

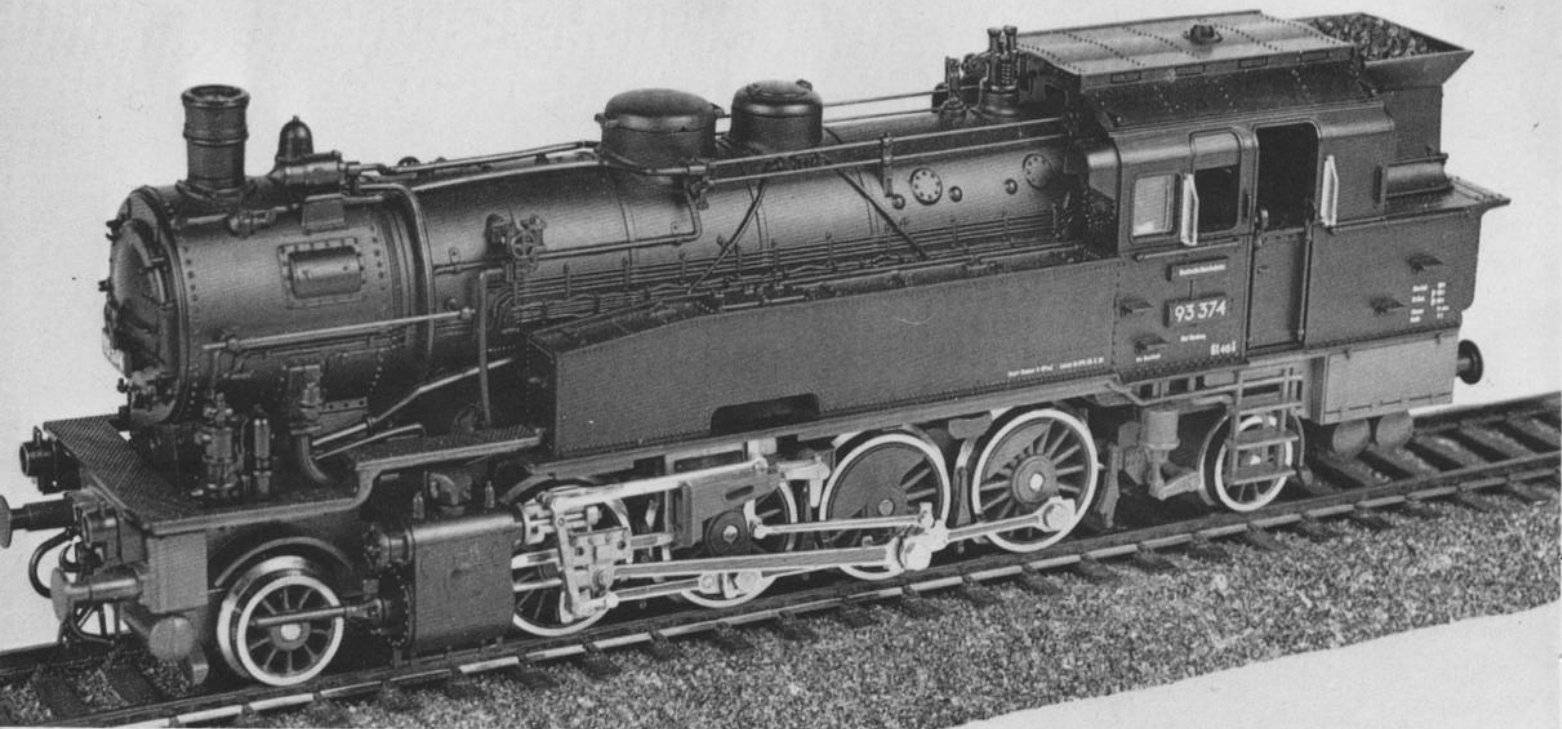
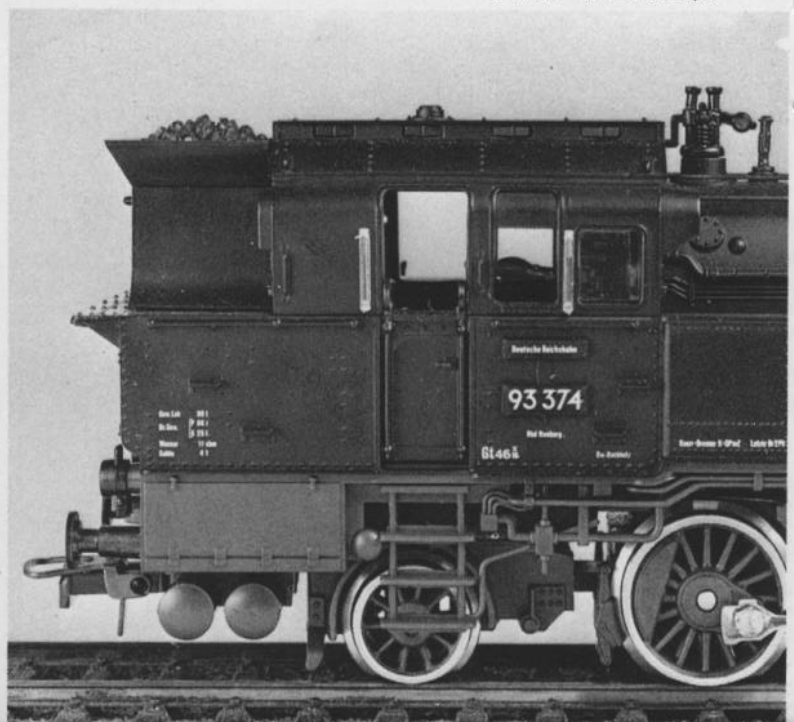


Bild 10 und 11: Eine Menge feiner Einzelheiten zeichnet das neue HO-Modell der 93 374 von Roco aus, das nach einem Vorbild der früheren Deutschen Reichsbahn entstand. In der Packung der beigegebenen Zurüstteile befindet sich auch ein Deckel, der gegen den trichterförmigen Aufsatz auf dem Kohlenkasten ausgetauscht werden kann.

Bild 12 und 13: Sauber in Anordnung und in der Ausführung korrekt ist die Beschriftung der HO-Lokomotive ausgefallen. Gerade auch die Fotos der hinteren Partien zeigen recht deutlich die vielen feinen Einzelheiten, mit denen dieses HO-Modell aufwarten kann.

Fotos 10—13: H. Obermayer



läuft die Produktion dieser Tenderlokomotiven der internationalen Spitzenklasse nun absolut problemlos. Bleibt zu hoffen, daß bald das Modell der Gattung T 14.1, Baureihe 93.5—12 nachfolgt.

HO

Die Gattung T14 u. T14¹ bei der Deutschen Reichsbahn

In der Ausgabe 3/1980 des Eisenbahn-Journals berichtet Horst J. Obermayer über die Baureihen 93⁰⁻⁴ und 93⁵⁻¹², ihre Entstehungsgeschichte und ihren Einsatz bei der Deutschen Bundesbahn. Seine Vermutung, die für Museumszwecke bei der Deutschen Reichsbahn aufbewahrte Maschine sei die 93 320 ist allerdings nicht richtig; es handelt sich vielmehr um die 93 230 (ehemals Berlin Osb). In den Jahren 1978 bis 1980 war sie im Bw Nossen (Sachsen) abgestellt. Lediglich zum Tag des Eisenbahners im Jahre 1979 hatte man sie etwas festlich hergerichtet und von ihrem Abstellplatz auf die Drehscheibe des Bahnbetriebswerkes gezogen.

Betriebsfähig kann diese Lokomotive nicht mehr hergerichtet werden, doch auch für das Jahr 1981 ist eine museumsreife Herrichtung m. W. noch nicht vorgesehen.

In diesem Zusammenhang einige Anmerkungen zum Schicksal der Gattungen T 14 und T 14¹ bei der Deutschen Reichsbahn.

Die Lokomotivzählung vom 1. Dezember 1945 ergab für die damalige Sowjetische Besatzungszone 355 Maschinen der Gattungen T 14 und T 14¹. Am 28. Februar 1946 wurden 156 Maschinen der Gattung T 14 (93⁰⁻⁴) und 138 Maschinen der Gattung T 14¹ (93⁵⁻¹²) genannt. Nach Kriegsende hatten sich auf dem Gebiet der heutigen DDR auch zahlreiche Fremdlokomotiven befunden, u. a. auch eine Reihe belgischer, elsass-lothringischer und französischer Lokomotiven der Gattung T 14, die nach dem Versailler Vertrag als Reparationsleistungen abgegeben worden waren. Neun dieser Lokomotiven sind (vermutlich 1957) auf DR-Betriebsnummern umgezeichnet worden:

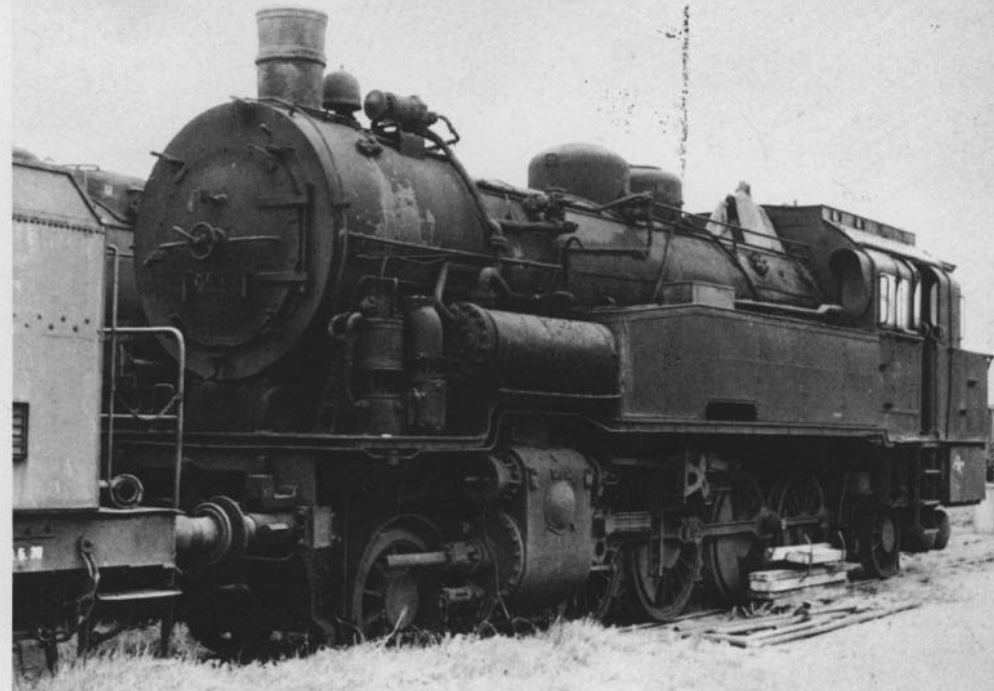


Bild 14: Die 93 230, reserviert zur Aufarbeitung für das Dresdener Verkehrsmuseum, abgestellt in Nossen (1.5.1978).

93 451 ex SNCB 9727 93 456 ex AL 8520
93 452 ex SNCB 9722 93 457 ex AL 8526
93 453 ex SNCB 9730 93 458 ex AL 8534
93 454 ex SNCB 9749 93 459 ex Est 141 TA 665
93 455 ex SNCB 9781

Mitte der 50er Jahre waren die Maschinen der Gattungen T 14 und T 14¹ noch recht zahlreich im Einsatz. Die T 14 (93⁰⁻⁴) war vor allem in den Nordbezirken zu Hause und in Bahnbetriebswerken der Rbd Berlin, Greifswald und Schwerin beheimatet. Im Berliner Raum beheimateten die Bw Rummelsburg und Schöne-weide, später die Bw Ostbahnhof, Grunewald und Pankow fast 50 Maschinen der Baureihe 93⁰⁻⁴. Mit 13 Lokomotiven dieser Baureihe hatte auch das Bw Wittstock an der Dosse einen beachtlichen Bestand. Auch das Bw Schwerin verfügte 1957 noch über 10 Maschinen, das Bw Wismar über 6, das Bw Güstrow über 2 Stück. 1970 war keine dieser Maschinen mehr im Einsatz. Einzelne Maschinen waren in verschiedenen Bw's der Rbd Greifswald stationiert, z. B. in Angermünde, Pasewalk, Neustrelitz, Eberswalde, Neubrandenburg und Stralsund.

Die Baureihe 93⁵⁻¹² war Mitte der 50er Jahre vor allem bei der Rbd Erfurt zu Hause, weniger

zahlreich bei der Rbd Magdeburg (Bw Halberstadt, Aschersleben, Blankenburg und Güstrow), in Einzelexemplaren auch bei der Rbd Berlin (Bw Grunewald, Pankow, Rummelsburg, Schöne-weide, Frankfurt/O., Jüterbog, Seddin und Wustermark).

