

Jubiläums-Ausgabe



B 7539 E
ISSN 0720-051X

Eisenbahn JOURNAL

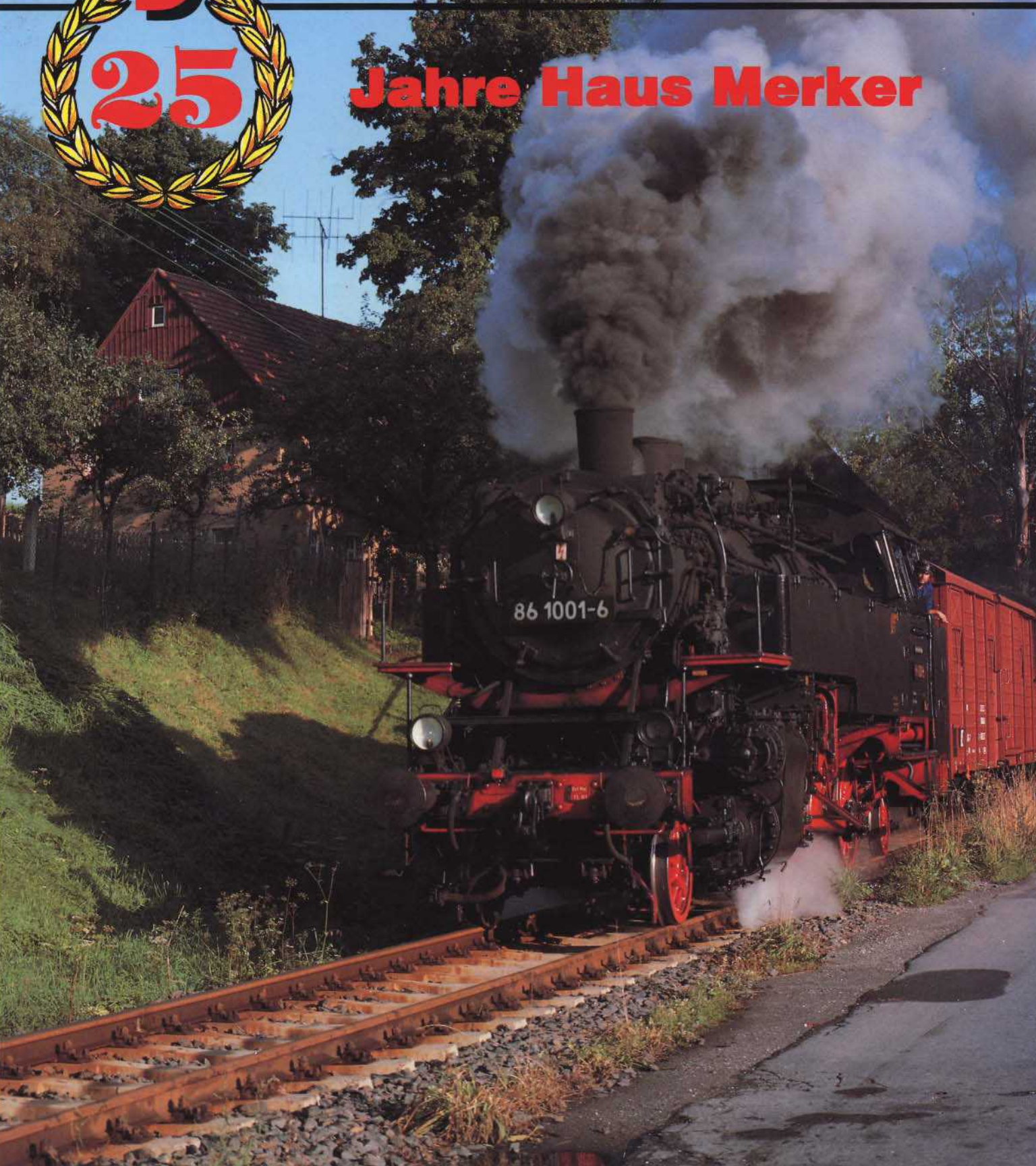
11/1993
November

DM 15,80
sfr 15,80
öS 115,--



25

Jahre Haus Merker



Editorial zum Jubiläum unseres Hauses

Ein Vierteljahrhundert ist ja nun nicht gerade eine "Ewigkeit". Vor 25 Jahren, genau im August des Jahres 1968, wurde die Firma Merker + Fischer GmbH gegründet, sozusagen die "Urzelle" des heutigen Merker Verlags und damit des Eisenbahn-Journals. Unser erstes Druckerzeugnis war aber nicht das Eisenbahn-Journal, sondern Jahre zuvor das heute bereits legendäre Dampflok-Lehrbuch; es erschien Anfang der 70er Jahre. Das Eisenbahn-Journal als Periodikum kann aber im Januar auch schon auf 19 Jahre zurückblicken. Ende der 80er Jahre ging der Merker Verlag dann schließlich in die alte, immer noch bestehende M+F GmbH über und firmiert seither als Hermann Merker Verlag GmbH, was uns jetzt erlaubt, das 25jährige Jubiläum zu feiern. Soweit der kleine historische Abriss der Firmenentwicklung.

Firmenjubiläen sind eigentlich nicht viel anders als runde Geburtstage im Leben eines Menschen. Nur der Gesetzgeber hat für Firmen eine besondere Regelung getroffen; er erlaubt erst zu einem 25. "Geburtstag" ein richtiges Firmenjubiläum, das offiziell gefeiert und auch in der Werbung verwendet werden darf. Quasi also eine Firmen-Silberhochzeit – zumal wenn man so wie meine Frau und ich mit seinen Firmen verheiratet war und ist.

Nur jungen Menschen erscheinen 25 Jahre als lange Zeitspanne. Als älterer Rückblickender kann man nur fragen: Wohin sind sie entschwunden? War es nicht erst vor einigen Jahren, daß wir das erste Eisenbahn-Journal drucken ließen – knapp vier Jahre darauf sogar durchwegs in Farbe? Während ich diese Zeilen schreibe, gehen mir aber auch andere Gedanken durch den Kopf: Kann ich mit dem Erreichten zufrieden sein? Was habe ich versäumt, oder was hätte ich besser machen können?

Am Anfang stand nur eine Idee bzw. Vorstellung, nämlich auf dem Gebiet der großen und kleinen Bahnen tätig zu sein. Daß daraus letztlich eine Zeitschrift und damit ein Verlag entstehen würde, brachten dann eigentlich die Zeitumstände sowie andere kleine und größere Faktoren mit sich. Ob ich mit dem bisher Erreichten zufrieden sein kann, entscheiden letzten Endes nur Sie als Leser. Und danach müßte ich mir eigentlich ein klein wenig "auf die Schulter klopfen" können. Die beste Bestätigung für uns ist die Jahr für Jahr kräftig ansteigende Leserzahl, was heute durchaus nicht mehr selbstverständlich ist.

An einem solchen Tag der Rückbesinnung empfinde ich aber auch große Dankbarkeit, die ich hiermit in aller Form kundtun will: So bedanke ich mich bei meinen Mitarbeitern für ihren steten Einsatz und ihre Mühe, mich zu unterstützen, bei den Herstellerfirmen für ihre vertrauensvolle Zusammenarbeit, bei meinen zum großen Teil langjährigen Geschäftspartnern, dem großen Kreis von freiberuflichen Mitarbeitern und Autoren als Spezialisten auf den verschiedensten Gebieten, aber vor allem bei Ihnen, da Sie als Leser so rege Anteilnahme an der ständigen Qualitätswahrung des Eisenbahn-Journals durch mannigfache Anregungen, Einwendung von Bild- und Textbeiträgen genommen haben. Ein herzliches Dankeschön gilt vor allem auch meiner Frau, nicht nur für Ihre Mitarbeit, sondern auch für ihr Verständnis, wenn ich mich wieder einmal, wie es so oft vorkam, der Firma mehr widmete als ihr.

