

001 173-4 bald wieder unter Dampf?



von Dieter Brüggemann

Der Lebenslauf

Im Jahre 1936 wurde die Schnellzuglokomotive 01 173, mit der Fabriknummer 22721, bei der Firma Henschel & Sohn in Kassel gebaut. Ihr erstes Betriebsbuch ging leider in den Wirren des letzten Kriegsjahres verloren. Bekannt ist aber das folgende: Nach der am 1. April 1936 im Reichsbahnausbesserungswerk (RAW) Braunschweig erfolgreich durchgeführten Abnahme wurde »unsere« Lokomotive dem Bahnbetriebswerk (Bw) Göttingen Pbf zugeteilt. Im Jahre 1938 wurde sie nach Kassel umgesetzt, wo sie bis in das Jahr 1944 hinein nachgewiesen ist. Hier enden die uns bisher bekannten Angaben. Vielleicht kann ja einer der Leser dieses Artikels hier mit bisher nicht bekannten Angaben helfen, etwas Licht in dieses Dunkel zu bringen?

Die von der neugegründeten Deutschen Bundesbahn angelegte Zweitschrift ihres Betriebsbuches gibt als Abnahmedatum nach dem Zweiten Weltkrieg den 20. Mai 1948 an. Als erste Stationierung nach dem Krieg ist mit gleichem Datum das Bahnbetriebswerk Hagen-Eckesey im Beheimatungsteil des Betriebsbuches eingetragen. Als weitere Heimat-Betriebswerke sind Köln Bbf, Osnabrück Hbf, Köln-Deutzerfeld und ab dem 24. Juni 1966 das Bw Hof vermerkt.

Am 13. März 1962 wurde im Ausbesserungswerk (Frankfurt (Main)-) Nied der jetzige Kessel der Lokomotive – Henschel 22929/1936 – eingebaut. Er stammte von der Schwester-Maschine 01 228. Neben dem AW Nied sind auch die Ausbesserungswerke Braunschweig, Lingen (Ems) und Schwerte im Betriebsbuch verzeichnet. Der jetzige Tender der Bauart 2'2'T34 wurde mit der Fabriknummer 3344 im Jahre 1939 von der Firma Ferdinand Schichau in Elbing hergestellt. Er war ursprünglich mit der 03 276 gekuppelt. Im Betriebsbuch ist kein Nachweis vorhanden wann er mit der 01 173 verbunden wurde. Im Jahre 1968 wurden alle Lokomotiven der DB auf EDV-Beschriftung umgestellt. Aus der 01 173 wurde folgerichtig die 001 173-4.

Als eine der letzten DB-Maschinen der Baureihe 01 wurde sie am 1. November 1973 »von der Ausbesserung zurückgestellt« und wenig später am 15. Dezember 1973, gemäß einer Verfügung der BD Nürnberg (21A M 18 Fau vom 10. Dezember 1973), ausgemustert. Bis dahin hatte sie rund 3,3 Millionen Kilometer zurückgelegt. Die Heizer hatten in dieser Zeit etwa 65 000 Tonnen Kohle auf den Rost geschaufelt. Das entspricht durchschnittlich knapp zwei Tonnen auf 1 00 Kilometern.

Die museale Erhaltung

Unsere Lokomotive hatte das Glück dem Schneidbrenner zu entkommen und über einen Mäzen, der sie zum Schrottpreis von der DB erwarb, zu den »Eisen-



◀ Am 14. Juli 1972 rollt 001 173-4 mit dem E 652 (Hof - Nürnberg), der bis Bamberg mit dem E 658 (»Frankenland«, Hof - Würzburg - Heidelberg - Saarbrücken) vereinigt ist, um die Mittagszeit unweit von Marktschorgast die Schiefe Ebene herunter. Sie wird bis Bamberg vor dem Wagenpark bleiben und ...

