



Bild 8, 9 und 10: Nicht wegen zuviel Wasserfassens der 99 252 steht hier die Walhallabahn unter Wasser, sondern anhaltende Regenfälle ließen die Donau über die Ufer steigen.

Foto: Sammlung C. Asmus



Bild 11: Hier fährt die 99 252 unter dem Baudenkmal „Walhalla“, das der Bahn ihren Namen gab, am Donau-Ufer entlang.

Foto: Bellingrodt



station Donaustauf wieder auf eigenem Bahnkörper geführt.

Hier in Donaustauf befanden sich ein festes Bahnhofsgebäude, die dazugehörigen Nebengebäude mit Güterschuppen sowie ein kleines Bahnbetriebswerk und die Betriebsleitung.

Für einige Jahre bestand zur Verbesserung der Verbindung zwischen Stadtamhof und der Stadt Regensburg eine private Pferdeomnibus-Linie. Durch die neu eingerichtete Donaudampfschiffahrt von Regensburg zur Walhalla erwuchs der Walhalla-Bahn allerdings schon nach wenigen Betriebsjahren eine starke Konkurrenz.

Im Jahre 1892 wurde auf der Strecke der Güterverkehr aufgenommen.



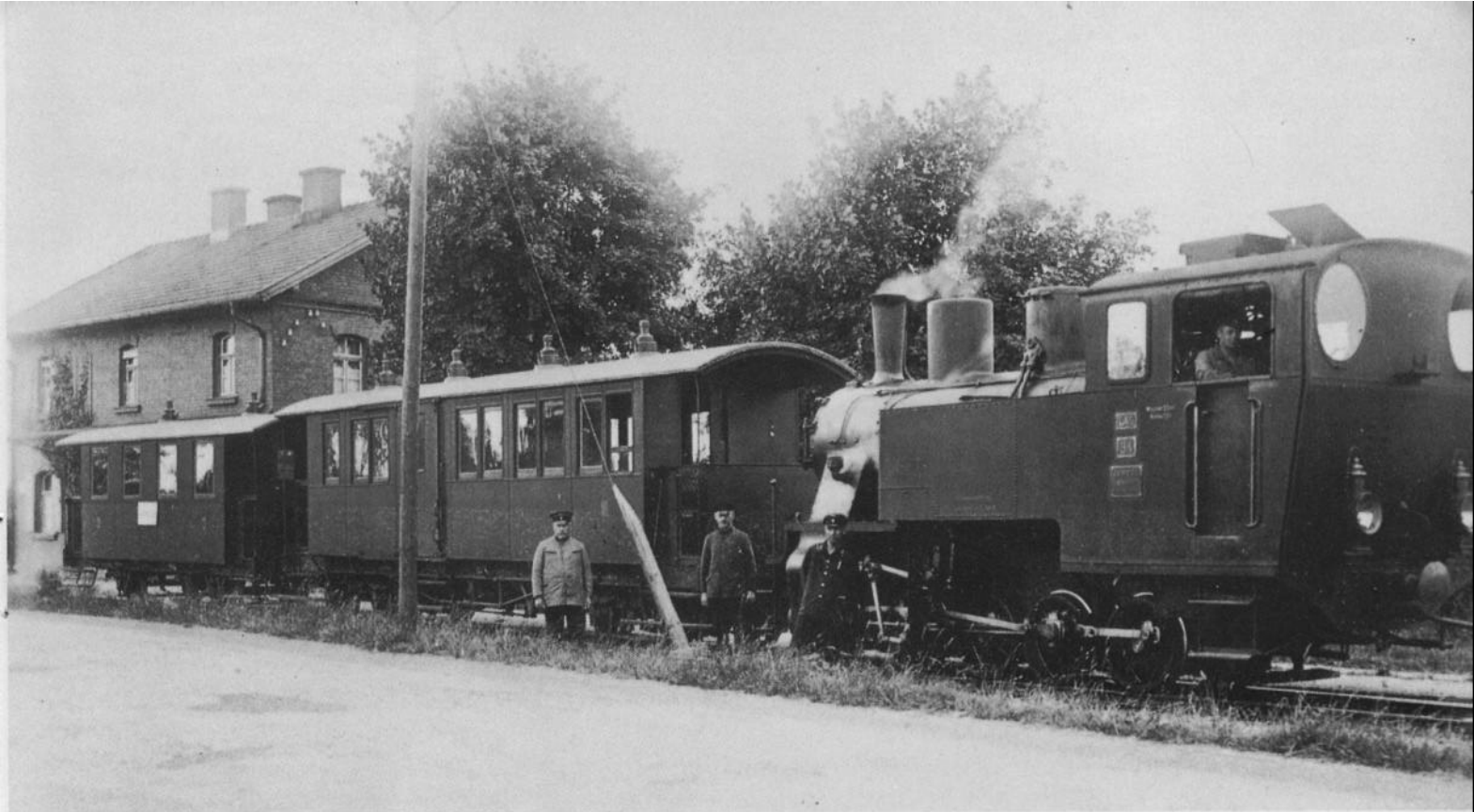


Bild 12: Wiederum aus alten Tagen stammt diese Aufnahme vom März 1932. Es zeigt eine weitere Lokbaureihe, die auf der Walhallabahn beheimatet war. Hier die LAG 64 in Donaustauf.
Foto: Sammlung Dr. Scheingraber

Der weitere Streckenausbau

Anfang der 90er Jahre des letzten Jahrhunderts zeigten sich die ersten Interessen für eine Verlängerung der Walhalla-Bahn von Donaustauf bis Wörth/Donau. Diesen Interessen standen jedoch große Hindernisse entgegen: so kam es, daß es von der am 18.12.1891 erteilten Projektierungskonzession noch bis zum 23.12.1900 dauerte, bis die Bau- und Betriebskonzession für die Verlängerung der Strecke nach Wörth a. d. Donau erteilt werden konnte. Die Neubautrecke wurde am 17.4.1902 begonnen und am 1.5.1903 der Betrieb eröffnet. Die Verlängerung betrug 14,7 Kilometer und lag ausschließlich auf eigenem Bahnkörper. Die stärkste Steigung betrug auf einem kurzen Stück 1,5 %, der kleinste Radius 100 m. Die

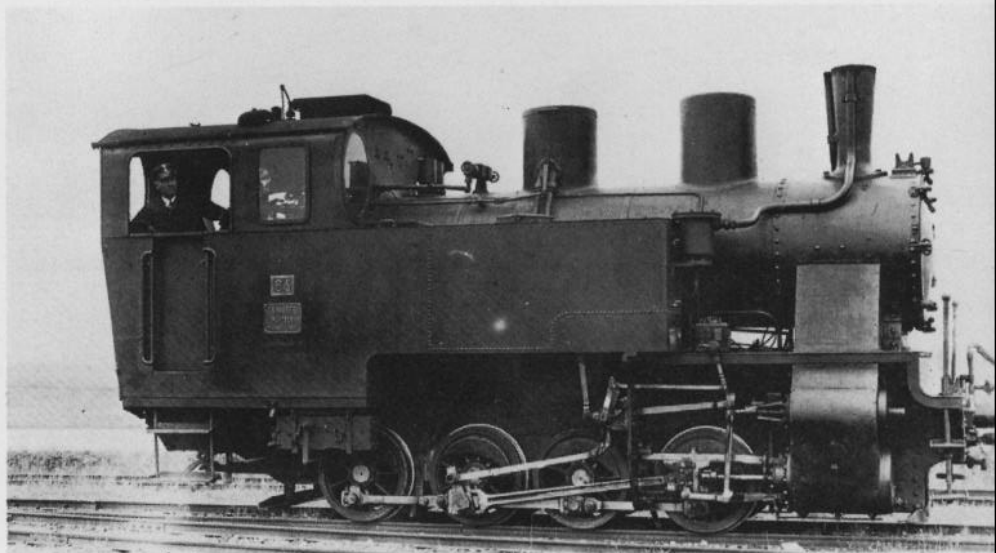
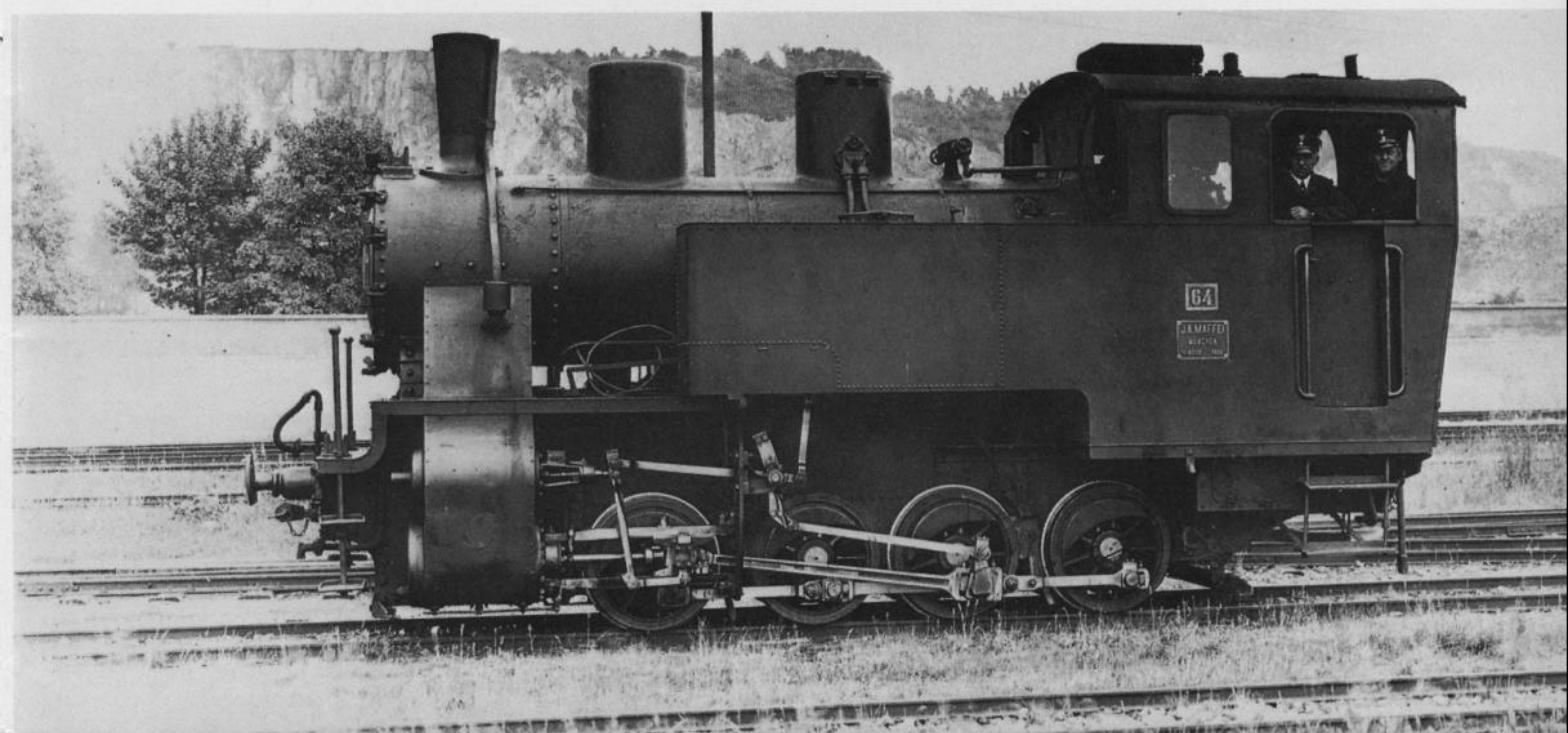


Bild 13 und 14: Etwa um dieselbe Zeit dürften auch diese Aufnahmen der LAG 64 entstanden sein.

