



Unsere Schnellzuglok

Sie soll wieder mit eigener Kraft dampfen

001 173-4



▲ 2008, Halt in Sulzdorf, der Gegenzug kommt gleich. Foto: Brüggemann

Im Jahre 1936 wurde die Schnellzuglok 01 173, mit der Fabriknummer 22721, bei der Firma Henschel & Sohn in Kassel gebaut. Das erste Betriebsbuch ging in den Wirren des Krieges verloren, das zweite Betriebsbuch gibt als erste Abnahme nach dem Kriege das Datum 20.05.1948 an. Als erste Stationierung ist mit gleichem Datum das Bw Hagen-Eckesey im Betriebsbuch eingetragen. Als weitere Bw's sind Köln Bbf, Osnabrück Hbf, Köln-Deutzerfeld und Hof zu finden.

Im Jahre 1968 wurden alle Lokomotiven der DB auf UIC-Beschriftung umgestellt. Aus der 01 173 wurde folgerichtig die 001 173-4. Am 15.12.1973 wurde die Lok, gemäß einer Verfügung der BD Nürnberg (21A M 18 Fau vom 10.12.1973), ausgemustert. Bis dahin hatte die Lok ca. 3,3 Millionen km zurückgelegt. Die Heizer hatten in dieser Zeit etwa 65 000 t Kohle auf den Rost geschaufelt. Das sind durchschnittlich knapp 2 t auf 100 km. Danach wurde sie, über einen Mäzen, an die „Eisenbahnfreunde Ulm“ verkauft, die sie anschließend für Sonderfahrten einsetzten. Nach Feststellung eines Kesselschadens im Jahre 1975 endeten diese Fahrten. Anschließend wurde die Lok im Werk Braunschweig abgestellt.

Erwerb der Lok durch die Freunde und Förderer des DTMB e.V.

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 Bundesbahn wurden die Fahrzeuge sicher in ihrem Bereich „versteckt“, auf Umwegen, mit mehreren Tauschaktionen, in die folgende Lokomotiven eingebunden waren: 99 211, 81 004, 10 001, 01 1066. Dann wurde endgültig die 01 173 für Berlin reserviert. In einem zweiten Versuch 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 Lok wurde in Berlin, im Bezirk Neukölln, abgestellt. Einige Mitglieder des Vereins fanden sich zusammen und nahmen sie in ihre Obhut. Im Frühjahr 1980 wurde die Lok wieder komplettiert und gereinigt. Ihren ersten

Show-Auftritt hatte sie am 28.09.1980. Der Pressetermin, an dem sogar die Berliner Abendschau teilnahm, machte uns als Verein noch bekannter. In den Folgejahren wurde sie des Öfteren bewegt und um sie mehrmals im Jahr zu pflegen, traf sich die kleine Gruppe häufig im Laufe jeden Jahres. Als im Jahre 1983 das heutige Deutsche Technikmuseum Berlin eröffnet wurde, kam die Lok in das Depot des Museums. Sie wurde in den vergangenen Jahren gelegentlich wieder der Öffentlichkeit gezeigt, so zum Beispiel anlässlich der Ausstellung „150 Jahre Eisenbahn in Preußen“ im September 1988 auf dem Gelände des Güterbahnhofs Zehlendorf. Dort wurde die Lok rund um die Uhr von den Mitgliedern des Fördervereines bewacht. Das war der letzte große Auftritt der Lok in der Öffentlichkeit. Danach stand sie im Depot und wurde nur hin und wieder im Freigelände gezeigt. Außerdem kam sie an Fahrtagen auf der Anschlussbahn des Technikmuseums Berlin zurück an das Tageslicht.

