

### 40 JAHRE EISENBAHN IN VOLKESHAND

# Fahrzeugaustellung auf dem Gelände des Traditionsbahnhofs

## **Erfurt West**

vom 6. bis 14. Juli 1985

Geöffnet von 9 bis 18 Uhr

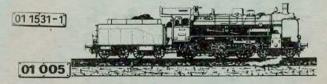
Die Lokomotiven

62 015

[78 009]

[44 1093]

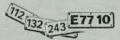
[17 1055]



38 1182]

E 18 31

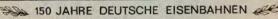
55 669



E 95 02



und viele Wagen sind ausgestellt.





Werte Ausstellungsbesucher!

Wir begrüßen Sie recht herzlich auf dem Traditionsgelände Erfurt West. Gemeinsam mit dem Verkehrsmuseum Dresden führen die Deutsche Reichsbahn und der Bezirksvorstand Erfurt des DMV der DDR hier die Fahrzeugausstellung anläßlich des Jubiläums

> "4o Jahre Eisenbahn in Volkes Hand-15o Jahre deutsche Eisenbahnen"

durch.

Unsere Fahrzeugschau wurde so gestaltet, daß wir Ihnen einen Überblick über die Entwicklung der Eisenbahn in den vergangenen Jahrzehnten geben können. Aus diesem Grund haben wir uns vorgenommen, Ihnen nicht nur ausschließlich Lokomotiven, sondern auch typische Vertreter der verschiedenen Wagengattungen zu zeigen. Der Güterzug besteht aus Wagen, die um die Jahrhundertwende gebaut worden sind, während der Reisezug die in den dreißiger Jahren übliche Wagenzusammenstellung zeigt.

Dank der großzügigen Unterstützung, die die Traditionspflege in unserem sozialistischen Staat erhält, ist es uns möglich, Ihnen eine repräsentative Auswahl von Exponaten des Verkehrsmuseums Dresden zu zeigen. Die Denkmals- und Traditionspflege ist in unserem Staat Aufgabe aller gesellschaftlichen Institutionen und Kräfte und ist umfassend gesetzlich geregelt.

Seit der ersten großen Fahrzeugausstellung auf dem Gelände des Bahnhofs Erfurt West im Jahre **9**982, ist es den Mitgliedern des DMV der DDR mit Unterstützung zahlreicher Dienststellen des Rbd-Bezirkes Erfurt gelungen, das Gelände wieder in den Zustand zu versetzen, in dem es sich im Gründungsjahr unserer Republik repräsentiert hat. Es ist uns an dieser Stelle ein Bedürfnis, allen Helfern für ihr persönliches Engagement zu danken.

Die Entwicklung der Dampfmaschine und ihre spätere Anwendung in der Dampflokomotive haben einen entscheidenden Beitrag zur Beschleunigung der industriellen Revolution geleistet. Nachdem sich die Eisenbahn in England schon längere Zeit durchgesetzt hatte, gab es in Deutschland aufgrund der bestehenden Zersplitterung des Landes Probleme bei der Einführung des neuen Transportmittels. So bedeutete die Eröffnung der ersten Eisenbahnstrecke von Nürnberg nach Fürth im Jahre 1835 eine Sensation. War man zu der damaligen Zeit noch auf Importe aus England angewiesen, so entwickelte sich später in Deutschland schnell eine eigene Lokomotiv- und Waggonbauindustrie.

Schon sehr bald erkannte man die strategische Bedeutung des Transportmittels Eisenbahn. Neue Eisenbahnlinien wurden nicht
mehr nur nach wirtschaftlichen, sondern immer
mehr auch nach strategischen Aspekten projektiert und gebaut. Neben dem Streckennetz
mit der englischen Spurweite von 56,5 Zoll
(1435 mm) entstend ein umfangreiches Netz
von Schmalspurbahnen, die jedoch nur selten
mehr als eine lokale Bedeutung erreichten.

Nach der Befreiung vom Hitlerfaschismus wurde auf dem Gebiet der damaligen sowjetischen Besatzungszone mit Unterstützung der Roten Armee begonnen, das zerstörte Strekkennetz wieder aufzubauen. Wenngleich es am Anfang nur möglich war, in einem sehn beschränktem Umfang den Reiseverkehr wieder aufzunehmen, so darf doch die Bedeutung des damals vergleichsweise geringen Güterverkehrs nicht unterschätzt werden. Folgerichtig wurde deshalb der Eisenbahnverkehr auf Befehl der sowjetischen Militäradministration in die Hände des Volkes übergeben. Mit der Realisierung dieses Befehls begann die Entwicklung der Deutschen Reichsbahn zum größten Transportbetrieb der DDR, dessen Bedeutung für die Volkswirtschaft nicht zu unterschätzen ist. Umdeiese Bedeutung ist noch immer im Steigen begriffen.