▲ ... nach kurzer Wendezeit den E 1649 (Ludwigshafen - Hof) bespannen, den Martin Stertz wiederum auf der Schiefen Ebene, diesmal in Höhe des Einfahrsignales des Bahnhofs Marktschorgast im Abendlicht fotografierte.



▲ Am 28. September 1980 wird 001 173-4 von der Lok 5 (Jung 14040/1970, Typ RC43C) der Neuköllner Industriebahn auf dem Cbf Lahnstraße für die anwesenden Fotografen ins rechte Licht geschoben. Der Initiative des damaligen Anschlussbahnleiters Klaus Heinemann war es zu verdanken, dass etliche der für die Sammlung des geplanten Berliner Verkehrsmuseums vorgesehenen Schienenfahrzeuge für einige Jahre im Berliner Bezirk Neukölln hinterstellt werden konnten. Crafitti war damals zum Glück noch nicht in Mode.

Foto: Thomas Rieger



▲ Anders hätte es auch Carl Bellingrodt nicht gemacht: Die klassische Lokomotiv-Standardaufnahme. Am 9.10.2008 wurde 001 173-4 vor der Monumentenhalle 1 von Sebastian Schrader in Szene gesetzt.

▶ Die 001 173-4 wurde gerade aus ihrem langjährigen Unterstellort gezogen, als am 9.10.2008 ein ICE-T auf der neuen Berliner Nord-Süd-Trasse die Monumentenhallen passiert. Foto: Sebastian Schrader

bahnfreunden Ulm« zu gelangen. Diese setzten sie ab Mai 1974 bei vielbeachteten Sonderfahrten ein. Nach Feststellung eines schweren Kesselschadens in der zweiten Hälfte des Jahres 1975 endeten diese Fahrten. Daraufhin wurde die Lokomotive, ihrem weiteren Schicksal entgegenharrend, im Ausbesserungswerk Braunschweig abgestellt. Für den geplanten Aufbau eines Verkehrsmuseums in Berlin hatte sich im Jahre 1960 die »Gesellschaft für die Wiedererrichtung eines Verkehrsmuseums« gegründet. Im Jahre 1966 änderte der Verein den Namen in »Verkehrsmuseum Berlin e. V.« Um für das geplante Museum auch Exponate zur Verfügung zu haben, begann der Verein Eisenbahnfahrzeuge zu sammeln. Aus Platzgründen konnten diese jedoch nicht in Berlin untergebracht werden. Dank der Mithilfe der Deutschen Bundes-



bahn wurden die Fahrzeuge sicher in deren Bereich »versteckt«. Auf Umwegen,

mit mehreren Tauschaktionen, in welche unter anderen die Lokomotiven 10 001, 01 1066, 81 004 und 99 211 eingebunden waren, wurde dann endgültig die 01 173 für Berlin reserviert. Im Frühwinter 1979 wurde sie von Helmstedt aus durch das Gebiet der DDR nach West-Berlin überführt. Sie kam am 17.11.1979, mit einem völlig erschöpften Begleiter, in Berlin an. Die Lokomotive wurde auf den Gleisen der im Bezirk Neukölln gelegenen bezirksamtseigenen Industriebahn hinterstellt. Einige Mitglieder des Vereines fanden sich zusammen und

Falls Sie ein paar Euro übrig haben, so würden Sie sich und allen anderen helfen, die 001 173-4 wieder »unter Dampf« zu erleben. Einzahlungen erbitten wir auf die folgenden Spendenkonten:

Freunde und Förderer des Deutschen Technikmuseums Berlin e. V.
Trebbiner Straße 9, 10963 Berlin
Kontoverbindung: Berliner Sparkasse,
Konto-Nr. 0620 005 432, BLZ 100 500 00,
Stichwort »Aufarbeitung 01 173«

Ulmer Eisenbahnfreunde - Historischer Dampfschnellzug e. V.
Nürnberger Str. 151, 70374 Stuttgart
Kontoverbindung: Sparkasse Südliche Weinstraße
Konto-Nr. 35 078 948, BLZ 548 500 10,
Stichwort »01 173«

