven mit weniger als 120 km/h Höchstgeschwindigkeit Flaschengrün (RAL 6007) vor. Dieses erhielten die ab da neu abgelieferten E 94, auch die vorhandenen Loks wurden innerhalb kurzer Zeit entsprechend umlackiert. Ab 1957 trat das etwas hellere Chromoxidgrün (RAL 6020) an die Stelle des doch sehr dunklen Flaschengrüns. Die E 94 erhielten es nach und nach im Rahmen von Hauptuntersuchungen mit Neulackierungen. Dabei blieb es für die meisten Loks bis zum Ende der aktiven DB-Karriere. Eine Ausnahme bildeten ab den 1970er-Jahren lediglich einige 194er des Ingolstädter Bestandes, die unten an den Maschinenraum-Seitenwänden, direkt oberhalb des schwarzen Fischbauchträgers, einen weißen Zierstreifen erhielten.

Und mit 194 178 erhielt am 7. Januar 1976 auch noch eine einzige 194er der DB das neue Lackierschema in Ozeanblau/Beige. Es blieb bei dieser Einzelgängerin – weitere Hauptuntersuchungen mit Anstricherneuerung hatte die DB-Hauptverwaltung den 194ern nicht mehr gewährt.



E 94 137 war die erste Lok der Baureihe, die nach Ende des Zweiten Weltkriegs aus vorhandenen Teilen fertig gestellt wurde. Am 7. Juli 1984 erreicht die nunmehrige 194 137 mit Nahverkehrszug 5266 aus Ulm den Bahnhof Geislingen

Andreas Ritz

DB-Nachkriegsbeschaffungen

Bedarfsbezogen nachgelegt

Die 1937 bestellten und seit 1940 an die Deutsche Reichsbahn gelieferten E 94 für den schweren Güterzugdienst hatten sich bestens bewährt. Auch nach dem Kriegsende 1945 bestand weiterer Bedarf an solchen Loks. Die Nachbeschaffung geschah auf zweierlei Weise *Von Oliver Strüber/GM*

Die erste Bestandsaufnahme der Reichsbahn in den westlichen Besatzungszonen zeigte kurz nach Kriegsende 1945, dass immerhin 68 Elektrolokomotiven der Baureihe E 94 vorhanden waren. Der größte Teil davon war betriebsbereit, den Rest ließ man so schnell wie möglich instand setzen. Benötigt wurden die schweren Güterzugloks auf dem elektrifizierten Streckennetz im Süden dringend, nicht nur, um die schweren Militärtransportzüge der Westalliierten zu schleppen, sondern auch, um die Versorgung der Bevölkerung mit den so dringend benötigten Nahrungsmitteln sowie Materialien zum Wiederaufbau zu bewerkstelligen. Jede weitere betriebsbereite Lok konnte dem herrschenden Fahrzeugmangel entgegenwirken, zumal auch schnell feststand, die Elektrifizierung weiterer Strecken wieder aufnehmen zu wollen.

Der Fertigbau – 1945 bis 1954

Doch ging es auch darum, den vorhandenen Lokomotivpark zu ergänzen. Die bis ins Jahr 1945 laufende Fertigung der KEL 2

hatte in der Schlussphase des Krieges dazu geführt, dass einige E 94 bei den Herstellerwerken bereits in Teilen „angearbeitet“ waren, aber nicht mehr fertiggestellt werden konnten. Dazu gehörte die bei Krauss-Maffei für den mechanischen und den Siemens-Schuckert-Werken (SSW) für den elektrischen Teil bestellte Serie mit den Loknummern E 94 137 bis 142. Sie wurden nun in den Jahren 1946 (E 94 137), 1947 (E 94 138) sowie 1951 (E 94 139 und 140) fertiggestellt und an die Deutsche Reichsbahn bzw. die neu gegründete Deutsche Bundesbahn übergeben. Bei E 94 141 und 142 trat als weiterer Hersteller die BBC hinzu, die als Versuchsausführung für beide Loks eine neu entwickelte Hochspannungssteuerung sowie einen darauf abgestimmten Haupttransformator lieferte. An die DB übergeben wurden beide 1952/53.

Mit der E 94 145 bereicherte 1950 eine weitere E 94 den DB-Bestand. Bei ihr handelte es sich aber um eine kleine Besonderheit. Sie stammte aus einem an die Wiener Lokomotivfabrik Floridsdorf (WLF) und

ELIN-Schorch vergebenen Lieferlos, das auch die Loks E 94 143 und 144 umfasste. Während der mechanische Teil aller drei Loks zur Jahreswende 1943/44 bei WLF fertiggestellt werden konnte, fehlte es bei der ELIN an Fertigungskapazitäten für den elektrischen Teil. Da aber der Platz im Floridsdorfer Werk benötigt wurde, verfrachtete man die fertigen Aufbauten Ende 1944 nach München zum RAW Freimann. Dort aber wurden die angearbeiteten E 94 143 und 144 bei einem schweren Luftangriff völlig zerstört, nur der Aufbau der E 94 145 ließ sich noch retten und bildete nun die Basis für den Fertigbau durch Krauss-Maffei, wobei die AEG den elektrischen Teil beisteuerte. 1950 ging sie in Dienst.

Mit E 94 160 und 161 übernahm die DB 1950 und 1951 zwei weitere zu Ende gebaute Loks. Sie standen bei Kriegsende angearbeitet im AEG-Werk in Hennigsdorf – und verblieben auch dort, da sie 1946/47 aufgrund ihres nur rudimentären Fertigungszustandes nicht unter die Reparationslieferungen an die Sowjetunion fielen. So



konnten sie von der jetzt in West-Berlin ansässigen AEG zurückgekauft, mit Ersatzteilen aus dem Reichsbahn-Ausbesserungswerk München-Freimann fertiggestellt und an die DB verkauft werden.

Der Nachbau – 1954 bis 1956

Während die letzten Fertigbau-E 94 nach und nach an die DB gingen, wuchs dort mit den laufenden Elektrifizierungsarbeiten der Bedarf an schweren Güterzugloks weiter an. Ab 1952 kamen die zunächst als Mehrzwecklok der Baureihe „E 46“ konzipierten ersten Neubauloks E 10 001 bis 005 auf die Bundesbahn-Gleise, mit denen die DB unterschiedliche Antriebskonzepte und elektrische Bauteile ausgiebig erprobte. Vom Gedanken einer Mehrzwecklok für alle Einsatzbereiche war man bereits wieder abgegangen und verfolgte nun die Idee einer Einheitsloks-Grundkonzeption, die – bei weitgehend gleichem Aussehen – für die verschiedenen Aufgaben unterschiedlich konfiguriert werden sollte. Das war die Geburtsstunde für die späteren Baureihen E 10 (Schnellverkehr), E 40 (Güter- und schwerer Personenverkehr) und E 41 (leichter Personenverkehr).

Im Hinblick auf den schweren Güterverkehr sahen die DB-Pläne vorerst den Weiter- bzw. Nachbau der gerade einmal ein Jahrzehnt alten E 94 vor. Erst etwas später schwenkte man auch für diesen Bereich auf eine Vertreterin aus dem Einheitsloks-

„Baukasten“ um: die E 50. Da sich deren Durchkonstruktion und anschließende Fertigstellung noch hinziehen würde, der dringende Bedarf nach weiteren schweren Güterzugloks hingegen akut bestand, gab die DB 1953 den Nachbau von insgesamt 43 Loks der Baureihe E 94 in Auftrag. Dem Betriebsdienst waren die E 94 hoch willkommen, ließen sie sich doch aufgrund ihrer Höchstgeschwindigkeit von 90 km/h auch gut im Personenzugdienst verwenden – wovon die DB dann Mitte der 1950er-Jahre vielfach Gebrauch machen sollte, bis die neuen Einheitsloks in ausreichender Stückzahl zur Verfügung standen.

Am 1954 beginnenden Nachbau der E 94 wurden außer den schon in der Kriegszeit hiermit betrauten Firmen Krauss-Maffei, AEG und SSW nun auch Krupp und Henschel für den mechanischen Teil sowie BBC für den elektrischen Teil beteiligt, wenn gleich nur mit kleineren Fertigungslosen. Zudem spielten die ersten mit den beiden Hochspannungssteuerungs-Loks E 94 141 und 142 gemachten Erfahrungen eine Rolle: So ließ die Bundesbahn die ursprünglich für den Nummernbereich E 94 162 bis 185 vorgesehenen (und damit direkt an die höchste vorhandene Loknummer anschließenden) Loks mit einer verstärkten elektrischen Ausrüstung bauen. Dazu erhielten diese Maschinen den neuen SSW-Fahrmotor-Typ WBM 487. Zur besseren Unterscheidung erhöhte man die Ordnungsnummern um eine

Hunderterstelle auf E 94 262 bis 285. Darüber hinaus erhielten E 94 270 und 271 ebenfalls die Hochspannungssteuerung mit der Schaltung der Fahrstufen auf der Primärseite des Trafos. Die übrigen Nachbau-E 94 mit den Ordnungsnummern 178 bis 196 glichen im Elektroteil den bisherigen E 94, wenn gleich es auch hier Variationen gab.

Äußerlich unterschieden sich die neuen Loks kaum von ihren Vorgängerinnen – mit Ausnahme des Daches: Bei ihnen wurde die auf Isolatoren aufgeständerte Dachleitung durch ein Starkstromkabel ersetzt, das auf der gleichen Lokseite unter dem Stahlgitter-Durchlaufrost verlief. Dadurch konnte an dieser Stelle der Durchführungsisolator entfallen, der bei den bisherigen E 94 eine markante und weithin sichtbare Aussparung in der Blechverkleidung des Aufbaus erforderlich gemacht hatte.

Bis 1956 waren alle Nachbau-E 94 an die DB abgeliefert und auf die verschiedenen süddeutschen Bahnbetriebswerke verteilt. Fabrikneu kamen sie außer nach Nürnberg Rbf – einer der E 94-Hochburgen – auch nach Heidelberg, Würzburg, Kornwestheim und München Ost.

Schiebedienst und höheres Tempo

Ihre neuen E 94 setzte die DB gerne auch im Nachschiebedienst ein – die Geislinger Steige und die 1957 elektrifizierte Spessartrampe erwiesen sich als willkommene Einsatzgebiete. Besonders gefragt hierfür waren

Am 23. Mai 1980 hilft 194 582 einem Güterzug auf der Spessartrampe Laufach – Heigenbrücken nach oben. Die mit stärkeren Motoren ausgerüsteten Nachbau-Lokomotiven der Bundesbahn kamen bis September 1987 hier zum Einsatz

Georg Wagner





Lok-Besonderheiten, Teil eins: Die nagelneu fertig gestellte E 94 145 im September 1950 beim Abladen für die Elektro-Messe in München (L) und die mit Hochspannungssteuerung versehene E 94 141 im Juli 1968 in Güterzugdiensten in Karlstadt (Main) (r.)

DB/Slg. O. Strüüber (L), H. Schmidt/Slg. Brinker (r.)



Lok-Besonderheiten, Teil zwei: In Hanau Nord steht im Mai 1980 die Nachbaulok 194 568; gut zu sehen ist das rote Schlusslicht für den Schiebedienst (l.). Durch Hösbach kommt im April 2012 die als ozeanblau-beige „194 178 II“ dekorierte E 94 280 von Barbara-Birgit Pirch (r.)

Ernst Bäßler (2)

die 24 Nachbau-E 94 mit verstärkter elektrischer Ausrüstung (E 94 262 bis 285) sowie die beiden Hochspannungssteuerungs-Loks E 91 141 und 142. Ab 1957 erhielten diese Maschinen daher den so genannten „Schiebefunk“, eine direkte Funkverbindung zwischen Zug- und Schiebelok, mittels derer sich die Lokführer verständigen konnten. Wie alle E 94 rüstete die DB auch die Nachbauloks ab Ende der 1950er-Jahre mit verlängerten Dachschirmen über den Frontfenstern aus, die für einen besseren Blendschutz sorgten. Etwa zeitgleich wurden auch die bislang unter dem Dach installierten dritten Stirnlampen nach vorne veretzt und in die Vorbauten integriert.

1971 entstand dann eine neue Unterbaureihe für die seit dem Inkrafttreten der EDV-gerechten Loknummern als Baureihe 194 bezeichneten schweren Güterzugloks: Mit Verfügung der Bundesbahn-Hauptverwaltung vom 28. Dezember 1970 erhöhte man bei den mit dem SSW-Motor WBM 487 ausgestatteten E 94 262 bis 285 sowie den E 94 141 und 142 mit Hochspannungssteuerung (die inzwischen nach Tausch ebenfalls über diesen Motortyp verfügten) die Höchstgeschwindigkeit auf 100 km/h. Um betrieblich eine noch bessere Unterscheidung zu den 194ern der „Normalausführung“ zu erhalten, zeichnete man diese Loks in 194 541–542 sowie 562–585 um. Damit war die neue Unterbaureihe 194.5 ent-


standen. Etwa zur gleichen Zeit rüstete die DB an acht der im Nachschiebedienst auf der Spessarttrampe eingesetzten 194.5 ein zusätzliches rotes Schlusslicht an den Vorbauten nach. Das ersparte den auf ihnen tätigen Lokführern das ständige Auf- und Absteigen zum Anbringen und Abnehmen der roten Zugschlusscheiben Zg 2.

Kein echter Sonderstatus

Trotz ihrer höheren Höchstgeschwindigkeit setzte die DB ihre 194.5 oft zusammen mit normalen 194 in gemischten Plänen ein; im Nachschiebedienst war das höhere Tempo ohnehin nicht gefragt. Dafür ging es den „Exotinnen“ trotz ihrer grundsätzlichen betrieblichen Bewährung aufgrund des höheren Wartungsaufwandes schnell „an den Kragen“. Bereits 1977 hatte die DB für alle 194er nur noch Untersuchungen mit vermindertem Arbeitsaufwand (U 2) oder Bedarfsausbesserungen (U 0) genehmigt. Für die vier Loks mit Hochspannungssteuerung sah man höchstens noch Auslaufuntersuchungen (U 2.8) vor. Im November 1980 schied 194 542 aus, zwei Monate später 194 570. 194 571 folgte mit Fristablauf im November 1983 und die bis zuletzt im Frankenwald eingesetzte 194 541 schließlich mit Fahrmotorschäden im Juli 1985.

Der Großteil der Nachbaureihe blieb jedoch bis in die Endphase der 194-Einsätze

bei der DB aktiv. Hiervon ausgenommen waren neben den vier genannten „Exotinnen“ nur Loks mit schweren Schäden. Die letzten Schiebeleistungen absolvierten die 194er 1987 sowohl im Spessart als auch auf der Geislinger Steige. Die Einsätze nahmen gleichwohl deutlich ab, so dass die DB ab Mai 1987 acht ihrer 194.5 an die Schweizerischen Bundesbahnen (SBB) vermieten konnte, wo sie halfen, einen zwischenzeitlichen Lokengpass zu lindern. 194 563, 564, 565, 567, 574, 575, 576 und 580 erhielten dafür einen SBB-Einholmstromabnehmer; zum Einsatz kamen sie vom Depot Basel aus vor Übergabezügen zwischen Basel SBB und den Rheinhäfen sowie vom Depot Zürich aus vor Baumaterialzügen ab Hüntwangen-Wil und Zweidlen. Ende Oktober 1987 kehrten die Loks zur DB zurück. 1988 endete auch dort für sie die aktive Zeit.

Vier der Nachbauten der E 94 blieben erhalten: die betriebsfähige E 94 192 in Nördlingen, E 94 279 und 281 im DB-Museum Koblenz-Lützel sowie E 94 280. Diese Lok, als ozeanblau/beige „194 178 II“ aufgearbeitet, steht nach aktiver Zweitkarriere heute beim im Aufbau befindlichen Eisenbahnmuseum in Weimar. 

Weitere Informationen zur Baureihe 194.5 finden Sie in *LokMagazin* 6/2023, erhältlich unter verlagshaus24.de

Bestände und Verbleib

Die 124 Loks der Bundesbahn und 29 Maschinen der Reichsbahn im Kurzsteckbrief *Von Oliver Strüber*

Deutsche Bundesbahn

= bis heute erhaltene Lokomotiven

Lok-nummer	Bau-jahr	Hersteller und Fabriknummer	Erstbeheimatung	letztes Bw	Ausmus-terung	Bemerkungen/Verbleib
E 94 012	1940	AEG 5254	Pressig-Rothenkirchen	Ingolstadt	15.12.1986	zerlegt 1987 Layritz/AW M-Freimann
E 94 013	1940	AEG 5255	Pressig-Rothenkirchen	Nürnberg 2 (Rbf)	18.12.1987	zerlegt 1988 Jost/Mülhelm-Speldorf
E 94 014	1940	AEG 5256	Pressig-Rothenkirchen	Nürnberg 2 (Rbf)	30.11.1985	zerlegt 1987 AW M-Freimann/Layritz
E 94 018	1940	AEG 5260	Waldenburg-Dittersbach	Ingolstadt	28.06.1988	zerlegt 1988 Dück/München-Pasing, ein Führerstand im Bw Ingolstadt erhalten
E 94 022	1941	AEG 5264	Innsbruck	Ingolstadt	30.10.1987	zerlegt 1988 Dück/München-Pasing
E 94 023	1941	AEG 5265	Probstzella	Nürnberg 2 (Rbf)	30.06.1985	zerlegt 1987 Layritz/AW M-Freimann
E 94 024	1941	AEG 5266	Saalfeld	Ingolstadt	28.08.1988	Verkauf über Layritz nach Montello-Gorlago (I), zerlegt 1990
E 94 026	1941	AEG 5268	Saalfeld	Nürnberg 2 (Rbf)	15.12.1986	zerlegt 1988 Bötzel/Blankenstein (Ruhr)
E 94 032	1941	Krauss-Maffei/SSW 15801	Salzburg	Nürnberg 2 (Rbf)	23.02.1984	zerlegt 1988 Layritz/AW M-Freimann
E 94 035	1942	Krauss-Maffei/SSW 15804	Kornwestheim	Ingolstadt	31.08.1984	zerlegt 1988 Layritz/AW M-Freimann
E 94 036	1942	Krauss-Maffei/SSW 15805	Kornwestheim	Ingolstadt	28.06.1988	Verkauf über Layritz nach Montello-Gorlago (I), zerlegt 1990
E 94 038	1942	Krauss-Maffei/SSW 15807	Kornwestheim	Ingolstadt	30.10.1987	zerlegt 1988 MG/Völklingen (Saar)
E 94 039	1942	Krauss-Maffei/SSW 15808	Kornwestheim	Ingolstadt	15.12.1986	zerlegt 1988 Bötzel/Blankenstein (Ruhr)
E 94 041	1942	Krauss-Maffei/SSW 15810	Regensburg	Ingolstadt	18.12.1987	zerlegt 1988 AW Bremen
E 94 042	1942	Krauss-Maffei/SSW 15811	Leipzig-Wahren	Ingolstadt	28.06.1988	1954 von der DR im Tausch gegen Dampflok-Ersatzteile übernommen und aufgearbeitet, Verkauf über Layritz nach Montello-Gorlago (I), zerlegt 1990
E 94 043	1942	Krauss-Maffei/SSW 15812	Augsburg	Ingolstadt	28.06.1988	Verkauf über Layritz nach Montello-Gorlago (I), zerlegt 1990
E 94 044	1942	Krauss-Maffei/SSW 15813	Augsburg	Ingolstadt	31.10.1987	zerlegt 1988 Walzeisen/Bous (Saar)
E 94 045	1941	AEG 5324	Pressig-Rothenkirchen	Nürnberg 2 (Rbf)	18.12.1987	zerlegt 1988 Bötzel/Blankenstein (Ruhr)
E 94 046	1941	AEG 5325	Pressig-Rothenkirchen	Augsburg	30.11.1982	1954 von der DR im Tausch gegen Dampflok-Ersatzteile übernommen und aufgearbeitet, zerlegt 1983 AW München-Freimann
E 94 047	1941	AEG 5326	Pressig-Rothenkirchen	Ingolstadt	30.11.1978	Unfall, zerlegt 1978 AW M-Freimann
E 94 048	1941	AEG 5327	Pressig-Rothenkirchen	Ingolstadt	15.05.1987	zerlegt 1988 Bötzel/Blankenstein (Ruhr)
E 94 049	1941	AEG 5328	Pressig-Rothenkirchen	Nürnberg 2 (Rbf)	15.12.1986	zerlegt 1987 Dück/München-Pasing
E 94 050	1941	AEG 5329	Pressig-Rothenkirchen	Nürnberg 2 (Rbf)	30.09.1984	zerlegt 1987 AW München-Freimann
E 94 051	1941	AEG 5330	Pressig-Rothenkirchen	Ingolstadt	15.05.1987	1987 Verkauf an Stadt Singen, ab 1993 Betreuung durch EF Hegau, ab 2003 Vermietung an Prignitzer Eisenbahn GmbH und Aufarbeitung, ab 2004 Untervermietung an Pfalzbahn GmbH, betriebsfähig bis 2011, danach Abstellung in Mannheim-Friedrichsfeld, ab 2014 in Schwarzerden, seit 2018/19 im Eisenbahnmuseum Darmstadt-Kranichstein
E 94 053	1941	AEG 5332	Pressig-Rothenkirchen	Ingolstadt	18.12.1987	zerlegt 1988 AW Bremen
E 94 054	1941	AEG 5333	Probstzella	Ingolstadt	28.06.1988	1954 von der DR im Tausch gegen Dampflok-Ersatzteile übernommen und aufgearbeitet, zerlegt 1988 AW Bremen
E 94 055	1941	AEG 5334	Probstzella	Ingolstadt	28.06.1988	1954 von der DR im Tausch gegen Dampflok-Ersatzteile übernommen und aufgearbeitet, zerlegt 1989 Trapp/Ebenhausen
E 94 060	1942	AEG 5339	Rosenheim	Nürnberg 2 (Rbf)	30.10.1987	zerlegt 1988 Walzeisen/Bous (Saar)
E 94 062	1942	AEG 5341	Rosenheim	Nürnberg 2 (Rbf)	30.11.1985	zerlegt 1987 Layritz/AW M-Freimann
E 94 063	1942	AEG 5407	Rosenheim	Nürnberg 2 (Rbf)	18.12.1987	zerlegt 1988 Bötzel/Blankenstein (Ruhr)



Ein Einsatzbild aus Bundesbahnzeiten: Im September 1985 führt eine Güterzugleistung 194 051 am Münchner Heimeranplatz vorbei Edgar Fischer/Archiv GM

Loknummer	Baujahr	Hersteller und Fabriknummer	Erstbeheimatung	letztes Bw	Ausmusterung	Bemerkungen/Verbleib
E 94 067	1942	AEG 5411	München Ost	Nürnberg 2 (Rbf)	15.05.1987	zerlegt 1988 Bötzel/Blankenstein (Ruhr)
E 94 070	1942	AEG 5414	Schlauroth	Ingolstadt	28.06.1988	zerlegt 1988 Dück/München-Pasing
E 94 071	1942	AEG 5415	München Ost	Ingolstadt	15.05.1987	zerlegt 1989 Ammon/Nürnberg-Süd
E 94 072	1942	AEG 5416	München Ost	Ingolstadt	15.12.1986	zerlegt 1988 Dück/München-Pasing
E 94 073	1942	AEG 5417	Schlauroth	Ingolstadt	15.05.1987	1945 Rückkehrerin aus Österreich (Tausch mit E 45 205), zerlegt 1988 Bw Heilbronn
E 94 075	1942	AEG 5419	München Ost	Nürnberg 2 (Rbf)	28.06.1988	zerlegt 1988 Ammon/Nürnberg-Süd
E 94 080	1942	AEG 5484	Augsburg	Ingolstadt	28.06.1988	1990 Kauf durch VEW Westfalen, 1991 Schenkung an DGEG, Eisenbahnmuseum Bochum-Dahlhausen
E 94 081	1942	AEG 5485	Augsburg	Ingolstadt	15.12.1986	zerlegt 1987 Dück/AW M-Freimann
E 94 084	1942	AEG 5488	München Ost	Ingolstadt	18.12.1987	zerlegt 1988 AW Bremen
E 94 085	1943	Krauss-Maffei/SSW 16676	Kornwestheim	Ingolstadt	05.03.1987	zerlegt 1987 Dück/AW M-Freimann
E 94 086	1943	Krauss-Maffei/SSW 16677	Kornwestheim	Ingolstadt	15.12.1986	zerlegt 1988 Bötzel/Blankenstein (Ruhr)
E 94 087	1943	Krauss-Maffei/SSW 16678	Kornwestheim	Ingolstadt	05.03.1987	zerlegt 1988 Bötzel/Blankenstein (Ruhr)
E 94 091	1943	AEG 5716	Pressig-Rothenkirchen	Ingolstadt	28.06.1988	zerlegt 1992 Dück/München-Pasing
E 94 092	1943	AEG 5717	München Ost	Ingolstadt	28.06.1988	1964 kurzzeitig vermietet an ÖBB, zerlegt 1989 Trapp/Reichertshofen
E 94 093	1943	AEG 5718	München Ost	Ingolstadt	28.06.1988	Verkauf über Layritz nach Montello-Gorlago (I), zerlegt 1990
E 94 107	1943	AEG 5732	Salzburg	Ingolstadt	18.12.1987	zerlegt 1988 AW Bremen
E 94 108	1943	AEG 5733	Salzburg	Ingolstadt	15.05.1987	zerlegt 1987 Dück/München-Pasing
E 94 109	1943	AEG 5734	Rosenheim	Ingolstadt	30.10.1987	1964 kurzzeitig vermietet an ÖBB, zerlegt 1987 Walzeisen/Bous (Saar)
E 94 111	1943	AEG 5736	Bludenz	Ingolstadt	30.09.1985	zerlegt 1987 Layritz/AW M-Freimann
E 94 112	1943	AEG 5737	Augsburg	Ingolstadt	28.06.1988	Verkauf über Layritz nach Montello-Gorlago (I), zerlegt 1990
E 94 113	1943	AEG 5738	München Ost	Ingolstadt	31.08.1984	zerlegt 1987 Layritz/AW M-Freimann
E 94 116	1943	AEG 5741	München Ost	Ingolstadt	01.08.1984	1964 kurzzeitig vermietet an ÖBB, zerlegt 1987 Layritz/AW M-Freimann
E 94 117	1943	AEG 5746	Augsburg	Ingolstadt	18.12.1987	zerlegt 1988 Walzeisen/Bous (Saar)
E 94 118	1943	AEG 5743	Augsburg	Ingolstadt	18.12.1987	zerlegt 1988 Walzeisen/Bous (Saar)
E 94 119	1943	AEG 5744	Freilassing	Ingolstadt	15.12.1986	1964 kurzzeitig vermietet an ÖBB, zerlegt 1987 Dück/AW München-Freimann
E 94 120	1943	AEG 5745	Freilassing	Ingolstadt	30.05.1985	1964 kurzzeitig vermietet an ÖBB, zerlegt 1987 Layritz/AW M-Freimann
E 94 121	1943	Krauss-Maffei/SSW 16006	Kornwestheim	Ingolstadt	18.12.1987	zerlegt 1988 Walzeisen/Bous (Saar)
E 94 122	1943	Krauss-Maffei/SSW 16007	Kornwestheim	Ingolstadt	18.12.1987	zerlegt 1988 Walzeisen/Bous (Saar)
E 94 124	1943	Krauss-Maffei/SSW 16009	Kornwestheim	Ingolstadt	28.06.1988	Verkauf über Layritz nach Montello-Gorlago (I), zerlegt 1990
E 94 125	1943	Krauss-Maffei/SSW 16010	Kornwestheim	Nürnberg 2 (Rbf)	15.05.1987	zerlegt 1988 Walzeisen/Bous (Saar)
E 94 126	1944	Krauss-Maffei/SSW 16011	Kornwestheim	Ingolstadt	28.06.1988	zerlegt 1988 Dück/München-Pasing
E 94 128	1944	Krauss-Maffei/SSW 16013	Salzburg	Ingolstadt	15.12.1986	zerlegt 1987 Dück/AW München-Freimann
E 94 131	1944	Krauss-Maffei/SSW 16304	Salzburg	Ingolstadt	31.12.1984	1975/76 kurzzeitig vermietet an ÖBB, zerlegt 1987 Layritz/AW M-Freimann
E 94 132	1944	Krauss-Maffei/SSW 16305	Salzburg	Ingolstadt	18.12.1987	zerlegt 1988 MG/Völklingen (Saar)
E 94 133	1944	Krauss-Maffei/SSW 16306	München Ost	Ingolstadt	28.06.1988	Verkauf über Layritz nach Montello-Gorlago (I), zerlegt 1990
E 94 137	1946	Krauss-Maffei/SSW 16310	München Hbf	Ingolstadt	28.06.1988	Nachkriegs-Fertigbau, zerlegt 1988 AW Bremen
E 94 138	1947	Krauss-Maffei/SSW 16311	München Ost	Ingolstadt	18.12.1987	Nachkriegs-Fertigbau, zerlegt 1988 Walzeisen/Bous (Saar)
E 94 139	1951	Krauss-Maffei/SSW 16312	Augsburg	Nürnberg Rbf	31.01.1980	Nachkriegs-Fertigbau, ausgestattet mit AEG-Versuchsmotoren EKB 685, zerlegt 1983 AW München-Freimann
E 94 140	1951	Krauss-Maffei/SSW 16313	Regensburg	Nürnberg Rbf	28.10.1976	Nachkriegs-Fertigbau, Brandschaden, erste ausgemusterte 194 der DB, zerlegt 1976 AW München-Freimann
E 94 141	1952	Krauss-Maffei/SSW/BBC 16314	München Ost	Nürnberg 2 (Rbf)	30.11.1985	Nachkriegs-Fertigbau, Hochspannungssteuerung -> ab 1971 als 194 541, zerlegt 1987 Layritz/AW M-Freimann
E 94 142	1953	Krauss-Maffei/SSW/BBC 16315	Ulm	Nürnberg Rbf	27.11.1980	Nachkriegs-Fertigbau, Hochspannungssteuerung -> ab 1971 als 194 542, zerlegt 1981 Nürnberg



Loknummer	Baujahr	Hersteller und Fabriknummer	Erstbeheimatung	letztes Bw	Ausmusterung	Bemerkungen/Verbleib
E 94 145	1950	WLF/Krauss-Maffei/AEG 9105	Augsburg	Nürnberg 2 (Rbf)	28.06.1988	Nachkriegs-Fertigbau, einzige WLF-E 94 der DB, zerlegt 1989 Jost/Mülheim-Speldorf
E 94 151	1944	AEG 5858	Freilassing	Ingolstadt	15.12.1986	zerlegt 1987 Dück/AW München-Freimann
E 94 152	1944	AEG 5859	Freilassing	Ingolstadt	15.12.1986	zerlegt 1987 Dück/AW München-Freimann
E 94 155	1944	AEG 5862	Freilassing	Ingolstadt	15.05.1987	1964 kurzzeitig vermietet an ÖBB, zerlegt 1988 Bötzel/Blankenstein (Ruhr)
E 94 156	1944	AEG 5863	München Ost	Ingolstadt	15.12.1986	zerlegt 1987 Dück/AW München-Freimann
E 94 157	1944	AEG 5864	München Ost	Ingolstadt	15.12.1986	zerlegt 1987 Dück/AW München-Freimann
E 94 158	1944	AEG 5865	München Ost	Ingolstadt	28.06.1988	1992 Verkauf an Schrotthandel Heeren/Leer (Ostfriesland), 1997 Verkauf an Barbara-Birgit Pirch, 2001 HU, Einsatz bei Rail4U, 2013 erneute HU, seit 2019 Leihgabe an Hammer Eisenbahnfreunde
E 94 159	1945	AEG 5866	München Ost	Ingolstadt	31.12.1984	1964 kurzzeitig vermietet an ÖBB, zerlegt 1987 Layritz/AW M-Freimann
E 94 160	1950	AEG 7098	Nürnberg Hbf	Nürnberg 2 (Rbf)	18.12.1987	Nachkriegs-Fertigbau (AEG-Rückkauf aus Hennigsdorf (SBZ)), zerlegt 1988 MG/Völklingen (Saar)
E 94 161	1951	AEG 7171	Kornwestheim	Nürnberg 2 (Rbf)	18.12.1987	Nachkriegs-Fertigbau (AEG-Rückkauf aus Hennigsdorf (SBZ)), zerlegt 1988 Dück/München-Pasing
E 94 178	1954	Krauss-Maffei/BBC 17781/7249	Nürnberg Rbf	Nürnberg 2 (Rbf)	18.12.1987	DB-Nachbaulok, einzige DB-194 in Ozeanblau/Beige, zerlegt 1988 Dück/München-Pasing
E 94 179	1954	Krauss-Maffei/AEG 17782/7250	Nürnberg Rbf	Nürnberg 2 (Rbf)	15.12.1986	DB-Nachbaulok, zerlegt 1987 Dück/München-Pasing
E 94 180	1954	Krauss-Maffei/AEG 17783/7251	Nürnberg Rbf	Mannheim	18.12.1985	DB-Nachbaulok, zerlegt 1987 Layritz/AW M-Freimann
E 94 181	1954	Krauss-Maffei/AEG 17886/7253	Nürnberg Rbf	Nürnberg 2 (Rbf)	18.12.1987	DB-Nachbaulok, zerlegt 1988 Dück/München-Pasing
E 94 182	1954	Krauss-Maffei/AEG 17887/7253	Nürnberg Rbf	Nürnberg 2 (Rbf)	18.12.1987	DB-Nachbaulok, zerlegt 1988 Ammon/Nürnberg-Süd
E 94 183	1954	Krauss-Maffei/AEG 17933/7254	Nürnberg Rbf	Ingolstadt	30.10.1987	DB-Nachbaulok, Verkauf über Layritz nach Montello-Gorlago (I), zerlegt 1990
E 94 184	1954	Krupp/AEG 3188/7255	Nürnberg Rbf	Nürnberg 2 (Rbf)	28.06.1988	DB-Nachbaulok, zerlegt 1989 Jost/Mülheim-Speldorf
E 94 185	1954	Krupp/AEG 3189/7256	Nürnberg Rbf	Nürnberg 2 (Rbf)	28.06.1988	DB-Nachbaulok, zerlegt 1989 Jost/Mülheim-Speldorf
E 94 186	1954	Krupp/AEG 3190/7257	Nürnberg Rbf	Nürnberg 2 (Rbf)	18.12.1987	DB-Nachbaulok, zerlegt
E 94 187	1954	Krupp/AEG 3191/7258	Nürnberg Rbf	Nürnberg 2 (Rbf)	18.12.1987	DB-Nachbaulok, zerlegt 1988 Bötzel/Blankenstein (Ruhr)
E 94 188	1954	Krupp/AEG 3325/7259	Nürnberg Rbf	Mannheim	29.07.1982	DB-Nachbaulok, Unfall, zerlegt 1983 AW M-Freimann
E 94 189	1955	Krauss-Maffei/AEG 18182/7386	Heidelberg	Nürnberg 2 (Rbf)	18.12.1987	DB-Nachbaulok, zerlegt 1988 Bötzel/Blankenstein (Ruhr)
E 94 190	1955	Krauss-Maffei/AEG 18183/7387	Heidelberg	Nürnberg 2 (Rbf)	18.12.1987	DB-Nachbaulok, zerlegt 1988 Ammon/Nürnberg-Süd
E 94 191	1955	Krauss-Maffei/AEG 18184/7388	Heidelberg	Nürnberg 2 (Rbf)	28.06.1988	DB-Nachbaulok, zerlegt 1989 Jost/Mülheim-Speldorf
E 94 192	1955	Krauss-Maffei/AEG 18185/7389	Heidelberg	Nürnberg 2 (Rbf)	28.06.1988	DB-Nachbaulok, 1989 Verkauf an Bayerisches Eisenbahnmuseum Nördlingen, seit 2000 (mit Unterbrechungen) wieder betriebsfähig
E 94 193	1956	Krauss-Maffei/AEG 18186/7390	Heidelberg	Nürnberg 2 (Rbf)	28.06.1988	DB-Nachbaulok, zerlegt 1989 Jost/Mülheim-Speldorf
E 94 194	1956	Krauss-Maffei/AEG 18187/7391	Heidelberg	Nürnberg 2 (Rbf)	18.12.1987	DB-Nachbaulok, zerlegt 1989 Dück/München-Pasing
E 94 195	1956	Krauss-Maffei/AEG 18188/7392	Heidelberg	Nürnberg 2 (Rbf)	28.06.1988	DB-Nachbaulok, zerlegt 1989 Jost/Mülheim-Speldorf
E 94 196	1956	Krauss-Maffei/AEG 18189/7393	Heidelberg	Nürnberg 2 (Rbf)	30.10.1987	DB-Nachbaulok, zerlegt 1988 Walzeisen/Bous (Saar)
E 94 262	1954	Henschel/SSW 26486	Nürnberg Rbf	Nürnberg 2 (Rbf)	28.06.1988	DB-Nachbaulok, verstärkte elektrische Ausrüstung, -> ab 1971 als 194 562, zerlegt 1989 Jost/Mülheim-Speldorf

Lok- nummer	Bau- jahr	Hersteller und Fabriknummer	Erstbeheimatung	letztes Bw	Ausmus- terung	Bemerkungen/Verbleib
E 94 263	1954	Henschel/SSW 26487	Nürnberg Rbf	Nürnberg 2 (Rbf)	18.12.1987	DB-Nachbaulok, verstärkte elektrische Ausrüstung, -> ab 1971 als 194 563, 1987 vermietet an SBB, zerlegt 1988 Dück/München-Pasing
E 94 264	1954	Henschel/SSW 26488	Nürnberg Rbf	Nürnberg 2 (Rbf)	18.12.1987	DB-Nachbaulok, verstärkte elektrische Ausrüstung, -> ab 1971 als 194 564, 1987 vermietet an SBB, zerlegt 1988 MG/Völklingen (Saar)
E 94 265	1954	Henschel/SSW 26489	Nürnberg Rbf	Nürnberg 2 (Rbf)	18.12.1987	DB-Nachbaulok, verstärkte elektrische Ausrüstung, -> ab 1971 als 194 565, 1987 vermietet an SBB, zerlegt 1988 Dück/München-Pasing
E 94 266	1954	Henschel/SSW 26490	Würzburg	Nürnberg 2 (Rbf)	15.12.1986	DB-Nachbaulok, verstärkte elektrische Ausrüstung, -> ab 1971 als 194 566, 1963 kurzzeitig vermietet an ÖBB, Verkauf über Layritz nach Montello-Gorlago (I), zerlegt 1990
E 94 267	1954	Henschel/SSW 26491	Nürnberg Rbf	Nürnberg 2 (Rbf)	28.06.1988	DB-Nachbaulok, verstärkte elektrische Ausrüstung, -> ab 1971 als 194 567, 1987 vermietet an SBB, Verkauf über Layritz nach Montello-Gorlago (I), zerlegt 1990
E 94 268	1954	Krauss-Maffei/SSW 17873	Nürnberg Rbf	Nürnberg 2 (Rbf)	15.12.1986	DB-Nachbaulok, verstärkte elektrische Ausrüstung, -> ab 1971 als 194 568, 1963 kurzzeitig vermietet an ÖBB, zerlegt 1987 Dück/München-Pasing
E 94 269	1954	Krauss-Maffei/SSW 17874	Nürnberg Rbf	Nürnberg 2 (Rbf)	15.05.1987	DB-Nachbaulok, verstärkte elektrische Ausrüstung, -> ab 1971 als 194 569, 1963 kurzzeitig vermietet an ÖBB, zerlegt 1987 Walzeisen/Bous (Saar)
E 94 270	1954	Krauss-Maffei/SSW 17884	München Ost	Nürnberg Rbf	29.01.1981	DB-Nachbaulok, verstärkte elektrische Ausrüstung, -> ab 1971 als 194 570, zerlegt 1983 AW München-Freimann
E 94 271	1954	Krauss-Maffei/SSW 17885	Kornwestheim	Nürnberg Rbf	30.09.1984	DB-Nachbaulok, verstärkte elektrische Ausrüstung, -> ab 1971 als 194 571, zerlegt 1987 Layritz/AW M-Freimann
E 94 272	1954	Krauss-Maffei/SSW 17875	Nürnberg Rbf	Nürnberg 2 (Rbf)	30.10.1987	DB-Nachbaulok, verstärkte elektrische Ausrüstung, -> ab 1971 als 194 572, zerlegt 1988 MG/Völklingen (Saar)
E 94 273	1954	Krauss-Maffei/SSW 17876	Würzburg	Nürnberg 2 (Rbf)	18.12.1987	DB-Nachbaulok, verstärkte elektrische Ausrüstung, -> ab 1971 als 194 573, 1963 kurzzeitig vermietet an ÖBB, zerlegt 1989 Walzeisen/Bous (Saar)
E 94 274	1954	Krauss-Maffei/SSW 17877	Würzburg	Nürnberg 2 (Rbf)	28.06.1988	DB-Nachbaulok, verstärkte elektrische Ausrüstung, -> ab 1971 als 194 574, 1987 vermietet an SBB, zerlegt 1989 Jost/Mülheim-Speldorf
E 94 275	1954	Krauss-Maffei/SSW 17878	Nürnberg Rbf	Nürnberg 2 (Rbf)	18.12.1987	DB-Nachbaulok, verstärkte elektrische Ausrüstung, -> ab 1971 als 194 575, 1987 vermietet an SBB, zerlegt 1988 Bötzel/Blankenstein (Ruhr)
E 94 276	1954	Krauss-Maffei/SSW 17879	Nürnberg Rbf	Nürnberg 2 (Rbf)	18.12.1987	DB-Nachbaulok, verstärkte elektrische Ausrüstung, -> ab 1971 als 194 576, 1963 kurzzeitig vermietet an ÖBB, 1987 vermietet an SBB, zerlegt 1988 Jost/Mülheim-Speldorf
E 94 277	1954	Krauss-Maffei/SSW 17880	Nürnberg Rbf	Nürnberg 2 (Rbf)	29.07.1982	DB-Nachbaulok, verstärkte elektrische Ausrüstung, -> ab 1971 als 194 577, Unfall, zerlegt 1982 AW M-Freimann
E 94 278	1955	Krauss-Maffei/SSW 18190	Nürnberg Rbf	Nürnberg 2 (Rbf)	18.12.1987	DB-Nachbaulok, verstärkte elektrische Ausrüstung, -> ab 1971 als 194 578, zerlegt 1988 Walzeisen/Bous (Saar)