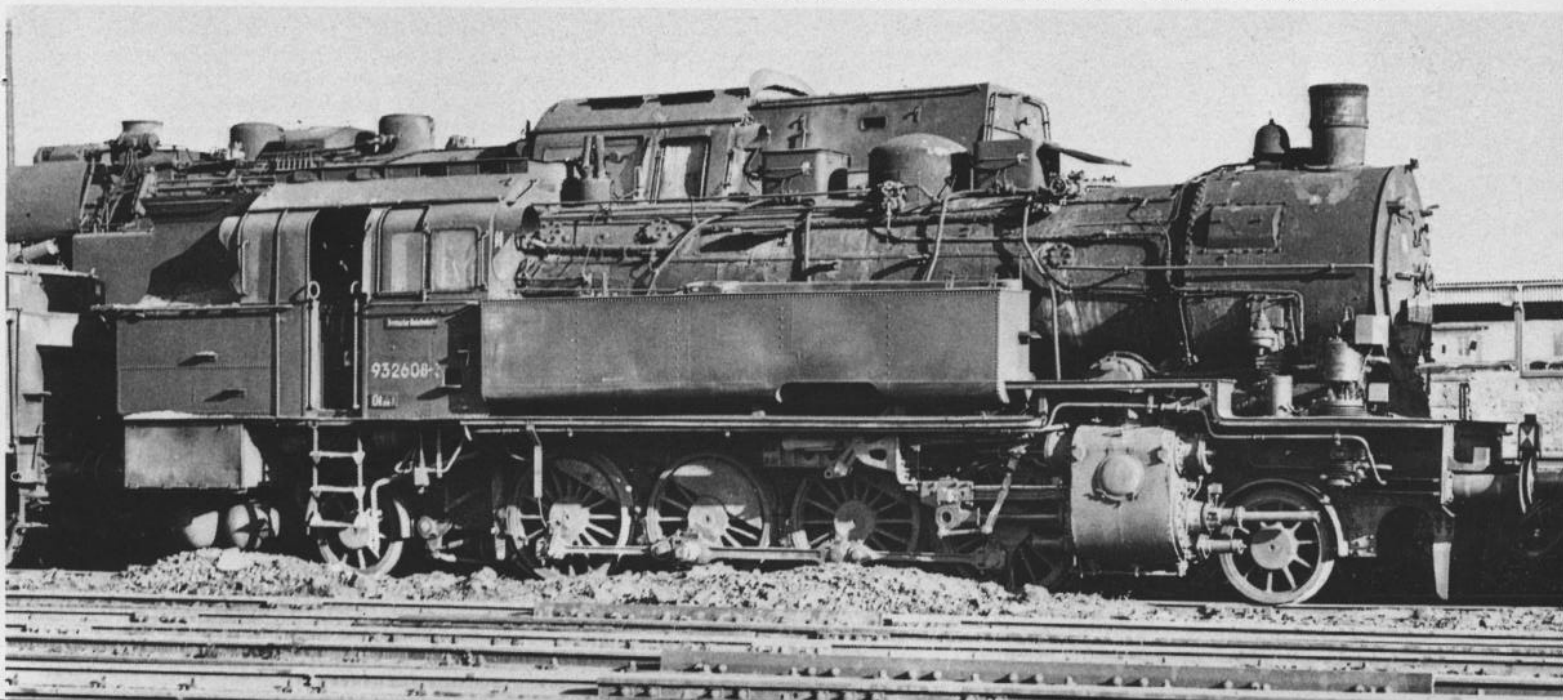
Bei den Bw der Rbd Erfurt ist vor allen anderen Saalfeld mit dem stärksten Bestand zu nennen. 1955 waren es ca. 28 Maschinen, 1965 sogar 31. Weitere Dienststellen, die 93er (ausschließlich T 14¹) beheimateten, waren 1965 Arnstadt (6 Maschinen), Eisenach (7), Gotha (14), Meiningen (8), Suhl (9), Weimar (5) und Probstzella (9). Zwei Jahre später gingen die Suhler Maschinen nach Meiningen, die Weimarer nach Saalfeld.

Die Ausmusterung begann in verstärktem Maße 1965, nachdem 1963 nur eine T 14¹, 1964 je eine T 14 und T 14¹ ausgeschieden waren.

G. Moll/Hj. Wenzel nennen folgende Ausmusterungszahlen:

Jahr der Ausmusterung	93 ⁰⁻⁴	93 ⁵⁻¹²
1965	5	6
1966	17	4
1967	36	9
1968	38	36

Bild 15: Die 93 2608 im Januar 1971 in Saalfeld (im Hintergrund eine Lok der BR 65¹⁰). Der Speisedom fehlt bereits, eine Treibstange und Teile der Steuerung ebenfalls.



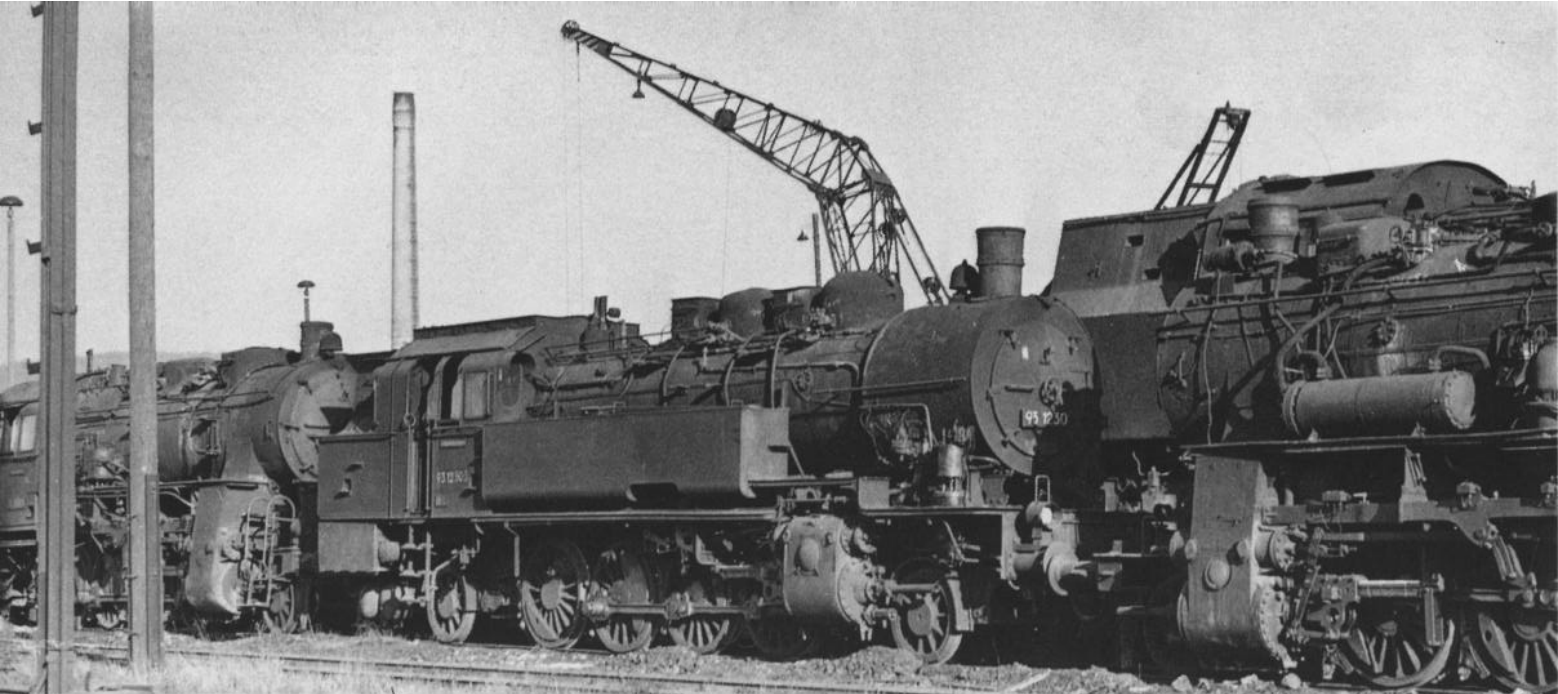


Bild 16: So etwas gab es 1971 in Saalfeld ebenfalls: die 93 1230, flankiert von zwei Maschinen der BR 56²⁰⁻²⁹ (pr. G 8²). Diese T 14¹ hat seitlich und hinten geschweißte Wasserkästen.

Bild 18: Die letzte betriebsfähige T 14¹ der Deutschen Reichsbahn, die 93 2916-0, bei Rangierarbeiten im Ortsgüterbahnhof Halberstadt (Mai 1971).

	11	14	93 ⁰⁻⁴ (T 14)	93 ⁵⁻⁹ (T 14 ¹)	93 ¹⁰⁻¹² (T 14 ¹)
1969	11	14	93 8146-8	93 2583-8	93 1035-0
1970	10	31	93 8304-3	93 2584-6	83 1036-8
1971	7	18	93 8311-8	93 2608-3	93 1134-1
1972	3	5	93 8318-3	93 2613-3	93 1136-6
1973	1	—	93 8412-4	93 2661-2	93 1137-4

1965—1973 128 123

Ab 1. Juli 1970 gilt bei der Deutschen Reichsbahn ein neues Nummernschema mit EDV-gerechten Betriebsnummern. Die Maschinen der Baureihe 93⁰⁻⁴ erhielten vor ihrer Ordnungsnummer die Ziffer 8.

Zur Umzeichnung waren die Lokomotiven mit den Betriebsnummern zwischen 93 017 und 93 435 als 93 8017 ... 93 8435 vorgesehen. Die Maschinen der Baureihe 93⁵⁻¹² erhielten bei dreistelliger Ordnungsnummer die Ziffer 2 vor der Ordnungsnummer, vierstellige Ordnungsnummern blieben unverändert erhalten.

So waren für die Umzeichnung Lokomotiven mit den Betriebsnummern zwischen 93 519 und 93 991 als 93 2519 ... 93 2991 vorgesehen. Lokomotiven mit vierstelliger Ordnungsnummer behielten diese Nummer, die lediglich durch die EDV-Kontrollziffer ergänzt wurde.

Wieviele Maschinen wirklich umgezeichnet worden sind und wieviele davon tatsächlich ein neues Nummernschild bekommen haben, ist strittig. Moll/Wenzel führen in ihrem Buch als »sicher nachgewiesen« folgende Maschinen mit EDV-Nummer an:

Die diesem Artikel beigegebenen Fotos (mit Ausnahme der 93 2916-0) stammen aus dem Raum Saalfeld. Es sind Lokomotiven, die Anfang 1971 und Mitte 1971 im Bw Saalfeld und im Bf Kaulsdorf gemacht wurden und die eigentlich beweisen, daß die Umzeichnung nur noch listenmäßig erfolgte. Die Maschinen existierten zwar zum Zeitpunkt der Umzeichnung und auch fast ein Jahr danach noch, haben aber keine EDV-Nummernschilder mehr erhalten. Denn Ende 1970 und Anfang 1971 traf man kaum noch eine Lokomotive, bei der die EDV-Nummer nur angemalt war. Länderbahngattungen erhielten ohnehin nur ein Rauch-

kammernummerschild. Die neue Betriebsnummer war an den Führerhausseitenwänden nur angemalt.

Vielleicht kann man so definieren, daß die von Moll/Wenzel in der Umnummerierung als sicher nachgewiesen bezeichneten Maschinen noch existierten und ihr Ausmusterungsantrag von der HvM noch nicht bestätigt war. Eine Stationierungsliste, die den Beheimatungsstand per 31. März 1972 wiedergibt, nennt noch 3 Lokomotiven der Gattung T 14 und 6 Lokomotiven der Gattung T 14¹, die jedoch alle »z« standen:

93 ⁰⁻⁴	93 ⁵⁻¹²
93 8304-3 Saalfeld z	93 1182-0 Saalfeld z
93 8318-3 Halberst. z	93 2713-1 Saalfeld z
93 8412-4 Saalfeld z	93 2761-0 Saalfeld z
	93 2789-1 Halbers. z
	93 2916-0 Halbers. z
	93 2991-3 Saalfeld z

Die Saalfelder Maschinen waren auf hauptbahnmäßig ausgebauten Nebenstrecken eingesetzt, z. B. auf der Schwarzatalbahn Rudolfstadt-Rottenbach-Katzhütte oder Saalfeld-Lobenstein. Ehe die pr. T 20 (95⁰) in Probstzella konzentriert wurde, fuhr man mit der T 14¹ nach Sonneberg.

Obwohl 1970 mit Sicherheit nur 4 Lokomotiven der Baureihe 93⁰⁻⁴, aber mindestens 21 Lokomotiven der Baureihe 93⁵⁻¹² betriebsfähig waren, hat die T 14 in der DDR die T 14¹ geringfügig überlebt. Das ist natürlich ein Zufall und hat nichts mit der Güte der einen oder anderen Baureihe zu tun.

Die letzte eingesetzte T 14¹ dürfte mit ziemlicher Sicherheit die 93 2916-0 des Bw Halberstadt gewesen sein, die sich dort ihr Brot im Verschlebedienst auf dem Ortsgüterbahnhof verdiente.

Die zuletzt eingesetzten T 14 waren die 93 8304-2 (Bw Saalfeld), die 93 8412-4 (Bw Saalfeld) und die 93 8318-3 (Bw Halberstadt).

M. Weisbrod

Literatur

Gerhard Moll/Hans-Jürgen Wenzel, Die Baureihe 93. Eisenbahn-Kurier-Verlag GmbH. Freiburg 1979.
Günther Fiebig, Die Güterzuglokomotiven der Baureihen 93⁰⁻⁴ und 93⁵⁻¹². In »Der Modelleisenbahner« 8/1973.



Bild 17: Im Bf Kaulsdorf abgestellt war im Frühjahr 1971 die 93 1032, die zur Umzeichnung als 93 1032-7 vorgesehen war. Auch hier ist der Speisedom samt den Speiseventilen schon einem anderen Verwendungszweck zugeführt worden.



