

# Eisenbahn JOURNAL

Sonder-Ausgabe 4/2005 • Deutschland € 12,50

Österreich € 13,75 • Schweiz sfr 25,00

BeNeLux € 14,40 • Italien/Spanien/Portugal (cont.) € 16,25

## Baureihe

Horst J. Obermayer / Manfred Weisbrod

# 75



75<sup>0</sup> (württ. T 5)  
75<sup>1-3</sup> (bad. VI b)  
75<sup>4, 10-11</sup> (bad. VI c)  
75<sup>5</sup> (sächs. XIV HT)



Best.-Nr. 53 05 04

4 198013 112509

# LILIPUT-Lokomotiven der Baureihe 75 „die phantastischen 4“



LILIPUT



L131001 · Serie VI c, Badische Staatseisenbahn, Ep. I

Für alle Lokomotiven gilt: Fahrgestell und Räder aus Metalldruckguss, 5-poliger, schräggenuteter Motor mit Schwungmasse, digitale Schnittstelle nach NEM 652, Kupplungsaufnahme nach NEM 362, für Rauchgenerator vorbereitet, Zwei- bzw. Dreilicht-Spitzensignal mit der Fahrtrichtung wechselnd.



L131002 · Baureihe 75<sup>4</sup>, DRG, Ep. II



L131005 · Baureihe 75<sup>10</sup>, DB, Ep. III



L131006 · Baureihe 75<sup>10</sup>, DR, Ep. III

Katalog und Händlernachweis bei: Bachmann Europe Plc · Am Umspannwerk 5 · 90518 Altdorf bei Nürnberg · [www.liliput.de](http://www.liliput.de)

Eisenbahn  
JOURNAL

CD-ROM

## Alles, was dampft: komplett und kompakt

Sämtliche deutsche Dampflokomotiv-Baureihen seit 1925 im schnellen Zugriff – diese CD-Rom ist ein digitaler Informations- und Wissensspeicher, der keine Fragen offen lässt. Hier sind alle acht Dampflokomotiv-Report-Ausgaben des Eisenbahn-Journals und die Typenblätter zu den Baureihen 01 bis 99 inklusive 1:87-Zeichnungen in digitalisierter Form zusammengefasst. Für die Bildschirmanzeige aufbereitet, bieten diese Publikationen umfassende Informationen zu Entwicklung, Geschichte und Einsatz der einzelnen Baureihen. Mit allen wichtigen technischen Daten und Maßen sowie zahlreichen Fotos. Die hoch aufgelösten Typenblätter und -skizzen sind für den Ausdruck auf A4-Papier optimiert.

Best.-Nr. 590403 · € 15,-

Diese CD kann mit allen Computern (Windows, MAC, Linux) genutzt werden, für die es den kostenlosen Acrobat Reader von Adobe gibt. Aktuelle Versionen dieses Programms werden mitgeliefert.

VGB  
[ VERLAGSGRUPPE BAHN ]

Erhältlich beim Fachhandel oder direkt beim EJ-Bestellservice, Am Fohlenhof 9a, 82256 Fürstenfeldbruck  
Tel. 0 81 41 / 5 34 81-0 • Fax 0 81 41 / 5 34 81-33 • eMail [bestellung@vgbahn.de](mailto:bestellung@vgbahn.de)

# Universelle „Fünfundsiebziger“

Seit Beginn des planmäßigen Eisenbahnverkehrs deutscher Länderbahnen war das Streben ehrgeiziger Konstrukteure auf die Entwicklung universell verwendbarer Triebfahrzeuge gerichtet. Dieses hoch gesteckte Ziel wurde allerdings selten und meist auch nur unvollkommen erreicht. Zu den wenigen herausragenden Schöpfungen, die den unterschiedlichen Anforderungen nahezu aller Beförderungssparten in hohem Maße entsprachen, zählten die ab dem Jahre 1900 in großer Stückzahl in Dienst gestellten 1'C 1'-Tenderlokomotiven.