Lok-nummer	Bau-jahr	Hersteller und Fabriknummer	Erstbeheimatung	letztes Bw	Ausmusterung	Bemerkungen/Verbleib
E 94 279	1955	Krauss-Maffei/SSW 18191	Nürnberg Rbf	Nürnberg 2 (Rbf)	15.05.1987	DB-Nachbaulok, verstärkte elektrische Ausrüstung, -> ab 1971 als 194 579, ab 1987 DB-Museumslok, bis 2006 betriebsfähig, seit 2022 im DB-Museum Koblenz-Lützel
E 94 280	1955	Krauss-Maffei/SSW 18192	Nürnberg Rbf	Nürnberg 2 (Rbf)	18.12.1987	DB-Nachbaulok, verstärkte elektrische Ausrüstung, -> ab 1971 als 194 580, 1987 vermietet an SBB, 1987 Kauf durch Historische Eisenbahn Frankfurt (Main), Mitte der 1990er-Jahre Vermietung an IG 58 3047 in Glauchau, 2001 betriebsfähige Aufarbeitung und Einstellung bei Muldentale-EVG, 2009 Kauf durch Barbara-Birgit Pirch, 2010 erneute Aufarbeitung, Neulack in Ozeanblau/Beige als „194 178“), Unfall 2013, 2020 Überführung ins Eisenbahnmuseum Weimar
E 94 281	1956	Krauss-Maffei/SSW 18193	Nürnberg Rbf	Nürnberg 2 (Rbf)	28.06.1988	DB-Nachbaulok, verstärkte elektrische Ausrüstung, -> ab 1971 als 194 581, Ersatzteilspenderin für E 94 279, seit 2022 im DB-Museum Koblenz-Lützel
E 94 282	1956	Krauss-Maffei/SSW 18194	Nürnberg Rbf	Nürnberg 2 (Rbf)	30.10.1987	DB-Nachbaulok, verstärkte elektrische Ausrüstung, -> ab 1971 als 194 582, zerlegt 1988 AW Offenburg
E 94 283	1956	Krauss-Maffei/SSW 18195	Nürnberg Rbf	Nürnberg 2 (Rbf)	18.12.1987	DB-Nachbaulok, verstärkte elektrische Ausrüstung, -> ab 1971 als 194 583, zerlegt 1988 Bötzel/Blankenstein (Ruhr)
E 94 284	1956	Krauss-Maffei/SSW 18196	Nürnberg Rbf	Nürnberg 2 (Rbf)	18.12.1987	DB-Nachbaulok, verstärkte elektrische Ausrüstung, -> ab 1971 als 194 584, zerlegt 1988 Ammon/Nürnberg-Süd
E 94 285	1956	Krauss-Maffei/SSW 18197	Nürnberg Rbf	Nürnberg 2 (Rbf)	18.12.1987	DB-Nachbaulok, verstärkte elektrische Ausrüstung, -> ab 1971 als 194 585, zerlegt 1988 Bötzel/Blankenstein (Ruhr)



Mit einem kurzen Militärzug fährt 194 580 im Juli 1984 bei Rottendorf Richtung Würzburg
Harald Schönfeld

Deutsche Reichsbahn

 = bis heute erhaltene Lokomotiven

Lok-nummer	Bau-jahr	Hersteller und Fabriknummer	Erstbeheimatung	letztes Bw	Ausmusterung	Bemerkungen/Verbleib
E 94 007	1940	Krauss-Maffei/SSW 15683	Pressig-Rothenkirchen	-	06.03.1967	schwer kriegsbeschädigt, 1945 abgestellt Raw Dessau, nicht wieder aufgebaut, Ersatzteilspenderin
E 94 016	1940	AEG 5258	Pressig-Rothenkirchen	Engelsdorf	01.12.1987	zerlegt bis 1990 Bw Leipzig-Süd
E 94 017	1940	AEG 5259	Waldenburg-Dittersbach	Reichenbach (Vogtl)	13.07.1978	Unfall, zerlegt 1978 Raw Dessau
E 94 019	1940	AEG 5261	Waldenburg-Dittersbach	-	06.03.1967	nach Rückkehr aus UdSSR nicht wieder aufgebaut, Raw Dessau Ersatzteilspenderin
E 94 020	1940	AEG 5262	Probstzella	Engelsdorf	29.09.1985	zerlegt 1988 Bw Halle (S) P
E 94 021	1940	AEG 5263	Probstzella	Engelsdorf	12.10.1982	1982 Loknummerntausch mit 254 078, diese fortan als 254 021 ^{II} , Ausmusterung der 254 021 ^I als 254 078 ^{II} , zerlegt Raw Dessau
E 94 040	1942	Krauss-Maffei/SSW 15809	Regensburg	Engelsdorf	30.01.1992	Verkauf an Fahrzeugsammlung Bernd Falz, seit 1992 Dampflok-Museum Hermeskeil
E 94 042	1942	Krauss-Maffei/SSW 15811	Leipzig-Wahren			1954 an die -> DB abgegeben
E 94 046	1941	AEG 5325	Pressig-Rothenkirchen			1954 an die -> DB abgegeben
E 94 052	1941	AEG 5331	Pressig-Rothenkirchen	Engelsdorf	31.01.1992	1981 vermietet an VEB Braunkohlenkombinat Bitterfeld, 1994 Verkauf an Privat, 1998-2002 Eisenbahnfreunde Flügelrad Oberberg, 2002 Verkauf an PEG und betriebsfähige Aufarbeitung, Einsatz bei PEG Cargo bis 2010, danach Hinterstellung in Chemnitz-Hilbersdorf und Delitzsch, 2013 Verkauf an den Verein Freunde des historischen Lokschuppens Freilassing
E 94 054	1941	AEG 5333	Probstzella			1954 an die -> DB abgegeben



Um 1958 wurde E 94 052 der DR in Halle (Saale) aufgenommen. Halle P war das erste Heimat-Bw der Lok nach der Rückkehr aus der UdSSR Slg. Joachim Volkhardt

Loknummer	Baujahr	Hersteller und Fabriknummer	Erstbeheimatung	letztes Bw	Ausmusterung	Bemerkungen/Verbleib
E 94 055	1941	AEG 5334	Probstzella			1954 an die -> DB abgegeben
E 94 056	1942	AEG 5335	Probstzella	Engelsdorf	2001	1981 vermietet an VEB Braunkohlenkombinat Bitterfeld, ab 1981 Traditionslok VM Dresden und erneute HU, seit 1999 im Besitz des DB Museums Nürnberg, seit 2001 nicht mehr betriebsfähig, seit Sommer 2007 Museumsbahnsteig Leipzig Hbf
E 94 057	1942	AEG 5336	Probstzella	Leipzig-Wahren	10.08.1979	1979 Verkauf an VEB Braunkohlenkombinat Bitterfeld, dort bis 1982 als BKK 1-1121, anschließend Ersatzteilsponderin, zerlegt 1983 Leipzig-Wahren
E 94 058	1942	AEG 5337	Probstzella	Leipzig-Wahren	01.10.1979	1979 Verkauf an VEB Braunkohlenkombinat Bitterfeld, dort bis 1992 als BKK 1-1122 im Tagebau Golpa Nord, Verkauf an Freilichtmuseum Ferropolis Gräfenhainichen, seit 2008 Eisenbahnmuseum Falkenberg
E 94 059	1942	AEG 5338	Waldenburg-Dittersbach	Engelsdorf	31.01.1992	1993 an IGE Werrabahn e. V., seit 1996 Leihgabe im Eisenbahnmuseum Chemnitz, 2005 Pläne zur Aufarbeitung gescheitert
E 94 065	1942	AEG 5409	Schlauroth	Engelsdorf	12.02.1981	Unfall, zerlegt 1981 Raw Dessau
E 94 066	1942	AEG 5410	Schlauroth	Engelsdorf	31.01.1992	Verkauf an Fahrzeugsammlung Bernd Falz, seit 1992 Dampflok-Museum Hermeskeil
E 94 069	1942	AEG 5413	Schlauroth	Engelsdorf	13.06.1988	zerlegt 1989 Bw Engelsdorf
E 94 078	1942	AEG 5482	Schlauroth	Engelsdorf	12.12.1984	1982 Loknummerntausch mit 254 021, aufgearbeitet als 254 021 ^{II} (Ausmusterung der 254 021 ^I als 254 078 ^{II}), zerlegt 1985 Raw Dessau
E 94 082	1942	AEG 5486	Schwarzach-St. Veit	Engelsdorf	20.12.1982	1982 Verkauf an VEB Braunkohlenkombinat Bitterfeld, dort bis 1985 als BKK 1-1179, zerlegt 1993 Falkenberg (Elster)
E 94 089	1943	Krauss-Maffei/SSW	Schwarzach-St. Veit	Engelsdorf	01.09.1982	1982 Verkauf an VEB Braunkohlenkombinat Bitterfeld, dort bis 1989 als BKK 1-1121, zerlegt 1993 Falkenberg (Elster)
E 94 096	1943	AEG 5721	Bludenz	Zwickau	30.05.1974	Brandschaden, zerlegt 1975 Raw Dessau
E 94 106	1943	AEG 5731	Probstzella	Engelsdorf	31.01.1992	letzte planmäßig eingesetzte 254 der DR, 1992 Verkauf an Privat, Leihgabe an Eisenbahnfreunde Traditions-Bw Staßfurt, 1995 an Eisenbahnmuseum Bayerischer Bahnhof zu Leipzig, 1999 an Förderverein Bw Arnstadt/hist. e. V., 2005 an Thüringer Eisenbahnverein Weimar, seit 2011 in dessen Besitz
E 94 110	1943	AEG 5735	Waldenburg-Dittersbach	Engelsdorf	31.01.1992	Verkauf an Fahrzeugsammlung Bernd Falz, ab 1994 in Basdorf, danach im Eisenbahnmuseum Hermeskeil
E 94 114	1943	AEG 5739	Rosenheim	Engelsdorf	13.06.1989	zerlegt 1989 Bw Leipzig Hbf Süd
E 94 115	1943	AEG 5740	Rosenheim	Engelsdorf	31.01.1990	zerlegt 1990
E 94 153	1944	AEG 5860	Waldenburg-Dittersbach	Engelsdorf	31.01.1992	1980/81 vermietet an VEB Braunkohlenkombinat Bitterfeld, zerlegt 1994 Großsteinberg
E 94 154	1944	AEG 5861	Waldenburg-Dittersbach	Engelsdorf	14.05.1987	zerlegt 1987 Raw Dessau

Auf dem Gebiet der wiedererrichteten Republik Österreich verblieben 1945 insgesamt 44 E 94, die ab 1953 von den Österreichischen Bundesbahnen (ÖBB) als Reihe 1020 mit neuen durchlaufenden Ordnungsnummern bezeichnet wurden. 1954 kamen noch die Nachbauloks 1020.45 bis 1020.47 hinzu.

Engelsdorfer Impressionen: 254 069 und einige Schwesterloks pausieren im August 1989 in dem Bw bei Leipzig Uwe Miethe





Die Baureihe E 94/194 der Bundesbahn

Heimisch stets im Süden

Bei der jungen Deutschen Bundesbahn war die E 94 aus dem schweren Güterzugdienst nicht wegzudenken. Mit zwei Nachbauserien wuchs der Bestand auf 124 Maschinen. Bis 1976 blieben sie vollzählig und auch danach konnte die DB noch nicht so bald auf diese Altbau-Elloks verzichten

Von Konrad Koschinski/GM



Parade der Güterzug-Elloks im Bw Mannheim Rbf im September 1979: Trotz der jüngeren Konkurrenz von 140, 150 und 151 kann sich die 194 lange behaupten; bis zum Dienstende 1988 fährt sie sogar TEEM-Züge H. Schönfeld; C. Bellingrodt/Slg. Brinker (u.)

Höchstgeschwindigkeit 90 km/h, das reicht Ende der 1950er für manche höhere Aufgabe. Im August 1957 bespannt E 94 109 mit einer E 16 den D 453 „Kärnten-Express“ Klagenfurt – Ostende zwischen Salzburg und München (Bild bei Simsee (Obb))



Am 10. April 1968 bringt E 94 266 einen Güterzug von Hagen-Vorhalle nach Aschaffenburg und kommt durch Altenhudem. Erst seit kurzem zählt diese Strecke zum E 94-Revier

Horst Dahms/Slg. EF
Berlin/Eb-Stiftg.

Schritt für Schritt hatte die Deutsche Reichsbahn der Westzonen nach 1945 Kriegsschäden beseitigt und den Betrieb in Gang gebracht. Daran änderte sich auch grundsätzlich nichts, als zum 7. September 1949 die Umbenennung in Deutsche Bundesbahn (DB) verfügt wurde. Noch immer hatte die elektrische Traktion ihren Schwerpunkt im Süden des Netzes – und so umfasste das Einsatzgebiet der E 94 im Wesentlichen die schon während des Krieges befahrenen Strecken in Süddeutschland. Dies waren:

- Kornwestheim – Stuttgart – Ulm – Augsburg – München (über die Geislinger Steige)

- München – Rosenheim – Kufstein bzw. – Salzburg
- München – Landshut – Regensburg
- Augsburg – Treuchtlingen – Nürnberg
- Nürnberg – Bamberg – Probstzella (über die Frankenwaldbahn), zunächst bis Falkenstein (Zonengrenze)

Nichtsdestotrotz hatte es bei Bestand und Beheimatung in den ersten Nachkriegsjahren einige Veränderungen gegeben. Ende 1946 beheimateten zehn Bahnbetriebswerke Loks der E 94 (siehe Kasten S. 32). Doch hatte das durch die Zonengrenzziehung in eine Randlage geratene Bw Pressig-Rothenkirchen schon die



In München-Allach wartet vor der Lok- und Panzerschmiede Krauss-Maffei, in der sie 1946 gefertigt wurde, 194 137 im Mai 1988 mit der Übergabeleistung nach München-Milbertshofen Peter Schrickler

Die Vorgeschichte

E 94 in Westdeutschland 1945 bis 1949

Unmittelbar nach Kriegsende am 8. Mai 1945 waren 65 Lokomotiven der Baureihe E 94 in Süddeutschland vorhanden, jedoch mehr als die Hälfte davon war nicht betriebsfähig. Am 24. Mai 1945 übernahm die Deutsche Reichsbahn der Westzonen auch die von der AEG gelieferte E 94 159. Kaum zwei Monate später war diese dem Bw München Ost zugeteilte Lok an der schlimmsten Eisenbahnkatastrophe im Deutschland der Nachkriegszeit beteiligt: Am 16. Juli 1945 fuhr sie mit einem US-Militärzug zwischen Aßling und Ostermünchen (Strecke München – Rosenheim) auf einen liegengeliebenen Zug mit Kriegsgefangenen auf. Dessen hölzerne Behelfs-Personenwagen wurden größtenteils zerstört, 102 Menschen starben. Die E 94 159 wurde repariert und am 21. September 1945 im olivgrünen Anstrich der US Army erneut in Dienst gestellt.

Im Rahmen eines Loktausches mit den (damals so heißen) Österreichischen Staatseisenbahnen kehrten die in Bludenz verbliebenen E 94 073 und 108 im Herbst 1945

meisten E 94 nach Bamberg und Nürnberg Rbf abgegeben, die vorerst letzte wanderte im Mai 1950 ab. Die Aufgaben der E 94, so den Schubdienst auf der ab Juni 1950 wieder bis zum DR-Bahnhof Probstzella mit Elektrotraktion befahrbaren Frankwaldrampe, übernahmen Stangen-Elloks der Baureihe E 91. Hingegen entwickelte sich das Bw Nürnberg Rbf bis Mitte der 1950er-Jahre zur Hochburg der E 94.

Ebenfalls in den späten 1940er-Jahren wuchs der Bestand der E 94 an. Zu den Ende 1946 gezählten 68 Exemplaren gesellten sich noch im Februar 1947 Lok E 94 138 (eine Fertigbaulok von Krauss-Maffei) und im November 1948 die aufgearbeitete E 94 032. Sie

zum Bw Augsburg zurück. Damit verfügte die Reichsbahn West („Oberbetriebsleitung United States Zone“) in den Direktionsbezirken Augsburg, München, Nürnberg und Stuttgart über 68 Lokomotiven der Baureihe E 94. Hiervon schied die kriegsbeschädigte E 94 010 im Januar 1946 aus dem Bestand. Die im Juni 1946 von Krauss-Maffei gelieferte E 94 137 glich diesen Verlust wieder aus. Bei ihr handelte es sich um die erste von neun „Fertigbaulokomotiven“ der Baureihe E 94, die bei Kriegsende in den Lokfabriken angearbeitet waren und im Auftrag der Reichsbahn (West) bzw. Deutschen Bundesbahn komplettiert wurden (siehe auch S. 20–22, 23–25).

Ende 1946 verteilten sich die 68 Maschinen auf die Bahnbetriebswerke Augsburg (13), Bamberg (1), Freilassing (7), Kornwestheim (15), München Ost (16), Neu-Ulm (2), Nürnberg Rbf (4), Pressig-Rothenkirchen (2), Rosenheim (7) und Treuchtlingen (1). Viele Loks waren noch immer nicht betriebsfähig, ihre Aufarbeitung zog sich bis 1948 hin. KK

kam zum Bw Regensburg, das seit 1947 E 94 beheimatete und mit der Aufnahme des elektrischen Betriebs auf der Strecke nach Nürnberg weitere Zugänge verzeichnete. Insgesamt wurde der Regensburger Bestand auf 14 Maschinen aufgestockt.

Auch das Bw Ulm erfuhr eine Aufwertung: 1951 wechselten vor allem Kornwestheimer E 94 dorthin, um wie die im benachbarten Neu-Ulm stationierten Schwesterloks „aus der Mitte heraus“ Güterzüge zwischen München und Kornwestheim zu fahren.

Nachbauten und Zugänge

Bei der jungen Bundesbahn war die E 94 die stärkste Güterzug-Ellok und für die elektri-

sche Traktion ein eminent wichtiger Faktor. Eine Alternative zu ihr gab es seinerzeit nicht und so erklärt sich, dass die DB bestrebt war, noch mehr dieser Sechssacher zu beschaffen. Von November 1950 bis März 1953 ergänzten weitere sieben Fertigbaue 94 den Bestand, darunter die mit Hochspannungssteuerung ausgerüsteten Lokomotiven E 94 141 und 142. Nun verfügte die Bundesbahn über 77 E 94. Für die bald zu elektrifizierenden Strecken benötigte sie dringend weitere Co'Co'-Güterzugloks. Obwohl die Entwicklung der E 50 eingeleitet war, bestellte sie mit zwei Aufträgen insgesamt 43 Nachbau-E 94. Diese wurden von 1954 bis 1956 als E 94 178 bis 196 sowie mit leistungsstärkeren Motoren und Transformatoren als E 94 262 bis 285 (Unterbaureihe E 94²) geliefert, davon die E 94 270 und 271 mit Hochspannungssteuerung.

Damit nicht genug: Wohl über eine „Strohfirma“ sondierte die DB beim Eisenbahnministerium der DDR die Möglichkeit, aus der UdSSR zurückgekehrte E 94 zu erwerben. Daraufhin rollten im Januar/Februar 1954 die E 94 042, 046, 054 und 055 vom Reichsbahnausbesserungswerk Dessau via Probstzella zum Ausbesserungswerk München-Freimann. Im Gegenzug gelangten Dampflokersatzteile und Fahrdrabt zur Deutschen Reichsbahn in der DDR. Die Überholung der malträtierten Maschinen, so das Aufarbeiten oder Tauschen der brachial ans russische Breitspurmaß angepassten Radsätze und die Neujustierung der durch die Mittelpufferkupplung verzogenen Drehgestelle, erforderte einen hohen Aufwand. Von Juni bis November 1954 gingen die Lokomotiven dann bei der Bundesbahn wieder in Betrieb.

Lange Zeit 124 Loks

Im Zeitraum 1954 bis 1959 dehnte sich das Kerneinsatzgebiet der E 94 auf weitere neu elektrifizierte Hauptabfuhrstrecken aus:

- (Kornwestheim –) Mühlacker – Bruchsal – Heidelberg – Mannheim (1954–1956)
- (Nürnberg –) Fürth – Würzburg – Veitshöchheim (1954)
- Veitshöchheim – Aschaffenburg via Spessarttrampe (1957)
- Regensburg – Passau (1959)

Den Mehrbedarf beim Bw Nürnberg Rbf für den im Oktober 1954 auf Elektrotraktion umgestellten Streckenabschnitt bis Veitshöchheim deckten vor allem die 1954/55 meist in Nürnberg erstbeheimateten E 94 der ersten Nachbauserie (E 94 178 bis 188 und 262 bis 277) ab. Vier E 94² gelangten fabrikneu zum Bw Würzburg.

Für die Leistungen auf der ab Juni 1956 von Mühlacker bis Mannheim elektrisch betriebenen Strecke wies die DB die zur zweiten Nachbauserie gehörenden E 94 189 bis 196 dem Bw Heidelberg zu. Im Hinblick auf die Elektrifizierung der Main-Spessart-

Bahn bis Aschaffenburg erhielt das Bw Nürnberg Rbf 1955/56 die E 94 278 bis 284, die zuletzt abgenommene E 94 285 kam im Juli 1956 zum Bw Rosenheim.

Damit war der viele Jahre lang konstante Bestand von 124 Lokomotiven der Baureihe E 94 erreicht. Ende 1956 verteilten sie sich auf die Bw Augsburg (12), Bamberg (1), Heidelberg (8), Kornwestheim (13), München Ost (6), Neu-Ulm (11), Nürnberg Rbf (27!), Pressig-Rothkirchen (1), Regensburg (14), Rosenheim (8), Treuchtlingen (3), Ulm (7) und Würzburg (13).

Die in Pressig-Rothkirchen beheimatete E 94 137 war eine der von 1955 bis 1960 im häufigen Wechsel dort stationierten E 94 für Schubdienste auf der Frankenwaldrampe sowie lokale Reise- und Güterzugleistungen. Nach dem erneuten Ende der Beheimatung in Pressig-Rothkirchen kamen E 94 erst nach dem 1967 vorgenommenen Abzug der E 91 wieder planmäßig bis Probstzella.

Mit Schub über den Spessart

Die Ausdehnung des elektrifizierten Netzes bei der Bundesbahn erweiterte Schritt für Schritt das Einsatzgebiet auch der E 94. Mit Aufnahme des elektrischen Betriebs bis Aschaffenburg am 26. September 1957 erreichte die Verwendung beim Bw Nürnberg Rbf einen ersten Höhepunkt: Laufplanmäßig wurden dort nun 22 „Krokodile“ benötigt. Im Frühjahr 1958 begann die Bundesbahndirektion Nürnberg jedoch, die E 94 beim Bw Aschaffenburg zu konzentrieren.

Neben der Beförderung schwerer Güterzüge zwischen Aschaffenburg und Nürnberg oblag den Aschaffener Maschinen (allesamt leistungsgesteigerte E 94²) der Schiebedienst auf der Spessartrampe Laufach – Heigenbrücken.

Die in Heidelberg und ab Herbst 1957 auch in Mannheim beheimateten E 94 waren hauptsächlich zwischen Kornwestheim und Mannheim unterwegs. Für die Kornwestheimer E 94 kamen ab Juni 1958 Leistungen auf der über Mühlacker hinaus elektrifizierten Strecke nach Karlsruhe hinzu,

Zwischen 1958 und 1961 wurde der Bestand der E 94 auf einige Bahnbetriebswerke konzentriert

ein Jahr später im Neckartal bis Heilbronn. Regensburger E 94 wendeten ab Juni 1959 auch in Passau.

Im Zuge der von 1958 bis 1961 vorgenommenen Konzentration des Betriebsmaschinendienstes endete die Beheimatung der E 94 in Treuchtlingen, Würzburg, Neu-Ulm, Pressig-Rothkirchen und Ulm, vorerst auch in Mannheim und Nürnberg Rbf. Dafür wuchsen die Bestände in Aschaffenburg auf 24, in Augsburg auf 25 und in Kornwestheim auf 28 Loks.

Nordwärts bis Hagen

Die weitaus meisten E 94², darunter die E 94 270 und 271 mit Hochspannungssteue-

rung sowie die ebenfalls damit bestückten E 94 141 und 142, waren ab Ende 1961 in Aschaffenburg stationiert, ab August 1965 alle 24 E 94². Ab Mai 1965 konnte von Frankfurt (Main) bzw. Hanau über die Main-Weser-Bahn und die Ruhr-Sieg-Strecke bis Hagen elektrisch gefahren werden. Fortan liefen Aschaffener E 94 regulär bis Hagen-Vorhalle.

Das Einsatzgebiet der Münchner und Rosenheimer Loks umfasste neben ihren Stammstrecken München – Salzburg und Rosenheim – Kufstein seit Mai 1962 auch die Strecke via Ingolstadt und durchs Altmühltal bis Treuchtlingen (– Nürnberg, ab Frühjahr 1965 weiter bis Würzburg). Zum Winterfahrplan 1965/66 wechselten die Rosenheimer E 94 aber komplett zum Bw Ingolstadt, wo Transportaufgaben für die Mineralöl- und Autoindustrie zu erfüllen waren.

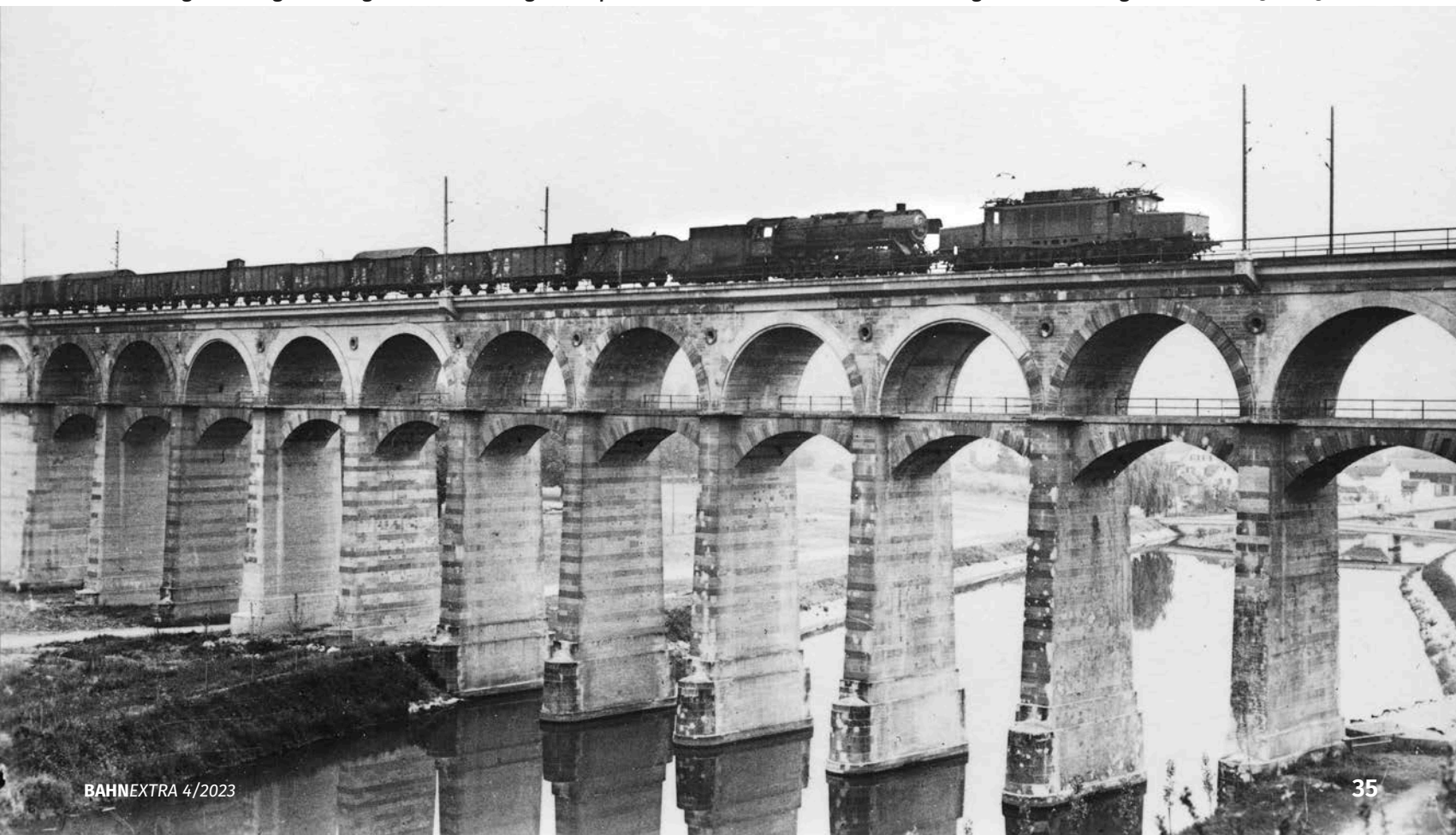
Bis Villach und zum Brenner

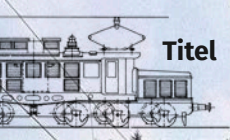
Im Zuge der zwischen Deutscher Bundesbahn und Österreichischen Bundesbahnen (ÖBB) vereinbarten Lokomotivdurchläufe gelangten ab 1965 Regensburger Loks bis Linz und unter anderem Münchner E 94 bis Innsbruck und zum Brenner; dafür fuhren ÖBB-1020 – nach 1945 in Österreich verbliebene E 94 – bis München. Im Winter 1969/70 erreichten Regensburger E 94 über die Tauernbahn sogar Villach, später wendeten dort Ingolstädter Maschinen.

Zum Winterfahrplan 1969/70 endete die Beheimatung der seit Anfang 1968 als 194

Neben Bayern ist Baden-Württemberg in den frühen DB-Jahren das Haupteinsatzgebiet der E 94. Im Juni 1952 teilen sich E 94 121 und 44 1030 die Beförderung einer langen Reihe gedeckter Güterwagen und poltern damit über das Enzviadukt bei Bietigheim nahe Stuttgart

Carl Bellingrodt/Slg. Brinker





Die ozeanblau-beige 194 178 war der Paradiesvogel unter den E 94; im September 1979 rollt die Einzelgängerin mit Dg 54652 aus Ulm die Geislinger Steige hinab

Prof. W. Hager/Eb.-Stiftg.



Mit einem Güterzug nach Süden fährt 194 585 im Jahr 1981 durch den Bahnhof Bebra. Wie hier kamen die „Krokodile“ des Bw Nürnberg Rbf regelmäßig nach Osthessen

Günter Hauthal/Eb.-Stiftg.

Als ein langjähriges 194er-Revier ging die Frankenwaldbahn in die Annalen ein. 194 045 hat die Steigung überwunden und zieht den Zug durch Ludwigsstadt in Richtung Probstzella

Manfred Blumeier



bezeichneten Altbau-Ellok in Heidelberg und Kornwestheim. Auf der Geislinger Steige leisteten neben 193ern des Bw Kornwestheim fortan Augsburg 194 Dienst als Schiebelok. Am 31. Dezember 1969 verteilten sich die 124 Maschinen auf die Bw Aschaffenburg (33), Augsburg (26), Ingolstadt (16), Mannheim (23), München Ost (12) und Regensburg (14).

Im Rheintal bis Basel – auf der Gäubahn bis Singen

Im Winter 1970/71 übernahmen vom Bw Haltingen eingesetzte Mannheimer 194 von Freiburger 191ern den Übergabedienst zwischen Basel Badischer Bahnhof und Basel SBB. Diverse Mannheimer Laufpläne enthielten in den 1970er-Jahren Leistungen nach Basel, Kornwestheim, München, Saarbrücken, Mainz-Bischofsheim, Oberlahnstein, Würzburg, Bebra, Göttingen und Kassel Rbf. Außerplanmäßig stießen die „Krokodile“ sogar bis ins Ruhrgebiet und nach Seelze sowie Lehrte vor.

Nach Aufnahme des elektrischen Betriebs auf der Gäubahn bis Hattingen und von Villingen bis Konstanz am 20. September 1977 bildeten Leistungen zwischen Kornwestheim und Singen einen neuen Einsatzschwerpunkt. Im Sommer 1980 erreichten die 14 im Hauptplan beschäftigten Mannheimer 194 mit 713 Kilometern pro Tag den höchsten Durchschnittswert, dazu trugen Durchgangsgüterzüge (Dg) mit Langläufen wie Mannheim Rbf – Schweinfurt – Nürnberg Rbf und Rosenheim – Mannheim Rbf bei.

Rampendienst auch im Frankenwald

Das Bw Aschaffenburg hatte 1970/71 noch 25 Planloks beschäftigt, davon sechs 194.0 im Zug- und Schiebedienst auf der Frankenwaldbahn zwischen Lichtenfels und Probstzella. Die im 14-tägigen Hauptplan eingesetzten 194.2 kamen via Ruhr-Sieg-Strecke bis Hagen, im Süden erreichten sie Freilassing. Die „E 94 H“ mit Hochspannungssteuerung (194 141, 142, 270, 271) liefen in einem Dreitägigen Plan zwischen Aschaffenburg und Nürnberg, zwei 194.2 schoben auf der Spessarttrampe.

Gemäß Verfügung vom 28. Dezember 1970 wurden alle 194.2 sowie die 194 141 und 142 in die Baureihe 194.5 umgezeichnet; vorausgegangen war einen Monat zuvor die generelle Anhebung der Höchstgeschwindigkeit dieser Loks von 90 auf 100 km/h.

Inzwischen besaß die Bundesbahn, anders als in den 1950er-Jahren, neben den E 94 eine große Zahl weiterer Elektroloks für den schweren Güterzugdienst. Mit der vierachsigen E 40/140 und vor allem der sechsachsigen E 50/150 sowie der (ab 1972 ausgelieferten) 151 standen im Vergleich zur E 94/194 modernere Triebfahrzeuge zur Verfügung. Auf die Zahl und die Unterhaltung der 194 wirkte sich das aber noch nicht aus.



Ein trauriger Anlass führt neun „Krokodile“ am 10. August 1988 auf die rechte Rheinstraße: Im Gefolge einer 150 werden 194 576, 013, 575, 063, 045, 585, 583, 160 und 187 als Schadzug 83462 zum Zerlegen nach Speldorf überführt (Aufnahme in Kaub am Rhein)

Joachim Bügel/Eisenbahnstiftung

te. Der im Sommer 1983 auf 21 E 94 gesunkene Planbedarf stieg im Sommer 1985 nochmals auf 35 Maschinen. Nun kamen bisherige Mannheimer Leistungen auf der Gäubahn hinzu. Außerdem bespannten die 194er nach Aufnahme des elektrischen Betriebs zwischen Ansbach und Goldshöhe alle Durchgangsgüterzüge Nürnberg – Stuttgart/Kornwestheim. Die seit Fristablauf der 194 571 (November 1983) als einzige „E 94 H“ noch aktive 194 541 leistete Dienst auf der Frankenwaldbahn, wurde aber im Juli 1985 schadhaft abgestellt.

Ab 1986 rapider Niedergang

Die schon vorher gemeinsam mit Ingolstädter Maschinen eingesetzten 194er des Bw Augsburg wechselten Ende Januar 1986 vollends zum Bw Ingolstadt. Ende Mai 1986 gab das Bw Mannheim seine letzten 194er nach Nürnberg ab. Mit Ausmusterungen per 15. Dezember 1986 reduzierte die DB den Bestand von 101 auf 85 Maschinen: 40 in Ingolstadt und 45 in Nürnberg. Angesichts des rückläufigen Frachtaufkommens rollten die „Krokodile“ im Jahr 1987 größtenteils aufs Abstellgleis, zumal die Abnahme der auch für den Güterzugdienst bestimmten Serien-Elloks der Baureihe 120 begann. Insgesamt acht Nürnberger 194.5 wurden von Mai bis Oktober 1987 an die Schweizerischen Bundesbahnen vermietet.

Das Bw Nürnberg 2 beschäftigte im Sommer 1987 planmäßig noch vier 194er, davon zwei vom Bw Aschaffenburg eingesetzte 194.5 auf der Spessartrampe, bis der Schiebedienst am 25. September auf die Baureihe 150 übergang. Im Herbst gab es nochmals einen viertägigen Sonderumlauf zur Zuckerrüben-Kampagne.

Ende 1987 umfasste der Bestand noch 30 Maschinen: 17 des Bw Ingolstadt und 13


des Bw Nürnberg 2 (davon zehn ans Bw Ingolstadt verliehen). Einzig das Bw Ingolstadt setzte ab 8. Januar 1988 die Baureihe 194 planmäßig ein. Ihr regulärer Schiebedienst war jetzt auch auf der Geislinger Steige passé. Immerhin kamen die Elloks im 21-Tage-Plan noch bis Kornwestheim, Nürnberg, Regensburg, Passau, München, Weilheim, Salzburg und zum Brenner. Zum Repertoire gehörten weiterhin Ölzüge zwischen Vohburg BP und Nürnberg-Eibach sowie der „BMW-Verkehr“ ab Dingolfing.

Am Wochenende 28./29. Mai 1988 hieß es Abschied nehmen. Die letzten Planleistungen erbrachten am Sonntag die 194 112 mit dem TEEM 40814 Brenner – München Süd

sowie die 194 158 mit dem Lg 49892 von Hall in Tirol nach Regensburg Ost und von dort mit dem Dg 54863 nach München Ost Rbf. Mit Ausmusterung aller 30 noch im z-Park geführten Exemplare per 28. Juni 1988 endete die Geschichte der E 94 bei der DB. Die meisten Loks wurden verschrottet, nur sieben haben überlebt (siehe S. 26–31).

Resümee

Blickt man auf die Bundesbahnzeit der E 94 zurück, so war die Baureihe irgendwann mal auf fast allen elektrifizierten Hauptstrecken Süddeutschlands planmäßig anzutreffen, ausgenommen die Schwarzwaldbahn zwischen Offenburg und Villingen und die Höllentalbahn. Obwohl ihr Aktionsradius im Norden bis Hagen, Kassel und Göttingen reichte, blieben die Maschinen immer in süddeutschen Bahnbetriebswerken beheimatet. Bis Mitte der 1950er-Jahre beherrschten die E 94 souverän den schweren Güterzugdienst mit Elektrotraktion. Leistungsstärkere Konkurrenz erschien zwar ab 1957 mit den E 50, mit der Ausdehnung des elektrifizierten Streckennetzes wuchs aber auch das Einsatzgebiet der E 94. Die Beschaffung der 170 von 1972 bis 1977 gelieferten Loks der Baureihe 151 wirkte sich noch nicht auf den 194er-Bestand aus, doch nahmen die neuen Sechsscher den Co'Co'-Veteranen hochwertige Leistungen ab. Gleichwohl mischten die „Krokodile“ selbst im TEEM-Verkehr bis zum Finale mit.

Damit zählten die E 94/194 lange Zeit zu den Leistungsträgern der Bundesbahn und verdienten sich in zahlreichen Einsatz- und Aufgabengebieten ihre Meriten. Das trug – neben ihrer kraftvollen Erscheinung – erheblich zu dem Ansehen bei, das sie bis heute bei Eisenbahnern und Eisenbahnfreunden haben. 

Übersicht E 94/194 der DB

Wo und wann stationiert?

