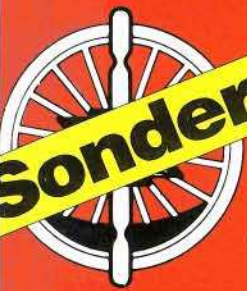


**Sonderausgabe**



# Eisenbahn JOURNAL

B 10533 F  
ISSN 0720-051 X

**IV/97**

DM 22,80  
sfr 22,80  
S 170,-  
hfl 27,40

## DR-*Dampf pur*

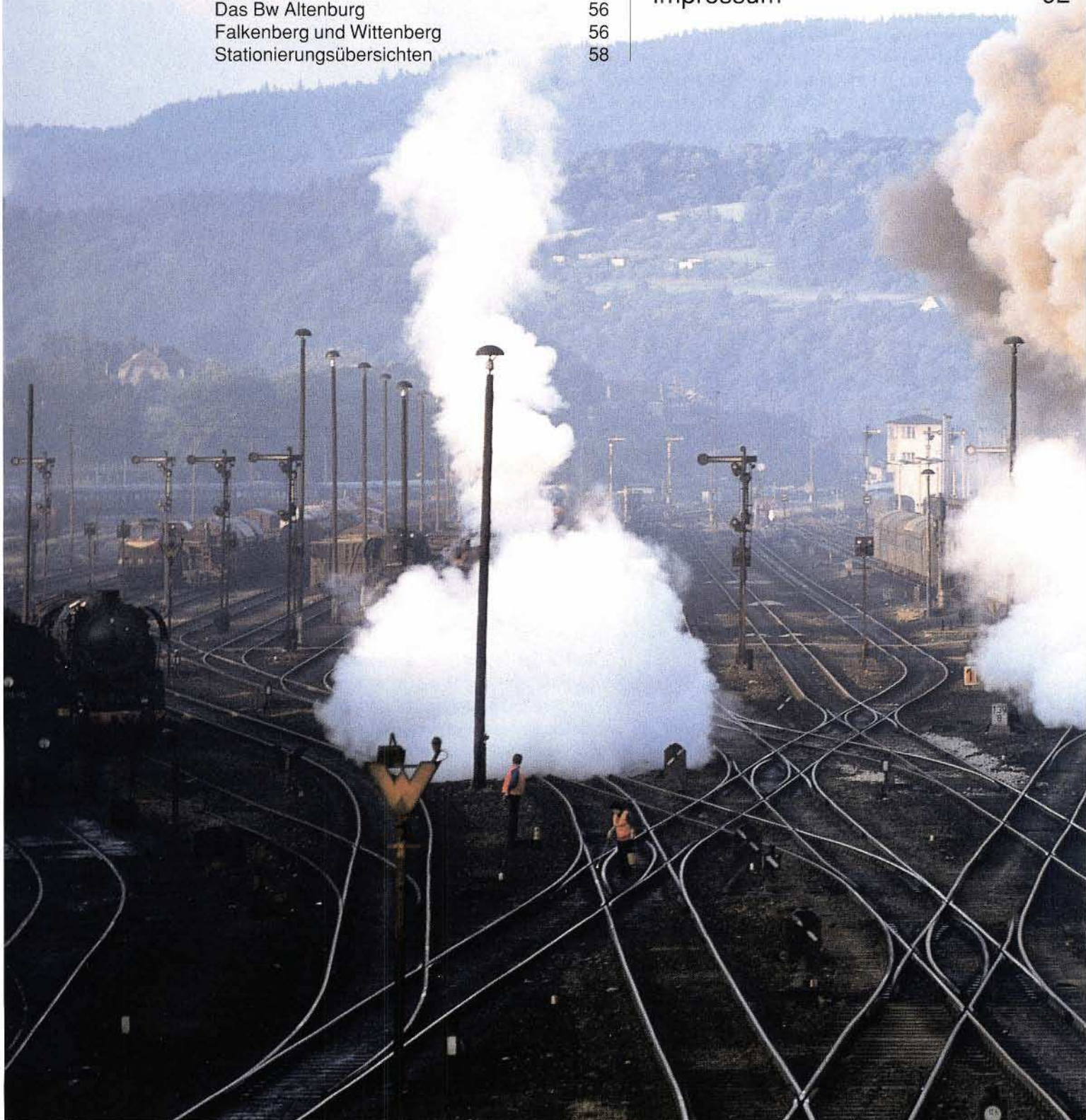
**Teil 1** • Rbd-Bezirke Dresden, Erfurt, Halle