Als im Februar des Jahres 2008 der Vorsitzende der UEF-Historischer Dampfschnellzug e.V. die Lok besichtigte, kamen erste Gedanken auf, ob die Lok wieder mit eigener Kraft fahren könnte. In langen Gesprächen kam man zu dem Ergebnis, *sie könnte!* Eine genauere Untersuchung im August 2008, bei der auch ein Kesselprüfer dabei war, bestätigte das Vorhaben und es kam zu dem gemeinsamen endgültigen Entschluss: *wir machen es!* Deshalb soll die Lok nun in den nächsten 5–6 Jahren betriebsfähig aufgearbeitet werden. Dazu sind natürlich auch ausreichend finanzielle Mittel zur Hauptuntersuchung erforderlich. Keiner der beiden Vereine kann die Summe der Hauptuntersuchung alleine stemmen, auch zusammen ist es nicht zu schaffen. Deshalb sind wir auf die Mithilfe aller Eisenbahnfreunde angewiesen, die endlich mal wieder eine „Altbau-01“ der Deutschen Bundesbahn mit kleinen Blechen, großen Vorlaufrädern, original Frontschürze, DB-Rauchkammertür und kleinen DB-Laternen sehen möchten: Eben im Zustand der letzten Jahre, als es bei der DB noch dampfte. Alles original und nicht von anderen Loks kommend oder speziell angefertigt. Der jetzige Zustand soll und wird erhalten bleiben, lediglich die Vorgaben des Gesetzgebers und des EBA sind zu erfüllen. Je eher genügend Gelder vorhanden sind, desto früher ist die Lok wieder mit eigener Kraft auf der Strecke zu finden. Es ist auch geplant, dass die 01 173 einmal pro Jahr nach Berlin kommt. Auch wenn die Lok längerfristig verliehen ist, die 01 173 war, ist und

bleibt Eigentum der Freunde und Förderer des Deutschen Technikmuseums Berlin e.V.

Kurzer Bericht zur Überführung

Am Donnerstag, den 9. Oktober 2008 wurde durch das Technikmuseum die Pressevorführung anlässlich der Überführung vorgenommen. Dazu wurde die Lok um

10:30 Uhr der Presse im Bereich Monumentenhalle vorgestellt und anschließend in das Museum überführt. Wer Interesse hatte, durfte auf der Lok mitfahren. Unterwegs wurde mehrfach gehalten, um der Presse Fotomöglichkeiten zu gewähren. Abschließend stand die 01 173 auf der Drehscheibe 1 des DTMB und wartete auf ihren großen Tag.

Freitag, der 10. Oktober 2008. Mit etwas Verspätung kamen die Ulmer Eisenbahnfreunde im Technikmuseum an. Die Mitarbeiter der Anschlussbahn hatten unsere 01 173 in die Lokwerkstatt über die Arbeitsgrube rangiert, und so konnte sofort mit der Überprüfung und der Ausstellung der Lauffähigkeitsbescheinigung sowie mit den schmutzigen Aböl- und Abschmierarbeiten begonnen werden. Abschließend wurde der Zug vor dem Bahnsteig zusammengestellt. Dank des großzügigen Entgegenkommens des Museums konnte bereits in der Nacht von Freitag zu Samstag im Zug, der am Museumsbahnsteig stand, übernachtet werden.

Am Sonnabend, den 11.10.2008, ging der Überführungszug mit der Reihung Lok 8 der IGB, Zuglok 139 310-7 der Lokomotio, 001 173-4 des FDTMB, BDms der D-LM, Nr. 568082-40801-0 und BD 4üm der UEF, Nr. 95 016 Stg um 09:55 Uhr auf die Strecke bis Bhf. Südkreuz. Dort wurde die Diesellok abgekuppelt. Um 10:21 Uhr wurde auf der Zuglok die 1. Fahrstufe geschaltet und es ging los mit maximal 30 km/h. An jedem geplantem oder ungeplantem Halt wurden die Lager und die beweglichen Teile der Dampflok kontrolliert. Da es keinerlei Probleme gab, wurde ab Ludwigsfelde die Geschwindigkeit angehoben. Es folgte ein störungsfreier Lauf bis Coswig/Anhalt. Dort wurde noch die Kleinlok 333 716-9 hinter der 01 eingereiht und die Fahrt ging dann weiter nach Halle. In Halle kamen wir, immer noch bei schönem Wetter, um 17:05 Uhr an. Trotz regelmäßiger Halte zur Lagerkontrolle und zum Abschmieren konnte der Fahrplan unterboten werden. Laut Fahrplan sollten wir in Halle um 19:34 Uhr eintreffen. Aber so ist es nun mal, es lief besser als befürchtet.

