

Rübezahl im Geiseltal

Über die E 95 bei der Rbd Halle



Das schlesische Riesengebirge auf Schienen! Die erste E 95, größer, schwerer und teurer als alle Elektrolokomotiven zuvor (und womöglich auch alle folgenden), präsentiert sich im Winter 1928/29 vor einem Kohlenzug am Steinkohlenbergwerk Consol-Morgenroethe in Rothenbach (Niederschlesien). Das „schwarze Gold“ rollt nach Berlin, der boomenden und energiehungrigen Hauptstadt. Früh elektrifizierten deshalb die KPEV und die DR das Revier im topografisch schwierigen Waldenburger Bergland. Ab 1928 war dies die Domäne der kräftigsten und in sechs Exemplaren gebauten E 95 – bis die Rote Armee einmarschierte. Auch was über abenteuerliche Wege in Räumzügen in Sicherheit gebracht werden konnte, wurde eingeholt, konfisziert und als Reparationsgut in die UdSSR abtransportiert.

Um dem Aufbau des Sozialismus unter Sowjetnaden in der DDR Schwung zu verleihen, war die Wieder elektrifizierung des – von der SU demontierten – mitteldeutschen Bahnnetzes ein Gebot der Stunde. Per Tauschhandel gegen Neubauwaggons kamen E-Loks 1952 zurück und solche aus Schlesien noch hinzu. Die Sowjetunion elektrifizierte mit anderer Spannung und Spurweite, was sollte sie besseres mit den Fahrzeugen anfangen? Anders die Nachkriegs-DR: da an Neubauten nicht zu denken war, Fabriken und Knowhow fanden sich im Westen, reaktivierte sie 1955 zunächst handhabbare E 44, dann auch manche Exoten, Schwirige und Betagte. Im Bild oben steht 1956 eine Reihe zu begutachtender Heim- oder Rückkehrer (u.a. E 75, 77 und 92), angeführt von einer E 95 in Halle Gbf. Drei der sechs E 95 arbeitete das Raw Dessau wieder 1959/60 auf; im dortigen Gelände stand 1963 noch E 95 04 als Ersatzteilspender (unten).

Kennen Sie, verehrter Leser, noch die Figur Rübezahl? Jener sagenumwobener Schrat aus dem Riesengebirge hat mit der E-Lok-Baureihe 95 einiges gemeinsam: beide sind groß, stark und waren im schlesischen Bergland aktiv. Oder sie sollten es zumindest gewesen sein. Und es gibt noch eine Gemeinsamkeit, denn genauso geheimnisvoll und rätselhaft wie Rübezahl ist es, sich mit der Nachkriegsgeschichte der E 95 zu beschäftigen.

Was ist an Unterlagen vorhanden? Was kann man über die Lokomotiven in Erfahrung bringen? Welche Leistungen wurden erbracht? Die Beschäftigung mit diesem Thema war und ist nicht einfach, denn zum einen ist die Anzahl der Personen, welche diese Maschinen in ihren Händen hatten sehr klein, zum anderen gibt es reihenweise fragwürdige – oder in Bezug auf Rübezahl rätselhafte – Eintragun-

gen sowohl in Betriebs- als auch Leistungsbüchern, die sich gerne gegenseitig ausschließen. So darf man sich fragen, wie eine Lok laut Vermerk im Betriebsbuch im Raw stehen und gleichzeitig gemäß Verwendungsnachweis in diesem Zeitraum Dienst getan haben kann.

Die Entstehungs- und Entwicklungsgeschichte der Baureihe E 95, jedenfalls, ist schnell beschrieben. Die in den zwanziger Jahren zu einer (Welt-)Metropole heranwachsende Hauptstadt der Weimarer Republik, Berlin, besaß für Industrie und Haushalt einen stetig wachsenden Bedarf an Kohle, der vorrangig durch Lieferungen aus dem schlesischen Revier gedeckt werden sollte. Die Ganzzüge, bis zu 100 am Tag, wurden auf Grund der gewaltigen Nachfrage ständig länger und schwerer, was wiederum die auf dieser Relation eingesetzten Dampflokomotiven an ihre Belastungsgren-

zen brachte. Infolgedessen konnte die Beförderung der Kohlezüge nur langsam erfolgen. Hinzu kam, dass durch die enorme Anzahl der Züge das Streckennetz zwischen Schlesien und Berlin an seine Kapazitätsgrenze stieß.

Die positiven Erfahrungen mit der elektrischen Traktion führten seitens der Deutschen Reichsbahn Gesellschaft (DRG) im Jahre 1924 dazu, Planungen für eine Elektrifizierung der im entsprechenden Kohlerevier liegenden Strecken Breslau – Liegnitz – Arnsdorf in Angriff zu nehmen und diese mittelfristig bis Berlin zu verlängern. In der durchgehenden Elektrifizierung der Verbindung vom schlesischen Kohlerevier bis nach Berlin und der damit verbundenen Möglichkeit, die Kohleganzzüge auf ihrem Gesamtlauf ohne Lokwechsel zu befördern, sah man die beste Lösung die Durchlass-

fähigkeit auf dieser Strecke zu erhöhen, und damit auf den vorhersehbaren weiteren Anstieg des Güterverkehrs vorbereitet zu sein.

Verbunden mit den Planungen für diese Streckenelektrifizierung war die Entwicklung einer neuen Elektrolokomotive, die im täglichen Betrieb 2200 t Last mit einer Durchschnittsgeschwindigkeit von 45 km/h befördern, eine Höchstgeschwindigkeit von 65 km/h sowie eine Achslast von 20 t besitzen sollte. Mehrere Projekte fanden bei der DRG zunächst keine Zustimmung, bis Ende 1925 die AEG den Entwurf einer 1'Co + Co 1'-Lokomotive präsentierte. Der Grund für die zweiteilige Ausführung der Maschine lag allein in der Größe der im ursprünglich vorgesehenen Einsatzgebiet befindlichen Werkstätten. Mit der Möglichkeit die Lokomotive in zwei Teile zu trennen, konnten Wartung und Instandhaltung auch in den vorhan-