Bw	Zeitraum
Aschaffenburg	1958–1975
Augsburg	bis 1986
Bamberg	1945/46 und 1956/57
Freilassing	bis 1950 und 1974–1983
Heidelberg	1955–1969
Ingolstadt	1965–1988
Kornwestheim	bis 1969
Mannheim	1957–1959 und 1969–1986
München Ost	bis 1974
Neu-Ulm	1946–1959
Nürnberg Rbf	1946–1948, 1950–1961 und 1972–1988
Pressig-Rothenkirchen	bis 1950 und 1955–1960
Regensburg	1947–1973
Rosenheim	bis 1965
Treuchtlingen	1946/47, 1949/50 und 1956–1958
Ulm	1951–1961
Würzburg	1954–1958

Anspruchsvolles Intermezzo

Von 1966 an kamen E 94 auf der kurz zuvor elektrifizierten Ruhr-Sieg-Strecke zum Einsatz. Die rund zehnjährige Dienstzeit auf dieser Strecke fand bei Eisenbahnfreunden wenig Beachtung – ist aber hinsichtlich der erbrachten Leistungen durchaus bemerkenswert *Von Dr. Rolf Löttgers*

Zwischen Mai und August 1965 verlegte die DB fünf E 94⁰ und ebenso viele E 94² von Kornwestheim bzw. München Ost nach Aschaffenburg, so dass der Bestand an E 94 dort auf 31 Maschinen anwuchs. Mit diesen Umstationierungen waren alle 24 in den Jahren 1954 bis 1956 gebauten E 94², also E 94 262–285, in Aschaffenburg beheimatet. Der Grund für diese Maßnahme war die geplante Übernahme von schweren Güterzugleistungen durch Aschaffener E 94 auf der seit dem 14. Mai 1965 elektrifizierten Ruhr-Sieg-Strecke. Klingensteiner/Ebener schreiben dazu im Jahresrückblick 1965/66 in der Hauszeitschrift „Die Bundesbahn“:

„Im schweren Güterzugdienst auf der Ruhr-Sieg-Strecke setzt die Bundesbahndirektion Wuppertal Lokomotiven der Baureihe E 50 und die Bundesbahndirektion Nürnberg Lokomotiven der Baureihe E 94² mit einem mit der E 50 vergleichbaren Betriebsprogramm ein. Dadurch wurde es möglich, einen Teil der für die Ruhr-Sieg-Strecke vorgesehenen Lokomotiven der Baureihe E 50 auf den Strecken Bruchsal – Ulm und Karlsruhe – Kornwestheim einzusetzen und die planmäßige Last der Güterzüge in der Verkehrsbeziehung Gremberg – Süddeutschland zu erhöhen.“

Im Schatten der E 50

Seit Inkrafttreten des Sommerfahrplans 1966 gab es für die Ruhr-Sieg-Strecke elektrische Lokomotiven in ausreichender Zahl, so dass auch die Güterzüge elektrische Fahrzeuge erhalten konnten – die Eckeseyer E 50 und Aschaffener E 94² für Lasten über 1.600 Tonnen und die E 40 für Züge bis zu 1.600 Tonnen. Zunächst allerdings standen die Aschaffener Maschinen auf der Ruhr-Sieg-Strecke etwas im Schatten der Eckeseyer E 50. Unter den 78 Elloks, die in zehn Dienstplänen im Fahrplanjahr 1966/67 vom 22. Mai 1966 an bei der DB dienstplanmäßige Laufleistungen je Tag von 650 Kilometern und mehr erreichten, war keine E 94. Nur das Bw Hagen-Eckesey kam mit einem achttägigen Laufplan für ihre E 50 auf durchschnittlich 676 Kilometer/Tag. Auch im Fahrplanjahr 1967/68 verzeichnete das „DB-Ranking“ keine herausragende Leistung für die Aschaffener E 94. Unter den 77 Elloks, die in elf Dienstplänen im Schnitt mehr als 700 Kilometer je



E 94 280 befördert am 27. Juli 1965 nachmittags einen bunt gemischten Durchgangsgüterzug Richtung Süden und fährt gleich in den Buchholzer Tunnel ein (o.). Auf dem ersten Wagen hinter der Lok wird der Kessel einer Neubaudampfloks der Baureihe 23 mitgeführt (u.). Zehn Jahre lang, bis 1975, konnte man die E 94 auf der Strecke zwischen Hagen und Siegen im Einsatz erleben

Aufnahmen des Beitrags: Dr. Rolf Löttgers





28. Juli 1965: Der gleiche Zuglauf wie auf Seite 39, nur einen Tag später. Die Ruhr-Sieg-Strecke war damals noch dicht belegt mit Güterzügen. Der nicht minder lange Zug in der Gegenrichtung ist mit einer Hagener E 50 bespannt



Schwerstarbeit: Die mittlerweile auf 194 285-3 umgezeichnete Aschaffener Lok überquert am 15. März 1969 mit ihrem Ganzzug, bestehend aus 22 mit Kraftwerkskohle beladenen OOt-Wagen, die Lenne und erreicht gleich anschließend den Hünengraben-Tunnel



Tag leisteten, war nur das Bw Hagen=Eckesey mit einem siebentägigen Plan mit durchschnittlich 727 Kilometern vertreten.

Für drei Jahre die längsten Langläufe aller Zeiten

Erst mit Beginn des Sommerfahrplans am 26. Mai 1968 kamen auch die Aschaffener E 94, mittlerweile umgezeichnet auf Baureihe 194, „zum Zuge“. In einem viertägigen Laufplan brachten es die Aschaffener Maschinen im Schnitt auf 744 Kilometer je Tag. Die herausragendste Leistung war dabei der Langlauf des Dg 6170 über 642 Kilometer von Hagen-Vorhalle bis München. Damit belegte das Bw Aschaffenburg den Spitzenplatz unter den Güterzug-Langläufen. Ein Jahr später erreichte der weiterhin mit Aschaffener Maschinen gefahrene Langlauf Vorhalle – München mit Dg 6176 und Dg 6170 im „Ranking“ immerhin noch den zweiten Platz. Spitzenreiter war die Baureihe 140 des Bw Seelze mit



dem Sg 5578 Hamburg-Eidelstedt – Augsburg mit 771 Kilometer. Gelegentlich kamen die E 94 außerplanmäßig auch über Vorhalle hinaus bis nach Hamm und Münster bzw. bis nach Wuppertal.

Im Jahresrückblick auf den Zugförderungsdienst im Fahrplanjahr 1971/72 wurden die Aschaffener Langläufe von Hagen-Vorhalle bis München vor Dg 6670 und Dg 9234 zum letzten Mal erwähnt. Die Zukunft nicht nur auf der Ruhr-Sieg-Strecke gehörte den Eckeseyer Neubauloks E 50, die in einem 18-tägigen Plan durchschnittlich 713 Kilometer/Betriebstag zurücklegten.


In die Einsatzgeschichte der E 94 gingen die drei Jahre von 1968 bis 1971 aber auch ein. Solche Langläufe haben die Sechsscher weder vorher noch nachher in ihrer Dienstzeit erbracht.

Langsamer Abschied aus dem Lennetal
Mit dem Beschluss der DB, alle sechsachsigen Güterzugloks bei der BD Nürnberg im

Bw Nürnberg Rbf zusammenzuziehen, wurde ab Winter 1972/73 der Aschaffener Bestand schrittweise abgebaut. Die letzten E 94 wechselten zum 31. Mai 1975 zum Bw Nürnberg Rbf. Parallel dazu wurde ihr Einsatz auf der Ruhr-Sieg-Strecke zurückgefahren, wo mit Inkrafttreten des Winterfahrplans 1973/74 zudem ein so genannter Richtungsbetrieb für Elloks im schweren Güterzugbetrieb eingeführt wurde: Das Bw Hagen-Eckesey sollte nun mit seinen E 50 vorrangig für den Güterverkehr von Hagen aus Richtung Süddeutschland zuständig sein. Für die Aschaffener E 94 gab es dadurch immer weniger zu tun.

Im Gegensatz zu den Neubauloks fanden die E 94 in den zehn Jahren, während derer sie auf der Ruhr-Sieg-Strecke unterwegs waren, wenig Beachtung. Mehr als fünf oder sechs Dienste in jeder Richtung dürften es werktags allemal kaum gewesen sein, davon die Hälfte abends oder nachts. Und was sie am Haken hatten, unterschied sich nicht von

Blick vom Burgberg in Altena auf das Lennetal, wo am 8. September 1965 eine E 94² mit ihrem nordwärts fahrenden Zug gerade die Mittlere Brücke passiert hat. Die E 94 (hier in Form der Nachbau-Version von 1954–56) wickelte bis in die 1970er-Jahre gemeinsam mit E 50 und E 40 den Güterverkehr über die Ruhr-Sieg-Strecke ab

dem, was die Eckeseyer E 40 und E 50 mit ihren Durchgangsgüterzügen beförderten – auf der einen Seite lange, bunt gemischte Wagenreihen, und auf der anderen Seite Ganzzüge mit weit mehr als 20 OOt-Wagen voll fein gemahlener Kraftwerkskohle südwärts und dieselben Wagen anschließend wieder leer zurück. Wobei zur Ehrenrettung der um ein Viertel leistungsschwächeren E 40 gesagt werden muss, dass so mancher gemischter Dg auch von ihr hätte befördert werden können. Denn 40 gedeckte und offene Wagen brachte auch die E 40 mühelos von Hagen nach Siegen, zumal ab Altenahundem eine Schiebelok dabei half. 



Die Nachbauloks 194 582 und 583 stehen am 15. Juli 1982 als Schiebelokomotiven in Laufach im Spessart bereit. Beide Lokomotiven repräsentieren die schwerste, stärkste und modernste Ausführung der Baureihe 194 bei der DB

Georg Wagner; Abbildungen des Beitrags, wenn nicht anders genannt: Slg. Heinrich Stangl

E 94 aus Lokführer- und Werkstättensicht

Gute Pflege erwünscht

Fast 40 Jahre lang gehörte die E 94 zum Triebfahrzeugbestand der Deutschen Bundesbahn. Wie schätzten Lok- und Werkstattpersonale dort den Sechssachser ein? Erinnerungen an den Betriebsalltag in der Schlussphase der Einsatzzeit, während der 1980er-Jahre *Von Heinrich Stangl/GM*

Dass man es mit einer Lokomotive älteren Jahrgangs zu tun hatte, sah man der E 94 bzw. inzwischen 194 in den 1980er-Jahren nicht nur von außen an. Auch der Bedienkomfort der Güterzug-Ellok stammte, verglichen etwa mit den Baureihen 140, 150 und 151, von früher. Den Begriff Führerstand musste man bei der 194 beispielsweise wörtlich nehmen. Der Lokführer musste oft stehen, um das Schaltrad zu bedienen. Stufenweise hätte er es bei gut gewartetem Schaltwerktrieb zwar auch sitzend betätigen können, doch zum Abschalten aus einer hohen Stufenzahl oder Aufschalten zum Anfahren oder zum Schalten von 0 in eine höhere Stufenzahl brauchte es meist Kraft, die sich nur stehend aufbringen ließ.

Als Lokführer auf der 194

Aber – und das ist ebenfalls ein Merkmal der E 94/194 – der investierte Aufwand lohnte

sich immer. Mit ihr hatte der Lokführer eine robuste, zuverlässige Elektrolokomotive zur Hand, die eine umsichtige Bedienung mit guter Leistung zurückzahlte. Das konnte sogar bei schwierigen Situationen helfen. So zeigte sich der Tatzlagerantrieb bei Schleudervorgängen sehr gutmütig. Dadurch war die 194 in der Lage, selbst bei leicht schleudernden Radsätzen immer noch einen Zug wegzubringen. Auch die durch Ausgleichshebel und Kuppelleisen geschaffene weitestgehend gleichmäßige Radsatzbelastung des Sechssachlers erwies sich als vorteilhaft, bekam die Lok doch manche Züge eher in Fahrt als andere Baureihen. Dann konnte es sogar passieren, dass eine 194 eine Zuglast in Gang setzte, mit der eine 151 oder eine 150 (der Loknummern ab 026, ohne Tatzlager) große Schwierigkeiten hatte.

Auf der 194 gab es drei Teile, die der Lokführer jeweils von Führerstand zu Füh-

rerstand mitnahm: den Aufsteckhebel für die Stromabnehmer-/Hauptschaltersteuerung, den Richtungswenderschlüssel („Knochen“) und den Führerbremsventilschlüssel. Damit war die Arbeit immer nur von einem Führerstand aus möglich. Eine Stärke der E 94 lag darin, dass man eine „kalte Lok“ auch ohne vorhandene Druckluft aufrüsten konnte. Der Stromabnehmer ließ sich mit einer an einem der Führerstände zuschaltbaren Handhebelpumpe heben. Danach konnte man den Hauptschalter mit einem Handhebel im Maschinenraum einschalten. Das galt allerdings nicht für alle 194: Einige der 1954 bis 1956 beschafften Nachbauversionen (E 94², spätere 194.5) erhielten eine andere Stromabnehmer- und Hauptschaltersteuerung, die in etwa jener von DB-Einheits-Elloks wie der 110 oder 140 entsprach.

Was hier schon anklingt, ging im praktischen Betrieb weiter. Bei der 194 der Bundes-

bahn konnte es der Lokführer mit vier Varianten zu tun haben: der 194 als Kriegslok, der 194 als Nachbau der Kriegslok, der 194 als Nachbau der DB (die erwähnte 194.5) sowie der 194 als Erprobungslok mit Hochspannungssteuerung (zwei Exemplare, gedacht für Tests für Einheits-Elloks). In dem Führerstand gab es Drehschalter oder Schieberegisterschalter, je nach Bauserie, Instandsetzung (nach Unfällen) oder Umbauten.

Im Betriebsalltag zeigte die 194 Vor- wie Nachteile. Sie besaß einen Feinregler, der einen weichen Übergang zwischen den Fahrstufen schuf. Einen „Sprung“ von Fahrstufe zu Fahrstufe, die jeweils 300 Volt pro Stufe mehr hatten, musste der Lokführer nicht fürchten. Andererseits arbeitete er mit einem empfindlichen Nockenschaltwerk. Er durfte nicht zu langsam und nicht zu schnell schalten, sonst konnte es passieren, dass die Kontakte durch die entstehenden Lichtbögen festbrannten. Bei zu langsamem Schalten wurde der Hauptschalter zudem durch die Stufenüberwachung ausgelöst. Immerhin ließ sich das Problem mit handwerklichem Einsatz beheben: Die Kontakte wurden mit Hammer und Meißel gelöst und mit der Feile wieder plan gearbeitet. Solche Arbeiten mochten aufwendig sein, aber Lokführer nahmen sie gerne in Kauf, wenn sie damit

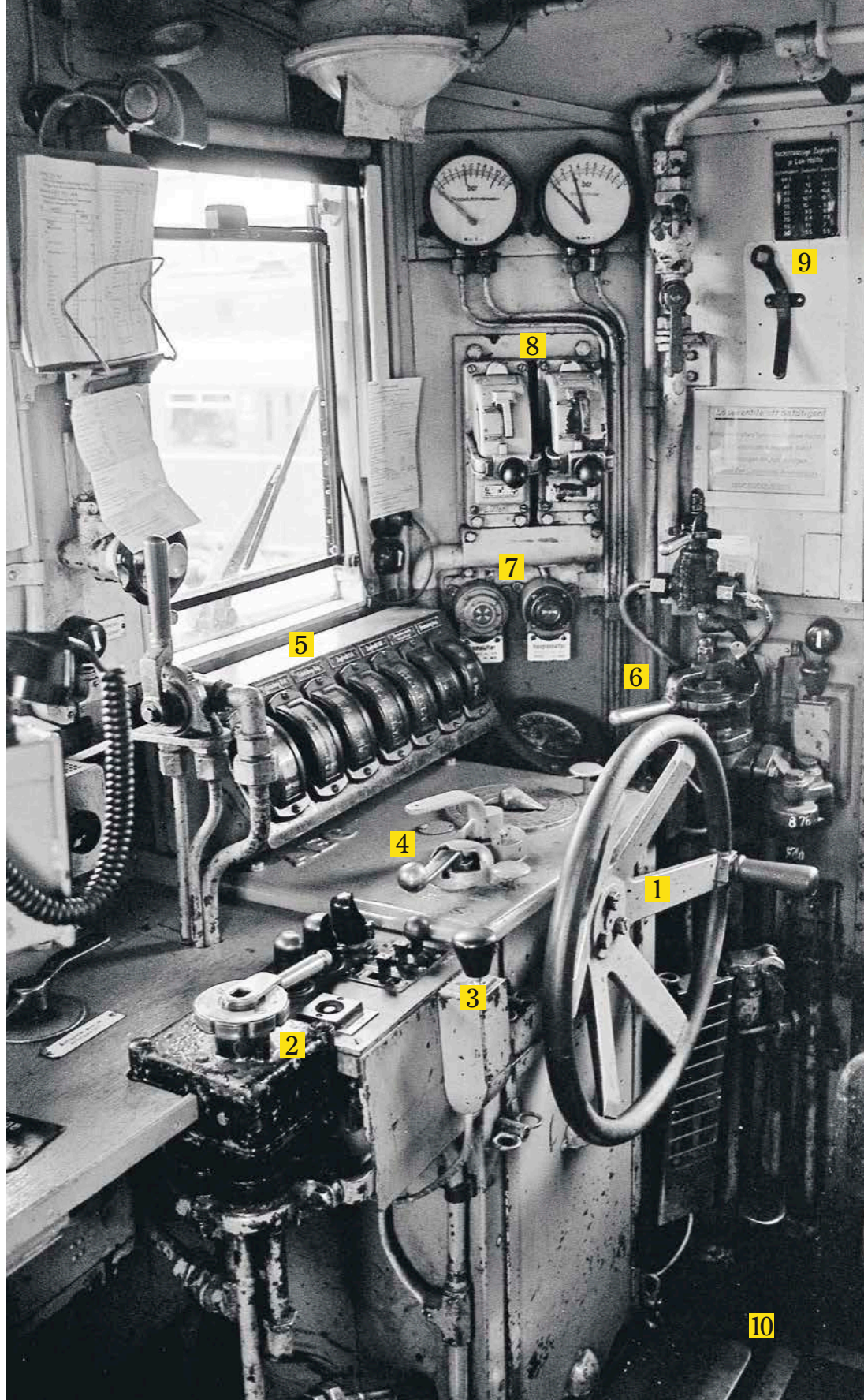
Heizte sich der Trafo im Sommer zu sehr auf, musste man die Fahrt unterbrechen und nachlüften

die Lok wieder fahrfähig machen konnten – und auch, weil solche Erfolge ihren Ruf als Fachkraft untermauerten.

Einem anderen Problem der 194 ließ sich dagegen nicht durch Reparaturen beikommen: der verhältnismäßig schwachen Trafolüftung. Die Lok war auf den Einsatz vor schweren Zügen im Gebirge ausgelegt, nicht auf das Flachland mit tropischer Sommerhitze. Folglich konnte es bei heißem Sommerwetter passieren, dass sich der Trafo zu sehr aufheizte. In dem Fall musste der Lokführer in Absprache mit den Fahrdienstleitern Lok und Zug an die Seite stellen und nachlüften.

Ein Pluspunkt vor allem in der kalten Jahreszeit wiederum war die auch bei der 194 integrierte elektrische 600-V-/800-V-/1.000-V-Zugheizung. In den Güterzügen fuhr oft Begleitpersonal im Gepäckwagen/Güterzugbegleitwagen mit, das in den Wintermonaten eine Heizung sehr schätzte. Außerdem konnte die E 94 dank Zugheizungseinrichtung auch zwischen Oktober und April Militärzüge und Personenzüge befördern und dabei beheizen.

Bei der E 94 gab es Lokomotiven, deren Stromabnehmer nur eine Schleifleiste hatten, und später dann auch Lokomotiven, deren Stromabnehmer eine Wippe mit zwei Schleifstücken besaß. Mit der E 94 wurden unter anderem viele Ölzüge gefahren, bei

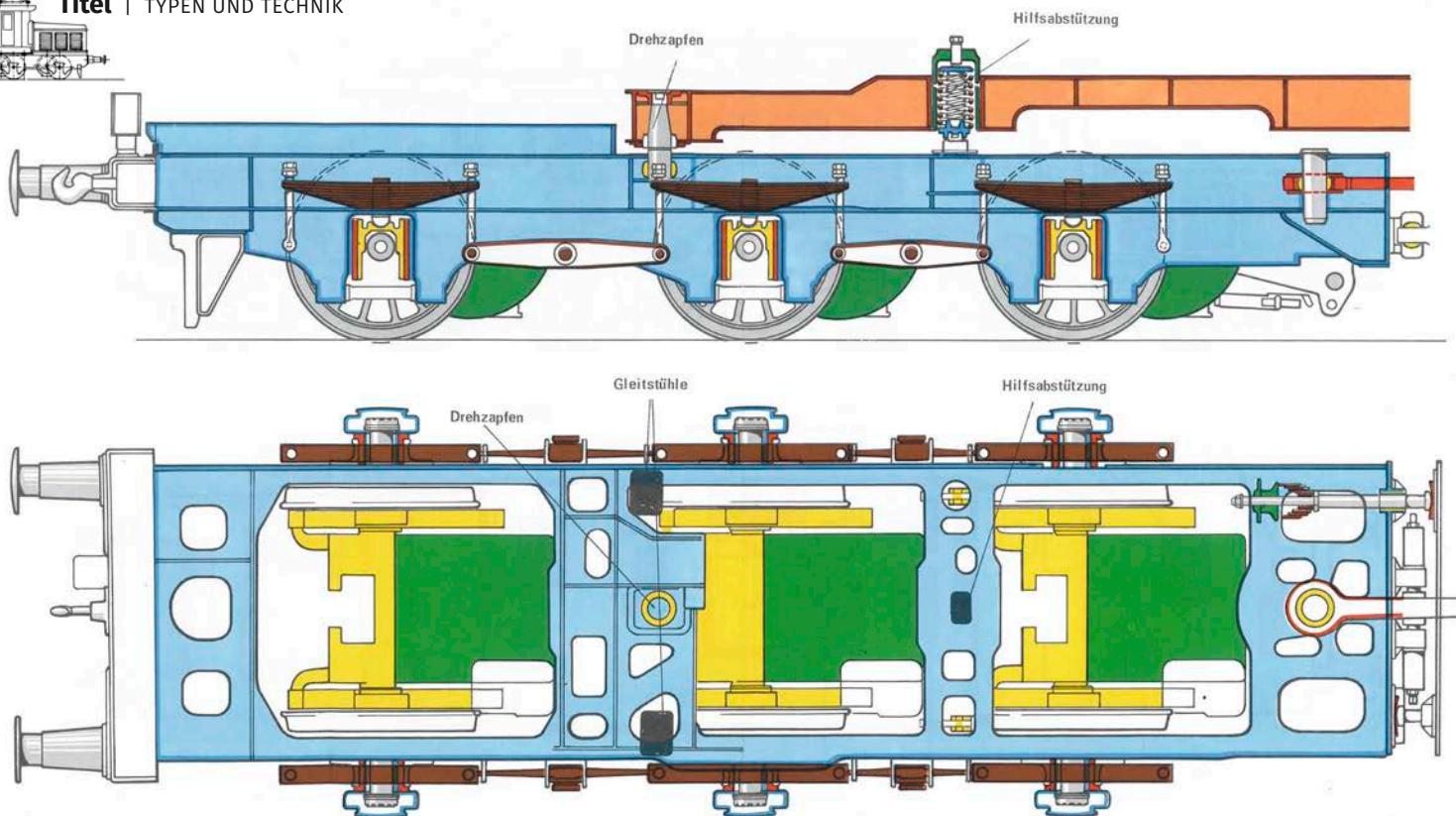


Führerstand von 194 120 (März 1977) mit: 1 – Handkurbel für Schaltwerk (Schaltrad); 2 – Wahlventil für Stromabnehmer und Hauptschalter; 3 – Sifa-Taster; 4 – Richtungsschalter R/O/V und rechts daneben Umschalter für den Fahr- und elektrischen Bremsbetrieb; 5 – Motorstrom-/Schaltwerks-/Fahrdrachtspannungs- und Oberstromanzeigen; 6 – Zusatzbremse und darunter Führerbremsventil; 7 – Schaltzustandsanzeigen; 8 – zweistufige Anlassschalter für Luftpresser und Lüfter; 9 – Tabelle für höchstzulässige Ströme und Absperrschlüssel für Führerbremsventil; 10 – Fußpedal zur Bedienung der Löseeinrichtung des Lok-Bremszylinders

Burkhard Wollny/Bildarchiv der Eisenbahnstiftung

denen wegen der drohenden Brandgefahr (durch Funkenflug auf die Kesselwagen) jeweils nur der in Fahrtrichtung vordere Stromabnehmer angelegt werden musste.

Zum Beispiel bei Raureif konnte das Fahren mit nur einem Stromabnehmer, der zudem nur eine Schleifleiste besaß, wegen Stromübertragungsproblemen schwierig werden,



Bei der 194 gab es eine asymmetrische Abfolge der Achsen im Drehgestell; das wurde so angelegt, um Platz für die Abstützung des Brückenrahmens zu gewinnen. Dennoch waren die Achsen in etwa gleichmäßig belastet

1. ALLGEMEINES

1.1 BAUART UND VERWENDUNG

Die Lokomotiven der BR 194 sind Drehgestellokomotiven mit der Radsatzanordnung Co'Co'. Sie sind vorwiegend im schweren Güterzugdienst eingesetzt.

1.2 HAUPTKENN DATEN, SOWIE ANORDNUNG DER HAUPTBAUGRUPPEN UND GERÄTEGERÜSTE

Stromsystem	Einphasenwechselstrom 16 2/3 Hz, 15 kV
Größte zulässige Geschwindigkeit bis Ordnungsnummer ... 196 ab Ordnungsnummer ... 541	90 km/h 100 km/h
Größter zulässiger Oberstrom	300 A
Nennleistung (Dauerleistung) nach UIC bis Ordnungsnummer ... 196 ab Ordnungsnummer ... 541	3090 kW 4440 kW
Größte zulässige Anfahrzugkraft/FM	380 kN
Heizleistung	480 kW

Ordnungsnummer	012-161	178-196	541-542	562-585	570-571
Dienstgewicht	118 t	123 t	122 t	123 t	119 t
Reibungsgewicht	118 t	123 t	122 t	123 t	119 t
Bremsgewicht in Bremsstellung P				122 t	
G				76 t	
Handbremse				15 t	
Kleinster befahrbarer Krümmungshalbmesser				180 m	
Kleinster Scheitelhalbmesser				200 m	

Auszug aus der Mappe des Bundesbahn-Zentralamts für die Lokführerschulung zur 194. Die unterschiedlichen Leistungen gehen auf verschiedene Motoren zurück: Im Vergleich zu der zu Reichsbahnzeiten gebauten Version erhielten die Nachbau-Lokomotiven der Bundesbahn Siemens-Motoren mit höherer Leistung

was dann zu zahlreichen Hauptschalterauslösungen („und Schaltwerkskurbeln“) führen konnte. Generell ließen sich bei den älteren Lokomotiven die Pantographen im Stillstand sowohl elektrisch als auch, wie erwähnt, von Hand mittels einer Pumpe hochfahren und an die Fahrleitung anlegen. Das Hochfahren der Stromabnehmer war aber nur bis maximal 30 km/h erlaubt; bei Geschwindigkeiten darüber hätte die Fahrleitung Schaden genommen.

Die elektrische Bremse der E 94 mochte zwar an sich nützlich sein, doch griffen die DB-Lokführer eher selten darauf zurück. Die Aggregate der E-Bremse waren in den Vorbauten untergebracht, und wenn ein Defekt auftrat, bedeutete das Arbeit in einem sehr schmutzigen, öligen Umfeld. Das wollte kaum ein Lokführer riskieren und so beließen es die meisten bei der Nutzung der herkömmlichen Druckluftbremse. Den zu erwartenden ansteigenden Verschleiß der Bremsbeläge konnte man ja kompensieren, indem man bei einem normalen Bremsvorgang die indirekte Bremse der Lok per Fußpedal auslöste. In früheren Jahren zog die DB die Lokführer übrigens noch für kleine Nachschubarbeiten an der Ellok heran und richtete dafür eigene Schulungen ein.

Die 194 aus Werkstattsicht

Gleich welcher Bauserie das jeweilige Exemplar entstammte, der Aufbau einer 194 war grundsätzlich gleich: Die Lok verfügte über zwei Vorbauten, in welche die Drehgestelle integriert waren; darauf lag der Brückenrahmen auf und die Drehgestelle waren untereinander nochmal verbunden. Ähnlichkeiten in technischen Komponenten bestanden zu den Altbau-Elloks der Baureihen 144 und 144.5.


Die Personale der Werkstätten kannten die 194 als mechanisch sehr aufwendige Lok. Die Maschinen besaßen viele Federn, Spindeln etc. und überdies Gleitlager. Bei sechs Radsätzen waren zwölf Radsatzaußenlager und zwölf Innenlager für die Tatzlagermotoren zu untersuchen. Dazu kam, dass der mittlere Radsatz jedes Drehgestells spurkranzgeschwächt war, sodass man die Radsätze nicht beliebig tauschen konnte.

Die Loks liefen relativ oft die Werkstätten an, wo zum Teil auch Öl und Brems sand aufgefüllt wurden. Anfangs setzte die Bundesbahn alle 1.500 Kilometer einen Werkstattaufenthalt an, später dehnte sie dies auf alle 3.500 Kilometer aus.

In der Wartung gab es nicht nur regionale Unterschiede. Die vier E 94, die von der UdSSR an die DDR zurückgegeben und dort von der Bundesbahn gekauft worden waren, blieben immer schwergängig und waren dafür in der Werkstatt verrufen. Bei Güterzügen wirkte sich das weniger aus, da diese meist irgendwie in Schwung blieben. Bei Personenzügen mit häufigen Halten, Anfahrten und Abbremsvorgängen (Hochschalten, Herunterschalten) hatte der Lokführer dagegen mit den Loks seine Mühe.

Die Vielzahl mechanischer Bauteile und der hohe Wartungs- und Instandhaltungsaufwand blieben ein Merkmal und ein Problem der 194. In den späten 1980er-Jahren waren sie auch ein maßgebliches Argument für deren Dienstende. Nicht zu übersehen war weiterhin die Umweltbelastung: Die 194 verlor bei den Einsätzen verhältnismäßig viel Öl, welches schon in kleinsten Mengen Wasser stark verunreinigt. Ein wesentlicher Aspekt waren noch die zum Schluss erheblich ansteigenden Fahrmotorschäden (zum Teil waren auch die Kollektorgrenzmaße erreicht). Der kostenintensive Neuaufbau der Fahrmotor-kollektoren (die Kosten für Kupfer und für Personal) hätten in keinem Verhältnis zur verbleibenden Lebensdauer der Lok gestanden.

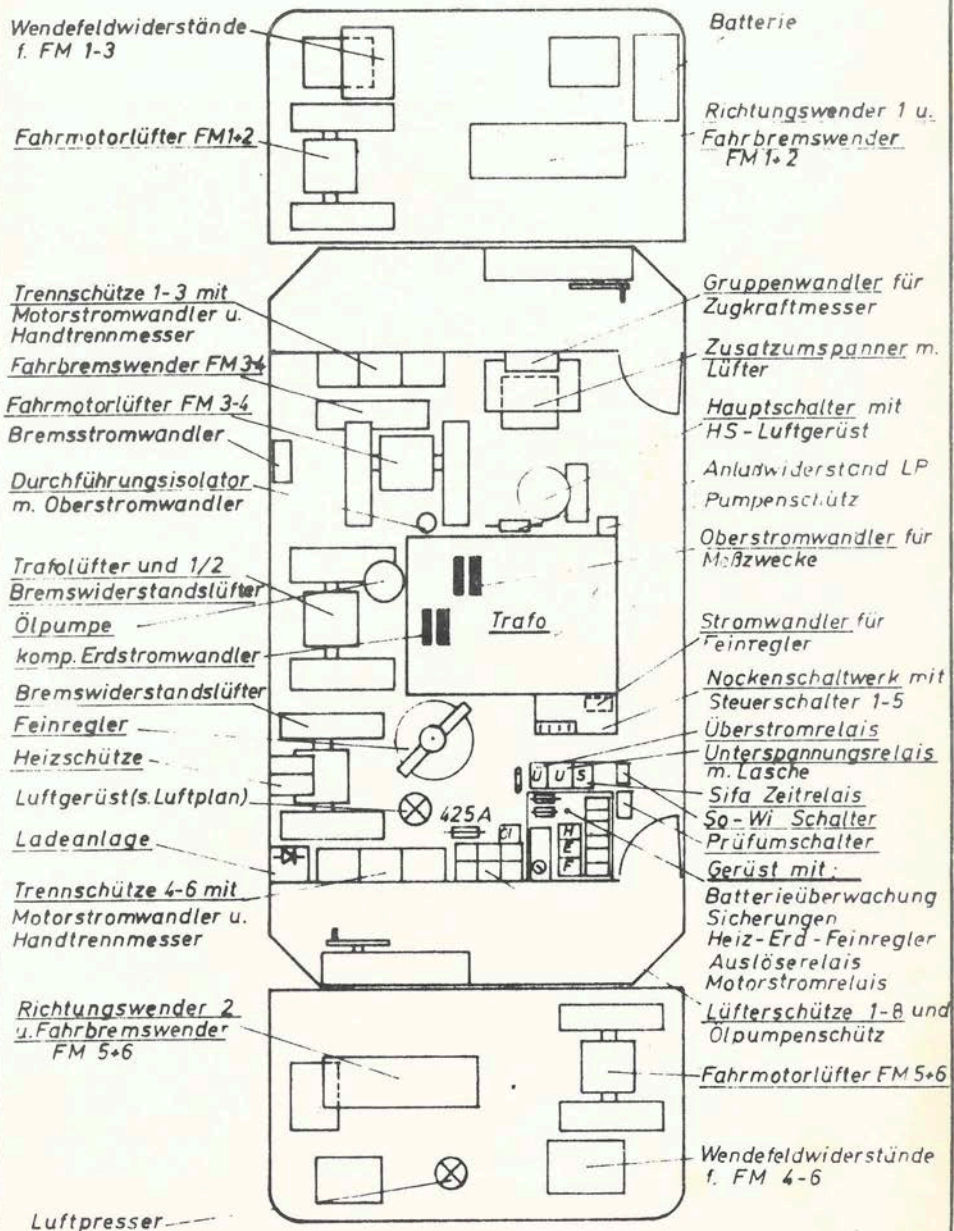
So (und nicht zuletzt wegen Alternativen wie der 140, 150, 151) kam 1988 bei der Bundesbahn das Aus für die „deutschen Krokodile“. Der 194 blieb der Ruf, eine leistungsstarke, gut konzipierte Gebirgsmaschine zu sein. Erst spätere Loks mit neuem technischem Stand waren ihr überlegen. Einen Vorteil brachte die 194 noch nach ihrer Dienstzeit: Die Lok enthielt jede Menge wertvolle Rohstoffe, die sich weiterverwenden ließen – zum Beispiel Kupfer.

Alles in allem genoss die 194 bei Lokführern und Werkstattpersonalen einen recht guten Ruf. Viele schätzten sie als robust und zuverlässig – mochte sie auch Ansprüche stellen und Macken haben. Nicht wenige fuhren sie gern. Dass man sie oft bei einem Defekt selbst in Gang bringen konnte, sprach eindeutig für sie. Anders ausgedrückt: Eine 194 im Dienst war nicht unbedingt bequem. Aber man war noch ein Lokführer und konnte dies zeigen. 

Lageplan BR 194

Elektrische Anlage

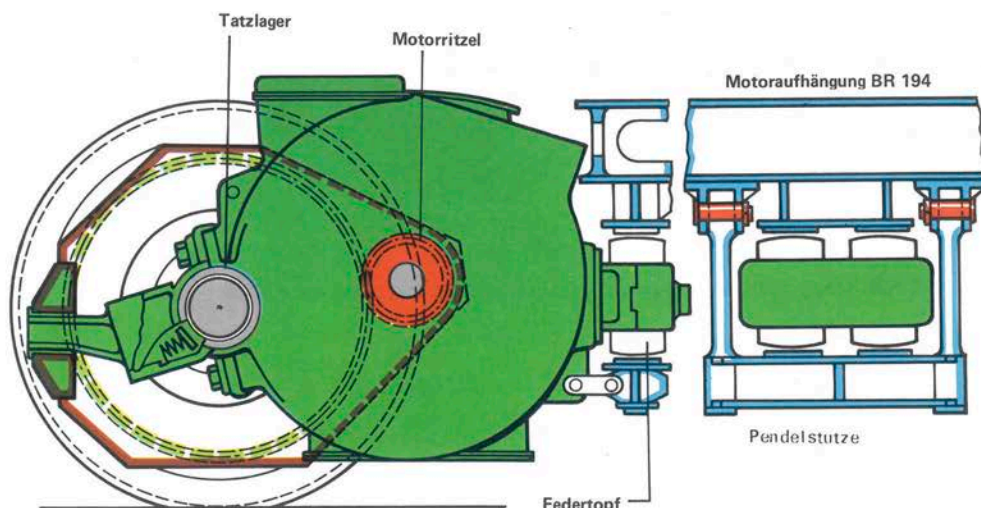
F1



Bw Kornwestheim 10.11.1974/Gr.

F2

Der Lageplan war bei Pannen und Defekten der Lok eine wichtige Basis zur Fehlersuche. In späteren Jahren half er auch, als die Lokführer einfache Nachschauen vornehmen sollten



Wie die 144 verfügte auch die 194 über einen Tatzlagerantrieb. Dieser wurde selbst bei leicht schleudernden Rädern mit schweren Lasten fertig



Im September 1975 erreicht 254 021 mit einem Güterzug Leipzig-Mockau. Nur auf den ersten Blick hat die Lok ein „Vier-Licht-Spitzensignal“; als drei Spitzenlichter dienen die Lampen auf dem Vorbau, das Signallicht oben unter dem Führerhausdach ist ausgeschaltet. Das dritte Spitzenlicht ist eine Laterne der Dampflokom-Baureihe 52, aufgesteckt auf dem Vorbau. Die 254 hat aber auch einen neuen Scheinwerfer am Führerhausdach erhalten

Slg. Wolfgang Müller

Spitzenlichter bei E 94 der DR

Nummer drei und vier

Aufnahmen mit E 94/254 der Deutschen Reichsbahn zeigen für die späteren Jahre eine überraschend abweichende Anzahl der Spitzenlichter. Einige Lokomotiven fahren mit deren drei, manche scheinbar mit deren vier. Woran liegt das? *Von Wolfgang Müller/GM*

Als die E 94 aus der UdSSR zurückkehrten und von der Deutschen Reichsbahn (DR) in Betrieb genommen wurden, fuhren die Elektrolokomotiven noch mit zwei Spitzenlichtern – unten rechts und links auf der Pufferbohle am Vorbau angeordnet. Das änderte sich mit dem Signallbuch von 1971, mit dem die DR (wie zuvor schon die DB ab 1957) das Dreilicht-Spitzensignal einführt. Ein zusätzlich im oberen Teil der Front mittig angesetztes Licht sollte die Triebfahrzeuge gegenüber anderen Verkehrsteilnehmern, insbesondere dem Straßenverkehr, besser abheben.

Vom Signallicht ...

Bei der E 94 gab es bereits ein oberes Licht, platziert zwischen den Fenstern der Führerstandsfront und dem Führerhausdach. Ursprünglich war dieses als Signallicht konzipiert. Es diente zur Anzeige des Signals Zg 7 „Gegenzugsignal“; dieses gab in der Nacht an, dass ein Sonderzug aus der entgegengesetzten Richtung kam, und diente zur Verständigung von Schrankenwärttern oder Baurotten. An allen Altbau-Elloks,

auch jenen der Anfangszeit, war zu diesem Zweck von vornherein ein fest eingebautes Licht vorhanden, weil das Aufstecken auf der Signalstütze einen elektrischen Anschluss erfordert hätte. Neben diesem Licht als Nachtzeichen verwendete man für Zg 7 als Tageszeichen eine weiße runde Scheibe mit schwarzem Rand (Rückseite vom „Mond“), die bei der E 94 auf die mittlere Signalstütze des Vorbaus gesteckt wurde. Dieses Signal entfiel zwar mit dem Signal-

buch von 1940, da die Schrankenwärtter nun in den Streckenfernsprecher eingebunden waren und besonders verständigt werden konnten, dennoch erhielt die ab diesem Jahr gebaute E 94 das Signallicht eingebaut.

Die Signalstütze in der Mitte des Vorbaus diente übrigens auch zum Anzeigen des Signals Zg 3, des Falschfahrspitzensignals. Hier wurde der „Mond“, eine runde rote Scheibe mit weißem Rand, aufgesteckt. Als Nachtzeichen wurde eine Streckenlaterne rot abgeblendet. Das entfiel bei der DR 1970.



Die Schalteranordnung im Führerstand; rot markiert sind die Strecken- und Signallaternenschalter

Wolfgang Müller

... zum Spitzenlicht

Die Signalleuchte unter dem Führerhausdach war 1971 unverändert vorhanden und konnte mit Einführung des Dreilichtspitzensignals für dieses verwendet werden, während die Dampflokomotiven erst dazu ausgerüstet werden mussten. Doch gab es bei der Baureihe 254 ein Problem: Das obere Licht beleuchtete den relativ langen Vorbau und behinderte die Streckensicht des Lokführers, besonders bei Nässe und Schneefall. Die berechtigten Beschwerden der Lokpersonale forderten Abhilfe. Die Bw

Halle P und Leipzig-Wahren, später auch Engelsdorf setzten deshalb eine dritte Streckenleuchte auf die mittlere Signalstütze des Vorbaus. Dort war allerdings kein 24-V-Anschluss vorhanden. Die dritte Leuchte konnte auch nicht ohne weiteres mit den beiden Streckenlaternen auf der Pufferbohle zusammenschaltet werden, weil die beiden Streckenlaternen rotabgeblendet für das Regelschlussignal benötigt werden, die dritte Leuchte dann aber ausgeschaltet sein muss. Der 24-V-Schaltplan der Lok sieht konstruktiv eine Einzelschaltung jeder der drei Lampen vor. Das erlaubte, die Steckdose einer Streckenlaterne mit einem Stecker zu versehen, an den zwei Kabel für je eine Streckenlaterne geklemmt waren. Die dritte Spitzenlaterne auf der Signalstütze konnte nun an die Steckdose der zweiten Streckenlaterne angeschlossen werden. Somit wurden mit einem Streckenlaternenschalter beide Streckenleuchten eingeschaltet, der andere Streckenlaternenschalter schaltete das dritte Spitzenlicht ein. Der Schalter für die Signalleuchte blieb dann ausgeschaltet. Die Loks schienen mit vier Spitzenlichtern unterwegs zu sein, tatsächlich wurden aber nur drei davon – vor bzw. an dem Vorbau – beleuchtet.



Lösungen für das Signallicht

Die Probleme wurden auch an das Raw Dessau herangetragen. Dort löste man das Problem, indem unterhalb der Signalleuchte eine Schute angebracht wurde, also umgekehrt wie an Signalen. Damit wurde die Abstrahlung nach unten vermieden und die Signalleuchte als drittes Spitzenlicht verwendet. Bei einigen Loks war auch vor das obere Signallicht eine besondere Leuchte angebaut, die so eingestellt wurde, dass ihr Lichtkegel nicht auf den Vorbau strahlte. Sie fuhren ebenfalls mit dem ehemaligen Signallicht als drittem Spitzenlicht. Da dies nicht bei allen E 94 verwirklicht wurde, gab es im Alltag Maschinen mit drei bzw. „vier“ Spitzenlichtern – eben Loks mit dritter Leuchte auf dem Vorbau oder ohne sie. 🚂

Nach 1980 wurden die meisten dritten Spitzenlichter auf der Signalstütze entfernt, wie hier bei 254 115. Als drittes Spitzenlicht fungiert die Signalleuchte unter dem Führerhausdach (Aufnahme in Espenhain, März 1989) Ralph Lüderitz/ Slg. Joachim Volkhardt



254 056 im Jahr 1981: Deutlich zu sehen ist der Stecker mit zwei Kabelausgängen für die beiden Streckenleuchten, das Spitzenlicht, hier eine Loklaterne, geht an die im Bild rechts befindliche 24-V-Steckdose. Unter der Signalleuchte oben ist die „Schute“ zu sehen
Wolfgang Müller

Anzeige





Dir ist wichtig, dass im Team alle die gleichen Chancen haben?