**Eine 75er, die 75 1118, ist heute noch betriebsfähig und fährt häufig auf der Strecke Amstetten–Gerstetten.**

FOTO: W. BLEY

Die Großherzoglich Badischen Staatseisenbahnen und die Fabrik von Joseph Anton Maffei in München hatten eine österreichische Idee aufgegriffen und eine Nassdampf-Lokomotive mit symmetrischem Laufwerk geschaffen, die sich über viele Jahrzehnte hinweg auch noch neben wesentlich neueren Fahrzeugen behaupten konnte.

Ab 1910 folgte Württemberg und ein Jahr später auch Sachsen diesem Beispiel mit eigenen Entwicklungen. Keine andere Bauart deutscher Tenderlokomotiven war so lange und mit einer solchen Vielfalt von Wagen unterwegs, wie die verschiedenen Gattungen der Baureihe 75.

Alte Durchgangs- und Abteilwagen, daraus entstandene Umbaufahrzeuge, Schnell- und Eilzugwagen ehemaliger Einheitsbauarten, moderne „Silberlinge“ und neue Wagen mit Mitteleinstiegen wurden von den Maschinen auf Haupt- und Nebenbahnen mit Geschwindigkeiten bis 90 km/h zu vielen Zielen geführt.

Noch bunter war das Bild der Garnituren von Eil- und Nahgüterzügen, die oft auch mit diesen Maschinen bespannt wurden. Über drei Epochen hinweg bewährten

sich die 1'C 1'-Lokomotiven in fast 70 Jahren also nicht nur im Reisezugverkehr, sondern auch beim Transport von Gütern aller Art.

Mit den in großer Stückzahl als Baureihe 75 in den Fahrzeugpark der DRG eingeordneten Maschinen badischer, sächsischer und württembergischer Herkunft hatten qualifizierte Ingenieure kompetenter Lokomotivfabriken vorzügliche Arbeit geleistet. Mit diesen Fahrzeugen war es gelungen, überaus leistungsfähige, zuverlässige und langlebige Universalmaschinen zu schaffen. Deren Entwicklung, die unterschiedlichen Bauausführungen und die weit gefächerten Betriebseinsätze werden in dieser Sonderausgabe ausführlich behandelt.

HORST J. OBERMAYER

### **Schneller, stärker, schwerer**

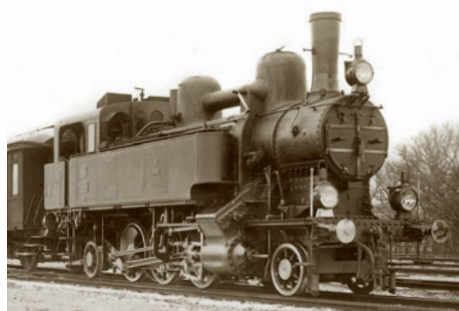
90 statt 80 km/h Höchstgeschwindigkeit, knapp 50 % mehr Leistung und eine um 2 Tonnen höhere größte Achslast kennzeichnen die Unterschiede der badischen Gattung VI c gegenüber ihrer Vorgängerin, der Gattung VI b.

**Bad. VI c • ab Seite 30**

### **Genialer Gölsdorf, glückloser Wittfeld**

Die 1'C 1'-Tenderloks der österreichischen Reihe 30 bewährten sich ab 1895 außerordentlich gut. Wittfelds preußische T 6 erwies sich hingegen als totale Fehlkonstruktion.

**Vorgeschichte • ab Seite 14**



### **Baden eilt voraus**

Im Jahr 1900 lieferte J. A. Maffei in München 15 Exemplare der Gattung VI b an die Badischen Staatseisenbahnen. Es waren die ersten 1'C 1'-Tenderlokomotiven in Deutschland.

**Bad. VI b • ab Seite 16**

### **Universelle Württembergerin**

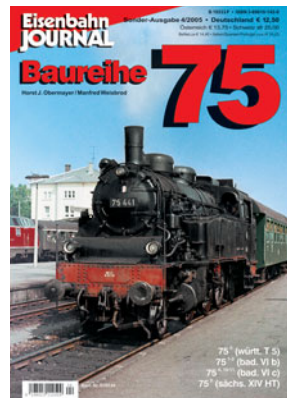
Die württembergische T 5 war eine sehr wirtschaftlich arbeitende und leistungsfähige 1'C 1'-Tenderlokomotive, die im gesamten Reisezugverkehr verwendbar war.