Liebe Leser, mein ganz persönlicher Wunsch ist es, auch die

nächsten Jahre für Sie, zusammen mit meiner Mannschaft, wie bisher mit "Volldampf" tätig sein zu können. Auch die jüngeren aus unserer Crew "trainieren" schon mit Erfolg und zeigen, daß sie's können!

Mit dieser Jubiläums-Ausgabe habe ich mir für Sie etwas ganz Besonderes ausgedacht: das bisher umfangreichste Eisenbahn-Journal aus unserem Hause. Aber nicht nur das, sondern es liegt auch eine "Schnupper-Video-Kassette" bei. Die Mehrkosten für die Video-Kassette sind im höheren Journal-Verkaufspreis beinhaltet, aber auch die nicht unerheblichen zusätzlichen Verpackungs- und Portokosten. 60 Seiten mehr bringen ein erhebliches zusätzliches Gewicht auf die "Post-Waage", aber auch ein gewaltiges Plus an wunderschön bebilderten Artikeln, die sonst vielleicht unveröffentlicht hätten bleiben müssen. Auf der Video-Kassette sind, zum besseren Kennenlernen unseres Verlags, zwei Minuten Rundgang durch unsere Redaktionsräume mit Vorstellung der Mitarbeiter filmisch festgehalten.

Aber dann kommt der eigentliche richtig große Paukenschlag: 35

Minuten lang unterhalten wir Sie mit wunderschönen Szenen aus einem Teil unseres schon ziemlich umfangreichen Video-Vertriebsprogramms. Sie sehen "Züge und Dampf am laufenden Band". Ein Höhepunkt jagt den anderen. Wir wissen, daß nur etwa 62% unseres Leserkreises Video-Recorder besitzen; sollten Sie bisher Videos keine Aufmerksamkeit geschenkt haben, empfehlen wir, in einer Videothek ein Leihgerät zu besorgen oder sich bei Freunden dieses kleine "Feuerwerk" anzusehen. Vielleicht läßt sich bei Ihnen dadurch eine besondere Liebe für die Videos aus der Eisenbahn-Journal-Videothek wecken. Nebenbei gesagt: Brauchbare Video-Recorder werden bereits ab etwa 400 Mark angeboten.

Wenn Sie an unserem Video jedoch kein Interesse haben, bitte nicht wegwerfen! Sie können damit sicher einem Video-Freak eine Freude bereiten. An Journal-

Leser brauchen Sie es allerdings nicht weiterzureichen, denn die haben es alle genauso wie Sie erhalten. Eine Nachbestellung von Jubiläums-Journal und Video ist freilich wegen der limitierten Auflage kaum bzw. nur kurzfristig möglich.

Und noch etwas Besonderes: In dieses Journal haben wir auch Auslandsbeiträge aus unseren europäischen Ausgaben aufgenommen. Wenn wir schon Europäer sind, sollten wir auch Teile des übrigen Europa kennenlernen – und wenn es auch nur Teile der Eisenbahnen in Frankreich, Italien und Spanien sind!

Also dann bis zum nächsten Journal 12/1993 (eine Modellbahnausgabe, die aber für Vorbildfreunde auch wieder unsere mehrseitigen interessanten Bahn-Notizen enthält), dem darauffolgenden Sonderjournal (es wird "Licht in das Dunkel" um E 04, E 05, E 17 und E 21 bringen), dem nächsten Special über den Erzberg und einem weiteren über das Allgäu (III. Teil) und und und ...

Viel Freude und Unterhaltung mit unserem "Jubiläums-Paket" wünschend, verbleibe ich als
Ihr Hermann Merker

P.S.: Unsere angekündigte Broschüre "1x1 des Anlagenbaus" erscheint aus Kapazitätsgründen erst in der ersten Jahreshälfte 1994. Bezüglich des Jubiläums beachten Sie bitte auch die Seiten 66 bis 75 mit unserem Firmenporträt.



Inhalt

Eisenbahn-Journal

Die Baureihe 86	6
Stärkste deutsche Nebenbahnlokomotive	
Dampf am Erzberg	14
Vorschau auf Video und Special	
30 Jahre Vogelfluglinie – Freie Fahrt für den IC3 auf deutschen Gleisen	
Es ist was faul im Staate Dänemark ...	20
Köln Hauptbahnhof ...	24
... in den 30er Jahren	
Die Baureihe 219 (ex 119)	28
Vollsperrung Soest – Paderborn und die Folgen: »Geänderte Betriebssituation«	34
Rhätischer Herbst	38
Ein Bilderbogen	
Erste Doppelstockwagen aus Görlitz bei der BD München	
Regionalverkehr auf zwei Etagen	44
Le Train – die französische »Schwester«	46
Die CC 72000 der SNCF	48
Die »Desenzano-Connection«: Mondo Ferroviario	52
Die Eisenbahn Ferrara – Codigoro	54
Die jüngste »Schwester« ist Spanierin	58
Die Baureihe 252 (Breitspur-Version) der Spanischen Staatsbahn RENFE	59

Journal-Rubriken

Bahn-Notizen	62
25 Jahre Haus Merker	66
Die Geschichte eines erfolgreichen Unternehmens	
Abschied von unserem »Preußen-Reporter«	77
Bücherecke	91
Fachhändler-Adressen	92
Impressum	94
Schaufenster der Neuheiten	146
Mini-Markt	152
Sonderfahrten und Veranstaltungen	163



Modellbahn-Journal

Die BR 119 als Brawa-Modell in H0	33
Gemündener Schätze, 5. Teil:	
Ein Bw zur Reichsbahnzeit	96
Die S 2/5 der K. BAY. STS. B. von TMN	102
Handarbeitsmodell in der Nenngröße H0	
»Fliegender Spreewälder«	106
Neuer H0m-Triebwagen von Bemo	
59 Ein Furka-Modul in Nenngröße H0m	108
Mit dem Dampfroß in die Hölle	110
Teil 6: Reichsbahn-Dampf im Höllental	
Im Mittelpunkt: der Spitzkehrenbahnhof	116
Ein Anlagenvorschlag für die Nenngröße N, 1. Teil	
Roco's eIT 1130	122
Das Zugporträt: der »Pendler«	124
Gemischte Spuren	126
Eisenbahnromantik in H0 und H0e, Teil 2:	
60 Stück für Stück zur RhB-Rundum-Anlage	130
Modulanlage einer	
»geheimnisvollen« Waldbahn	132
Das Weißturmtor von Straßburg	136
Die Brücke über den Tanaro bei Ceva	140
Die E.428 der FS Italia	144
Ein Modellbahner-Traum in 1:87	
Netter Zug von Andy Köpke und Trix	151