Starte jetzt deinen beruflichen Neuanfang mit einer Umschulung zum:zur Lokführer:in bei der Deutschen Bahn.



Bewirb dich jetzt und profitiere von vielen Vorteilen wie bis zu 40 Tagen Urlaub.
db.jobs/lokfuehrer-fernverkehr
Was ist dir wichtig?



Im November 1986 hätte die Baureihe 254 (vormals E 94) bei der DR eigentlich schon abgestellt sein sollen. Doch der Preissprung beim Öl beschert der Elektrotraktion wieder Konjunktur und so herrscht Bedarf auch an Altbau-Elloks wie 254 153 (Foto in Zwickau)

Rainer Heinrich

Die Baureihe E 94/254 der Reichsbahn

Bewährte Kräfte

Erst in den 1950er-Jahren konnte die Deutsche Reichsbahn in der DDR wieder auf die E 94 zurückgreifen. Das aber mit großer Wirkung: Gut 20 Jahre bildeten die „Eisenschweine“ das Rückgrat im schweren Güterzugdienst auf den elektrifizierten Hauptstrecken. Im Lauf der 1970er-Jahre begann der Stern der Altbau-Elloks dann langsam zu sinken *Von Dirk Endisch/GM*

Köthen, 5. Oktober 1956: Auf dem Rangierbahnhof des Eisenbahnknotens herrscht Hochbetrieb. Nahgüterzüge müssen aufgelöst und wieder neu gebildet werden. Durchgangsgüterzüge, die auf der Relation Magdeburg – Halle (Saale) verkehren, werden von Dampf- auf Elektroloks umgespannt. Kaum einer der Lokführer, Heizer, Wagenmeister und Rangierer nimmt Notiz von der frisch lackierten E 94 153, an der sich einige Eisenbahner des Reichsbahnausbesserungswerkes (Raw) Dessau zu schaffen machen. Sie bereiten die Maschine auf ihre Lastprobefahrt nach Halle (Saale) vor. Damit kehrt bei der Deutschen Reichsbahn (DR) nach mehr als zehn

Jahren die Baureihe E 94 in den Streckendienst zurück.

Rückkehr der Reparationsleistung

Nach dem Zweiten Weltkrieg war nur ein gutes Dutzend Elektroloks der Baureihe E 94 in der Sowjetischen Besatzungszone (SBZ) verblieben. Die Sowjetische Militäradministration in Deutschland (SMAD) beschlagnahmte im Frühjahr 1946 die Maschinen und ließ sie, wie nahezu alle anderen Elektroloks in der SBZ, als Reparationsleistung abtransportieren.

Nach langwierigen Verhandlungen einigten sich die DDR und die Sowjetunion am 18. März 1952 über einen Rückkauf der

elektrischen Triebfahrzeuge und Anlagen. Als erste Maschinen kehrten E 94 020, E 94 055 und E 94 065 am 20. Juli 1952 wieder zurück. Vier Jahre später begann das Raw Dessau damit, die sechsachsigen Elektroloks im Rahmen einer Generalreparatur (E5) instandzusetzen. Am 1. Januar 1959 zählten 17 Exemplare der Baureihe E 94 zum Betriebspark. Als letztes Exemplar wurde E 94 082 am 30. November 1961 in Dienst gestellt. Damit verfügte die DR über insgesamt 23 Maschinen, die zunächst in den Bahnbetriebswerken Bitterfeld, Halle P, Leipzig-Wahren und Magdeburg-Buckau stationiert waren. Wie sich der Bestand im Laufe der Jahre verteilte und welche Aufga-

ben den schweren Sechachsern zukamen, sei im Folgenden anhand der einzelnen Bahnbetriebswerke erläutert, welche die E 94 (ab 1970: 254) beheimateten.

Bw Magdeburg-Buckau

Die Ära der Baureihe E 94 im Bw Magdeburg-Buckau begann am 15. November 1956 mit der Raw-neuen E 94 154. Bis zum Sommer 1957 wurde der Bestand auf fünf Exemplare aufgestockt, von denen täglich vier vor schweren Ganz- und Durchgangsgüterzügen nach Halle (Saale) und Leipzig (ab 1959) eingesetzt wurden. Nach nur sechs Jahren endete im Frühjahr 1963 jedoch schon der Einsatz der E 94 in dieser Dienststelle.

Bw Bitterfeld

Zu diesem Zeitpunkt war auch der Einsatz der E 94 im Bw Bitterfeld bereits Geschichte. Die Dienststelle übernahm am 5. März 1958 zwei Maschinen aus dem Bw Halle P. Ab 26. März 1958 standen dem Bw Bitterfeld insgesamt vier Loks zur Verfügung, die meist Güterzüge auf dem Abschnitt Bitterfeld – Roßlau (Elbe) bespannten. Ab dem Frühjahr 1959 kamen die Maschinen bis nach Leipzig. Umlaufbedingt übernahmen die Elektroloks nun auch einzelne Reisezugleistungen nach Dessau und Bitterfeld. Zum Jahreswechsel 1959/60 hatte die E 94 dann in Bitterfeld ausgedient. Als Letzte ihrer Gattung wurde E 94 058 am 9. Januar 1960 aus den Unterlagen gestrichen, was freilich nicht hieß, dass die DR die Lokomotiven damit abstellte. Vielmehr stationierte sie die Elloks um, und zwar nach Wahren.

Bw Leipzig-Wahren

Deutlich länger als in Bitterfeld währte der Einsatz der E 94 in diesem Bw. Am 26. März 1957 traf als erste Maschine ihres Typs E 94 110 in Leipzig-Wahren ein. Meist waren vier Exemplare der Baureihe E 94 im Bw Leipzig-Wahren stationiert, von denen drei Maschinen im Plan 1 fuhren. Im schweren Güterzugdienst kamen die Elektroloks zunächst nach Bitterfeld, Dessau, Halle (Saale), Magdeburg-Buckau und Roßlau (Elbe). Später erreichten sie auch Altenburg, Großkorbetha und Weißenfels, bevor sie ab 1967/68 bis nach Camburg und Erfurt/Neudietendorf gelangten – die Strecken dorthin waren inzwischen ebenfalls elektrifiziert worden. Ab dem Sommer 1970 waren die Elektroloks zudem in Dresden-Friedrichstadt zu sehen.

1972 gab das Bw Leipzig-Wahren die Unterhaltung der Baureihe E 94 auf. Die Instandhaltung oblag nun dem Bw Halle P, das auch die notwendigen Reservemaschinen vorhielt. Im Sommer 1977 erbrachte das Bw Leipzig-Wahren mit der Baureihe 254, wie die Baureihe E 94 seit dem 1. Juni 1970 bezeichnet wurde, jedoch noch immer



Betriebsamkeit herrscht am 20. Juni 1962 im Bw Halle P. Vor dem Lokschuppen V, erbaut in den Jahren 1887 bis 1892, stehen E 94 065, 74 1269 und E 44 101

Slg. Dirk Endisch

beachtliche Leistungen. Der für vier Maschinen ausgelegte Umlauf (Dienstplan 1) sah Fahrten nach Altenburg, Dresden-Friedrichstadt, Erfurt, Halle (Saale), Leipzig Magdeburg-Thüringer Bahnhof (Mth) und Zwickau (Sachsen) vor. Inzwischen waren die Tage der von den Eisenbahnern als „Eisenschweine“ bezeichneten Elektroloks allerdings gezählt. Mit den eintreffenden fabrikneuen Maschinen der Baureihe 250 stand zunehmend Ersatz für die E 94/254 im hochwertigen Güterzugdienst zur Verfügung. Entsprechend begann in den 1970er-Jahren der Stern der Altbau-Elloks langsam zu sinken. Im Sommer 1978 waren die „Eisenschweine“ des Bw Leipzig-Wahren meist nur noch auf dem Leipziger Güterring sowie vor Zügen nach Altenburg, Borna, Halle

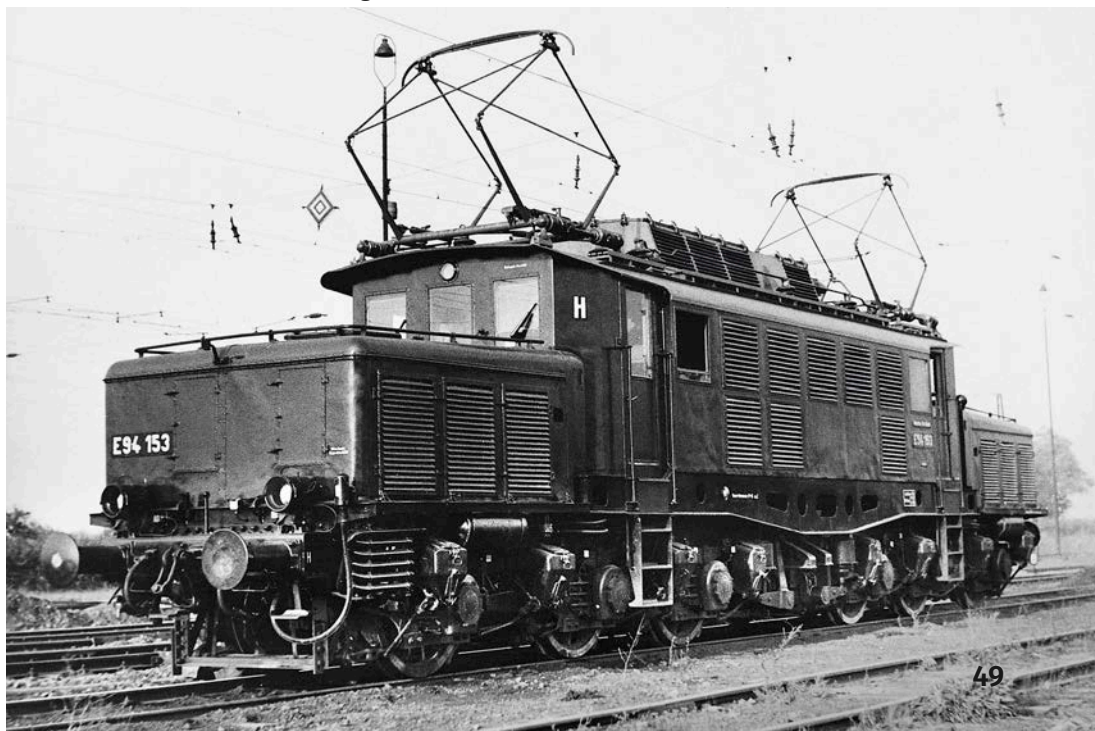
(Saale) und Merseburg zu sehen. Im Januar 1979 beendete 254 082 den Einsatz im Bw Leipzig-Wahren.

Bw Halle P

Wenige Monate zuvor, am 24. September 1977, hatte auch im Bw Halle P die E 94/254 ausgedient – bei einem Bahnbetriebswerk, das mit über 20 Jahren Beheimatung mittlerweile eine E-94-Tradition aufgebaut hatte. Das Bw Halle P war die erste Dienststelle bei der DR, die „Eisenschweine“ einsetzte: Nach dem Eintreffen der eingangs erwähnten Raw-neuen E 94 153 am 6. Oktober 1956 folgten bis zum 1. Januar 1958 weitere fünf Exemplare, die zunächst vor Durchgangsgüterzügen nach Köthen und Magdeburg-Buckau zu sehen waren. Außerdem brach-

Frisch lackiert steht E 94 153 anno 1956 für die Rückkehr in den Betriebsmaschinendienst der Reichsbahn bereit. Erst seit diesem Jahr kann die DR wieder auf die aus der Sowjetunion zurückgekehrten Elektrolokomotiven zurückgreifen

Slg. Dirk Endisch

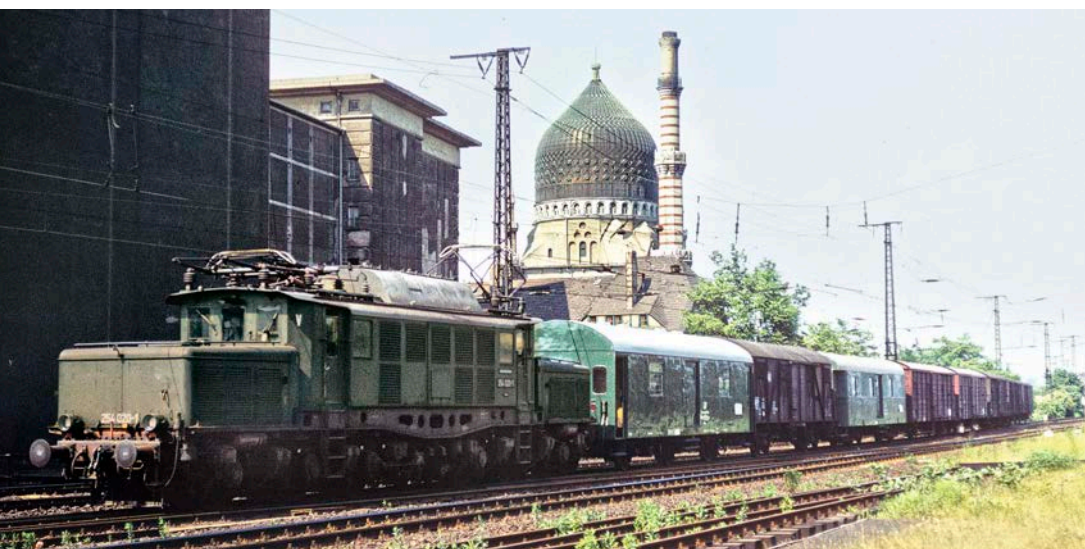




Auch bei der Deutschen Reichsbahn gab es Lokomotiven mit dezentral platzierten Schildern an der Front – so bei 254 153, die im Mai 1987 mit einem Güterzug zwischen Leipzig und Dresden unterwegs ist Uwe Miethe



Hinterhöfe, Fabrikviertel, die Ecken von Arbeit und Industrie waren das Revier der „Eisenschweine“: So wie rund um den Güterring in Leipzig-Stötteritz, den eine 254 im Mai 1989 befährt Ralph Lüderitz/Slg. J. Volkhardt



Die Tabakfabrik in Moschee-Gestaltung zeigt es an: 254 020 hat es mit ihrem Zug nach Dresden verschlagen. Im Juni 1982 eilt der Sechsscher durch die sächsische Metropole Ralph Lüderitz/Slg. Joachim Volkhardt

ten die Loks ab 21. Dezember 1959 Kohleganzzüge aus dem Geiseltal nach Halle (Saale) oder übernahmen Leistungen nach Weißenfels.

Ab Sommer 1963 standen dem Bw Halle P meist zehn „Eisenschweine“ zur Verfügung, von denen einschließlich der Reserve-loks täglich neun Exemplare benötigt wurden. Im Sommerfahrplan 1967 waren die Maschinen der Baureihe E 94 auf die Dienstpläne 22 (drei Loks), 23 (zwei Loks) und 24 (zwei Loks) verteilt. Mit der Aufnahme der elektrischen Zugförderung auf den Verbindungen Weißenfels – Camburg (Saale) am 26. Mai 1967 und Apolda – Erfurt – Neudietendorf am 22. September 1967 verlagerte sich der Einsatzschwerpunkt der E 94 nach Süden. Die Maschinen kamen nun meist mit schweren Ganz- und Durchgangsgüterzügen nach Camburg und Erfurt/Neudietendorf, waren aber auch weiterhin in Altenburg, Magdeburg-Buckau, Muldenstein und Roßlau (Elbe) anzutreffen.

Als Rückgrat im schweren Güterzugverkehr auf elektrifizierten Hauptstrecken machten sich die E 94 verdient, der Einsatz vor den bis zu 3.000 Tonnen schweren Zügen hinterließ aber auch Spuren. Anfang der 1970er-Jahre kam es immer wieder zu Schäden an den Fahrmotoren. Zeitweilig waren bis zu 40 Prozent der vorhandenen Maschinen in den Bahnbetriebswerken Halle P, Leipzig-Wahren und Reichenbach (Einsatzstelle Zwickau) abgestellt. Mangels Ersatzteilen fuhren einige Maschinen zeitweilig mit einigen abgeschalteten Fahrmotoren. Die Idee, die „Eisenschweine“ mit neuen Fahrmotoren des Typs EBM 1012/107c auszurüsten, verwarf die DR. Die veranschlagten Kosten für die notwendigen Umbauten waren der Hauptverwaltung der Maschinenwirtschaft (HvM) zu hoch. Entsprechend einer Verfügung der HvM vom 27. Juli 1971 durfte das Raw Dessau an den Elektroloks der Baureihe 254 keine Hauptuntersuchungen (E7) mehr ausführen. Damit begann de facto das Fahren auf Verschleiß. Um dringend benötigte Tausch- und Ersatzteile zu gewinnen, wurden in der Folgezeit einzelne Maschinen als Ersatzteilspender genutzt.

Übersicht Letzte Untersuchungen

Die letzten Zwischenuntersuchungen bei der Baureihe E 94/254 der DR im Raw Dessau

Lok	Schad- gruppe	von	bis
254 052	E6	23.09.1985	02.12.1985
254 056	E6	10.01.1985	29.03.1985
254 059	E6	10.07.1985	30.09.1985
254 110	E6	20.03.1985	31.05.1985
254 040	E6	18.03.1986	31.05.1986
254 066	E6	10.01.1986	22.03.1986
254 153	E6	20.06.1986	04.09.1986
254 106	E6	22.09.1986	30.11.1986

Dies schlug sich auch in den Einsätzen der Baureihe 254 im Bw Halle P nieder. Im Sommerfahrplan 1974 benötigte die Dienststelle für die Pläne 31 und 32 jeweils drei Maschinen, die mit Güterzügen nach Camburg (Saale), Dresden-Friedrichstadt, Espenhain, Leipzig Bayerischer Bf, Leipzig Mth, Magdeburg-Buckau, Merseburg, Neudietendorf und Weißenfels kamen.

Knapp drei Jahre später, im Frühjahr 1977, begann im Bw Halle P die Ablösung der „Eisenschweine“ durch fabrikneue Elektroloks der Baureihe 250. Binnen weniger Wochen hatte die E 94 ausgedient. Als (vorerst) letzte Lok ihrer Gattung wurde 254 056 am 28. September 1977 an das Bw Engelsdorf abgegeben. In den Jahren 1980/81 kehrten einzelne Exemplare der Baureihe 254 noch einmal zum Bw Halle P zurück, das die Maschinen als Reserve für die Baureihe 244 (ex Baureihe E 44) benötigte.

Bw Zwickau (Sachsen) / Bw Reichenbach (Vogtland)

Mit durchschnittlich zehn Maschinen war Zwickau ab Mitte der 1960er-Jahre die Hochburg der E 94 bei der DR. Mit der Aufnahme des durchgehenden elektrischen Be-



Auf der Strecke Reichenbach – Leipzig haben die ehemals Zwickauer Loks der Baureihe E 94/254 im August 1981 weiterhin ihr Auskommen. Im Bahnhof von Gößnitz begegnet 254 082 in Güterverkehrsdiensten einer ebenfalls Fracht befördernden Diesellok 120 („Taigatrommel“)

Rainer Heinrich

triebes auf der Strecke Leipzig – Altenburg – Zwickau (Sachsen) am 26. Mai 1963 meldete die Reichsbahndirektion (Rbd) Dresden Bedarf an zugstarken Elektroloks für den schweren Güterzugdienst an. Die HvM wies daher dem Bw Zwickau (Sachsen) am 20. Mai 1963 mit der E 94 115 das erste „Eisenschwein“ zu. Bis zum 31. Dezember 1963 stieg der Bestand auf acht Maschinen an, die zunächst auf der Relation Reichenbach (Vogtland) – Zwickau (Sachsen) – Leipzig im Einsatz waren. Mit der schrittweisen Elektrifizierung der als „Sachsenmagistrale“ bezeichneten Verbindung Dresden – Zwickau (Sachsen) – Reichenbach (Vogtland) erweiterte sich das Einsatzgebiet der Maschinen ab 1965. Zunächst kamen die Maschinen bis nach Karl-Marx-Stadt-Hilbersdorf (ab 26. Mai 1965). Nach dem Fahrplanwechsel am 25. September 1966 erreichten die Zwickauer „Eisenschweine“ auch Dresden-Friedrichstadt. Fortan war die E 94 der Leistungsträger im schweren Güterzugdienst auf den Magistralen Dresden – Reichenbach (Vogtland) und Leipzig – Reichenbach (Vogtland). Daran änderte sich auch nach der Umwandlung des Bw Zwickau (Sachsen) in eine Einsatzstelle

(Est) des Bw Reichenbach (Vogtland) am 1. Juli 1970 nichts. Alle zehn Maschinen trugen nun die Anschrift „Bw Reichenbach“, für den Einsatz und die Unterhaltung der Maschinen waren aber weiterhin die Eisenbahner in Zwickau verantwortlich.

Wie andernorts kam erst mit dem Eintreffen der Baureihe 250 – im Fall der Est Zwickau (Sachsen) ab 1978 – eine modernere Lok als adäquater Ersatz in den Betriebs-

Ende der 1970er sah es nicht gut aus für die 254. Die Energiekrise änderte jedoch alles

maschinendienst. Am 29. September 1979 endete der planmäßige Einsatz der 254, deren Bestand bis zum 15. Februar 1980 auf zwei Exemplare schrumpfte.

Es sollte sich aber noch ein neues Aufgabengebiet für die Lokomotiven finden. Um Diesellokstoff zu sparen, schlugen Eisenbahner der Est Zwickau (Sachsen) Anfang 1980 vor, die bis dato als so genannte Prüflok genutzte 254 078 für den Rangierdienst am Ablaufberg zu nutzen. Dafür wurde die Maschine mit einer Rangierfunk-

anlage ausgerüstet und der Probebetrieb (31. März – 30. April 1980) begann. Dabei zeigte sich, dass das „Eisenschwein“ den betrieblichen Belangen vollauf genügte. Dem planmäßigen Einsatz der E 94 078 als Bremslok stand ab 1. Mai 1980 nichts mehr im Wege. Ab 29. September 1981 setzte die Est Zwickau (Sachsen) 254 069 (Funknamen: „Romulus 12“) am Ablaufberg ein, bis sie aufgrund eines Kabelbrandes am 12. April 1984 abgestellt werden musste. Damit war das Bw Engelsdorf die letzte Dienststelle bei der DR, welche die Baureihe 254 in der Zugförderung einsetzte.

Bw Engelsdorf

Das Bw Engelsdorf, im Osten der Messestadt Leipzig gelegen, war ein klassisches Güterzug-Bw. Mitte der 1970er-Jahre genügten die hier für den schweren Güterzugdienst vorgehaltenen Elektroloks der Baureihen 242 und 244 kaum noch den betrieblichen Belangen. Die Verwaltung der Maschinenwirtschaft (VdM) der Rbd Halle entschied daher, die in den Bahnbetriebswerken Halle P und Leipzig-Wahren nicht mehr benötigten „Eisenschweine“ im Bw Engelsdorf zu konzentrieren – das machte



Gleich zwei „Eisenschweine“ sind im August 1988 mit Güterzügen in Lobstädt zugange. Der Bahnhof liegt zwischen Neukieritzsch und Leipzig-Borna

Ralph Lüderitz/Slg. Joachim Volkhardt



Im Juni 1991 ist der Planbetrieb mit der 254 fast ein Jahr lang Geschichte. Die Museumslok 254 056 lässt bei Sonderfahrten die Aura der „Eisenschweine“ aufleben (Foto in Greppin)

Sven Klein

Engelsdorf zu einer späten, aber bedeutsamen Heimat der E 94. 254 153 eröffnete am 5. April 1977 den Reigen. Für den ab 22. Mai 1977 gültigen Sommerfahrplan 1977 stellte die Abteilung Triebfahrzeug-Betrieb (Tb) des Bw Engelsdorf den ersten Umlauf für drei Maschinen auf. Mit der Übernahme weiterer Elektroloks der Baureihe 254 konnte ab 25. September 1977 ein zweiter Umlauf mit drei Maschinen gefahren werden. Mit Ganz- und Durchgangsgüterzügen kamen die Maschinen bis nach Dresden-Friedrichstadt, Erfurt, Magdeburg-Buckau, Muldenstein, Neudietendorf, Reichenbach (Vogtland) und Zwickau (Sachsen).

Mit dem Fahrplanwechsel am 28. Mai 1978 musste der Einsatz der 254 mangels betriebsfähiger Maschinen vorübergehend auf einen dreitägigen Umlauf verringert werden. Als sich im Verlauf des Sommers 1978 die Lage wieder entspannte, wurden ab 1. Oktober 1978 täglich fünf „Eisenschweine“ im Plandienst eingesetzt.

Ab Februar 1979 nahm der Bestand der Baureihe 254 im Bw Engelsdorf deutlich zu.

Nach dem Ende des Planeinsatzes der Sechssachser im Bw Reichenbach wurden alle noch betriebsfähigen Lokomotiven der Baureihe in Engelsdorf zusammengezogen. Die Dienststelle war nun Auslauf-Bw für die E 94; im Sommer 1980 waren hier immerhin 18 Maschinen stationiert. Dies schlug sich auch in den Umläufen nieder. Ab 1. Juni 1980 wurden täglich acht Loks in zwei Plänen eingesetzt, wobei Eisenbahner des Bw Altenburg zwei der Elloks besetzten. Mit dem Fahrplanwechsel am 28. September 1980 weitete die Reichsbahn den Einsatz auf drei Umläufe mit insgesamt neun Maschinen aus, die meist nach Dresden-Friedrichstadt, Erfurt, Magdeburg-Buckau, Magdeburg-Rothensee und Zwickau (Sachsen) kamen.

Verzögerter Abgang

Zu diesem Zeitpunkt sahen die Planungen der DR die Ausmusterung der 254 bis zum Sommer 1984 vor. Doch die im Frühjahr 1981 einsetzende Energiekrise machte dieses Vorhaben hinfällig. Um den schlagartig

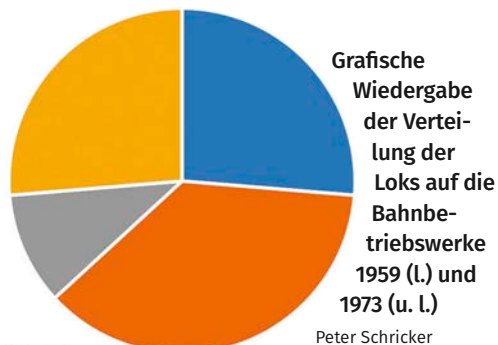
verteuerten Dieselmotoren einsparen zu können, forcierte die Reichsbahn die Strecken elektrifizierung – und damit fehlten auch elektrische Triebfahrzeuge, so dass die DR auf die „Eisenschweine“ nicht verzichten konnte. Der Betriebspark verringerte sich zwar auf 14 Maschinen (Stand 1. Januar 1983), doch davon wurden im Winter 1982/83 für die Pläne 1, 3 und 4 täglich insgesamt acht Exemplare benötigt, die mit dem Ausbau des elektrischen Streckennetzes Mitte der 1980er-Jahre auch bis nach Berlin-Grünau, Priort, Seddin, Stendal und Wustermark kamen. Ein Umlauf führte eine Maschine von Engelsdorf über Riesa, Dresden und Freiberg sogar bis nach Karl-Marx-Stadt-Hilbersdorf.

Das weitgefächerte Einsatzgebiet konnte freilich nicht darüber hinwegtäuschen, dass die Tage der Baureihe 254 gezählt waren. Die Unterhaltung der Maschinen wurde immer komplizierter, so dass das Raw Dessau schließlich in den Jahren 1985/86 die letzten Zwischenuntersuchungen (E6) durchführte. Mit der Fertigstellung der 254 106 am

Lokbestand und Stationierung

Die E 94 und ihre Betriebswerke, 1. Mai 1959

Bitterfeld	E 94	040	052	056	058	059				5
Halle P	E 94	065	066	078	089	114	153	154		7
Leipzig-Wahren	E 94	110	115							2
Magdeburg-Buckau	E 94	016	017	020	021	106				5
										Summe
										19

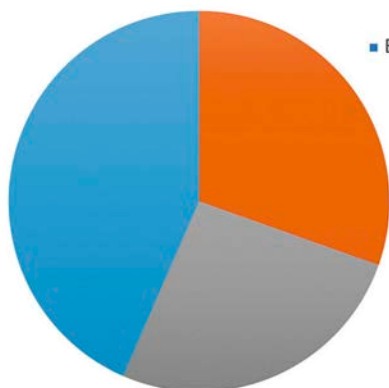


■ Bitterfeld ■ Halle P ■ Leipzig-Wahren ■ Magdeburg-Buckau ■ Reichenbach (Vogtl)

Lokbestand und Stationierung

Die 254 und ihre Betriebswerke, 31. Dezember 1973

Halle P	254	021	040	065	069	110	153	154		
Leipzig-Wahren	254	056	057	058	082	089	106			
Reichenbach (Vogtl)	254	016	017	020	052	059	066	078	096	114
										Summe
										23



Übersicht

Die höchsten Gesamtleistungen der E 94 der DR

Lok	Laufleistung von	bis
E 94 052	3.216.388 km	08.06.1957 09.08.1990
E 94 059	3.158.073 km	09.10.1957 02.08.1990
E 94 065	3.148.404 km	07.08.1958 13.10.1980
E 94 106	3.411.428 km	08.12.1956 16.12.1990
E 94 153	3.054.645 km	06.10.1956 29.03.1987
E 94 154	3.009.888 km	15.11.1956 26.03.1987

30. November 1986 endete die Erhaltung der „Eisenschweine“. Anfang 1987 ließ das Raw Dessau alle Werkzeuge und Vorrichtungen verschrotten. Damit war das Ende der Baureihe 254 absehbar, denn die Hauptverwaltung der Maschinenwirtschaft (HvM) hatte die Untersuchungsfrist aufgrund des schlechten Zustandes der Drehgestelle auf fünf Jahre begrenzt.

Diese Maßnahmen wirkten sich bald auf das Einsatzspektrum aus. Ab 31. Mai 1987 bestanden nur noch zwei Umläufe für jeweils drei Maschinen. Der Betriebspark schrumpfte bis zum 1. Januar 1988 auf zehn „Eisenschweine“, von denen jetzt nur noch drei täglich benötigt wurden. Die Tb-Gruppe nutzte die 254 meist nur noch für Leis-

Im November 1986 endete die Erhaltung der „Eisenschweine“. Doch fuhren sie noch bis 1990

tungen im Raum Leipzig oder als Reserve für die Oberdispatcherleitung (ODL). Ein Engpass bei der Baureihe 250 zwang die Tb-Gruppe nochmal dazu, den Einsatz der Baureihe 254 ab 29. September 1989 auf zwei Pläne mit insgesamt fünf Maschinen auszuweiten. Damit die Streckenkenntnis der Lokführer erhalten blieb, kamen die „Eisenschweine“ nun auch wieder bis nach Dresden-Friedrichstadt.

Allerdings nicht lange, im Frühjahr 1990 war mit diesen Einsätzen Schluss. Mit dem Rückgang des Güterverkehrs auf den Strecken der DR standen jetzt genügend Maschinen der Baureihe 250 zur Verfügung. Der Bedarf an 254 schrumpfte auf eine Lok, die ab 27. Mai 1990 mit zwei Exemplaren der Baureihe 250 in einem gemeinsamen Umlauf eingesetzt wurde. Dieser sah Güterzüge nach Altenburg, Böhlen, Borna, Espenhain, Gaschwitz, Halle, Magdeburg-Buckau, Neukieritzsch, Reichenbach (Vogtland) und Zwickau (Sachsen) vor.

Am 1. Juli 1990 standen der Tb-Gruppe neben der inzwischen als Museumslok ausgewählten 254 056 noch sechs einsatzfähige „Eisenschweine“ zur Verfügung. Von ihnen rollten aber nach und nach fünf auf das Ab-



Schwere Frachtzüge wie mit 254 110 im September 1988 bei den Leuna-Werken Nord sind das hauptsächliche „Brot“ der Altbau-Elloks (o.). Es gibt aber auch erstaunliche andere Einsätze, wie von 254 106 im März 1989 mit einem Messesonderzug (u., Leipzig Hbf) J. Volkhardt (o.), V. Emerleben (u.)




stellgleis, und zwar 254 040 (letzter Einsatz am 9. August 1990), 254 052 (letzter Einsatz am 8. August 1990), 254 059 (letzter Einsatz am 1. August 1990), 254 066 (letzter Einsatz am 26. Juli 1990) und 254 153 (letzter Einsatz am 31. Juli 1990). So stand nur noch 254 110 für den Streckendienst zur Verfügung. Still und leise beendete die Maschine am Morgen des 13. August 1990 den planmäßigen Einsatz der Baureihe E 94/254 bei der DR.

Abschiedsfahrt fürs „Eisenschwein“

Doch so beiläufig wollten die Eisenbahner des Bw Engelsdorf den Dienst mit diesem Elloktyp nicht beenden. Am 15. Dezember 1990 gab es deshalb mit 254 056 und 254 106 eine Abschiedsfahrt auf dem Rundkurs Leipzig – Zwickau (Sachsen) – Dresden – Leipzig. Die Resonanz war enorm: Etwa 350 Fahrgäste nahmen teil, viele weitere er-

warteten den Zug an der Strecke (siehe Seite 52–53).

Zu diesem Zeitpunkt gehörten neben der Museumslok 254 056 noch sieben weitere 254 zum Bestand des Bw Engelsdorf, das die Maschinen als „warten auf Ausbesserung“ („w“) führte. Ab 1. Januar 1991 waren die „Eisenschweine“ formal dem Bw Leipzig Hbf West zugeordnet, bevor man sie bis zum März 1991 in den Schadpark verfügte. Damit hatte die Baureihe 254 endgültig ausgedient.

In Erinnerung bleiben Bilder mit der E 94 vor schweren Güterzügen verschiedenster Art: Kohle, Baustoffe, gemischte Fracht. Mit 23 Exemplaren war der Bestand bei der DR vielleicht nicht allzu groß; dass die E 94 dennoch gerade in den 1950er- und 1960er-Jahren im Güterverkehr der Reichsbahn eine eminent wichtige Bedeutung hatte, ist unbestritten. Die enormen Laufleistungen (siehe Tabelle) sind ein Beleg dafür. 



Das ist einer der Höhepunkte der Abschiedsfahrt: Bei der Ausfahrt am Tunnel Edle Krone zwischen Freiberg und Dresden legt der Sonderzug mit seinen beiden E 94 einen Fotohalt ein. 254 106 war die letzte im Raw Dessau aufgearbeitete E 94 der DR Aufnahmen des Beitrags: Rainer Heinrich

Abschiedsfahrt bei der DR

Ein gebührender Abschluss

Bis zum Sommer 1990 hatte die Deutsche Reichsbahn die E 94 alias 254 eingesetzt. Das Dienstende der bewährten Sechssachserin sollte aber nicht klammheimlich geschehen. Und so machten zwei der Altbau-Elloks am 15. Dezember 1990 nochmals von sich reden *Von Rainer Heinrich/GM*

Im August 1990 endeten im Bahnbetriebswerk Engelsdorf die Einsätze der Elektrolokomotiven der Baureihe E 94 (seit 1. Juni 1970 Baureihe 254) bei der Deutschen Reichsbahn. Der dramatische Rückgang des Güterverkehrs hatte auch im Bw Engelsdorf zu einem Loküberhang geführt, so dass die vorhandenen 250er ausreichten, um die letzten Altbau-Elloks der Baureihe 254 im Plan- und Dispodienst abzulösen. Die 254 106 erbrachte am 12. August 1990

die letzten Leistungen, nachdem bereits Anfang August 1990 die E 94 040, 052, 059, 066, 110 und 153 abgestellt worden waren. Am 30. August und 13. September 1990 ließ die Reichsbahndirektion (Rbd) Halle alle nicht mehr benötigten Maschinen in zwei Lokzügen nach Zeitz bringen, wo sie auf der Kohlebühne der dortigen Einsatzstelle hinterstellt wurden. Übrig blieben im Bw Engelsdorf noch die Traditionslokomotive E 94 056 und E 94 106, die letzte im Reichs-

bahnausbesserungswerk (Raw) Dessau in der Schadgruppe E 6 (30.11.1986) aufgearbeitete E 94 der DR.

Durchs „sächsische Dreieck“

Doch sollte diese Baureihe ohne irgendeine Würdigung von der Bühne abtreten? Die Arbeitsgemeinschaft des Deutschen Modelleisenbahnverbandes der DDR im Bw Engelsdorf, die schon seit 1981 die Museumslok E 94 056 pflegte und bei Sonder-

fahrten betreute, dachte darüber anders. Sie initiierte einen gebührenden Abschluss für die Dienstzeit der „Eisenschweine“ (oder „Omas“, wie man die Lokomotiven in Engelsdorf auch nannte).

Am 15. Dezember 1990 verkehrte dazu ein Verwaltungs Sonderzug des Bw Engelsdorf als Abschiedsfahrt der Baureihe E 94 der DR. Die Fahrtstrecke führte über das „sächsische Dreieck“ von Leipzig über Zwickau nach Dresden und zurück über Riesa nach Leipzig. Jahrelang hatten auf diesen Strecken die schweren Güterzugloks der Baureihe E 94 wertvolle Zugleistungen erbracht.

Dem aus sieben Bghw-Wagen und einem Bc-Liegewagen gebildeten Sonderzug waren die E 94 056 und die E 94 106 vorgespannt. Insbesondere die Erzgebirgsstrecke Zwickau – Dresden bot für die Gäste des mit 350 Personen vollbesetzten Zuges interessante Fotohalte und Fotomotive. Zur Abschieds-Sonderfahrt wurden ausschließlich Personen eingeladen, die mit den Lokomotiven der Baureihe 254 zu tun gehabt hatten: Mitarbeiter der Rbd Halle, des Raw Dessau und natürlich des Bw Engelsdorf aus den Abteilungen Triebfahrzeugunterhaltung und Triebfahrzeugbetrieb sowie deren Familien. Für den Sonderzug wurden 254 106 mit Lokführer Gero Istel und die Lok 254 mit Lokführer Reinhard Weber besetzt.



Den ersten Fotohalt für die Sonderzug-Teilnehmer gab es in Zwickau Hbf. Im Bw Zwickau war die E 94/254 immerhin 16 Jahre lang planmäßig eingesetzt. Alle Zwickauer E 94 hatte die DR zwischen 1977 und 1979 zum Bw Engelsdorf umbeheimatet

Für den Sonderzug hatte die DMV-Arbeitsgemeinschaft eigene Zuglaufschilder gestaltet. Diese wurden später auf einer Tombola verkauft

Rundfahrt mit Fotohalten

Die Eisenbahnfreunde hatte der DMV bei der Abschiedstournee nicht vergessen. Den ersten Fotohalt gab es in Zwickau Hbf, den nächsten Halt in Chemnitz, wie die Stadt seit dem 1. Juni 1990 offiziell wieder hieß. Als absoluten Höhepunkt hatten die Organisatoren eine Scheinanfahrt im Bahnhof Edle Krone arrangiert, wo der Sonderzug in den 115 Meter langen Tunnel zurückgedrückt wurde. Von besonderem Interesse für die Fahrtteilnehmer war auch eine Tombola, bei der Führerstandsmitfahrten und Souvenirs wie Rbd- und Bw-Schilder sowie die Zuglaufschilder von dieser Fahrt zu gewinnen waren.

Um 12:51 Uhr traf der Sonderzug am Außenbahnsteig 1 in Dresden Hbf ein. Zwei E 94 auf den Hochgleisen des Dresdener Hbf, so etwas hatte es bis dahin noch nicht gegeben. Während des zweistündigen Aufenthalts in Dresden bestand die Gelegenheit, den Dresdner Striezelmarkt zu besuchen. Der Sonderzug fuhr derweil leer nach Dresden-Reick zur Abstellung. Die Rückfahrt, jahreszeitlich bedingt im Dunkeln, tat dem Erfolg dieser Abschiedsfahrt keine Abstriche. Die Imbissversorgung während der Fahrt hatte die Kantine des Bw Engelsdorf

organisiert und dem Fahrtleiter Peter Flechsig sei an dieser Stelle für die Bemühungen nochmals herzlich gedankt.