**Württ. T 5 • ab Seite 54**

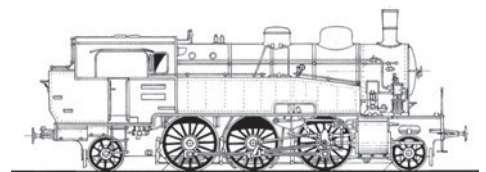
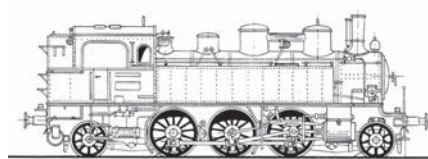
### **Starke Sächsin**

Nach Baden und Württemberg entschieden sich auch die Sächsischen Staatseisenbahnen für die Beschaffung von 1'C 1'-Tenderloks – und zwar für eine besonders zugkräftige.

**Sächs. XIV HT • ab Seite 70**



TITELBILD: Im Sommer 1962 waren die letzten DB-Lokomotiven der badischen Gattung VI b (Baureihe 75<sup>1-3</sup>) bereits ausgemustert. Von den deutlich stärkeren Heißdampflok der Gattung VI c waren jedoch noch einige wenige Exemplare im Einsatz (75 441 in Singen/Hohentwiel).  
FOTO: G. TURNWALD



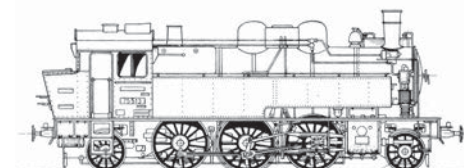
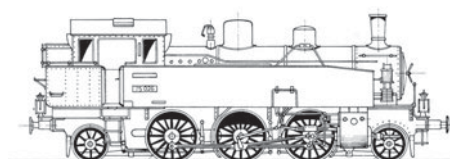
- **Editorial** 3  
Universelle „Fünfundsiebziger“
- **Galerie** 6
- **Vorgeschichte** 14  
Genialer Gölsdorf, glückloser Gustav Wittfeld
- **Bad. VI b (Baureihe 75<sup>1-3</sup>)** 16  
Baden eilt voraus
- **Bad. VI c (Baureihe 75<sup>4, 10-11</sup>)** 30  
Schneller, stärker, schwerer
- **Württ. T 5 (Baureihe 75<sup>9</sup>)** 54  
Universelle Württembergerin
- **Sächs. XIV HT (Baureihe 75<sup>5</sup>)** 70  
Starke Sächsin
- **Modelle** 82  
Baureihe 75 in Klein
- **Quellenverzeichnis** 84
- **Vorschau & Impressum** 86
- **Händlerverzeichnis** 88



### Baureihe 75 in Klein

Das erste Modell einer Länderbahn-1'C 1'-Tenderlok erschien 1964 bei Gützold. Inzwischen sind Modelle aller 75er-Baureihen lieferbar – wenn auch bei weitem nicht in allen Nenngrößen.

