



Junior Kevin Erk (li.) und Maschinist Michael Hoffmann halten die Britzer Parkbahn am Laufen: Hier mit einer Babelsberger Ns2f Nr. 248 632 von 1955. Oben eine Parade Babelsberger Schmalspurloks verschiedener Typen auf der Strecke im Thüringischen Ilmenau. FOTOS: THORSTEN DITTMAR (OBEN); HERMANN SCHMIDTENDORF (UNTEN. 2); RAINER SCHÜLER (MITTE)

POLIZEI-BERICHT

Thüringer Sammler vertraut auf Babelsberger Power

Parkbahn im Britzer Garten wird von Schmalspur-Loks aus dem Karl-Marx-Werk gezogen

Von Rainer Schüler

Britz / Babelsberg – Dass Leute – immer natürlich Männer – Briefmarken sammeln, Münzen, Bierdeckel oder Kronkorken, Kugelschreiber, Streichholzschachteln oder Modellautos, ist kalter Kaffee, aber Lokomotiven? Das ist ein starkes Stück. Wegen des Platzbedarfs, wegen der Kosten, wegen der Zugkraft der Maschinen auch. Der Thüringer Peter Erk ist so ein Verrückter: Mehr als 120 Schmalspurloks hat der 48-Jährige sich schon gekauft, saniert, fahrtüchtig gemacht. Etliche stehen im aktiven Dienst in Deutschland und im Ausland. Ein Depot hat der Mann für seine Loks in Ilmenau (Thüringen) und dort auch eine Strecke und ein Bergwerk, wo Bahnen fahren. Doch nicht nur dort. Auch in Berlin, im Britzer Garten, hat Erk eine Strecke. Nach einem Betreiberwechsel war dort ein Jahr Pause, bis endlich eine neu Bahn den Dienst antrat mit anderen Loks, anderen Wagen und in die Gegenrichtung, was man so richtig nur in den Bahnhöfen bemerkt, deren Uhren und Schilder eben noch in die alte Richtung schauen. Erks Sohn Kevin führt die Berliner Bahn, ist Motorenspezialist, hat bei Daimler-Benz gelernt. Vor allem kleine Jungs mögen seinen Zug, aber auch Mädchen, Familien und ältere Men-

schen, die nicht zu gut zu Fuß sind, denn der Bundesgartenschau-park von 1985 ist weitläufig: 90 Hektar groß; sechs Kilometer Schienen darin, fünf Bahnhöfe.

Was außer den Lokführern keiner weiß: Die Zugmaschinen stammen aus Babelsberg; im VEB „Karl Marx“

wurden sie gefertigt seit Anfang der 1950er Jahre. „Damals, noch kurz nach dem Krieg, wurden viele Trümmerloks und Loks zum Wiederaufbau gebraucht“, erzählt Maschinist „Michi“ Hoffmann: „Loks für Ziegeleien und Bergwerke, Feldbahnen für diverse Betriebe.“ Die sowjetischen Militärs hatten ja auch viele deutsche Loks als Wiedergutmachung einge-zogen; in ihrer Besatzungszone musste schnell Ersatz geschaffen

werden. Das erledigte der Lokomotivbau „Karl Marx“ Babelsberg, der eher für große Dampf- und Dieselloks bekannt ist. Damals zur Vereinigung Volkseigener Betriebe des Lokomotiv- und Waggonbaus (Lowa) der DDR gehörend, bauten die Karl-Marx-Werker zwischen 1950 und 1959 insgesamt