Manfred Weisbrod  
Hans Wiegard  
Dieter Schubert



<b>Inhalt</b>	<b>Einleitung</b>	<b>6</b>	<b>Mit der 44 von Altenburg nach Reichenbach</b>	<b>60</b>
	<b>Rbd Erfurt</b>	<b>14</b>	<b>Rbd Dresden</b>	<b>62</b>
	Die Lokomotiven und ihre Heimat-Bw	16	Die Dresdner Bahnanlagen	63
	Von Leipzig nach Bebra	22	Dresdner Bahnbetriebswerke	64
	Über den Thüringer Wald	26	Das Bw Aue	69
	Die Steilstrecken und ihre Lokomotiven	30	Bw Nossen	77
	Rottenbach – Katzhütte: Schwarzatalbahn	32	Knotenpunkt Riesa	79
	Von Saalfeld nach Probstzella	34	Die Karl-Marx-Städter Bahnbetriebswerke	80
	Sangerhausen und Blankenheimer Rampe	38	Unvergessene Schmalspurbahnen	82
	Reichsbahnausbesserungswerk Meiningen	39	Stationierungsübersichten	88
	Stationierungsübersichten	40		
	<b>Rbd Halle</b>	<b>42</b>	<b>Mit der Baureihe 58 von Leipzig nach Dresden und zurück</b>	<b>90</b>
	Leipziger Bahnbetriebswerke	42	<b>Impressum</b>	<b>92</b>
	Das Bw Engelsdorf	46		
	Die Bw Halle P und Halle G	48		
	Bitterfeld und die »Saftbahn«	54		
	Das Bw Altenburg	56		
	Falkenberg und Wittenberg	56		
	Stationierungsübersichten	58		





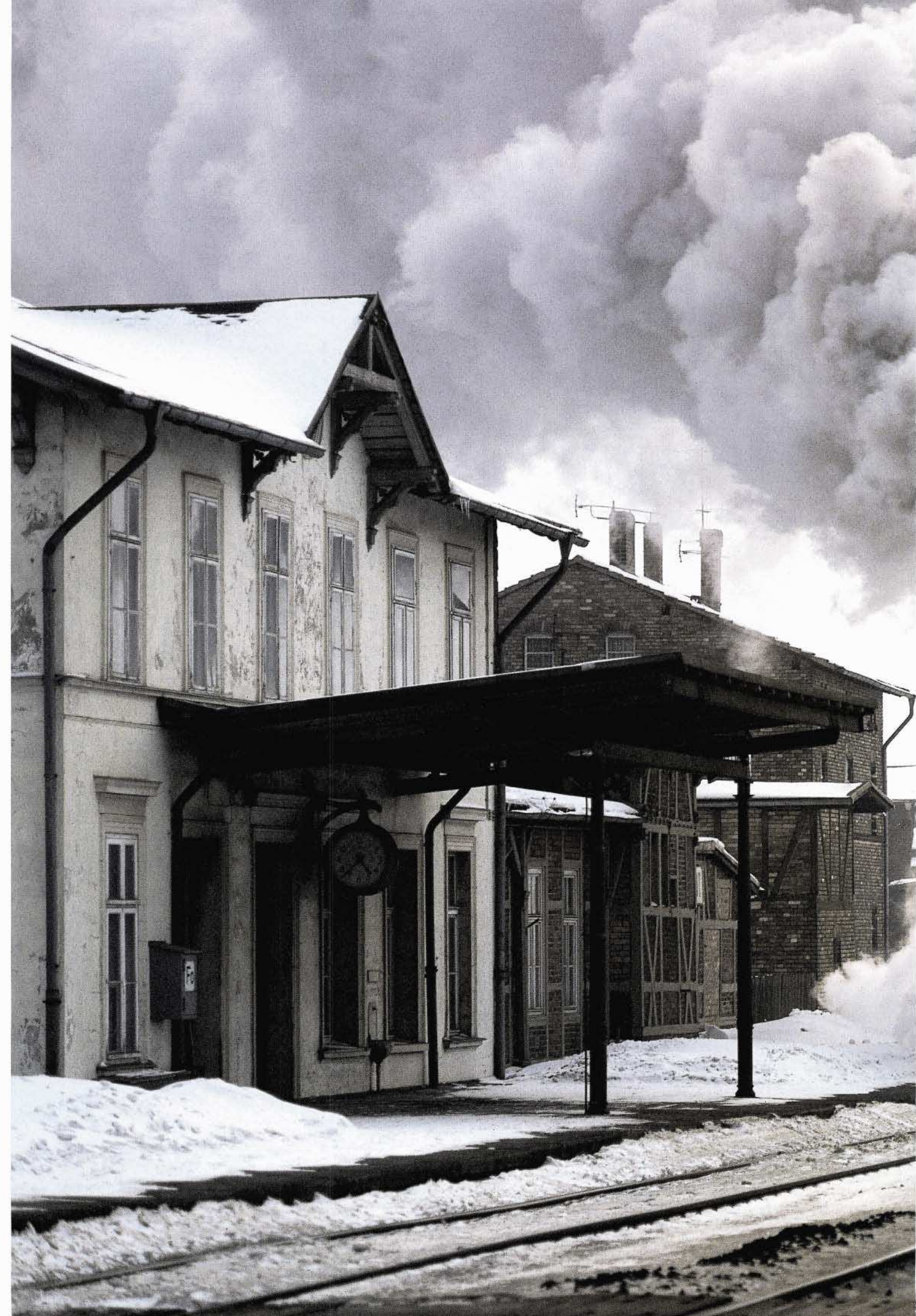
**Bild 1 (Titel):** 01 0519 mit Schnellzug von Saalfeld nach Leipzig dampft im November 1976 bei Orlamünde durchs Saaletal. **Abb.: J. Nelkenbrecher**

**Bild 2:** 24. Juni 1980, 6 Uhr morgens. Mit zwei mächtigen Dampfpilzen und offenen Hähnen begrüßen 01 2204 (links) und 01 0501 den Tag. Während die Altbau-01 im Bahnhof rangiert, strebt die „Reko-Schwester“ ins Saaletal hinaus. Unzählige Fotografen werden sie auf ihrer Fahrt mit dem P 5010 nach Camburg begleiten. **Abb.: A. Ritz**