In den Jahren nach 1945 dominierte noch immer die Dampflok, der Wagenpark war aufgrund des verbrecherischen Weltkrieges in einem desolaten Zustand, die Gleisanlagen ließen nur eine geringe Höchstgeschwindigkeit zu und die Sicherungsanlagen waren kaum noch brauchbar. Hier bewährte sich jedoch einmal mehr die Unterstützung durch die sowjetische Regierung. Nach Gründung der DDR wurde zwischen der Regierung der DDR und der Regierung der UdSSR vereinbart, daß die DDR beim Aufbau des sozialistischen Verkehrswesens die erforderliche Unterstützung erhält. So gelang es mit Hilfe sowjetischer Spezialisten im Jahre 1955/ den elektrischen Zugbetrieb auf der Strecke Leipzig - Bitterfeld zu eröffnen. Damit begann bei der Deutschen Reichsbahn die erste Etappe der Traktionsumstellung. Ende der fünfziger Jahre beschleunigte sich dann das Tempo der Traktionsumstellung. Und hier bewährte sich einmal mehr die Hilfe der UdSSR. Die DR erhielt anfangs die Dieselloks der Baureihe 120, später folgten die Loks der Baureihen 130 bis 132. Mehr als 1.000 Großdiesellokomotiven aus sowjetischer Produktion bewältigen nun auf den Strecken der DR

die Transportaufgaben.

Bedingt durch die veränderte Situation auf dem Weltmarkt und durch die Forderung, das Erdöl besser als bisher zu nutzen, wird das Elektrifizierungsprogramm der DR beschleunigt realisiert. Damit wird es besser als bisher möglich, die einheimischen Energieträger zur Lösung der Transportaufgaben zu nutzen. Von der Lokomotivbauindustrie werden in diesem Zusammenhang die leistungsstarken und modernen Triebfahrzeuge der BR 250 und 243 zur Verfügung gestellt.

Nur noch kurze Zeit werden auf den Strecken der DR Dampfloks im Plandiest zu sehen sein. Nach Abschluß der Traktionsumstellung werden wir diese Dampflokomotiven nur noch auf den wenigen verbliebenen Schmalspurstrecken, im Museum oder bei einer der zahlreichen Sonderfahrten des DMV der DDR bewundern können.

Bereits frühzeitig wurden in der DDR zahlreiche Vertreter der Eisenbahngeschichte
vor der Verschrottung bewahrt und dem Verkehrsmuseum Dresden zur Verfügung gestellt.
Wenngleich es nicht möglich ist, alle Exponate in einem betriebsfähigen Zustand zu erhalten, so ist doch garantiert, daß sie der
Nachwelt als Sachzeugen der Geschichte erhalten bleiben werden.

Im Interesse der Traditionspflege wurden auf verschiedenen Strecken der DR ein regelmäßiger Traditionsbetrieb aufgenommen. Die erste derartige Traditionsbahn entstand 1974 in Rade - beul. Hier wird die Schmalspurstrecke von Radebeul nach Radeburg mit Traditionszügen befahren. Zum Einsatz gelangen historische Fahrzeuge aus dem Bestand des Verkehrsmuseums Dresden.

Seit 1982 stehen der Rbd Erfurt ebenfalls Fahrzeuge des Verkehrsmuseums Dresden zur Verfügung. Diese Fahrzeuge bilden den Wagenpark für den ersten normalspurigen Traditionsbetrieb der DDR zwischen Erfurt Hbf und Erfurt West. In der Zukunft wird auf weiteren Strecken ein Traditionsbetrieb eingerichtet werden. Alle Fahrzeuge, die dem Traditionsbetrieb zur Verfügung gestellt werden, werden durch Mitglieder des DMV der DDR mit Unterstützung von Dienststellen der DR unterhalten.

Zu unserer Fahrzeugschau 1985 möchten wir Sie mit den typischen Vertretern der historischen Fahrzeuge vertraut machen, die über viele Jahrzehnte das Bild auf den Strecken der Deutschan Reichsbahn prägten.

Neben den Dampfloks können Sie ebenfalls Vertreter der Entwicklung der modernen Zugförderung betrachten.

Wir möchten uns erlauben, Sie an dieser Stelle darauf zu verweisen, daß neben den Exponaten aus dem Verkehrsmuseum Dresden auch unser Traditionskabinett, unser Kinowagen, die Ausstellung der Bahnpost und unser Souvenirverkauf zum Besuch einladen.

Zum Schluß bitten wir Sie um die Einhaltung der Anweisungen des Ausstellungspersonals, insbesondere während des Befahrens des Bahnhofsbereiches durch die Traditionszüge und bei Rangierarbeiten.