Denn auch wenn das Wetter nur bedingt mit spielte, so hatte die E 94 alias 254 damit

das bekommen, was ihr nach Meinung vieler Betriebseisenbahner zustand: einen gebührenden Abschluss ihrer jahrzehntelangen Dienstzeit, in der sie sich bei der DR immer wieder verdient gemacht hatte. 🚂

Dresden Hbf, Ankunft des Sonderzugs am Außenbahnsteig 1 in Dresden Hbf – dort, wo die E 94 zu ihren Dienstzeiten nicht hingekommen war. Die Bahnsteige 1 und 2 gibt es heute nicht mehr. Neben der Südseite der Bahnhofshalle führen seit dem Bahnhofsumbau die Gütergleise von Dresden-Friedrichstadt nach dem Elbtal in Richtung Bad Schandau





E 94 in ungewöhnlichen Einsätzen

Kleine Eigenheiten

Nicht immer war die E 94 nur im Stammnetz von Bundesbahn und Reichsbahn unterwegs. Bei „Krokodilen“ wie „Eisenschweinen“ gab es Ausnahmen – und dann wäre da auch noch die „Verwandschaft“ aus Österreich. Besonderheiten aus dem Betriebsdienst in Kürze



Ein „deutsches Krokodil“ vor österreichischer Alpenkette ist in den 1980ern nichts Ungewöhnliches. Regelmäßig kommen DB-194 nach Innsbruck oder wie hier auf die Außerfernbahn; 194 048 hält am 21. März 1985 mit E 3680 aus Garmisch-Partenkirchen in Reutte in Tirol, links steht 218 398 mit dem Flügelzug des FD 712. Zeitweilig mieteten die ÖBB auch DB-E 94 an Prof. Dr. Willi Hager/Eisenbahnstiftung





Ein Einholm-Stromabnehmer auf einer 1945? Ein Leihgeschäft zwischen DB und SBB macht es 1987 möglich. Acht Nachbau-194 helfen in der Schweiz aus und bekommen dafür Pantographen mit schmaler Wippe (194 567 in Hüntwangen-Wiel neben Ae 6/6 11424, 2. September 1987)

Ulrich Budde

Kein Besuch ohne Gegenbesuch: Die nach 1945 in Österreich verbliebenen E 94, seit 1953 Reihe 1020, sind immer wieder auch im Bundesbahnnetz vertreten. Im Bild 1020 029 der Österreichischen Bundesbahnen (ÖBB) mit 111 213 und dem umgeleiteten D 211 „Garda“ auf der Strecke Garmisch-Partenkirchen – Seefeld (– Innsbruck) im Juli 1990. Mehr zur 1020 im nächsten Heft

Andreas Ritz



Auch die Deutsche Reichsbahn gibt E 94 an andere Betreiber ab. An den VEB Braunkohlenkombinat Bitterfeld werden in den 1980er-Jahren „Eisenschweine“ teils vermietet, teils verkauft. Die Wartung verbleibt bei der DR, und zwar im Bw Halle P; dort steht im Dezember 1983 die an den VEB verkaufte Lok 1-1179 (vormals E 94 082)

Joachim Volkhardt



Bahnhof Berlin Zoo 1945-57

Bald der einzige West-Berliner Fernbahnhof

Auch wenn das glaslose Gerippe der Fernbahnsteighalle anderes vermuten ließ: Im Zweiten Weltkrieg hatte der Bahnhof Zoologischer Garten nur wenig Schäden erlitten. Dennoch dauerte es, bis der Bahnverkehr wieder in Gang kam. In der geteilten Stadt sollte der Bahnhof Zoo dann deutlich an Bedeutung gewinnen *Von Konrad Koschinski/GM*



Während der Bahnhof Zoologischer Garten von Kampfhandlungen und Bombardierungen wenig betroffen war, versank die Umgebung in Trümmern. Aufnahme aus dem Jahr 1945

Slg. Hans Kobschätzky

Mit dem Aufruf der Unabhängigen Gewerkschaftsopposition (UGO) zum Streik der West-Berliner Reichsbahn-Beschäftigten beginnt am 21. Mai 1949 ein wochenlanges Tauziehen um die Art der Entlohnung. Der Bahnbetrieb kommt auch im Bahnhof Zoo zum Erliegen – das gab es noch nicht mal während der Berlin-Blockade. Ein Polizist läuft an den leeren Gleisen entlang

Picture Alliance/ZB/zb-Archiv



Berlins berühmt-berüchtigte Zoogegend, dicht am Zentrum des um 1900 aufgeblühten „Neuen Westens“ in Charlottenburg, war Ende des Zweiten Weltkriegs eine Trümmerwüste. Die Kaiser-Wilhelm-Gedächtniskirche und das Zeiss-Planetarium sowie der Ufa-Palast und die Ausstellungshallen an der Hardenbergstraße waren ausgebrannte Ruinen. Trotzig ragten noch zwei Betonklötze empor: auf dem Gelände des Zoos (östlich des Bahnhofs) der Flakbunker mit Geschützturm und am Landwehrkanal im Tiergarten der zugehörige Leitbunker mit Radaranlage. Letzterer wurde im Juli 1947 gesprengt, die Beseitigung des größeren „Zoobunkers“ gelang den britischen Sprengmeistern erst im Juli 1948.

Der Bahnhof Berlin Zoologischer Garten – populär „Bahnhof Zoo“ – hatte Luftangriffe und den Endkampf um die Reichshauptstadt in seiner Grundsubstanz unbeschadet überstanden. Die Verglasung des Stahlgerippes seiner 1939/40 errichteten, vier Gleise überdachenden Fernbahnhalle fehlte nicht infolge von Bombentreffern oder Beschuss, sondern wegen der 1940 erlahmten Bautätigkeit. Deshalb war es auch nicht mehr zum Bau des der Halle vorgelagerten Gaststättentrakts gekommen. Die schon 1936 samt Verglasung fertiggestellte kleinere S-Bahn-Halle indes hatte ihre Drahtglasscheiben gegen Ende des Krieges eingebüßt.

Auf der von schweren Zerstörungen betroffenen Stadtbahn zwischen Schlesischer Bahnhof und Charlottenburg rollten noch im Juli 1945 regulär keine Züge. Lediglich ein Gleis wurde eilends befahrbar gemacht, dabei auf Breitspur umgenagelt. Auf ihm passierte am 16. oder 17. Juli (zeitgenössische Quellen hierzu differieren) der Sonderzug des Sowjetdiktators Josef Stalin den Bahnhof Zoo auf der Fahrt nach Potsdam,

zur dort bis 2. August abgehaltenen Konferenz der Siegermächte. Wohl in der zweiten Augusthälfte machte man die Umspurung rückgängig.

Zunächst eingleisig und im Pendelbetrieb verkehrten ab 25. August 1945 die S-Bahn-Züge zwischen Charlottenburg und Zoologischer Garten, ab 6. September auch im anschließenden Abschnitt bis Tiergarten.

Nach und nach wurde 1945 die S-Bahn-Strecke der Stadtbahn wieder zweigleisig betrieben

Mit Aufnahme des zweigleisigen Betriebs im Abschnitt Charlottenburg – Friedrichstraße am 1. Dezember 1945 entfiel das Umsteigen im Bahnhof Zoo. Ab 22. Juni 1946 befuhren die Gleichstromzüge die gesamte Stadtbahn wieder durchgehend, also ohne die für die Fahrgäste lästige Pendelei.

Wieder Fernzüge abgefertigt

Seit 12. November 1945 diente der Bahnhof Zoo auch wieder dem Fernverkehr. Zunächst endete und begann dort der Lauf eines zuvor bis/ab Charlottenburg fahrenden Fernpersonenzugpaars von und nach Biederitz (bei Magdeburg). Wohl ab 4. Dezember 1945 wurde mit einem über Dessau und ein Teilstück der Wetzlarer Bahn geleiteten Schnelltriebwagenkurs Halle – Berlin Schlesischer Bahnhof und retour der Fernverkehr auf der gesamten Stadtbahn wieder aufgenommen. Bald befuhr auch ein Eilzugpaar der Relation Berlin – Magdeburg das einzig nutzbare Ferngleis der Stadtbahn. Ein Anfang Juni 1946 herausgegebener Fahrplan verzeichnete zwischen Charlottenburg und Schlesischer Bahnhof fünf Fernzugpaare, davon je zwei der Potsdam-



Am 12. Mai 1949 ist die Berlin-Blockade beendet, nach fast elfmonatiger Unterbrechung kann FD 112 wieder zwischen Berlin und Westdeutschland verkehren. Zahlreiche Fotografen halten die Abfahrt des Fernschnellzugs am Bahnhof Zoologischer Garten im Bild fest

Picture Alliance/ZB/zb-Archiv

Magdeburger Bahn (von/nach Magdeburg) und der Wetzlarer Bahn (von/nach Güterglück bzw. Dessau – Halle) sowie eines der Lehrter Bahn (von/nach Oebisfelde).

Am 8. Juni 1946 ging zwischen Charlottenburg und Zoologischer Garten das zweite Ferngleis in Betrieb. Im Bahnhof Zoo waren damals drei Bahnsteiggleise für den Fernverkehr nutzbar, davon die Gleise 3 und 4 als Durchgangsgleise. Das Gleis 1 konnte wegen schwerer Schäden an der Brücke über die Hardenbergstraße nicht befahren werden. Auf der zwischen Zoologischer Garten und Schlesischer Bahnhof für den Fernverkehr weiterhin nur eingleisigen Stadtbahn ging im Herbst 1946 im Bahnhof Friedrichstraße ein zweites Fernbahngleis in Betrieb; damit waren dort Zugkreuzungen möglich und mithin die Führung weiterer Fernzüge über die Stadtbahn. So begannen und endeten die vom Görlitzer Bahnhof zunächst zum Schlesischen Bahnhof verlegten Fernzüge der Görlitzer Bahn (ein Eilzug- und zwei Personenzugpaare) spätestens ab 4. November 1946 im Bahnhof Zoologischer Garten.

Erster Interzonenzug, Blockade und Streik

Das am 7. Oktober 1946 für den zivilen Interzonenverkehr eingeführte FD-Paar

111/112 Osnabrück – Helmstedt – Berlin (mit Kurswagen von/nach Paris) fuhr zunächst nur bis und ab Berlin-Charlottenburg. Im Spätsommer 1947 und ab Dezember selbigen Jahres endete und begann das Fernschnellzugpaar im Bahnhof Zoologischer Garten. Im Mai 1948 auf den Laufweg Köln – Berlin verlegt, durchfuhr es ab 15. Juni 1948 die Westsektoren ohne Halt und wurde im Bahnhof Friedrichstraße abgefertigt. Am 19. Juni, kurz vor der Währungsreform in den Westzonen und wenige

Kurz vor der Berlin-Blockade wurde bereits der Interzonenverkehr unterbrochen

Tage vor Einführung der D-Mark auch im Westteil Berlins, verwehrt die Sowjetunion dem FD 111 die Weiterfahrt von Helmstedt nach Berlin; fortan fiel das FD-Paar östlich von Helmstedt aus („bis auf Weiteres“ fuhr es dann zwischen Köln und Braunschweig). Ab 24. Juni 1948 unterbrach die von den Sowjets verhängte „Berlin-Blockade“ jeglichen durch die Sowjetische Besatzungszone führenden Verkehr zwischen den Westsektoren Berlins und den Westzonen.

Die die Westsektoren durchquerenden Züge des sowjetzonalen Binnenverkehrs

waren von der Blockade nicht betroffen, weiterhin hielten sie auch im Bahnhof Zoo. Nach dem Ende der Blockade lebte am 12. Mai 1949 das FD-Paar 111/112 in der Relation Köln – Berlin wieder auf, nun verkehrte es mit Halt im Bahnhof Zoologischer Garten bis und ab Berlin Friedrichstraße. Zur Abfahrt des ersten FD 112 nach Köln, bespannt mit der Magdeburger 41 240, fanden sich am Zoo scharenweise Reporter und Pressefotografen ein.

Neun Tage später geriet der Bahnhof Zoo abermals in den Fokus der Presse: Die immer noch in Ostgeld entlohnten West-Berliner Eisenbahner traten in den Streik, um bei der Reichsbahnverwaltung die Bezahlung in Westgeld zu erreichen. Ein Korrespondent der Süddeutschen Zeitung (SZ) berichtete: „In den frühen Mittagsstunden (des 21. Mai) tauchen die ersten kommunistischen Kampftrupps auf, die aus dem Ostsektor zur Aufrechterhaltung des Bahnbetriebs geschickt wurden. Meist sind es Halbwüchsige der kommunistischen Jugend-Organisation, begleitet von der Bahnpolizei der Ostzone.“ Weiter hieß es in dem SZ-Artikel: „Am Bahnhof Zoo: Menschenknäuel ballen sich um planmäßig eingesetzte östliche Propagandaredner. Ein Wort gibt das andere. Es setzt einen Faustschlag. Im Nu ist eine Schlacht der Fäuste im Gan-



In den von Not geprägten Nachkriegsjahren entwickelt sich rund um den Bahnhof Zoo ein blühender Schwarzmarkt. Erst mit der Währungsreform 1948 gibt es wieder ein stabiles Zahlungsmittel, das die Verhältnisse normalisiert

Slg. Hans Kobschätzky



Berlin, Bahnhof Zoo

Auch um 1952 hinterlassen der Bahnhof Zoo und seine nähere Umgebung einen unfertigen Eindruck. Ganz im Gegensatz dazu ist die Bahnstation inzwischen zum wichtigsten Bahnhof der Westsektoren aufgestiegen

Slg. Michael Reimer

sehen von zeitweiligen Einschränkungen, war dann ab Herbst 1950 generell der Schlesische Bahnhof (ab 1. Dezember 1950 Ostbahnhof genannt) der verkehrliche Abgangs- und Endbahnhof der Interzonenzüge.

Nach der schrittweisen Wiederinbetriebnahme des zweiten Gleises von Zoologischer Garten bis Schlesischer Bahnhof waren ab Mitte Juli 1950 auf der gesamten Stadtbahn beide Ferngleise befahrbar. Die dadurch fast verdreifachte Kapazität ermöglichte es, bisher noch in den Kopfbahnhöfen abgefertigte Fernzüge schrittweise auf die Stadtbahn zu verlagern. Im ab 7. Oktober 1951 gültigen Fahrplan befuhren täglich 76 Züge die Viaduktstrecke, zwar nur etwa halb so viele wie im Sommer 1939 – in der Nachkriegszeit aber ein Spitzenwert.

Die neuerliche „Blüte“ der Stadtbahn und insbesondere die des Bahnhofs Zoo währte allerdings nur kurz. Im Bestreben, den DDR-Binnenverkehr aus den Westsektoren heraus zu nehmen, schloss die Deutsche Reichsbahn nicht nur die dortigen

ge. Einige Burschen zerren den SED-Mann an der Jacke über das Steinpflaster. ‚Schlagt ihn tot‘, kreischt eine Frau. Mit den Fäusten, mit Steinen, mit Knüppeln verteidigen die Westberliner Arbeiter ihre Bahnhöfe ...“

Streikbedingt kam der S-Bahn- und Eisenbahnverkehr in den Westsektoren fast völlig zum Erliegen, zeitweilig auch der Zugverkehr zwischen Berlin und Westdeutschland. Das zivile FD-Paar 111/112 begann und endete interimswise in Potsdam. Nachdem ihnen die Bezahlung in Westgeld zugesichert worden war, beendeten die Eisenbahner am 28. Juni 1949 ihren Arbeitskampf, woraufhin sich der Zugverkehr im Juli wieder normalisierte.

Kurzzeitige „Nachkriegsblüte“

Im Interzonenvorkehr wurden am 10./11. September 1949 fünf zunächst noch als „FD“ qualifizierte Zugpaare neu eingeführt. Inklusiv des FD 111/112 gab es nun also sechs Verbindungen, und zwar

- zwei von/nach Hamburg (via Büchen/Schwanheide)
- zwei von/nach Köln (via Helmstedt/Marienborn)
- eines von/nach Frankfurt (Main) (via Bebra/Gerstungen)
- eines von/nach München (via Ludwigstadt/Probstzella)

Auch die hinzu gekommenen Züge liefen mit Halten in Zoologischer Garten und Friedrichstraße über die Stadtbahn. Abge-



Wie eine kriegsbeschädigte Ruine wirkte das Stahlgerippe der Fernbahnsteighalle. Tatsächlich aber waren die Arbeiten 1940 eingestellt und kriegsbedingt auf eine Verglasung der Konstruktion verzichtet worden – so präsentierte sich der Bahnhofsbau noch bis 1954

Slg. Hans Kobschätzky

Mitte der 1950er-Jahre nimmt die Deutsche Reichsbahn Arbeiten am Bahnhof Zoologischer Garten vor und lässt bei der Fernbahnsteighalle Glasscheiben einsetzen. Mit dem Anbau der Bahnhofsterasse wurde die in den 1930ern begonnene Umgestaltung 1957 komplettiert

Slg. Hans Kobschätzky



Kopfbahnhöfe (1951 zunächst den Görlitzer und den Lehrter Bahnhof). Anfang 1952 zog sie auch viele Fernzüge von der Stadtbahn ab. So endeten zuvor von Osten her bis Charlottenburg oder Zoologischer Garten geleitete Züge nun im Ostbahnhof.

West-Berlins einziger Fernbahnhof

Zum Fahrplanwechsel am 18. Mai 1952 wurden der Anhalter Bahnhof und der im sowjetischen Sektor gelegene, aber nur auf dem Weg durch den französischen Sektor erreichbare ehemalige Stettiner Bahnhof (seit Dezember 1950 Nordbahnhof) geschlossen. Die wenigen zuletzt noch in diesen Kopfbahnhöfen abgefertigten Schnell- und Eilzüge begannen und endeten jetzt ebenfalls im Ostbahnhof, ohne die Stadtbahn zu befahren. Am selben Tag schloss die Reichsbahn auch die in den Westsektoren gelegenen Bahnhöfe Charlottenburg, Gesundbrunnen, Spandau und Wannsee für den Fernverkehr. Somit blieb als einziger Fernbahnhof in West-Berlin eben Zoologischer Garten übrig – der jedoch die Fernzüge des DDR-Binnenverkehrs verlor. Im Bahnhof Zoo hielten ab 18. Mai 1952 nur noch die pro Richtung sechs Interzonenzüge. Die vorerst weiterhin über die Stadtbahn geleiteten Züge des DDR-Binnenverkehrs von und nach Städten an der Wetzlarer, Potsdam-Magdeburger, Lehrter und Hamburger Bahn passierten die Westsektoren ohne Verkehrshalt. Das blieb nur

ein vorübergehender Zustand, denn bis zum Frühjahr 1953 verlegte die DR auch diese Züge auf Umfahrungsstrecken oder kappte in den Randgebieten vor der Berliner Stadtgrenze ihre Laufwege. Ab 11. März 1953 verkehrten auf den Stadtbahnferngleisen westlich des Bahnhofs Friedrichstraße regulär nur noch die sechs Interzonenzugpaare.

Angesichts des sehr knappen Zugangebots, auch, weil sie nur ungern mit der Reichsbahn fahren, wichen viele Reisende auf die zwischen West-Berlin und dem Bundesgebiet eingerichteten Buslinien aus. So prosperierte der 1951 am Stuttgarter Platz vor dem Bahnhof Charlottenburg entstandene Omnibusbahnhof. Dennoch bildeten sich vor allem zu den Festtagen und in den Ferien lange Schlangen an den Fahrkartenschaltern im Bahnhof Zoo. Um der Überfüllung der Züge zu begegnen, legte die DR ab 27. Juli 1953 zunächst auf der Strecke Berlin



Im Jahr 1953 ist ein Fernreisezug am Bahnhof Zoo eingetroffen. Seit dem Vorjahr legen im Fernverkehr nur noch die Interzonenzüge an dieser Station einen Halt ein

Slg. Dirk Winkler

In den frühen 1950ern richtete die DR saisonierte Entlastungszüge Berlin – Westdeutschland ein

– Büchen – Hamburg ein saisoniertes Entlastungszugpaar ein. Ab Sommerfahrplan 1954 verband ein drittes Regelzugpaar ganzjährig Berlin mit Hamburg. Zu den zwei Zugpaaren via Helmstedt kamen im Sommer 1955 zwei weitere saisonierte Zugpaare in der Relation Berlin – Dortmund/Köln hinzu. Insgesamt wurden in der Sommersaison täglich nun zehn Interzonenzugpaare im Bahnhof Zoologischer Garten abgefertigt.

Legendäre „Normaluhr“

Gut liefen im Übrigen die Geschäfte der an der Brücke über die Hardenbergstraße im Sockelgeschoss des Bahnhofs Zoo etablierten Parfümerie. Deren Name „Dr. E. KUHLMANN“ prangte jahrzehntelang in erhabenen Lettern an der Fassade – neben der noch heute prägnanten „Normaluhr“. Berühmt wurde die Uhr als Treffpunkt für Verabredungen, besonders für solche, die man heutzutage „Blind Dates“ nennt. Das Gesangstrio „Die 3 Travellers“ setzte ihr 1951 auf einer Schellackplatte ein musikalisches Denkmal: „Die Uhr am Bahnhof Zoo kennt viele Liebespäpchen, denn an der Uhr am Zoo begann manch’ junges Glück ...“.

An der Südostseite des Bahnhofs, auf dem erst ab 1958 so heißen Hardenbergplatz, wurden um 1950 provisorisch eine kleine Gaststätte und eine Milchbar aufgebaut. Das Verkehrsamt errichtete dort einen Informationspavillon mit Wechselstube. Auf den Trümmergrundstücken an der Hardenbergstraße, Joachimstaler Straße und Kantstraße entstand nach dem Krieg ein Sammelsorium barackenartiger Flachbauten

mit kleinen Läden und Billig-Gastronomie. Die Ruinen der alten Ausstellungshallen und des Ufa-Palastes an der Hardenbergstraße wurden bis Mitte der 1950er-Jahre abgeräumt, um Platz für das neue „Zentrum am Zoo“ zu schaffen: einem von 1955 bis 1957 errichteten Gebäudekomplex mit dem Großkino „Zoo-Palast“ und dem „Bikini-Haus“ sowie dem 1958 fertiggestellten „Huthmacher-Haus“, einem 16-geschossigen Hochhaus am Hardenbergplatz gegenüber dem Bahnhof.

Hallen verglast und Terrasse angebaut

Von 1954 bis 1956 setzten DDR-Betriebe im Auftrag und auf Rechnung der Reichsbahn den Bahnhof Zoologischer Garten vollends wieder instand. Zuerst wurde das Stahlgerippe der S-Bahn-Halle saniert und wieder verglast, wobei die S-Bahn-Züge während der Bauarbeiten am Fernbahnsteig B hielten. Die teils erneuerte Stahlkonstruktion der Fernbahnhalle bekam bis Ende 1955 ebenfalls eine Drahtglasverkleidung. Außerdem wurden Zu- und Abgänge saniert sowie die Rolltreppen wieder funktionsfähig gemacht.

Nach Beseitigung der Kriegsschäden an der Brücke über die Hardenbergstraße war am Fernbahnsteig A auch das Gleis 1 wieder befahrbar.

Schließlich entstand 1956/57 der markant der Fernbahnhalle vorgelagerte, auf V-förmigen Stützen ruhende Gaststättentrakt mit 110 Meter langer, teils verglaster, teils offener Veranda. Dabei griff man allerdings nicht die Pläne des Reichsbahn-Architekten Fritz Hane auf, sondern ließ den Anbau im zeitgemäßen Stil von Horst E. Engel entwerfen. Die Baukosten von über einer Million Mark trug die dem Berliner Finanzsenator unterstellte, organisatorisch aber in die West-Berliner Außenstelle der Deutschen Bundesbahn integrierte „Verwaltung des ehemaligen Reichbahnvermögens (VdeR)“. Mit der Vollendung des am 10. Oktober 1957 als „Bahnhofsterrasse“ eröffneten Anbaus kam die Mitte der 1930er-Jahre begonnene Umgestaltung des Bahnhofs Zoo zum Abschluss. Man könnte auch sagen: Die Nachkriegszeit hatte für den Fernbahnhof von West-Berlin ein Ende gefunden.

Zum Weiterlesen

Bahn Extra-Sonderausgabe „Berlin“

Der Berliner Eisenbahn in der Nachkriegszeit und in den ersten Jahren der Teilung widmet sich die neue Sonderausgabe von Bahn Extra. Das Special „Eisenbahn in Berlin 1945–55“ schildert die Entwicklung von Strecken, Betrieb und Bahnalltag mit zahlreichen Daten, Fakten, Originalunterlagen und auch Zeitzeugenberichten. Als Beilage enthält das Heft zwei seltene historische Streckenkarten der Reichsbahndirektion Berlin aus den Jahren 1945 und 1955. Das Special gibt es im Zeitschriftenhandel oder unter www.verlagshaus24.de

Bahn Extra Special „Eisenbahn in Berlin 1945–55“, ISBN 978-3-98702-020-9, 100 S., 12,90 Euro.



Abschied aus Deutschland

Souvenir Munich 1953

Von Andreas Knipping

Foto: Philip McKenna/Bildarchiv der Eisenbahnstiftung



Der Ami mischt sich überall ein“, lautet eine politisch ganz rechts und ganz links gespenstisch gleichlautende Analyse US-amerikanischer Militärität in Europa zwischen Erstem Weltkrieg und aktueller Ukrainehilfe. Hitler hatte allerdings am 11. Dezember 1941 den USA den Krieg erklärt, so dass die Landung amerikanischer Truppen am 6. Juni 1944 an der französischen Küste eher an das Faustzitat „Die Geister, die ich rief ...“ erinnerte. Fortan spekulierten die meisten Deutschen nicht mehr über letzte Chancen des Reiches auf den „Endsieg“, sondern auf ihre persönlichen Chancen zur amerikanischen oder britischen Besetzung ihres Heimatorts anstelle der gefürchteten Begegnung mit der Roten Armee. Der angesichts der militärischen Kräfteverhältnisse sinnlose Widerstand von Wehrmacht und Waffen-SS machte den westalliierten Vormarsch zu einem sehr opferreichen Unternehmen und gab der russisch-sowjetischen Seite genügend Zeit und Raum für ihre Machtentfaltung in halb Europa über das nächste halbe Jahrhundert. Der Weg der Amerikaner von der Küste bis in das

Zentrum Deutschlands dauerte fast ein Jahr und endete erst mit der Befreiung der Konzentrationslager Buchenwald und Dachau, in deren Schatten ein deutsches „Der Ami mischt sich überall ein!“ besonders peinlich wirkt.

Besatzer werden Partner

Allein schon, weil deutsche Truppen keine Gelegenheit gehabt hatten, in Amerika zu wüten, gestaltete sich die amerikanische Besatzung als die im Vergleich zu den anderen drei Zonen erträglichste. Umfragen noch in den 1940er-Jahren bestätigten diesen Eindruck. Noch bis 1955 war Rechtsgrundlage der alliierten Truppenpräsenz in

Schon Ende der 1940er-Jahre wandelte sich das Bild von den Besiegten zu den Befreudeten


der am 23. Mai 1949 gegründeten Bundesrepublik Deutschland das Besatzungsstatut vom 21. September 1949. Schon mit der Luftbrücke zu den von sowjetischer Blockade bedrängten Westsektoren Berlins 1948/49

hatte sich jedoch politisch wie emotional die Besetzung eines besiegten Landes zur Stationierung in einem befreundeten Land gewandelt. Der Angriff Nordkoreas auf den Süden des geteilten Landes 1950 weckte berechtigte Ängste auch in Deutschland. Die USA stationierten zusätzliche Truppen in Europa. Nach dem Waffenstillstand in Korea vom 27. Juli 1953 wurde diese Präsenz wieder vermindert.

Noch im Jahr 1953 steht die Abreise dieser beiden Offiziere von München, einer wichtigen administrativen Zentrale der US Army in Deutschland, an. Dafür haben sich Captain Blunt (l.) nebst Ehefrau und Captain Pierzock (r.) zum Souvenirfoto vor einem der schönen blauen „Schürzenwagen“ 1. und 2. Klasse im F 21 „Rheingold-Express“ aufgestellt; gleich geht die Reise auch mit diesem Zug los. Die Genealogie der edlen Rheintöchter „Rheingold“, „Rheinblitz“ und „Rheinpfel“ auf der Schiene war ähnlich unübersichtlich wie die des Personals in den Wagneroperen. Im Jahr 1953 fuhr der „Rheingold-Express“ zwischen Innsbruck, München, Würzburg, Frankfurt (Main), Köln und Dortmund. Ohne den Zusatz „Express“ bediente er bis 1955 dieselbe Route.

Reisewelt 1953

Die Fahrzeit der schnellsten Züge von München nach Köln war indes beträchtlich und betrug selbst 1956 noch acht Stunden. Das Auto bot keine schnellere Alternative. Auch die bestmotorisierten Limousinen strapazierte man damals auf der Betonplatten-Autobahn bei 80 bis 100 km/h, wobei diese Werte oft noch wegen Kriegsschäden, Behelfsbrücken oder Umleitungen halbiert werden mussten.

Wir wissen nicht, wie die beiden US-Offiziere den Atlantik überquerten. Mit einem Militärflugzeug, etwa ab Frankfurt (Main)? Oder mit dem Schiff ab Bremerhaven? Im April 1953 hatte Bundeskanzler Konrad Adenauer seine erste Amerika-Reise angetreten, und zwar auf dem Seeweg. Das bedeutete 19 Tage Abwesenheit von Bonn, einfache Fahrt fünf Tage – in heutigen Zeiten des tagtäglichen Flugverkehrs ab verschiedenen deutschen Städten kann man sich das kaum noch vorstellen. 

DIE ERSTE BLÜTE DER VERDIESELUNG

NEU

Ab 1932 beschaffte die Deutsche Reichsbahn in großer Zahl vierachsige Verbrennungstriebwagen für den Einsatz auf Haupt- und Nebenstrecken sowie zweiachsige Fahrzeuge für den Nebenbahndienst. Alle Typen werden in Wort und Bild vorgestellt, Fahrzeugskizzen verdeutlichen die Bauartunterschiede. Ein ausgesprochen spannendes Kapitel deutscher Eisenbahngeschichte.

192 Seiten · ca. 270 Abb.
Best.-Nr. 53641
€ (D) 59,99



Best.-Nr. 53302



Best.-Nr. 53288



Best.-Nr. 68119



Best.-Nr. 68108



Best.-Nr. 68109



Best.-Nr. 68054



JETZT IN IHRER **BUCHHANDLUNG VOR ORT**
ODER DIREKT UNTER **WWW.VGBAHN.SHOP**

Mit einer Direktbestellung im Verlag oder dem Kauf im Buchhandel unterstützen Sie sowohl Verlage und Autoren als auch Ihren Buchhändler vor Ort.

VGBI | GeraMond
[VERLAGSGRUPPE BAHN]



Am 15. Juni 1968 steht 99 587 mit Güterwagen in Wittower Fähre. Unter den auf der Insel Rügen eingesetzten IV K war sie die „Kilometer-Königin“: Im Oktober 1966 hatte sie mit 7.112 Kilometern die höchste monatliche Laufleistung aller 9951-60 in diesem Netz erbracht

Alfred Luft

Sächsische IV K auf Rügen

„Schlapp-Schlapp“

Die zierlichen Gelenk-Maschinen der Gattung IV K gehören bis heute zu den populärsten deutschen Schmalspurdampflok. Einige Meyer-Maschinen waren nach dem Zweiten Weltkrieg auch außerhalb Sachsens im Einsatz. Zum Beispiel auf der Insel Rügen *Von Dirk Endisch*

Zu den größten Attraktionen auf der Ostsee-Insel Rügen zählt heute die Schmalspurbahn Putbus – Göhren. Die von den Einheimischen und Gästen als „Rasender Roland“ bezeichnete Strecke ist der verbliebene Rest des einst 97,7 Kilometer langen Streckennetzes der Rügenschon Kleinbahnen Aktien-Gesellschaft (RüKB), die am 22. Juli 1895 den Betrieb auf dem Abschnitt Putbus – Binz aufnahm. Bis zum Herbst 1899 entstanden außerdem die Strecken Binz – Sellin – Göhren, Altefähr – Putbus, Bergen Ost – Wittower Fähre und Fährhof – Altenkirchen. Die Verbindung über den Rasso-Strom (480 Meter) zwischen den Bahnhöfen Wittower Fähre und Fähr-

hof stellten die RüKB-eigenen Schiffe „Bergen“ und „Wittow“ her.

Der Betrieb zu DR-Zeiten

Wie alle Klein- und Privatbahnen in der Sowjetischen Besatzungszone wurden auch die Strecken, Anlagen und Fahrzeuge der RüKB formal am 1. April 1949 an die Deutsche Reichsbahn (DR) übergeben. Die zuständige Reichsbahndirektion (Rbd) Greifswald wandelte die Werkstatt in Putbus mit Wirkung zum 1. Januar 1950 in ein selbstständiges Bahnbetriebswerk (Bw) um, dem die Lokbahnhöfe (Lokbf) in Altenkirchen, Bergen Ost, Garz und Göhren als Außenstellen zugeordnet waren.

Der Fahrzeugpark bestand ausschließlich aus ehemaligen RüKB-Maschinen. Die Typenvielfalt reichte von den kleinen Bn2t-Maschinen des Lenz-Typs „m“ (Baureihe 99460) über die Mallet-Loks des Lenz-Typs „nn“ (Baureihe 99452) bis zu den Vierkuppelern des Typs „Mh“ (Baureihe 99463). Doch mit diesem Fuhrpark konnte das Bw Putbus den Personen- und Güterverkehr nur mehr schlecht als recht sicherstellen. Aus diesem Grund erhielt die Rbd Greifswald im Sommer 1952 für Probefahrten jeweils eine Maschine der Baureihe 9951-60 (ex sächsische IV K) und 9964-71 (ex sächsische VI K). Beide Gattungen genügten hinsichtlich Leistung und Zugkraft den Anforderungen auf den



Das Streckennetz auf Rügen, Stand Sommer 1958. Zu der Zeit wurden dort bereits sächsische IV K eingesetzt
 Stg. Felix Walther

Strecken der ehemaligen RükB. Allerdings konnten die Lokomotiven der Baureihe 9904-71 aufgrund ihrer Achsfahrmasse lediglich auf dem als „Bäderbahn“ bezeichneten Abschnitt Putbus – Göhren eingesetzt werden. Die Loks der Baureihe 9951-60 – Maschinen der Bauart Meyer – hatten hingegen eine geringere Achsfahrmasse und ließen sich daher freizügig auf den Schmalspurbahnen auf der Insel Rügen verwenden.

Zugang aus Sachsen

Ab 1953 erhielt das Bw Putbus einige Exemplare der Gattung IV K, von der 1959 fünf zur Verfügung standen. Die Maschinen kamen bevorzugt auf den Verbindungen Alte-



Am 22. August 1966 weilt 99 552 zur Versorgung in der Einsatzstelle Bergen Ost. Die Lok besitzt eine Behelfsrauchkammertür mit Verstärkungsstreben
 Detlev Luckmann/Eisenbahnstiftung

fähr – Putbus und Bergen Ost – Fährtshof zum Einsatz.

Doch die Gattung IV K stieß nicht bei jedem Eisenbahner auf Begeisterung. Die Kessel der Loks galten als verschlissen. Zahlreiche Reparaturen waren die Folge. Bei den Einsätzen auf der „Bäderbahn“ Putbus – Göhren mussten die Maschinen häufig mit ihrer zulässigen Höchstgeschwin-

digkeit von 30 km/h gefahren werden. Dies führte zu einem hohen Verschleiß an den Trieb- und Laufwerken. Das typische Klappern der Flachschieber und die markanten Triebwerksgeräusche brachten der IV K auf der Insel Rügen den Spitznamen „Schlapp-Schlapp“ ein.

Mit dem Eintreffen von weiteren Maschinen der Baureihe 9951-60 – das Bw Putbus

Von der Wittower Fähre kommend, fährt 99 587 anno 1967 mit dem vormittäglichen Gmp 9214 in den Bahnhof Bergen (Rügen) ein. Ein Jahr zuvor erhielt die IV K einen neuen Kessel; sie besitzt auch eine Druckluftbremse – siehe die beiden Luftbehälter hinter dem Schornstein J. R. Broughton/Eisenbahnstiftung





Zugkreuzung im Bahnhof Trent am 22. August 1966: Links ist Zug P 843 eingetroffen (Bergen Ost ab 13:45 Uhr, Wittower Fähre an 15:29 Uhr); rechts kommt Lok 99 552 mit P 844 entgegen. Sie verließ um 15 Uhr den Bahnhof Wittower Fähre und erreicht um 16:33 Uhr Bergen Ost Detlev Luckmann/Eb.-Stiftg.

Am 15. Juni 1968 steht 99 587 mit einem Personenzug in Wittower Fähre bereit. Von hier aus bot die Fähre Anschluss nach Fährhof, wo Züge auf einer weiteren 750-Millimeter-Strecke nach Altenkirchen und zurück fahren Harald Navé/Slg. Alfred Luft



führte am 30. Juni 1965 insgesamt sieben Exemplare in seinen Listen – konnten unter anderem die inzwischen betagten Malletloks der Baureihe 99⁴⁵² abgestellt werden. Die sächsische IV K bildete nun einige Jahre gemeinsam mit der Baureihe 99⁴⁶³ das Rückgrat in der Zugförderung. In den Sommermonaten legten die Meyer-Maschinen dabei bis zu 5.900 Kilometer zurück. Die höchsten bekannten monatlichen Laufleistungen erbrachten 99 587 mit 7.112 Kilometer (Oktober 1966) und 99 570 mit 6.592 Kilometer (Juni 1964).

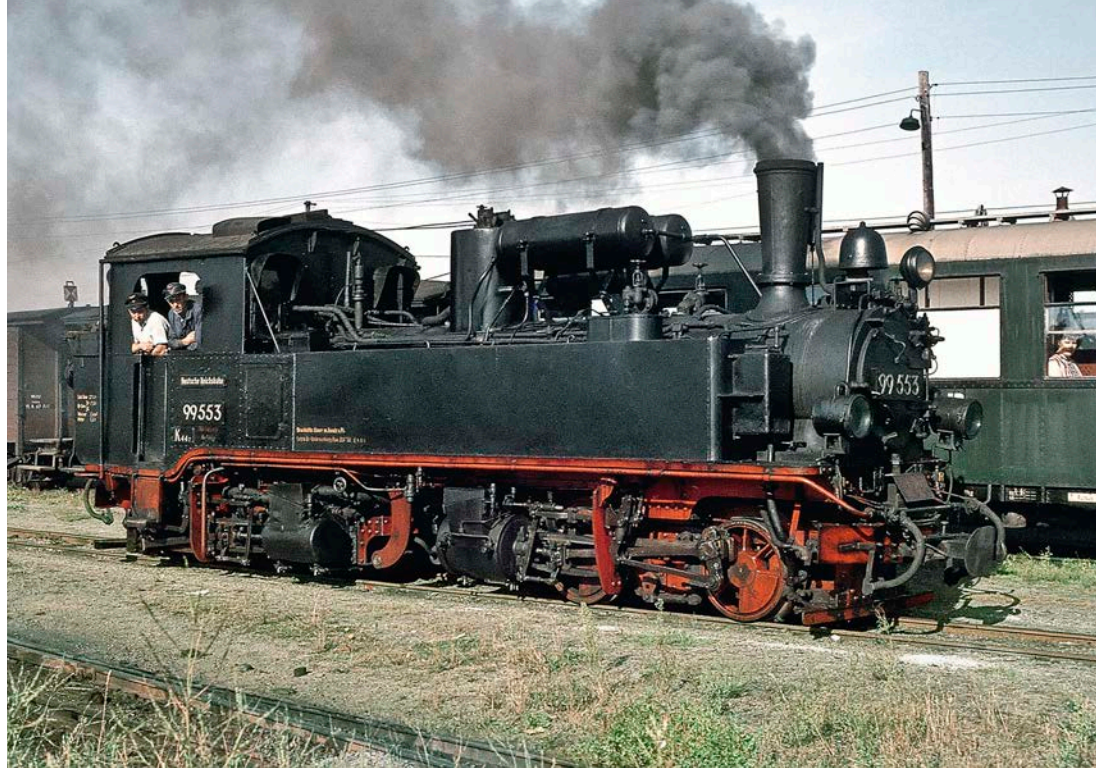
Umbauten an den Lokomotiven

Seit Ende der 1950er-Jahre plante die Rbd Greifswald die Einführung der Druckluftbremse der Bauart Knorr beim „Rasenden Roland“. Die Züge besaßen wie noch zu Zeiten der RüKB eine Gewichtsbremse der Bauart Görlitz. Diese Seilzugbremse wurde vom Packwagen aus betätigt. Mit der Umbeheimatung von Lokomotiven und Wagen aus Sachsen kam die Seilzugbremse der Bauart Heberlein auf die Insel Rügen. Der Lokführer bediente die Heberlein-Bremse über eine Haspel an der Führerhausrückwand. Aber das änderte sich nun: Am 22. März 1961 verfügte die Rbd Greifswald den Umbau der Fahrzeuge des „Rasenden Rolands“ auf Druckluftbremse. Aufgrund fehlender Werkstatkapazitäten und von Lieferengpässen bei den benötigten Bauteilen wurden neben den drei Loks der Baureihe 99⁴⁶³ nur 99 545 (Umbau am 9. April 1965), 99 553 (Umbau am 13. Mai 1965), 99 556 (Umbau am 4. Dezember 1964), 99 570 (Umbau am 19. Februar 1964) und 99 587 (Umbau am 10. Dezember 1963) mit einer Knorr-Bremse ausgerüstet. Alle anderen Meyerloks des Bw Putbus behielten ihre alte Bremsausrüstung.

Die zweistufige Luftpumpe wurde links neben der Rauchkammer montiert. Der Bremshebel musste um 90 Grad gedreht werden. Die Maschinen erhielten entweder einen 8“- oder einen 10“-Bremszylinder, der waagrecht am Brückenrahmen befestigt wurde. Die beiden großen Hauptluftbehälter wurden aus Platzgründen auf dem Kesselscheitel vor dem Dampfdom montiert. Der kleine Hauptluftbehälter lag zwischen den großen Hauptluftbehältern. Diese Anordnung gab den Maschinen ein unverwechselbares Aussehen. Mit dem Einbau der Druckluftbremse erhielten außerdem 99 553, 99 556 und 99 587 ein Druckluftläutwerk der Bauart Knorr.