**Bild 196 (Rücktitel):** 50 3671 mit Dg 54307 am Einfahr-signal des Bahnhofs Lauter (Sachsen) an der Strecke Zwickau – Schwarzenberg (Erzgebirge), im Bild festgehalten am 23. Februar 1985. **Abb.: A. Tiemann**









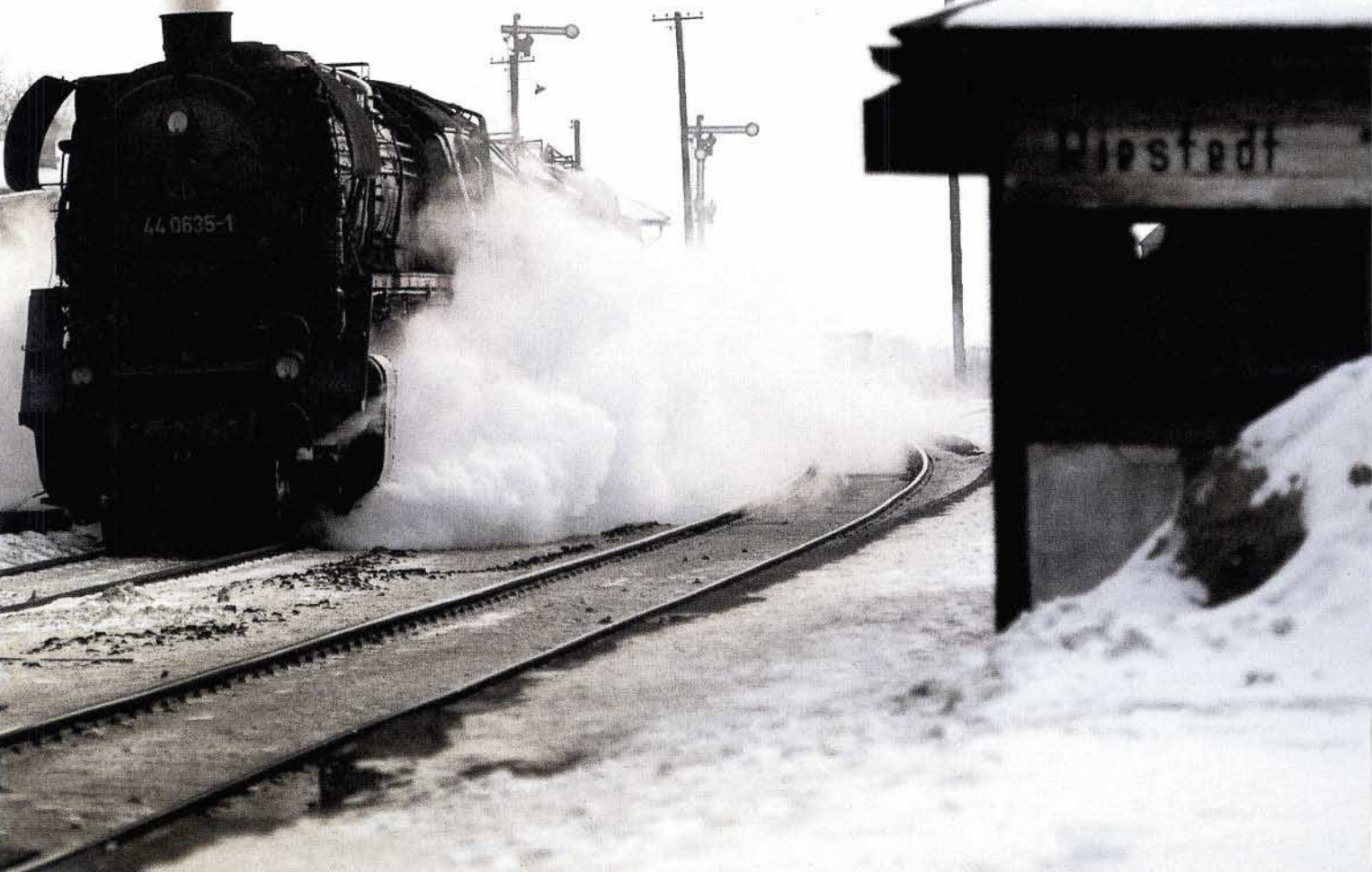
# Einleitung

Wann nun eigentlich ist die Dampftraktion bei der Deutschen Reichsbahn beendet worden? Wenn man es exakt betrachtet – gar nicht. Sie hat sich in die Zeit der DB AG gerettet. Das ist auf den Schmalspurstrecken Radebeul – Radeberg, Cranzahl – Oberwiesenthal und Freital-Hainsberg – Kipsdorf noch heute nachprüfbar.

Ein so markantes Datum wie den 26. Oktober 1977, an dem bei der DB der letzte Dampfzug fuhr und es tags darauf strikt verboten war, mit solchen Triebfahrzeugen auf DB-Gleisen zu fahren, gibt es bei der Deutschen Reichsbahn nicht. Wäre es nach dem Willen der Staats- und Parteiführung gegangen, wäre schon 1975 die letzte Dampflokomotive gefahren. Doch dieses „Kampfziel“ hat man auf der Normalspur um mehr als zehn Jahre verfehlt. Die Jahre zwischen 1960 und 1970 brachten die größte Veränderung im Dampflokomotivbestand der Deutschen Reichsbahn. Zwischen 1960 und 1965 ist die Mehrzahl der von Privatbahnen 1949 übernommenen Lokomotiven ausgemustert worden. Ab 1958 prägten in zunehmendem Maße die Rekolomotiven der Baureihen 50, 22, 41, 03<sup>10</sup>, 58<sup>30</sup>, 01<sup>5</sup> und 52<sup>80</sup> das Bild des Dampflokparks, ergänzt durch nichtrekonstruierte Einheits- und Kriegslokomotiven.