Bild 19: Das Erinnerungsbild für das Personal war auch für den Fotografen die letzte Aufnahme einer T 14¹ unter Dampf. Die Maschine hatte ebenfalls noch genietete Wasserkästen. Unter dem Kohlenkasten markieren die Nietenreihen die Größe des hinteren Wasserkastens.

Fotos 14—16: M. Weisbrod, Leipzig





Bild 1: Während ihrer gesamten Dienstzeit zählten die Lokomotiven der Baureihe 76 zur Rbd Mainz. Diese Aufnahme der 76 008 stammt aus der Zeit zwischen 1925 und 1930, in der die Maschinen im Bw Alzey beheimatet waren. Wenn sich die Möglichkeit ergab, wurden die Lokomotiven an den Endpunkten gewendet, um nicht mit den großen Kuppelrädern vorausfahren zu müssen.

Die preußische T 10 — Baureihe 76^o

Zur Jahrhundertwende bestand bei nahezu allen deutschen Eisenbahnverwaltungen ein großer Bedarf an leistungsfähigen Tenderlokomotiven für den Personennahverkehr, der in

Preußen zunächst durch die Maschinen der Gattungen T 11 und T 12 gedeckt werden konnte. Die zur selben Zeit entwickelte T 6 mit einem Dreizylinder-Triebwerk und mit der sym-

metrischen Achsfolge 1' C 1' erwies sich allerdings als Fehlkonstruktion.

Ungelöst blieben zunächst auch noch die Probleme, die sich auf der nur 41 km langen

Bild 2: Zu Beginn der dreißiger Jahre kamen die Loks der BR 76 zum Bw Darmstadt. Den Anschriften an der 76 001 ist zu entnehmen, daß die Aufnahme nach 1937 entstand. Um die Sicht bei Rückwärtsfahrt nicht zu beeinträchtigen, blieb der Kohlenkasten ohne Aufsatz.



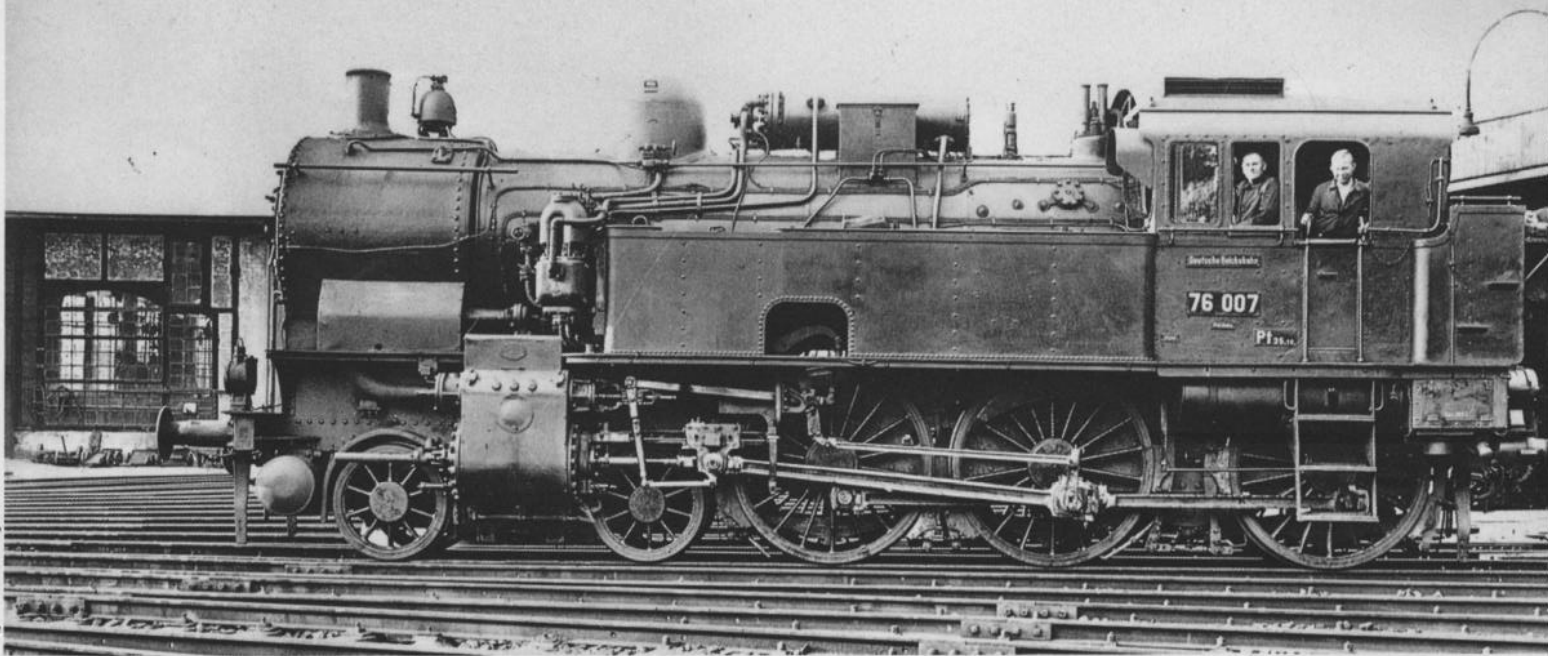


Bild 3: Diese Aufnahme der 76 007 entstand im Bw Alzey. Bemerkenswert ist der auf dem Kesselscheitel liegende Vorwärmer, der eine Zweiteilung des Sandbehälters erforderte.

Strecke zwischen den beiden Kopfbahnhöfen Wiesbaden und Frankfurt/Main ergeben hatten. Dort mußten Schnellzüge mit bis zu 50 Achsen mit einer Höchstgeschwindigkeit von 80 km/h befördert werden. Nur wenig langsamer waren die Personenzüge mit 60 Achsen. Der Einsatz geeigneter Schlepptenderlokomotiven erwies sich auf den kurzen Strecken als unwirtschaftlich, da das Wenden auf den Endbahnhöfen zuviel Zeit in Anspruch nahm. Die Verwendung vorhandener bayerischer, badischer und preußischer Tenderlokomotiven brachte ebenfalls nicht den erwünschten Erfolg. Zwar befriedigten die Fahrzeuge hinsichtlich ihrer Laufeligenschaften, blieben aber in der Leistungsfähigkeit hinter den Erwartungen zurück.

Robert Garbe, preußischer Lokomotiv-Dezer-

nent und leidenschaftlicher Verfechter des Heißdampfverfahrens, regte schließlich im Jahr 1907 den Bau einer neuen Tenderlokomotive an. Basis sollte das Trieb- und Laufwerk der vorhandenen P 8 sein, auf das ein modifizierter Kessel der weniger erfolgreichen P 6 gesetzt werden sollte. Mit dem Bau der neuen T 10 war die Firma Borsig in Berlin betraut worden.

Da es keine hintere Laufachse gab, mußte der Kessel weit nach vorne versetzt angeordnet werden, was der Maschine dann ein doch etwas eigenartiges Aussehen verlieh. Die Mittelachse des dünnen Schornsteins lag noch vor der vorderen Laufachse des führenden Drehgestells.

Im Jahr 1909 konnten die ersten 5 Lokomotiven in Dienst gestellt werden, die Borsig mit

den Fabrik-Nr. 6941 bis 6945 geliefert hatte. Im Jahr 1910 folgte eine Lok mit der Fabrik-Nr. 7288. Den Abschluß bildete eine weitere Lieferung von Borsig im Jahr 1912 mit den Fabrik-Nr. 8151 bis 8156. Es blieb also bei einer Gesamtstückzahl von nur 12 Maschinen der Gattung T 10, die alle der Eisenbahndirektion Mainz zugewiesen wurden und die Betriebsnummern Mainz 7401 bis 7412 trugen.

Mit einer Höchstgeschwindigkeit von 100 km/h und einer ausreichenden Kesselleistung entsprechen die Maschinen allen Anforderungen, allerdings nur bei Vorwärtsfahrt. Weniger glücklich war man mit den Laufeigenschaften bei Rückwärtsfahrt. Bei den großen Treib- und Kuppelrädern mit einem Durchmesser von 1750 mm erwies sich das Fehlen einer führenden Laufachse als sehr nachteilig. Im oberen

Bild 4: Von Darmstadt aus fuhren die Maschinen der Baureihe 76 Eilzüge nach Wiesbaden, Frankfurt und Aschaffenburg. Die von der 76 001 geführte Wagengarnitur besteht aus zwei Eilzugwagen der Bauart 1928, die in der HO-Größe von Liliput angeboten werden.





Bild 5: Ein von der 76 001 geführter Eilzug passiert das wohlbekannte Stellwerk Darmstadt. Die Maschinen der Baureihe 76 rückwärts laufen zu lassen, war immer mit der Gefahr einer Entgleisung verbunden. Ein solcher Unfall im Jahre 1939 verursachte nicht nur den Verlust der Lokomotive 76 009 sondern forderte leider auch Menschenleben.

Fotos 1 bis 5: C. Bellingrodt

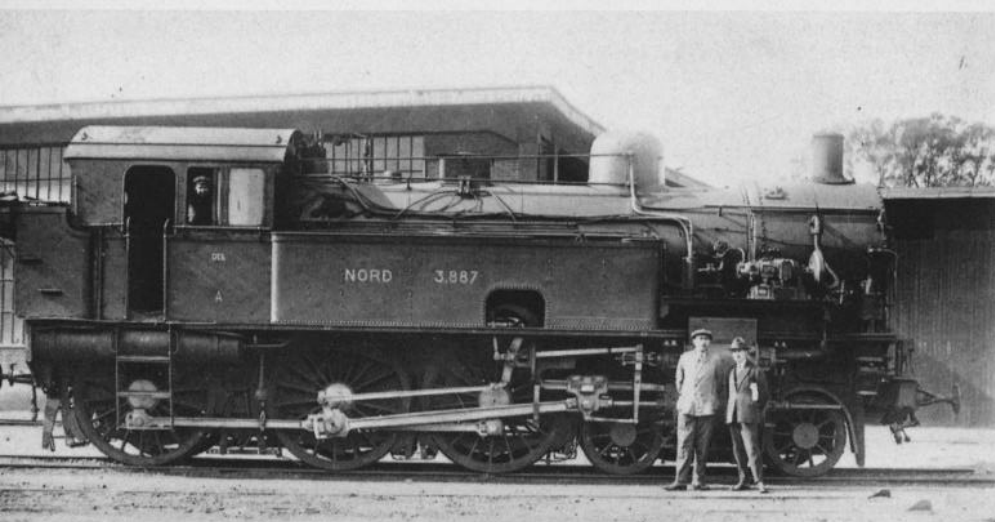
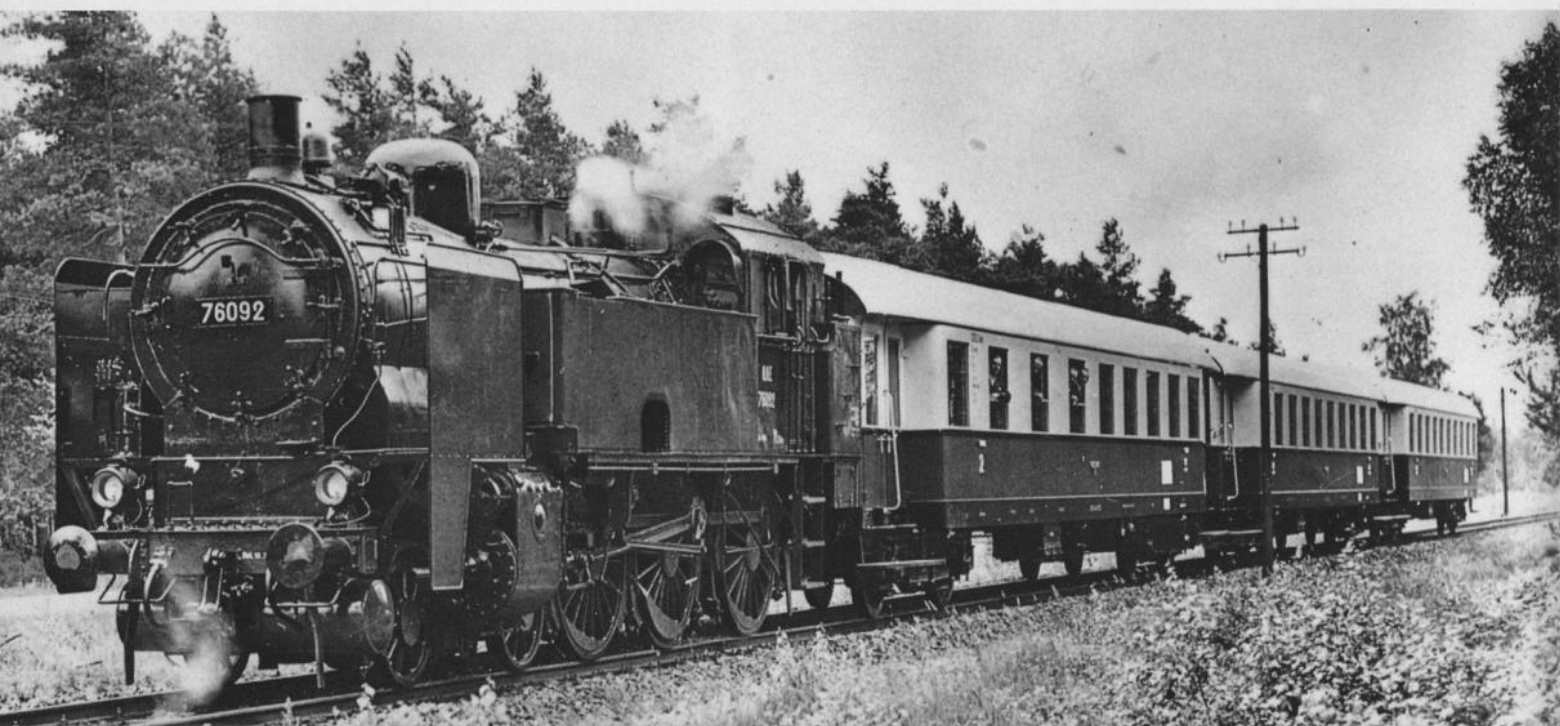


Bild 6: Dies ist die Lokomotive Mainz 7404, die aufgrund des Versailler Vertrages an Frankreich abgegeben werden mußte. Erst im Jahre 1940 kam sie vorübergehend wieder nach Deutschland zurück und war während dieser Zeit in Würzburg stationiert.

