



Nach 35 Jahren als Ausstellungsobjekt im Berliner Technikmuseum hat 50 001 am 20. Dezember 2022 die Hauptstadt verlassen, um zukünftig die Fahrzeugsammlung im Kulturlokschuppen Neumünster zu erweitern. In Vorbereitung der Überführungsfahrt steht sie hier am 9. Dezember 2022 vor der Fahrzeughalle des Museums.

Lars Quadejacob

### Stiftung Technik-Museum Berlin 50 001 nach Neumünster abgegeben

Die seit dem Jahr 1987 im Deutschen Technik-Museum (DTM) in Berlin ausgestellte und im Eigentum dieses Museums befindliche 50 001 (Henschel 1939/24355) hat am 20. Dezember 2022 ihr langjähriges Domizil im ehemaligen Bw Anhalter Bahnhof verlassen und ist am Folgetag an ihrem neuen Standort, dem Kulturlokschuppen Neumünster, eingetroffen. Mit der 50 001 kam auch der „Kakadu“-Halbspeisewagen BRyl<sup>446</sup> nach Neumünster. Die 50 001 war für die Überführung auf der Schiene in einwöchiger Arbeit durch die HDS-Technik aus Heilbronn lauffähig hergerichtet worden.

Der Standortwechsel steht im Zusammenhang mit einer Überarbeitung des Dauerausstellungsbereiches Schienenverkehr im DTM, für die jetzt im Loksuppen Platz geschaffen wird.

Für den 30. Juni 2023 ist die Eröffnung des ersten Drittels der dann grundlegend neu konzipierten und damit auch neu gestalteten Dauerausstellung geplant, die den Zeitraum vom Anfang des Eisen-

bahnzeitalters bis etwa 1910 umfasst. Anschließend wird der Abschnitt von 1945 bis in die Jetztzeit angegangen und im dritten Schritt der noch fehlende Zeitraum 1910 bis 1945 neu geschaffen.

In der Vorbereitung dieser Neukonzipierung wurde von den Verantwortlichen des DTM eine Neubewertung der im Museum vorhandenen Schienenfahrzeugsammlung vollzogen. Deren Zusammenstellung wurde in den achtziger Jahren mehr oder minder auch durch Zufälle geprägt: So kamen etwa 01 1082 (BMAG 1940/11338) und 50 001 als Schenkungen des eisenbahnbegeisterten Architektenpaares Ralf Schüler und Ursulina Schüler-Witte ins Berliner Technikmuseum. Damals war die Dampflokomotive in der Bundesrepublik erst zehn Jahre vorbei, in der DDR noch gar nicht. Entsprechend wurde ein starker Fokus auf die Dampflokomotive gelegt.

„Heute, knapp vier Jahrzehnte später – das Museum feiert 2023 den 40. Jahrestag seiner Eröffnung – möchten wir auch andere, neue Erzählstränge anbieten, wie z. B. die Geschichte des emissionsfreien Verkehrs in den Städten“, sagt Lars Quadejacob, Lei-

ter des Bereichs Landverkehr im Deutschen Technik-Museum.

Deshalb erschien für das DTM gleichsam interessant zu sein, zwei Meilensteine der S-Bahn-Entwicklung chronologisch passend an die Stellen der 50 001 und des Halbspeisewagens treten zu lassen: den Berliner 167 035 und den Hamburger 471 462. Die Baureihe des letzteren (ehem. ET 171 von 1939) steht dabei auch für das Thema Leichtbau als ein wichtiger Faktor zur Energieeinsparung, zudem wurde bei diesem elektrischen Triebwagen erstmals bei einem Nahverkehrsfahrzeug eine elektrische Nutzbremse angewendet.

Bei der Entscheidungsfindung zur Abgabe der 50 001 floss mit ein, dass die Baureihen 50 und 52 enge Verwandte sind, und in der kommenden Ausstellung mit der vorhandenen 52 4966 (MBB 1944/14036) – bisher fast neben der 50 ausgestellt – der Themenbereich Güterzugdampflokomotiven abgedeckt werden kann.

„Mit dem Kulturlokschuppen Neumünster und der dortigen Jutta & Dr. Thomas Kittel-Stiftung hat die Stiftung Deutsches Technik-Museum Berlin einen verlässlichen Partner für die künftige Ausstellung und Betreuung der 50 001 gefunden“, so Lars Quadejacob. Die Lok bleibt – wie übrigens auch der im August ins DDM überführte B-Kuppler „Kiel“ (Hannomag 1872, ex Braunschweigische Landeseisenbahn, ex Werklok Zuckerfabrik Nörten) und die pr. T 0 „Hannover 1907“ – im Eigentum des DTM. Alle Lokomotiven befinden sich mit langfristigen Leihverträgen an ihren neuen Standorten.

Der Halbspeisewagen wurde dem Verein Historische Eisenbahn Lübeck (HEL) e. V. überlassen. Von diesem Verein ist die Aufarbeitung des Wagens vorgesehen, um ihn dann zukünftig zusammen mit passenden Reisezugwagen im Sonderzugverkehr einzusetzen.