Das Ende der Einsätze

In der zweiten Hälfte der 1960er-Jahre verlor die Baureihe 99⁵¹⁻⁶⁰ auf der Insel Rügen schrittweise an Bedeutung. Die Zuführung modernerer Maschinen, zum Beispiel von 99 4801 und 99 4802 im Dezember 1965, und die Einstellung des Verkehrs auf der Verbin-



Auch in Altefähr konnte man IV K antreffen, wie hier am 99 553 am 20. August 1966. Die wuchtigen „aufgebockten“ Luftbehälter samt weiterer Einrichtungen für die Druckluftbremse hatte die kleine Tenderlokomotive ein Jahr zuvor erhalten

Detlev Luckmann/Eisenbahnstiftung

Übersicht

Die Baureihe 99⁵¹⁻⁶⁰ auf dem „Rasenden Roland“

Lok	vom Bw / Lokbf	von	bis	an Bw / Lokbf	Anmerkungen
99 525	Mügel	06.06.1956	12.11.1956	Nauen	
99 530	Mügel	05.06.1952	02.11.1952	Mügel	
99 539	Mügel	06.06.1952	04.08.1952	Mügel	
	Mügel	22.05.1953	18.12.1953	Eppendorf	Die Lok war ab 05.10.1953 zur L2 im Bw Nossen.
99 542	Nauen	25.04.1956	10.10.1958	Mügel	
99 545	Mügel	18.06.1963	25.01.1967	z-Park	Die Lok wurde am 26.01.1967 abgestellt.
99 552	Mügel	16.04.1956	14.08.1956	Mügel	Die Lok war ab 04.07.1956 zur L4 im Raw Görlitz.
	Mügel	24.08.1965	10.03.1967	z-Park	Die Lok wurde am 28.12.1966 abgestellt.
99 553	Mügel	06.05.1955	21.01.1961	Mügel	Die Lok war ab 15.12.1960 zur L2 im Raw Görlitz.
	Mügel	07.03.1961	06.02.1968	z-Park	Die Lok wurde am 23.06.1967 abgestellt.
99 556	Mügel	31.03.1961	06.02.1968	z-Park	Die Lok wurde am 09.10.1967 abgestellt.
99 562	Mügel	20.05.1954	17.10.1954	Mügel	
	Mügel	12.05.1955	23.10.1956	Mügel	Die Lok war ab 28.09.1956 zur L0 im Raw Görlitz.
	Mügel	23.05.1957	15.01.1959	z-Park	
99 567	Mügel	04.06.1963	11.08.1966	z-Park	Die Lok wurde am 13.02.1966 abgestellt.
99 570	Eppendorf	16.04.1959	15.08.1966	z-Park	Die Lok wurde am 15.08.1966 abgestellt.
99 575	Mügel	25.05.1954	20.01.1955	Zittau	
	Zittau	28.05.1957	30.11.1958	Mügel	
99 587	Kirchberg	05.04.1961	23.03.1970	z-Park	Die Lok wurde am 11.03.1970 abgestellt.
99 589	Mügel	06.06.1956	12.09.1956	Mügel	
99 591	Kirchberg	30.06.1959	15.09.1959	Kirchberg	
99 595	Zittau	16.09.1963	11.10.1963	Mügel	
	Mügel	26.05.1964	30.06.1966	z-Park	Die Lok wurde am 06.10.1965 abgestellt.
99 604	Sayda	18.06.1959	19.10.1962	Mügel	Die Lok war ab 31.08.1962 zur L2 im Raw Görlitz.

dung Altefähr – Putbus am 3. Dezember 1967 machten die Meyer-Maschinen langsam entbehrlich. Nach der Abstellung der 99 553 (am 23. Juni 1967) und der 99 556 (am 9. Oktober 1967) gehörte nur noch 99 587 zum Betriebspark, die vom Lokbahnhof Bergen Ost aus Personen- und Güterzüge auf der Strecke nach Wittower Fähre bespannte. Im Dezem-

ber 1969 war die Maschine letztmalig an 19 Tagen im Einsatz und legte dabei 2.817 Kilometer zurück. Mit der z-Stellung der Maschine am 24. März 1970 hatte die Baureihe 99⁵¹⁻⁶⁰ auf der Insel Rügen ausgedient. Übrigens kamen nur einige IV K nach Sachsen zurück; andere haben im Norden ihre Dienstzeit beendet.



Der Lokbahnhof Ziesar, eine Dienststelle des Bw Jerichow, verwendete seine Maschine bevorzugt auf der Strecke Wusterwitz – Görzke. Im Frühjahr 1968 setzt 24 009 im Bahnhof Wusterwitz um Hans van Engelen/Slg. Rudolf Heym; Slg. Dirk Endisch (Bild S. 71 oben)

Das Bw Jerichow und die Baureihe 24

Heimat der Steppenpferde

Nur vier Exemplare der Baureihe 24 verblieben nach dem Zweiten Weltkrieg bei der Deutschen Reichsbahn in der DDR. Ab 1957 waren die kleinen Schleptenderlokomotiven im Bahnbetriebswerk Jerichow stationiert. Sie machten sich dort noch längere Zeit nützlich Von Dirk Endisch/GM

Im Nordosten Sachsen-Anhalts liegt Jerichow, das nicht nur bei Kunstkennern (wegen der dortigen Klosterkirche) einen guten Namen hat. Auch Eisenbahnfreunde schätzen den Ort, unter anderem wegen des kleinen Bahnbetriebswerks (Bw), das am 1. Januar 1950 aus der Hauptwerkstatt der ehemaligen Genthiner Kleinbahn AG (GeK) hervorging. Die Dienststelle war in erster Linie für die Bespannung der Personen- und Güterzüge auf den ehemaligen Kleinbahnen der Umgebung verantwortlich: auf den Strecken Genthin – Jerichow – Schönhausen (Elbe) – Sandau (Elbe), Güsen – Jerichow, Genthin – Milow (Havel), Güsen – Ziesar und Wusterwitz – Ziesar – Görzke. Außerdem oblag dem Bw Jerichow die Bespannung einzelner Personenzüge auf der Hauptbahn Brandenburg – Genthin – Magdeburg Hbf.

Von Tenderloks zur 24

Für diese Aufgaben standen Anfang der 1950er-Jahre Tenderloks und einige zwei-

achsige Dieseltenderloks der Baureihe VT 135 zur Verfügung. Anfang 1956 erhielt das Bw Jerichow die ersten Maschinen der Baureihe 64, die vor allem für die Leistungen auf der Verbindung (Brandenburg –) Genthin – Magdeburg Hbf genutzt wurden. Hinsichtlich ihrer Leistung und Zugkraft genügten diese Einheitstenderloks 64 den betrieblichen Belangen, doch die Wasser- und Kohlevorräte waren für die Aufgabe knapp bemessen. Abhilfe versprachen die Schleptenderloks der Baureihe 24. Daher entschied sich die Reichsbahndirektion Magdeburg im Frühjahr 1957, die 64er in Jerichow zu ersetzen, und verfügte die Umsetzung der bisher im Bw Oschersleben stationierten vier 24er dorthin. Als erste ihrer Gattung traf 24 004 am 9. April 1957 in Jerichow ein. Bis zum 24. Mai 1957 folgten auch die drei Schwesternmaschinen.

Die vier Schleptenderloks waren die einzigen ihrer Baureihe, die nach dem Zweiten Weltkrieg bei der Deutschen Reichsbahn in der Sowjetischen Besat-

zungszone (und späteren DDR) verblieben. Die Umbeheimatung nach Jerichow sollte das letzte Kapitel in der Dienstzeit der von den Eisenbahnfreunden auch als „Steppenpferde“ bezeichneten Maschinen bei der DR werden. Bis zum Ausscheiden der Baureihe 24 aus dem Betriebspark der Reichsbahn blieb dies das letzte Einsatz-Bw.

Die Leistungen der ersten Jahre

Ab 2. Juni 1957 bestand für die Schleptenderloks ein zweitägiger Umlauf (Plan 1), für den planmäßig 24 004 und 24 021 eingeteilt waren. Der Dienstplan sah für die Maschinen in erster Linie Personenzüge (P) auf den Verbindungen Magdeburg – Brandenburg Hbf, Brandenburg Hbf – Belzig und Genthin – Jerichow – Schönhausen (Elbe) vor. Zeitweilig bespannte die Baureihe 24 auch einige so genannte Werkspendel zwischen Brandenburg Hbf und Kirchmöser sowie ab Sommer 1959 zeitweise einen nächtlichen Nahgüterzug von Genthin nach Magdeburg-Rothensee.

Übersicht

Die Baureihe 24 beim Bw Jerichow

Lok	Zugang aus	in Jerichow	Abgang nach/Verbleib
24 002	Oschersleben	17.05.57 – 10.04.68	z, 02.10.67 abgestellt
24 004	Oschersleben	09.04.57 – 10.04.68	z, 31.03.68 abgestellt
24 009	Oschersleben	14.05.57 – 15.04.70*	Stendal
	Stendal	01.03.72 – 08.05.72	Güsten
24 021	Oschersleben	24.05.57 – 24.04.68	z, 01.10.67 abgestellt

*Lok 01.07.68 – 28.02.70 unter „w“ (Warten auf Ausbesserung) geführt

Der DMV veranstaltete am 8. April 1972 mit 37 1009-2 (ex 24 009) eine Sonderfahrt Güsten – Magdeburg, hier beim Fotohalt in Eggersdorf



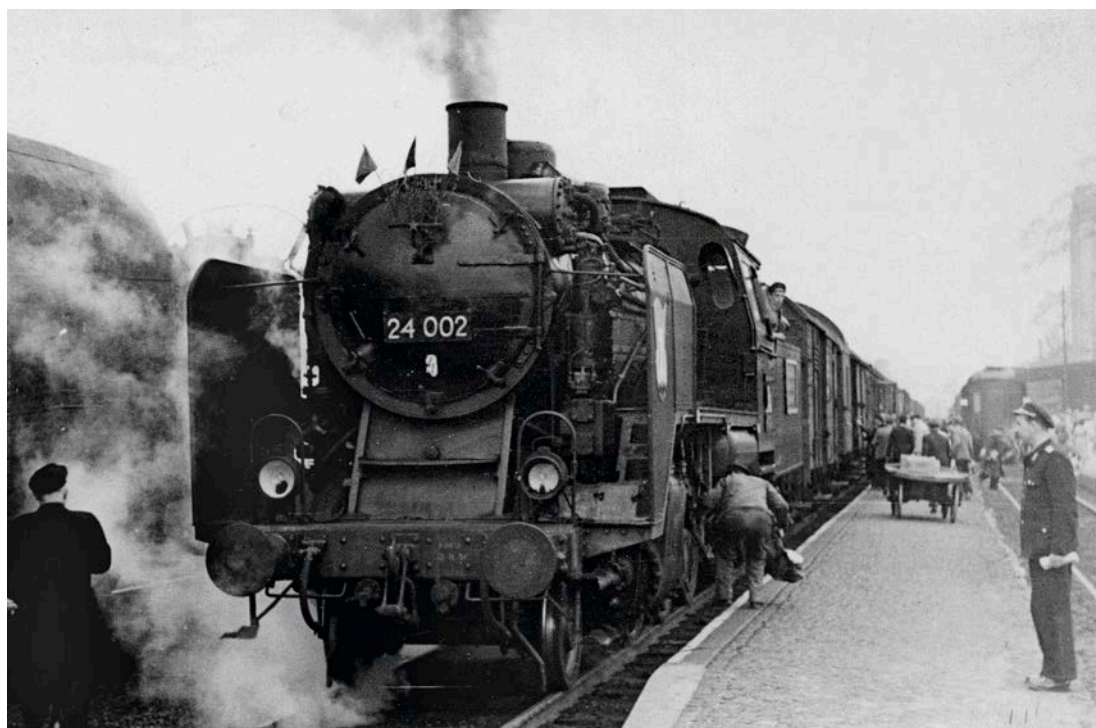
Die Züge auf der Hauptbahn wurden immer Esse voran bespannt. Dazu drehte man die Maschinen jeweils in den Bahnbetriebswerken Brandenburg und Magdeburg Hbf. Das Personal wechselte im Bahnhof Genthin. Auf der Kleinbahn verkehrten die Schleppenderloks planmäßig Tender voran in Richtung Schönhausen (Elbe); hierbei wechselte das Personal meist im Bf Jerichow.

Von den vier Maschinen standen jeweils zwei im Dienst. Die Meinungen über die einzelnen Steppenpferde gingen bei den Eisenbahnern im Bw Jerichow aber auseinander. 24 004 und 24 021 waren sehr beliebt, denn sie machten gut Dampf und galten als robust und pflegeleicht. Auch die meist für Sonderdienste genutzte 24 009 wurde von den Lokführern und Heizern als leistungsstarke Maschine geschätzt. Lediglich 24 002 besaß keinen guten Leumund. Bei den Hei-

Zum Teil fuhren die 24er auch Truppenzüge der sowjetischen Streitkräfte und der NVA

zern hatte sie den Ruf, besonders schlecht Dampf zu machen. Die Lokleiter hielten die Maschine daher meist als Reserve für den Plan 1 vor oder nutzten sie für Sonderleistungen. Dabei handelte es sich meist um Militärzüge für die sowjetischen Streitkräfte in Deutschland oder die Nationale Volksarmee, die das Gelände der ehemaligen Munitionsfabrik in Kletz als Truppenübungsplatz nutzte. Die Truppenzüge konnten bis zu 1.000 Tonnen wiegen und wurden fallweise auch von zwei Maschinen geführt. Bedient wurden etwa Burg (b Magdeburg), Großwudicke, Neustadt (Dosse), Möser, Schönhauser Damm und Rathenow.

Mit dem Fahrplanwechsel am 27. September 1964 wurde ein weiterer Umlauf für die 24 aufgestellt. Der Lokbahnhof Ziesar, eine Jerichower Dienststelle, bespannte mit einer Lok meist Personen- und Güterzüge auf der Strecke Wusterwitz – Ziesar. Einmal täglich gelangte dieses „Steppenpferd“ über Güsen nach Jerichow, wo Kohle geladen



Lange Jahre wechselte beim Halt des P 583 in Genthin das Personal. Im Frühjahr 1960 beobachtet der Dienstvorsteher des Bw Jerichow (r.) die Ablösung bei der geschmückten 24 002 Slg. Siegfried Post

und bei Bedarf (Frist- und Reparaturarbeiten) die Maschine ausgetauscht wurde.


Niedergang ab 1967

Drei Jahre später sank der Stern der Baureihe im Jerichower Land. 24 002 absolvierte am 24. September 1967 noch einmal einen Sonderdienst nach Sandau (Elbe), bevor sie am 2. Oktober 1967 abgestellt wurde. Bereits einen Tag zuvor hatte 24 021 den Dienst quittiert, die ab 9. November 1967 als Heizlok fungierte. Damit endete der Einsatz der Baureihe 24 im Stammwerk.

Der Lokbahnhof Ziesar besetzte jedoch noch weiter eine Lok, und zwar 24 009. Als Reserve diente 24 004, die ab Februar 1968 meist wechselweise mit ihrer Schwestermaschine im Einsatz war. Am 29. März 1968 absolvierte 24 004 ihren letzten Streckendienst, bevor sie zwei Tage später in Jerichow abgestellt wurde. Wenige Wochen später, am 25. Mai 1968, endete der planmäßige

Einsatz der Baureihe 24 im Bw Jerichow. 24 009 diente fortan als Reserve. Sie wurde in den Plänen der Baureihe 64 eingesetzt oder für Sonderdienste und Arbeitszüge genutzt. Am 15. April 1970 gab Jerichow das Einzelstück an das Bw Stendal ab.

...und ein Rückkehrer

Doch damit war die Geschichte der Baureihe 24 im Bw Jerichow nur vorerst beendet. Als es zwei Jahre später einen Fahrzeugenpass zu überbrücken galt, erinnerten sich die Verantwortlichen bei der DR an die Baureihe 24 (die inzwischen mit dem Computernummern-Zeitalter eine andere Bezeichnung bekommen hatte). Und so kehrte die nun als „37 1009-2“ bezeichnete 24 009 am 1. März 1972 zurück, um im Raum Jerichow nochmals Planleistungen zu fahren. Dieses Intermezzo endete am 8. Mai 1972 – 15 Jahre, nachdem die erste 24 zum hiesigen Bw gekommen war. 



Eine Woche vor Aufnahme des öffentlichen Fahrbetriebs bringt die Kandertaler T 3 Nr. 30 der Eurovapor am 14. Mai 1977 die erste Zuggarnitur ins Wutachtal. Hier passiert der von Weizen herandampfende Zug Grimmelshofen

Aufnahmen des Beitrags, wenn nicht anders genannt: Hans-Joachim Gilbert

Museumsbahn Wutachtal

Strategische List

Dass eine der schönsten deutschen Museumsbahnen heute überhaupt noch existiert, ist drei Männern zu verdanken, die eine Vision hatten: Auf einer stillgelegten, dem Untergang geweihten Strecke wieder Züge fahren zu lassen, die mehr Menschen befördern sollten als jemals zuvor. Doch ohne tatkräftige Unterstützung vieler Gönner und Helfer wäre dieser Plan im Wutachtal nie aufgegangen. Eine Erinnerung an die Anfänge auf der Sauschwänzlebahn *Von Hans-Joachim Gilbert*

Dampffahrten tauchen im Frühjahr 1978 zwischen blühenden Feldern auf, malerische Farbtupfer in einer hügeligen, von Schluchten durchzogenen Landschaft. Ein Dampfloktreffen scheint sich anzukünden. Doch es dauert nicht lange, und der bahninteressierte Betrachter realisiert, dass er den immer gleichen Zug entdeckt und ihm hinterher blickt. Mal kommt die Lok-Wagen-Garnitur von links, mal von rechts. Gerade dampfte es noch unter ihm, nun zischt das Dampfross oberhalb durchs Grün. Es ist wie auf einer Modellbahn, nur größer.

Doch die Großherzoglich Badische Staatseisenbahn hatte keineswegs die Sommerfrischler im Blickpunkt, als sie 1887 am

Fuße des Südschwarzwalds mit dem Ausbau der Wutachtalbahn begann und in Stühlingen an eine seit 1875 bestehende Stichbahn anknüpfte, die auch schon den Namen Wutachtalbahn trug. Die nun knapp 62 Kilometer lange Gesamtstrecke von Lauchringen am Hochrhein über Stühlingen und Zollhaus-Blumberg nach Hintschingen an der Schwarzwaldbahn sollte keinem Freizeitvergnügen dienen, sondern handfesten militärischen Interessen. Der deutsch-französische Krieg 1870/71 hatte die Bedeutung leistungsfähiger Infrastrukturen für Truppenverlegungen herausgestellt, und genau daran mangelte es in Baden hinsichtlich der Ost-West-Verbindungen, die teils durch Hoheitsgebiete der neutralen

Schweiz führten und daher in Kriegszeiten nicht nutzbar waren.

Ingenieurtechnisches Meisterwerk

So entstand ein Wegekonzept aus drei strategischen Umgehungsbahnen. Die größte und längste stellte die Wutachtalbahn dar, deren mittlerer Abschnitt seit 1977 als Museumsbahn betrieben wird und wegen der windungsreichen Streckenführung als Sauschwänzlebahn berühmt wurde. Lange und hohe Viadukte sowie Kehr- und Kreiskehrtunnel, die ausgefahrene Taleinschnitte verbinden, machen dem volkstümlichen Namen der fast 26 Kilometer Strecke alle Ehre. Dabei verbindet die Trasse mit den Stationen Weizen im Süden und Zollhaus-

Blumberg im Norden zwei Orte, die Luftlinie nur neun Kilometer voneinander entfernt liegen. Aber um den Höhenunterschied von 230 Metern zu überwinden, mussten – wie schon bei der Schwarzwaldbahn meisterlich gelöst – auch am so genannten Randen etliche Kilometer Strecke gewonnen werden, damit die Steigungen für die Militärzüge unter 1:100 (genau: 1:98) gehalten werden konnten, weniger als zehn Meter auf einem Streckenkilometer. So dienen zwei der fünf Tunnel allein der künstlichen Streckenverlängerung. Dazu gehört der Große Stockhalde-Kehrtunnel, einziger Kreiskehrntunnel Deutschlands: Auf 1,7 Kilometern Länge schraubt sich die in einer vollen Umdrehung in einem Radius von 350 Metern verlegte Trasse ganze 15 Meter nach oben bzw. unten. Die langen, teils noch heute existenten Ausweichgleise zeugen davon, welche Zuglängen die damaligen Nassdampflok der Länderbahnen im Kriegsfall bewältigen sollten. In Grimmelshofen, seit 1973 ein Ortsteil von Stühlingen und Heimat für rund 270 Einwohner, liegen noch heute 700 Meter lange Bahnhofsgleise, für den lokalen Bedarf völlig überdimensioniert. Auch die Brücken mussten den militärischen Anforderungen entsprechen. Maß der Dinge war die 140 Tonnen schwere „Dicke Berta“, ein Geschütz von Krupp, das man über die Strecke transportieren wollte.

„Rückkehr“ des Militärs

Die unmittelbare Nähe zur Schweizer Grenze am Nordrand des Kantons Schaffhausen mag ein Schutzpatron gewesen sein, dass diese strategische Bahn mit ihrer leicht verwundbaren Infrastruktur zwei Weltkriege überlebte. Und dann, im April 1978, tauchten wieder Soldaten auf. Es waren harmlose Filmsoldaten, großes Kino wurde auf der Sauschwänzlebahn gedreht. „Brass Target“



Der KPEV-Abteilwagen passt zur preußischen T 3, die mit dem Überführungszug kurz zuvor in Zollhaus-Blumberg angekommen ist, um die Wagen zu hinterstellen. Zurück geht es mit einem Begleitwagen und einem Schüttgutwagen, beladen mit Kohle für den neuen Stützpunkt Fützen

hiieß der amerikanische Spielfilm, „Verstecktes Ziel“ seine deutsche Übersetzung. Die schon verloren geglaubte Sauschwänzlebahn war inzwischen seit fast einem Jahr eine Museumsbahn und avancierte erstmals zum Kinohelden. Die Handlung spielt im Spätherbst 1945. Sie gibt vor, dass kriminelle US-Offiziere unter der Führung von Colonel Rogers einen Zug der Army, in dem das Gold der ehemaligen Reichsbank nach Frankfurt (Main) transportiert werden soll, überfallen. Spektakuläre Location ist der Weiler Kehrtunnel, in dem der Transportzug kurz nach Überquerung des Wutachviadukts zum Halten gezwungen wird. Sprengladungen explodieren, aus den mitgeführten Güterwagen fliegen die Seitenwände heraus. Der Tunnel der jungen Museumsbahn gerät zum Kampfgebiet. Wurde jetzt für eine Filmszene zerstört, was zwei Weltkriege überdauert hatte? Abgeschossene

Kampfflieger am Bahnhof Fützen und ein zur Brandruine entstellter Bahnhof Epfenhofen ließen den um die bahntechnische Infrastruktur besorgten Eisenbahnfreund vor Ort nichts Gutes erahnen.

Doch die amerikanischen Profifilmer hatten ihr Metier im Griff, arbeiteten nicht nur an den Güterwagen mit ausgetauschten Wand-Attrappen. Der Bahnhof Epfenhofen, an dessen Fassade schon lange die Farbe abbröckelte, erhielt neben einem Kleid aus Rußfarbe einen Ruinenanbau aus Styropor im Aussehen gemauerter Ziegel. Den Güterwagen wie der Zuglok sprühten die Filmemacher weiße Sterne der US-Army auf, um die Spielzeit der Handlung glaubwürdig zu machen. Spätestens da musste der kundige Eisenbahnfreund dann stutzen. 93.1394 als Loknummer, das verrät eine österreichische Herkunft. Kurz nach Kriegsende? Und auch das Dreilicht-Spitzensignal mit DB-Ein-



Wasser fassen bedeutete in den Anfangstagen der Museumsbahn: Schlauch anschließen und improvisieren, wie hier beim ersten Zwischenhalt in Fützen. Blumbergs Bürgermeister Werner Gerber unterhält sich angeregt mit dem Lokführer der T 3



Herzlichen Glückwunsch: In Fützen kreuzt ein 212-bespannter, talwärts fahrender Hochzeits-Sonderzug die Überführungsfahrt (14.05.1977)



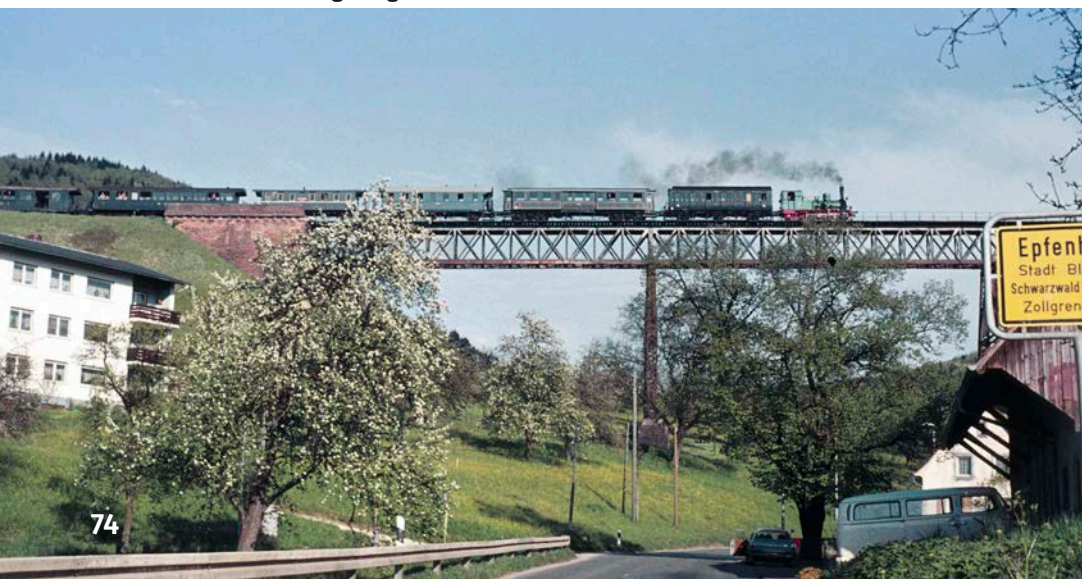
Speziell für die Dreharbeiten hat das Filmteam einige Fahrzeuge der Museumsbahn zu „US-Militärmaterial“ umdekoriert

Betrieb nach Drehbuch steht 1978 an. Für Aufnahmen zum US-Kriegs-Film „Brass Target“ wurden an einzelnen Bahnhöfen verkohlte Fassaden errichtet und Flugzeugwracks abgelegt. Den im Weiler Kehrtunnel zu überfallenden Zug bespannt die österreichische 93 1394 (Bild in Fützen)



Genau 1.700 Meter lang ist der Große Stockhalde Kreiskehrtunnel. Hier kreist die Strecke in einem Radius von 350 Metern und gewinnt dadurch 15 Meter an Höhe gegenüber den an dieser Stelle tiefer liegenden Bahnhofsanlagen von Grimmelshofen (Foto mit 93.1360, August 1979)

Bei der Überführung am 14. Mai 1977 war die T 3 doch schneller am 264 Meter langen Epfenhofer Viadukt als der sie über holprige Feldwege verfolgende Renault R6 mit dem Fotografen auf dem Beifahrersitz. Immerhin gelang noch ein Foto durch die zum Glück saubere Windschutzscheibe



heitslaternen der 1950er-Jahre... ? – nein, das passte nicht. Die Filmleute hat's nicht gestört, die meisten Kinogänger sicher auch nicht. Die genossen eher die Kulisse der Sauschwänzlebahn und bekamen sie in den Folgejahren noch mehrfach auf der Leinwand zu sehen, unter anderem im Railmovie „Heinrich der Säger“, das die Stilllegung von Bahnstrecken aus kommerziellen Gründen thematisiert.

Die meisten Fahrgäste der damals jungen Museumsbahn hat es wohl auch nicht gestört, dass eigentlich wenig zusammenpasste, was im Wutachtal auf den Gleisen unterwegs war. Die illustre Gesellschaft historischer Fahrzeuge war am 14. Mai 1977 am Randen eingetroffen. Die aus dem Kantental entlehene preußische T 3 Nr. 30 („Chanderli“) zog zwar noch stielecht einen Abteilwagen der KPEV hinter sich her, dann aber folgten überwiegend schweizerische Personenwagen unterschiedlicher Herkunft und Bauarten. Immerhin, die betriebsdurchführende Eurovapor, die sich als gemeinnütziger Verein dem Erhalt von historischen Schienenfahrzeugen verschrieben hat, sorgte für erste Transportmittel. Hauptsache, es fuhr etwas dem Wind der Zeit entgegen.

Der Weg zur Museumsbahn

Denn der Aufbau einer dampfbetriebenen Museumsbahn auf einer zuletzt höchst unwirtschaftlichen Reisezugverbindung widersprach Mitte der 1970er-Jahre dem Trend der Deutschen Bundesbahn zu radikaler Verschlinkung ihrer Infrastruktur, und Dampfbetrieb war ohnehin ein Tabu geworden.

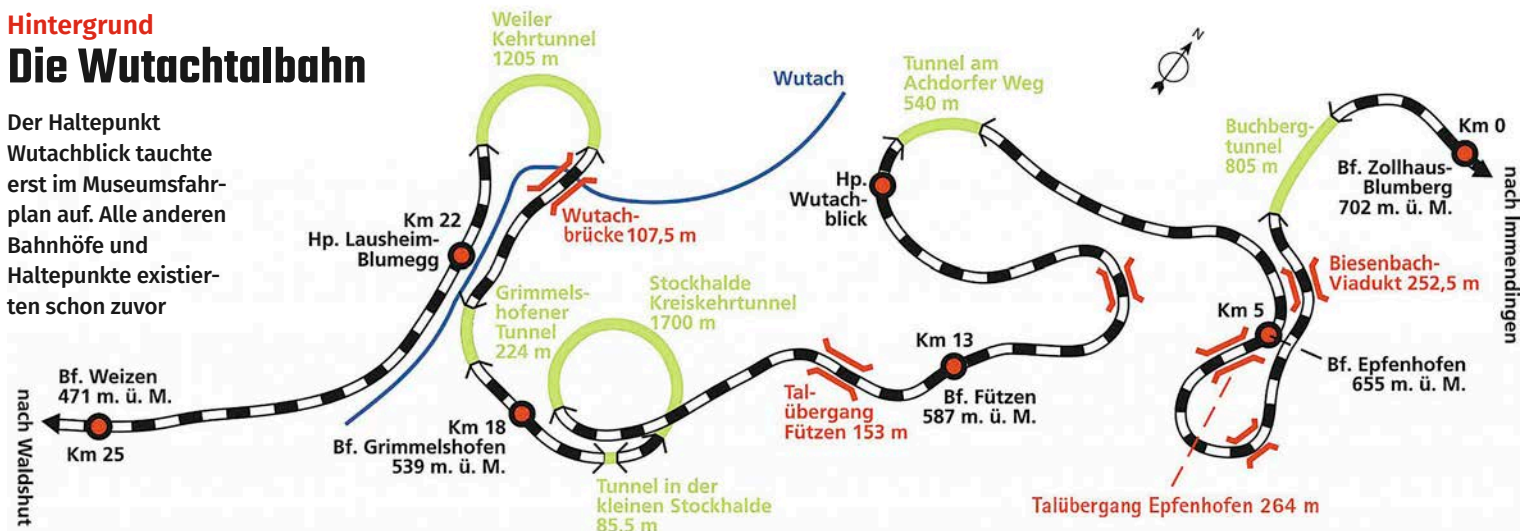
Zwischen Weizen und Zollhaus-Blumberg ruhte der Reiseverkehr bereits seit 1955, einige Zeit übernahm hier der Schie-Stra-Bus die Personenbeförderung.

Das Militärbündnis NATO sorgte dafür, dass die Strecke nicht verkam. Ab Anfang der 1960er-Jahre investierte es sogar über fünf Millionen D-Mark in die Aufarbeitung von Bauwerken, mechanischen Stellwerksanlagen, Signalen und Gleisen, bis 1974 wurden jährlich weitere 50.000 D-Mark für die Unterhaltung bereitgestellt. Dann verlor die NATO das Interesse, die Verbindung schien keine strategische Bedeutung mehr zu haben. Auch die Deutsche Bundesbahn wollte die Strecke, die sie zeitweise zu Lokführerschulungen nutzte, allzu gerne loswerden, und im Stil der damaligen Zeit hieß das: Abbau.


Aber dann gab es da drei Menschen, die in einer Vision zusammenfanden – der Vision einer einzigartigen Museumsbahn. Die erste

Hintergrund Die Wutachtalbahn

Der Haltepunkt Wutachblick tauchte erst im Museumsfahrplan auf. Alle anderen Bahnhöfe und Haltepunkte existierten schon zuvor



Die 61,7 Kilometer lange Wutachtalbahn führt von Lauchringen (früher: Oberlauchringen) im Süden über Stühlingen und Zollhaus-Blumberg zur Abzweigstelle Hintschingen an der Schwarzwaldbahn. Die Strecke ist einspurig ausgeführt, aber teils zweigleisig trassiert. Der erste Bauabschnitt von Oberlauchringen bis Weizen wurde 1876 eröffnet und nennt sich Wutachtalbahn, weil die Trasse dem Fluss Wutach folgt. Mit der 1890 eröffneten Weiterführung als strategische Umgebungsbahn ergeben sich zwei weitere Streckenbereiche: Die heutige Museumsbahn Weizen – Zoll-

haus-Blumberg, deren Betrieb bis zum Mai 1977 zurückreicht, wird wegen ihrer kurvigen Streckenführung als Sauschwänzlebahn bezeichnet; der weiterführende Abschnitt nach Hintschingen erhielt seinen Namen Aitrachtalbahn nach dem Fluss Aitrach. Seit 2013 betreiben die Bahnbetriebe Blumberg GmbH nicht nur die Sauschwänze-Museumsbahn, sondern die Gesamtstrecke der Wutachtalbahn von Lauchringen bis Hintschingen. Auf den südlichen und nördlichen Streckenabschnitten gibt es wieder planmäßige Personenverkehre. 

und wohl wichtigste Weiche stellte der ehemalige DB-Baudezernent Karl-Hans Zimmermann, der erkannt hatte, welche ingenieurtechnische Meisterleistung in schöner Landschaft da am seidenen Faden hing. Über technische Kulturgüter machte man sich damals noch wenig Gedanken, schon gar nicht um eine alte Eisenbahn aus Kaisers Militärzeiten. Diese Anerkennung sollte viel später folgen. Erst 2014 wurde die Wutachtalbahn von der Bundesingenieurkammer als Historisches Wahrzeichen der Ingenieurbaukunst in Deutschland ausgezeichnet.

Einem Zeitungsreporter gestand Karl-Hans Zimmermann vor ein paar Jahren, er habe damals in den 1970ern nach allen möglichen Tricks gesucht, wie man den Abbau der Strecke verhindern könne. Den Auftrag zum Abbau der Gleise, Brücken und Verschließen der Tunneln konnte er listig mit Verweis auf gutachterlich errechnete Kosten abwenden – allein der Abriss der Brücken hätte 20 Millionen D-Mark verschlungen. Gut möglich, dass da in gewisser Absicht, den Abriss zu verhindern, sehr großzügig kalkuliert wurde. Und das Kalkül ging auf. Jedenfalls schien es für die Deutsche Bundesbahn doch bedeutend billiger zu werden, sich dieser Bürde rasch zu entledigen und die ganze Strecke für eine symbolische D-Mark zu verkaufen. Und tatsächlich fand sich mit dem damaligen Blumberger Bürgermeister Werner Gerber ein Interessent, der sich für die schon lange gehegte Idee des früheren Eurovapor-Präsidenten und Lokführers Ferdinand Mollet begeistern konnte, auf dem mittleren Abschnitt der Wutachtalbahn, der



Bis September 1971 verkehrten noch einzelne Züge auf der unteren Wutachtalbahn bis Lausheim-Blumegg und mussten dann – ohne Umfahrmöglichkeit – kehrt machen. 93.1360 hingegen hält hier im August 1979 nur kurz auf der Fahrt ins wieder erreichbare Zollhaus-Blumberg

Sauschwänzlebahn, einen Museumsbetrieb einzurichten.

Beide, Gerber wie Mollet, waren keine Träumer, sondern Macher. Bereits am 25. September 1975 führte die Eurovapor eine erste Probefahrt mit Fahrzeugen aus dem nahe Basel gelegenen deutschen Kandertal durch. Nach erfolgter Stilllegung des Abschnitts Weizen – Zollhaus-Blumberg Anfang 1976 dampften im September des gleichen Jahres für drei Tage abermals Fahrzeuge der Kandertalbahn unter Regie der

Eurovapor über die Strecke, quasi die Generalprobe.

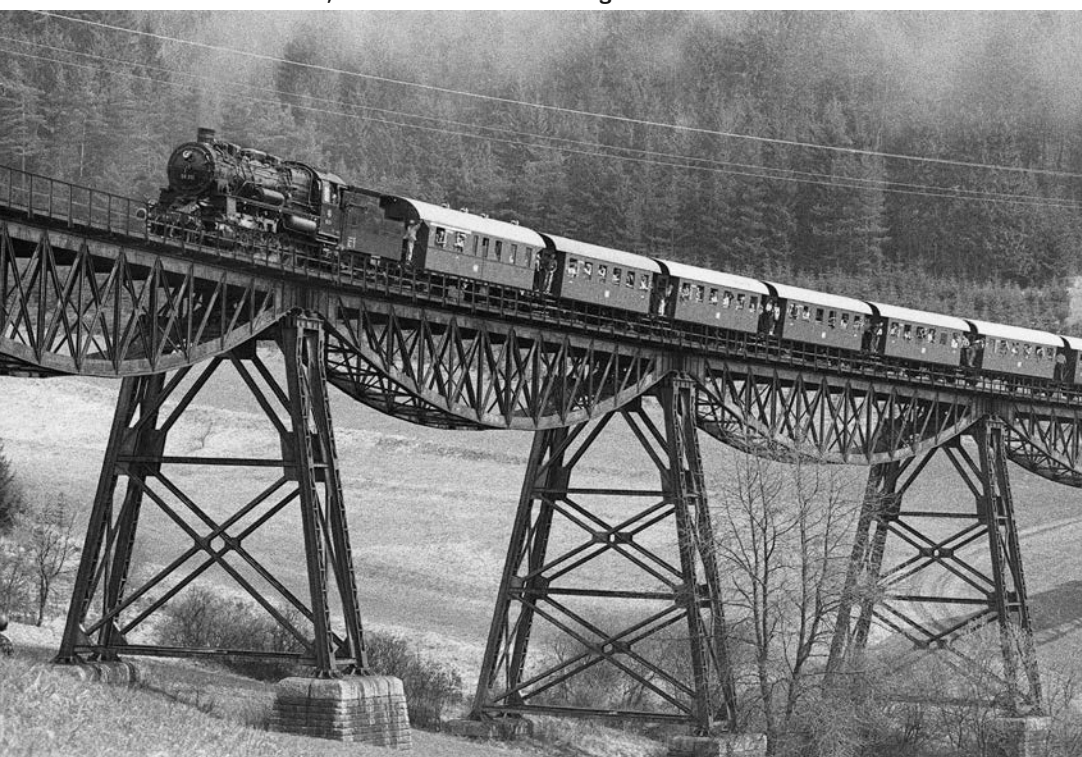
Hauptsache, es rollte was

Im Frühjahr 1977 wurde daraus Ernst. Am 14. Mai 1977 rollte betagtes Zugmaterial auf eigenen Achsen im Wutachtal an. Zuglok: die aus dem Kandertal entliehene preußische T 3 Nr. 30, wie erwähnt mit preußischem Abteil- und diversen Schweizer Personenwagen, bunt zusammengewürfelt. Das alles hatte nichts mit Vorbildtreue zum einstigen



Auftakt zur dritten Fahrsaison: 1979 steht mit 93.1360 auch die zweite österreichische Lok der Eurovapor zum Einsatz bereit. Der vollbesetzte Museumszug hat die Station Epfenhofen erreicht, das Biesenbach-Viadukt hinten ist auf der weiteren Fahrt die übernächste große Brücke

1987 wird das zehnjährige Bestehen der Museumsbahn Wutachtal groß gefeiert. Zu den dampfenden Gratulanten gehört die erst zwei Jahre zuvor wieder betriebsfähig aufgearbeitete 58 311 der Ulmer Eisenbahnfreunde, hier mit ihrer Plattformwagen-Garnitur auf dem Biesenbach-Viadukt



Fahrbetrieb zu tun, aber das war in dieser musealen Aufbauzeit nachrangig. Hauptsache, hier rollte was über die Gleise, das konnten gerne auch Sonderzüge sein. So begegnete die T 3 bei ihrer Überführungsfahrt im Bahnhof Fützen einem geschmückten, von einer V 100 angeführten Hochzeits-Express.

Nur eine Woche später, am 21. Mai 1977, verließ der erste Museumszug den Bahnhof Zollhaus-Blumberg in Richtung Weizen und fuhr dann wieder zurück. Vieles musste in den allerersten Tagen improvisiert werden: Wasser kam aus dem Feuerwehrschauch, Kohle schippte man von Hand aufs Förderband.

Doch es wehten wieder schwarze Dampffahnen überm Wutachtal und lockten Neugierige an, aus denen Fahrgäste wurden. Bereits in der ersten Fahrsaison 1977 nahmen 20.000 Menschen in den Zügen Platz, eine Fahrt mit der Sauschwänzlebahn wurde rasch zur Attraktion im Angebot von Reisebusunternehmen. Nun stiegen die Menschen vor allem im südlichen Bahnhof Weizen nicht mehr in den Bus, sondern vom Ausflugsbus in den Zug, um – Schornstein voraus – nach Blumberg zu gelangen. Bald reichte das Wochenende nicht aus, der Mittwoch wurde weiterer Fahrtag, die steigende Nachfrage nach einer Fahrt auf dieser einzigartigen Bahnstrecke konnte nur durch zahlreiche Sonderfahrten befriedigt werden. Zu Anfang der 1990er-Jahre erreichte

die Museumsbahn mit annähernd 130.000 Fahrgästen im Jahr ihre bislang höchsten Beförderungszahlen.

Man teilte sich die Arbeit. Die Stadt Blumberg als Eigentümerin der Bahnanlagen koordinierte den Betrieb und vermarktete die Züge, die Eurovapor ließ mit ihren ehrenamtlichen Helfern die Züge rollen, mit wechselnden Besetzungen im Fahrzeugpark. Das schnelle Wachstum machte schon nach der ersten Saison einen baldigen Austausch der preußischen T 3 erforderlich. Die hatte zwar durch die Schweizer Dampflok E 3/3 Verstärkung erhalten, dennoch beschaffte die Eurovapor 1978 zwei stärkere Tenderdampflok BBÖ 398 (Achsfolge 1'D1') österreichischer Herkunft: 93.1360 und 93.1394. Letztere konnte als erste schon 1978 eingesetzt werden, auch im Film Brass Target. Die Schwesterlok folgte zu Saisonbeginn 1979. Dank der sanften Steigung kamen diese leichten Tenderloks mit den recht lang gewordenen Reisezügen alleine zurecht – ihr Achsdruck von

Der Zuspruch wuchs so stark, dass die T 3 schon nach einer Saison nicht mehr genügte

zwölf Tonnen schonte zudem die Gleisanlage. Später kamen auch die deutschen Loks 86 333 und 50 2988 zum Einsatz, und zum zehnjährigen Bestehen 1987 gab es ein großes Dampfspektakel.

