

Die Triebfahrzeuge der Historischen Eisenbahn Frankfurt

Dominik Kaiser



Inhalt

Zur Entstehung dieses Buches

Die ersten Schritte zur Entstehung des Vereins
Historischen Eisenbahn Frankfurt e.V.

Die Baureihe 01

01 118

Die Baureihe 01.5

01 514

Die Baureihe 03

03 098

Die Baureihe 18.3

18 314

Die Baureihe 23.10

23 1097

Die Baureihe 41

41 113

Die Baureihe 42

42 1504

Die Baureihe 50

50 685

Die Baureihe 52

52 3109

52 4867

81 1001

Die Baureihe 95

95 020

Die Baureihe E 94

E 94 280

Ce 6/8 14 267

und 14 282

Die Baureihe V 36

V 36 405 und V 36 406

Lok „2018“

Die Einheitskleinlokomotiven der Leistungsgruppe II

Köf 4293

Kö 5712

Draisine KlV 20-5004

Erklärungen:

Dankeschön

Quellen:

Zur Entstehung dieses Buches

Was soll man dazu sagen, wieso jemand den Entschluss fasst ein Buch über Dampflokomotiven zu schreiben...

Seit meiner Kindheit an, war ich von der „großen 01“ fasziniert. Es verging kaum ein Wochenende an dem mich mein Vater nicht mit zum Bahnhof Frankfurt Mainkur mitnahm oder wir das Betriebsgelände der HEF besuchten.

Auch waren die Privataufnahmen eines Hafenbahnfestes ständig im Videorekorder. Dort waren im Jahr 1988, wie sich im Zuge der Recherchen zu diesem Buch herausstellte, nicht nur die 81 1001, 52 4867 und 01 118 betriebsfähig zu sehen. Diese Lokomotiven kannte ich ja selbst noch als Zuglokomotiven der HEF. Zu diesen Lokomotiven gesellte sich eine weitere „große“ Dampflokomotive, die 01 514. Als wäre dies nicht schon genug, waren in diesem Lokzug auf dem Betriebsgelände, noch ein Krokodil, eine E 94 und später die „2018“ zu sehen. Lokomotiven die ich, mit dem Geburtsjahr 1990, nie bei der HEF kennengelernt habe.

Irgendwann bekam ich auf dem Dachboden eine alte Vereinschronik der Historischen Eisenbahn Frankfurt zu Gesicht und was ich da sah, war kaum zu glauben. Neben der 01 514, oder dem Schweizer Krokodil 14 267, welche ich aus dem besagten Video kannte, gab es noch eine 03, eine 23, eine zweite „grüne“ - in meinem kindlichen Leichtsinne war die Lok 18 201 nur „die grüne“ - und und und. Bereits in dieser Chronik war erwähnt, dass einige Lokomotiven für das spätere Auto und Technikmuseum in Sinsheim vorgesehen waren. Was andere Lokomotiven betraf, war die

Zukunft scheinbar noch ungewiss. Auch wurden einige Lokomotiven bei Erscheinung dieser Chronik noch nicht erwähnt, da sie noch nicht im Besitz der HEF waren wie beispielsweise die E 94. Grund genug sich einmal mit der Geschichte der Triebfahrzeuge der Historischen Eisenbahn Frankfurt auseinanderzusetzen und deren Leben genauer zu beleuchten.

Hierbei möchte ich eines gleich im Vorfeld erwähnen: Wer an dieser Stelle die besten Photographien erwartet, kann hier eventuell enttäuscht werden. Für die Entstehung dieses Buches war ich auf Bildspenden angewiesen. Hierfür möchte ich mich bereits schon einmal bei allen Eisenbahnfotographen bedanken, die mir ihre Bilder zur Verfügung gestellt haben.