Das Besichtigen der Führerstände der ausgestellten Triebfahrzeuge darf nur bei den dafür vorgesehenen Loks über die dafür angebrachten Podeste erfolgen. Das sonstige Besteigen der Ausstellungsstücke sowie jegliche Entnahme von Teilen der Fahrzeuge, bitten wir zu unterlassen. Wir hoffen, daß wir mit unserer Fahrzeugschau einige interessante Aspekte der Technikgeschichte vermitteln können und wünschen Ihnen einen angenehmen und erlebnisreichen Aufenthalt auf dem Traditionsgelände Erfurt West. Auf den folgenden Seiten möchten wir Sie mit den wichtigsten Exponaten vertraut machen. Diese Übersicht kann selbstverständlich nicht umfassend sein, deshalb bitten wir Sie, weitere Einzelheiten den Informationstafeln an den Fahrzeugen zu entnehmen oder sich mit Ihren Fragen direkt an das Ausstellungspersonal zu wenden.

#### Baureihe o1 - Lok o1 oo5



Die hier gezeigte o1 oo5 wurde 1925/26 von der Firma Borsig mit der Fabrik-Nummer 11997 ausgeliefert. Sie gehörte zum ersten Baulos einer neu entwickelten Einheitsschnellzuglokomotive. Insgesamt sind zwischen 1926 und 1938 241 Loks dieser Baureihe ausgeliefert worden. Nach 1945 waren noch 65 Loks auf dem Gebiet der DDR vorhanden. Hier wurden die Loks im hochwertigen Reisezugdienst eingesetzt. Eines der Bahnbetriebswerke, das Loks der Bau-

reihe o1 in einem größeren Umfang bis zum Jahr 1972 einsetzte war das Bw Erfurt P. Hier wurden Loks der BR o1 vor Schnellzügen nach Berlin, Leipzig, Saalfeld, aber auch im grenzüberschreitenden Verkehr nach Bebra zum Einsatz gebracht. Erst durch den Import der Dieselloks der BR 132 konnte man auf den weiteren Einsatz der BR o1 verzichten.

Weitere Bahnbetriebswerke, die Loks der BR o1 über einen langen Zeitraum beheimateten, waren Magdeburg, Berlin Ostbahnhof und Dresden.

Die o1 oo5 war vom 12. Mai 1929 bis zum o2. Oktober 1946 in Erfurt beheimatet. Am 3o. Juni 1977 wurde sie endgültig ausgemustert. Heute wird die Lok als nicht betriebsfähige Museumslok in der Rbd Magdeburg betreut.

#### Baureihe o1.5 - Lok o1 1531



Von den 65, bei der DR verbliebenen Einheitsloks der BR o1, wurden in den sechziger Jahren 35 Lokomotiven in das Rekonstruktionsprogramm einbezogen. Im Verlaufe der Rekonstruktion veränderte sich das äußerliche Bild der Loks Vollständig. Neben einem neuen vollständig geschweißten Hochleistungskessel wurden neu konstruierte Schweißzylinder und neue Drehgestelle eingebaut. Ein Teil der Loks erhielt versuchsweise Boxpokradsätze, die sich jedoch im Betriebseinsatz nicht bewährten und schon bald wieder gegen konventionelle Speichenradsätze ausgetauscht wurden.

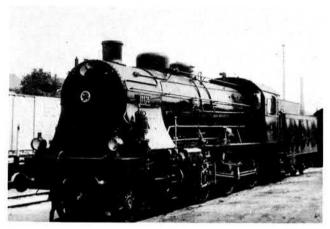
Die Reko-o1 gehörten zweifellos zu den gelungensten Dampfloks der DR und stellten einen Höhepunkt und sogleich Abschluß der Dampflokentwicklung bei der DR dar.

28 Lokomotiven dieser Baureihe erhielten im Rahmen der Rekonstruktion eine Ölhauptfeuerung, während sieben Loks die Kohlefeuerung behielten. Diese sieben Loks wurden dem Bw Berlin-Ostbahnhof zugeteilt, die übrigen Loks wurden nach ihrer Rekonstruktion den Bahnbetriebswerken Erfurt und Wittenberge zugeteilt. Gegen Ende ihrer Einsatzteit waren die Loks auch im Bw 9aalfeld in größeren Stückzahlen im Einsatz.

Aus der 01 158 entstand die 01 o531 im Jahre 1964. Nach der Rekonstruktion kam die Lok in das Bw Erfurt. Nachdem 1981 der Einsatz der ölgefeuerten Lokomotiven endete, wurde vorgeschlagen, diese Lok als Traditionslokomotive der Rbd Erfurt zu erhalten. Da es ökonomisch nicht vertretbar war, die Lok mit Ölhauptfeuerung zu belassen, erfolgte 1983 der Umbau auf Rostfeuerung. Damit war es auch erforderlich, daß die Lok eine neue Betriebsnummer - o1 1531 - erhielt.