Änderungen in der Organisation

Die Arbeitsteilung blieb zwei Jahrzehnte so, bis sich aus der Wutachtal-Sektion der Eurovapor eine eigene Organisation für den Fahrbetrieb bildete: der Verein Wutachtalbahn e.V. (WTB) – nicht zu verwechseln mit der Interessengemeinschaft (IG) WTB e.V., die sich dem Ausbau und der Erhaltung der Bahnanlagen verschrieben hatte und aktuell 2023 aufgelöst wird. Die satzungsgemäßen Ziele seien erreicht worden, für neue Ziele fehlt es an Nachwuchs. Das Verdienst der IG ist groß: Neben öffentlichen Fördermitteln konnte es nur durch Spenden und Sponsorengelder gelingen, die 1988 als ingenieurtechnisches Kulturgut gewürdigte Wutachtalbahn mit ihren Brücken und Tunnels betriebsfähig zu erhalten und museumswürdig auszugestalten. Allein die IG WTB steuerte eine halbe Million Euro für den Erhalt der Strecke bei..

Der Betriebsdienst indes ging 2013 vom früheren Verein WTB e.V. auf die Stadt Blumberg über,

Beim zehnjährigen Bestehen der Museumsbahn kommt auch 50 2988 zum Einsatz (Foto: 19. April 1987). Von 1977 bis 1994 fuhren laut Eurovapor 1,5 Millionen Menschen mit den Museumszügen mit; demnach hatten die Saisonsonderfahrten pro Jahr sechs Mal so viele Fahrgäste wie früher der DB-Regelbetrieb Picture alliance/Bernd Weißbrod



Auch die längst ins Kandertal zurückgekehrte T 3 Nr. 30 (Chanderli) lässt es 1987 zum Zehnjährigen ordentlich qualmen, allerdings als eine von zwei Schubloks hinter dem von Eurovapor-Lok 23 058 geführten Sonderzug. Schubhilfe leistet hier zudem die Breisgauer Rebenbummler-Lok 384

berg über, die sich eine Professionalisierung mit festangestelltem Personal wünschte, dazu eigene Wagen und die ehemals Königsteiner Dampflok BB 262 gekauft hatte. Der Verein WTB e.V., der in Nachfolge der Eurovapor-Sektion bis dato sämtliche Fahrleistungen auf der Sauschwänzle-Museumsbahn ehrenamtlich erbracht hatte, musste daraufhin seine Loks 86 333, 93.1360 und den gesamten Wagenzug verkaufen. Seither konzentrieren sich die Vereinsmitglieder unter der Fahne Dampflokfreunde Schwarzwald Baar e.V. (DSB) auf Erhaltung und Betrieb ihrer Lok 50 2988, der letzten einsatzfähig erhaltenen Original-50er der DB.

Doch man sieht sich im Leben immer zweimal. Nun, 46 Jahre nach Aufnahme des dampfgeführten Museumsbetriebs, wird auf der Museumsbahn der Dampf knapp. Die anstehende Aufarbeitung der BB 262 in Meiningen hätte die Stadt Blumberg überraschend

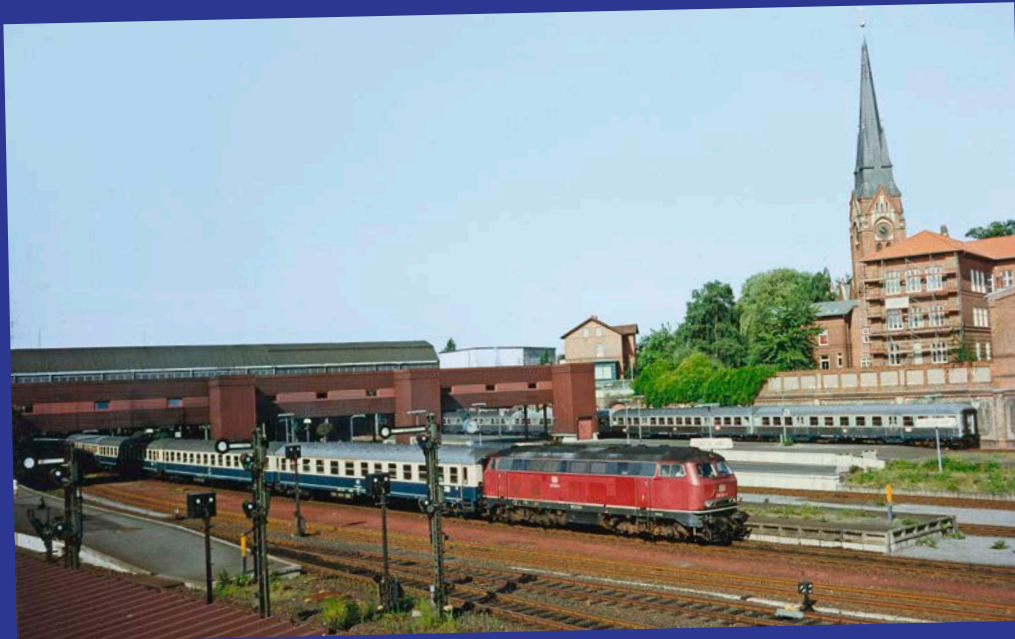
teuer zu stehen gekommen. So teuer, dass sich die Gemeinde stattdessen zum Verkauf der Lok entschloss und in der Saison 2023 primär ihre Wehrmachtsdiesellok V 36 vor die Wagen spannt. Nur an einigen Wochenenden, etwa im Monatsrhythmus, dampft es jetzt bis auf Weiteres im Wutachtal. Dazu vermieten die Dampflokfreunde Schwarzwald-Baar e.V. ihre auch andernorts eingesetzte 50 2988 teilweise an die Stadt Blumberg. Weit haben es die Dampflokfreunde ja nicht zu ihren Einsätzen auf der Sauschwänzlebahn. Die 50er steht nämlich im Lokschuppen in Fützen, dem Kreuzungsbahnhof der Sauschwänzle-Museumsbahn. Das zeigt zugleich, dass der museale Betrieb auch der Strecke zugute gekommen ist. Als vor 46 Jahren die Chanderli-Lok Nr. 30 in Fützen eintraf, musste sie dort im Freien übernachten. Es gab zum Betriebsstart noch nicht einmal ein Gleis zum damals einzigen Lokschuppen. 



Mit der Bezirkswochenkarte durch Schleswig-Holstein

Kreuz und quer durch den Norden

In den 1980er-Jahren erhielt meine Begeisterung für die Bundesbahn einen enormen Schub, als ich den Tipp mit der Bezirkswochenkarte bekam. Nun gingen die Ausflugsstouren „in meinem Revier“ erst so richtig los! *Von Heiko Focken*



Links: Lübeck Hbf ist der südöstliche „Eckpunkt“ meines mit der Bezirkswochenkarte für den Bezirk 271 befahrbaren Gebiets. Und das Schönste: Alles, was von hier aus nach Norden, Nordwesten, Westen fährt, darf ich benutzen!

Rechts: Die moderne Bundesbahn im Norden! Auf der Rendsburger Hochbrücke begegnet „meinem“ Silberling-Nahverkehrszug einer der neuen Triebwagen 628

Prolog

Vergangenen Sommer fuhr mein „Kleiner“ (damals zwölf Jahre alt) mit der S-Bahn zum Sport in unseren Nachbarort. Zwei Stunden später war er wieder zu Hause, aber mit frischen Sportklamotten und auch nicht verschwitzt. Was war passiert? Seine Leichtathletik-Stunde fiel aus. Er ist daraufhin einfach mal mit der nächsten S-Bahn zum Hauptbahnhof gefahren, hat da ein wenig „Züge geguckt“ und ist anschließend mit dem Intercity – in dem sein 9-Euro-Ticket auch galt – wieder heimgekehrt. Punkt 20 Uhr war er wieder zu Hause. Was anderswo gewiss ein Donnerwetter gegeben hätte, machte mich irgendwie stolz auf ihn. Denn ich erkannte mich in ihm wieder.

„Wenn die Kinder klein sind,
gibt ihnen *Wurzeln*.
Wenn sie groß sind,
gibt ihnen *Flügel*“
(Erziehungs-Weisheit)

Ich entdecke die Eisenbahn

Die Lebensläufe vieler Eisenbahnfreunde sind sicher identisch. Zunächst springt irgendwann, meist im zarten Kindesalter, der Bahn-Bazillus über. Auf einmal wird die Eisenbahn interessanter als es Blumen, Autos oder die Schlümpfe sind. Zunehmend ratlose Eltern werden gefragt, wieso eine Lokomotive ihren Zug vor sich herschieben kann oder warum Triebwagen keine Puffer haben. Bei mir muss diese Bahn-Infektion im Alter von etwa drei Jahren geschehen sein. Wir wohnten damals in Rendsburg. Wenn ich aus unserer Haustür trat, erblickte ich in der Ferne diese gewaltige Eisenbahn-Hochbrücke über den Nord-Ostsee-Kanal.

Später, ich muss so sieben oder acht Jahre alt gewesen sein, entdeckte ich in unserer örtlichen Bücherei eine Zeitschrift, die nur über Eisenbahnen schrieb. War ich mit meinem Interesse also nicht alleine auf diesem Planeten? „Eisenbahn Magazin“ hieß die Postille und ließ mich staunend in die mir bis dato

unbekannte Bahnwelt jenseits meiner eigenen kleinen Beobachtungen schauen. In dieser Zeit fuhr ich auch erstmals alleine Linienbus. Kurze Strecken nur, aber stolz auf dem Einzelsitz ganz vorne hinter dem Einstieg sitzend. Damals wohnte ich dann im Süden Hamburgs. Natürlich fuhren meine Eltern mit mir bisweilen im Silberling-Nahverkehrszug und später mit der S-Bahn in die große Stadt. Was gab es da unterwegs alles zu entdecken! Auf den

Bahnhöfen, auf den parallelen Gleisen nach Hamburg hinein. Viel interessanter als der Besuch bei Peek & Cloppenburg oder Hertie war die Zugfahrt in die Stadt und wieder zurück.

Aus kleinen Touren ...

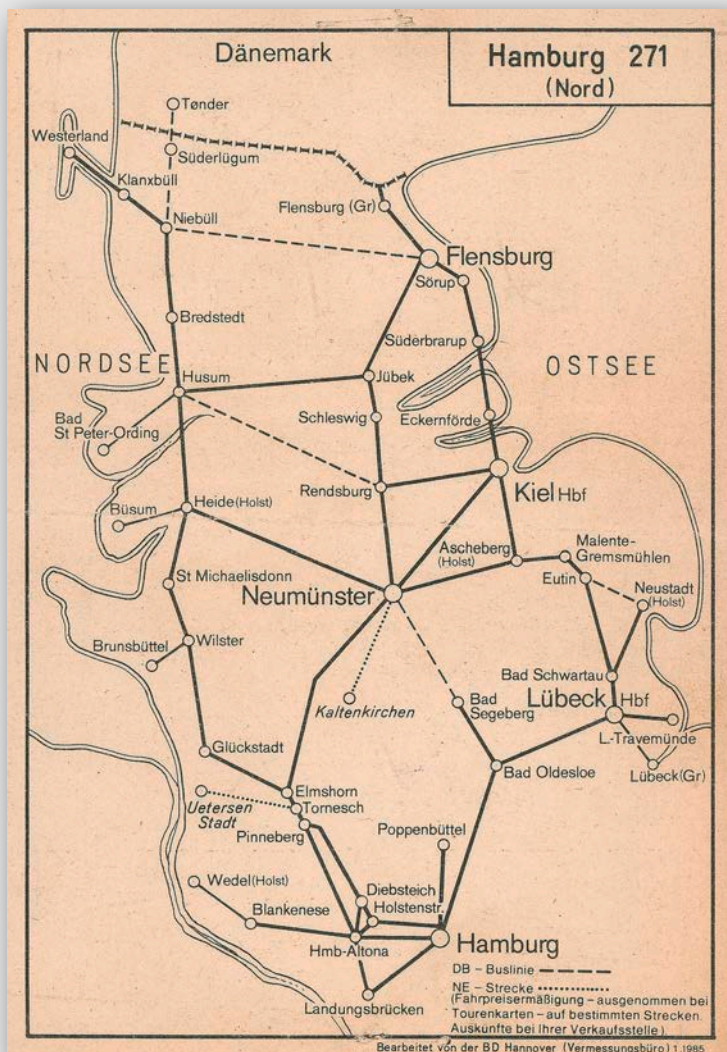
Noch etwas später wuchs dann in mir der Wunsch, auch einmal auf eigene Faust diese Stadt zu entdecken. Mit meinem Schulfreund Björn ging es nach dem Unterricht los, eigentlich jede Woche mindestens ein Mal. Bewaffnet mit einer kleinen gelben Fahrkarte, die der Hamburger Verkehrsverbund (HVV) für

Geballte Dieselpower begleitet mich durch Schleswig-Holstein. Mal schaue ich den röhrenden 218 vor dem IC zu (wie beim „Gorch Fock“ in Neumünster), mal bin ich dank Bezirkswochenkarte selbst an Bord

Abbildungen des Beitrags: Heiko Focken, Slg. H. Focken



Hamburg – Westerland – Flensburg – Lübeck und alles dazwischen: Der Bezirk 271 lockt mich jahrelang zu einwöchigen Ferientouren



Schülerfahrten ausgab, machten wir die gesamte Stadt unsicher, lernten sie aber auch unglaublich gut bis in ihre hintersten Winkel kennen und uns im System Öffentlicher Personennahverkehr heimisch zu fühlen. Wir wussten bald, wie man am besten wohin gelangt, wo die schönsten Linien einschließlich der Hafenfähren verlaufen oder wie man überhaupt Fahrpläne liest. Bis Ahrensburg und Elmshorn im Norden reichte das Gebiet. Unsere Eltern ließen uns fahren, zwei Jungs alleine in die Millionenstadt – rückblickend ein gewaltiger Vertrauensbeweis, für den wir ihnen heute noch dankbar sind.

... werden größere Reisen

Doch mit den Kindern wuchsen auch die Wünsche. Sie wuchsen zum Beispiel dann, wenn ich in Ahrensburg oder Elmshorn den Zug verlassen musste, weil dort das Verbundgebiet des HVV endete. Wie gerne wäre ich da einfach sitzen geblieben und weitergefahren. Hätte geschaut, wohin diese Schienen führen.

Eines Tages erhielt ich von einem Eisenbahner „meines“ kleinen Bahnhofes Neu Wulmstorf, bei dem ich Signale ziehen, rückblocken oder auch einmal auf der Rangierlok mitfahren durfte, den entscheidenden, vielleicht ein Stück weit mein Leben verändernden Tipp. „Bezirkswochenkarte“ hieß das Angebot, auf das mich Herr Höper beiläufig aufmerksam machte. Im „Gemischten Dienst“ verkaufte er als Fahrdienstleiter nebenbei ja auch Fahrkarten, kannte sich da deshalb sowohl gut aus als auch meine Neugier nach weit-weg.

Schnell machte er mich mit diesem Angebot vertraut. Eine Wochenkarte sei das, gültig in einem von über 70 definierten Netzen der Deutschen Bundesbahn von etwa 1.000 Kilometern Netzlänge, und das in allen DB-Zügen und Bahnbussen. Sie gelte sogar im Intercity, ohne Zuschlag. Preis: 81 D-Mark, also rund 40 Euro. Eine Woche – das wäre doch genau passend für die Herbstferien oder eine Woche im Sommer? Auf jeden Fall! Ein interessanter Bezirk war schnell gefunden: Nummer 271, „Schleswig-Holstein West“ oder auch „Hamburg Nord“ mit allen Strecken nordwestlich einer Linie Lübeck – Hamburg. Also mit der Marschbahn bis hoch nach Westerland und den ganzen Nebenbahnen wie

Gruß aus Schleswig- Holstein



Oben: Am Wasser entlang – das ist der Norden! Der IC „Seestern“ an der Eckernförder Bucht ...

Links unten: Die Baureihe 240 ist mit drei Exemplaren ab 1990 in Hamburg und nördlich davon im Einsatz (Foto in Kiel Hbf). Das schafft ein bisschen Abwechslung

Rechts unten: Selbst in der Beletage des Zugangebots durfte ich dabei sein – auch Fernreisezüge wie den FD „Fehmarn“ oder den erwähnten IC „Seestern“ konnte man mit der Bezirkswochenkarte benutzen

Heide – Neumünster – Ascheberg oder Husum – St. Peter-Ording. Und mit meiner alten Heimatstadt Rendsburg und ihrer Brücke.

Meine Eltern erhoben zu meiner Freude keine wirkliche Gegenrede, als ich ihnen diese Idee eines Tages vorsichtig eröffnete. Vielmehr unterstützten sie mich dann sogar mit einem Zuschuss zur Fahrkarte, für die ein armer Schüler jener Zeit eine Menge Zeitungen austragen musste. Und dann fieberte ich jenem ersten Ferientag entgegen, ab dem Heikos Welt für eine Woche erstmals nicht mehr an den Grenzen des HVV enden sollte.

Eine Region voller Diesel

Nun war das Schleswig-Holstein Mitte/Ende der 1980er-Jahre zumindest fahrzeugmäßig nicht unbedingt ein Paradies der Vielfalt. Altbau-Elloks – oder besser: Elloks überhaupt – traf man nördlich der Elbe ebenso wenig wie etwa Eierköpfe oder – außer in Wedel – Vorkriegs-Elektrotriebwagen. Stattdessen fuhr die Bundesbahn jenseits der Hamburger S-Bahn-Stromschienen mit einer unglaublichen, dreistelligen Anzahl an 218 umher, flankiert von einigen wenigen 212 und Schienenbussen. Später kamen dann immerhin die ersten 628-Triebwagen und die drei 240 dazu. Aber egal: Die junge Freiheit wurde in Kilometern und Kursbuchstrecken definiert, nicht in schnöden Baureihen Kürzeln. Was war es für ein erhabenes Gefühl, in Hamburg-Altona morgens nicht nur in die „S 5 nach Elmshorn über Pinneberg“, sondern wie Graf

Koks auch in den D 920 nach Sylt einsteigen zu dürfen, ein freies Sechser-Abteil zu beziehen, den Kopf aus dem Fenster zu strecken und hinter der tobenden 218 in all den ganzen kleinen Stationen nun dekadent durchzufahren. Wenn die Auswahl der Züge in Hamburg Hbf nicht mehr nur auf jene mit dem HVV-Logo auf dem Fahrzielanzeiger beschränkt war, sondern auch „Holland-Skandinavien-Express“ heißen oder die Gattung „Intercity“ tragen durften. In der Hand hielt ich den „Taschenfahrplan Schleswig-Holstein“, meinen Reiseführer auf dem Weg in die erste große weite Welt. Denn nun waren für eine Woche nahezu alle Züge, die dort angeboten wurden, meine Züge!

Erstmals alleine „richtig“ unterwegs

Normalerweise habe ich am Vortag einen Reiseplan erstellt, den auch meine Eltern erhielten. Dann wussten sie zumindest, wo sich ihr minderjähriger Sohn später herumzutreiben gedachte. Meist wurde ich dann auch von meiner Mutter abends am Bahnhof abgeholt. Ziel war es natürlich, alle Strecken meines Bezirkes in dieser Woche zu befahren und dies dann auf meiner „Streckenkarte für den Personenverkehr“, wie sie dem großen Kursbuch beilag, nachzuzeichnen. Die bekam ich nach dem Fahrplanwechsel immer von Herrn Höper geschenkt. Doch „draußen“ wich ich dann doch immer mal von dem Plan ab. Im Schienenbus nach Brunsbüttel traf ich einen anderen Hobbykol-

Auf den Nebenbahnen wickelt noch ganz selbstverständlich der Schienenbus den Betrieb ab. Zugkreuzung zweier 798/998-Garnituren in Innien (heute Aukrug)



legen, mit dem ich spontan noch einmal die andere 798-Strecke im Land, jene von Heide nach Neumünster, bereiste. In Altona führte der Eilzug nach Kiel einen deklassierten 1.-Klasse-Inter-city-Wagen mit. Der war natürlich einladender als der olle Silberling auf die Marschbahn. In Rendsburg kam ich mit dem Lokführer des Nahverkehrszuges nach Neumünster ins Gespräch. Der lud mich ein, auf seiner 212 mitfahren zu dürfen – also nahm ich natürlich den Zug nach Neumünster statt den nach Kiel. Habe ich eigentlich schon geschrieben, dass mir die Geißel einer Zugbindung zutiefst zuwider ist?

Das Fotografieren, für manchen Eisenbahnfreund die hohe Weihe der Bahn hobby-Ausübung, stand für mich weit hinten an. Ich wollte die Eisenbahnwelt erleben, und das geht so richtig nur mit dem „Popometer“ unterwegs. So werden auch die Illustrationen dieses Berichtes nicht in die Ruhmeshalle der Bahnfotografie aufsteigen. Was für mich zählte, das war das Fahren, das Entdecken. Das gierige Aufsaugen der Eindrücke vor dem Zugfenster. Die Städte, die ich bei kleinen Pausen besuchte. Die Gespräche mit den vielen kennen gelernt Menschen unterwegs. Nebenbei „lernte“ ich Zugfahren, etwa, dass man in Kopfbahnhöfen ganz vorne am Bahnsteigende meist eher einen freien Platz im Zug findet oder dass man nicht immer glauben soll, was ein Zugzielanzeiger so anzeigt. Diese Erlebnisse und Erfahrungen trugen vielleicht auch dazu bei, dass ich heute mein Geld mit der Eisenbahn verdiene, wenngleich nicht für ein Verkehrsunternehmen. Meine Eintrittskarte in diese Welt des Unterwegsseins trug ich damals jedenfalls im Portemonnaie, wenigstens für eine Woche. Wenn der Schaffner meine kleine Netzkarte nur beiläufig anschaute und dann weiterging, dann fühlte ich mich als Teenie wie ein langjähriger Bahnprofi. Einer, der dazu gehört zu denen, für die Zugfahren

Alltag war und die deshalb eine Netzkarte besaßen. Zu denen, die ich sonst immer irgendwie beneidete, wenn ich sie in Hamburg-Altona in ihre Schnellzüge steigen sah und für mich dann doch wieder nur der simple Tiefbahnhof mit der gewöhnlichen S-Bahn übrig blieb.

Epilog

Den von der Bundesbahn bis 1991 angebotenen Bezirkswochenkarten bin ich längere Zeit treu geblieben; später nutzte ich diese Möglichkeit auch von anderen Basislagern aus, etwa der Oma in Wolfenbüttel oder der Tante in Kronberg im Taunus. Und diese Fahrkarten leiteten meine kleine Ticketvita ein: Es folgten eine zweistellige Zahl von Tramper-Monats-Tickets und zwischendurch vier Mal Interrail Global, das erste Mal mit 16 Jahren. Heute ist es

die Bahncard 100, die ich zum Glück auch dienstlich nutzen und auf die ich (noch) meine Söhne mitnehmen kann. Außerdem gibt es da nun das Deutschland-Ticket: nicht viel teurer als vor über 35 Jahren die Bezirkswochenkarte, aber einen vollen Monat im ganzen wiedervereinigten Deutschland gültig, wenngleich „nur“ im Nahverkehr. Und dabei ein unglaubliches Angebot für Einsteiger und-Losfahrer, ohne Zugbindungen. Genau das Richtige, um Kindern von heute – gemäß der eingangs zitierten Erziehungsweisheit – ein Paar Flügel zu geben. Wenn man das damals schon hätte machen können ...

Nun schreiben wir also das Jahr 2023. Die Rente liegt seit kurzem näher vor als die Schule hinter mir. Doch das damals mit der Bezirkswochenkarte in Schleswig-Holstein kennen gelernte Gefühl der Freiheit, einfach in einen Zug zu steigen und losfahren zu können, es ist über all die Jahre, Jahrzehnte das gleiche geblieben. Und es ist jedes Mal wieder wunderbar!



So sah das dann amtlich aus: eine meiner Bezirkswochenkarten



In einer kühlen Augustnacht 1963 haben die Gangster bei London den königlichen Postzug überfallen. Säckeweise tragen sie das Geld aus dem Postwagen – eine Szene aus dem ersten Teil der BBC-Verfilmung von 2013

Plaion Pictures (3)

„Der große Eisenbahnraub 1963“

Gentlemen mit Knüppeln

50 Jahre nach dem Postzugraub 1963 bei London nahm sich die BBC in einem Zweiteiler des berühmten Kriminalfalls an. Die britische Verfilmung des Überfalls datiert von 2013 und weicht in manchem von der deutschen Version aus den 1960er-Jahren ab; Regisseur Julian Jarrold lässt aber vor allem im ersten Teil die Eisenbahnfreunde auf ihre Kosten kommen *Von Dr. Stefan Vockrodt/GM*

Fast ein wenig fassungslos startt Bruce Reynolds, Kopf der britischen Posträuberbande, auf die aufgestapelten Pfundnoten. „Es sollte etwas Großes werden – aber doch nicht das verdammte Verbrechen des Jahrhunderts!“ Das hat in dieser kühlen Augustnacht 1963 den Verbrechern 2,6 Millionen Pfund Sterling eingebracht, nach heutigem Wert rund 60 Millionen Euro, in den kleinen Noten buchstäblich ein Berg von Geld.

Fünf Jahre später wird Reynolds als letzter der Posträuber von Detective Chief Superintendent Tommy Butler (im Film gespielt vom großartigen Jim Broadbent) verhaftet. Exakt 50 Jahre nach dem spektakulären Postraub von 1963, dem größten Coup (oder Heist) der britischen Kriminalgeschichte, wurden die Ereignisse in Groß-

The Great Train Robbery (Der große Eisenbahnraub 1963)

Teil 1: A Robber's Tale (Eine Räubergeschichte)

Teil 2: A Copper's Tale (Eine Bullengeschichte)

GB 2013

Länge: Teil 1: 88 Min., Teil 2; 90 Min, Farbe, Format 16:9 (1.080 dpi)

Regie: Julian Jarrold, James Strong

Drehbuch: Chris Chibnail nach dem Buch

„Signal Red“ von Robert Ryan

Kamera: George Richmond, Gary Shaw

Schnitt: Mark Eckersley, Billy Sneddon

Musik: Paul Englishby, Glenn Gregory

Darsteller (Rolle): Luke Evans (Bruce Reynolds), Jim Broadbent (DCS Tommy Butler), Paul Anderson (Gordon Goody), Jack Roth (Charlie Wilson), Neil Maskell (Buster Edwards) u.v.a.

britannien von der BBC fürs Fernsehen verfilmt.

Diese Neuverfilmung heißt im Deutschen „Der große Eisenbahnraub 1963“ und hatte schon zumindest in Deutschland mit dem 1966 erschienenen „Die Gentlemen bitten zur Kasse“ einen berühmten Vorgänger (siehe Bahn Extra 3/2023). Noch deutlich mehr als der Film aus den 1960ern versuchte Regisseur Julian Jarrold, trotz freier Interpretation die Ereignisse möglichst originalgetreu zu rekonstruieren. Entstanden ist dabei ein Zwei-Teiler: Der erste Teil („Eine Räubergeschichte“) behandelt die Vorbereitung und Durchführung des Coups, der zweite Teil („Eine Bullengeschichte“) rekonstruiert die Arbeit Scotland Yards und mit welcher Verbissenheit die Posträuber gejagt und gefasst wurden.



Die Gegenspieler: Tommy Butler von *Scotland Yard* macht es sich zur Lebensaufgabe, die Gangster zu stellen (l.). Als Letzten kann er Bruce Reynolds, den Kopf der Bande, fassen. Der hat es beim Film-Überfall mit einer Schwesterlok der 1963 beim Raub betroffenen Diesellok D326 zu tun (r.)

Beide Teile lassen sich auch als Psychogramme der jeweiligen Anführer verstehen. Auf Räuberseite waren das Bruce Reynolds (cool gespielt von Luke Evans) und seine engsten Kumpel, der leicht psychopathische Charlie Wilson (Jack Roth), der eher stille Buster Edwards (Neil Maskell) und der verschlagene, mitunter alberne Gordon Goody (Paul Anderson), auf der Seite der Polizei der verbissene und unnachgiebige DCS Thomas „Tommy“ Butler.

Der erste Teil ist der für den Eisenbahnfreund faszinierende, der zweite bietet ebenso gute Unterhaltung als Polizeithriller, wenn auch ohne größeren Bahnbeitrag.

Mit Zeit- und Bahnkolorit

Wie schon in der NDR-Verfilmung von 1966 standen auch 2013 die Originalschauplätze nicht (mehr) zur Verfügung. Die West Coast Mainline, auf welcher der Postzug fuhr, ist längst elektrifiziert und für 225 km/h ausgebaut. Daher ließ die BBC in und um York drehen, wo das sehenswerte Eisenbahnmuseum einen Fundus an geeigneten Fahrzeugen bereithält, darunter eben auch Loks der Class 40, aus der die D326 entstammt, die jenen unglücklichen Postzug führte. Ursprünglich war geplant, die Originallok D326 (40 126) zu erhalten, doch wurde die Maschine schließlich 1984 verschrottet, in York steht stattdessen die Baumusterlok D200 (40 122).

Die Straßen- und einige Innenraumszenen entstanden im Stadtzentrum Yorks sowie in Bradford, auch das Museum York zog man für Filmszenen heran. Für die Streckenszenen diente die Keighley and Worth

Valley Railway, eine 1962 stillgelegte und heute als Museumsbahn genutzte Strecke. Das führt zu der interessanten Situation, dass der Zug auf der zweigleisigen Strecke ganz unbritisch auf dem rechten Gleis fährt.

Lok und Wagen entsprechen weitgehend Originalfahrzeugen, und neben zeitgenössischer Eisenbahn bietet der Film noch mehr typische Verkehrsmittel jener Jahre: Liebhaber klassischer britischer Oberklasse-Pkw dürfen sich auf mehrere Jaguar- und Rover-Modelle freuen.

In der Handlung holt Julian Jarrold weiter aus als einst der NDR. Die „Räuber Geschichte“ beginnt mit einem Überfall Reynolds und Kumpels auf einen Geldtransport am Londoner Flughafen, den die Räuber ausgiebig in einem Oberklasse-Club feiern. Die Räuber verstehen sich als soziale Auf-


Am Anfang stand ein Überfall am Flughafen. Dann hatten die Räuber die Idee mit dem Postzug

steiger, geben sich gentlemanlike, gehen aber bei ihren Überfällen mit großer Brutalität vor. Es grenzt fast an ein Wunder, dass sie dabei niemanden töten. Der Tipp eines Nordiren bringt sie auf die Spur des Postzuges; wer käme schon auf die Idee, die Post Ihrer Majestät auszurauben? Zum Verhängnis werden ihnen nach dem erfolgreichen Coup aber eine Fülle kleiner Fehler – und der Umstand, dass die Männer vom Yard ihre Pappenheimer kennen.

Der zweite Teil beginnt am Morgen nach der Tat, als bei Scotland Yard Tommy Butler

den Auftrag erhält, mit einer Sonderkommission die Bande schnellstmöglich zu fassen. Er scharft acht hoch qualifizierte Ermittler um sich, die akribisch die Spuren auswerten, Mann für Mann die Räuber aufspüren und fassen. 1965 sind lediglich Buster Edwards und Bruce Reynolds noch auf der Flucht, beide haben sich ins Ausland abgesetzt. Im selben Jahr – das kommt im Film im Gegensatz zu der deutschen „Gentlemen“-Version aber nicht vor – gelingt Ronnie Biggs, der eher ein Handlanger beim Raub war, seine spektakuläre Flucht nach Brasilien, von wo er, pleite und krank, nach über 30 Jahren heimkehren und einen Teil seiner Reststrafe absitzen wird.

Butler ist so versessen darauf, den Fall zu lösen, dass er sich weigert, in Pension zu gehen, bevor er nicht auch die letzten Mitglieder der Bande gefasst hat. Was ihm gelingt: Edwards stellt sich aus Heimweh, Reynolds wird 1968 in Cornwall aufgespürt und festgenommen.

Ursprünglich sollten beide Teile hintereinander im August 2013, exakt 50 Jahre nach dem Raub, bei der BBC laufen. Doch die Ausstrahlung verschob sich. Teil 1 lief dann am 18. Dezember im Fernsehen, zufällig am selben Tag, an dem Ronald Biggs verstarb. Nach wie vor lohnt es sich für Krimi-, England-, Nostalgie- und nicht zuletzt Eisenbahnfans, die beiden Folgen der BBC anzuschauen. Selbst wenn man das Ende schon mehr oder weniger kennt: Die spannende Handlung, die zeitbezogenen Details und auch die gelegentlichen Unterschiede zur Verfilmung des NDR lassen keine Langeweile aufkommen. 



So nah und doch so fern: Die ICE der Relation Berlin – Frankfurt (Main) sausen in Sichtweite an Ingersleben vorbei (Foto: 23. April 2023). An die Bahn angeschlossen ist das Dorf nicht – jedenfalls nicht in der üblichen Form mit Bahnhof oder Haltepunkt ... Aufnahmen des Beitrags, wenn nicht anders genannt: Rudolf Heym

Vom Eisenbahn- zum Hausbau

Ingersleben, das Schienenendorf

An der Hauptbahn Halle (Saale) – Bebra liegt dieser kleine Ort in Thüringen. Er besitzt zwar keinen eigenen Bahnhof, weist aber reichlich Eisenbahnmateriale auf. Der Grund: Die Einwohner eiferten ziemlich erfolgreich ihrem größten Arbeitgeber nach *Von Rudolf Heym/GM*

Niemals wieder werden wohl derart viele Menschen an einem Ort für eine Firma tätig sein – schon gar nicht für die Bahn. Eine Art, zu leben und zu arbeiten, stirbt aus. Man mag das bedauern oder nicht, es ist einfach so. Aber neben alten Fotos und den Erzählungen am Stammtisch bleiben noch andere Dinge, die unsere Erinnerungen wach halten.

Ich selbst wohne in Ingersleben, einem Ort in Thüringen, nicht weit von Erfurt und zwei Kilometer entfernt von Neudietendorf. Dort liegt auch der nächste Bahnhof, wenngleich die Hauptstrecke Halle – Bebra in nächster Nähe unseres Ortes verläuft. Aber nicht nur dort findet sich die Eisenbahn. Geht man aufmerksam durch Ingersleben, fallen einem überall in unserer Gemeinde Spuren der Eisenbahn auf. Am häufigsten an den Einfahrten in die Grundstücke und Höfe: Jeder Dritte hat in irgendeiner Form Schienen verbaut! Meistens halten die stabilen Drei-Meter-Stücke (ein knapper Meter davon fest im Fundament verankert) das Hoftor. Aber auch als Zaunpfähle, Fensterstürze oder Brücken über den Mühlgraben wurden

alte Schienen verwendet. Die Vielfalt der eingesetzten Formen kennt keine Grenzen. Von schweren S 49-Profilen bis zu Feldbahnmateriale ist alles dabei. Besondere „Volltreffer“ sind Schienen, deren Einwalzungen noch den Hersteller und das Jahr verraten.

Die Schienen halten Hofttore, wurden zu Zaunpfählen, Fensterstürzen oder kleinen Brücken

Doch damit nicht genug: Auch hölzerne Schwellen gibt es zu entdecken, sei es als stabile Umrandung für den Mist- und Komposthaufen oder als Pfahl des Umgrenzungszaunes der Koppel für die Pferde, Schafe oder Ziegen. Alte, rostige Stahlschwellen verstärken das Ufer des Flusses Apfelstädt. Sogar ein schwerer Weichenstellhebel findet sich an der Absperrschranke zum Altholzplatz.

„Kontakte“ zum Oberbauwerk

Das Ganze hängt eng mit der erwähnten Arbeit für eine Firma zusammen. In dem

Fall: der Reichsbahn und ihrem Oberbauwerk in Neudietendorf. Hatte schon der Bahnhof selbst für eine hohe Zahl an Bahnbeschäftigten in Neudietendorf und Umgebung gesorgt, so machte das spätestens ab den 1920er-Jahren existente Oberbauwerk den Ort und die umliegenden Gemeinden Ingersleben, Kornhochheim, Gamstädt und Apfelstädt zu regelrechten Eisenbahnerdörfern. Generationen der Einwohner waren bei der Reichsbahn angestellt.

Schienen, Schwellen, Kleineisen, der Wiederaufbau oder die Ertüchtigung von Strecken: Das war das Arbeitsgebiet des Oberbauwerks, kurz Obw genannt, das zeitweilig die meisten Eisenbahner in Neudietendorf beschäftigte. Oft genug mussten die Reichsbahn im Allgemeinen und das Obw als Teil davon mit den Ressourcen haushalten. Was vom Gleisbaumateriale nicht mehr für die höchsten Aufgaben genügte, fand eben eine Stufe tiefer Verwendung. Von der Hauptbahn kam das Materiale zur Nebenbahn, von der Nebenbahn zu Rangier- und Anschlussgleisen ... und dann?



Wenn man Glück hat, lassen sich an den verbauten Schienen noch der eingewalzte Hersteller und das Lieferjahr erkennen



Thomas Körner – im Dorf sagen alle nur „Motte“ zu ihm – an seinem Hoftor. Gehalten wird es (natürlich) von einer Schiene ...

Aaron Schwider zeigt das Gelände am Fluss Apfelstädt. Es wird von einer Schiene gehalten



Im Bahnhof Neudietendorf gab es etliche Arbeiten zu erledigen, zum Beispiel den Rangierdienst oder, wie hier, die Bedienung des Oberbauwerks. Für diese Aufgaben sind in den 1930er-Jahren verschiedene preußische G 8¹, Baureihe 552⁵, nachgewiesen, die im Bw Erfurt G, Lokbahnhof Neudietendorf beheimatet waren Heimatmuseum Ingersleben

Weiterverwertung auch bei der Landschaftsgestaltung: Nicht mehr benötigte Stahlschwellen wurden in den 1930er-Jahren verwendet, um den Hang an der Apfelstädt zu befestigen





1928: Lokführer und Heizer der 55 3550, die damals in Neudietendorf im Rangierdienst eingesetzt war Glitsch/Heimatismuseum Ingersleben



Männer eines Eisenbahnbaustrupps um 1932 im Inneren eines Bauwagens aus jener Zeit

Heimatismuseum
Ingersleben



Dieser Gedenkstein, 1930 aufgestellt, überdauerte alle Zeitläufte und steht heute nahe beim Edeka-Markt in Neudietendorf

Heimatismuseum
Ingersleben

Hintergrund

Eisenbahnerort Neudietendorf

Der Bahnhof wurde beim Bau der Thüringer Bahn Halle – Erfurt – Bebra im Jahr 1847 errichtet, zunächst noch unter dem Namen Dietendorf. Mit der Eröffnung der Strecke nach Arnstadt 1867 erhielt er seine Funktion als Abzweig- und Umsteigebahnhof zweier Hauptstrecken. Zu jener Zeit entstanden auch ein ausgedehnter Güterbahnhof und eine kleine Lokeinsatzstelle. Ab 1882 hieß der Bahnhof Neudietendorf. Die offizielle Vereinigung beider Ortsteile folgte erst 1933.

Das Oberbauwerk (Obw)

Bereits in den 1920er-Jahren ist in Neudietendorf ein Lagerplatz nachgewiesen, auf dem im Freien gebrauchtes Oberbaumaterial sortiert und – wenn möglich – einer neuen Nutzung zugeführt wurde. Eine der wichtigsten Aufgaben der Folgezeit war die Verstärkung des Oberbaus vieler Hauptstrecken auf eine zulässige Achslast von 20 Tonnen, um die neuen Einheitslokomotiven der Baureihen 01 (02) und 44 einsetzen zu können. 1930 wurde dann offiziell das Oberbauwerk (Obw) als wichtigste Einrichtung dieser Art in der Reichsbahndirektion Erfurt eröffnet.

Zwei wichtige Gründe sprachen für diesen Standort: Zum einen lag Neudietendorf zentral in der Mitte der Direktion, zum anderen gab es vor Ort reichlich Platz. Kurz zuvor war die Streckenführung in Richtung Arnstadt gen Westen verschwenkt worden. Die alten Gleise eigneten sich nun ideal als Zufahrt in das neue Werk.

Dort lagerten die angelieferten gebrauchten Schwellen, Schienen und anderen Materialien im Freien. Für deren Aufarbeitung errichtete man ausgedehnte Werkhallen in Holzfachwerk-Konstruktion. Mit Hilfe großer Portalkräne konnten die Schwellen und Schienen über mehrere Gleise hinweg umgelagert werden. Die Reichsbahn war zu jener Zeit absolut zum Sparen gezwungen, was auch an den hohen Reparationsforderungen der Sieger des Ersten Weltkrieges lag. Daher achtete sie sehr auf ressourcenschonendes Wirtschaften: Gebrauchte Hauptbahnschienen und -schwellen fanden nach ihrer Aufarbeitung Weiterverwendung auf Nebenstrecken, abgefahrenes Material von dort war immer noch gut für Anschluss-, Rangier- oder Abstellgleise.

Nach 1949 hielt neue Technik im Oberbauwerk Einzug. Die jeweils modernsten Gleisbaumaschinen gehörten zum Bestand des Werkes. 1964 erhielt das Werk die erste Plassermatic aus Österreich. 1972 wurde eine moderne Reparaturhalle in Stahl-Aluminium-Leichtbauweise eingeweiht.