Da es sich hierbei größtenteils um Privataufnahmen handelt, geht die Bildqualität manchmal nach oben, manchmal nach unten. Auch habe ich einige Bilder in dieses Buch eingefügt, welche ich Videoaufnahmen entnommen habe. Auch diese Bilder wirken leicht verschwommen, doch zeigen sie immer noch Dinge die man sich heute vielleicht nur schwer vorstellen kann. Oder wer kann sich heute einen Lokzug von mehr als fünf Lokomotiven auf dem Betriebsgelände der Historischen Eisenbahn Frankfurt vorstellen?

Auch kann es sein, dass einige Seiten etwas „überladen“ wirken. Ich habe versucht möglichst viele Motive der Lokomotiven hier einzufügen, um auch dem Leser möglichst viele Eindrücke vermitteln zu können.

Um nicht nur die einzelne Lokomotive zu betrachten, habe ich mich entschlossen, im Vorfeld einige ergänzende Informationen zu den einzelnen Lokbaureihen zu nennen.

Ebenso gebe ich keine Gewährleistung, dass hier alle Fahrzeuge der HEF aufgeführt werden. Meine Informationen beziehe ich größtenteils aus der besagten Chronik und Internetrecherchen. Somit sollte sich auch erklären, warum einige „Lebensläufe“ eventuell detailreicher sind als andere.

Neben den diversen Lokomotiven besitzt bzw. besaß die Historische Eisenbahn Frankfurt natürlich auch eine ganze Reihe an Personen und Güterwagen. Alle diese Wagen insbesondere, die Güterwagen zu nennen und ihren Lebensweg zu beleuchten, ist nicht nur aus zeitlichen Gründen für mich leider im Moment nicht möglich.

Doch nun genug der vielen Worte von mir und nun wünsche ich viel Spaß mit den Triebfahrzeugen der Historischen Eisenbahn Frankfurt.

Dominik Kaiser

Die ersten Schritte zur Entstehung des Vereins Historischen Eisenbahn Frankfurt e.V.

von Dipl.-Ing. Klaus Mühleisen

Im Spätsommer 1978 rief mich der Präsident der DB-Direktion Frankfurt, Jakob Schaus, an, ich war zu dieser Zeit Dezernent bei einer zentralen Stelle der DB in Frankfurt, er hätte eine Bitte von einem Eisenbahnfreund weiterzugeben. Dieser hätte ihn angesprochen, er wollte einen Eisenbahnverein gründen und mit einer Dampflok fahren und ich hätte doch profunde Kenntnisse von der Sache allein durch meine Referendarausbildung für den Höheren maschinen- und elektrotechnischen Dienst bei der DB, sowie durch mein halbjähriges Maschinenbaugrundpraktikum für ein Studium an der TH (heute TU) Darmstadt im AW Nied, das damals die Lokomotiven der BR 01, 18 (bayr. und bad.), 23, 44 Kohle, 65, 66 und 78 in der Instandhaltung hatte.

Ich traf mich mit dem Betreffenden und teilte ihm mit, dass ich es nicht für möglich halte, eine Dampflok von privater Seite her zu unterhalten und zu fahren, die Hürden seien zu groß.

Zwischenzeitlich wurde der Kreis der Interessenten allerdings immer größer und es waren von der Ausbildung her auch die richtigen Leute dabei. Der eigentliche Initiator war allerdings inzwischen abgesprungen.

Nun schlossen sich im September 1978 schließlich zwölf Interessenten mit dem Ziel, historisch wertvolles Eisenbahnmaterial, ganz besonders Dampflokomotiven, als technische Kulturdenkmale zu erwerben, betriebsfähig zu erhalten und auch im Betrieb vorzuführen, zum Verein HISTORISCHE EISENBAHN FRANKFURT e.V.(HE) zusammen. Mitte 2017 zählt der Verein 52 A- und 106 B-Mitglieder.

Wenn man bedenkt, dass das Industriezeitalter durch die Dampfmaschine, ortsfest oder mobil, geprägt wurde, so erschien es uns sinnvoll, Dampflokomotiven und ihre Funktion öffentlich vorzuführen.