Titelbild: Unser Lokomotivbeitrag über die **Baureihe 86** (ab Seite 6) ist hauptsächlich dem angekündigten neuen Fleischmann-Modell – also mit DB-Beschriftung – gewidmet. Den Einsatz bei der DR wollen wir Ihnen aber trotzdem nicht vorenthalten. Auf dem Titel dampft die 86 1001 am 21. August 1982 auf der Nebenbahn von Schlettau nach Crottendorf. Freuen Sie sich jetzt schon auf unseren ausführlichen Modellbericht im EJ 12/1993! **Abb.: D. Kempf**

Poster I (Seite 79/80): Seit Inkrafttreten des Jahresfahrplans 1993/94 fährt ein ICE-Zugpaar an Samstagen bis nach Garmisch-Partenkirchen. Die Aufnahme mit dem Triebkopf 401 017 vor der Zugspitze entstand im August 1993 bei Eschenlohe. **Abb.: A. Ritz**

Poster II (Seite 81/82): Die 01 080 war von ihrer Ablieferung im Mai 1930 bis September 1943 beim Bw Offenburg (Rbd Karlsruhe) beheimatet und vorwiegend im Schnellzugdienst zwischen Basel und Mannheim bzw. Heidelberg eingesetzt. Das Foto dürfte in den dreißiger Jahren im Bw Mannheim Pbf aufgenommen worden sein. **Abb.: Lichtbildstelle BD Karlsruhe**

Poster III (Seite 83/84): Letztes Einsatzgebiet der schweren Tenderlokomotiven der preußischen Gattung T 20 waren die Strecken Sonneberg – Eisfeld und Sonneberg – Probstzella – Saalfeld im Thüringer Wald. Hier überquert eine 95er im Oktober 1979 mit einem Personenzug nach Saalfeld den Viadukt bei Lichte. **Abb.: J. Nelkenbrecher**

Poster IV (Seite 85/86): Sonnenaufgang über dem Hauptbahnhof München. Am 12. März 1981 rangiert die Vorserienlokomotive 120 005 im Gleisvorfeld, um sich an die Spitze eines InterCity nach Nürnberg zu setzen. **Abb.: A. Ritz**

Bild links: Der Baureihe 86 widmen wir demnächst auch ein Video! Hier eine Aufnahme der 86 161 mit dem E 91 02 bei Ludwigsstadt (9. September 1963). **Abb.: R. Hahmann**

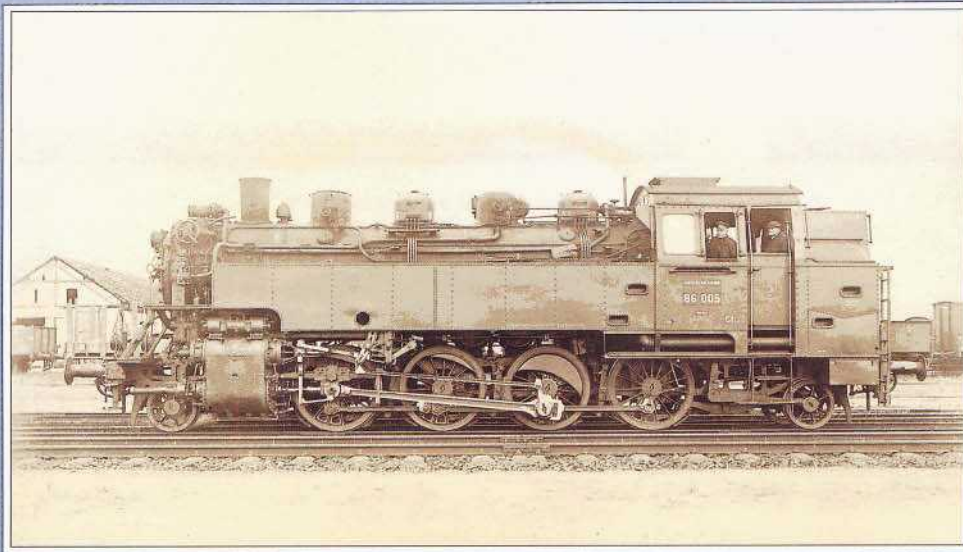
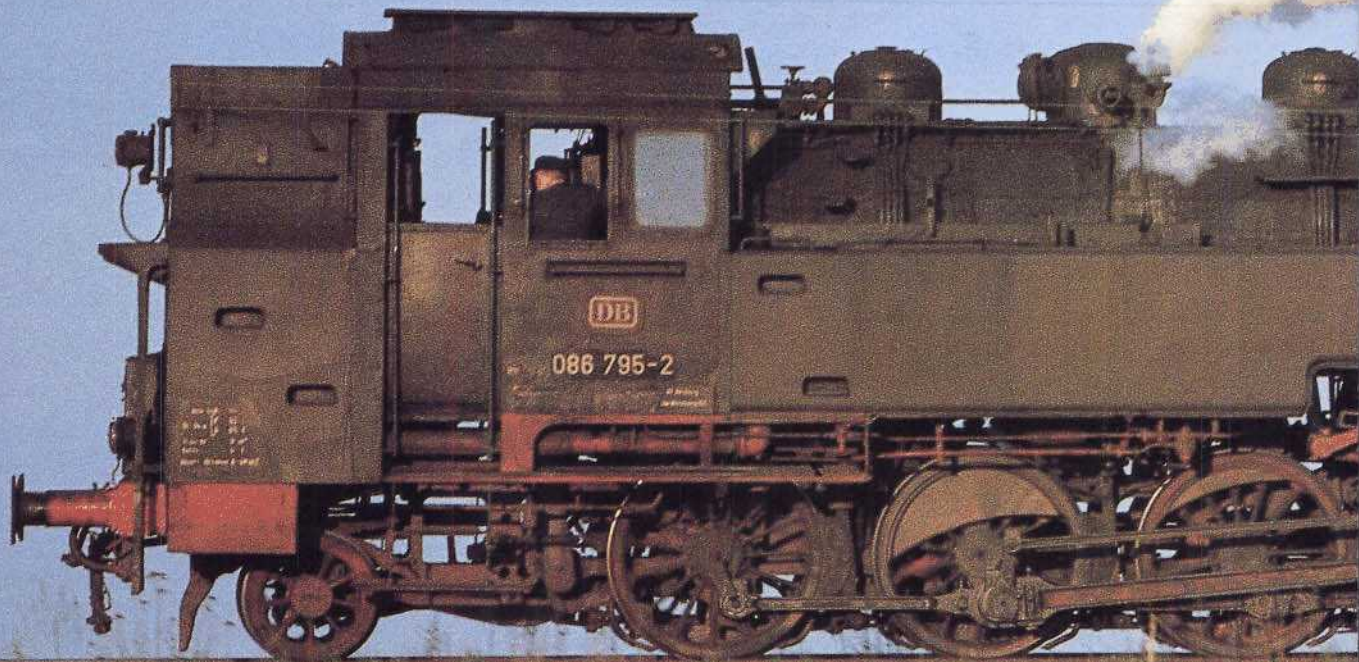


Bild 2: Die 86 005 wurde am 2. August 1928 in Dienst gestellt. Sie verfügt noch über die kleinere Ausführung des Dachlüfters sowie Riggenbach-Gegendruckbremse (Foto um 1931).