Foto: Bellingrodt



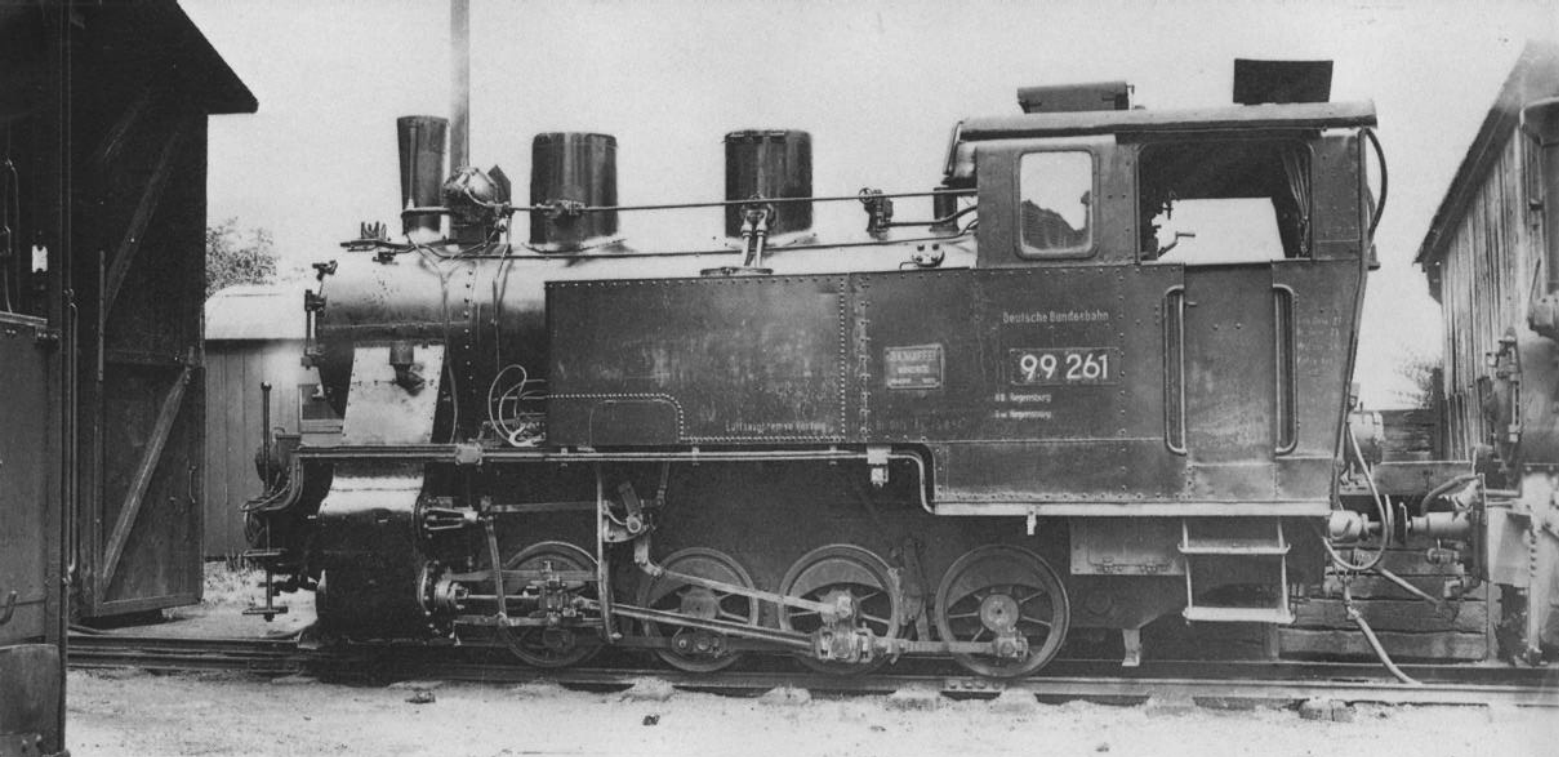


Bild 15: Hier die LAG 64 als 99 261 mit Bundesbahnbeschriftung. Mittlerweile hat die Lokomotive einen Generator und elektrische Beleuchtung erhalten. Dahinter ist noch die Rauchkammer der 252 oder 253 erkennbar. Der Kessel lag bei dieser Maschine wesentlich tiefer als bei der 261.

Foto: Bellingrodt

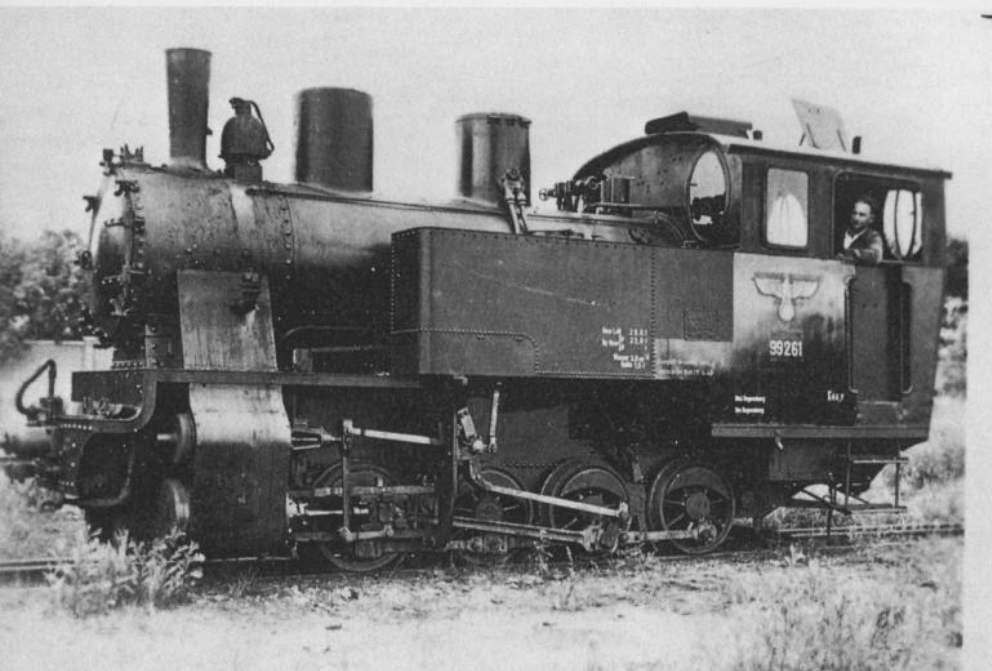


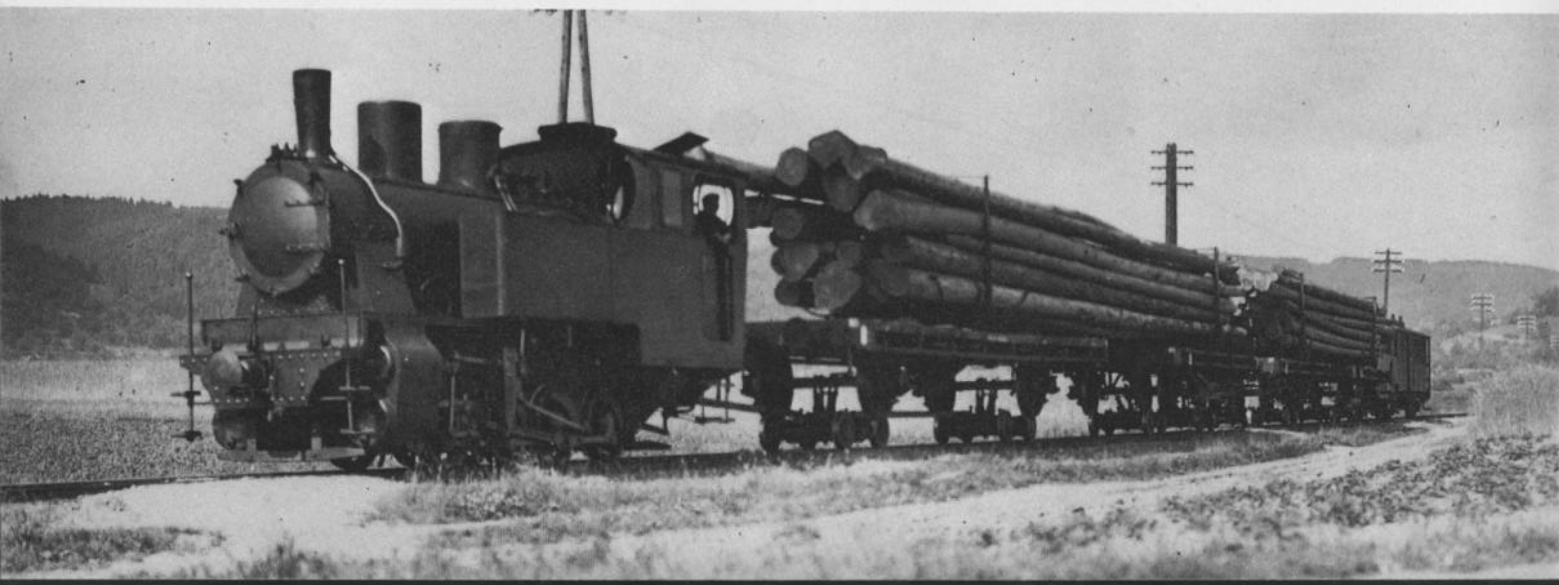
Bild 16: Dieses Bild zeigt die 99 261 mit „Pleitegeier“. Es muß also nach 1938 entstanden sein.