Das große Interesse an den Fahrten auf den Gleisen der Städtischen Hafenbahn Frankfurt, nur das war ja wegen des Dampflokfahrverbotes auf der DB zunächst möglich, in den Anfangsjahren und die vielen Fragen über die Funktion und Arbeitsweise unserer Lokomotiven haben den Optimismus belohnt. In Deutschland wurden zwar einige Dampflokomotiven in Museen der Nachwelt erhalten. Dies hat aber für den Betrachter den entscheidenden Nachteil, dass typische Attribute fehlen, die eine angeheizte Dampflok auszeichnen. Hierzu gehören Rauch, Dampf, Kohle und Schmier-öl, was für den Betrachter eine unverwechselbare Atmosphäre schafft. Nicht zu vergessen sind die hin- und hergehenden Teile der Steuerung und die Speichenräder, die die Kraftentfaltung optisch besser verdeutlichen als moderne Traktionsmittel.

Aufgrund des überaus großen finanziellen Einsatzes einiger Mitglieder im Hinblick auf den Erwerb von Fahrzeugen konnte am 17. Februar 1979 der Museumsverkehr aufgenommen werden. In der Rekordzeit von knapp 5 Monaten wurde die universell einsetzbare Schlepptenderlokomotive 50 685 von der Graz Köflacher Eisenbahn- und Bergbau-gesellschaft (GKB) erworben, nach

Frankfurt überführt und zugelassen; sechs aus früheren dreiachsigen Abteilwagen umgebaute Personenwagen vom Typ 3yg wurden von der Deutschen Bundesbahn gekauft, ebenso ein gedeckter Güterwagen mit Bremserhaus der Bauart Gms, der nach der Hauptuntersuchung als Geräte-, Werkzeug- und Vorrats-wagen Verwendung findet. Im Personenwagen vom Typ BD3yg wurden das Pack- und Zugführerabteil zu einem gemütlichen Buffetraum umgebaut. Für Rangierzwecke konnte im Sommer 1979 die V 36 406, ein Beispiel der frühen Dieseltraktion in Deutschland, durch eine Interessengemeinschaft von der DB gekauft werden. Die Schwesterlok V 36 405 ist seit Sommer 1981 ebenfalls beim Verein. Gelegentlich werden/wurden mit den Dieselmotoren auch die planmäßigen Züge auf der Hafenbahn bespannt. Vier Personenwagen wurden im ersten Halbjahr 1980 im Bundes-bahn-Ausbesserungswerk Limburg/Lahn grundüberholt. Im Frühjahr 1980 wurde der HE die 4-fach gekuppelte Tender-lok Typ D 16, Betriebsnummer 81 1001, ehemals Saarbergwerke Nr. 36, von einer Interessengemeinschaft überlassen. Dies Lok wurde kesselmäßig durch das Werk Griesheim des ehemaligen Hoechst AG grundsaniert, dafür machte sie anschließend zusammen mit 50 685 3 Tage rund um die Uhr Dampf, damit das Werk Griesheim dringende Kesselarbeiten erledigen konnte. Zusätzlich wurden diese 3 Einsatz-tage recht gut entlohnt.

Soweit zu den teilweise schwierigen Anfängen der Historischen Eisenbahn Frankfurt e.V.

Gleich zu Beginn der Vereinsexistenz gelang es mir, Prof. Dr. Richard Roosen, sozusagen ein väterlicher Freund, und mein Lehrer an der TH Darmstadt im Fach Eisenbahnfahrzeuge und Studienarbeit Ellok mit Zweikraftantrieb für unbespannte Gleise, seinerzeit maßgeblich bei der Firma Henschel tätig (u.a. verantwortlich für BR 19.1001,