Foto: Sammlung Dr. Scheingraber

Bild 7: Nach dem Ankauf durch die OHE liefen die Lokomotiven der Reihe 76 noch rund 15 Jahre im Personen- und Güterzugdienst. Gelegentlich war auch mal ein Sonderzug zu befördern, wie diese Abbildung zeigt. Bei der recht gut gepflegten Lok 76 092 handelt es sich um die ehemalige 76 010 der DRG.

Foto: Archiv Bellingrodt



Geschwindigkeitsbereich liefen die Maschinen recht unruhig. Um folgenschwere Entgleisungen zu verhindern, zogen es die Lokführer vor, die Fahrzeuge an den Endbahnhöfen zu wenden, um stets mit dem Schornstein voran fahren zu können. Dadurch ging aber der angestrebte Zeitgewinn wieder verloren. Schon bald wurden die T 10 dann von der besser geeigneten T 18 abgelöst und dem Bw Alzey zugewiesen. Eine Lok, die Mainz 7404, ging als Reparationslieferung aus dem Versailler Vertrag an Frankreich. Die anderen 11 Maschinen gelangten in den Bestand der Deutschen Reichsbahn und erhielten die Betriebsnummern 76 001 bis 011.

Zu Beginn der dreißiger Jahre zählten die Lokomotiven dann zum Bw Darmstadt und versahen dort den Eilzug- und Personenzugdienst im Nahverkehr und nach Aschaffenburg. Bei einem schweren Unfall durch Entgleisen war die 76 009 so stark beschädigt worden, daß nur noch die Ausmusterung in Frage kam. Nach 1945 waren nur noch 8 Maschinen einsatzfähig, die 76 005 und 007 hatte die DRG schon zuvor ausgeschieden. Bereits 1947 wurde dann die 76 011 verkauft. Auf einem Umweg gelangte sie zur Osthannoverschen Eisenbahn OHE. Ein weiterer Verkauf brachte die 76 002 im Jahr 1948 nach Einbeck zur Ilmebahn.

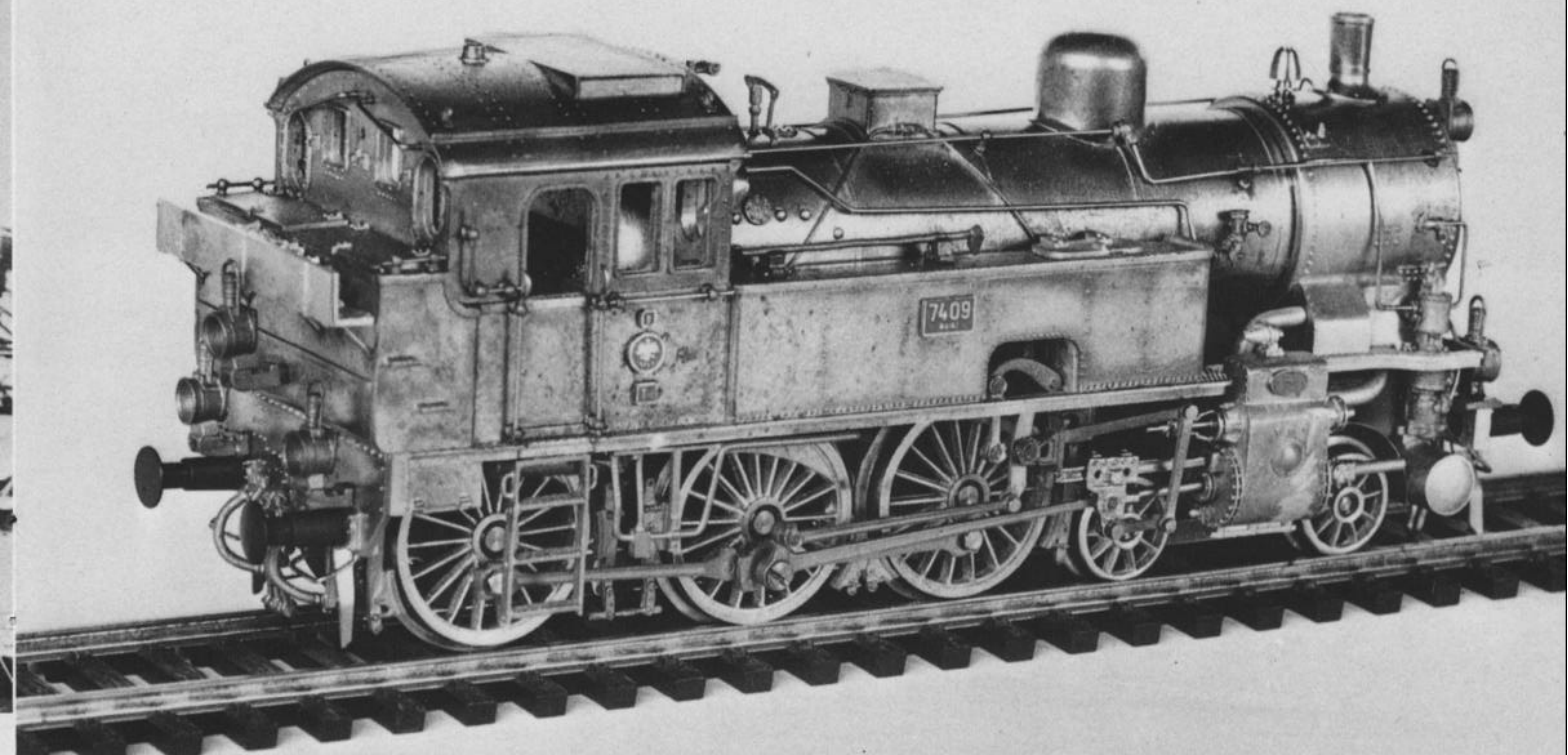


Bild 8: Diese Aufnahme zeigt das fertig montierte Modell der T 10 von M + F mit der dem Bausatz beiliegenden geätzten Länderbahnbeschriftung. Ein Vergleich mit den Vorbildfotos zeigt, daß der charakteristische Gesamteindruck der Lok vollständig getroffen wurde und die Detaillierung des Modells stimmt.

Bis 1947 soll auch noch die an Frankreich abgegebene Lokomotive gelaufen sein, die während des Zweiten Weltkrieges als Rückführlok beim Bw Würzburg registriert war. Ende 1949 erfolgte schließlich auch noch der Verkauf der letzten sechs Maschinen an die OHE. In den bahneigenen Werkstätten wurden die Maschinen gründlich überholt und mit großen Windleitblechen ausgestattet. Die seitlichen Wasserbehälter mit einem Fassungsvermögen von 7,5 m³ Wasser blieben unverändert. Der hinter dem Führerhaus liegende Kohlenbunker, mit einem ursprünglichen Fassungsvermögen von 3 t Kohle, erhielt dagegen einen hohen, bis unter die Dachkante reichenden Aufsatz. In dieser Bauausführung und mit einem zusätzlich angebaute Generator für die elektrische Beleuchtung fuhren die Maschinen noch bis zum Jahr 1964 bei der OHE im Personen- und Güterzugdienst.

HO

Die Baureihe 76 als HO-Modell

Obwohl die T 10 (BR 76) beim Vorbild nur in einer Gesamtstückzahl von 12 Exemplaren ge-

baut worden ist und damit für preußische Verhältnisse eine ausgesprochene Splittergattung darstellt, erregte sie doch schon immer das Interesse vieler Modelleisenbahner. Schon vor Jahren wurde daher der Versuch

unternommen, ein Kleinserienmodell dieser Lok auf der Basis eines Großserienfahrzeugs zu fertigen. Da dieses Modell jedoch auf dem Fahrwerk der preuß. P 8 von Liliput konstruiert war, das zwar in Achsfolge und Raddurchmes-

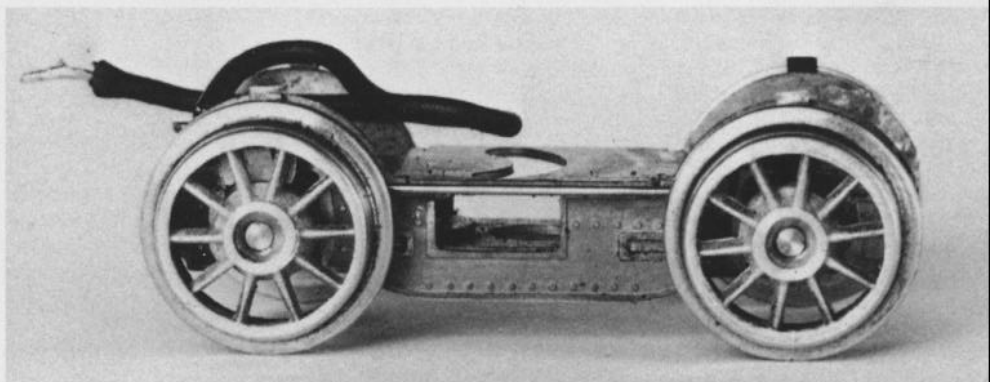
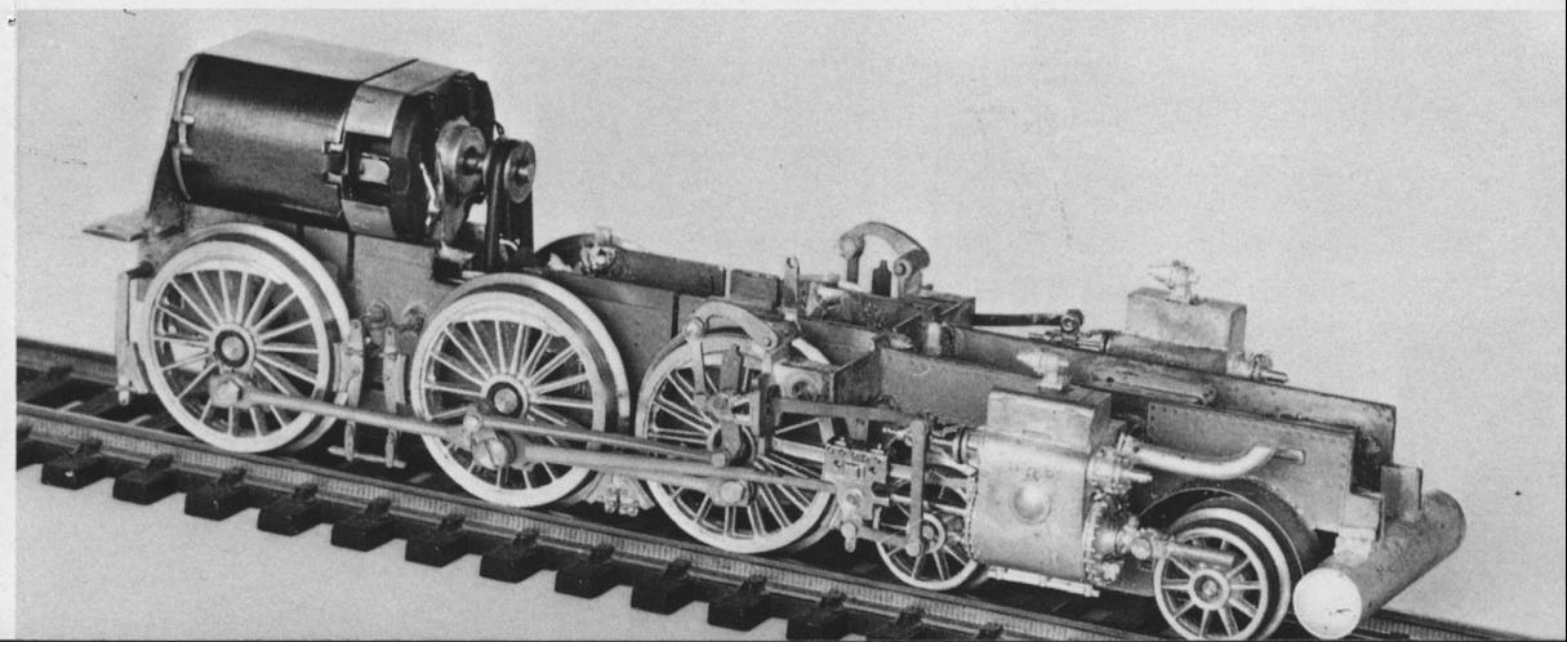


Bild 9: Zur Verbesserung der Fahreigenschaften wird auch das Vorlauf-Drehgestell zur Stromabnahme herangezogen.

Bild 10: Das sauber und reichhaltig detaillierte Fahrwerk der T 10 mit der vorbildgetreuen Steuerung.