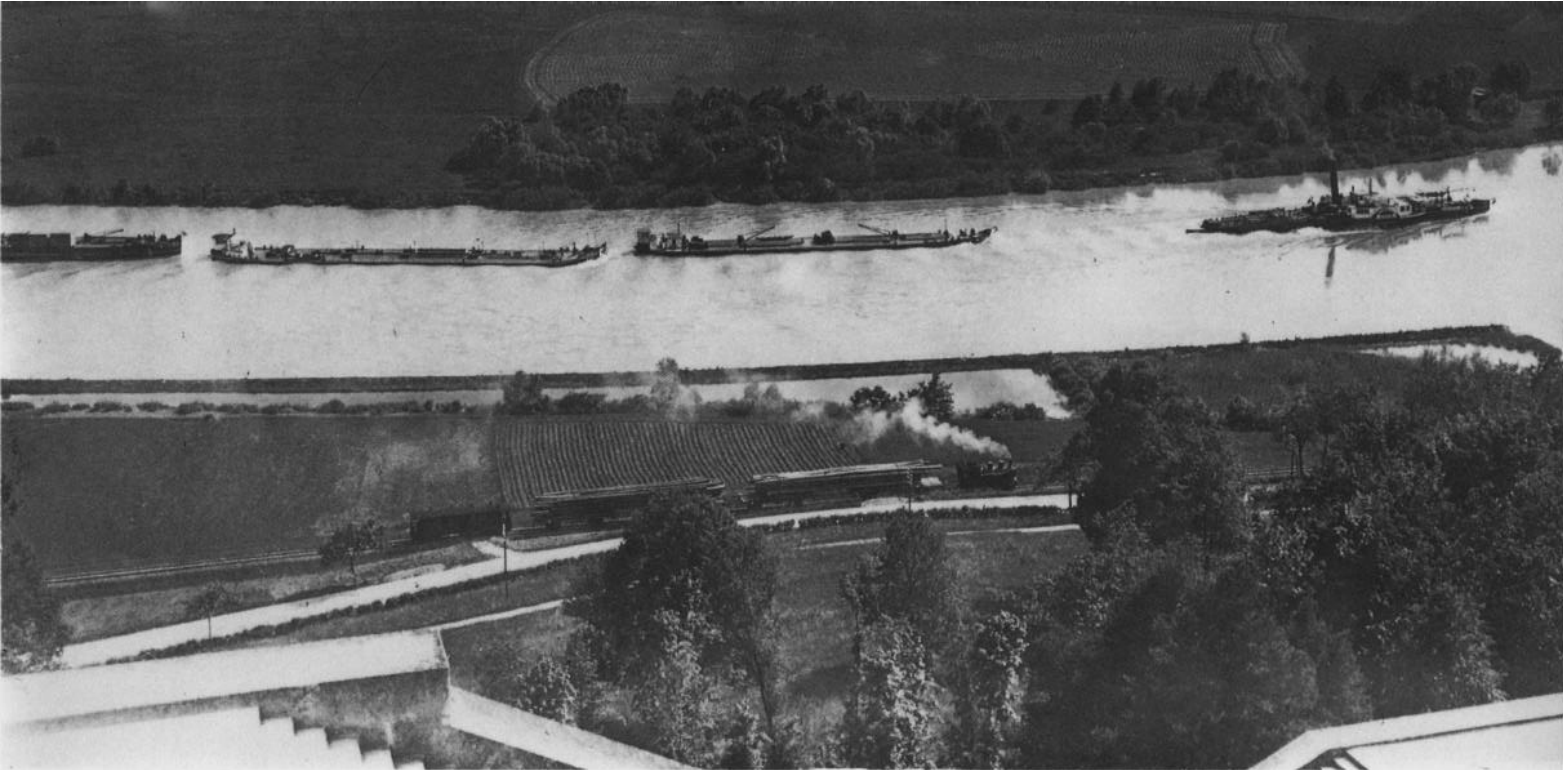
Foto: Dr. Scheingraber

Bild 17: Dieses Bild beweist, daß auch auf der Walhallabahn Rollbockverkehr stattfand. Am Zugende wird ein schmalspuriger Personenwagen mitgeführt.

Foto: Bellingrodt

nächsten Stationen nach Donaustauf waren Walhalla, Sulzbach, Demling, Bach, Freinhofen, Kruckenberg, Wiesent und als Endstation Wörth a. d. Donau. Die gesamte Strecke führte entlang der Donau, die südlich der Bahn mit mehr oder weniger Abstand ihren Weg Richtung Österreich nimmt. Anlagen für die Güterverladung waren in Sulzbach, Bach, Wiesent und Wörth eingerichtet. Diese Einrichtungen dienten überwiegend dem umfangreichen Holzversand und der Verladung von Flußspat. In der Endstation Wörth befanden sich neben dem Empfangsgebäude eine Güterhalle sowie Unterstellmöglichkeiten für Lokomotiven und Wagen. Die Hauptwerkstätte für die Fahrzeuge der Walhalla-Bahn befanden sich anfangs in Thalkirchen bei München. Erst nach Fertigstellung der nötigen Einrichtungen wurden sie nach Donaustauf direkt an die Strecke verlegt. Die Entwicklung des Verkehrs machte im Laufe der Jahre zahlreiche bauliche Änderungen an der Strecke notwendig. Als wesentliche Baumaßnahmen seien erwähnt: das Anschlußgleis zur Fabrik der Vereinigten Münchner Aktien-Ziegelei und Dachziegelwerke Zinns-Tag AG in Kareth, die im Jahre 1900 errichtet wurde. Im gleichen Jahr wurde der Bahnhof Walhallastraße durch eine Umladestelle von Meterspur auf Normalspur erweitert. Es wurde hierbei eine neue Umladestation mit den notwendigen Bauwerken, einem Lokschuppen und Portalkränen zum Umladen von Langholz gebaut. Ab 1903 erhielt dieser ausgebauten Bahnhof die Bezeichnung »Wal-





hallastraße Lokalbahnhof«.

Im Jahre 1906 bestanden Pläne zu einer Elektrifizierung der Bahnstrecke.

Ein weiteres markantes Datum war der 1.5.1911. An diesem Tag wurde der Rollbockverkehr zunächst zwischen Walhallastraße und Reinhausen eröffnet und ab 1912 bis Wörth a. d. Donau weitergeführt. Auch Donau-
stauf erfuhr in den folgenden Jahren wesentliche Erweiterungen der Bahnanlagen. So wurden eine neue Reparaturhalle, ein neues Maschinenhaus, eine Wasserstation und ein neuer Holzverladeplatz eingerichtet.

Seit dem Jahre 1924 verlangte die Stadt Regensburg die Stilllegung der Teilstrecke Stadtamhof—Reinhausen. Aus diesem Grunde kam es zu langwierigen Prozessen zwischen der LAG und der Stadt Regensburg, die letztendlich zu Ungunsten der LAG ent-
schieden.

Bild 18: Dieselbe Zugarnitur wie vorher, jedoch von den Stufen der Walhalla aus fotografiert. Es zeigt, wie nahe teilweise die Walhallabahn am Flußbett der Donau entlangführte.
Foto: Bellingrodt

Bild 19: Auch auf der Walhallabahn hielt die Neuzeit Einzug. Diese Diesellok V 29 im Bahnhof Regensburg—Reinhausen.
Foto: H. Grünbauer

Bild 20: Hier befährt die 99 253 nochmals ihre alte Strecke, die mittlerweile schon lange aufgegeben war, zu ihrem Denkmalsplatz vor dem Regensburger Bahnhof.
Foto: Sammlung H. Grünbauer





Bild 21: Eine der im Vorspann angekündigten Raritäten. Die E 1836 und die 01 123 auf der Mariaorter-Brücke vor Regensburg.

Foto: Sammlung C. Asmus

den wurden. Das Ergebnis war, daß ab 18.7.1933 die Züge nurmehr zwischen Reichenhausen und Wörth a. d. Donau verkehren konnten. Diese Streckenverkürzung war letzten Endes auch der entscheidende Grund für den Verkehrsrückgang und das ständige Defizit der Walhalla-Bahn. Zu einem weiteren Niedergang trug aber auch der von der Reichspost 1924 eingerichtete Busverkehr sowie der seit 1935 verstärkte Motorschiffsverkehr der Donauschiffahrt bei.

Kastenloks versahen den Dienst

Bei der Eröffnung der Walhalla-Bahn waren zwei Kastenlokomotiven mit den Nummern

LAG 13 und 14 der Bauart Bn 2 T vorhanden. Im Jahre 1895 kam eine weitere, gleichartige Lokomotive mit der Nummer 39 hinzu. Diese 3 Maschinen mit einer Leistung von je 50 PS stammten von der Lokomotivfabrik Krauss, München. Nachdem die Strecke bis Wörth verlängert worden war und damit der Verkehr anstieg, wurden weitere Loks erforderlich. Es wurden daher drei Lokomotiven der Bauart C 1n 2 T mit den Nummern LAG 61, 62 und 67 mit einer Leistung von 100 PS beschafft. 1910, als die Dampfstraßenbahn Ravensburg—Weingarten elektrifiziert wurde, sind zwei weitere Kastenloks mit den Nummern LAG 1 und 2 zur Walhalla-Bahn umstationiert worden. Sie waren von der gleichen Bauart wie die Lokomotiven 13, 14 und 39. Bereits im Jahr 1911

wurden die Loks aus der Erstbeschaffung mit den Nummern 13 und 14 ausgemustert, die Lokomotive mit der Nummer 39 im Jahr 1918 verkauft. Die von der Straßenbahn Ravensburg—Weingarten übernommenen Maschinen 1 und 2 blieben noch bis in das Jahr 1928 bei der Walhalla-Bahn im Dienst, dann wurden auch sie abgestellt. Die Lokomotive Nr. 2 wurde an die Zellstoff-Fabrik in Regensburg verkauft. In den Jahren 1921—1928 verkehrte für nur kurze Zeit eine preuß. T 31 auf der Walhalla-Bahn, die von der Nebenbahn Eisfeld—Unterneubrunn erworben worden war. 1928 ging diese Maschine an die Kleinbahn Wallersdorf—Münchshöfen.

Als letzte Neuanschaffung bekam die Bahn 1926 von Maffei eine moderne Heißdampf-Lo-

Bild 22: 118 025 im Hbf. Regensburg im Jahre 1970.

Foto: D. Kempf





Bild 23: 001 200 verläßt vor dem T 2228 Regensburg in Richtung Weiden. Aufnahmedatum: 3.6.1970.

Foto: D. Kempf

komotive der Bauart T 2h T mit der Nummer LAG 64, die für den Güterzugdienst gedacht war. 1938, als die LAG in die Reichsbahn überging, waren noch die Maschinen 61—64 und 67 vorhanden. Aus der LAG Nr. 61 wurde die 99 251, aus 62 die 99 253, aus der 64 die 99 261, aus der 67 die 99 252. Die Lok mit Betriebsnummer LAG 63 ex preuß. T 31 wurde, wie bereits erwähnt, 1928 verkauft und nicht mehr in das Schema der Deutschen Reichsbahn übernommen.

Zur Blütezeit der Walhalla-Bahn standen insgesamt 23 Personenwagen und 4 Packwagen

zur Verfügung. Sämtliche Wagen wurden von der Firma MAN gebaut.

Mitte der 30-er Jahre waren 13 gedeckte und 26 offene Güterwagen sowie 74 Rollböcke im Betrieb.

Alle Fahrzeuge der Walhalla-Bahn hatten Mittelpuffer und eine darunterliegende Polzenkupplung, bei der eine Kuppelstange mittels zweier Steckbolzen mit an den Fahrzeugen angebrachten Gabelstücken verbunden wurde. Die Züge waren mit einer Luftsaugbremse der Bauart Körting ausgerüstet.

Bei Auflösung der LAG im Jahre 1938 wurden

sämtliche vorher erwähnten Fahrzeuge von der Deutschen Reichsbahn übernommen, die den Betrieb nahezu unverändert weiterführte. Nach Ende des 2. Weltkrieges wurde auch diese Strecke von der Deutschen Bundesbahn übernommen und bis zum 31.12.1968 weiterbetrieben. An diesem Tag verkehrte der letzte Zug auf der Walhalla-Bahn.

Als Erinnerung an diese liebenswerte Kleinbahn wurde in der Nähe des Regensburger Hauptbahnhofes die Dampflokomotive 99 253, ehemalige LAG 62, als Denkmal aufgestellt.

C. Asmus

Bild 24: Die 001 181 steht vor dem P 2209 in Weiden Richtung Hof am 8.6.1972 abfahrtbereit.

Foto: D. Kempf





Nachruf — M + F-Feuerwehrprogramm

Leider hat M + F nun endgültig die Produktion eingestellt. Ich finde dies — wie sicherlich viele andere Modellbauer und Bastler auch — äußerst bedauerlich. Besonders Feuerwehrliebhaber wie mich trifft dies besonders schmerzlich, da dieser Sortimentszweig bei M + F noch relativ jung war und das Programm sehr vielversprechend begann.

Deshalb möchte ich einen kleinen Nachruf in

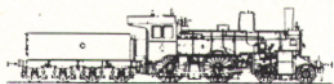
Form eines von mir umgebauten und gestalteten Fahrzeugs bringen.