**Bild 3:** Neben Saalfeld war auch noch das Bw Sangerhausen bis in die achtziger Jahre hinein mit Lokomotiven der Baureihe 44 bestückt. Ihr Haupteinsatzgebiet war der schwere Dienst als Zug- und Schubmaschine auf der Blankenheimer Rampe. 44 0635 schleppt hier an einem Winternachmittag einen langen Güterzug durch den Bahnhof Riested. **Abb.:**

**A. Tiemann**

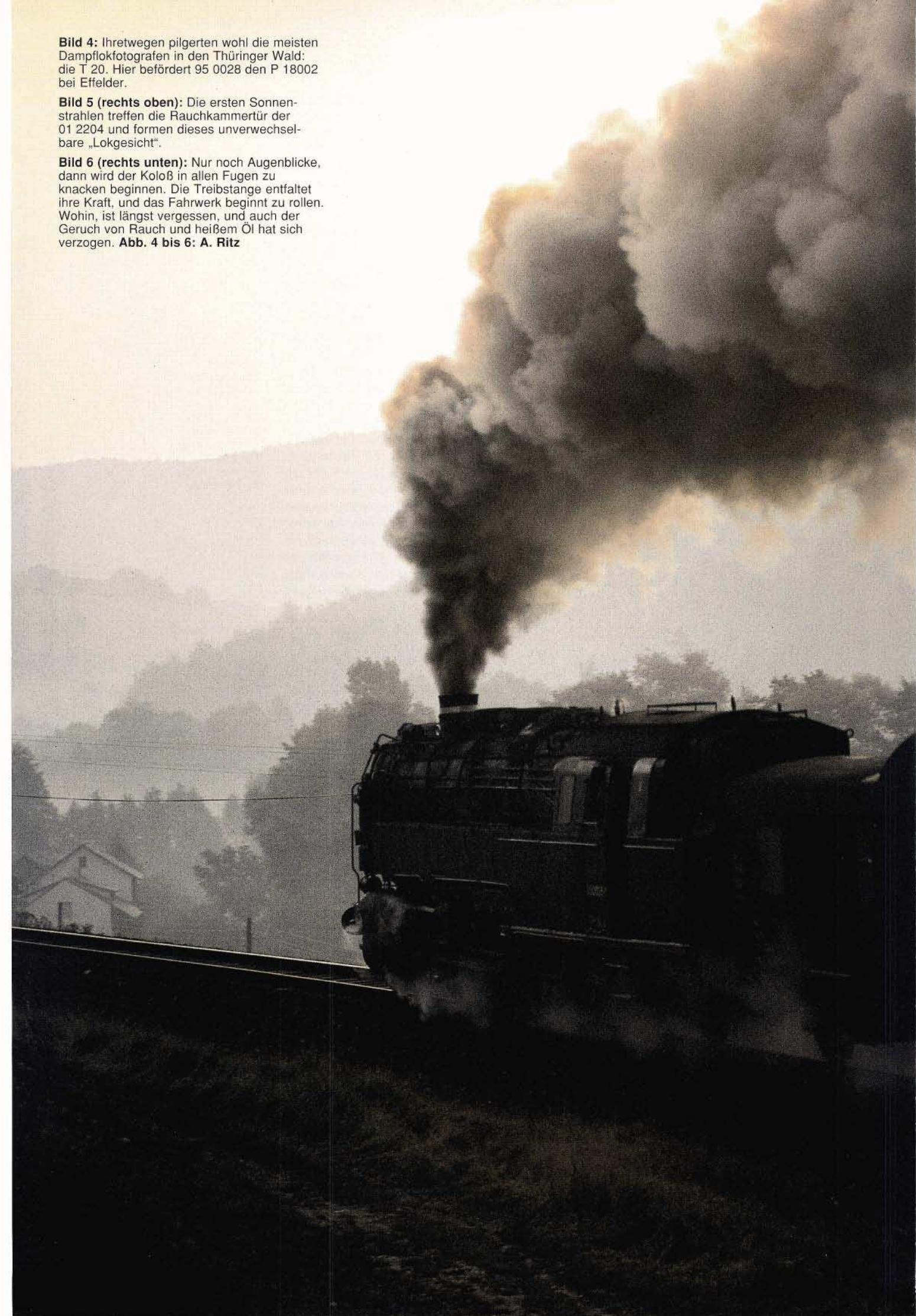




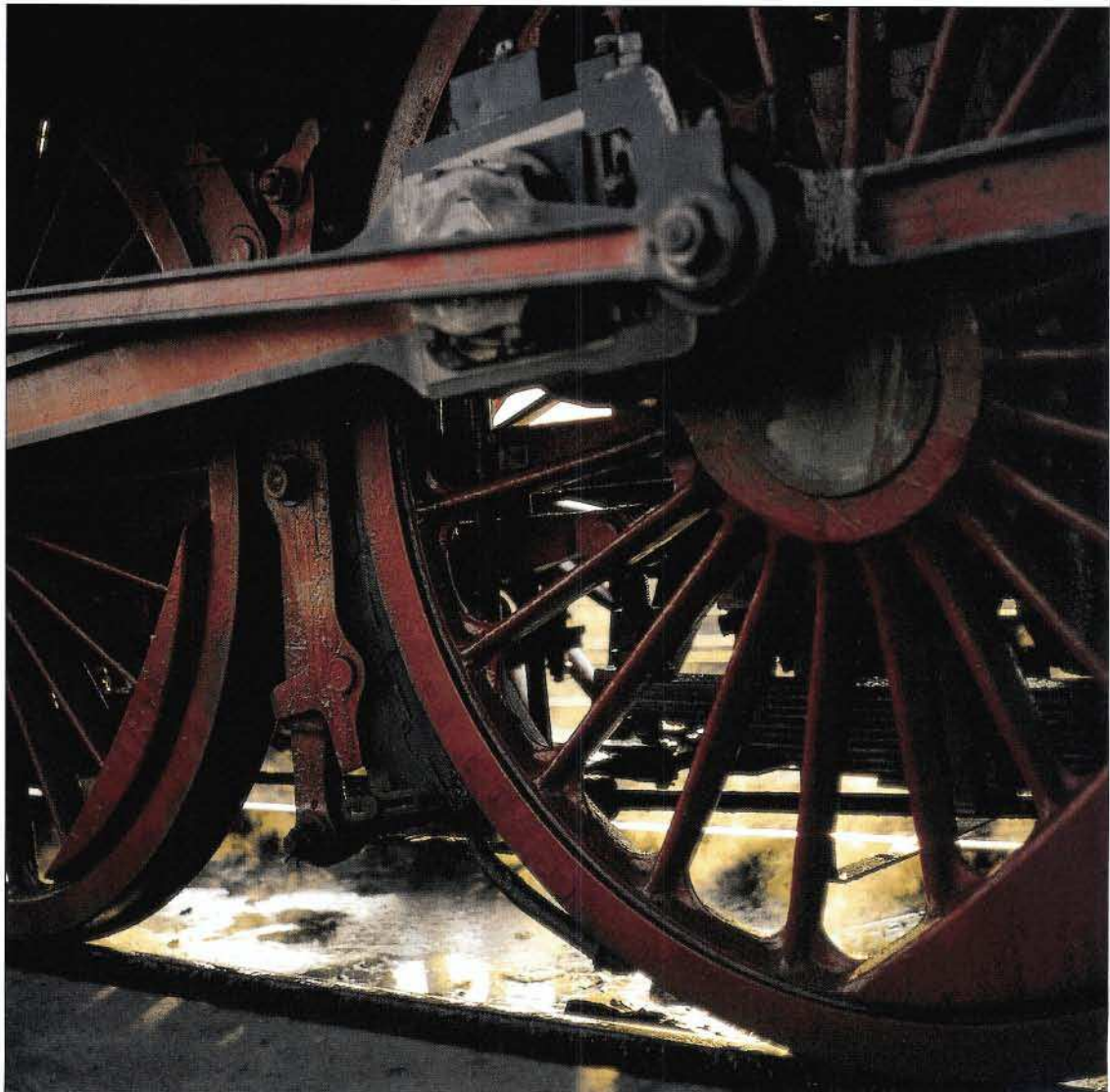
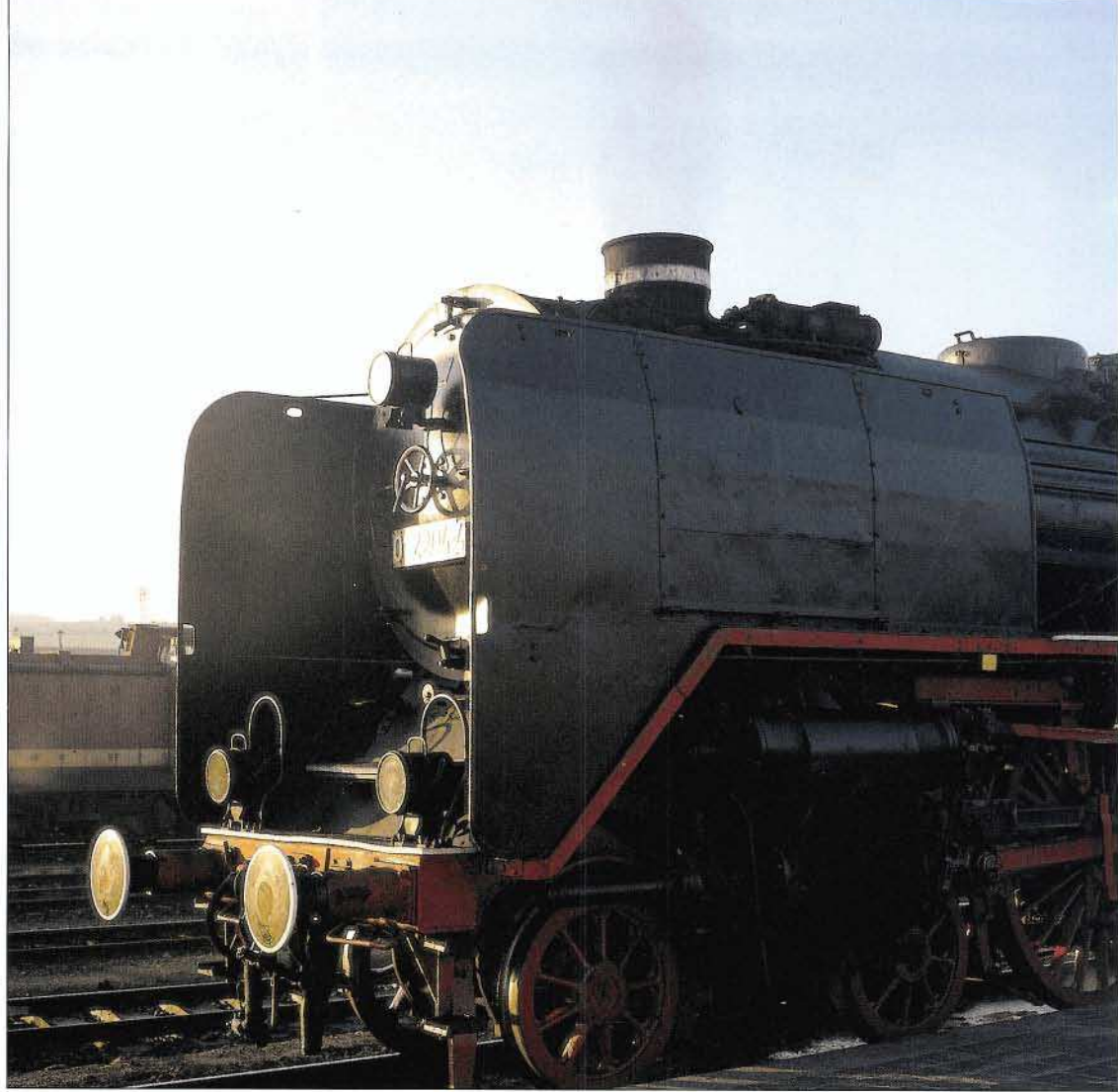
**Bild 4:** Ihretwegen pilgerten wohl die meisten Dampflokfotografen in den Thüringer Wald: die T 20. Hier befördert 95 0028 den P 18002 bei Effelder.