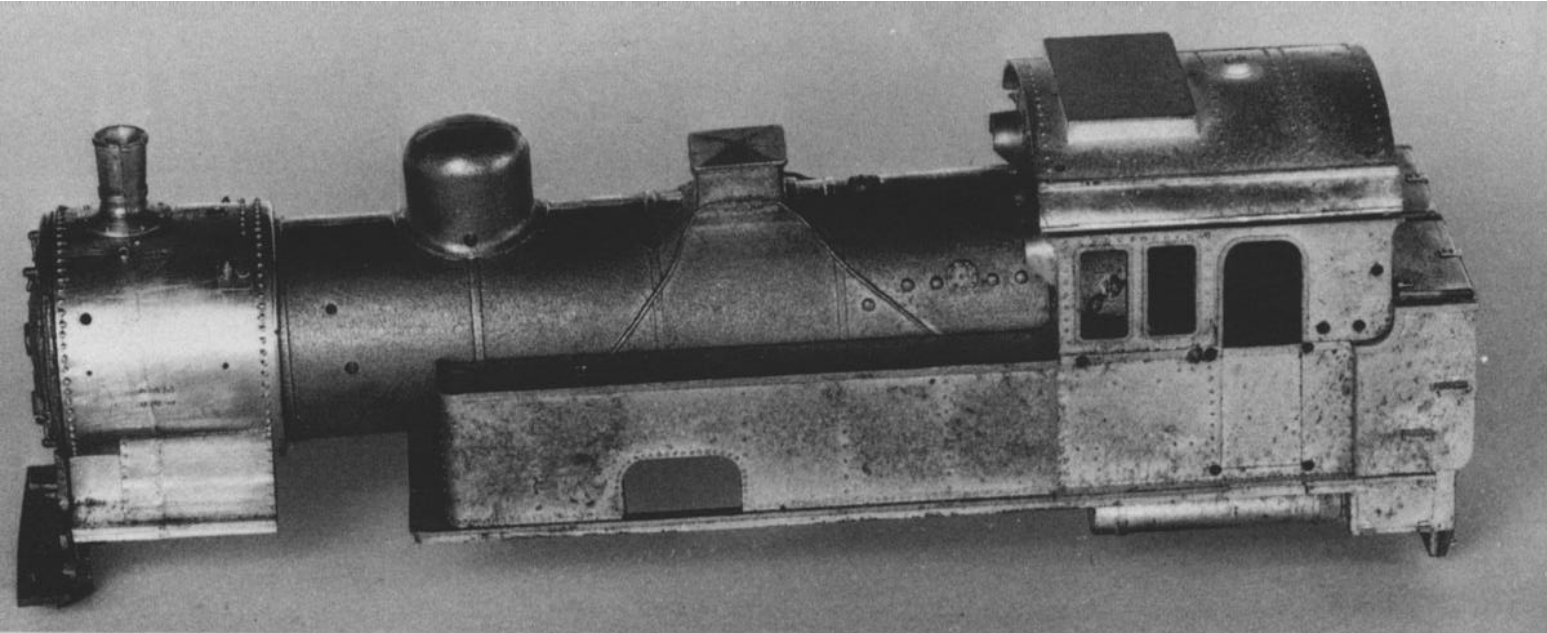


Bild 11: Dieses Foto zeigt das Gehäuse der Lok im Rohbau, noch ohne jedes Anbauteil. Die Bohrungen zum Anbringen der Teile sind beim Bausatz bereits vorhanden.

ser mit dem der T 10 übereinstimmt, nicht jedoch im Radstand zwischen Treib- und hinterer Kuppelachse, war der Gesamteindruck des Modells nicht vorbildgerecht.

Anfang 1981 schuf M + F dann noch kurz vor Einstellung der Produktion ein maßstabs- und detailgetreues Modell der T 10, von dem jedoch durch die Schließung der Firma am 31. März 1981 nur eine geringe Stückzahl ausgeliefert werden konnte. Dadurch war es auch nicht mehr möglich, dieses Modell im Journal vorzustellen.

Inzwischen hat die englische Firma DJH, ein erfahrener Hersteller von Kleinserienmodellen, der sich bisher jedoch ausschließlich auf den englischen Markt konzentriert hatte und erst in diesem Jahr auch auf der Nürnberger Spielwarenmesse ausstellte, die Produktion der ehemaligen M + F-Modelle übernommen. Die Firma bietet aufgrund ihrer Erfahrungen und ihrer Betriebseinrichtungen die Gewähr dafür, daß die Modelle in der gewohnt hohen Qualität hergestellt werden können. Der Name M + F wurde ebenfalls übernommen und bleibt somit erhalten.

Als erste Modelle erscheinen nun die Baureihe 76 und die 98 7505, eine Version der bayerischen D VI, die ebenfalls Ende letzten Jahres noch in Fürstenfeldbruck entstand, und die wir im Journal 1/81 ausführlich beschrieben haben.

Das Modell der Baureihe 76 trifft das Vorbild sowohl im Gesamteindruck als auch in den Details sehr genau. Der Bausatz besteht, wie fast alle in letzter Zeit entstandenen M + F-Modelle, aus einer Kombination von Hartzinn-, Messinggätz- und Messinggußteilen. Der Zusammenbau entspricht in seinem Schwierigkeitsgrad und seinem Ablauf in etwa dem der preußischen S 4, der im Journal 1/81 ausführlich beschrieben war.

Die Laufeigenschaften der Lok sind bei sorgfältiger Montage ausgezeichnet. Die Zugkraft befriedigt aufgrund des hohen Lokgewichts auch ohne Haftreifen alle Ansprüche. Auch hinsichtlich der Stromabnahme gibt es keine Probleme, da das Vorlauf-Drehgestell ebenfalls mit beiden Achsen zur Stromabnahme herangezogen wird. Damit entstehen selbst beim Überfahren von Weichenstraßen keine

Kontaktschwierigkeiten.

Inzwischen ist auch der Abziehbildersatz für die Reichsbahn-Ausführung lieferbar, der bei der ersten, noch von M + F in Fürstenfeldbruck gefertigten Serie nicht mehr fertig wurde. Der Satz kann mit der Bestellnummer 12081 (Preis DM 8,50) gegen Vorauszahlung zuzüglich DM 1,50 Portokosten bei der Firma

Raimo-Vertrieb,
Postfach 160,
8080 Fürstenfeldbruck,

bestellt werden. Diese Firma hat sich bereit erklärt, in der Anfangszeit der englischen M + F Produktion, zunächst für sechs Monate, hinsichtlich der Auftragsabwicklung mit dem englischen Hersteller zusammenzuarbeiten. Sie können Bestellungen, unter Angabe der genauen Artikel-Nummern, bei der Firma Raimo aufgeben.

Mit der Baureihe 76 wird die M + F Tradition würdig fortgesetzt, und es ist zu hoffen, daß auch die vielen anderen Modelle der M + F Fertigung in absehbarer Zeit wieder aufgelegt werden.

P. Schiebel

Bild 12: Hier noch einmal die fertig zusammengebaute, noch unlackierte Lok, diesmal von der Heizerseite aufgenommen. Auch hier erkennt man die absolut vorbildgetreue Detaillierung.
Fotos 8 bis 12: P. Schiebel

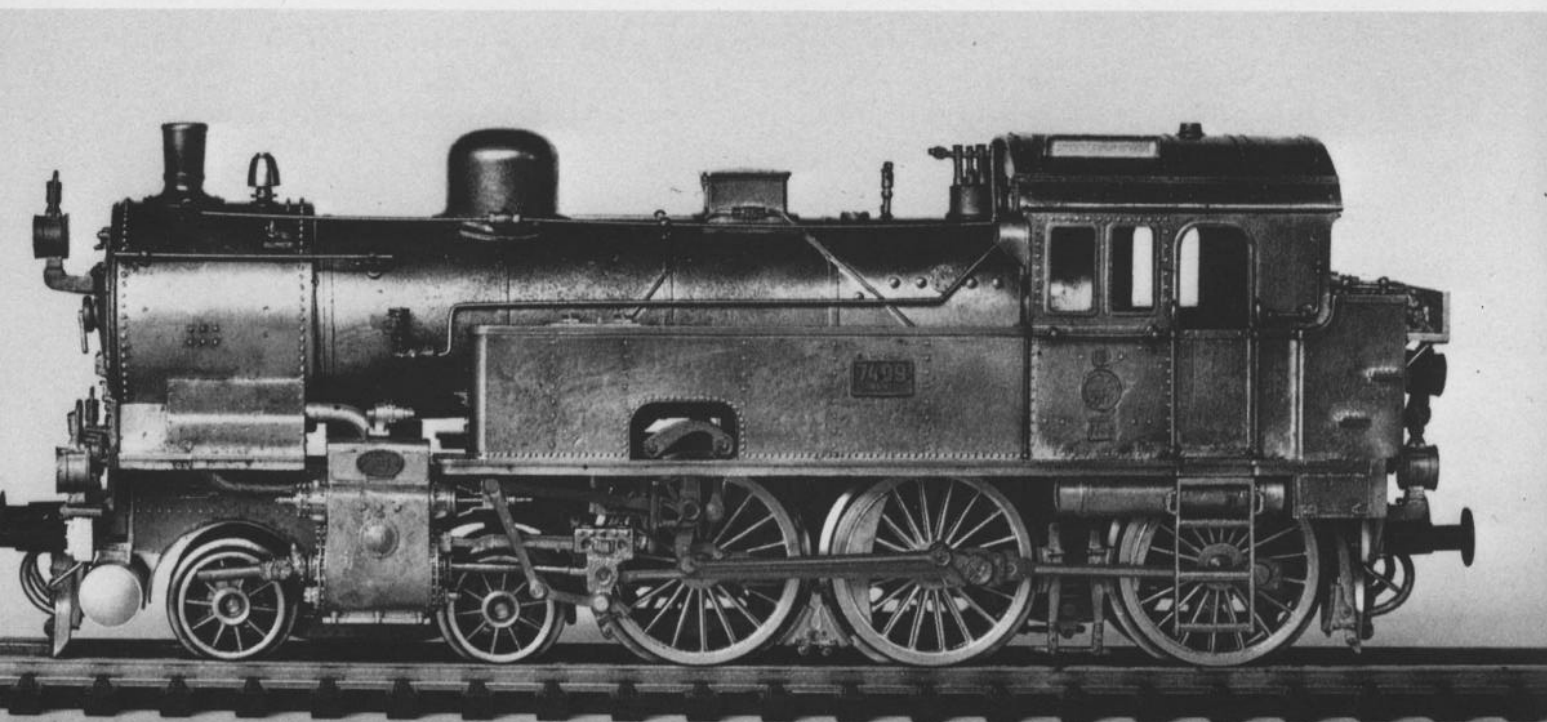




Bild 1: Der Wagen 2 der Schwebebeseilbahn Dresden-Loschwitz auf dem Weg zur Talstation. Vor dem »Fahrerstand« befindet sich eine offene Plattform für Gepäck und Fahrräder.

Referenz für eine Achtzigjährige

Die Schwebebeseilbahn in Dresden-Loschwitz bestand am 1. Mai 1981 80 Jahre

Loschwitz ist sicherlich der idyllischste Stadtteil von Dresden. Erst seit 1921 Stadtgemeinde von Dresden, entwickelte sich die Gemeinde Loschwitz am rechten Elbufer, begrenzt vom Fluß und den sonnigen, steil aufsteigenden Hängen im Loschwitzgrund. Es liegt nahe, daß diese Höhen um Loschwitz schon zur Mitte des vorigen Jahrhunderts ein beliebtes Ausflugsziel für die Dresdener waren. Und so entstanden — nachdem der Weinbau an diesen Hängen eingestellt worden war — um die Jahrhundertwende gleich zwei verkehrstechnische Attraktionen: die Standseilbahn vom Körnerplatz in Loschwitz zum »Weißen Hirsch«, dem Villenvorort und Luftkurort, und die Schwebebeseilbahn zwischen Loschwitz und Oberloschwitz, die am 1. Mai 1901 eröffnet wurde. Das ist nun schon 80 Jahre her, doch versieht die Bahn immer noch und ohne ir-

gendwelche »Alterserscheinungen« ihren Dienst.

Warum, fragt man sich allerdings, sind denn nur im Laufe der vergangenen Jahre so viele der gemütlichen Cafés und idyllischen Ausflugs-gaststätten geschlossen worden, die mit der Schwebebeseilbahn so bequem zu erreichen waren ...?

Die Talstationen beider Bahnen sind kaum 200 m voneinander entfernt, die Strecken führen aber auf zwei verschiedene Hänge, die die tief eingeschnittene und nach Bühlau führende Grundstraße trennt.

Weil der Hang nach Oberloschwitz zwischen 30 und 40 % Neigung aufweist, war bei der Planung ein Adhäsionsbetrieb ausgeschlossen. Auch eine zweite Standseilbahn ließ der schon recht dicht besiedelte Hang nicht zu. Man entschied sich also damals für eine Schwebebeseilbahn nach dem Muster der bereits bestehenden Schwebebahn Barmen-Elberfeld und übertrug Projekt und Ausführung der »Continentalen Gesellschaft für elektrische Unternehmungen«. Diese Firma besaß das Patent des Kölner Ingenieurs Eugen Langen, auf dem die Barmen-Elberfelder Schwe-

bahn basierte. Die Dresdener Firma Elektra AG übernahm von der Continentalen Gesellschaft das Projekt und führte es selbst aus. So entstand eine Einschienen-Schwebebeseilbahn, eine Bergbahn-Variante der ebenen Barmen-Elberfelder Bahn.