Kondenslok BR 52, aber auch der Klasse 25 in Südafrika, nicht zu vergessen die BR 66, die wohl beste deutsche Dampflok überhaupt, die leider zu spät kam und vieles mehr, auch auf dem Dieselsektor) sowie Prof. Dr. Adolf Giesl-Gieslingen von der Lokfabrik Floridsdorf (u.a. Entwickler des Giesl-Flachkamins-Quetschesse landläufig, welche die 52 4867 beim Kauf hatte und den wir durch einen Regelkamin ersetzten) als Ehrenmitglieder zu begeistern. Beide Herren saßen einträchtig im Eröffnungszug am 17. Februar 1979 in der 1. Klasse eines AB3yg. Das brachte dem Verein gleich zu Beginn den Namen „Professorenverein“ und leider auch viele Neider in der Szene zum Nachteil einer Zusammenarbeit.

Auch 2 Mitarbeiter meines damaligen Dezernates konnte ich als Gründungsmitglieder gewinnen, sie waren vorher beide im AW Nied Werkmeister gewesen, einer war u.a. 1 Jahr mit der Beseitigung der vielen Kinderkrankheiten der BR 23, die ja in Nied abgenommen wurde, betraut und einer in der Arbeitsforschung, einer wichtigen Stelle für die technische Weiterentwicklung bei den Dampflok. Das waren schon mit ihrer Erfahrung wichtige Leute für den Verein.

Ich will nicht verhehlen, dass ich aufgrund meiner Stellung bei der DB sehr viel für den Verein bewirken konnte, beispielsweise wurde in Gesprächen bei den regelmäßigen Sitzungen bei der UIC in den Pausen oder am Abend in Paris mit dem DR-Vertreter Grundlagen gelegt für die Dampflokankäufe in der DDR (01 118, 03 098, 23 1087, 95 020. 18 314, 01 514), ebenso mit dem SBB-Vertreter zum Ankauf zweier Krokodile (Ce 6/8 II 14282 und 14 267), die SBB verkaufte keine Lok an Privatleute oder Vereine!

Auch weitere Verlagerungen von Ellok ausländischer Herkunft wegen Platzmangel aus dem Verkehrshaus Luzern zum Museum Sinsheim bzw. Speyer konnte ich mit dem

SBB-Kollegen dort in die Wege leiten. Auch sonst war ich nahezu bei allen Erwerbungen von Lokomotiven in irgendeiner Form beteiligt.

Im Herbst 1980 wurde dem Verein von einem Mitglied eine VW-Draisine zur Verfügung gestellt. Als weiteres Fahrzeug im Jahr 1980 wurde von der GKB die Güterzuglokomotive 52 4867 erworben und gleichzeitig ein Vertrag über die Generalaufarbeitung dieser Maschine in Graz abgeschlossen. Die Lok stand uns ab Mitte 1985 auf den Gleisen der Hafenbahn in neuwertigem Zustand zur Verfügung.

Am 6. und 7. Dezember 1980 während des Weihnachtsmarktes fand Dank einer sehr guten Zusammenarbeit mit den Hafenbetrieben der Stadt Frankfurt und der DB-Direktion Frankfurt am Eisernen Steg eine Fahrzeug- und Modellbahnschau statt, u.a. mit den DB-Lokomotiven 103 226 und 216 196. Die Teilnahme an einer Fahrzeugschau im Wiesbadener Hauptbahnhof am 28. Mai 1981 erfolgte im Zusammenhang mit der Jahrestagung des Bundesverbandes Deutscher Eisenbahn-Freunde. Im November 1981 kamen die betriebsfähige Schnellzuglokomotive 01 118 (zuletzt stationiert beim Bw Saalfeld), die 03 098 (Bw Güsten) und die Personenzuglokomotive 23 1097 (Bw Wustermark) nach Frankfurt. Dazu kam noch die ehemalige DB-Lok 41 113 (zuletzt 042 113-1). Diese Neubeschaffungen wurden zusammen mit einer Diesellok der Hafenbahn erstmals am 14./15. November 1981 im Rahmen der Tage der Dampfloks auf dem Betriebsgelände der HEF in der Intzestrasse der Öffentlichkeit vorgestellt. Wenige Tage später wurde die 23 1097 zu Filmaufnahmen nach Wiesbaden überführt, wo sie bis zum Bahnhofsfest des Wiesbadener Hbf. verblieb, der am 28. November 1981 sein 75-jähriges Jubiläum beging. Der 16. Januar 1982 brachte die Überführung der 03 098 und der 41 113 von Frankfurt nach Sinsheim, wo beide

Maschinen als Leihgaben an das Auto+Technik Museum einer breiten Öffentlichkeit zugänglich sind.