Durch diesen Umbau war es möglich geworden, die Lok für Sonderfahrten für Eisenbahnfreunde aus dem In- und Ausland einzusetzen.

#### Baureihe 17 - Lok 17 1o55



Die Lok dieser Baureihe steht als Vertreter der preußischen Lokbautradition. Im Jahr 1913 wurde die hier vorgestellte Lok von der Firma Henschel für die Preußischen Staatsbahnen erbaut. Sie wurde unter der Bezeichnung S 10 eingeordnet. Über einen langen Zeitraum waren die Loks dieser Gattung auf Flachlandstrecken im Schnellzugdienst im Einsatz. Aufgrund ihrer gelungenen Konstruktion war sie der preußischen P 8 noch überlegen. Erst der Einsatz der Neubaulokomotiven der Baureihe 23.10 ermöglichte es, diese Loks zu ersetzen.

Die 17 1055 wurde am 22. September 1961 ausgemustert und in den Bestand der nicht betriebsfähigen Lokomotiven aufgenommen. Durch die Kollegen des Reichsbahnausbesserungswerkes Cottbus wurde die Lok wieder in den Originalzustand versetzt und erhielt die Loknummer "Osten 1135". Beim Umbau wurden nicht nur die Teile, die während der zahlreichen Raw-Aufenthalte von den Einheitslokomotiven übernommen worden waren wieder durch Teile nach Originalzeichnungen ersetzt, sondern die Lok wurde auch wieder mit der ursprünglichen Farbgebung der preußischen Lokomotiven versehen.

#### Baureihe 38 - Lok 38 1182

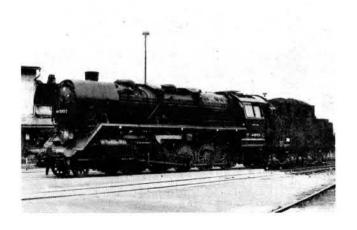


Die preußische P8, das "Mädchen für alles", ist wohl die auch heute noch bekannteste der preußischen Lokomotiven. 1910 wurde die 38 1182 mit der Fabrik-Nummer 4485 von der Firma Schwartzkopff erbaut. Die Loks der Baureihe 38 haben sich in einem mehr als 60 Jahre dauernden Betriebseinsatz als zuverlässige und wirtschaftliche Lokomotiven bewährt.

Loks dieser Baureihe waren nach 1945 in fast allen Bahnbetriebswerken des thüringer Raumes anzutreffen. So waren zum Beispiel im Bw Erfurt zeitweise bis zu 16 Loks dieser Baureihe im Plandienst eingesetzt. Sie befuhren die Strecken nach Eisenach, Leipzig, Nordhausen, Sangerhausen, aber auch nach Bad Langensalza. Erst durch den Einsatz der Neubaudiesellokomotiven der Baureihe 110 wurden die Loks der BR 38 aus ihren Einsatzgebieten verdrängt.

Die 38 1182 bleibt als betriebsfähige Museumslokomotive erhalten und wird somit auch für Sonderfahrten zur Verfügung stehen.

Baureihe 44 - Lok 44 1093



Zu den schwersten und leistungsfähigsten Güterzuglokomotiven der DR gehört die fünffach gekuppelte Einheitslok der BR 44.

Die ersten zehn Loks dieser Baureihe wurden 1926 erbaut, der Serienbau erfolgte jedoch erst in den Jahren 1937 bis 1949.

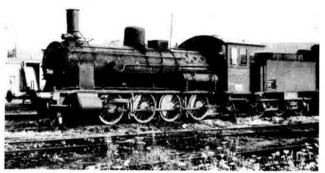
Von zwölf verschiedenen Lokfabriken wurden insgesamt über 2.000 Loks der BR 44 gebaut. Nach dem Ende des zweiten Weltkrieges waren davon auf dem Gebiet der heutigen DDR rund 335 Exemplare verblieben. Bei der Festlegung der Lokomotiven, die ab 1964 auf Ölhauptfeuerung umgebaut werden sollten, wurden auch rund 100 Loks der BR 44 mit einbezogen. Die restlichen Kohleloks wurden bis 1972 ausgemustert, ausgenommen 22 Loks, die auf Kohlestaubfeuerung System "Wendler" umgebaut wurden. Die Kohlestaubloks waren ausschließlich im Bw Arnstadt beheimatet, wo sie bis 1974 zuverlässig ihren Dienst verrichteten. Die Ölloks wurden in unserer Rbd in den Bw'n Erfurt G. Nordhausen, Sangerhausen und Saalfeld eingesetzt.

1982 endete dann die Ära der Baureihe 44. Zu diesem Zeitpunkt standen genügend leistungsfähige Dieselloks zur Verfügung, so daß man auf einen weiteren Einsatz der BR 44 verzichten konnte.