Nach ein paar Stunden Pause, die u.a. zum Schlafen genutzt wurde, ging es um 0:27 Uhr mit einem anderen Lokführer wieder weiter. Um 08:18 Uhr rollten wir ohne Halt durch Lichtenfels. Nach über 30 Jahren hatte die Lok wieder die Schienen ihres früheren Wirkens unter den Rädern. Ich glaube sogar, daß sie sich gefreut hatte, denn der vordere rechte Scheinwerfer war ziemlich feucht, so als wenn die Freudenstränen rollten. Es ging ohne zu klagen weiter. Die Lok rollte tadellos und bekam in regelmäßigen Abständen ihre Ölration. In Fürth hatten wir eine längere Pause von 10:40 bis 12:23 Uhr einlegen müssen, da die Ablösung des Lokführers noch nicht vor Ort war. Anschließend fuhren wir weiter nach Crailsheim – dort wollte uns die DB eine Pause von 24 Stunden vorschlagen,

Ort	An	durch	Ab
DTMB Hauptgebäude, Samstag, 11.10.2008	9:53		
DTMB Ausfahrtweiche	9:58		10:00
Südkreuz	10:05		10:20
Ludwigsfelde	11:09		11:17
Luckenwalde	11:52		11:58
Jüterbog	12:17		12:23
Zahna, Gbf	12:53		12:58
Wittenberg	13:13		13:21
Coswig Gbf.	13:49		14:49
Roslau Gbf	15:09		15:12
Roslau Hbf	15:17		15:23
Dessau	15:30		15:35
Raguhn	15:59		16:10
Bitterfeld		16:25	
Halle Gbf. Samstag den 11.10.2008	17:05		
Halle Gbf. Sonntag den 12.10.2008			0:27
Weißenfels	1:38		1:43
Naumburg		2:01	
Camburg	2:28		2:37
Jena Saalbahnhof		3:00	
Saalfeld	4:08		4:38
Probstzella		5:11	
Ludwigstadt		5:21	
Pressig-Rothenkirchen	5:49		6:01
Kronach		6:20	
Hochstadt-Marktzeuln	6:43		8:06
Lichtenfels		8:18	
Bamberg		8:59	
Strullendorf	9:09		9:38
Fürth Hbf	10:40		10:42
Fürth Gbf	10:46		12:23
Nürnberg Hbf	12:34		12:43
Ansbach	14:00		14:08
Crailsheim	15:07		15:08
Sulzdorf	15:35		16:12
Schwäbisch Hall Hessental	16:20		16:22
Gaildorf	16:42		16:52
Fichtenberg	16:48		17:44
Sulzbach	18:02		18:10
Oppenweiler	18:15		18:26
Kirchberg Murr	18:43		18:45
Marchbach / Neckar	18:53		19:06
Ludwigsburg	19:20		19:30
Lauffen - Neckar	19:59		20:07
Heilbronn	20:20		
Heilbronn			21:10
SEH Lokschuppen Gleis 1	21:43		

▲ Der Fahrplan wurde durch Frank Gründer (GPS), sowie nach Aufzeichnungen von Hans Kunze und Dieter Brüggemann zusammengestellt.



▲ 1979, von Braunschweig kommend, wird früh morgens in Helmstedt auf die Zuglok der DR zur Weiterfahrt nach Berlin gewartet. Foto: Rapior

was wir allerdings dankend ablehnten. Leider kamen wir dann auf eine eingleisige Strecke, die mit dichten Zugfolgen zu einigen Aufenthalten auf den Bahnhöfen führte. Als wir dann um 19:20 Uhr Ludwigsburg erreichten, wurde dort innerhalb von 10 Minuten Kopf gemacht und dann ging es weiter nach Heilbronn, wo wir um 20:20 Uhr eintrafen. Mit der Köf 6382 des Eisenbahnmuseums Heilbronn wurden wir in das Bw gezogen und um 21:43 Uhr stand unse-

re 01 173 auf Gleis 1 im Lokschuppen des SEH. Einige Mitglieder des AK Eisenbahn hatten die Überführung begleitet und stellten bedauernd fest: „Was, sind wir schon da? Wir sind doch 38 Stunden vor Plan! Warum haben wir immer Verspätung, wenn wir mit der Bahn fahren und wieso haben wir keine Verspätung wenn wir so etwas Schönes erleben?“ Die Antwort ist einfach, bei den Ulmern gibt es eben doch Fachleute. Auf der gesamten Strecke ist die Lok

Falls Sie ein paar Euro übrig haben, so würden Sie sich und allen anderen helfen. Einzahlungen erbitten wir auf folgende Spendenkonten:

Freunde und Förderer des Deutschen Technikmuseums Berlin e.V.
Trebbiner Straße 9
10963 Berlin

Kontoverbindung:
Berliner Sparkasse,
Konto-Nr. 0620 005 432,
BLZ 10050000,
Stichwort „Aufarbeitung 01 173“