Abb.: C. Bellingrodt, Slg. Dr. Scheingraber

Bild 1: Die 86 795 war von ihrer Anlieferung im Jahre 1942 bis zu ihrer Ausmusterung 1971 stets im Bw Nürnberg Rbf beheimatet. Am 2. Juni 1970 war sie im Personenzugdienst auf der Nebenbahn Allersberg – Burgthann eingesetzt. **Abb.:** J. Nelkenbrecher



Nach dem Zusammenschluß der früheren Länderbahnen zur Deutschen Reichsbahn im April 1920 war vom Reichsverkehrsminister die Einsetzung eines Gremiums angeregt worden, das für die zukünftige Lokomotivbeschaffung zuständig sein sollte. Dieser "Engere Lokomotivausschuß", dem namhafte Fachleute angehörten, trat erstmals am 21. Mai 1921 in Oldenburg zusammen. Beschlossen wurde dabei, daß zunächst noch bewährte Länderbahnbauarten weiterbeschafft, die Entwicklung neuer Einheitstypen jedoch umgehend eingeleitet werden sollte.

Als die ersten Aufträge zum Bau von Einheitslokomotiven der Baureihen 01, 02, 43

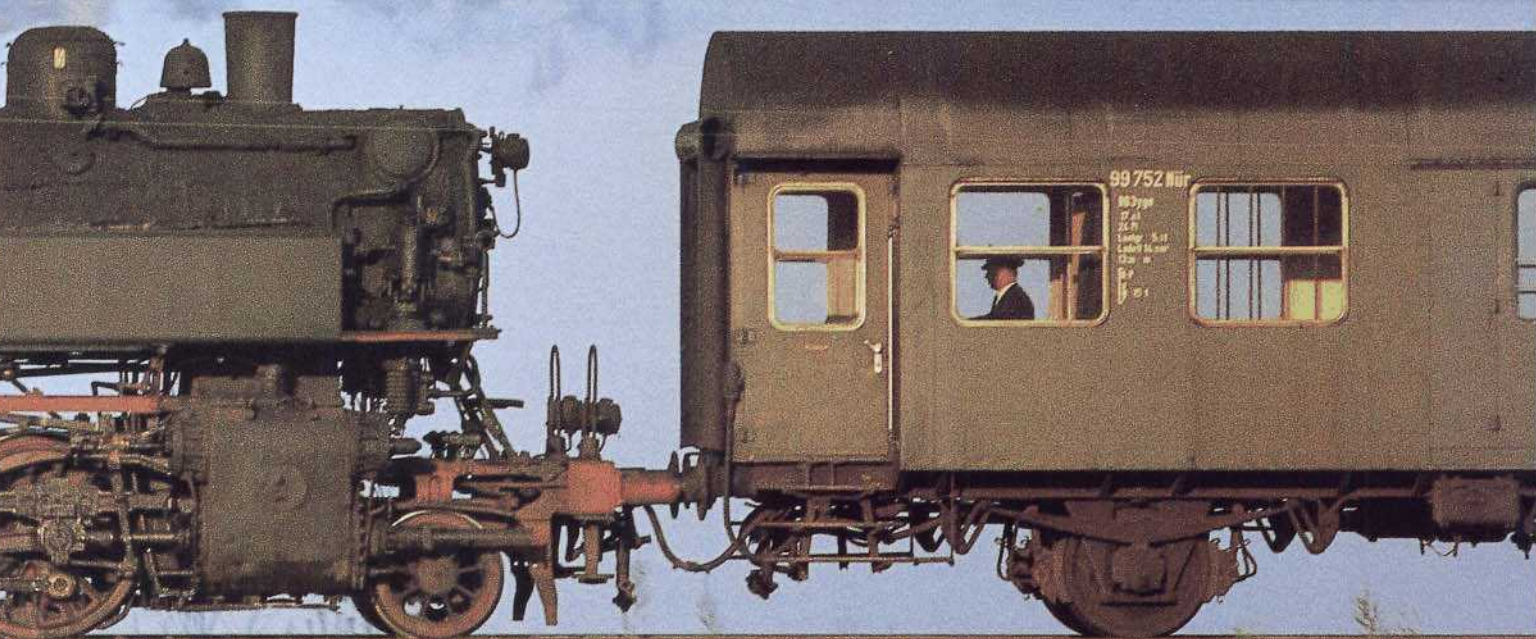
und 44 vergeben waren, ordnete die Hauptverwaltung der Deutschen Reichsbahn im September 1924 die Entwicklung von Lokomotiven für den Nebenbahndienst an. Bereits im Jahre 1925 lagen die Entwürfe für die Baureihen 24, 64 und 86 vor, die viele identische Baugruppen aufwiesen und vom Engeren Lokomotivausschuß ohne große Änderungen angenommen wurden. Die Baureihe 86 war für den Güterzugdienst auf Nebenstrecken mit einer zulässigen Achslast von 15 t vorgesehen. Die symmetrische Achsfolge 1'D 1' schuf die Voraussetzung für gleich gute Laufeigenschaften in beiden Fahrtrichtungen und begünstigte den Einsatz der Maschinen auf

Stichstrecken ohne Wendemöglichkeit. Große Vorratsbehälter sollten den Aktionsbereich erweitern. Mit einer Höchstgeschwindigkeit von 70 km/h, ab der Betriebsnummer 86 234 sogar von 80 km/h, konnten die Lokomotiven auch im Personenzugdienst auf Haupt- und Nebenbahnen verwendet werden. Für den Einsatz auf Stillstrecken hatten die ersten 15 Fahrzeuge – von der Maschinenbau-Gesellschaft Karlsruhe und von den Linke-Hofmann-Werken im Jahre 1928 zum Stückpreis von 119 690 Reichsmark geliefert – eine Riggenbach-Gegendruckbremse erhalten.

Der Serienbau der Reihe 86 erstreckte sich bis 1943. Trotz der anhaltenden Wirtschafts-