Der hier abgebildete Einsatzwagen (Baujahr ca. 1963) ist als Rüstwagen Rw II-Öl auf der Basis eines MAN 450 H Allrad-Antrieb Kurzhaubers (Wicking HO Modell) von mir gebaut worden. An M + F Zurüstteilen verwendete ich für dieses Modell: Geräteaufbau, Dachgitter, Lautsprecher und Scheinwerfer. Der Radstand

des Industriemodells wurde entsprechend verkürzt und die Bereifung gegen Roco Minitank Geländereifen ausgetauscht. Auf dem Dach werden Plastiksäcke mit Ölbindemittel transportiert, wie es beim Vorbild oft üblich ist. Durch Notruf-Beschriftung und Nummernschilder wurde die Detaillierung abgerundet.

J. Gabel

MODELLBAHN-CENTER GOCKEL



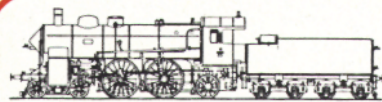
Jahnstraße 2 b
4000 Düsseldorf 1
Telefon 02 11 / 38 38 11

NEU

FACHGESCHÄFT FÜR MODELLBAHNEN UND ZUBEHÖR
AN- U. VERKAUF VON GEBRAUCHTWARE
Reparaturwerkstatt für alle Spurweiten

NEU

Anzeigenschluß
für Eisenbahn - Journal 5/81
15.9.1981



Modellbahnkiste

Neuware:

An- + Verkauf 30—50 %
unter Neupreis

Ihr Vorteil: Günstige Reparaturen, Garantie, viele Sonderangebote.

2 HH 76, Imstedt 31
Tel. (040) 2 20 64 28

2000 Norderstedt, Am Tarpenufer 6
Tel. (040) 5 27 04 94

2300 Kiel 1, Schülperbaum 2
Tel. (0431) 9 49 71

Modellbauetage



Fachgeschäft für Modellbahnen
und Modellbau

Roco—Günther—Liliput
Spur 0+1 auf Anfrage
RC-Revell RC-Schuco

Fachberatung · Reparaturen
Ersatzteile · Leseecke

NEU IN KOBLENZ
— gegenüber Kaufhof —

Werner Kratz · 5400 Koblenz
Löhrstr. 64 b · Tel. 0261/401639

UNSER ANGEBOT: über 100.000 Artikel aus vielen Hobby- und Freizeitbereichen.

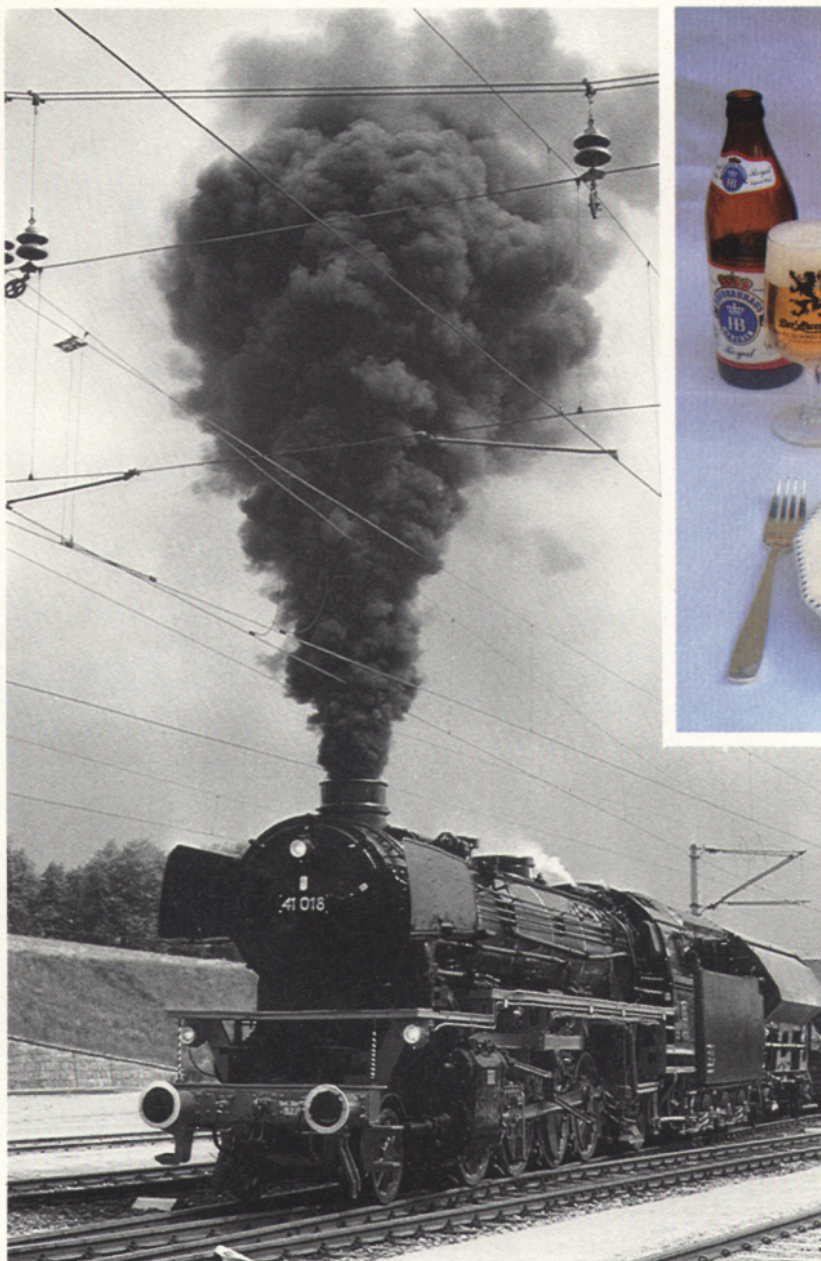
DIE GROSSAUSWAHL, die Sie schon lange suchen! Umfangreiche Info beinhaltet alles Wissenswerte (DM 5,— in kl. Bfm.). Mit Gutscheinen.

FREIZEIT- und HOBBY-VERSAND, Abt.: EJ, Linneper Straße 11, 5768 Sundern - 17, Telefon: 0 29 34 - 544 (Hans Dern jr.)

der bahnladen

unser farbiger eisenbahn-postkarten-bahnladen-kalender 1982 wartet auf sie in allen guten modellbahn-fachgeschäften, bahnhofs-buchhandlungen und fachbuchhandlungen. er kostet nur DM 7.80 (empf. verk.preis)

albrecht sappel, schleißheimer straße 90, 8000 münchen 40



Große Sonderfahrt mit Dampf

Im Lucullus-Expreß in's
schöne Österreich

Mit der österreichischen Gesellschaft für Eisenbahngeschichte und der Interessengemeinschaft 41 018 lädt der H. Merker Verlag zu einer herbstlichen Sonderfahrt am 11. Oktober 1981 ein.

Der Sonderzug »Lucullus-Expreß« fährt mit normaler DB-Lok-Bespannung und mit Schnellzugwagen der 30er Jahre von München bis Passau. In Passau wird er von einer ÖBB Ellok (wahrscheinlich 1145) in Empfang genommen.

So geht es dann weiter: Passau (deutsch/österreichische Grenze) mit 1145 bis Wels (Österreich), dann mit 41 018 ÖI und Schweizer Krokodil nach Neumarkt/Kallhamm. Weiter mit 41 018 — Ried im Innkreis, Hausruck-Gebirge, Attnang-Puchheim (Westbahnstrecke) nach Schärding. Von Schärding bis Passau nur Schweizer Krokodil. Es werden also sehr abwechslungsreiche Zugbespannungen mit viel Fotografiervarianten geboten. Scheinanfahrten für Tonbandjäger und viele Fotohalte für Fotografen

gehören selbstverständlich dazu.

Im Zug wird ein Buffet-Wagen mitgeführt, der für das leibliche Wohl aller Mitreisenden sorgt. Ein reichhaltiges, lukullisches »Kaltes Buffet« ist im Reisepreis bereits enthalten: wir servieren einen opulenten »Rustikalen Teller« mit geräuchertem Forellenfilet, Räucherlachs, Wachteileier, gegrilltem Spanferkel, Crevettensalat, Cantaloup-Melone, Katen-schinken, französische Flute usw. (der abgebildete Teller zeigt nur eine kleine Auswahl ...). Das Schönste daran ist: Sie können nachfassen, sooft Sie können !!!

Fahrpreis inkl. Essen, jeweils für Hin- und Rückfahrt

ab München
ab Passau

DM 126,—
DM 89,—

Abfahrt am Sonntag, den 11. Oktober 1981

ab München ca. 7.30 Uhr

ab Passau ca. 10.30 Uhr

Rückkehr nach Passau ca. 18.30 Uhr

nach München ca. 21.00 Uhr

Mitfahrt nur bei vorheriger Anmeldung durch Einzahlung des o. g. Fahrpreises bis spätestens 25. Sept. 1981. Ihr Einzahlungsbeleg ist Ihre »Fahr- und Platzkarte«, bitte bringen Sie ihn am 11.10. unbedingt mit. Nicht vergessen!

Einzahlungen bitte nur auf das Konto des H. Merker Verlages, PSA München, Kto. Nr. 57 199 - 802.

... und wenn es sich garnicht anders einrichten läßt, können Sie natürlich auch mit Scheck bezahlen ... Siehe Anmeldungs-vordruck auf Seite 39.



Bild 1: Zugkreuzung im Ernstthal. Das Personal der talwärts fahrenden 95 0043-0 begrüßt die Kollegen der bergwärts fahrenden 95 0004-2

Deutschlands letzte Länderbahn-Baureihe ausgemustert

Die Baureihe 95 ist nun auch bei der Deutschen Reichsbahn Geschichte geworden: schien es noch Mitte der 70er Jahre, als könne die Kraftprotze vom Rennsteig nichts aus dem Gleis werfen, so brachte 1980 das Massensterben für die Baureihe 95.

24 mit Ölhauptfeuerung ausgerüstete Maschinen besaß die Deutsche Reichsbahn, die alle im Bw Probstzella beheimatet waren. Ihre Stammstrecken waren Probstzella-Saalfeld und Probstzella-Sonneberg-Eisfeld. Einige Maschinen waren stets im Bw Sonneberg stationiert, einer Einsatzstelle des Bw Probstzella. Es hätte nicht viel gefehlt, und einige Maschinen der Baureihe 95 hätten ihren 60. Geburtstag feiern können, denn die ältesten bei der DR eingesetzten Maschinen (95 004, 005, 009, 010) stammten noch aus dem Jahre 1922:

95 001 - 95 010 Borsig 1922 Fabrik-Nrn.
11 105 - 11 114

95 011 - 95 018 Borsig	1923	Fabrik-Nrn.
		11 648 - 11 655
95 019 - 95 035 Hanomag	1923	Fabrik-Nrn.
		11 648 - 11 655
95 019 - 95 035 Hanomag	1923	Fabrik-Nrn.
		10 177 - 10 193
95 036 - 95 045 Hanomag	1924	Fabrik-Nrn.
		10 251 - 10 260

In früheren Ausgaben des Journals haben wir bereits ausführlich über die Baureihe 95 berichtet. So bleibt uns heute nur, uns einiger Fotos aus ihrem Einsatzgebiet zu erfreuen und den Gründen für ihre Ausmusterung nachzuspüren. Allerdings: wenn eine Lokomotive das stattliche Dienstalter von mehr als fünfzig Jahren erreicht hat, muß eigentlich kein Chronist nach Gründen für ihre Ausmusterung forschen. Nach den bei Eisenbahnverwaltungen üblichen Abschreibungsquoten haben die 95er schon lange »ihr Geld gebracht« und wä-

ren längst zur Verschrottung fällig gewesen. Ihr langes Überleben verdankt die Baureihe 95 nicht einer besonderen Vorliebe leitender Mitarbeiter der Deutschen Reichsbahn, sondern einer »Marktlücke« auf dem Triebfahrzeugsektor.