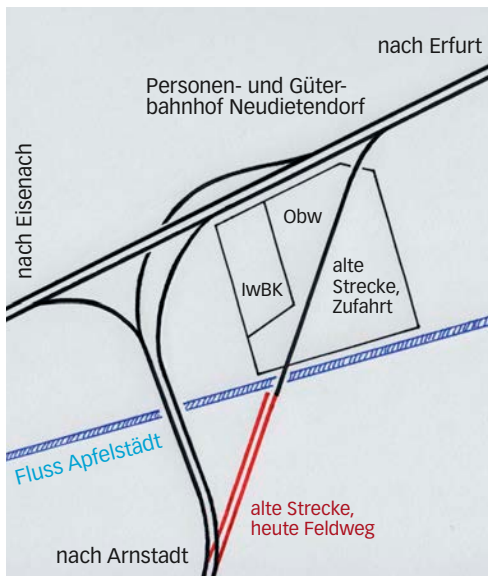
1973 wurden die Gleise im Brandleitetunnel komplett erneuert. Im Oberbauwerk Neudietendorf schweißte man dafür 90 Meter lange Schienen vor und fuhr diese auf speziellen Niederbordwagen in den Tunnel. Ebenfalls in den 1970ern entstand für die Beschäftigten in unmittelbarer Nachbarschaft ein Wohngebiet.

1980 zeigt ein Lageplan folgende Einrichtungen: Großmaschinenwerkstatt, Brauchwasserstation, Batterieladestation, Bürogebäude, mehrere Kleineisenschuppen, Wohngebäude, Betriebsküche, Sozialgebäude, Tischlerei, Heizwerk, Trafostation, Feuerwehrgebäude, Holzschwellenaufarbeitung, Tanklager, Späneturm, Klempnerei, Schienensäge usw.

Das Instandhaltungswerk für Brücken und Kunstbauten (IwBK)

Am 1. April 1949 wurde in Neudietendorf die zentrale Brückenmeisterei für die Reichsbahndirektion Erfurt gegründet. Die ersten Arbeitskräfte wurden aus dem benachbarten Oberbauwerk „gebort“. Das neue Meisterei-Gelände entstand westlich des Obw. Im Unterschied zum Oberbauwerk waren die Brückenmänner mehrheitlich auf Montage vor Ort überall in der Direktion. Unter primitivsten Bedingungen wurde übernachtet: in alten Güterwagen auf Stroh. Nach und nach besserten sich die Umstände, 1957 waren 80 Männer bei der Brückenmeisterei beschäftigt. Außenstellen der Meisterei gab es in Silberhausen (Eichsfeld) und in Loitsch-Hohenleuben.

Das Werksgelände war über zum Teil mehrere „Sägefahrten“ vom Oberbauwerk erreichbar. Interessant ist, dass nicht nur Brücken im Verantwortungsbereich des IwBK lagen, sondern auch Tunnel, alle größeren Stützmauern und Bahnhofshallen wie die im Hauptbahnhof Gera.



Der Lageplan von Oberbauwerk und Brückenmeisterei in Neudietendorf R. Heym

Und noch ein Spaß sei erwähnt: Der letzte Leiter des IwBK hieß Beyer, und so machten die Kollegen aus der Abkürzung des Betriebs „Immer wenn Beyer kommt“ ...

Die Entwicklung seit den späten 1980ern

Im Jahr 1987 beschäftigte die Deutsche Reichsbahn in Neudietendorf in den drei Dienststellen Bahnhof, Oberbauwerk und Brückenmeisterei etwa 900 Menschen. 400 Züge passierten täglich den Bahnhof.

1989 fanden sich im Dienstort folgende Einrichtungen:

- Bahnhof (unterstellt dem Reichsbahnamt Erfurt, etwa 100 Beschäftigte)
- Oberbauwerk (unterstellt der Reichsbahndirektion (Rbd), Abteilung Oberbau und Strecken, etwa 550 Beschäftigte)
- Brückenmeisterei (unterstellt der Rbd, Abteilung Brücken und Kunstbauten, etwa 220 Beschäftigte)
- Streckenmeisterei (unterstellt der Rbd, 15 Beschäftigte)
- Starkstromunterstelle (unterstellt der Starkstrommeisterei Erfurt, 4 Beschäftigte)
- Basa (unterstellt der Fernmeldemeisterei Erfurt, 4 Beschäftigte)
- Wagenmeister (unterstellt der Wagenmeisterei Erfurt, 5 Beschäftigte).

Nach 1990 ging es jedoch mit dem Eisenbahnerort bergab. Das Oberbauwerk wurde 1992 geschlossen, nach 1994 übergab das IwBK sämtliche Archivunterlagen den nun zuständigen Niederlassungen Ingenieurbau von DB Netz. Im Jahr 2023 nutzen FahrWegDienste (FWD) sowie eine Außenstelle der regionalen Instandhaltung von DB Netz die früheren Gebäude und das Areal der Brückenmeisterei. FWD sind aus dem Verbund der DB Netz herausgelöst und erbringen Serviceleistungen bei der Fahrweginstandhaltung, vornehmlich Sicherheitsdienste bzw. Grünschnitt-/Vegetationspflege.

RBH



Links: Dieter Manns, der sehr engagierte Chef des Heimatmuseums von Ingersleben, mit Fundstücken aus der Lehrwerkstatt des Oberbauwerks Neudietendorf

Unten: Alma Heym hat ein Stück Schiene von Hoesch aus dem Jahr 1888 entdeckt

Damit bei Familie Günzl und ihren Katzen alles passt, musste die Schiene am Eingangstor abgelenkt werden. Ganz schön viel Arbeit ...



Es muss eine lange Tradition im Oberbauwerk gegeben haben, Altmaterial gegen ein geringes Entgelt oder gar umsonst an Beschäftigte abzugeben. Anders ist diese Häufung einer Drittverwertung, wie sie sich heute in den Straßenzügen des Schienendorfes Ingersleben präsentiert, nicht erklärbar. Rainer Vermeulen, Lokführer im Ruhestand, Spitzname „Keule“, sagte mir: „Es gab ja in der DDR keine Baumärkte, wie wir sie heute kennen. Aber es gab auf dem Land die BHG, die „Bäuerliche Handelgenossenschaft“. Dort durfte man auch privat einkaufen – wenn es das Gewünschte gab. Als wir in den siebziger Jahren unser Haus bauten, bestellte ich dort Fliesen. Wartezeit? Sieben Jahre! Also wartete ich brav. Nach sieben Jahren hatte ich mir

längst über den Nachbarn welche besorgt. Als nun meine abgeholt werden konnten, gab ich sie wiederum einfach weiter. So war das eben.“

Eine ähnliche Tauschwirtschaft bestand mit dem Obw. „An die Schienen zum Bau kam man so heran: Ich brauchte für die

Mit der Hilfe des Bürgermeisters und einer Genehmigung kam man zum Obw und zu dessen Material

Fensterstürze Stücke von 2,5 Meter Länge. Ich ging zum Bürgermeister und legte meine Baugenehmigung vor. Wir füllten einen Antrag aus, dass ich im Oberbauwerk die benötigte Menge abholen darf, er setzte



In Ingersleben kommt man keine 20 Meter weit, ohne auf Spuren der alten Eisenbahn zu stoßen. Oben eine hölzerne Schwelle (mit Kleineisen) als wuchtiger Zaunpfahl in der Kleingartenanlage, unten ein sehr leichtes Schienenprofil älterer Bauart als „Unterstützung“ für den Holzzaun



Stempel und Unterschrift drunter. So ging ich ins Obw, bezahlte und wir machten den Liefertermin aus. Beim Abladen halfen dann Freunde und Bekannte.“

Natürlich wird auch die eine oder andere Fuhre mit Schienen „auf dem kurzen Dienstweg“ für zwei Kästen Bier ihren Weg nach Ingersleben gefunden haben, das ist klar. Man half sich, wo es ging. Mit dem einfachen Antransport des Materials war es ja auch noch nicht getan. Da musste dann geschweißt werden, bei den Halterungen und Befestigungsglaschen. Viele hatten sich privat Elektro-Schweißgeräte gebastelt. „Und wuchte mal ein Stück Hauptbahnschiene von 2,50 Metern Länge in das Obergeschoss zum Fenster! Irgendwelche Kräne oder Hebezeuge hatten wir doch nicht“, sagt noch einmal Rainer Vermeulen. „Unsere Ärmel waren immer hochgekrempelt, anders ging es nicht!“

Änderungen nach der Wende

Doch sollten sich die Verhältnisse ändern. 1990, nach der Wende, wurde schnell klar, dass dem Oberbauwerk in dieser Größenordnung keine Zukunft beschieden war. Erste Maschinen wurden verkauft, Beschäftigte wurden in den Ruhestand verabschiedet. Im Jahr 1992 ging der Schienenplatz außer Betrieb, das Restmaterial kam nach Nürnberg. 1994 übernahm der Gleisbaubetrieb Naumburg alles, was noch brauchbar schien. Irgendwie hatte die Reichsbahn bzw. Eisenbahn rund um Neudietendorf nicht nur die Rolle als größter Arbeitgeber der Region verloren. Auch die vertraute Nachverwertung vom Eisenbahn- zum Hausbau gehörte der Vergangenheit an.

Seit 2013 erzeugt ein Solarpark auf dem ehemaligen Oberbauwerk-Gelände Strom für etwa 5.700 Menschen. Und an die Arbeit im Obw erinnern in Ingersleben die zahlrei-

Auf dem Gelände des Oberbauwerks steht heute ein Solarpark. In Ingersleben lebt das Obw fort

chen Schwellen, Schienen und sonstigen Gleisbauelemente, die nach wie vor die Häuser stützen.

Es gibt dort übrigens noch eine weitere – heute unsichtbare – Weiterverwendung von Bahnmaterial. Werner Kawski, ehemals Elektriker im Oberbauwerk (seine Frau Edda war dort Chefsekretärin und dabei sehr engagiert in der evangelischen Kirchengemeinde), installierte mir 1994 die ganze Elektrik im Haus neu. Das Material dafür stammte aus Restbeständen der Reichsbahn in Neudietendorf, hunderte Meter gutes Kabel – geschenkt! Werner ging im vorletzten Jahr von uns. Ich werde ihn nie vergessen: Immer, wenn ich das Licht einschalte, denke ich an ihn ...

Eisenbahn-Erinnerungen im opulenten Großformat

Entdecken Sie die besten Geschichten und Bilder
von der Reichsbahn bis zum top-aktuellen Geschehen.



**2 Ausgaben
BahnExtra plus
Sonderheft Berlin**

**3 gute Gründe,
BahnExtra zu testen:**

- ✓ Jetzt sechs Mal im Jahr ein Heft zur klassischen Eisenbahn
- ✓ Jetzt noch breitere Themenmischung; freuen Sie sich auf Erlebnisberichte, Bildbeiträge, Personen im Porträt und interessante Beitragsreihen
- ✓ Wenn Sie zufrieden sind und nicht abbestellen, erhalten Sie *Bahn Extra* ab dem dritten Heft bis auf Widerruf für € 11,60* (statt € 12,90) alle 2 Monate frei Haus.

Die letzten Kriegstage, die Nachkriegszeit, die Aufteilung der Stadt samt Blockade 1948/49 und der Aufstand vom 17. Juni 1953: Die Jahre von 1945 bis 1955 rückten Berlin noch mehr als bisher ins Rampenlicht des Weltgeschehens, machten es zu einem Brennpunkt des Kalten Kriegs. Die Eisenbahn der Spreemetropole war von dieser Entwicklung unmittelbar betroffen. Dieses Sonderheft dokumentiert den vielseitigen, nicht selten dramatischen Werdegang des Berliner Eisenbahnwesens in den ersten Nachkriegsjahren mit vielen Daten, Fakten, Hintergrundinformationen und Originalquellen. Über den "Schauplatz des Geschehens" informiert auch die Poster-Beilage mit Original-Streckenplänen der Reichsbahndirektion Berlin von 1945 und 1955; zwei detailreiche Raritäten mit enormer Aussagekraft.

Gleich bestellen unter www.bahn-extra.de/abo



17. August 1966 – „Diesel trifft Dampf“. V 200 012 ist um 10:25 Uhr mit D 111 (Köln – Berlin) im Bahnhof Helmstedt angekommen. Neben an wartet 03 164, die – vermutlich als Triebwagensersatz – den E 849 aus Celle gebracht hat

Aufnahmen des Beitrags: Dieter Bodeck bzw. Slg. Dieter Bodeck

Dieter Bodeck

Dieter Bodeck, der stolze Fotograf der Aufnahmen dieses Beitrags



Am Puls des Traktionswechsels

Jahrzehntelang folgte Dieter Bodeck mit dem Fotoapparat dem Eisenbahngeschehen, in Deutschland und international. Fast im Stil eines Reporters gelang es dem heute 92-Jährigen, den atemberaubenden Wandel der Eisenbahn zu dokumentieren. Und so ist ein Ausflug in sein Bildschaffen auch ein Ausflug in faszinierende Zeiten *Von Wilfried Kohlmeier/GM*

Gerade noch geschafft! Wenn man ein Leitmotif für Dieter Bodecks Aufnahmen sucht, so könnte es lauten. Die letzten DB-86er, die 1968 im Hafen von Bremerhaven rangierten (Bahn Extra 2/2021) – gerade noch konnte er sie fotografieren. Auch der Abschied von der Mecklenburg-Pommerschen Schmalspurbahn in den 1960er-Jahren oder das Dienstende für die Ellok der Baureihe 119 und die Diesellok der Baureihe 280 zeichneten sich ab, als er sie im Bild festhielt. Stets entstanden die Fotos von Dieter Bodeck zur rechten Zeit. Er arbeitete fast im Stil eines Reporters, der immer wieder aktuell auf Augenhöhe mit den Ereignissen war, um Abschied und Be-

ginn von Traktionsepochen umfangreich zu dokumentieren. Bei all dem stellt sich aber auch eine andere Frage: die nach Dieter Bodeck selbst. Wer ist dieser Mann? Wie verlief sein Leben, wie kam er zu den vielen seltenen Aufnahmen, die heute sein fotografisches Werk ausmachen?

Soviel sei vorweg gesagt: Der Werdegang war höchst spannend, voller interessanter Eisenbahn-Unternehmungen, und wurde doch vor acht Jahren jäh eingeschränkt. Ein ernster Schlaganfall nahm ihm die Stimme und fesselt ihn seither ans Bett. Er freut sich über treue Besucher, die ihm das Eisenbahnhobby in Bildern und Erzählungen vor Augen führen und an gemeinsa-

me Erlebnisse erinnern. Mir als langjährigem Freund und Weggefährten bei früheren Bahnexkursionen kommt nun die Aufgabe zu, mit seinem Einverständnis seine Bildbestände zu erfassen, zu digitalisieren und einem größeren Kreis bekanntzumachen. In seiner stets bescheidenen Art wünscht er mir viel Glück dabei und seine Augen leuchten, wenn er den Lohn seiner jahrzehntelangen intensiven Fotoarbeit sieht. So ist es auch bei dem Projekt, den heute 92-Jährigen und sein Lebenswerk hier vorzustellen.

Von Brandenburg nach Hessen

Dieter Bodeck kam 1930 als drittes Kind in einer Arztfamilie in Luckau zur Welt und

war von Jugend an von der Eisenbahn begeistert – ohne dass ihn jemand dazu angeregt hatte. Schon als Kind stand er am Bahndamm und bewunderte die vorbeidonnernden Schnellzüge aus Berlin; zu Hause spielte er gerne mit seiner Märklin-Modellbahn. Später erlebte er mit seiner Familie bewusst die Schrecken der Kriegsjahre und insbesondere ab Anfang 1945 auch die einschneidende Zeit der sowjetischen Besatzung. Intensiv verfolgte Dieter Bodeck das Entstehen der DDR, 1949 schloss er die Schulzeit mit dem Abitur ab. Doch gab es weiterhin Probleme: Die älteste Schwester wurde als Kind eines „Intelligenzlers“ nicht zum Medizinstudium zugelassen und siedelte daher nach West-Berlin über, wo sie ihr Studium beginnen und abschließen konnte. Dieter konnte aus gleichen Gründen sein Ingenieurstudium in der DDR nicht beginnen und folgte dem Weg seiner Schwester. Der Wechsel über die Demarkationslinie war 1949 noch problemlos möglich, ohne dass er als Republikflüchtiger belangt wurde. Ein alter Stadtplan von West-Berlin wurde seine erste Orientierung im neuen Leben, so dass er

Die Tätigkeit bei einem Autozulieferer gab ihm die Mittel für sein Eisenbahn hobby

ihn heute noch gut verwahrt. Mit Unterstützung seiner Tante flog er mit einem PanAm-Flugzeug zu ihr nach Frankfurt (Main) und begann in der Rhein-Main-Region sein neues Leben. Sie sollte zur neuen Heimat werden.

Noch vor dem Ende seines Studiums der Elektrotechnik an der Technischen Hochschule Darmstadt wurde Dieter Bodeck von der Firma Alfred Teves, einem Produzenten von Autoteilen, Armaturen und Maschinen, angeworben. Der Arbeitgeber ermöglichte zahlreiche Spezialausbildungen, Bodeck verbrachte dort sein gesamtes Berufsleben im technischen Bereich, insbesondere in der Versuchsabteilung. Mit dieser Tätigkeit standen ihm auch die notwendigen Mittel für sein entstehendes Eisenbahn hobby zur Verfügung. Trotz seiner Tätigkeit bei einem Kfz-Zulieferer blieb Bodeck ein absoluter und überzeugter Bahnbenutzer und hielt sich ab 1958 als erstes Auto – nur für Kurzstrecken – einen Messerschmitt-Kabinenroller. Seine ersten Eisenbahnfotos nahm er mit einer Minox auf, die als Agentenkamera einen gewissen Ruf hatte. Bald wechselte er zu einer Mittelformat-Kamera, mit der er zu besseren Schwarzweiß-Fotos kam. Er wurde langjähriger Stammkunde bei Foto-Arnold in der Frankfurter Weserstraße 11. Für Farbdias benutzte er bald parallel eine Contax,



1959 – in alter Pracht. Noch für ein Jahr ist der alte Kopfbahnhof Braunschweig Hbf in Betrieb, als dort 01 188 mit einem langen Schnellzug zur Abfahrt bereit steht



April 1961 – der Stolz der Firma Krupp. Auf dem Freigelände der Hannover-Messe präsentiert sich die nagelneue zweifarbige V 160 006, die erst am 5. April 1961 abgenommen wurde

1963 – Bahnalltag mit preußischen Maschinen: 94 835 und eine Schwesterlok rangieren eifrig auf den verschlungenen Gleisen des Hamburger Hafens





30. Dezember 1970 – Gruppenerlebnis im Bahnhof Herzlake: Neun Freunde genießen den vorletzten Tag des Personenverkehrs auf der Meppen-Haselünner Eisenbahn (MHE). Acht stehen auf der Plattform des Personenwagens, der neunte ist Dieter Bodeck, der fotografiert

12. Februar 1967 – Sonnige Winterfahrt in den Harz: 93 526 und 86 303 haben den langen Sonderzug nach Altenau gebracht. Jungen mit Pudelmützen bewundern die Zuglok



wobei der verwendete Perutz-Film leider nach und nach seine Farben verlor.

Mit der Bahn durch Deutschland

Auch seine Hunderte von Hobbyreisen quer durch die Bundesrepublik unternahm er ausschließlich mit der Bahn. Bald gab es keine Nebenbahn mehr, die er nicht kurz vor der Stilllegung noch einmal bereiste. Ohne eigene Familie konnte er so gut wie jedes Wochenende hierfür einplanen, wobei er gerne Besuche bei lieber Verwandtschaft in Gifhorn, Hannover und Braunschweig integrierte. Dort war er auch als Technik- und Eisenbahn-Spezialist willkommen, der gerne die Modellbahnen der Familie reparierte. Er war Planungsspezialist in eigener Sache: Informationen über letzte Dampflokbauereihen, drohende Stilllegungen, Sonderfahrten und lohnende Fotoziele erhielt er – zeittypisch – durch Brieffreunde und bald über Fachzeitschriften und aktive Mitgliedschaften in Eisenbahnvereinen von Hamburg, Hannover und Braunschweig sowie über den FENF, den maßgeblichen Frankfurter Verein. Schon ab 1960 unternahm er in diesen Gruppierungen angeregte gemeinsame „Studienfahrten“ und Sonderfahrten.

Von seinen frühen Touren will ich gerne einige Besonderheiten herausheben. Sie zeigen, wie breit gefächert er sich dem Hobby Eisenbahn widmete, wie sehr er Altem wie Neuem jener Jahre zugewandt war. So fotografierte Dieter Bodeck 1959 bewusst 01 188 im alten Braunschweiger Kopfbahnhof, jenem Bahnhof, der im Fol-

Brieffreunde, Fachzeitschriften und Eisenbahnvereine hielten Dieter Bodeck auf dem Laufenden

gejährt durch den modernen Durchgangsbahnhof vor der Stadt ersetzt wurde. 1961 nutzte er eine Dienstreise zur Hannover-Messe, um dort die ausgestellte nagelneue V 160 006 im Bild festzuhalten. 1963 widmete er sich dem Hamburger Rangierverkehr in Altona und im Hamburger Hafen. 1964 reiste er zum Bw Rahden und erlebte dort die aktive 24 047. Am 26. Juni 1965 gelang ihm in Hannover Hbf ein Porträt der bestens gepflegten 23 088 des Bw Bielefeld, die damals gerade sechs Jahre alt war. Wenige Monate später fotografierte er die bekränzte E 03 001, die den Eröffnungszug des elektrischen Betriebs von Hannover nach Hamburg zog. 1966 nahm er an einer ersten Abschiedsfahrt von 18 323 ab Minden teil. Kurz darauf widmete er sich in seinem Sommerurlaub der Sylter Inselbahn mit ihren kuriosen Borgward-Sattelschlepper-Triebwagen, vergaß aber auch nicht einen Besuch im Westerländer Bundesbahn-Lokschuppen und erfreute sich dort an V 200 und 01¹⁰. Am 12. Februar 1967



6. April 1965 – eine weitere Etappe im Traktionswechsel bei der Deutschen Bundesbahn: Ein Sonderzug mit der geschmückten E 03 001 eröffnet den elektrischen Betrieb zwischen Hannover und Hamburg. Das Bild zeigt den Zug noch in Hannover Hbf

Nach der Eisenbahn ist vor der Eisenbahn: Dieter Bodeck plant gemeinsam mit seiner Partnerin eine neue Reise



nahm er an einer Winterfahrt im verschneiten Harz von Goslar nach Altenau teil, auf der 93 526 ihren letzten großen Auftritt hatte. Am Vortag hatte er noch schnell den futuristischen silbernen Verbrennungsmotor-Triebwagen namens „Hüttenflitzer“ in Salzgitter-Finkenkuhle aufgespürt. Und noch eine Seltenheit hielt er im Bild fest: Am 25. April 1970 wartete er vor seinem Besuch der Frühjahrmesse noch geduldig in Hannover Hbf die Einfahrt einer TEE-

29. August 1966 – Sommeridylle ganz oben im Norden der Bundesrepublik. Der Borgward-Sattelschlepper LT 3 der Sylter Inselbahn legt einen Halt im sandigen Bahnhof Klappholtal ein. Noch 10,7 Kilometer hat das urige Gefährt bis Westerland zu fahren



Doppelgarnitur VT 11⁵ ab, die im Messeverkehr eingesetzt war.

Kaleidoskop der Eisenbahn

Mit anfangs gemischten Gefühlen, aber bald mit großer Begeisterung nahm er im August 1966 an einer Fotoreise der Eisenbahnfreunde Hannover in die DDR teil, ganze fünf Jahre nach dem Mauerbau! Ein wahrer Höhepunkt war eine Fahrt auf der schmalspurigen MPSB, zum Teil in offenen Güterwagen, die

mit Brettersitzen zu „Schienencabrios“ umgerüstet waren. Ein spätes Lob für die beteiligten Eisenbahner vor Ort. Auch eine Fahrt mit dem „Molli“ ab Bad Doberan und Reisen in Planzügen auf stilllegungsbedrohten Strecken im Nordwesten von Rügen bleiben ihm unvergessen. Höhepunkt des Inselbesuchs war für ihn der Güterwagen-Trajekt zwischen Wittower Fähre und Fährhof auf der Strecke nach Altenkirchen, als 99 545 die Wagen vom kleinen Fährschiff zog. Nur zwei



29. September 1965 – Fotogluck in Kempten Hauptbahnhof:
Bei der Einfahrt überrascht die rangierende 45 023 den Fotografen



29. Mai 1965: Dauerregen begleitet den Abschied der S 3/6-Lok
18 622. Das Dia litt über 50 Jahre in einem feuchten Keller





19. August 1966 – Fotofreunde unterwegs auf der Schmalspurbahn Barth – Altenpleen. Die Fahrt auf der offenen Plattform des Pmg 9221 hinter 99 5611 vom Baujahr 1903 ist ein sommerliches und luftiges Erlebnis

Jahre später endete der seltene Betrieb. Am Hauptbahnhof Rostock gelangen ihm eindrucksvolle Fotos vom Wendezugverkehr nach Warnemünde mit 62 008, die schon neun Monate darauf die Ostseeküste verließ.

Zurück im Westen, nahm er sich vieler weiterer Ziele an. Im Rhein-Ruhr-Raum besuchte Dieter Bodeck viele Zechenbahnen, wo er ehemalige 80er und 94er als Werkloks wiedersah. In Köln wandelte er auf Bellingrods Spuren und fotografierte am 1. Mai 1966 03 276 bei der Ausfahrt vor der imposanten Domkulisse. Stunden später reiste er mit Freunden hinter 39 204 in einem Planzug von Köln nach Jünkerath und nahm so Abschied von der starken Dreizylinderlok. Ebenfalls von Köln aus brachte ihn am 17. Juni 1967 ein Sonderzug des KEC mit 38 1889 durch das berühmte Nadelöhr für die Bahn in der Mitte des Ortes Olef. Schließlich spürte er im Westerwald in Altenkirchen dem zu Ende gehenden planmäßigen Einsatz der Schi-Strä-Busse nach und erlebte



19. Februar 1966 – Der SchiStraBus im Liniendienst: Von Koblenz kommend, benutzt der Bus ab Dierdorf die Schiene und rollt ganz sachte in den Bahnhof Altenkirchen im Westerwald



18. August 1966 – Dampf in Neubrandenburg: Die umgebaute Preußin 56 744 und die ehemalige Kolonnenlok 52 6144 warten im Bahnhof Seite an Seite auf ihre nächsten Zugleistungen

25. April 1965 – Der edelste Zug in Frankfurt (Main). Der vornehme blau-beige Fernschnellzug F 22 „Rheinpfel“ aus Dortmund fährt mit E 10 1310 und luxuriösem Aussichtswagen nach München aus





3. April 1965 – 65 003 unterbricht ihre Schuppenruhe im Bw Darmstadt für ein Foto in der Sonne. Den tatkräftigen Lokführer packen wir gern mit ins Bild; hier war ich mit Dieter Bodeck unterwegs



1. Mai 1966 – Die Stars des Bw Köln-Deutzerfeld: 39 204 zeigt sich stolz in der Morgensonne. 03 221, 01 212 und 01 061 halten sich im Hintergrund bereit und warten auf ihren Einsatz

20. Mai 1975 – Raritäten in Coburg: 280 009 und 119 012 halten am gleichen Bahnsteig. Das typische Lokdesign der 1930er- und der 1950er-Jahre ist unverkennbar



dort außerdem 93 807, 93 809 sowie 82 005 im Güterzugdienst.

Über die Jahre hinweg betrachtet, fügten sich die Fotoergebnisse der Reisen zu einem bunten Kaleidoskop der Eisenbahn: so schildernd wie der Betrieb, so vielfältig wie das Kommen und Gehen auf den Gleisen. Man nehme nur den Großraum Frankfurt (Main), in dem Dieter Bodeck die Kamera ständig dabei hatte. So wartete er den „Rheinpfeil“ am 25. April 1965 in Frankfurt (Main) Hbf ab und bereiste den Odenwald, wo er die 65er unter anderem auf der Fahrt nach Fürth und Wahlen erlebte. Das Bw Darmstadt besuchte er gemeinsam mit mir an einem Samstag, wobei er seinen Charme spielen ließ und man uns 65 003 unter Dampf aus dem Schuppen fuhr und mit einer V 60 nacheinander die kalten 38 2230 und 94 1272 auf die Scheibe zog.

Ob Abschiedsfahrten oder nagelneue Züge, Dieter Bodeck war mit großer Begeisterung dabei

Nach Bayern führten ihn viele Reisen, wobei für ihn der Höhepunkt die Abschiedsfahrt von 18 622 am 29. Mai 1965 darstellte, auch wenn die Tour komplett verregnet war. Zehn Jahre später zog es ihn nach Coburg, um am 20. Mai 1975 die Baureihe 280 zu verabschieden – die er sogar neben der seltenen Ellok 119 012 fotografieren konnte. Baden-Württemberg war ein weiteres, gern besuchtes Ziel: An der letzten Fahrt der Bottwartalbahn mit 099 651 nahm Dieter Bodeck am 26. September 1966 ebenso teil wie an der Abschiedsfahrt mit 75 1118 und 82 040 Richtung Freudenstadt. Absolute Raritäten sind seine Fotos von der rangierenden 57 2618 am 22. August 1966 in Weil am Rhein.

Von dort aus zog es ihn immer öfter in die Schweiz, nach Zürich, wo er seine langjährige Partnerin gefunden hatte, die ihn auf vielen Reisen begleitete. Es würde zu weit führen, alle diese Bahntouren ins Ausland auch nur annähernd aufzulisten. Daher will ich nur an einige Besuche erinnern. Im August 1967 weilte er bei der Bregenzerwaldbahn, die damals ihre Züge noch über die gesamte Länge von Bregenz nach Bezau fuhr. Oft war Bodeck in Ostfrankreich an den elsässischen und lothringischen SNCF-Strecken sowie in Mulhouse bei den mächtigen Dampflokomotiven der Gattungen 141P, 241P und 141R. Seine Touren auf CSD-Strecken in der damaligen Tschechoslowakei plante er 1968 genau in der Zeit des Prager Frühlings und erlebte die großen Albatros-Schnellzugloks in Cheb und in Prag noch im täglichen Einsatz.

Unternehmungen nach 1990

Welch eine Befreiung war für Dieter Bodeck erst die Wende in Deutschland! Zwar durfte er auch schon zu Zeiten der DDR in seinen



22. August 1966 – Rangierdienst in Weil am Rhein: Eine Haltinger 57¹⁰ hat gerade den letzten Güterwagen über den Ablaufberg geschoben. Wozu wohl das Fahrrad auf dem Umlaufblech dient? Für leichtere Dienste hält sich im Vordergrund V 60 140 bereit

15. Oktober 1966 – Dieter Bodeck wird im Bahnhof Dahn/Südpfalz Zeuge von lebhaften Protesten. Zahlreiche Leute sind wegen drohender Stilllegungen von Strecken zusammengekommen




Geburtsort Luckau reisen, es war aber für ihn ein ganz besonderer Moment, als er dort 1991 im Bw 65 1008, 65 1057 sowie 43 001 fotografieren konnte. Er holte sich die neue deutsche Gemeinsamkeit sogar in seinen Alltag, als er 1996 einen gebrauchten Wartburg vom Baujahr 1991 mit VW-Motor kaufte und ihn – als sein letztes Auto – begeistert noch fünf Jahre lang im Berufsverkehr von Frankfurt (Main) bewegte. Er widmete sich später etwas mehr seinem zweiten Hobby, dem Chorgesang in der Gethsemane-Gemeinde in Frankfurt (Main), was ihm weitere Reisen ins In- und Ausland bescherte.

29. September 1968 – 14 Jahre vor dem Furka-Basistunnel: Lok 4 der Furka-Oberalp-Bahn hat mit einem Fotosonderzug die Furka-Bergstrecke befahren und erreicht gerade den sonnigen Bahnhof Andermatt



Nach dem Beginn seines Ruhestandes begann er sein lange geplantes Projekt, mit seinem exzellenten Gedächtnis seine Fotos und Dias und seine reichen Bahnerlebnisse zu ordnen und zu systematisieren. Sehr bald musste er aber krankheitsbedingt diese Tätigkeit abbrechen. So kam es, dass wir 2019 bei seinem 89. Geburtstag den Plan entwickelten, den umfangreichen Bestand seiner Eisenbahn-Negative und -Dias aus dem schwierigen Lagerort im Keller zu holen, zu sichten und in großen Teilen zu scannen, wobei mir sein Großneffe Dr. Hans-Julian Rustenbeck aus Berlin gelegentlich behilflich ist. Von Zeit

zu Zeit besuche ich Dieter Bodeck in seiner Frankfurter Wohnung, zeige ihm neue Scans und berichte ihm von weiteren Veröffentlichungen seiner Fotos in Bahnzeitschriften und -büchern. Dann spiegelt sich bei ihm der Glanz seiner vielen Eisenbahnerlebnisse wieder – und ein wenig zeigt sich auch eine ganz, ganz große Zeit des Schienenverkehrs. Dieter Bodeck liebt jede Art von Eisenbahn, von der Feldbahn über die Nebenbahnen bis zum ICE. Er lebt zu jeder Zeit im Dreiklang von Dampf-, Diesel- und Elloks. Freuen Sie sich auf weitere Beiträge mit seinen Fotos, die in Zukunft hier erscheinen werden. 

Das neue Heft ab 11. August im Handel



Gehobenes Reisen, hier mal mithilfe einer Güterzug-Ellok: Im Jahr 1984 ist eine 250 mit einem Städte-Express bei Weißenfels unterwegs
Ralph Lüderitz/Slg. J. Volkhardt

Das erwartet Sie im nächsten BahnExtra:

Städte-Express der DR

Es begann mit der Übernahme von Schnellzugwagen, die eigentlich für die CSD bestimmt waren. Daraus entwickelte die Deutsche Reichsbahn in den 1970er-Jahren den Städte-Express, ein auf Berlin ausgerichtetes System komfortabler Reiseverbindungen. Wir greifen die Zeit dieser bedeutenden Zuggattung auf, stellen die Zugläufe und die Fahrzeuge vor. Mit vielen Daten, Fakten, seltenen Bildern und Zugbildungsplänen!

Außerdem für Sie im Heft:

Aus für Mosbach – Mudau
Das Ende vor 50 Jahren

Noch eine Dampfbastion
Main-Weser-Bahn in den 1960ern

Das war „Korl Loitz“
Die Kleinbahn Toitz-Rustow – Loitz



D. Hölzge/Slg. Mus. Braunschweig



Nicht verpassen: Falls Sie noch kein Abonnent sind – wir haben da was für Sie, damit Ihnen die nächsten Magazin-Ausgaben nicht entgehen. Scannen Sie einfach den QR-Code, um die nächsten beiden Hefte im günstigen **Mini-Abo für nur 14,90 Euro** (7,45 Euro pro Heft) portofrei zugeschickt zu bekommen. Sie haben die Hefte dann in Ihrem Briefkasten, noch bevor sie im Handel erhältlich sind, und sparen 10,90 Euro (5,45 Euro pro Heft) gegenüber dem Einzelverkaufspreis! www.bahn-extra.de/abo

Schlussbild rechte Umschlagseite

Generationentreffen in Gera Süd

Am 15. Mai 1978 ist im Bahnhof Gera Süd einiges los: Diesellok 132 078 wie Dampflok 58 3006 warten mit Güterzügen auf die Ausfahrt. Seit vier Jahren kommt die sowjetische Diesellok damals bei der DR zum Einsatz, gebaut wurde sie 1974 bei der Lokomotivfabrik Oktober-Revolution Woroschilowgrad. Deutlich mehr Dienstjahre bringt die Dampflok mit. Sie entstand 1920 als 58 1949 bei Linke-Hofmann-Busch in Breslau und wurde 1958 von der DR rekonstruiert
Joachim Bügel/Eisenbahnstiftung

IMPRESSUM

Heft: Ausgabe 4/2023, Nummer 184, Jahrgang 34

Editorial Director: Michael Hofbauer

Chefredakteur: Florian Dürr (V.i.S.d.P.)

Verantwortlicher Redakteur: Thomas Hanna-Daoud

Red.: Peter Schrickler (f), Andreas Ritz, Luisa Wiegmann (f)

Mitarbeitende der Ausgabe: Peter Bley, Dirk Endisch, Heiko Focken, Hans-Joachim Gilbert, Werner Hardmeier, Rainer Heinrich, Rudolf Heym, Andreas Knipping, Wilfried Kohlmeier, Konrad Koschinski, Dr. Rolf Löttges, Josef Maurer, Wolfgang Müller, Egon Pempelforth, Michael Reimer, Harald Schönfeld, Heinrich Stangl, Oliver Strüber, Dr. Stefan Vockrodt, Joachim Volkhardt, Georg Wagner, Martin Weltner u. v. m.

Redaktionsassistent: Brigitte Stauber

Layout: Rico Kummerlöwe

Produktionsleitung Magazine: Grit Häußler

Producerin: Joana Pauli

Verlag: GeraMond Media GmbH, Infanteriestraße 11a, 80797 München

Geschäftsführung: Clemens Schüssler, Gerrit Klein

Gesamtleitung Media: Jessica Wygas, jessica.wygas@verlagshaus.de (verantwortlich für den Inhalt der Anzeigen)

Anzeigenleitung: Bettina Wilgermein, bettina.wilgermein@verlagshaus.de

Anzeigenposition: Hildegund Roessler, hildegund.roessler@verlagshaus.de

Vertriebsleitung: Dr. Regine Hahn

Vertrieb/Auslieferung: Bahnhofsbuchhandel, Zeitschriftenhandel: MVZ Moderner Zeitschriften Vertrieb Unterschleißheim (www.mzv.de)

Litho: Ludwig Media GmbH, Zell am See, Österreich

Druck: Walstead Central Europe, Krakau, Polen

© 2023, GeraMond Media GmbH. ISSN 0937-7174 ISBN 978-3-98702-025-4

Gerichtsstand ist München.

Die Zeitschrift und alle ihre enthaltenen Beiträge und Abbildungen sind urheberrechtlich geschützt. Eingereichte Manuskripte müssen frei von Rechten Dritter sein. Mit der Annahme des Manuskripts überträgt der Verfasser dem Verlag das ausschließliche Recht zur Veröffentlichung, insbesondere zur Vervielfältigung, Verbreitung und öffentlichen Zugänglichmachung, also insbesondere auch im Hinblick auf Online-Publikationen.

Alle Angaben in dieser Zeitschrift wurden vom Autor sorgfältig recherchiert sowie vom Verlag geprüft. Für die Richtigkeit kann jedoch keine Haftung übernommen werden.

Für unverlangt eingesandtes Bild-Textmaterial wird keine Haftung übernommen. Vervielfältigung, Speicherung und Nachdruck nur mit schriftlicher Genehmigung des Verlages.



KUNDENSERVICE, ABO und EINZELHEFTBESTELLUNG

✉ **BAHN EXTRA ABO-SERVICE**
Gutenbergstraße 1, 82205 Gilching

☎ +49 (0)89/46 22 00 01

Unser Kundenservice ist Mo.-Fr. 08.00-18.00 Uhr telefonisch erreichbar.

✉ leserservice@bahnextra.de

🌐 www.bahn-extra.de

Preise: Einzelheft 12,90 € (D), 14,60 € (A), 25,80 CHF (CH), 14,90 € (B, Lux), 15,40 € (NL), 130,00 DKK (DK) (bei Einzelversand zzgl. Versandkosten), Jahres-Abopreis (6 Hefte) 69,60 € (inkl. gesetzlicher MwSt., im Ausland zzgl. Versand)

Abo bestellen unter www.bahn-extra.de/abo

Die Abogebühren werden unter Gläubiger-Identifikationsnummer DE63ZZ00000314764 des GeraNova Bruckmann Verlagshauses eingezogen. Der Einzug erfolgt jeweils zum Erscheinungstermin der Ausgabe, der mit der Vorausgabe angekündigt wird. Den aktuellen Abopreis findet der Abonnent immer hier im Impressum. Die Mandatsreferenznummer ist die auf dem Adressetikett eingedruckte Kundennummer.

Erscheinen und Bezug: Bahn Extra erscheint 6-mal jährlich. Sie erhalten Bahn Extra (Deutschland, Österreich, Schweiz, Belgien, Niederlande, Luxemburg, Dänemark) im Bahnhofsbuchhandel, an gut sortierten Zeitschriftenkiosken sowie direkt beim Verlag.

Händler in Ihrer Nähe finden Sie unter www.mykiosk.de

LESERBRIEFE & BERATUNG

✉ **BAHN EXTRA**, INFANTERIESTRASSE 11A, 80797 MÜNCHEN

☎ +49 (0)89/13 06 99 720

☎ +49 (0)89/13 06 99 700

✉ redaktion@bahn-extra.de

🌐 www.bahn-extra.de

Bitte geben Sie auch bei Zuschriften per E-Mail immer Ihre Postanschrift an.

ANZEIGEN

✉ anzeigen@verlagshaus.de

Mediadaten: www.media.verlagshaus.de

Es gilt die Anzeigenpreisliste vom 1.1.2023





132 078-7

LOK-STOFF

NEU

Vom ICE über die Verbrennungstriebwagen für den Regionalverkehr bis zu den neuesten Fahrzeugen mit alternativen Antrieben: Eisenbahnkenner Michael Dostal porträtiert aktuelle Triebwagen der DB und der Privatbahnen in Deutschland. Darunter die bekannte Baureihe 612 mit Neigetechnik, die verschiedenen S-Bahn-Triebwagen und alle ICE-Typen. Tabellarische Kurzinfos zu jeder Baureihe ermöglichen einen schnellen Vergleich. Für Bahnfans unverzichtbar!

192 Seiten · ca. 190 Abb.
Best.-Nr. 53541
€ (D) 24,99



Best.-Nr. 53541



Best.-Nr. 13033



Best.-Nr. 13034



Best.-Nr. 45029



JETZT IN IHRER **BUCHHANDLUNG VOR ORT**
ODER DIREKT UNTER **WWW.VGBAHN.SHOP**

Mit einer Direktbestellung im Verlag oder dem Kauf im Buchhandel unterstützen Sie sowohl Verlage und Autoren als auch Ihren Buchhändler vor Ort.

VGB | GeraMond
[VERLAGSGRUPPE BAHN]