Für eine Spendenbescheinigung bitte den Absender nicht vergessen!

nahmen die Maschine in ihre Obhut, um sie mehrmals im Jahr zu pflegen. Als im Jahre 1983 das damalige Museum für Verkehr und Technik (MVT), das heutige Deutsche Technikmuseum Berlin (DTMB), gegründet wurde, kam die 001 173-4 in ein Depot des Museums. Sie wurde in den vergangenen Jahren zu besonderen Anlässen der Öffentlichkeit präsentiert. So zum Beispiel anlässlich der Ausstellung »150 Jahre Eisenbahn in Preußen« im September 1988, auf dem Gelände des Güterbahnhofs Berlin-Zehlendorf. Dort wurde die Lokomotive rund um die Uhr von den Mitgliedern des Fördervereines bewacht. Das war der letzte große Auftritt der Maschine in der Öffentlichkeit. Danach stand sie unzugänglich im Depot und wurde nur hin und wieder im Freigelände des DTMB gezeigt. Außerdem kam sie an einigen öffentlichen Fahrtagen der Anschlussbahn des Technikmuseums Berlin zurück an das Tageslicht. Diese Gelegenheiten wurden für viele Fotografen ein Highlight.

Als im Februar des Jahres 2008 der Vorsitzende des UEF – Historischer

Dampfschnellzug e. V. die Lokomotive besichtigte, kamen erste Gedanken auf, ob sie wieder mit eigener Kraft fahren könnte. In langen Gesprächen kam man zu dem Ergebnis, *sie könnte!* Eine darauf anberaumte, genauere Untersuchung im August dieses Jahres, bei der auch ein Kesselprüfer anwesend war, bestätigte die Möglichkeit der Realisierung des Vorhabens, und es kam zu dem gemeinsamen endgültigen Entschluß: *wir machen es!* Deshalb soll die Lokomotive nun in den nächsten fünf bis sechs Jahren betriebsfähig aufgearbeitet werden. Dazu sind natürlich auch ausreichende finanzielle Mittel zur Hauptuntersuchung erforderlich. Keiner der beiden Vereine kann die Kosten einer Hauptuntersuchung der 001 173-4 alleine stemmen, auch zusammen ist es nicht zu schaffen. Deshalb sind wir auf die Mithilfe aller Eisenbahnfreunde angewiesen, die endlich einmal wieder eine »Altbaukessel-01« der Deutschen Bundesbahn mit kleinen Windleitblechen, original Frontschürze, DB-Rauchkammertür und kleinen DB-Laternen sehen möchten. Eben im Zustand ihrer letzten Betriebsjahre, als es

bei der DB noch dampfte. Alles Original und nicht von anderen Lokomotiven kommend oder speziell angefertigt. Der jetzige Zustand soll und wird erhalten bleiben, lediglich die Vorgaben des Gesetzgebers und des Eisenbahn-Bundesamtes sind zu erfüllen. Je eher genügend Gelder vorhanden sind, desto früher ist sie wieder mit eigener Kraft auf der Strecke zu finden. Es ist auch fest geplant, daß die 001 173-4 einmal pro Jahr nach Berlin kommt.

Auch wenn die Lokomotive längerfristig verliehen wird, die 001 173-4 war, ist und bleibt weiterhin Eigentum des Fördervereines des Deutschen Technikmuseums.