Da jedoch die Kessel der Lokomotiven noch für einige Jahre einsatzfähig sind, wurde beschlossen, einen Teil der Loks auf Rostfeuerung zurückzubauen und als Heizloks einzusetzen. Je nach dem Allgemeinzustand des Laufwerks erfolgte der Umbau zum Dampfspender bzw. in eine provisorische mobile Heizanlage. Im Rahmen dieses Umbauprogramms erhielt auch die 44 0093 wieder die Rostfeuerung und wurde somit zur 44 1093. Der Zustand von Kessel und Lauf-

werk gestatteten es, die Lok so aufzuarbeiten, daß sie als betriebsfähige Traditionslokomotive eingesetzt werden kann. Die Lok ist in der Rbd Erfurt im Bw Sangerhausen beheimatet und war bereits bei mehreren Sonderfahrten zu bewundern.

#### Baureihe 55 - Lok 55 669



Bereits Ende des 19. Jahrhunderts suchte man im Bereich der KPEV nach einer leistungsstarken Güterzuglok, da die bisher vorhandenen Maschinen den gestiegenen Anforderungen in keiner Weise mehr genüßten. So wurde schon 1892 von der Stettiner Firma Vulcan der Prototyp einer vierfach gekuppelten Güterzuglok vorgestellt. Da die neue Lok die in sie gesetzten Erwartungen erfüllte, wurden in den nachfolgenden Jahren insgesamt über 1.200 Loks dieser Baureihe gebaut.

Bis in das Jahr 1966 standen die Loks der BR 55 bei der DR im Einsatz, wenngleich sie in den letzten Jahren auch nur noch im Rangierdienst eingesetzt wurden.

Die 55 669 wurde 1906 von der Firma Henschel erbaut. Die Lok wurde an die Saar-Eisenbahn abgeliefert.

Nach dem zweiten Weltkrieg war diese Lok in den Bw'n Weißenfels, Sangerhausen, Nordhausen und kurzfristig auch in Erfurt beheimatet.

Während Ihrer kurzen Aufenthalte in Erfurt wurde sie u.a. auch auf der Strecke Erfurt -Nottleben, an der auch der Bahnhof Erfurt West liegt, eingesetzt.

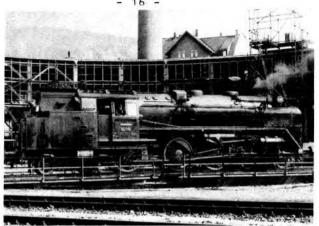
Durch das Verkehrsmuseum Dresden wurde die Lok bisher als nichtbetriebsfähiges Fahrzeug vorgehalten, da seine betriebsfähige Aufarbeitung wegen des schlechten Kesselzustandes scheiterte.

Es wurde nun beschlossen, diese Lok nach Abschluß des Fahrzeugausstellung als Leihgabe des Verkehrsmuseums in Erfurt West zu belassen, so daß sie neben der 74 231, 89 6311 und der 91 6580 während des Traditionsbetriebes zu bewundern sein wird.

#### Baureihe 62 - Lok 62 o15

Insgesamt 15 Lokomotiven dieser Baureihe wurden von der Firma Henschel 1928 für die DRG gebaut. Das Bauprogramm sah vor, eine Tenderlok mit einer Achslast von 20 Mp zu entwickeln, die Schnell- und Eilzüge auf kurzen Strecken befördern sollte.

Eingesetzt wurden die Loks der BR 62 später vorrangig im Reisezugdienst zwischen Meiningen und Eisenach, aber auch zwischen Berlin und Frankfurt/Oder. Die bei der DB verblie-



benen Loks wurden im Ruhrschnellverkehr eingesetzt. Schon nach relativ kurzer Einsatzzeit wurden die Loks bei der DB 1966 und bei der DR 1968 endgültig ausgemustert.

Die 62 o15 war zuletzt im Bw Frankfurt/Oder beheimatet. Von hier kam sie zum Verkehrsmuseum Dresden, wo sie als betriebsfähige Museumslok vorgehalten wird.

#### Baureihe 64 - Lok 64 oo7

Die 64 oo7 ist zwar nicht direkt als Ausstellungsstück zu sehen, doch da sie die Traditionszüge zwischen Erfurt Hbf und Erfurt West befördert, möchten wir die Lokebenfalls kurz vosstellen.

Im Programm der Einheitslokomotiven der DRG war u.a. auch eine Tenderlokomotive für den Nebenbahndienst vorgesehen. Sie wurde parallel zu den BR 24 und 86 entwickelt, so daß diese drei Lokbaureihen in vielen Teilen übereinstimmen.