Gut 2 Monate später, am 21. März 1982, fanden die ersten Fahrten der 01 118 auf den Gleisen der Hafenbahn statt, nachdem die Abnahme durch DB und TÜH für den Kessel erfolgt war.

So war der Beginn, weitere Schritte der Vereinsentwicklung sind dem Buch zu entnehmen.

Frankfurt am Main, den 13. April 2018

Mit freundlichen Grüßen

Ihr Dipl.-Ing. Klaus Mühleisen

Leitender Bundesbahndirektor a.D.

Die Baureihe 01

Wer kennt sie nicht, die legendäre Baureihe 01. Für über 40 Jahre war die 01 der Inbegriff des dampfgeführten Schnellzugverkehrs auf deutschen Gleisen.



01 118 am 30.07.1980 bei Wolfsgefärth, südlich von Gera Foto: Stefan Motz

Die ersten zwei-zylinder Schnellzuglokomotiven der Baureihe 01, welche nach dem neuen Einheitsbauprogramm der Deutschen Reichsbahn gebaut wurden, entstanden ab dem Jahr 1925. Die ersten Firmen, die am Bau der neuen Lokomotiven beteiligt waren, waren die Firmen Borsig und AEG.

Zeitgleich wurden 10 Lokomotiven mit Vierzylinder Triebwerk der Baureihe 02 von den Firmen Henschel und Maffei gebaut und getestet.

Bis zum Jahr 1937 entstanden so insgesamt 231 Lokomotiven der Baureihe 01. Im Jahr 1942 wurden die zehn Lokomotiven der Baureihe 02 auf Zweizylinder Antrieb umgebaut und als 01 011 und 01 233 bis 01 241 in den 01 Bestand eingegliedert.

Ab der Lokomotive mit der Betriebsnummer 01 102 erhielten die Lokomotiven größere Vorlaufräder mit einem Durchmesser von 1000mm (vormals 800mm). Mit der Verstärkung der Bremsen wurde die Höchstgeschwindigkeit der Lok auf 120 auf 130 km/h erhöht. Auch wurden im Laufe der Zeit die Pumpen der Lokomotiven, welche ursprünglich in Rauchkammernischen hinter den Windleitblechen angeordnet waren, in die Fahrzeugmitte verlegt.



Die geplante Zukunft der Baureihe 01. Die Baureihe 01.10 (01 1102) mit Drillingstriebwerk und Stromlinienverkleidung in Heilbronn Foto: Markus Urbanczyk

Trotz der Erfolge der 01 war die Laufruhe der Lok bei hohen Geschwindigkeiten, bedingt durch das Zweizylindertriebwerk, meist dahin. Somit wurde von der

DRG die Baureihe 01.10 entwickelt und ab 1939 in Dienst gestellt.

Diese „super 01“ sollten mit

Dreizylindertriebwerk und Stromlinienverkleidung neue Maßstäbe im dampfbespannten Schnellzugdienst setzen. Der Ausbruch des zweiten Weltkriegs unterbrach jedoch die Fertigung und so blieb es bei nur 55 Maschinen der 01.10.

Von den Lokomotiven der ursprünglichen Baureihe 01 verblieben nach dem zweiten Weltkrieg 165 Lokomotiven bei der Deutschen Bundesbahn der BRD und 65 Lokomotiven gingen in den Bestand der Nachkriegsreichsbahn der DDR über.