**Bild 5 (rechts oben):** Die ersten Sonnenstrahlen treffen die Rauchkammertür der 01 2204 und formen dieses unverwechselbare „Lokgesicht“.

**Bild 6 (rechts unten):** Nur noch Augenblicke, dann wird der Koloß in allen Fugen zu knacken beginnen. Die Treibstange entfaltet ihre Kraft, und das Fahrwerk beginnt zu rollen. Wohin, ist längst vergessen, und auch der Geruch von Rauch und heißem Öl hat sich verzogen. **Abb. 4 bis 6: A. Ritz**



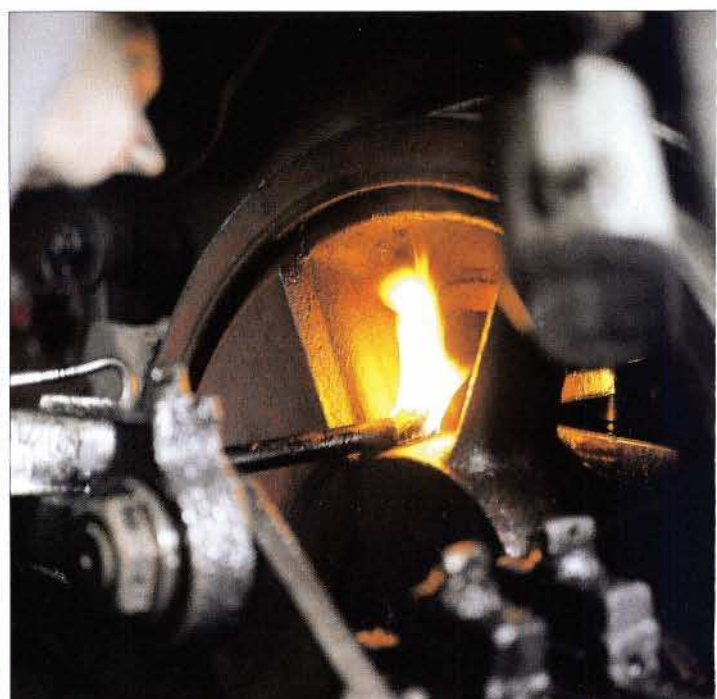




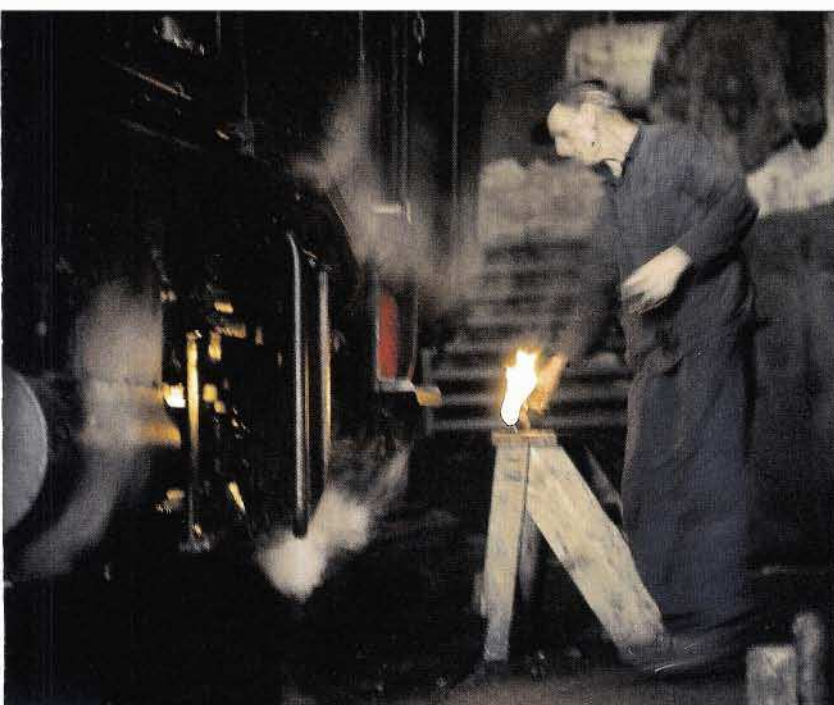
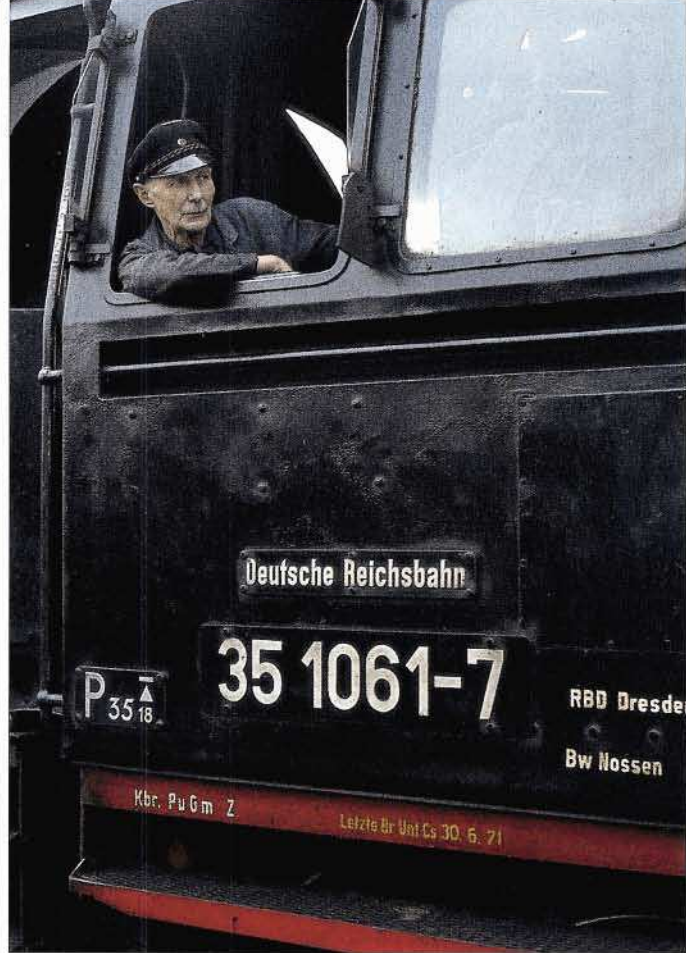
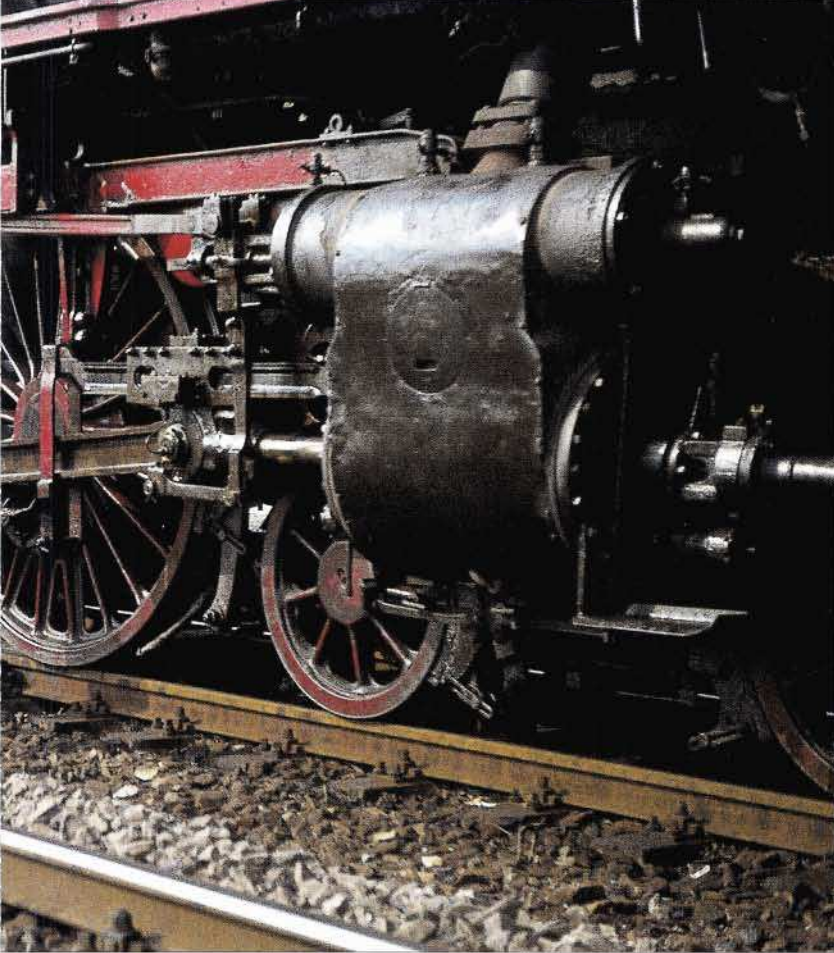