Erinnern wir uns: die Baureihe 95 war bei Borsig von der KPEV als Steilrampenlokomotive nach dem Vorbild der 1'E 1'-Tenderlokomotiven der Tierklasse für die Halberstadt-Blankenburger Eisenbahn (HBE) entwickelt worden. Ursprünglich sollte sie die Zahnradlokomotiven auf den preußischen Zahnradstrecken ablösen und den Reibungsbetrieb einführen. Daß das letztlich mit der pr. T 16¹ geschah, lag an der Dienstmasse der 95er, die für die Zahnradstrecken zu hoch war.

Das Streckennetz der DRG besaß aber in den Mittelgebirgen viele Steilrampen, die Vorspann- oder Schiebedienste erforderten.



Bild 2: Die BR 95 fährt, am Stellwerk vorbei, mit ihrem Personenzug in den Bahnhof Lauscha. Oktober 1979.

Die neigungsreichen Strecken im Thüringer- und Frankenwald hatten zur Zeit der DRG die Entwicklung einer speziellen Gebirgslokomotive durchaus gerechtfertigt.

Die nach dem Krieg bei der Deutschen Reichsbahn verbliebenen Strecken wurden, wo es sich lohnte, elektrifiziert (Rübelandbahn im Harz). Gestiegenes Verkehrsaufkommen auf der durch die Grenzziehung bedeutungsvoll gewordenen Strecke Saalfeld—Probstzella—Sonneberg verhalfen der BR 95 zu einem neuen Einsatzgebiet, weil die bisher dort verkehrenden Maschinen der Baureihe 93⁵—12 zu schwach waren, schwere Schleppenderlokomotiven hingegen weder in Probstzella noch in Sonneberg wegen zu kleiner Drehscheiben

wenden konnten. Die Entwicklung einer speziellen Diesellokomotive für die krümmungs- und neigungsreichen Strecken des Thüringer Waldes war ebenso ökonomisch unverträglich wie die Elektrifizierung der Strecke. Also fuhr man mit der Baureihe 95, durch teilweise neue Kessel und Ölhauptfeuerung modernisiert, solange es ging.

Die aus Rumänien importierten Diesellokomotiven der Baureihe 119 waren nicht als Ablösung für die Baureihe 95 konzipiert, aber sie schienen am ehesten von allen bei der DR verfügbaren Diesellokbaureihen geeignet, die Ablösung übernehmen zu können. Die 119 hat, wie jede Diesellok, gegenüber der Dampflok zwei Nachteile: fehlende Überlastbarkeit und

mangelhafte Elastizität auf Steigungen im unteren Geschwindigkeitsbereich.

Die Baureihe 95 ist nicht an der Energieverwertung gestorben, denn letztlich ist es wohl gleich, ob schweres Heizöl oder Dieseldieselkraftstoff eingesetzt wird. Die Baureihe 95 starb an Altersschwäche. Nach mehr als 50 Jahren Einsatzzeit kommt unweigerlich der Zeitpunkt, wo Ersatzteile knapp werden und ihre Neuanfertigung finanziell nicht mehr vertretbar ist. Zweifellos könnte die Deutsche Reichsbahn auch heute noch jeden Radstern gießen und jede beliebige Treib- und Kuppelstange schmieden lassen. Über Traktionswandel ist viel polemisiert worden. Nun ist ihm auch die letzte deutsche Länderbahnlokomotive zum





◀ Bild 3: Auf der Strecke Eisfeld/Sonneberg fährt die 95 0045-5 im Oktober 1979 mit ihrem Personenzug.

Bild 4: Die 95 0040-6 mit dem Dg 54 4411 am 20.5.1980 bei Sonneberg, Strecke Eisfeld/Sonneberg. Solch lange Güterzüge bewältigte die BR 95.

Opfer gefallen, aber niemand, der den Eisenbahnbetrieb kennt, wird es als einen Sieg von Verdieselungsfanatikern über die Dampflokomotive werten.

Die 95er waren in ihren letzten Betriebsjahren, speziell seit dem Umbau auf Ölhauptfeuerung, beachtlichen Belastungen ausgesetzt. Denken wir nur an die enorme Feuerraumbelastung, die die Ölfeuerung verursacht. Zwar bedeutete der Einsatz ölgefeuerter Maschinen keine Erhöhung der Grenzlasten, aber er erlaubte ein ständiges Fahren im Grenzlastbereich und an der Kesselgrenze. Das wiederum bedeutete eine Grenzbeanspruchung des Triebwerkes mit den daraus resultierenden, unvermeidbaren Folgen wie Stangenbrüche, Nabenrisse, Speichenbrüche, Lagerschäden. Die Maschinen kamen immer häufiger zu außerplanmäßigen Schadgruppen ins Raw Meiningen, und die Probleme, sie wieder instandzusetzen, wurden immer größer. Ende 1980 waren dann, von zwei Ausnahmen abgesehen,

die Ausmusterungsanträge für alle Maschinen der Baureihe 95 gestellt.

Zerlegt wurden bisher folgende Maschinen:

95 0005-9	Januar 1981
95 0010-9	September 1980
95 0023-2	April 1980
95 0024-0	Dezember 1980
95 0025-7	September 1980
95 0029-9	September 1977
95 0030-7	November 1980
95 0036-4	April 1980
95 0037-2	August 1978
95 0045-5	Dezember 1980

Es wird uns etwas fehlen zwischen Gräfenenthal und Lauscha, und das Nageln des 199er Diesels wird es uns nicht ersetzen können. Die 95 0028-1 soll erhalten bleiben. Vielleicht dröhnt eines Tages wieder der Wald, wenn diese Maschine von Gebersdorf nach Schmiedefeld hinaufsteigt.

Manfred Weisbrod

Das Modell der 95 011

»Bullig und reichdetailliert«, das ist der erste Eindruck nach dem Auspacken der 95 011, die Liliput im exakten Maßstab von 1:87 geschaffen hat. Bei der Entnahme der Lok ist aber äußerste Vorsicht geboten: nur zu leicht brechen die filigranen Handräder an den Domen ab. Weitere feine Einzelteile wie Leitern, Signahalter, Griffstangen, Tritte, Kolbenstangenschutzrohr und Bremsschläuche zur Selbstmontage liegen jeder Packung bei.

Das Modell hat ein hohes Eigengewicht, der Rahmen und die Vorratsbehälter sind aus Metall-Druckguß, nur der Kessel und der obere Teil des Führerhauses bestehen aus Kunststoff. Auch ohne Haftreifen verfügt die Maschine über eine beachtliche Zugkraft. Sauber, vorbildgetreu und matt ist das Treib- und Steuerungs-Gestänge. Hier hat Liliput bereits vor Jahren richtungsweisende Pionierarbeit geleistet.









Bild 5 (linke Seite oben): Eine 95er Impression. Im letzten Tageslicht fährt die 95er mit ihrem Personenzug auf der Strecke Sonneberg/Eisfeld bei Sonneberg West.

Bild 6: So sieht es aus, wenn die Ölhauptfeuerung unsachgemäß gezündet wird. Für den Fotografen ließ sich das Personal der 95 0027-3 im Lokbahnhof Sonneberg schon einmal zu diesem Show-Effekt bewegen.

Bild 7: 95 0024-0 befährt den Viadukt. Darunter das Tal, das man „Im finsteren Grund“ nennt. Aufgenommen im November 1976.

Bild 8: Auch hier wurde für den Fotografen eine unsachgemäße Zündung der Ölhauptfeuerung imitiert. Aufgenommen in Saalfeld. **Foto: P. Köppel**

Der kräftige Antriebsmotor nimmt einen großen Teil des Raumes im Führerhaus ein, die Schwungmasse auf dem hinteren Wellenende ragt in den Kohlenkasten hinein. Über ein Schnecken- und ein Stirnradgetriebe wird die zweitletzte Kuppelachse angetrieben. Die Kraftübertragung auf die anderen Achsen erfolgt über die Kuppelstangen. Alle Achsen haben Seitenspiel, die letzte Kuppelachse ist abgefedert. Die Lokomotive läuft außerordentlich weich und leise. Trotz einer hohen Endgeschwindigkeit hat die Maschine aber auch sehr gute Langsamfahreigenschaften. Gut gelöst ist die Lichtführung zu den vorderen freistehenden Laternen, bei höherer Fahrspannung wird die Pufferbohle allerdings durchstrahlt.

Neben den vielen extra angesetzten Leitungen und Armaturen hat das Modell auch Federpuffer erhalten, die bei Liliput schon zur Standardausrüstung zählen. Sauber und makellos sind die Lackierung und die Beschriftung. Entsprechend ihres ersten Einsatzgebietes trägt die Lokomotive die Anschriften Rbd Stuttgart und Geislingen. Über 11 Jahre lang versah die Maschine hauptsächlich den Schiebedienst auf der Geislinger Steige am Alaufstieg. Sie verblieb während ihrer ganzen Dienstzeit auf dem heutigen Gebiet der Bundesrepublik Deutschland und wurde im Jahr 1956 in Aschaffenburg ausgemustert.

HO





Bild 9: Die 95 0024-0 befährt den Teufels-
holz-Viadukt über
die »Nasse Delle«
zwischen Lauscha
und Oberlauscha.
Die Aufnahme ent-
stand an einem Tag
zwischen dem 27.
und dem 31. August
1977.

Bild 10: Mit der 95
011 schuf Lilliput
wieder ein Spitzen-
modell in der Bau-
größe HO.

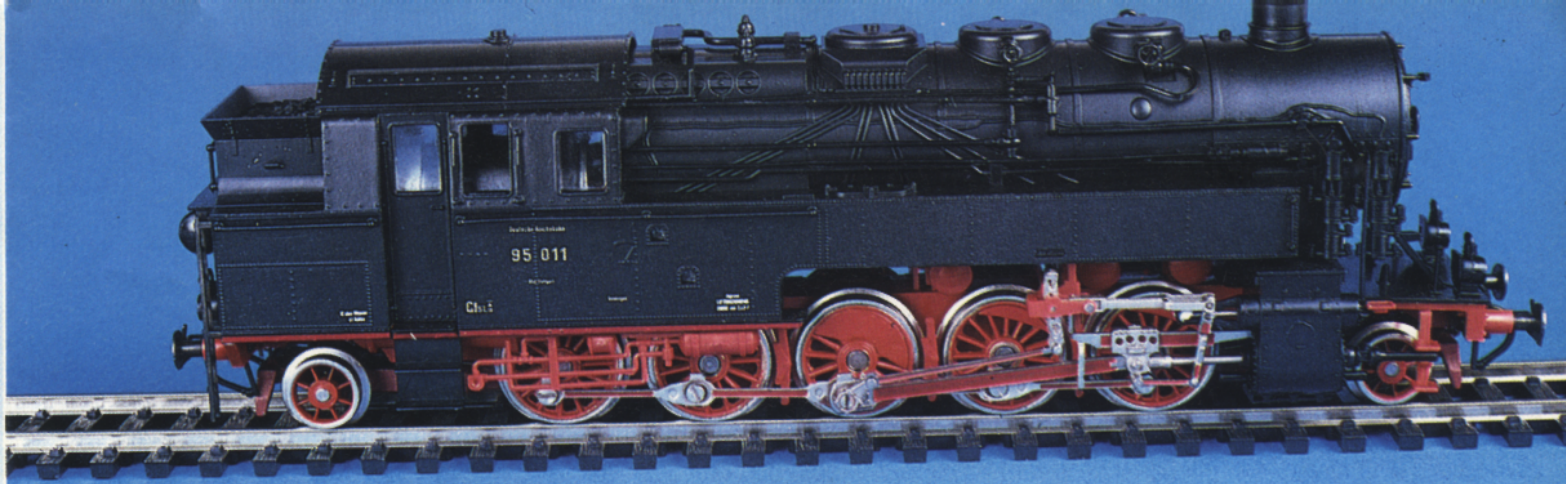


Bild 11: Die 95 011 von Lilliput.