**Modelle • ab Seite 82**



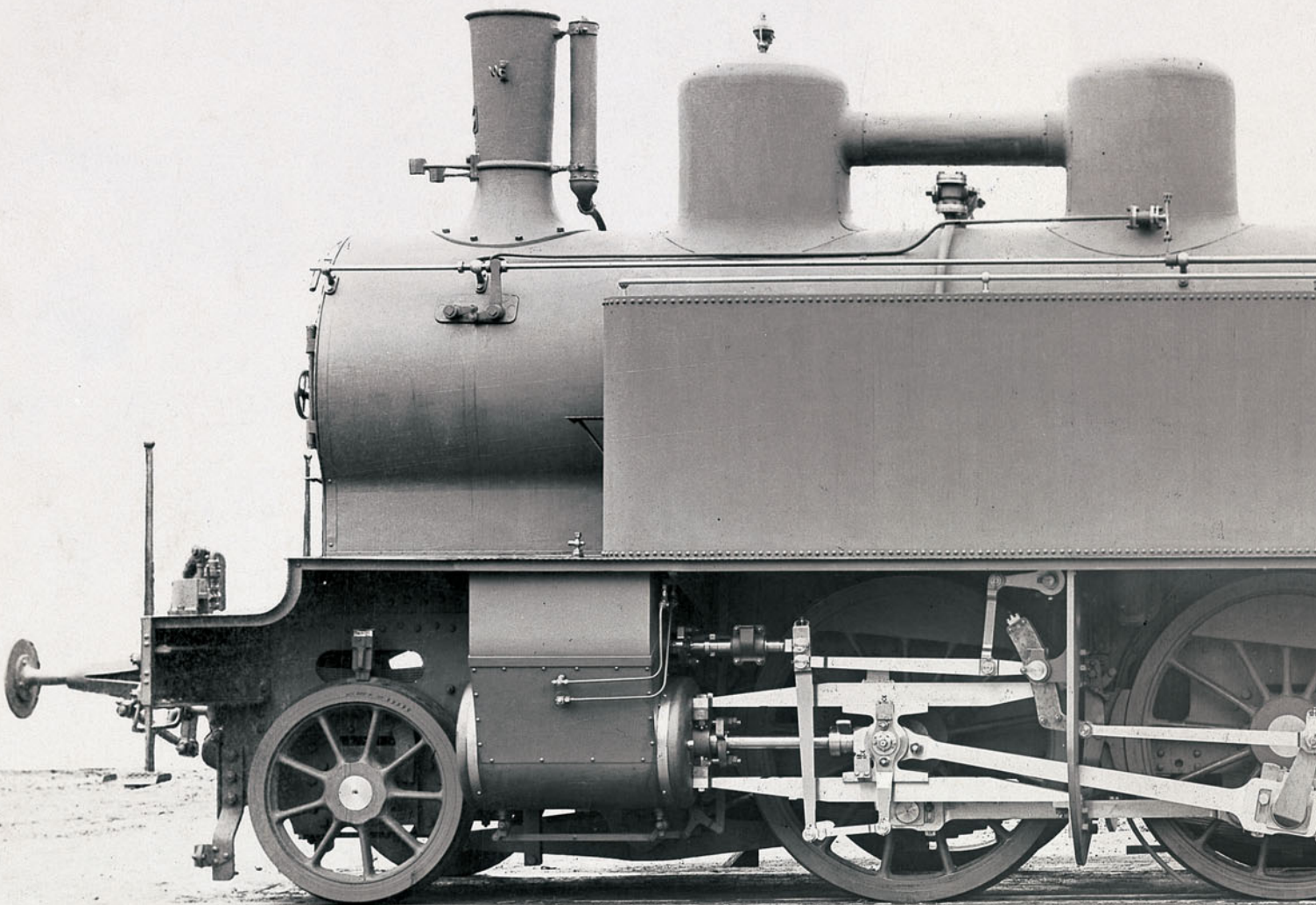
ZEICHNUNGEN: H. OBERMAYER

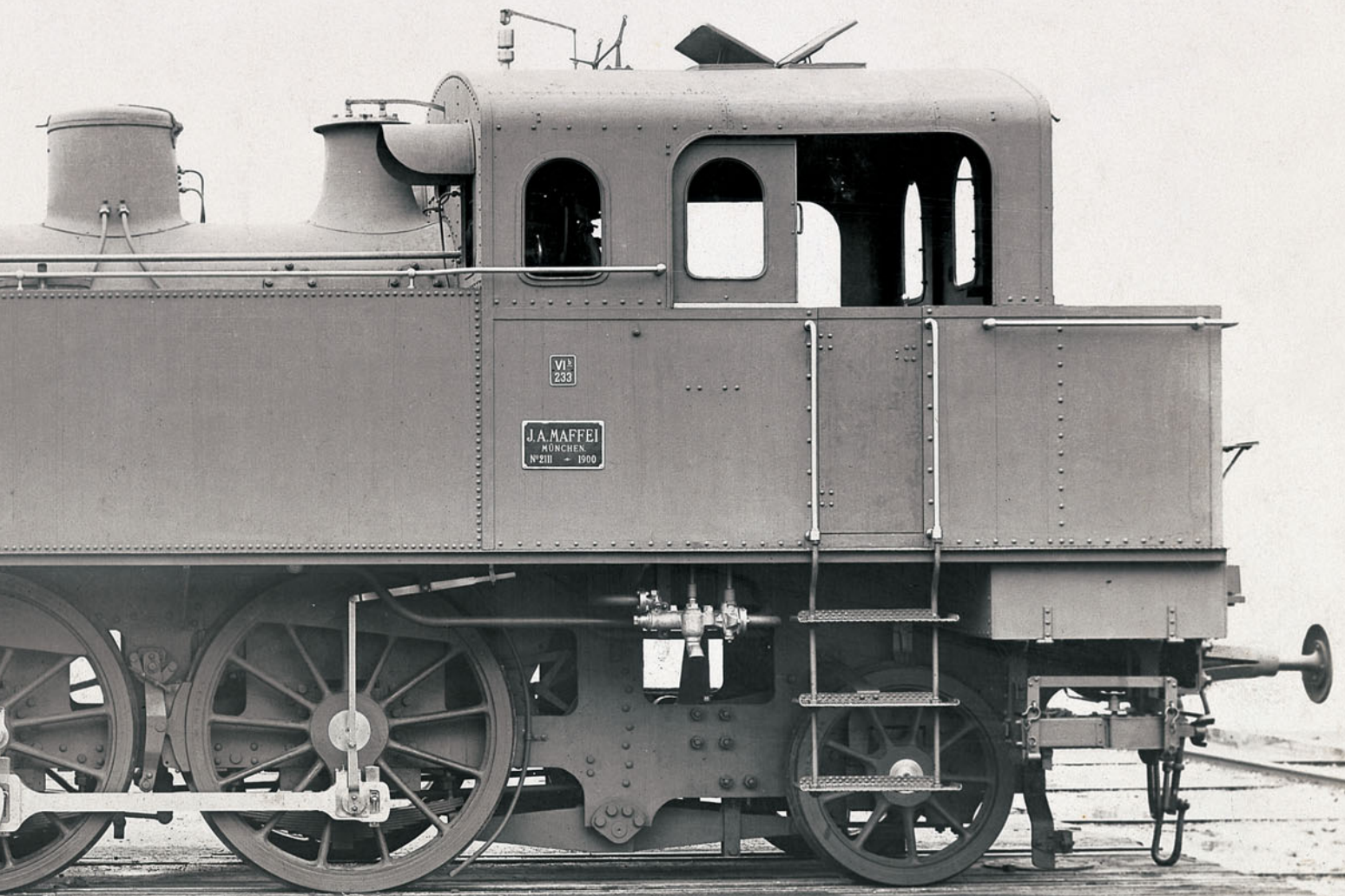
# WEGBEREITERIN

für Tenderlokomotiven mit der

symmetrischen Achsfolge 1'C 1' war in Deutschland die badische Gattung VI b.

Bei dieser Gattung handelt es sich um eine Konstruktion der Lokomotivfabrik J. A. Maffei in München, genauer gesagt von Anton Hammel, deren Chefkonstrukteur. Den 1900 in Bayern gebauten 15 Maschinen folgten bis 1923 weitere 158 Exemplare aus badischer Fertigung. WERKFOTO J. A. MAFFEI





Vom **SCHWARZWALD** bis zur Ostseeküste waren in den 1930er-Jahren die Maschinen der badischen Gattung VI c anzutreffen, nach 1945 verrichteten sie auch in der Lausitz und – kurzzeitig – in der Eifel Dienst. Dennoch waren die Strecken im Südwesten Deutschlands von Beginn an bis zur Ausmusterung der letzten VI c das Haupteinsatzgebiet. Löcherberg liegt an der Renchtalbahn von Appenweier nach Bad Griesbach im Schwarzwald.

FOTO RBD KARLSRUHE (DR. WILHELM BURGER)







## HEISSDAMPF

hieß zur Jahrhundertwende  
1900/1901 das Zauberwort zur Leistungssteigerung von  
Dampflokomotiven bei gleichzeitig niedrigerem Kohleverbrauch.

Noch vor Sachsen und Baden stellten die  
Königlich Würtembergischen Staatseisenbahnen