UEF-Historischer Dampfschnellzug e.V.
Nürnberger Str. 151
70374 Stuttgart

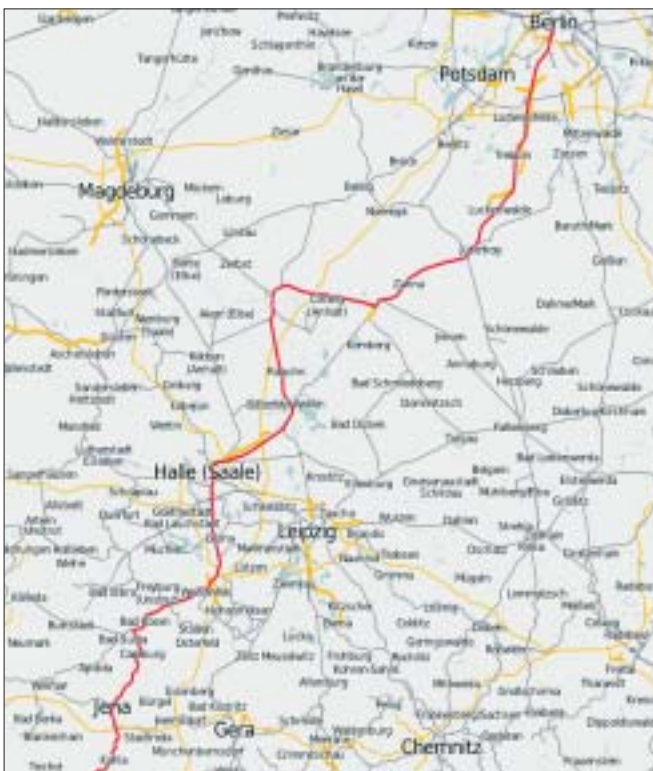
Kontoverbindung:
Sparkasse Südliche Weinstraße SÜW
Konto-Nr. 35078948, BLZ 54850010,
Stichwort „01 173“

Für eine Spendenbescheinigung bitte den Absender nicht vergessen.

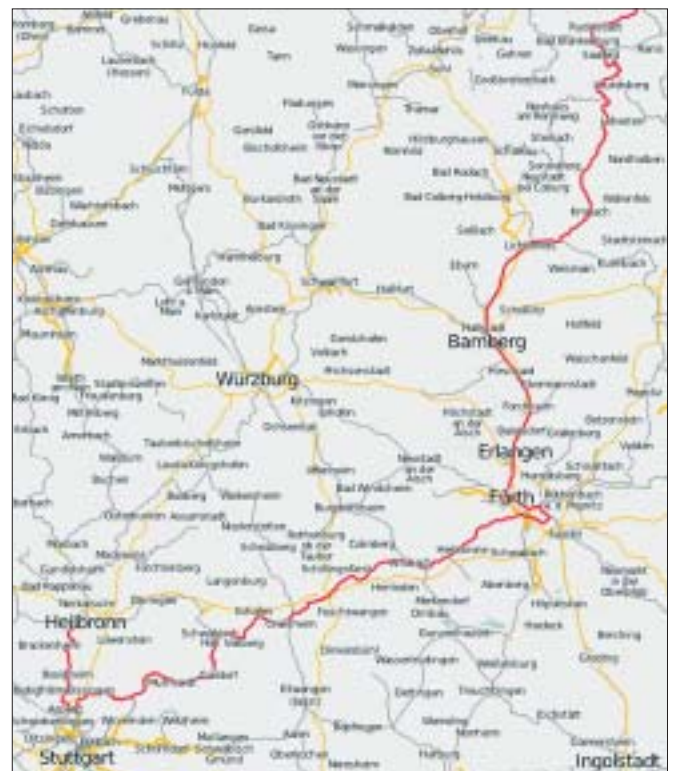
ohne Klopfen, Schleifen, Quietschen, andere Geräusche oder Mängel gelaufen. Dafür muss u. a. auch den Betriebseisenbahnern der Anschlussbahn des Deutschen Technikmuseums Berlin gedankt werden. Sie hatten die Lok all die Jahre in ihrer Obhut und wie man feststellen konnte, auch gut gepflegt.

Weitere Informationen sind unter www.lok-01-173.de zu finden.

HANS KUNZE UND DIETER BRUGGEMANN



▲ Nördlicher Teil der Fahrstrecke. Foto: Gründer jr.



▲ Südlicher Teil der Fahrstrecke. Foto: Gründer jr.