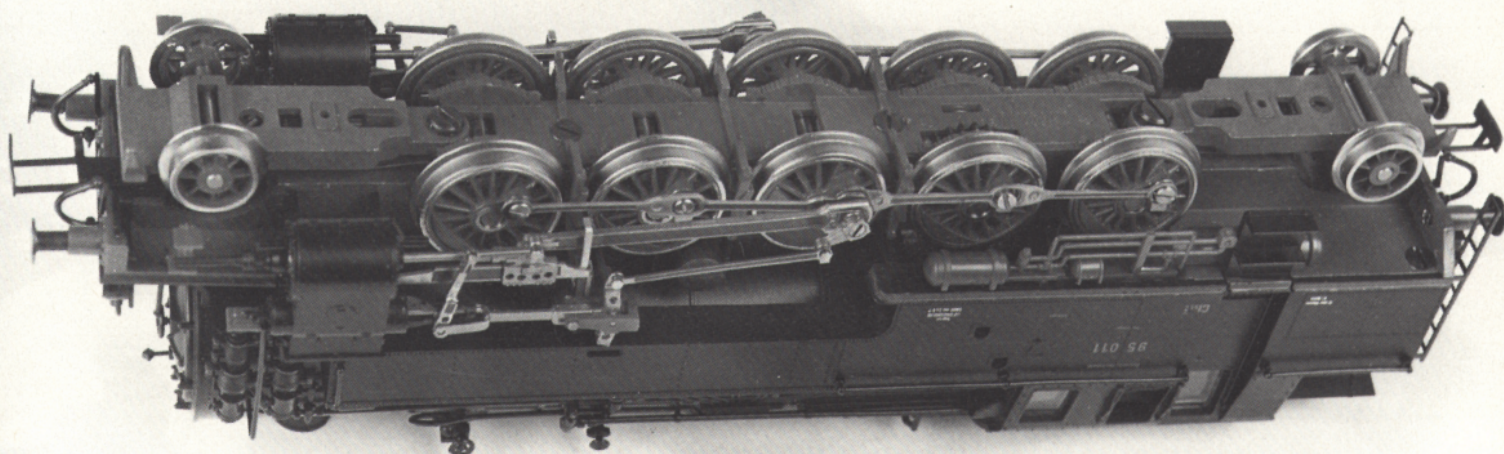


Bild 12: Ein Blick auf die Unterseite zeigt die solide Arbeit. Direkt angetrieben wird die vorletzte Kuppelachse.

Bild 13: Mit ihrem Detailreichtum und dem erstklassig ausgeführten Steuerungsgestänge wird die BR 95 auch hohen Ansprüchen gerecht.

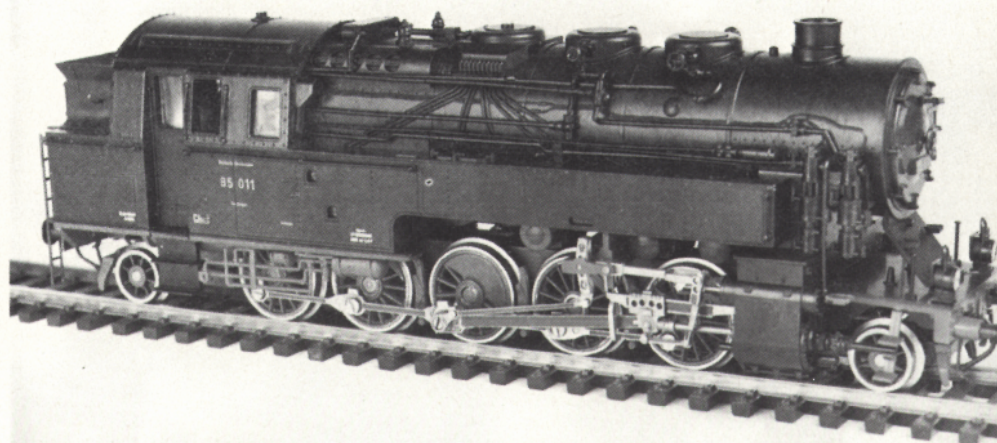
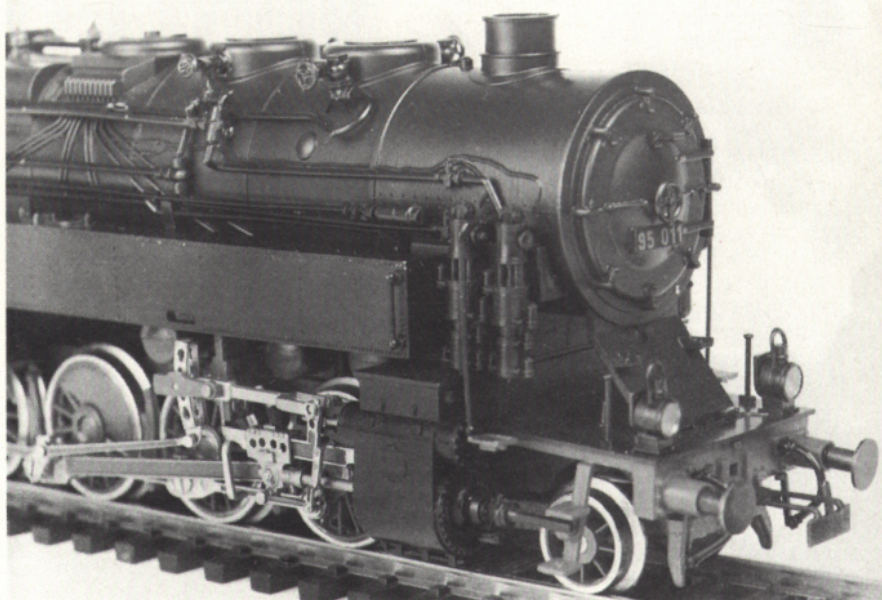
Bild 1 und 6: M. Weisbrod

Bild 2, 3, 4, 5, 7 und 9, Poster und Titelbild: J. Nelkenbrecher

Bild 10, 11, 13 und 15: HJO

Bild 15: Das ist die BR 95 in DB-Ausführung, die uns unmittelbar vor Redaktionsschluß noch erreichte.

Bild 14: Die 95 von der Lokführerseite macht mit ihrem bestens detaillierten Kessel und den extra angesetzten Teilen einen hervorragenden Eindruck.





Das Ende vom Ende

Von den Altbau-Elektrolokomotiven der Bau-reihen 116 und 117 zählten am Ende des Jah-res 1974 noch 8 Fahrzeuge der Reihe 116 und 14 Exemplare der Reihe 117 zum Bestand der Deutschen Bundesbahn. Die Heimat-Bahnbe-triebswerke waren Freilassing bzw. Augsburg. Bereits ein Jahr später gab es nur noch die Hälfte dieser Maschinen. In der Bestandsliste vom 31.12.1978 waren es dann nur noch die Lokomotiven 116 009, 117 106 und 117 113. Die meisten der ausgemusterten Maschinen der Baureihe 117 waren noch vorhanden und zum Teil im AW München-Neuaubing abgestellt. Privater Initiative ist es zu danken, daß die 116 009 erhalten blieb. Einen sicheren Platz

fand auch die 117 113, sie kam nach Neustadt/Weinstraße in die Obhut der Deutschen Ge-sellschaft für Eisenbahngeschichte.

Allen anderen Fahrzeugen konnte das Schick-sal von Schrottllokomotiven nicht erspart wer-den. Betriebsunfähig abgestellt setzten sie zu-nächst noch weiteren Rost an und büßten ei-nen Teil ihrer Inneneinrichtung ein. Im Juli dies-es Jahres traten sie ihre letzte Fahrt zur Ver-schrottung nach Trier an. Zu einem Lokzug zu-sammengestellt, verließen acht Maschinen ih-re bayerische Heimat. Es waren die Fahrzeuge 117 004, 105, 107, 108, 110, 115, 116 und die 116 020. Im großen Ellok-Bw Kornwestheim war ein Zwischenhalt eingeplant. Hierbei bot sich

die Gelegenheit, einen Teil der Lokomotiven zu fotografieren. Der Zug war direkt neben der Lokleitung abgestellt. Um den Betriebsablauf nicht zu stören, konnten nur vier Lokomotiven im Freien abgestellt werden, die vier anderen fanden Platz in der großen Halle.

Nach der Nachschau und dem Abschmieren aller Lager war es dann soweit, kurz nach 1.00 Uhr begann am 14.7.1981 die Fahrt der letzten Etappe nach Trier. Dies war das Ende von zwei sehr markanten Baureihen deutscher Elektro-lokomotiven aus der Reichsbahnzeit.