Konstruktive Ausführung

Die Bahn überwindet 84 m Höhenunterschied und besitzt eine Länge von 280 m. Die mittlere Neigung beträgt 33 %, im oberen Streckenabschnitt sogar 40 %. Die Bahn ist doppel-schienig ausgeführt: Während der eine Wagen bergwärts gezogen wird, bewegt sich der andere talwärts, jeder auf einer eigenen Schiene.

Zwischen Berg- und Talstation stehen 33 Joche, an denen beidseitig die Kastenprofilträger befestigt sind, die die konischen Laufschienen tragen. Bis auf das (ab Talstation gerechnet) 24. Joch, das sogenannte Ankerjoch, sind alle Joche mit geringen Toleranzen zum Ausgleich von Temperaturschwankungen beweglich. Die vier Betonfundamente des Ankerjoches sind besonders massiv und tief in den



Bild 2: Wagen 2 überquert bei der Talfahrt den Veilchenweg (früher Viktoriastraße).



Bild 3: Blick von der Bergstation durch die Tragejochkonstruktion auf Dresdens markanteste Elbbrücke, das 'Blaue Wunder'.

Bild 4: Das repräsentative Empfangsgebäude der Talstation an der Pillnitzer Landstraße.



Bild 5: Im harten Nachmittagslicht wirkt das Gebäude der Bergstation mit den vier Zinnen (den ehemaligen Schornsteinen) wie eine Burg.

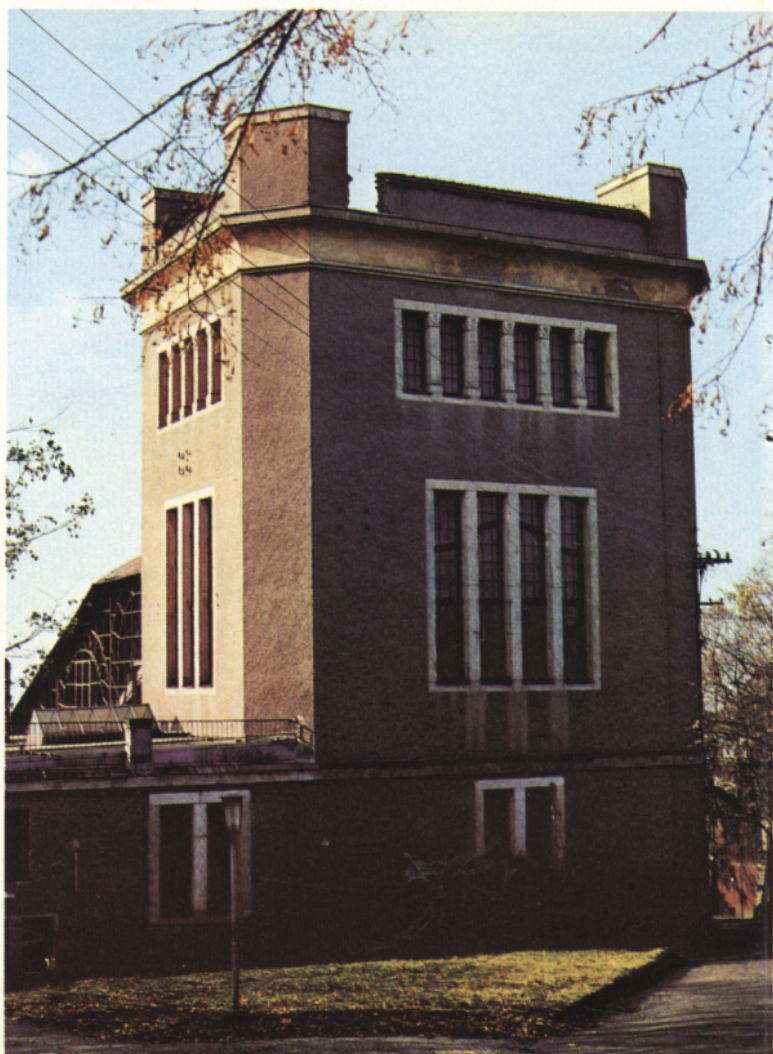




Bild 6: Wagen 2 verläßt gerade den Bahnhof Oberloschwitz (die Bergstation). Von hier hat man einen herrlichen Ausblick auf das »Elbflorenz«.

Fotos 1 bis 7: M. Weisbrod

Boden eingelassen. Der zumindest an der Oberfläche sehr sandige Hang ist mehrfach mit Stützmauern abgefangen und gut entwässert. Nicht zuletzt verhindert die breite Stützmauer aus Sandsteinquadern an der Talstation, die das Gelände der Bergbahn gegen die Pillnitzer Landstraße abschließt, daß Teile des Hanges in Bewegung geraten.

Jeder Wagen ist an zwei Tragbügeln aufgehängt, die klammerartig die Laufschiene umfassen. Bergwärts gesehen umgreifen die Bügel des rechten Wagens (Wagen 1) die Laufschiene von rechts, die des linken Wagens (Wagen 2) die Laufschiene von links. In den Tragbügeln sind die Laufräder und die umfangreiche Bremsanlage (System Bucher-Dürer) untergebracht. Jeder Wagen kann durch zwei Zangenbremsen und eine Handbremse bei Defekten sofort zum Stillstand gebracht werden (der Bremsweg beträgt weniger als einen Meter).

Das Seil

Die Seele einer jeden Seilbahn ist natürlich das Seil. Im Gegensatz zu konventionellen Seilschwebbahnen hat das Seil hier nicht die Gondeln oder Kabinen zu tragen, sondern ausschließlich den talwärtigen Wagen bergwärts zu ziehen und den bergseitigen zu Tal zu las-

sen. Das anfangs 42 mm, heute 37 mm starke Seil hat eine Länge von 410 m und eine sechzehnfache Bruchsicherheit.

Von je her gab es bei der Loschwitzer Schwebbahn wie bei den meisten Seilbahnen sehr strenge Vorschriften über Beschaffenheit und Wartung des Seils. Üblicherweise ist eine achtfache Sicherheit vorgeschrieben, d. h. die Bruchfestigkeit muß die im normalen Betrieb vorkommende größte Belastung achtfach übertreffen. Die Loschwitzer Bahn verlangte jedoch für ihr Seil den doppelten Wert. Die statische Belastung des Seils resultiert aus sich ändernden Neigungsverhältnissen und der unterschiedlichen Belastung der Wagen. Hinzu kommen noch Biegebeanspruchungen beim Umlenken des Seils in der Antriebsstation, wo die außenliegenden Stränge des Seils zusätzlich gedehnt, die innenliegenden gestaucht werden. Wesentlich schwieriger sind die dynamischen Belastungen zu ermitteln, resultierend aus Beschleunigungs- und Bremskräften und den Schwingungen. Das Seil der Loschwitzer Schwebbahn wird täglich auf Verschleiß und Beschädigungen einer Sichtkontrolle unterzogen und einmal monatlich gründlich überprüft. In gewissen Grenzen kann das Längen des Seils durch Spannvorrichtungen im Maschinenraum ausgeglichen werden. Reicht das nicht mehr, wird gekürzt. Die Lebensdauer des Seils beträgt ca. 4–5 Jahre. Das Auswechseln nimmt weniger als einen

Tag in Anspruch.

Die Antriebsanlage

Anfangs standen als Fördermaschinen zwei Lokomobilen von je 60 kW zur Verfügung. Für den normalen Betrieb war eine Lokomobile ausreichend; die zweite mußte nur bei voller Auslastung des bergwärts fahrenden Wagens oder bei Beiwagenbetrieb zugeschaltet werden.

Im Jahre 1909 baute die Gesellschaft auf elektrischen Antrieb der Fördermaschine um und installierte einen 250 V-Gleichstrommotor (Nebenschluß) von 80 kW Leistung und 750 min⁻¹. Der Gleichstrommotor wird von einer Akku-Batterie gespeist, die zugleich als Puffer dient. Bei entsprechender Betriebslage kann der Motor auch als Generator arbeiten und die Batterie nachladen. Durch den Batteriebetrieb ist bei plötzlichem Stromausfall die sichere Ankunft der Wagen in Berg- und Talstation trotzdem gewährleistet. Beim Dampftrieb und mit der ersten elektrischen Anlage von 1909 betrug die Fahrgeschwindigkeit 2,0 m/s. 1934 wurde der Betrieb auf 550 V Gleichstrom umgestellt. Die Motorleistung betrug weiterhin 80 kW bei 750 min⁻¹, doch die Fahrgeschwindigkeit konnte auf 2,5 m/s erhöht werden. Der Betrieb wird vom Maschinenhaus aus gesteuert, wo auf einer Anzeigetafel der jewei-

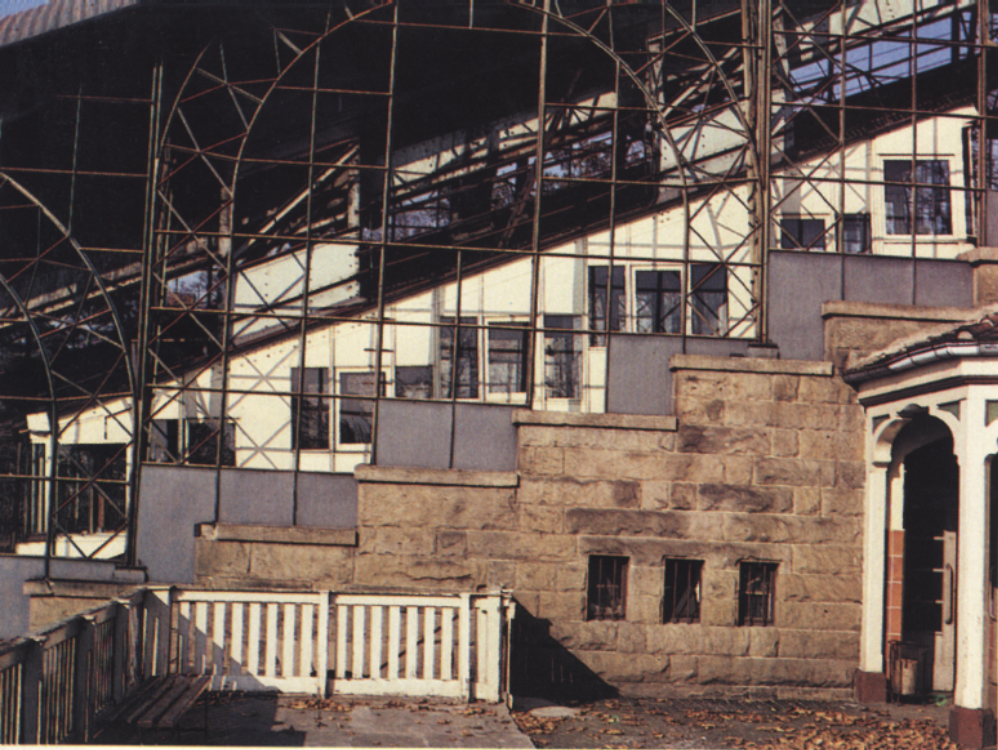


Bild 7: Gerade ist der Wagen 1 im Bahnsteig der terrassenförmig angelegten Bergstation angelangt.

lige Stand der Wagen angezeigt wird. Erst seit 1951 besteht im Maschinenhaus auf der Bergstation ein Fahrerstand, der dem Maschinisten Streckensicht verschafft. Bis dahin, also 50 Jahre lang, ist blind, d. h. nur nach der Anzeigetafel gefahren worden.

An jedem Ende des Seils hängt einer der Wagen. Das Seil läuft im Maschinenhaus über mehrere Seiltrommeln, die vom Motor über Zahnradvorgelege angetrieben werden. Die Fahrt vom Tal zum Berg (und umgekehrt) dauert 3 Minuten. Wird die Fahrgeschwindigkeit überschritten, vor allem bei der Einfahrt in die Stationen, oder läßt die Seilspannung nach, wird die Maschine zwangsgebremst. Ein Seilriß löst automatisch eine Notbremsung im Fahrgestell der Wagen aus. Bei zu starker seitlicher Ausschwingung der Wagen, wie sie bei Sturm möglich sind, treten automatisch Schwingungsbremsen in Tätigkeit.

Die Chronik registriert nur zwei Betriebsunfälle, die aber beide ohne Personenschaden abliefen: 1909 riß das erste Seil, weil es seit Betriebseröffnung nicht ausgewechselt worden war. 1934 rampte die Bahn im Veilchenweg einen Möbelwagen, der das Lademaß überschritten hatte.

Die Wagen

Die Wagen sind noch dieselben wie vor 80 Jahren. Es ist fast unglaublich, und es gibt wohl keine Bahn in Europa oder in der ganzen Welt, die heute noch derart betagte Fahrzeuge im normalen Alltagsbetrieb einsetzen kann. Dennoch: die Wagen präsentieren sich in einwandfreiem Zustand und entsprechen voll und ganz dem Verkehrsbedürfnis. Zweifellos waren sie, wie alles an dieser Bahn, sehr solide gebaut und keinen besonderen mechanischen Beanspruchungen ausgesetzt. Sie werden in regelmäßigen Abständen generalüberholt und sind im Laufe der Zeit ständig modernisiert worden. Besonders nach dem 2. Weltkrieg nahmen sich die Verkehrsbetriebe der Stadt Dresden fürsorglich der Bahn an, versahen die Wagen mit Heizung und Leuchtstoffröhren. Ursprünglich waren die Plätze für den Begleiter an den Wagenenden nicht verglast. Auch

das ist im Laufe der Zeit geändert worden.