Die Baureihe 86

Stärkste deutsche Nebenbahnlokomotive

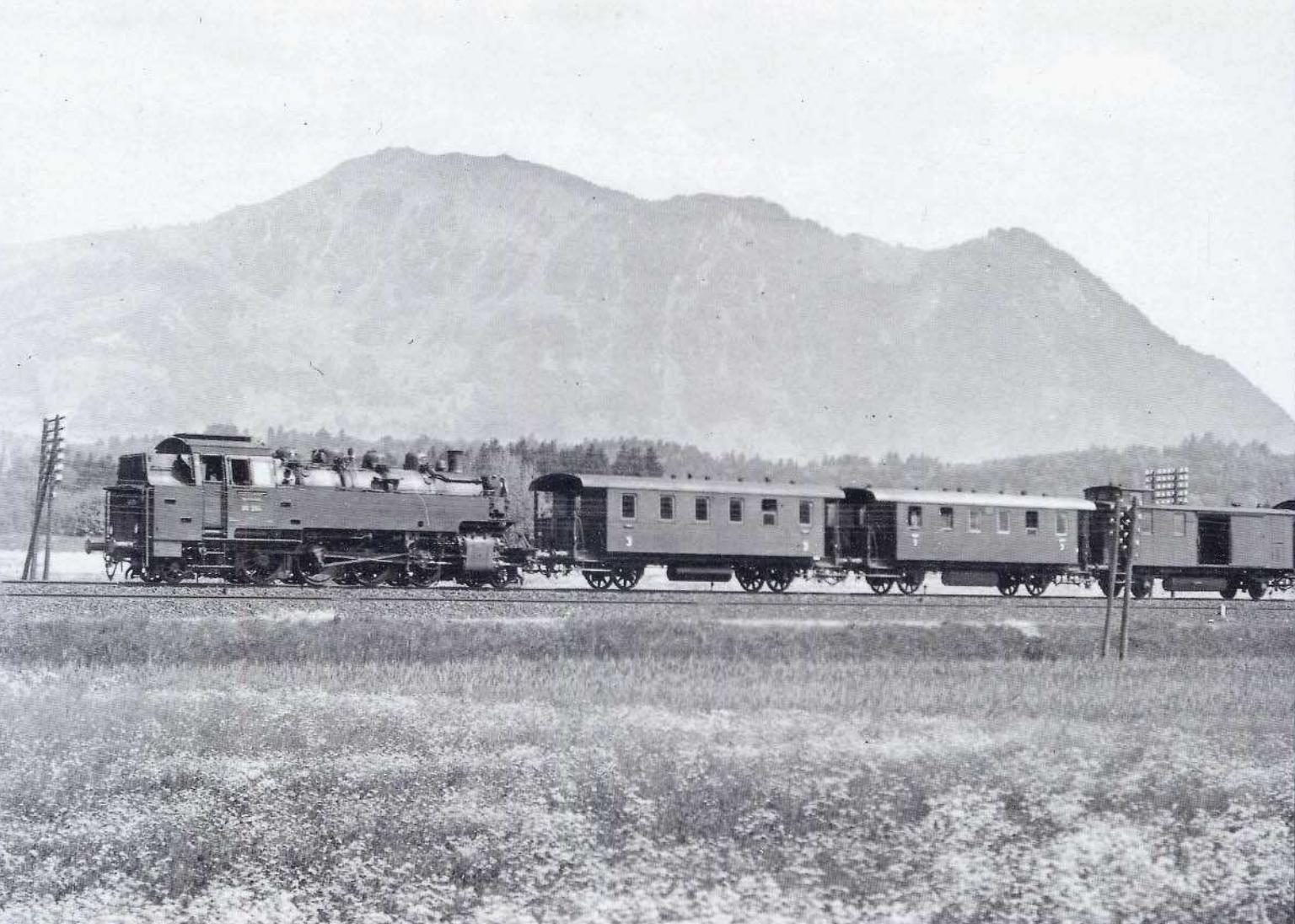


krise waren bis 1935 schon 204 Maschinen in Dienst gestellt worden. Danach, in der zweiten Hälfte der dreißiger Jahre, besserte sich die Situation im deutschen Lokomotivbau. Nach weiteren Lieferungen sah ein Beschaffungsprogramm von 1939 den Bau von 790 Lokomotiven der Baureihe 86 vor. Der Beginn des Zweiten Weltkriegs vereitelte die Realisierung des Programms, da sich schon bald ein spürbarer Mangel an Material und Fachkräften einstellte. Das Jahr 1940 blieb ohne Lieferung, und 1941 entstanden nur 110 der dringend benötigten Tenderlokomotiven. Aus einer nachfolgenden Bestellung von ursprünglich 512 Fahrzeugen wurden 1942 nur noch 270 Stück

und 1943 die letzten 49 Maschinen geliefert. Neben den Güterzuglokomotiven der Baureihen 44 und 50 waren dies die einzigen Einheitslokomotiven, die in den beiden Jahren gefertigt wurden. Mehrere Aufträge für weitere Lieferserien mußten storniert werden. Dadurch ergaben sich Lücken bei den fortlaufend vergebenen Betriebsnummern für die Baureihe 86. Die 86 817 war an die Deutsche Reichsbahn geliefert, dann aber an die Bentheimer Eisenbahn verkauft worden, bei der sie die Betriebsnummer 41 trug. Eine 1938 von der Eutin-Lübecker Eisenbahn erworbene Maschine kam bei der Verstaatlichung der Bahn als 86 1000 in den Bestand der DRG.

Am Bau der 775 Fahrzeuge, geliefert von 1928 bis 1943, waren 11 Hersteller mit sehr unterschiedlichen Stückzahlen beteiligt.

• Berliner Maschinenbau AG	75 Stück
• Borsig Lokomotiv-Werke	60 Stück
• Deutsche Waffen- und Munitionsfabrik Posen	73 Stück
• Henschel & Sohn	93 Stück
• Fried. Krupp	61 Stück
• Linke-Hofmann-Werke	5 Stück
• Maschinenbau-Ges. Karlsruhe	11 Stück
• Maschinenfabrik Esslingen	23 Stück
• Orenstein & Koppel AG/MBA	64 Stück
• F. Schichau GmbH	118 Stück
• Wiener-Lokomotivfabrik Floridsdorf	192 Stück



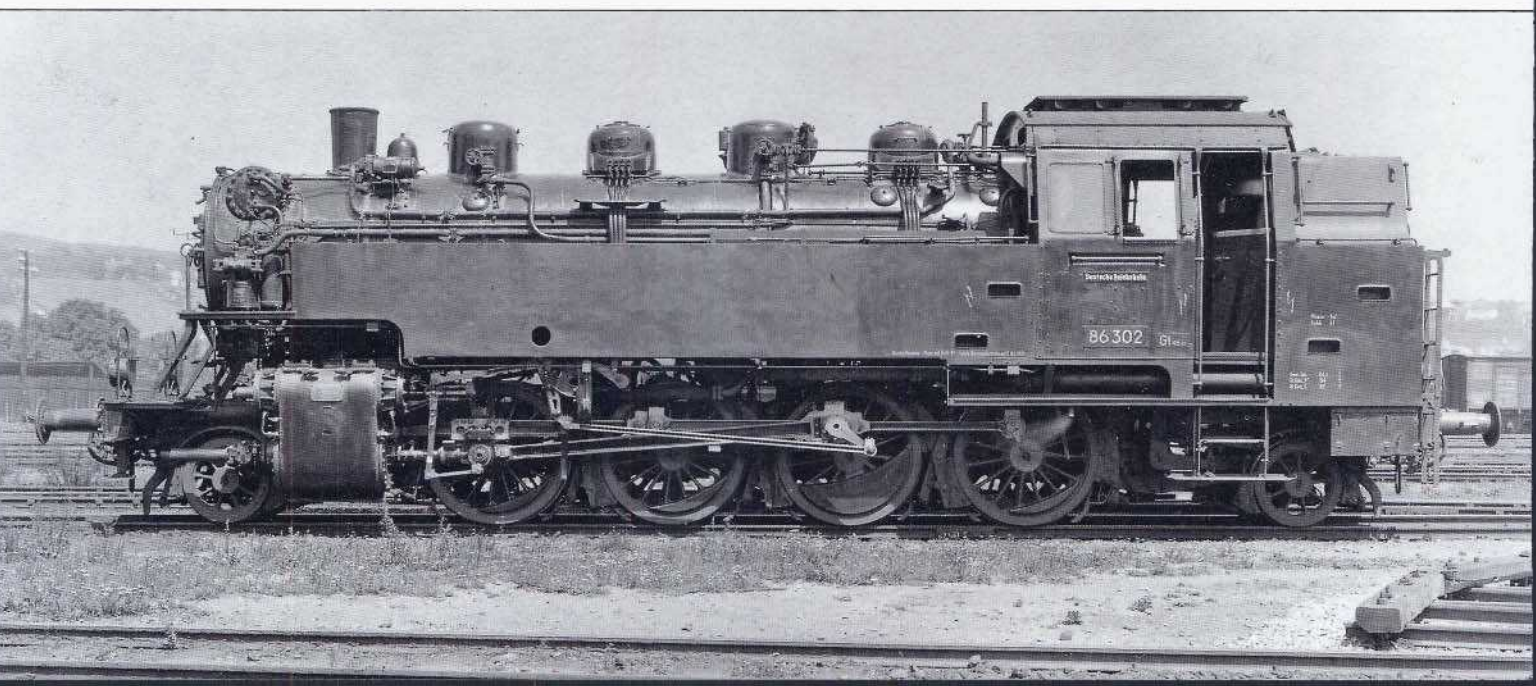
Die Bauausführungen

In der Ursprungsausführung verfügten die Lokomotiven über Bissel-Laufachsen mit einem Seitenspiel von je 100 mm. Die Spurkränze des zweiten Kuppel- und des Treibradsatzes waren um 15 mm geschwächt. Die Lokomotiven 86 293 bis 296 und alle Maschinen ab der Betriebsnummer 86 336 hatten Krauss-Helmholtz-Lenkgestelle erhalten. Hier verfügten die Laufachsen über ein Seitenspiel von je 105 mm, und die benachbarten Kuppelachsen waren um