HO



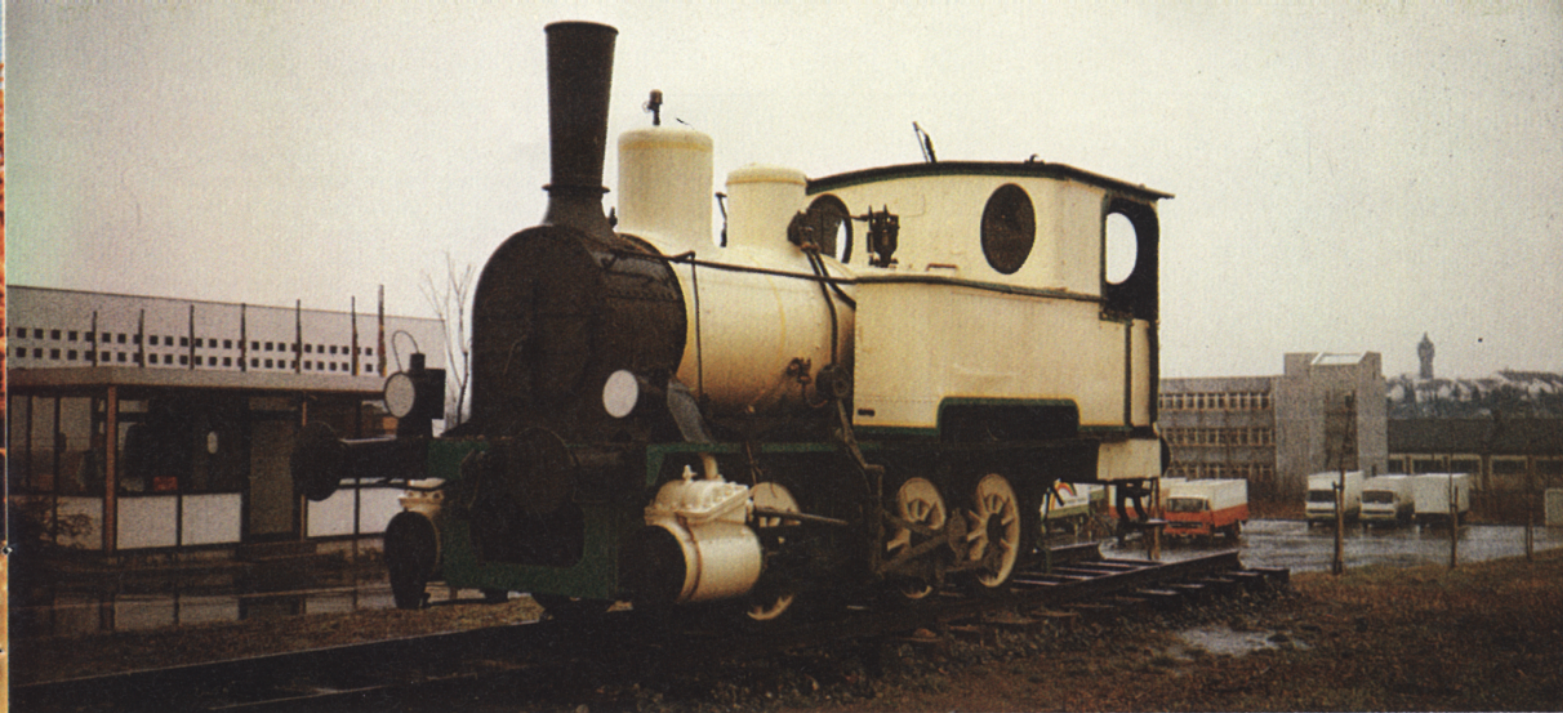
Bild 1: In der Zeit zwischen der Ausmusterung und dem Ab-transport hatten die Maschinen viel Rost angesetzt, einige Scheiben und einen Teil ihrer Inneneinrichtung verloren.

Bild 2: Auf der Fahrt nach Trier wurde im Bw Kornwestheim eine Pause eingelegt. Vier Maschinen der BR 117 standen im Freien, drei weitere der selben Reihe und die 116 020 be-fand sich dahinter in der großen Halle.

Bild 3: Das Anschriftenfeld der 117.

Fotos: HJO





Bayern-Journal

D VII wieder aufgetaucht

Es ist unglaublich, aber wahr: außer der bayerischen D VI ist auch eine bayerische D VII erhalten geblieben!

Die kleine Lokalbahnlok hat alle Wirren überdauert, und obwohl sie schon 1962 im Bw Würzburg zum Verschrotten abgestellt war (HJO hat sie damals fotografiert), existiert sie tatsächlich noch, wenn auch in einem recht fragwürdigen Zustand. Unser Leser **Hans-Peter Schramm** hat die Lokomotive wieder ausgegraben und am 19. Juni dieses Jahres hat sie **Hans Laudahn** fotografiert. Die Maschine steht heute in Wiesbaden beim Tengelmann-Großmarkt in der Hasengartenstraße und dient als Blickfang. Leider hat die Maschine, anscheinend durch Kinderhand oder Rowdies, stark gelitten (abgerissene Laternenbügel, ausgeschlagene Lampenspiegel usw.).

Die Lok hatte ursprünglich die Nummer 98 7658 und stammt von Krauss & Comp., wo sie 1892 unter der Fabrik-Nr. 2562 gebaut wurde. Unseres Erachtens gehört diese Maschine in ein Museum und nicht auf den Spielplatz. Fahren wird sie bestimmt nicht mehr, aber als Erinnerungsstück an die gute alte bayerische Lokbahnzeit kann sie immer noch dienen. Vielleicht ergibt sich die Möglichkeit, daß durch die Initiative von Eisenbahnfreunden diese Lokomotive erhalten bleibt. Es muß ja nicht immer gleich eine S 3/6 sein, wie sie z.B. vor den Werkstoren von Krauss-Maffei in München-Allach aufgestellt ist.

Wir wären dankbar, wenn uns Leser, die im Raum Wiesbaden zu Hause sind, bei schönem Wetter ein paar gute Dias von dieser Lokomotive anfertigen könnten. Dieselbe Bitte möchten wir an Leser in Duisburg richten: wer kann

im Bw Duisburg-Wedau die 89 801 für uns in Farbe (Farbdia), nach Möglichkeit alle Ansichten, fotografieren?

Die Redaktion

Die Gattung D IX

Für die Beförderung leichter Personenzüge setzte die Königlich Preußische Eisenbahn-Verwaltung KPEV bereits seit Beginn der acht-

ziger Jahre kleine, zweifach gekuppelte Tenderlokomotiven mit vorderer oder hinterer Laufachse mit gutem Erfolg ein. Vor allem auf der Stadt- und Ringbahn von Berlin hatten die flinken Maschinen die Hauptlast des Personenverkehrs zu tragen.

Gegen Ende der achtziger Jahre ergab sich in Bayern ein Bedarf an leistungsfähigen Tenderlokomotiven für die neue Strecke Reichenhall—Freilassing—Salzburg. Neben den Ma-

Bild 1: Die bayerische D VII, ehemalige Reichsbahnnummer 98 7658 in Wiesbaden im Frühjahr 1981 wieder entdeckt.

Foto: H. P. Schramm

Bild 2: Am 19.6.1981 hat sie auch unser Leser H. Laudan fotografiert. Es sieht so aus, als wenn die Lokomotive in den neuen Bundesbahnfarben „oceanblau/beige“ lackiert wäre!!!

Bild 3: Eine echte Rarität ist dieses alte Foto der Lokomotive ROTH, dem ersten Exemplar der Gattung D IX, erbaut von Maffei im Jahre 1888 mit der Fabrik-Nr. 1484.

Foto: Sammlung Asmus

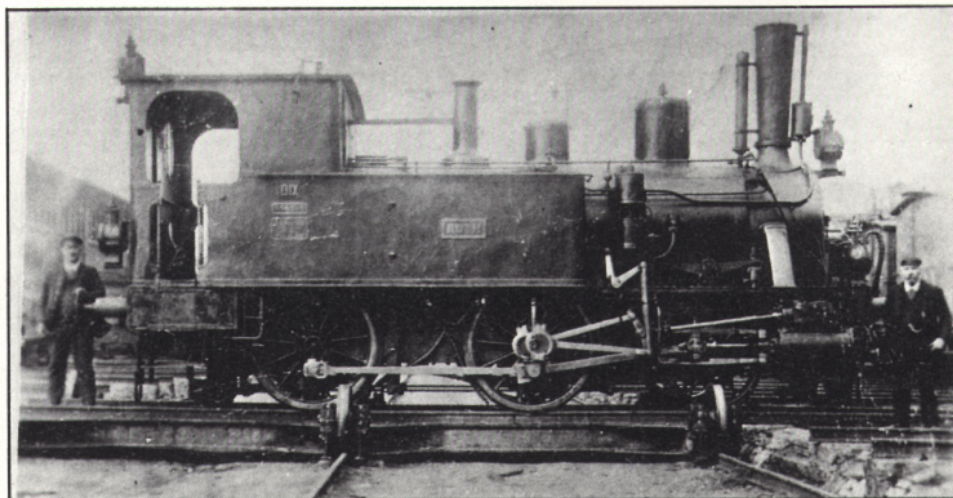




Bild 4: Ankunft des Personenzuges im Bahnhof Schleißheim, geführt von einer Lokomotive der Gattung D IX. Das Ereignis lockte das gesamte Personal auf den Bahnsteig.
Foto: Sammlung Asmus

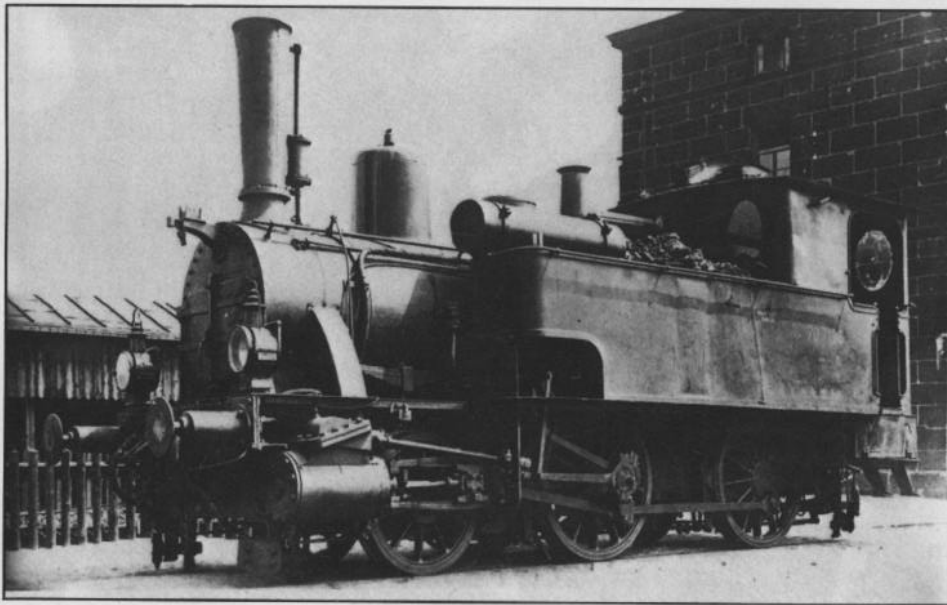


Bild 5: Stolz präsentiert sich diese D IX dem Fotografen, korrekt mit der Kuppelstange in unterer Stellung. Es ist die 70 7126 des Baujahres 1896.
Foto: Sammlung H. Merker

schinen der Gattung D VIII, mit einer Höchstgeschwindigkeit von nur 45 km/h, die Krauss in München ab 1888 lieferte, sollten auch noch schnellere Lokomotiven für den leichten Personenverkehr beschafft werden.

Einen Auftrag zur Entwicklung solcher Fahr-

zeuge hatte die Lokomotivfabrik von J. A. Maffei in München erhalten. In Anbetracht des noch bescheidenen Verkehrsaufkommens hielt man zweifach gekuppelte Maschinen für ausreichend. Bei einem Treib- und Kuppelrad-

ge Höchstgeschwindigkeit auf 65 km/h festgesetzt werden. Alle Achsen, auch die vordere Laufachse mit einem Durchmesser von 1040 mm, waren fest im Rahmen gelagert. Die Blattfedern der Laufachse waren über dem Rahmen angeordnet, jene der Treib- und Laufachse lagen unter den Achslagern und waren über Ausgleichshebel miteinander verbunden.

Eine erste Bauserie von fünf Fahrzeugen mit den Fabrik-Nr. 1484 bis 1488 war im Jahr 1888 in Dienst gestellt worden. Fünf weitere Maschinen, Fabrik-Nr. 1578 bis 1582 lieferte Maffei im Jahr 1890. In der Reihenfolge ihrer Inbetriebnahme erhielten sie die Bahn-Nr. 172, 116, 96, 46, 144 und 969 bis 973. Zusätzlich waren noch die Namen ROTH, AISCH, MINDEL, WÖRNITZ, LEIPZIG, WACHSENSTEIN, RIGI, PILATUS, PFÄNDER und GAISBERG angeschrieben. Von 1892 bis 1899 wurden noch weitere 45 Exemplare in Betrieb genommen. Alle Lokomotiven stammten von Maffei und trugen die Fabrik-Nr. 1674 bis 1681, 1824 bis 1848 und 1958 bis 1969. Ohne zusätzliche Namensschilder hatten sie die Bahn-Nr. 1931 bis 1960 und 2101 bis 2115 erhalten.