Beide Bahnverwaltungen dachten über Umbauten und Verbesserungen an den Lokomotiven der Baureihe 01 nach.

Im Laufe der Zeit wurden bei allen DB 01 die großen Wagnerwindleitbleche durch kleinere der Bauart Witte ersetzt. Ein Großteil der Maschinen verlor zudem die Frontschürze und den Rauchkammerzentralverschluss.



Von 1957 bis 1961 wurden insgesamt 50 Lokomotiven der DB mit neuen Hochleistungskesseln ausgerüstet. Die „neuen“ 01 behielten jedoch ihre ursprüngliche Betriebsnummer.

Anders erging es 35 Lokomotiven der DR, welche ab 1961 zur neuen Baureihe 01.5 rekonstruiert wurden. Anders als ihre Schwesterloks bei der DB, welche alle ihre Kohlefeuerung behielten, wurde knapp die Hälfte aller 01.5 einmal mit Ölhauptfeuerung betrieben. Auch behielten die Original 01 der DR größtenteils ihr Aussehen seit ihrer Ablieferung.

Als in den Jahren 1968 und 1970 das EDV-Nummernsystem bei der DB und der DR eingeführt wurde, erhielten die Lokomotiven der Baureihe 01 die neuen Bezeichnungen „001“ bei der DB und „01.2“ bei der DR.

Doch all diese Maßnahmen konnten nicht verhindern, dass die stolze 01 im Zuge des Traktionswandels entbehrlich wurde.

Bei der Deutschen Bundesbahn gingen die letzten vier Lokomotiven 1973 außer Dienst. Alle vier sind erhalten geblieben: 01 008 in Bochum Dahlhausen – als älteste noch erhaltene 01 -, 01 111 im Deutschen Dampfmuseum in Neuenmarkt Wirsberg, 01 173 – welche sich zurzeit in betriebsfähiger Aufarbeitung befindet und 01 150, welche als betriebsfähige Museumslok, von der Eisenbahnstiftung Joachim Schmidt, von Hanau aus für Sonderfahrten in ganz Deutschland eingesetzt wird.



*Ost trifft West: 01 150 zusammen mit 01 118 im
Bw Hanau Foto: Dominik Kaiser*

Bei der Deutschen Reichsbahn der DDR gingen die letzten Lokomotiven, der ursprünglichen Baureihe 01, im Jahr 1982 in den Bw Saalfeld und Wismar außer Dienst.

Von den ehemaligen DR 01 sind neben 01 118 u.a. noch 01 137 in Dresden, 01 204 in Hermeskeil und 01 066 in Nördlingen erhalten.

01 118



*01 118 (mit E 94 088 am Zugschluss) am 25.05.2017 beim „Abschied von der Spessartrampe“
Foto: Elias Wingenfeld*

Wie könnte man über die Fahrzeuge der Historischen Eisenbahn Frankfurt sprechen, ohne zwangsläufig nach kurzer Zeit auf das Zugpferd der HEF, die Schnellzugdampflok 01 118 zu kommen? Ein Unterfangen was wohl an die Grenzen der Unmöglichkeit reicht.

Doch alles der Reihe nach: 01 118 wurde im Jahr 1934 von der Lokomotivfabrik Krupp in Essen mit der Fabriknummer 1415 gebaut und am 18.12.1934 an die Deutsche

Reichsbahn Gesellschaft abgeliefert. Die Endabnahme der Maschine erfolgte am 22.12.1934 im Raw Braunschweig.

Die Kosten für den Bau der Lok waren zum damaligen Zeitpunkt 208 597 Reichsmark.

Die Indienststellung von 01 118 erfolgte am 02.01.1935. Bereits am 24.12.1934 wurde sie dem Bw Leipzig West zugeteilt, in dem sie bis zum 18.06.1940 verblieb.

Während einer sogenannten „L 0“ Zwischenuntersuchung der Lok, im Raw Frankfurt Nied, im März 1939 wurde bei 01 118 die induktive Zugsicherung (Indusi) eingebaut.