1318 Exemplare der Lokklasse Ns2: Diesellokomotiven für Spurweiten von 485 bis 760 Millimeter; drei davon fahren jetzt im Britzer Garten. Das Typenprogramm der 50er hatte vier Leistungsklassen (15, 30, 60 und 90 PS) für Schmal- und Regelspur. Die erste Ns2-Lok stellte Babelsberg 1950 auf der Leipziger Frühjahrsmesse vor: Sie hatte einen 30-PS-Diesel vom Typ 16 V 2, der über ein Zweigang-Getriebe die beiden Achsen antrieb und die Lok auf acht Stundenkilometer brachte. Doch zufrieden war mit der Lok kaum einer: zu langsam, zu schneller Verschleiß. Die nachfolgende Ns2 f (Foto unten) kam 1952 auf die Messe, schaffte 14 Stundenkilometer, hatte drei Gänge und erstmals eine elektrische Anlage, also auch eine elektrische Zündung. Von 1952 bis 1959 wurden 550 Exemplare gefertigt. Sie war eine der beliebtesten Feldbahnloks der DDR. „Deshalb“, so Peter Erk, „gibt es noch relativ viele, wenn auch meist in bemitleidenswertem Zustand.“ Die drei Ns2f im Britzer Garten seien leicht zu bedienen, „fast störunanfällig“ und hätten einen minimalen Verbrauch, lobt Erk die Babelsberger Allrounder. Auch eine DS60 „LIA“ (Diema 2004) von der Muttenthalbahn ist im Einsatz. Es fahren zwei Züge zu je drei Wagen plus Gepäcklore. Ein Wagentyp wurde auf Gestellen des Feldbahnwagen-Herstellers Krupp-Dolberg der Marinebahn Labie aufgebaut, der andere auf Drehgestellen von Hf-Wagen des 1. Weltkriegs, auf denen später die Ziegelei Kodersdorf Muldenkipper aufbaute. Die jetzigen Waggons sind seitlich offene, überdachte Sommerwagen.

Erk sammelt die Loks, lässt sie in einer befreundeten polnischen Werkstatt aufarbeiten. Er baut alte Schmalspurstrecken ab, handelt mit gebrauchter Technik.



1318 Exemplare der Lokklasse Ns2: Diesellokomotiven für Spurweiten von 485 bis 760 Millimeter;



Peter Erk auf einer Ns2f von 1954

Fan der Schmalspurbahn

Das Lokammelvirus infizierte Peter Erk mit 14, als es die DDR noch gab. Der Junge lief immer auf Schmalspurgleisen, wollte selber eine Lok haben. Er überzeugte seine Eltern, Loks in einem Schuppen auf dem Familiengrundstück abstellen zu dürfen.

Seine erste Lok schwatzte er 1986 als 20-Jähriger einem volkseigenen Betrieb ab: eine Ns1 aus Babelsberg.

Anfangs hatte er keine Schienen und keine Idee, was er mit den Loks macht. Zu DDR-Zeiten musste er Schrott im Gewicht der Lok an die abgebenden Betriebe liefern. Der Schrotthandel war auch eine Fundgrube.

Sein Vater war Fleischermeister; den Job lernte Peter auch. Alles Mechanische und Schlossertechnische brachte er sich selber bei.

Zwischen 2000 und 120 000 Euro muss er für eine Lok bezahlen. „Jede Woche kommt eine dazu“, sagt er, aus Deutschland, der Schweiz, Frankreich, Südamerika... „Meine Frau“, sagt Erk, „hat sich daran gewöhnt.“

Seine Schwester betreibt neben der Anlage in Ilmenau ein Restaurant. Erks erste Schienen liefen noch als Kreis drum herum, doch der Wirtin war es zu laut, das Loktuten schon früh am Tag zu hören. Nur zu gerne weitete Erk sein Schienennetz aus.



Eine Babelsberger V10C der Olbersdorfer Grubenbahn: gebaut 1973, rund 100 PS stark und 24 km/h schnell. FOTOS (2): WIKIPEDIA



Babelsberg baute Schmalspurloks als Kriegsentschädigung für die Sowjetunion. Hier die GR336 der Kindereisenbahn Kiew.



Eine 3-gängige Ns2-Lok aus Babelsberg 1952 auf der Leipziger Frühjahrsmesse. FOTO: BUNDESARCHIV