Jeder Wagen bietet Platz für 40 Personen. Stehplätze gibt es nicht. Jedes der 5 Abteile ist durch eine Seitentür, die nur von außen geöffnet werden kann, zu erreichen. Bei der Einfahrt in jede der beiden Stationen werden die Wagen durch Bodenschienen geführt, um Schwingungen abzufangen und Kollisionen mit dem Bahnsteig zu vermeiden. Abteiboden und Bahnsteigoberkante sind niveaugleich, der Bahnsteig entsprechend dem Wagenaufbau treppenförmig angelegt. Der Zugbegleiter steht jeweils am vorausfahrenden Ende eines Wagens. Er hat die Wagentüren (jede einzeln!) sowie die Bahnsteigsperrung zu öffnen und zu schließen. Anfangs gab es auf der Berg- und Talstation Fahrkartenschalter, dann übernahm der Zugbegleiter die Schaffnerfunktion, heute ist auf Selbstbedienung umgestellt. Kurz vor der Abfahrt werden die Bahnsteigsperrungen geschlossen, bei Ankunft des Wagens vom Begleiter wieder geöffnet. Jeder Platz des Wagenbegleiters besitzt Signaleinrichtungen zur Verständigung mit dem Maschinisten und eine Handbremse — für alle Fälle.

Eine spätere bauliche Zugabe sind die Gepäckplattformen am talseitigen Ende des Wagens, für Fahrräder und sperriges Gepäck. Bis in die 30er Jahre waren die Wagenkästen dunkelbraun lackiert. Seit dieser Zeit bis heute tragen sie das helle Gelb der Dresdener Straßenbahnen und das Stadtwappen an den Stirnseiten. Die Wagen und die gesamte Eisenkonstruktion stammen von der MAN.

Die Architektur

Die Empfangsgebäude der Berg- und Talstation sind mit beträchtlichem architektonischen Aufwand errichtet. Ein Schmuckstück ist das im flämischen Renaissancestil gehaltene Empfangsgebäude an der Pillnitzer Landstraße, der Talstation, in dem sich auch die Diensträume der Verkehrsbetriebe befinden. Wuchtig dagegen ist das Gebäude der Bergstation, weil es außer den notwendigen Dienst- und Aufenthaltsräumen auch noch die Fördermaschine und eine Werkstatt aufnehmen mußte.

Abdampf und Rauchgase der beiden Lokomobilen wurden anfangs durch zwei Schornsteine abgeleitet, die aber das Mißfallen der Natur- und Heimatfreunde erregten. So wurden die Schornsteine durch die vier Ecktürme kaschiert, die der Bergstation den heutigen burgartigen Charakter geben.

Der Betrieb

In der Anfangszeit gab es sogar Beiwagenbetrieb. Die Beiwagen waren, bergwärts gesehen, vor den Triebwagen eingestellt und hatten mit ihnen durch Stoßpuffer am Oberteil des Wagens Kontakt. Sie waren nicht fest verbunden. Das Seil lief durch die Tragbügel des Beiwagens zum Triebwagen durch. Bergwärts wurden die Beiwagen geschoben, talwärts vom Triebwagen gehalten. Der Zeitpunkt, zu dem der Beiwagenbetrieb eingestellt wurde, ist nicht bekannt, liegt aber mit Sicherheit mehr als 40 Jahre zurück.

Die Bahn fährt täglich. Werktags von 5 Uhr bis 20 Uhr alle 10 Minuten, nach 20 Uhr bis kurz vor Mitternacht alle 20 Minuten. Samstags und sonntags beginnt der Betrieb etwas später, läuft bis 20 Uhr im 10-Min.-Takt und anschließend bis Betriebsschluß im 20-Min.-Takt.

Der Fahrpreis beträgt wie eh und je 10 Pfennige ...

Die Dresdener haben ein persönliches Verhältnis zu ihrer Schwebebahn und zu ihrer »Drahtseilbahn«, denn Standseilbahn sagt ein Dresdener nicht. Beide Anlagen stehen als technische Denkmale unter staatlichem Schutz. Heute ist die Schwebeseilbahn eine verehrungswürdige Achtzigerin, und es deutet nichts darauf hin, daß sie nicht auch ihren hundertsten Geburtstag feiern könnte.

M. Weisbrod

Literaturangaben:

Auf dem »Balkon von Dresden«, STRASSENBAHN-MAGAZIN Nr. 26 (November 1977), S. 318 ff.

Der Modelleisenbahner 1960, Heft 8.

100 Jahre Straßenbahn in Dresden 1872—1972, hrsg. vom VEB Verkehrsbetriebe der Stadt Dresden 1972.

Denken Sie daran:

Kurz vor Weihnachten erscheint unser zweites

Sonderjournal

Es behandelt wieder ein interessantes Lokbaureihen-Thema mit vielen herrlichen Farb- und Schwarzweißaufnahmen.

H. Merker Verlag



Bild 1: Die 169 002 mit N 6616 zwischen Jägerhaus und Grafenashau auf der Strecke am 27.10.1980.

Plandienstende für die BR E 69

Mit Beginn des Winterfahrplans endete der planmäßige Einsatz der BR E 69 beim Bw Garmisch. Aus diesem Anlaß zeichnen wir das Schicksal und die Einsätze dieser bei allen Eisenbahnfreunden so beliebten Baureihe seit Beginn der 50er Jahre nach.

Anfang der 50er Jahre entschied sich die DB, das Stromsystem der Strecke Murnau—Oberammergau dem des übrigen DB-Netzes anzu-

passen, nämlich von Einphasen-Wechselstrom mit 5000 Volt und 16 Hertz auf Einphasen-Wechselstrom mit 15000 V und 16 2/3 Hertz umzustellen. Dabei wurde auch die Oberleitung der Strecke modernisiert. Als erste Lokomotive wurde die E 69 05 umgerüstet. Sie verließ am 6.10.53 das AW München-Freimann. Da sie aber vorläufig die einzige E 69 für 15000 Volt und 16 2/3 Hertz war, erfolgt die Umstellung der Strecke erst zum Win-

terfahrplan 1954/55. Da auch bis zu diesem Zeitpunkt keine der anderen E 69 umgerüstet war, setzte man im Personenverkehr Triebwagen der Baureihe ET 85 und die E 69 05 im Güterverkehr nach Oberammergau ein. Gleichzeitig wurde die E 69 01 ausgemustert und Ende der 50er Jahre als Denkmal im AW Freimann aufgestellt, wo sie noch heute zu besichtigen ist.

Da bei der DB durch fortschreitende Elektrifi-



Bild 2: Die 169 005 mit N 6606 kurz vor Unterammergau am 21.10.1980.

Bild 3: Eine Impression besonderer Art stellt diese Aufnahme auf der Strecke zwischen Jägerhaus und Grafenaschau dar. Die 169 003 ist mit N 6602 in der Dämmerung am 27.10.1980 unterwegs. Im Hintergrund das Murnauer Moos.

Bild 4: 169 003 an einem herrlichen Herbsttag mit N 6608 unterwegs bei Grafenaschau. (27.10.1980).

zierung der Hauptstrecken ein Engpaß an elektrischen Triebfahrzeugen entstanden war, entschied man sich doch noch für einen Umbau der abgestellten E 69 02 bis 04. Im Mai 1955 waren alle E 69, mit Ausnahme der ausgemusterten E 69 01, auf 15 KV und 16 2/3 Hertz umgerüstet. Da ihre Stammstrecke in Oberbayern von der E 69 05 und den ET 85 bedient wurde, mußten die anderen E 69 auf Reisen gehen. Die E 69 02 und die E 69 03 kamen in der Folge im Rangierdienst im kurz zuvor elektrifizierten neuen Heidelberger Hauptbahnhof zum Einsatz, während die E 69 04 nach einem kurzen Gastspiel in Freilassing und Rosenheim als Reservelok wieder nach Murnau kam. Das Heimat-Bw war aber nach der Umstellung des Stromsystems wie bei der E 69 05 das Bw Garmisch. Das Bw Murnau war nur noch Außenstelle von Garmisch.

Die beiden E 69 02 und 03 bewährten sich in Heidelberg recht gut. Während der Reisesaison mußten die E 69 „Touropa“-Züge mit bis zu 60 Achsen (= 15 Waggonen) umsetzen. Die Loks verrichteten auch diesen schweren Rangierdienst ohne Beanstandungen.

In der Zwischenzeit kamen auch die neuen E 41 (ab 1960) auf die Strecke Murnau-Oberammergau zum Einsatz. Um den Verkehr auf der ehemaligen Lokalbahn zu vereinheitlichen, tauschte die BD München die E 69 02 und 03 gegen 2 Loks der BR E 60 mit Heidelberg. Von 1964 an waren die E 69 wieder allein für den Betrieb auf ihrer Stammstrecke verant-

wortlich.

1977 musterte man dann die E 69 04 aus, um einen Ersatzteilstender für die übrigen E 69 zur Verfügung zu haben. Ihre beiden Fahrmotoren wurden in der Folgezeit in die E 69 03 eingebaut. Die E 69 04 wurde im April 1978 auf dem Gelände des BZA München in der Arnulfstraße als Denkmal aufgestellt.

Zum Sommerfahrplan 1978 wurde erstmalig nur noch ein eintägiger Umlaufplan für die Baureihe E 69 erstellt und so die zweite Planlok durch eine Lok der BR E 41 des Bw München Hbf ersetzt. Nur noch zu Spitzenzeiten, wie zum Beispiel im Weihnachtsverkehr, wurde die E 41 für Sondereinsätze abgezogen, und die E 69 durften noch einmal den Gesamtverkehr auf der Oberammergauer Strecke abwickeln.

Im Sommerfahrplan 1980 blieb wegen der höheren Zuglasten (3 „Silberlinge“ statt der üblichen 2), bedingt durch die Passionsspiele, nur noch das Güterzugpaar von Murnau nach Oberammergau für die Baureihe E 69 übrig. Im Winterfahrplan 1980/81 wurden dann wieder 2 Loks der Baureihe E 69 planmäßig eingesetzt. Daneben verkehrte aber zusätzlich eine Lok der Baureihe E 41, da man ab Sommerfahrplan 1980 das Zugangebot vergrößerte und 2 Loks für den Betrieb nicht ausreichten.

Den Personenverkehr zwischen Murnau und Oberammergau wickeln seit dem diesjährigen Sommerfahrplan ausschließlich die Loks der BR E 41 ab, da die Streckenhöchstgeschwin-

digkeit auf 60 km/h erhöht wurde und sich dies auch auf den Fahrplan auswirkte. Der Fahrzeitgewinn beträgt durchschnittlich 2 Minuten bei einer Gesamtfahrzeit von ca. 42 Minuten. Für diese neue Höchstgeschwindigkeit sind die Loks der BR E 69 aber nicht konstruiert, so daß sie den Personenzugdienst auf ihrer Hausstrecke endgültig quittieren mußten. So blieb für die E 69 wieder einmal nur noch das werktägliche Güterzugpaar nach Oberammergau übrig. Meist wurde diese Leistung von der E 69 05 erbracht. Eine zweite Planleistung für die BR E 69 war im Sommerfahrplan 1981 der Mittagspersonenzug von Garmisch nach Griesen auf der Strecke Garmisch—Kempten.

Bei Redaktionsschluß stand noch nicht fest, was mit den Lokomotiven der BR E 69 in der kommenden Fahrplanperiode (Winterfahrplan 1981/82) geschehen wird. Nach Auskunft des Bw Garmisch soll aber für die E 69 kein Umlaufplan mehr erstellt werden.

A. Ritz

Quellen:

Roßberg: Die Lokalbahn Murnau—Oberammergau, 2. Aufl. Stuttgart 1978
Braun/Hofmeister: E 69, München 1978
Lok-Report, Heft 4/5 1981, Münster.









Bild 1: Nicht im Bereich der DB, sondern in ihrem angestammten Einsatzgebiet in der DDR ist diese Aufnahme der 95 00240 mit ihrem Güterzug entstanden. Dieses Bild wurde ausgewählt, weil es neben einer Lok der BR 95 auch eine ausgesprochene Herbstimpression darstellt.
Foto: J. Nelkenbrecher

Die Baureihe 95 bei der DB

Seit dem Ausscheiden der letzten Lokomotiven aus dem Betriebsdienst der Deutschen Reichsbahn in der DDR zu Beginn dieses Jahres ist sehr viel über die Maschinen der Baureihe 95 und ihren Einsatz im Thüringer Wald geschrieben worden. Im Journal 4/1981 hatte M. Weisbrod, als Eisenbahn-Fachmann wohl bekannt, einen Nachruf auf die letzte Länderbahngattung verfaßt. Pünktlich zum Ausscheiden der T 20 brachte Liliput das feine Modell

der 95 011 in der Baugröße HO mit der Beschriftung nach dem Schema der Epoche II.

Damit und mit der inzwischen fertiggestellten 95 013 in DB-Ausführung wurden wieder die Erinnerungen an den Einsatz der BR 95 bei der früheren Deutschen Reichsbahn und bei der Deutschen Bundesbahn geweckt. Jene Maschinen, die der Deutschen Bundesbahn verblieben, mußten allerdings schon in der Zeit

zwischen 1946 und 1958 ihren Dienst quittieren, d. h. dreißig Jahre vor den Lokomotiven von Saalfeld, Sonneberg und Probstzella.