01 118 auf der Drehscheibe des Bw Würzburg am 21.07.1987 Foto: Slg. Andreas Schmidt



*01 118 im Bahnhof Königstein vermutlich Anfang der 90er Jahre. Bemerkenswert sind auch die „Standorte“ der Eisenbahnfreunde im Vergleich zu heute.
Foto: Markus Urbanczyk*

Ab dem 19.06 des Jahres 1940 wurde 01 118 dem Bw Halle P zugeteilt, in dem sie bis zum 24.04.1947 stationiert war.

Somit erlebte 01 118 das Ende des zweiten Weltkriegs auf dem Gebiet der sowjetischen Besatzungszone und ging später in den Bestand der Deutschen Reichsbahn der DDR über.

Weitere Beheimatungen der Lok waren bis zu ihrer z-Stellung im Oktober 1981 wie folgt:

Bw Eisenach: 25.04.1947 - 09.12.1948

Bw Erfurt P: 10.12.1948 - 23.11.1953

Bw Frankfurt Oder: 24.11.1953 - 23.01.1954

Bw Wittenberge: 24.01.1954 - 15.06.1960

Bw Rostock: 16.06.1960 - 17.09.1961

Bw Berlin Ostbahnhof: 18.09.1961 - 23.06.1963

Bw Erfurt P: 24.06.1963 - 13.05.1964

Bw Berlin Ostbahnhof: 14.05.1964 - 08.01.1967

Bw Dresden-Altstadt: 09.02.1967 - 03.04.1967

Bw Dresden: 04.04.1967 - 01.04.1970

Bw Berlin Schöneweide: 16.07.1970 - 22.10.1970

Bw Berlin Ostbahnhof: 14.11.1970 - 03.02.1972

Bw Dresden: 04.02.1972 - 26.03.1972

Bw Berlin Ostbahnhof: 27.03.1972 - 25.07.1972

Bw Dresden: 26.07.1972 - 05.02.1980

Bw Magdeburg: 06.02.1980 - 10.07.1980

und schließlich ab dem 11.07.1980 bis zum 05.11.1981, als letzte Heimat, das Bw Saalfeld.

Gernot Riecker konnte 01 118 bei der Ausfahrt aus dem Bahnhof Saalfeld im Bild festhalten.



Im Jahr 1970 erhielt 01 118, mit Einführung des EDV-Nummernsystems bei der Deutschen Reichsbahn, ihre neue Bezeichnung 01 2118-6. Glücklicherweise blieb 01 118 von sonstigen Umbauten größtenteils verschont und konnte so ihr ursprüngliches Erscheinungsbild bewahren. Dies ist vermutlich einer der Gründe, weshalb 01 118 noch während ihrer aktiven Planzeit vor Sonder - und Museumszügen eingesetzt wurde.

Das Bild von Wolfgang Bügel, aus der Bildersammlung der Eisenbahnstiftung Joachim Schmidt, zeigt 01 2118 am

28.05.1981 mit dem Pullman-Sonderzug D 24404 beim Fotohalt im Bahnhof Niederpöllnitz.



Endgültig von der DR wurde 01 2118-6, nach ihrer Z-Stellung vom Oktober 1981, am 07.11.1981 in Saalfeld ausgemustert. Bis zu diesem Zeitpunkt legte 01 118 insgesamt eine Strecke von 3 559 271 km zurück, was etwa 89 Erdumrundungen entspricht.

Am 05. November des Jahres 1981 wurde 01 118 von einigen Mitgliedern der Historischen Eisenbahn Frankfurt erworben, um dieser zur Verfügung gestellt zu werden.

Der Verkauf der Lok erfolgte über die „Kunst und Antiquitäten GmbH“, einem Unternehmen der „kommerziellen Koordinierung“. Diese Abteilung des Außenhandelsministeriums der DDR hatte die Aufgabe,