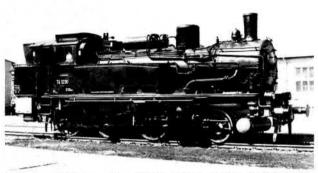
Die 64 oo7 wurde von der Firma Borsig 1927 erbaut. Die Beschaffung von Loks der BR 64 erfolgte über insgesamt 13 Jahre. Von verschiedenen Lokfabriken wurden insgesamt 522 Loks der BR 64 erbaut.

Nach dem Krieg waren bei der DR 115 Maschinen der Baureihe 64 verblieben. Diese Loks dienten weiter zur Bewältigung des Nebenbahndienstes. Erst durch die Indienststellung der BR 110 wurden ab 1970 die Loks der BR 64 frei und es wurde mit der Ausmusterung begonnen, die dann 1974 im wesentlichen abgeschlossen war.

Für die Liste der betreibsfähig vorzuhaltenden Museumslokomotiven wurde die 64 oo7 ausgewählt, die zuletzt im Bw Salzwedel stationiert war. Heute wird die Lok von Eisenbahnfreunden des Bw Güstrow betreut.

#### Baureihe 74 - Lok 74 123o

Für die Berliner Stadtbahn wurde eine Dampf-

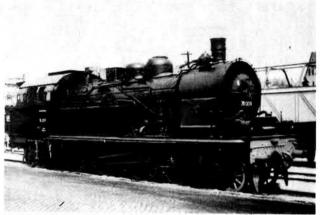


lok benötigt, die über eine hohe Anfahrbeschleunigung und ausreichende Betriebsvorräte verfügte. In den Jahren zwischen 1908 und 1916 wurden für diese Aufgabe die Loks der preußischen Gattung T 11 und T 12 entwickelt. Die T 11 als Naßdampflokomotiven konnten im Betriebseinsatz nie voll befriedigen, die Heißdampflokomotiven der Gattung T 12 hingegen erfüllten die in sie gestellten Erwartungen.

Von verschiedenen Lokfabriken wurden insgesamt fast 5.000 Loks der Gattung T 12 (heute BR 74<sup>4-13</sup>) gebaut. Nach der Elektrifizierung der Berliner S-Bahn wurden die Loks nur noch in untergeordneten Rangierund Reisezugdienst verwendet.

Die hier vorgestellte 74 1230 ist 1916 von Borsig erbaut worden. Bis zu ihrer Ausmusterung im Jahr 1965 war sie in verschiedenen Berliner Bw'n beheimatet. Danach wurde sie an das Verkehrsmuseum Dresden abgegeben und steht nun als betriebsfähige Museumslok für Sonderfahrten zur Verfügung.

#### Baureihe 78 - Lok 78 009



Von der KPEV erhielt diese Baureihe die Gattungsbezeichnung T 18. Erbaut wurde die 78 oo9 om Jahr 1907 von der Firma Vulcan. Die T 18 bildete den Abschluß der Entwicklung von Tenderlokomotiven für die preußischen Staatsbahnen. Aufgabe dieser Lokbaureihe war es. den leichten bis mittelschweren Schnellzugdienst auf Ergänzungsstrecken zu absolvieren. Insgesamt wurden 534 T 18 gebaut. Im Umzeichnungsplan der DRG von 1925 sind jedoch nur noch 460 Loks enthalten. Dazu muß aber angemerkt werden, daß die Loks 78 283 bis 78 328 bei den SAAR-Bahnen im Einsatz waren und erst 1935 in den Bestand der DR übergingen. Nach 1945 waren noch 53 Loks der BR 78 bei der DR verblieben.

Waren 1968 noch rund 4o Loks im Bestand der DR, so schmolz dieser Bestand sehr schnell zusammen. Bereits 1972 waren nur noch zwei 78er im Z-Park vorhanden.

Die 78 009 war ursprünglich auf der Strecke Altefähr – Saßnitz im Einsatz, wo sie die Loks der Gattung T 11 und T12 (BR 74) ablöste. Nach dem Krieg kam diese Lok nach Thüringen. Zunächst war sie dem Bw Probstzella, später dem Bw Meiningen zugeteilt. Ab 1961 bis zu ihrer Ausmusterung im Jahr 1968 gehörte die Lok verschiedenen Bw'n im Berliner Raum an. Der Nachwelt bleibt die 78 009 als Vertreterin der preußischen Gattung T 18 als nicht betriebsfähige Museumslok erhalten.

Werte Ausstellungsbesucher!

Zu unserer Fahrzeugausstellung wollen wir Sie nicht nur mit Zeugen der Entwicklungsgeschichte der Dampflokomotive vertraut machen, sondern Ihnen auch einige Vertreter der Entwicklungsgeschichte der Ellok vorstellen.