15 mm nach jeder Seite verschiebbar. Bei dieser Ausführung entfiel die Spurkranzschwächung der fest im Rahmen gelagerten zweiten und dritten Kuppelradsätze. Ab der Betriebsnummer 86 230 war die Länge über Puffer um 100 mm auf 13 920 mm vergrößert worden.

Besonders markant war die große Doppelverbundluftpumpe der Bauart Nielebock-Knorr in der Nische an der rechten Rauchkammerseite. Gegenüber an der anderen Seite hatte die Kolbenspeisepumpe der Bauart Tolkien-Knorr ihren Platz. Die Loko-

motiven 86 001 bis 233 fuhren mit einfacher Kuppelradbremse und ohne Laufradbremse. Bei den Fahrzeugen 86 234 bis 86 292 und 86 336 bis 86 966 war neben der einfachen Kuppelradbremse auch eine Laufradbremse vorhanden. Über Scherenbremsen an den Kuppelrädern verfügten die 86 293 bis 86 335. Die beiden Bremsluftbehälter waren quer zur Längsachse auf dem Rahmen zwischen dem zweiten und dritten Kuppelradsatz angeordnet. Für den Einsatz auf Nebenbahnen hatten die Lokomotiven ein Druckluft-Läutewerk auf dem Kes-



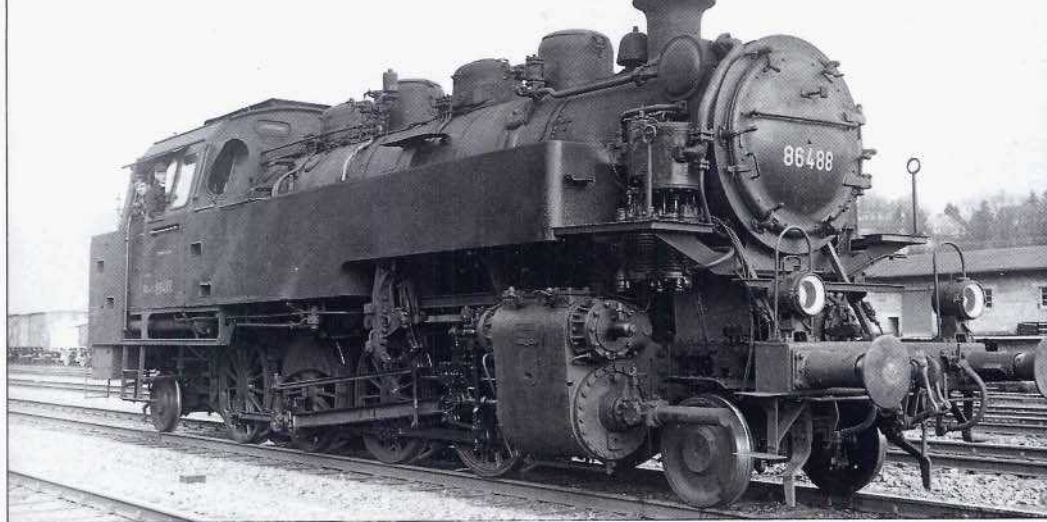
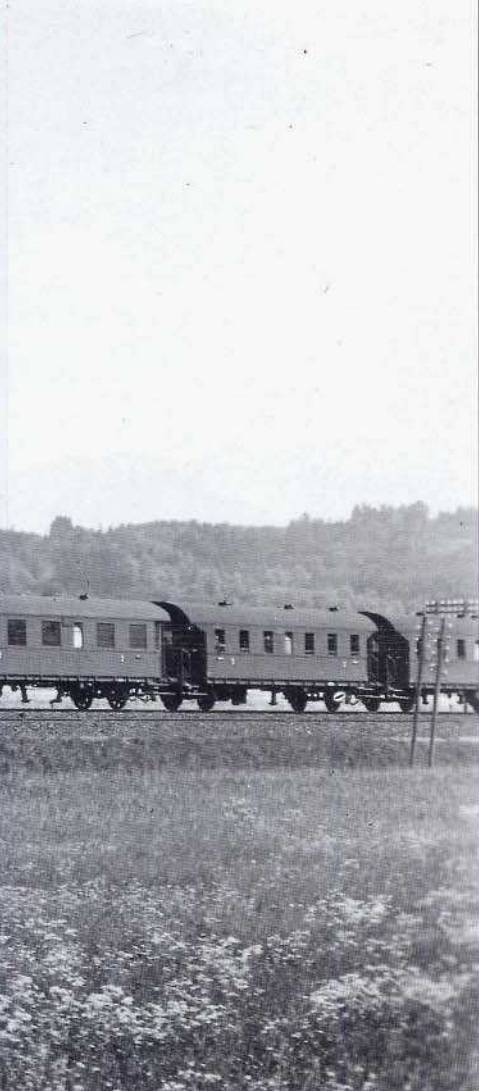
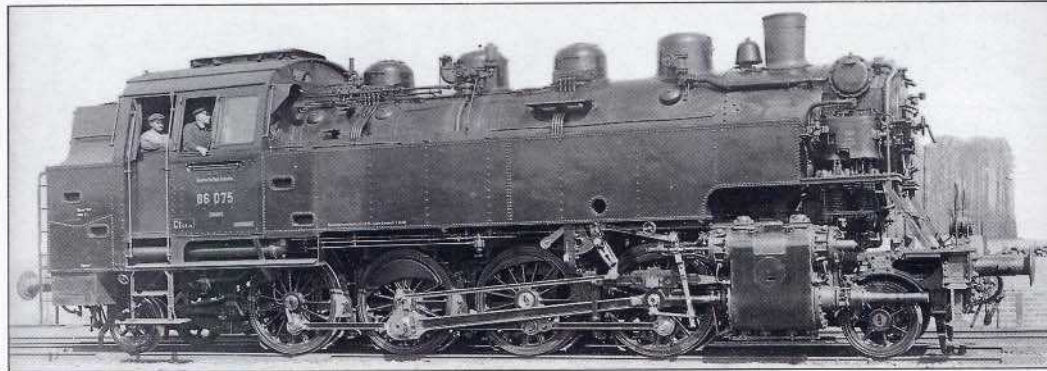


Bild 5: Besondere Merkmale einiger Maschinen des Henschel-Bauloses 86 488 bis 527 von 1942 waren Krepmschornstein und Laufachsen mit Scheibenrädern (18. Mai 1951).