Weitere Abgaben von Dampfloks oder anderer Fahrzeuge aus der derzeitigen Ausstellung sind nicht geplant – mit Ausnahme der 900-mm-Tagebaulok der Baureihe EL4. Für sie werden noch Interessenten gesucht, die eine sichere und überdachte Abstellung der Lok garantieren können.



Aufgrund des bevorstehenden Fristablaufes bei 99 4652 war die Lok am 21. Oktober 2022 noch einmal mit einem Sonderzug auf der Rügenschon Kleinbahn im Einsatz, hier aufgenommen bei Seelvit. Die Heeresfeldbahnlok soll allerdings wieder eine Hauptuntersuchung erhalten. Matthias Koch

011 075-9 der Stoom Stichting Nederland (SSN) war am 3. Dezember 2022 zum ersten Mal am Piesberg, dem Domizil der Osnabrücker Dampflokkfreunde (ODF), zu Gast. Die 01<sup>10</sup> brachte einen Sonderzug der Eisenbahnfreunde Niederrhein/Grenzland e. V. nach Osnabrück und kam mit dem Wagenpark zum Restaurieren und Wassernehmen auf das Gelände der ODF.

André Schafstall-Klecker



In Neumünster erweitert 50 001 die dort bereits vorhandene Fahrzeugsammlung, in der sich u. a. die Dampfloks 042 271 (Borsig 1939/14850), F 654 (Frichs 1949/385, ex DSB) und ein betriebsfähiger B-Kuppeler (O & K 1919/7685, ex Werklok Gaswerk Karlsruhe) sowie die Dieselloks V 200 007 (MaK 1956/200007) und V 160 003 (Krupp 1961/4046) befinden.

Seit dem 8. Dezember 2022 gehört zum Fahrzeugbestand in Neumünster auch die in Privateigentum befindliche V 160 002 (Krupp 1960/4045), die wieder betriebsfähig aufgearbeitet werden soll. **SW**

### Obererzgebirgische Panoramabahn Vorbereitungen für Viaduktanierung

Im November 2022 begannen umfangreiche Freischneidarbeiten am letzten erhaltenen und in den vergangenen drei Jahrzehnten nahezu komplett zugewucherten Gerüstpfelerviadukt im Verlauf der ehemaligen Eisenbahnstrecke Zwönitz – Scheibenberg. Diese Arbeiten stehen im Zusammenhang mit der geplanten Sanierung dieses als Fuchsbrunnbrücke bezeichneten Bauwerks, die in diesem Jahr beginnen soll. Nach Abschluss der Sanierungsmaßnahmen wird die Brücke als Radweg genutzt werden können.

Durch diese Art der Nachnutzung ist der dauerhafte Erhalt des aktuell massiv korrosionsgeschädigten – der letzte Schutzanstrich wurde 1944 aufgebracht – aber für die Eisenbahngeschichte des Erzgebirges historisch äußerst wertvollen Viadukts aus dem Jahr 1899 gesichert. Denn das zwischen Zwönitz und Bernsbach am ehemaligen Streckenkilometer 4,095 der ZS-Linie gelegene, 63 m lange und 16,7 m hohe Bauwerk ist nicht nur das letzte von einstmals acht vorhandenen Stahlviadukten entlang der Strecke, sondern eines der letzten Re-

likte dieser Bahnlinie überhaupt. Die sieben weiteren Brücken dieser Art im Streckenverlauf wurden zwischen 1972 und 1981 zerlegt. Für 1989 war auch der Abriss der Fuchsbrunnbrücke geplant, allerdings verhinderten die gesellschaftspolitischen Veränderungen in jenem Jahr dieses Vorhaben.

Die 1900 eröffnete, insgesamt 26,2 km lange Nebenbahn Zwönitz – Scheibenberg war bereits unmittelbar nach ihrer Inbetriebnahme eine Attraktion: Nicht als Taleisenbahn, sondern über Höhenzüge hinweg trassiert, boten sich von dieser Bahnlinie aus zahlreiche eindrucksvolle Aussichten auf die

Landschaft des Westerzgebirges. Entsprechend erhielt die Strecke den Beinamen „Obererzgebirgische Aussichtsbahn“ bzw. „Obererzgebirgische Panoramabahn“, auf der eine Mitfahrt in den damaligen Reiseprospekten für das Erzgebirge dringend empfohlen wurde.

Doch die schönen Aussichten von der Strecke aus bewahrten sie nicht davor, im Jahr 1947 aus Reparationsgründen größtenteils stillgelegt und abgebaut zu werden. Lediglich der Abschnitt Elterlein – Scheibenberg wurde noch bis 1965 im Personen- und bis 1966 im Güterverkehr bedient. **HD**



Insgesamt sieben dieser Stahlgitterbrücken gab es im Verlauf der Strecke Scheibenberg – Zwönitz. Mit der Fuchsbrunnbrücke ist die kleinste dieser Brücken erhalten geblieben und wird nun für die Nutzung als Radweg saniert.

Holger Drosdeck