Die elektrische Zugförderung hat in der DDR eine sprunghafte Entwicklung genommen. Durch die Lokindustrie der DDR werden der DR moderne und leistungsfähige Elloks zur Verfügung gestellt, die garantieren, daß die DR ihre ständig steigenden Transportaufgaben bei effektivstem Energieeinsatz erfüllen kann.

Wir haben für Sie vier Elloks ausgewählt, die die Entwicklungsgeschichte der elektrischen Zugförderung anschaulich darstellen.

Baureihe E 18 - Lok E 18 31 (218 o31)

Die DRG hatte bereits frühzeitig Pläne erarbeitet, einen Städteschnellverkehr, der mit elektrischen Triebfahrzeugen durchgeführt werden sollte, einzuführen. Dabei waren Geschwindigkeiten über 120 km/h anzustreben. Zu diesem Zweck wurde von der Firma AEG
die Baureihe E. 18 entwickelt. Die Grundkonzeption des Antriebes wurde von der bewährten
Baureihe E o4 übernommen. Zur Kraftübertragung kam wiederum der Federtopfantrieb zum
Einsatz. Erstmalig wurde der Feinregler nicht
mehr mechanisch vom Lokführer angetrieben, sondern erhielt einen elektrischen Antrieb. Diese
Maßnahme sollte den Lokführer entlasten und
den Schaltvorgang beschleunigen.

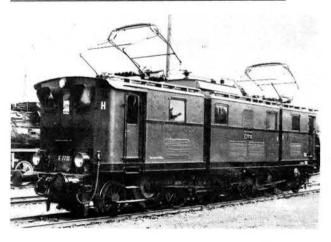


Auf dem Gebiet der DDR waren nach dem zweiten Weltkrieg nur drei Loks dieser Baureihe verblieben. Nach Wiederaufnahme des elektisschen Zugbetriebes im Jahr 1956 wurden diese drei Loks vom Bw Halle P eingesetzt. In den Sechziger Jahren hatte sich die Waggonbauindustrie der DDR so weit entwickelt, daß auch Wagen mit einer Höchstgeschwindigkeir über 120 km/h getestet werden mußten. Zwar standen für diese Versuchsfahrten mehrere Dampfloks zur Verfügung, jedoch wollte man für diese Fahrten auch eine entsprechende Ellok zur Verfügung haben.

Durch die veränderte Getriebeübersetzung und damit auch der Großräder, Hohlwellen und des Federtopfantriebes wurde die Lok im Jahr 1970 für eine Höchstgeschwindigkeit von 180 km/h ausgelegt.

Die E 18 31 bleibt als betriebsfähige Traditionslok der Nachwelt erhalten.

#### Baureihe E 77 - Lok E 77 1o (204 71o)



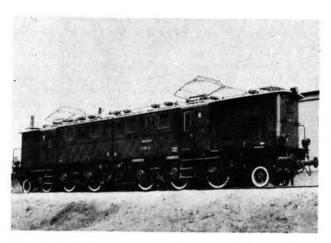
Die preußische Staatsbahn hatte schon sehr bald die Vorteile des elektrischen Zugbetriebes erkannt.. Im Jahre 1924 wurde die E 77 10 unter der damaligen Länderbahnbezeichnung EG 710 an die Preußischen Staatsbahnen abgeliefert. Sie wurde auf den bereits elektrifizierten Strecken der Direktion Halle (S.) im Güterzugdienst eingesetzt.

Bei der Konstruktion von Elloks gab es damals noch Anlehnungen an die bewährten Dampflokbauelemente. Davon zeugt die zu jener Zeit noch übliche Verwendung des Stangenantriebes. Das hatte seine Ursache aber auch in der Tatsache, daß die Entwicklung der Fahrmotore noch nicht soweit war und noch in den Kinderschuhen steckte. Der heutige übliche Tatzlagerantrieb war noch unbekannt und die Fahrmotore waren für heutige Konstruktionsgrundsätze stark überdimensioniert.

Die Lok wurde trotz der vorhandenen Kriegsschäden wieder aufgearbeitet und ab 1956 im Bw Bitterfeld stationiert. Bis zum Jahr 1968 war die Lok dann noch planmäßig eingesetzt, anschließend diente sie als Stromversorgungsanlage für die Weichenheizung im Bahnhof Halle. Auf Initiative von Eisenbahnfreunden wurde sie dann in mühevoller Kleinarbeit wieder betriebsfähig aufgearbeitet und kann nun für Sonderfahrten eingesetzt werden.

#### Baureihe E 95 - Lok E 95 o2

Die Firma AEG baute im Auftrag der DRG im Jahre 1926 sechs Lokomotiven der Baureihe E 95. Diese Loks sollten auf den schlesischen Strecken zum Einsatz gelangen. Hier beförderten sie schwere Güterzüge auf der von Görlitz ausgehenden Gebirgsstrecke und ber währten sich hier sehr gut. Nach 1945 kamen alle sechs Loks zur DR.