In ihrer Bauausführung unterschieden sich die Lokomotiven nur geringfügig. Der Zylinderdurchmesser mit 330 mm und der Kolbenhub mit 500 mm blieben unverändert.

Die Verdampfungsheizfläche wurde von 60,5 auf 62,5 m² vergrößert. Ursprünglich hatten die Vorratsbehälter ein Fassungsvermögen von 4,1 m³ Wasser und 1,1 t Kohle. Ab der Fabrik-Nr. 1674 des Baujahres 1892 konnten die Maschinen dann 5,2 m³ Wasser und 1,5 t Kohle mitführen. Durch diese Änderungen stiegen dann auch Leer- und Dienstgewicht allmählich auf 26,5 bzw. 35,6 t an. Diese Fahrzeuge waren schon bei Ablieferung mit einer Westinghouse-Bremse ausgerüstet, deren Luftkessel auf dem vorderen Bereich der Wasserkästen lagen.

Die ersten 10 Maschinen hatten dagegen noch dampfgespeiste Klotzbremsen und Gegen Druckbremsen. Später wurden auch sie umgerüstet.

Charakteristisch für alle Lokomotiven der Gattung D IX waren die zweiflügelige, im oberen Bereich abgeflachte Rauchkammertür, die kurze Treibstange und die vor der Laufachse angeordneten Zylinder des Naßdampftriebwerks. Der Kreuzkopf hatte eine zwischienige Führung erhalten, die außenliegende Steuerung entsprach der Bauart Stephenson mit Flachschiebern.

Der aus zwei Schüssen genietete Kessel trug vorne einen hohen Dampfdom, in der Mitte ei-

Bild 6: Frisch versorgt mit allen Vorräten wartet die D IX mit der Bahn-Nr. 1953 in einem bayerischen Bw auf den nächsten Einsatz.
Foto: Sammlung Dr. Scheingraber

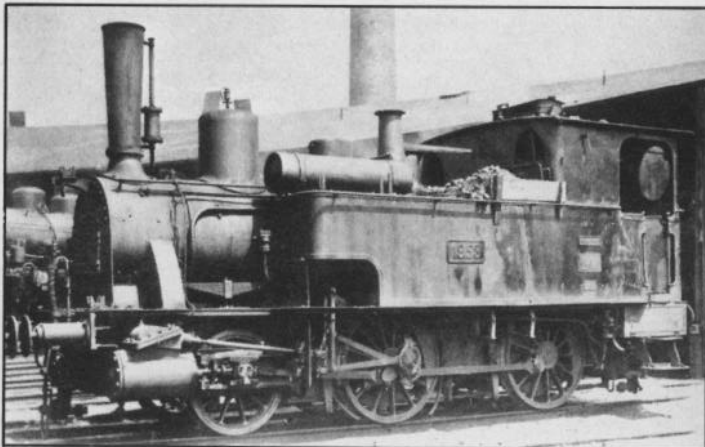
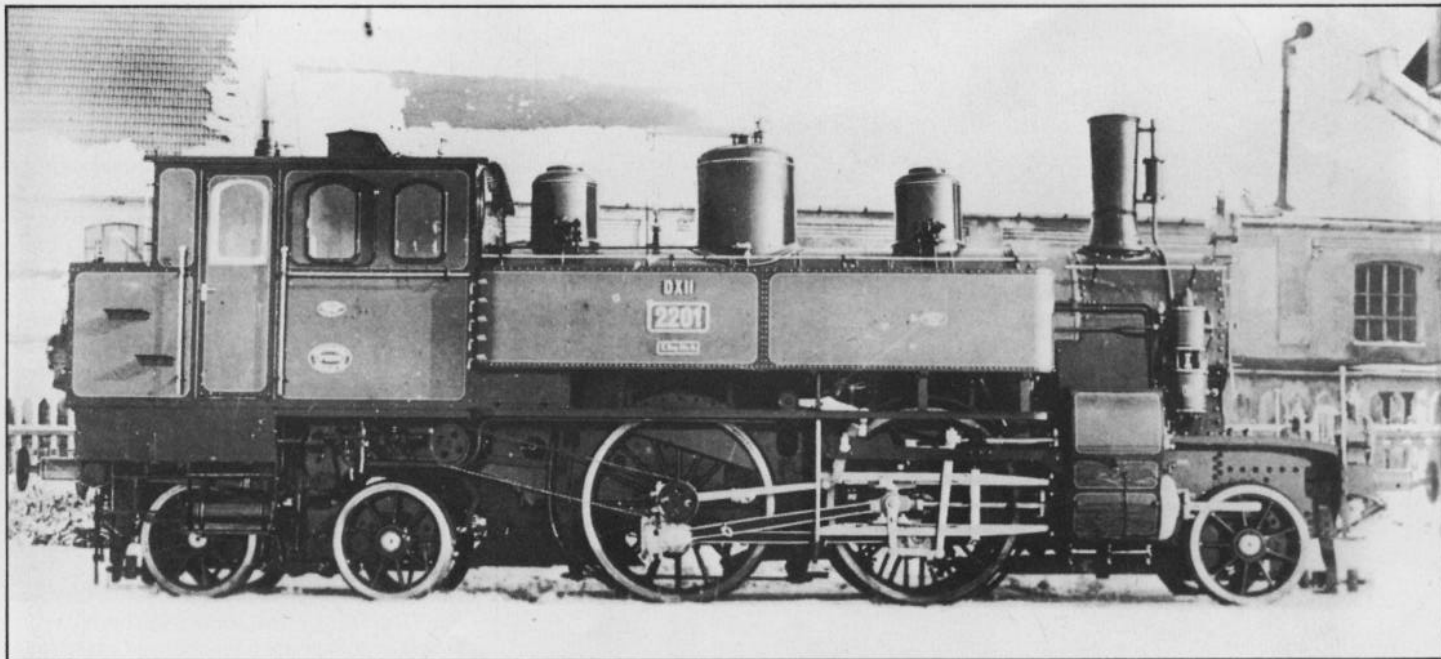


Bild 7: Zu den letzten Maschinen der Gattung D IX zählt die Lok mit der Bahn-Nr. 2109. Das Foto zeigt die Lok kurz vor der Ablieferung im Jahr 1899 bei Maffei.
Werkfoto: Maffei/Sammlung Dr. Scheingraber





nen runden Sandbehälter und dahinter die Sicherheitsventile der Bauart Kirchweger. Gesandt wurde die Treibachse von vorn und von hinten. Der Rahmen war als einfacher Blechrahmen ausgeführt.

Nachdem sich schon bald ergab, daß die leichten Maschinen mit ihrer starren Achslagerung den steigenden Anforderungen auf ihrer Stammstrecke nicht mehr gewachsen waren, mußten sie den Lokomotiven der Gattung D VIII weichen, die sich auf den krümmungsreichen Rampen zwischen Reichenhall und Berchtesgaden sehr gut bewährt hatten. Die anspruchslosen Fahrzeuge der Gattung D IX fanden ein neues Einsatzgebiet im Vorortverkehr um München, Augsburg und Nürnberg. Beim Zusammenschluß der Länderbahnen zur Deutschen Reichsbahn waren noch alle 55 Lokomotiven vorhanden. Im endgültigen Nummernplan wurden jedoch nur 54 Maschinen berücksichtigt. Bereits 1925 war die Lok mit der Bahn-Nr. 1943 ausgemustert worden. Da sich auch das Ende der Dienstzeit der anderen Fahrzeuge abzuzeichnen begann, erhielten die Maschinen hohe Ordnungsnummern. Die für die Gattung D IX festgelegten Betriebsnummern 70 7101 bis 7154 wurden nicht mehr auf den üblichen Schildern angebracht, sondern nur noch aufgemalt. Bis zum Jahr 1927 erfolgte dann auch die Ausmusterung der meisten Lokomotiven. Einige wenige Exemplare konnten ihr Dasein noch in Bahnbetriebs- und Ausbesserungswerken fristen, mußten dann aber bis 1932 ebenfalls den Dienst quittieren.

Die Gattung D XII

Während man in der Mitte der 90er Jahre in Preußen und Sachsen für den Kurzstrecken- und Vorortverkehr neue Tenderlokomotiven mit der Achsfolge 1'1 B 1' in Dienst stellte, suchte man in Bayern nach einer anderen Konzeption. Die Problemlösung lag bei Krauss in München — seit Jahren im Bau von Tenderlokomotiven überaus erfolgreich — in den richtigen Händen. Das Ergebnis der Bemühungen war eine Tenderlokomotive mit der Achsfolge 1' B 2', die über außerordentlich gute Laufeigenschaften und sehr große Vorratsbehälter verfügte. Auch in der Leistungsfähigkeit

Bild 8: Auch dieses Foto ist recht wertvoll, es zeigt die erste Lok der Gattung D XII, mit der späteren Betriebsnummer 73 031, kurz vor der Ablieferung bei Krauss in München.
Werkfoto: Krauss

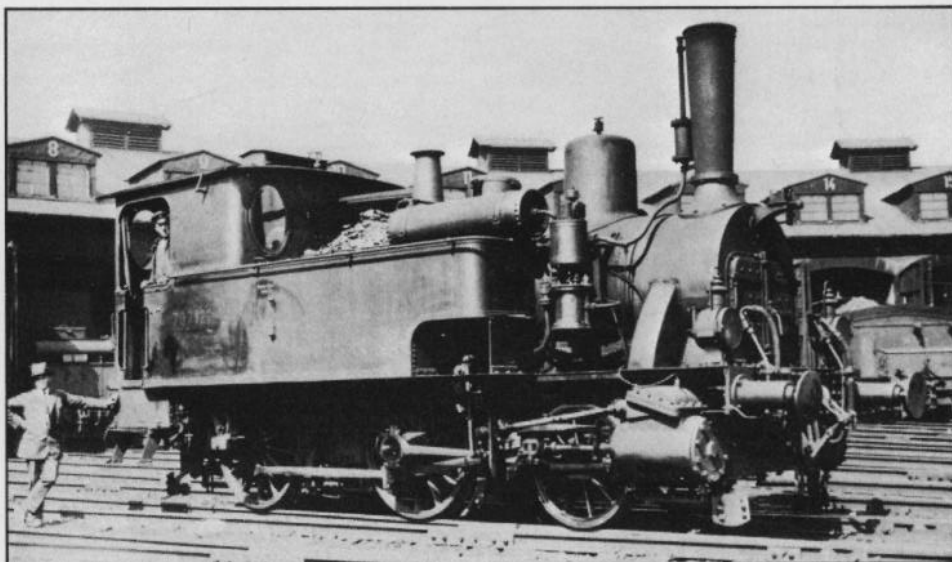


Bild 9: Aus einer Lieferung des Jahres 1896 stammt diese D IX mit der Reichsbahn-Betriebsnummer 70 7121. Hier ist besonders gut die zweiflügelige Rauchkammertür zu erkennen. Links dahinter ist im Lokschuppen noch der Tender der 02 008 oder 009 zu sehen.
Foto: Hubert, Sammlung Dr. Scheingraber

Bild 10: Vermutlich einen grauen Fotografieranstrich hatte diese D XII mit der Bahn-Nr. 2236 erhalten bevor sie im Jahr 1899 an die Bayerische Staatsbahn übergeben wurde.
Werkfoto: Krauss/Sammlung Dr. Scheingraber