Bild 3 (links): 86 254 (Bw Kempten/Allgäu) am 9. Juni 1939 mit der interessanten Garnitur des P 668: zwei bayerische Lokalbahnwagen, ein württembergischer Packwagen und mehrere DR-Einheitspersonenwagen auf der zweigleisigen Hauptstrecke Kempten – Lindau bei Seifen (Schwaben).

Bild 6: Die 86 075 (Baujahr 1932) mit verbesserter Dachlüfterbauart wurde zunächst beim Bw Herzogenrath (Rbd Köln) beheimatet. **Abb. 3, 5 und 6: C. Bellingrodt, Sammlung Dr. Scheingraber**



sel, direkt hinter dem Schornstein, erhalten. Der Wasservorrat von 9 m war in zwei seitlichen Wasserkästen und in einem unter dem für 7 t Brennstoff bemessenen Kohlenkasten untergebracht. Sowohl Wasser- als auch Kohlenkasten wurden bis 1936 genietet und danach geschweißt.

Durch die Einsparung nicht unbedingt betriebswichtiger Teile und durch Vereinfachungen bei der Herstellung konnten die ÜK-Lokomotiven um rund 3 t leichter ausgeführt werden. Änderungen in Anzahl und Anordnung der Dome, wie sie bei der Bau-

reihe 50 erfolgten, gab es hier jedoch nicht. Einige der Loks mit den Betriebsnummern 86 488 bis 527 aus einem Baulos von Henschel des Jahres 1942 hatten einen Krepmschornstein und Laufachsen mit Scheibenrädern erhalten. Abweichend von der Normalbauart entstand 1933 bei der Berliner Maschinenbau AG eine kleine Serie der sieben Maschinen 86 099 bis 105 mit Friedmann-Abdampfinjektor ohne den Knorr-Oberflächenvorwärmer. Bemerkenswert ist auch noch, daß nahezu jede Lokomotivfabrik aus bestimmten Baulosen eine Maschi-

ne im grau/schwarzen Fotografieranstrich präsentierte.

Die Baureihe 86 nach dem Zweiten Weltkrieg

Zu den Verlusten während des Zweiten Weltkriegs gibt es sehr widersprüchliche Angaben. Bekannt ist, daß mindestens 22 Lokomotiven der Baureihe 86 bei Kriegshandlungen verloren gingen. In der Sowjetunion, in Polen, Ungarn und der Tschechoslowakei sind rund 160 Maschinen verblieben.

Bild 4: Die im Januar 1939 in Dienst gestellte 86 302 präsentiert sich hier fabriken dem Fotografen. Sie verfügt bereits über Wasser- und Kohlenkasten in geschweißter Ausführung; die Kuppelräder sind mit Scherenbremsen ausgestattet. **Abb.: O. Zell, Sig. Dr. Scheingraber**

Bild 7: Die 86 578 vor dem bereitstehenden Hilfszug im Bw Stuttgart (um 1965). **Abb.: H. Obermayer**

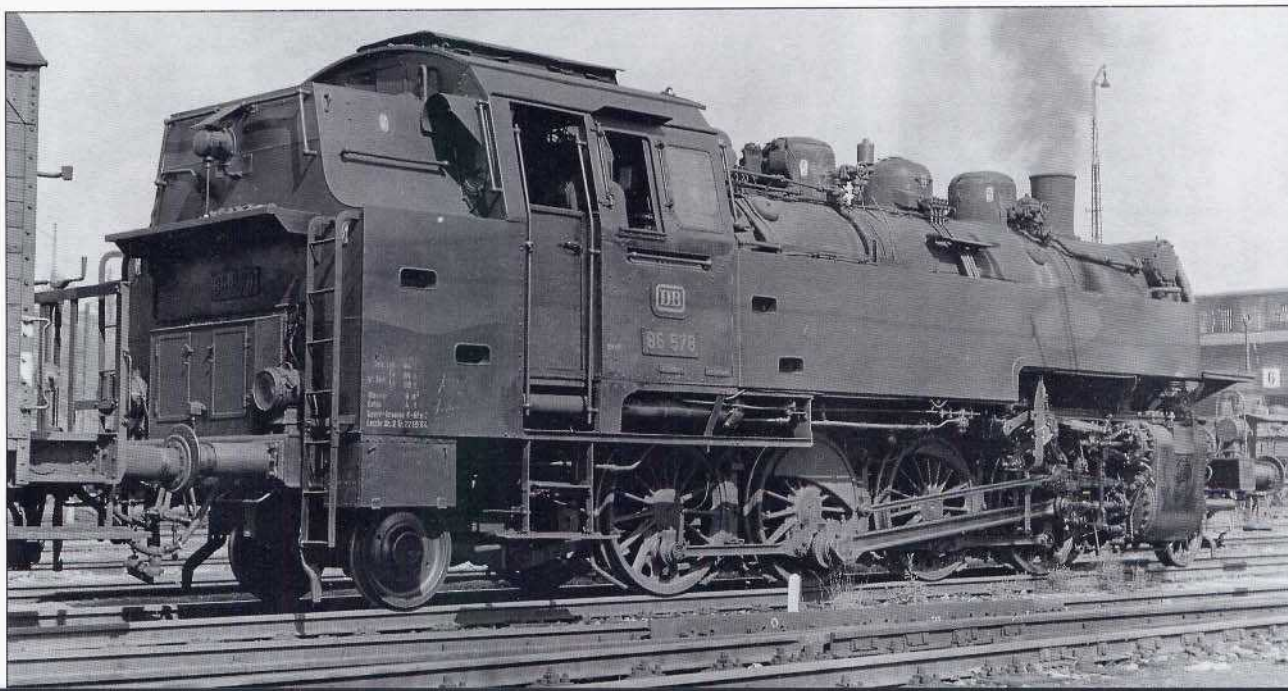




Bild 8 (links oben): Ein besonderes "Schmankerl" von der Nordrampe der Frankenwaldbahn: Die 86 161 (Bw Bamberg) rollt am 9. September 1963 mit drei Wagen sowie der E 91 02 über den Viadukt in Ludwigsstadt.
Abb. 8 und 12.: R. Hahmann

ben, in Österreich 29 Stück. In den drei Westzonen befanden sich ungefähr 390 Lokomotiven, viele in einem schlechten Zustand. Der Deutschen Bundesbahn standen Ende 1950 insgesamt 366 Fahrzeuge der Reihe 86 zur Verfügung. Einige davon waren schon z-gestellt, kamen aber wieder in den Einsatzbestand zurück. Der Bestand der Deutschen Reichsbahn soll sich nach Kriegsende auf 175 Maschinen belaufen haben. Bis zum Ende des Jahres 1958 erhöhte sich der Gesamtbestand der DB auf 378 Lokomotiven, nachdem das Saarland wieder in die Bundesrepublik ein-

gegliedert war und dadurch die 12 Maschinen 86 003, 004, 230, 232, 498, 514, 714, 716, 801, 802, 804 und 805 hinzukamen. Ende der fünfziger Jahre war die Baureihe 86 in fast allen Direktionsbezirken vertreten, nur nicht bei den BD Essen, Karlsruhe und Münster. Bis zum 1. Juli 1966 schrumpfte der Bestand auf 208 Maschinen. Im Bereich der OBL Süd waren 162 und bei der OBL West nur noch 46 Fahrzeuge vorhanden. Davon befanden sich 134 Lokomotiven als Einsatzgattung im Unterhaltungsbestand, wie eine Aufstellung der OBL Süd belegt. Das Jahr 1967 brachte eine weitere

starke Dezimierung: 57 Maschinen wurden ausgemustert. Die Bestandsliste vom Jahresende wies gerade noch 91 Exemplare der Baureihe 86 aus, davon waren bereits 18 Fahrzeuge z-gestellt. In dem ab 1. Januar 1968 gültigen neuen Nummernplan der DB wurden die betriebsfähigen Lokomotiven nun als Baureihe 086 geführt. Wesentlich langlebiger war die Baureihe 86 bei der Deutschen Reichsbahn in der DDR. Am 1. Juli 1970 waren in einer inoffiziellen Liste noch 169 Fahrzeuge der Baureihe 86 verzeichnet, die nun die Kennziffer 1 vor der Ordnungsnummer erhalten hatten. Eine

Bild 12 (unten Mitte): 86 524 überquert mit einem Personenzug am 7. August 1964 den Viadukt bei Selbach (Strecke Korbach – Bad Wildungen).