Die Aufarbeitung der Loks erfolgte im Raw Dessau und nach Wiedereröffnung des elektrischen Zugbetriebes war die E 95 o2 im Bw Halle P beheimatet worden. Ab September 1967 beförderte sie u.a. auch Güterzüge auf der Strecke von Halle nach Neudietendorf. Im Jahr 1969 wurde die Lok dann ausgemustert, da es sich hier doch um eine Splitterbaureihe handelte, deren weitere Erhaltung ökonomisch nicht mehr vertretbar war, zumal das Beschaffungsprogramm für Neubauloks verstärkt wirksam wurde.

Heute ist die E 95 o2 Museumslokomotive und bleibt somit ebenfalls der Nachwelt erhalten.

#### Baureihe 243

Für die Durchführung des Eisenbahntransports auf den elektrifizierten Strecken der DR wer-



den vom KLEW Hennigsdorf die modernen elektrischen Triebfahrzeuge der BR 243 und 250 hergestellt. Seit 1984 erfolgt der Serienbau der vierachsigen Lok der BR 243. Moderne elektronische Steuerung und Regelung garantieren optimale Energieausnutzung und sehr gute Arbeitsbedingungen für den Lokführer. Die Loks der BR 250 und 243 werden in den nächsten Jahren immer stärker das Bild bei der DR prägen.

Werte Ausstellungsbesucher!

Nachdem wir Ihnen nun die ausgestellten Lokomotiven vorgestellt haben, möchten wir Ihre Aufmerksamkeit auch auf die ausgestellten Wagen lenken. Sicherlich besitzen Loks für viele Besucher eine größere Anziehungskraft, aber man darf nie vergessen, daß für die Bewältigung der Transportaufgaben Wagen unumgänglich sind.

Dem Verkehrsmuseum Dresden stehen eine Vielzahl von Vertretern der verschiedensten Wagengattungen zur Verfügung, die allerdings in der Mehrzahl noch einer Aufarbeistung bedürfen. Im Raw Potsdam werden die historischen Reisezugwagen in Liebevoller Kleinarbeit restauriert und weitgehend in den Originalzustand versetzt.

Ausgestellt haben wir aus der Sammlung des Verkehrsmuseums Dresden zwei Reisezugwagen, die typische Vertreter des Reisezugwagen-baus der Preußischen Staatsbahnen sind. Es handelt dabei um einen drei- und einen vierachsigen Reisezugwagen. Dem Zug ist ein weiterer Reisezugwagen beigestellt., der Eigentum der AG 4/6/63 "Traditionsbahn Erfurt" ist. Hier handelt es sich um einen ehemaligen 2./3. Klasse, der aufgrund seiner Grundkonzeption auch als Arztwagen für Lazarettzüge verwendet werden konnte. Dieser Arztwagen war später bis zu seiner Ausmusterung dem Hilfszug des Bw Erfurt beigestellt.

Unser "Preußischer Güterzug" besteht aus den verschiedensten Wagentypen, die den damals üblichen Wagenpark der Jahrhundertwende bildeten. Sie finden auf dem Ausstellungsgelände ebenfalls einen Postzug. Dieser Zug verdeutlicht die Entwicklung der Bahnpostwagen. Wir zeigen Ihnen einen Bahnpostwagen aus dem Jahr 1896, 1936 und 1984. Der Zug wird durch unseren Kinowagen komplettiert. Dieser Kinowagen ist aus einem ehemaligen französischen Post wagen entstanden, der nach dem Ende des 2. Weltkrieges auf dem Gebiet der DR verblieben war. Nach seinem Umbau war er bis Ende der 5oer Jahre als Kinowagen den Fernschnellzügen der DR beigestellt, anschließend gehörte er bis zu seiner Ausmusterung zum Agitpropzug der Rbd Erfurt. Im Jahr 1982 wurde der Wagen vollständig aufgearbeitet und steht seitdem für Filmveranstaltungen zur Verfügung.

Herausgeber:

Deutsche Reichsbahn

Reichsbahndirektion Erfurt

und

Deutscher Modelleisenbahn-

verband der DDR

Bezirksvorstand Erfurt

Redaktion:

Deutscher Modelleisenbahn-

Verband der DDR

Bezirksvorstand Erfurt Kommission Freunde der

Eisenbahn

Text:

Bernd-Dieter Bock

Ulrich Badelt DMV-AG 4/6/63

Fotos:

Detlef Hommel

DMV-AG 4/70

Titelge-Staltung: Hans Köhler - Erfurt

Gedruckt in der Druckerei der Reichsbahndirektion Erfunt. REGISS-18-0-VINIT

Verkaufspreis: 1.50 Mark