Die Überführung nach Heilbronn

Am Sonnabend, den 11. Oktober 2008, ging der Überführungszug mit folgender Reihung: Vorspann-Lok 8 der IGB (Industriebahn Gesellschaft Berlin), Zuglok 139 310 des EVU Lokomotion, 001 173-4 des FDTMB, und den Begleitwagen BDms von Lokomotion, Nr. 56 80 82-40 801-0, sowie des BD 4üm der UEF, Nr. 95 016 Stg, um 9.55 Uhr auf die Strecke vom Anschlußgleis des DTMB zum Bf Südkreuz. Dort wurde die Diesellokomotive abgekuppelt. Ihre Vorspannleistung war notwendig, um den Zug aus dem nicht mit Fahrdrabt überspannten Anschluß heraus zu befördern. Um 10.21 Uhr wurde auf der Zuglok die 1. Fahrstufe geschaltet, und es ging los mit einem störungsfreien Lauf bis Coswig (Anhalt). Dort wurde noch die Kleinlok 333 716 hinter der 01 eingereiht und die Fahrt ging weiter nach Halle (Saale). In Halle (Saale) kamen wir, bei immer noch schönem Wetter, um 17.05 Uhr an. Trotz regelmäßiger Betriebshalte zur Lagerkontrolle und Abschmieren derselbigen konnte der Fahrplan unterboten werden.

Nach ein paar Stunden Pause, die u. a. zum Schlafen genutzt wurden, ging es um 0.27 Uhr wieder weiter. Um 8.18 Uhr rollten wir ohne Halt durch Lichtenfels: Nach über 30 Jahren hatte die stolze Pacific wieder die Schienen ihres früheren Wirkens unter den Rädern. Ich glaube sogar, daß sie sich ein wenig gefreut hat, denn der vordere rechte Scheinwerfer war ziemlich feucht.

Es ging ohne zu klagen weiter. Die Fuhre rollte tadellos und 001 173-4 bekam in regelmäßigen Abständen ihre Ölrations. In Fürth legten wir eine längere Pause von 10.40 bis 12.23 Uhr ein.

Anschließend fuhren wir weiter nach Crailsheim – dort wollte uns die DB eine Pause von 24 Stunden vorschlagen, was wir allerdings dankend ablehnten – und so ging es über Ludwigsburg, dort wurde innerhalb von nur zehn Minuten Kopf gemacht, nach unserem Zielbahnhof Heilbronn, wo wir um 20.20 Uhr eintrafen.

Von der Köf 6382 des Eisenbahnmuseum Heilbronn wurden wir in das Bw gezogen, und am Sonntagabend um 21.43 Uhr, knapp 36 Stunden nach der Abfahrt aus Berlin, stand unsere 001 173-4 in bester Gesellschaft auf Gleis 1 des Halbring-Lokschuppens im Süddeutschen Eisenbahnmuseum Heilbronn.

Die mittlerweile 72 Jahr alte Schnellzug-Lokomotive ist auf der gesamten Strecke ohne Klopfen, Schleifen, Quietschen, anderen Geräuschen oder irgendwelchen Mängeln gelaufen. Ein schöner Beweis für die gute und fachgerechte Zusammenarbeit zwischen den beteiligten Mitgliedern des AK Eisenbahn im FDTMB und der UEF bei den Vorbereitungsarbeiten zur Überführung der Maschine.

Dieter Brüggemann ist Erster Sprecher des Arbeitskreises Eisenbahn im Verein der Freunde und Förderer des Deutschen Technikmuseums Berlin e. V.



▲ Mit Sicherheit für längere Zeit die letzte Möglichkeit, 001 173-4 im historischen Ambiente des Bahnbetriebswerkes »Ahb« zu fotografieren. Neben vielen anderen anwesenden Eisenbahnfreunden hatte es auch Sebastian Schrader rechtzeitig geschafft, von den Monumentenhallen in das DTMB zu gelangen.



▲ Im warmen nachmittäglichen Herbstlicht des 11. Oktober 2008 rollt der Dbz 59621 an der im Saalekreis gelegenen Gemeinde Hohenthurm vorbei in Richtung des nur noch wenige Kilometer entfernten Etappenzieles Halle (Saale). Links im Hintergrund sieht man den um 935 errichteten Bergfried der Bastion Hohenthurm. Auch hier war Sebastian Schrader für uns dokumentierend zugegen.