Von den 45 in Dienst gestellten Exemplaren der T 20 wurden nicht weniger als 14 Lokomotiven bei der DB ausgemustert und Ende der fünfziger Jahre in Desching zerlegt. Im einzelnen handelte es sich um die Maschinen 95 001, 002, 003, 006, 007, 008, 011, 012, 013, 026, 031, 033, 034 und 035.



Bild 2: Auch dieses Foto entstand in der DDR. Es zeigt die 95 0044-8 im April 1979 im Bahnhof Saalfeld mit dem Güterzug nach Wellenborn.

Foto: HJO

Bild 3: Bald nach ihrer Abnahme durch die Deutsche Reichsbahn kam die erste Lok der Gattung T 20 mit ihrer vorläufigen Betriebsnummer 77 001 zu Versuchsfahrten auf die Zahnradstrecke Honau-Lichtenstein in Württemberg. Ab Februar 1924 war die Lok dann im Bw Geislingen beheimatet. Etwas später folgte ihr die hier im Jahr 1931 abgelichtete 95 002, die ebenfalls im Schiebedienst auf der Geislinger Steige eingesetzt wurde.

Foto: C. Bellingrodt

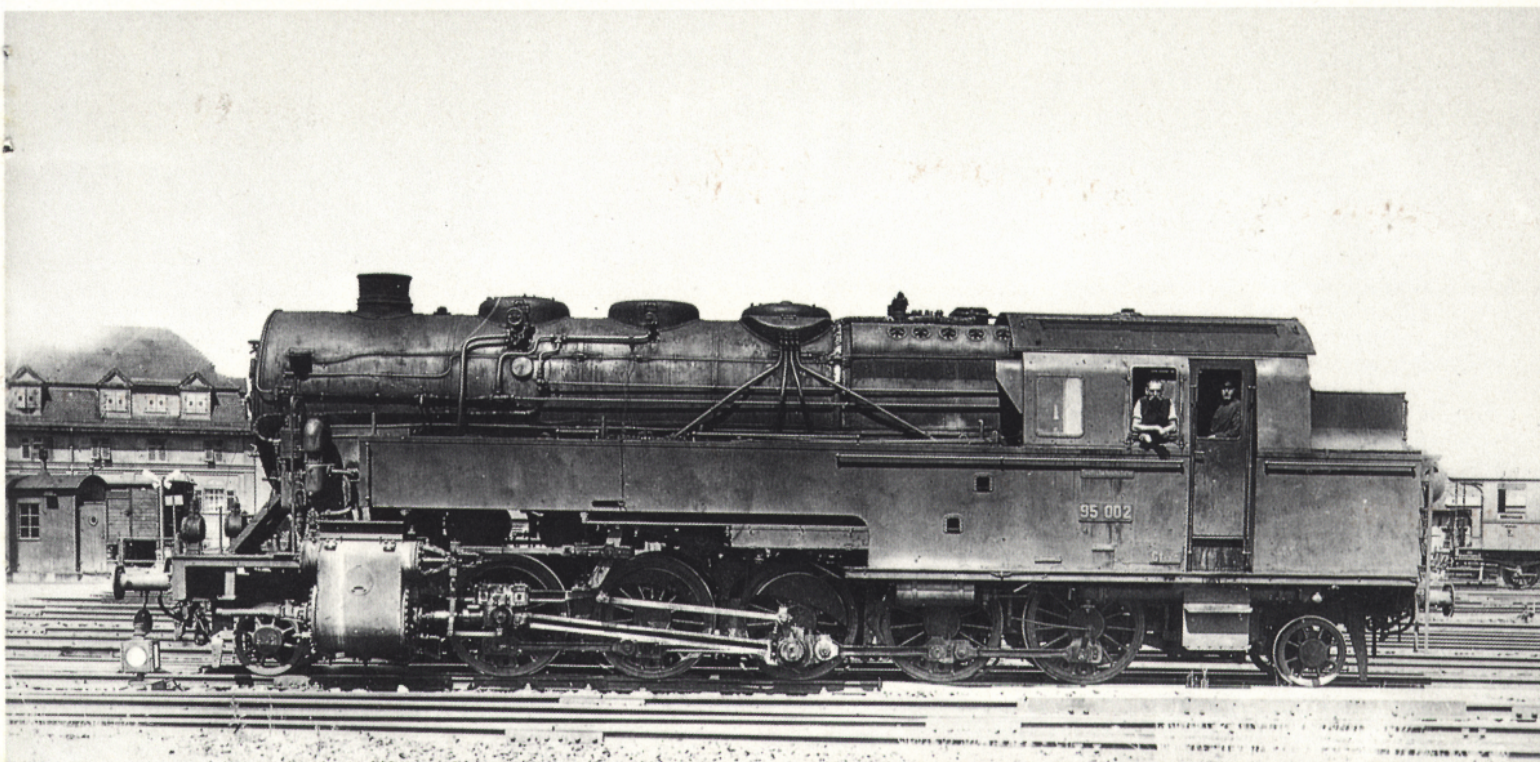




Bild 4: Ein stimmungsvolles Herbstbild ist auch diese Aufnahme einer 95er mit einem Personenzug auf dem Viadukt bei Lichte im Oktober 1979.

Foto: J. Nelkenbrecher

Bei der Ausmusterung zählte die 95 035 zum Bw Neuenmarkt-Wirsberg, alle anderen Maschinen waren in Aschaffenburg beheimatet. Die Lokomotiven versahen zuletzt den Schiebedienst auf der Schiefen Ebene nach Marktschorgast und auf der Steilrampe Laufach-Heigenbrücken. Die meisten dieser Fahrzeuge hatten bis zum Ausscheiden viele Stationen durchlaufen.

Nach ihrer Indienststellung waren die Lokomotiven 95 001, 002, 011, 012 und 013 der Rbd Stuttgart zugewiesen worden. Sie waren beim Bw Geislingen stationiert und leisteten

Schubdienst auf der Geislinger Steige. Weniger bekannt geworden sind die Einsätze auf der Rampe der Gäubahn von Stuttgart Hbf bis Stgt.-Vaihingen, die aber nur von kurzer Dauer waren. Nach der Elektrifizierung der Hauptbahn von Stuttgart nach Ulm und München konnten die 95er von der Geislinger Steige abgezogen werden.

Im Sommer des Jahres 1934 gelangten die Lokomotiven dann zunächst nach Zweibrücken. Die 95 002, 012, 013 und die 034 kehrten dann während des Zweiten Weltkrieges von Probstzella für kurze Zeit als Einsatzreserve nach

Geislingen zurück. Von Probstzella kamen ab 1936 nacheinander auch die 95 026, 031 und 033 nach Pressig-Rothkirchen, nach Lichtenfels, nach Neuenmarkt-Wirsberg, nach Goslar und schließlich nach Aschaffenburg. Die 95 035 war beim Bw Dresden-Friedrichstadt in Dienst gestellt worden, nahm ab 1936 aber denselben Weg über Pressig-Rothkirchen, Lichtenfels nach Neuenmarkt-Wirsberg, wo sie 1946 aus dem Betriebsdienst ausschied.

Mitte der fünfziger Jahre war dann mit den Arbeiten zur Elektrifizierung der Strecke



Bild 5: Bei Lichte entstand auch diese Herbstimpression im Oktober 1979. **Foto: J. Nelkenbrecher**

Bild 6: Überaus sauber und lupenrein zeigt sich das Anschriftenfeld der 95 013 der DB von Liliput. **Foto: HJO**

Frankfurt/M — Würzburg das Schicksal der Baureihe 95 besiegelt. Die z-Stellung begann im Jahr 1953 und war nach Aufnahme des elektrischen Zugbetriebs im Oktober 1957 abgeschlossen. Detaillierte Angaben zu den einzelnen Lebensläufen findet der interessierte Leser in dem Buch »Die Baureihe 95«, das unlängst im **Eisenbahn-Kurier Verlag** erschienen ist.

HO



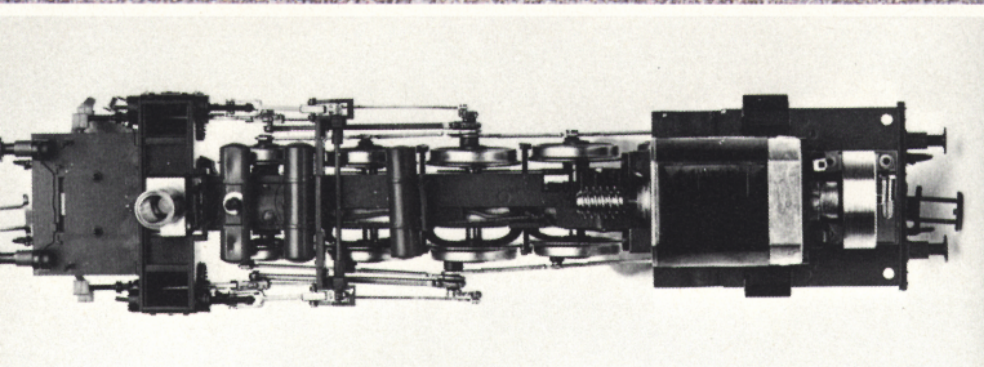
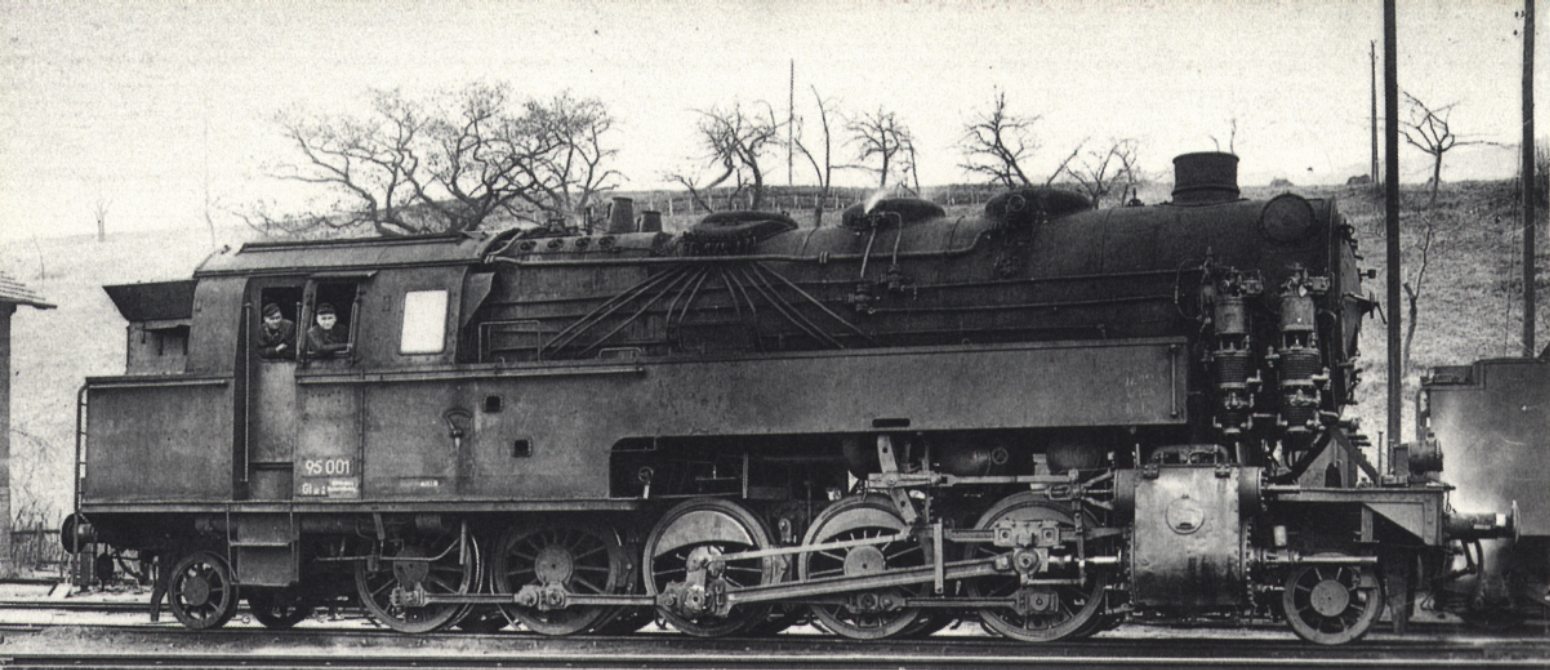


Bild 7: Insgesamt 14 betriebsfähige Lokomotiven der Baureihe 95 verblieben nach dem Ende des 2. Weltkrieges der Deutschen Bundesbahn. Auslaufbetriebswerk für alle Maschinen wurde das Bw Aschaffenburg, zu dem die 95 001 bereits im Herbst 1945 kam, nachdem sie vorher in Neuenmarkt-Wirsberg eingesetzt war. Foto: C. Bellingrodt

Bild 8: Unmittelbar vor Redaktionsschluß erreichte uns das Modell der 95 020 von Lilliput in der Ausführung der Zeit vor 1925. Die dreifarbige Lackierung ist äußerst sauber ausgefallen. In dieser Version dürfte die BR 95 sicher ein begehrtes Objekt für Sammler werden.

Bild 9 und 10: Diese Ansichten des Fahrwerks der BR 95 von Lilliput zeigen die feine Detaillierung, die große Seitenverschiebbarkeit der Achsen und die exakt nachgebildete Steuerung mit ungekröpften Stangen.

Fotos 8 bis 10: HJO