**Bilder 7 bis 16:** Traumberuf Dampflokführer? Viele Jungen träumten von der tollen Fahrt oben auf dem Führerstand der Dampflok, pflichtbewußt durch Wind und Wetter. Daß der Dienst auch seine Mühen hatte, sah man nicht sofort. Zu nachtschlafender Zeit begann die Schicht im Schuppen mit dem Abschmieren der Maschine. In den ersten Sonnenstrahlen hinaus aus dem Haus und ran an den Zug. Dann stundenlang der Kampf mit einem Manometer und zwischen-durch noch ein freundlicher Blick zu den nimmermüden Fotografen. Männer und Männerfreundschaften wurden dort geschmiedet, denn einer mußte sich auf den anderen verlassen. Aber sie wollten sie nicht missen – ihre Maschine, ihr zweites Zuhause. 99 1789 vom Bw Nossen, eine Reko-VI K, beim Halt. Der Heizer ist wohl mit dem Kesseldruck zufrieden. Auch auf der 58 3017 scheint im September 1979 in Glauchau alles „im grünen Bereich“ zu sein. Dank einiger Tropfen Achsöl bleibt die 01 0519 ebenfalls weiter in Schwung. Heizhausstimmung im Jöhstädter Schuppen kann dagegen noch heute bewundert werden. Eine ölgetränkte brennende Lunte ist Heizers Ersatzlampe – unkompliziert-improvisiert. Der Eibenstocker Kanal existiert nicht mehr. Besonders dort forderte der Schiebebetrieb Maschine und Mensch. Aber auch Pausen müssen sein und – nicht vergessen, die Lok bleibt im Visier. Abb.: J. Glöckner (7, 10, 16), P. Kristandt (8), U. Paulitz (9), A. Ritz (11, 15), L. Rotthowe (12), J. Högemann (13) und V. Siewke (14)











**Bild 17:** Wer wollte heute hier nicht anheuern – als Maler!  
**Abb.: A. Tiemann**

**Bild 18:** Nach 1980 klang der Dampftrieb unweigerlich aus. Der Abschiedsstimmung entsprechend tastet sich 86 1001 über den mächtigen Göltzschtalviadukt

**Abb.: K. Fader**

Die Lokomotiven der Länderbahn-Bauarten waren, bis auf die G 12, die T 16<sup>1</sup> und die T 20, bis 1970/71 weitgehend von der Bildfläche verschwunden.

Den Traktionswandel vollzogen jedes Bahnbetriebswerk und jede Direktion für sich, hier früher, dort später. Er war auch maßgeblich beeinflusst von den Zuckungen in der Energiepolitik der Staats- und Parteiführung zu Beginn der achtziger Jahre. So mußten Ende 1981 die ölgefeuerten Lokomotiven abgestellt werden, weil die Devisen für das Erdöl fehlten, aus dem das schwere Heizöl gewonnen wurde. Und wenn auch das Geld für den Diesellostoff fehlte, mußte man wieder Dampflokomotiven anheizen. Wenn man eine Zäsur setzen will, ist mit dem Fahrplanwechsel 1986 der Dampflokeinsatz bei der DR zu Ende gegangen. Es gab aber kein Verbot, über diesen Zeitpunkt hinaus Dampflokomotiven einzusetzen, wenngleich ohnehin nur noch Maschinen der Baureihen 50<sup>35-37</sup> und 52<sup>80</sup> und einige wieder aufgemöbelte der Baureihe 41 einsatzfähig waren.

Wer es exakt wissen will, wie viele DR-Dampflokomotiven noch zum "Unternehmen Zukunft" kamen, informiere sich im Umzeichnungsplan vom 1. Januar 1992. Und wer behauptet, die Dampftraktion in der DDR sei erst am 5. November 1994 mit den Abschiedsfahrten von Lokomotiven der Baureihen 50<sup>35</sup> und 52<sup>80</sup> zu Ende gegangen, dem sei nur insofern widersprochen, als es da schon keine DDR und keine DR mehr gab.

Diese erste Ausgabe von "DR-Dampf pur" führt durch die Direktionen Dresden, Halle und Erfurt. Sie dokumentiert den abwechslungsreichen Dampftrieb von 1960 an bis zum Ende des Dampflokeinsatzes. Bei der verfügbaren Seitenzahl kann natürlich nicht jede Dienststelle, nicht jede Strecke und nicht jede Baureihe so umfassend behandelt werden, wie es manchem Statistiker vielleicht wünschenswert erschienen wäre. Die Ausgabe will anhand ausgewählter Fotos und einiger Kommentare die Zeit nochmals lebendig werden lassen, als bei der DR die Dampflokomotiven noch einen nennenswerten Anteil an der Zugförderung besaßen.

Die Stationierungsübersichten zum 1. Januar 1960 und zum 31. Mai 1970 basieren auf Datenmaterial, das Herr Andreas Stange zusammengetragen und zur Verfügung gestellt hat.

**Manfred Weisbrod**