Bild 10: Die 86 182 zählte zum Bw Mayen, als sie am 21. November 1970 mit einem Nahverkehrszug von Andernach nach Mayen Ost bei Kottenheim fotografiert wurde. **Abb.: H. Dahlhaus**





Bild 9 (linke Seite Mitte): Die 86 745 verläßt mit einem Personenzug nach Burghann am 29. September 1972 den Endbahnhof Allersberg.

Bild 11: Noch 1970 Alltag im Hauptbahnhof Nürnberg: 086 721 hat Ausfahrt in Richtung Fürth (Bayern) erhalten; am gleichen Bahnsteig gegenüber steht die 118 035; am rechten Bildrand ist die 118 005 zu erkennen. **Abb. 9 und 11: J. Nelkenbrecher**

Sonderstellung nahmen die neun Maschinen aus dem Bw Heringsdorf auf der Insel Usedom ein, die kurz zuvor mit Witte-Windleitblechen versehen worden waren. Dadurch sollte die Dampf- und Rauchbelästigung von Reisenden und Personal bei starker Windeinwirkung verringert werden. Mit Beginn des Sommerfahrplans 1971 hatte die DB gerade noch 37 Maschinen im Einsatzbestand, die meisten davon im Bw Nürnberg Rbf. Weitere 7 Stück waren inzwischen schon von der Ausbesserung zurückgestellt. Zum Jahresende 1972 fuhren bei der BD Nürnberg noch 13 und bei der BD

Bild 13: 86 357 auf Bergfahrt bei Bodelsberg mit dem Güterzug von Kempten (Allgäu) nach Pfronten (September 1963). **Abb.: G. Turnwald**

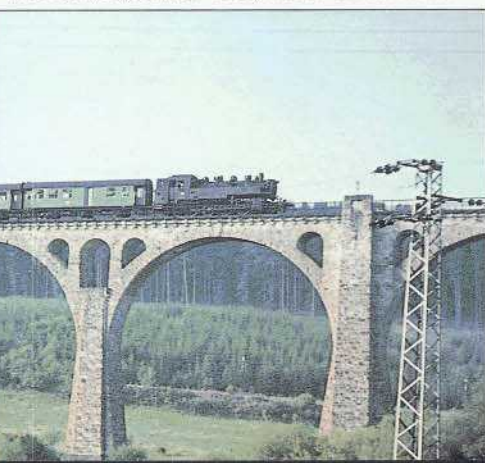




Bild 14: 86 1573 setzt im September 1975 im Bahnhof Hettstedt um, damals eine der letzten 86er-Hochburgen der DR. **Abb.: J. Nelkenbrecher**

Bauart	1'D 1' h2	Rostfläche	2,39 m ²
Treib- und Kuppelraddurchmesser	1400 mm	Verdampfungsheizfläche	117,37 m ²
Laufreddurchmesser vorn	850 mm	Überhitzerheizfläche	47,00 m ²
Laufreddurchmesser hinten	850 mm	Zylinderdurchmesser	570 mm
Länge über Puffer	13 820/13 920 mm	Kolbenhub	660 mm
Höchstgeschwindigkeit	70/80 km/h	Achslast max.	15,60 t
Kesselüberdruck	14 bar	Lokreibungslast	60,60 t
Leistung indiziert	1030 PSI	Lokdienstlast	88,50 t

Stuttgart 2 Maschinen. Ein Jahr später waren nur noch die 086 201 und 809 des Bw Hof sowie die 086 283 des Bw Schwandorf im Bestand. Die 086 809 war bereits am 21. Oktober 1972 z-gestellt worden. Ihr folgten die 086 201 am 1. Februar und die 086 283 am 21. Mai 1974. Am 6. März wurde die Ausmusterung der 086 809 verfügt, und zum 1. Juli 1974 sind mit den 086 201 und

273 die beiden letzten 86er der DB ausgeschieden. Bei der DR waren Anfang 1981 noch 5 Loks der Reihe 86 im Bestand.

Denkmal- und Museumsloks

Bei der Deutschen Reichsbahn befindet sich noch die 86 001 im Fahrzeugpark der zur Erhaltung vorgesehenen Traditionsloko-

motiven. Aus dem DB-Bestand wurde am 15. März 1973 die 086 348 zusammen mit der 064 094 auf dem Parkplatz des Einkaufszentrums "Breuningerland" bei Ludwigsburg aufgestellt. Die 086 283 erwarb der Bauunternehmer Günter Knauss und gliederte sie 1975 in die Sammlung des Deutschen Dampflokmuseums in Neuenmarkt-Wirsberg ein. Zwei Lokomotiven werden zur Freude vieler Dampflokkfreunde noch bei Sonderfahrten eingesetzt. Es sind dies die 86 346 der Ulmer Eisenbahnfreunde und die 86 457 der Deutschen Bundesbahn. Letztere war wegen eines Rahmenschadens am 8. März 1972 z-gestellt, am 8. August im AW Trier ausgemustert und am 9. September 1974 als Denkmal in einer Grünanlage des Werkgeländes aufgestellt

Bild 15: 86 1040 mit Witte-Windleitblechen für den Einsatz auf Usedom. **Abb.: Slg. Weisbrod**

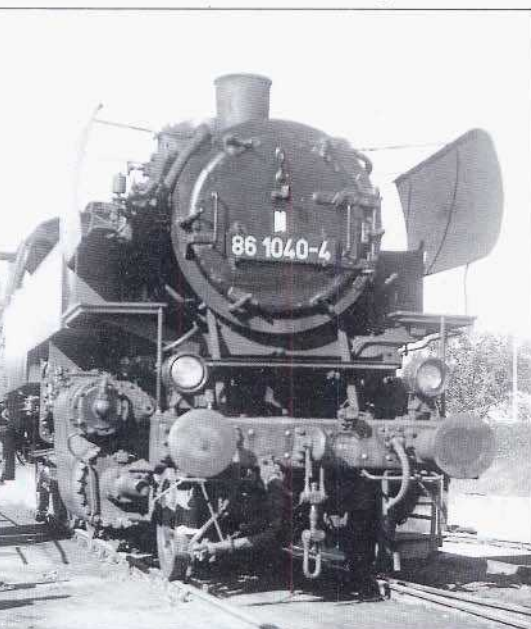


Bild 16: Im Sommer 1966 stand die 86 201, aufgenommen im Bw Minden, dem BZA Minden als Versuchslok zur Verfügung.

