

Eisenbahn **3/1980** JOURNAL

ISSN 0171-3671

Juni

DM	6,50
sfr	6,80
öS	55,—
hfl	8,30
bfr	120,—
Lire	3500,—

Modellbahn + **F**achzeitschrift • aktuell • informativ



3/80

ISSN 0171-3671

6. Jahrgang

Einzelheft	DM	6,50
	sfr	6,80
	öS	55,-
	hfl	8,30
	bfr	120,-
	Lire	3500,-

 Verlag, Herausgeber und Vertrieb:
H. Merker

Redaktion: Hermann Merker

Ständige Mitarbeiter:

 Horst Obermayer
R. Barkhoff
C. Asmus
Peter Schiebel

Layout und Grafik: G. Gerstberger

Modellaufnahmen:

 Atelier Paur
Ing. Horst Obermayer
Bernd Schmid
Peter Schiebel

Druck: Printed in Italy
by Nuova Grafica Moderna S.p.A. - Verona

 Eisenbahn-Journal erscheint 1980 6x.
Erhältlich ist die Zeitschrift im Modellbahn-
Fachhandel, im Buchhandel und Bahnhofs-
buchhandel, oder direkt beim Verlag.

 Die Bezugsgebühren im Fach- und Buch-
handel siehe oben.

Bei Direktbezug siehe unten.

Abonnement: 39,- ohne Portokosten

Einzelheft: 6,50 + 1,- DM Porto

 Postscheckkonto München Nr. 57199-802
Volksbank Fürstenfeldbruck Nr. 21300

 Nachdruck, Übersetzung und jede Art der
Vervielfältigung setzen das schriftliche Ein-
verständnis des Verlages voraus

 Die Kündigung des Abonnements ist 3 Monate
zum Kalenderjahresende möglich.

 Zur Zeit gilt noch Anzeigen-Preisliste Nr. 3 vom
1. Januar 1980.

Gerichtsstand ist Fürstenfeldbruck.

Eine Anzeigenablehnung behalten wir uns vor.

 Unaufgeforderte Einsendungen von Beiträgen
können nur zurückgeschickt werden, wenn
Rückporto beiliegt!


Neue Auflagenhöhe 23.000

Hermann Merker-Verlag

8080 Fürstenfeldbruck, Röntgenstraße 2

Aus dem Inhalt

	Seite
Mitteilungen	2
Inhaltsverzeichnis	3
Deutsche Kleindiesellokomotiven	4
Die preußische T 3	6
Vierachsiger offener Seitenentladewagen	11
Bw-Skizzen	12
Die Lokomotiven der Gattungen T 14 und T 14 ¹	14
Die BR 93 ⁵ in Wechselstrom	16
Die V 65	18
Die BR 03 bei der DR	20
Leipziger Frühjahrsmesse 1980	33
Poster	36
Verlagsbestellkarte	41-42
T 3 als Spur-O-Kit	44
Heeresfeldbahn-Diesellokomotiven	46
75 Jahre elektrische Eisenbahn	48
Regentalbahn AG	53
BR 03 ¹⁰ nach 1945	56
Verwandlung eines Industriemodells	59
Minimarkt	63
DBC-D - Dampfbahn-Club Deutschland	68
Perfekter Modellbau	70
Neuheiten-Journal	71
Die BR 99 ⁷³	74

**Bitte beachten Sie die Werbebeilage der Firma M+F
(Bestelliste) in Journal Mitte!**

Zu unserem Titelbild:

Die 99 7222 fährt am 18.2.1978 mit ihrem Güterzug in den Bahnhof Wernigerode-Steintor ein.

Zu unserem Poster, Seite 36:

Bei einer Sonderfahrt in der Eifel wurde die 38 2383 im Bahnhof Monreal fotografiert.

**Titel- und Posterfoto:
Dieter Kempf**



Bild 1: Es waren schon winzige Maschinen, die Kleinlokomotiven der Leistungsgruppe I.

Deutsche Kleinlokomotiven

Als wir uns im vergangenen Jahr dazu entschlossen hatten, eine Artikelserie über die deutschen Kleinlokomotiven zu starten, waren wir wirklich gespannt, wie sich unsere Leser zu diesem Thema stellen würden. Bislang waren doch vor allem nur die Dampflokomotiven gefragt, gelegentlich auch einmal eine alte Ellok und ganz selten

Triebwagen und Diesellokomotiven. Nun wollten wir versuchen, die Erinnerung an eine Triebfahrzeugart wachzuhalten, die bis auf eine Bauart von der Öffentlichkeit kaum beachtet in den letzten Jahren aus dem Dienst scheid. Nach den Kleinlokomotiven der Leistungsgruppe I, die heute nicht mehr im Einsatzbestand sind,

schrumpft nun auch die Zahl der Maschinen, die in der Leistungsgruppe II zusammengefaßt waren.

Jetzt, nachdem zwei Folgen unserer Serie erschienen sind, dürfen wir feststellen, daß das Thema bei den Lesern ankommt. Immer wieder erreichen uns Fotos, schwarzweiße und farbige,

Bild 2: Blitzblank und munter rangiert die 311 263 im Jahre 1972 im Bahnhof Eutingen.





Bild 3: Etwas Ähnlichkeit mit einer Köf II hat sie schon, die Lok Nr. 3 des Städtischen Gaswerks Nürnberg.

gute und weniger gute Aufnahmen, meist jedoch recht interessante Abbildungen. Einige der Dias haben wir ausgewählt, weil sie uns sehr gut gefallen und weil sie unsere Leser animieren sollen, ihre Archive nach dort schlummernden Raritäten zu durchforschen.

Zwei der ausgesuchten Fotos zeigen eine Kö I mit der Betriebsnummer 311 263 beim Verschiebedienst im Bahnhof Eutingen, aufgenommen am 20.7.1972. Bemerkenswert ist nicht nur der Größenvergleich mit dem gedeckten Güterwagen, sondern auch die Lackierung der Lokomotive. Hier sind der ganze Rahmen und die beiden Pufferbohlen rot lackiert, der Motorvorbau das Führerhaus und das Dach sind schwarz. Andere Maschinen hatten nur rote Pufferbohlen, alles andere war schwarz und das Dach silberm lackiert.

Die im letzten JOURNAL abgebildete Lok 311 238, im Jahr 1974 ebenfalls in Eutingen aufgenommen, hatte einen schwarzen Rahmen und einen weinroten Aufbau nach RAL 3004 mit einem silberfarbenen Dach. Leider existiert hiervon kein Farbfoto in unserem Archiv.

Doch nun zurück zur 311 263 aus dem Jahr 1972,

aus deren Vorbau ein langes Rohr herausragt. Hierbei dürfte es sich um eine Verlängerung des Auspuffs bis über die Dachkante handeln, um das Personal nicht den Abgasen auszusetzen. Auf den beiden anderen Fotos sind Fahrzeuge festgehalten, die mehr zu den Raritäten als zu den Kleinlokomotiven zu zählen sind. Die grüne

Lok fuhr mit der Nr. 3 im Gaswerk von Nürnberg und entspricht in ihren Abmessungen ungefähr den Kleinlokomotiven der Leistungsgruppe II. Gar nicht eingruppiert läßt sich das rote Vehikel mit Kuppelstange, das am 5.8.1972 im Zementwerk von Carl Seebald Söhne in Hartmannshof aufgenommen wurde.

HO

Bild 4: Dies ist zwar ein Unikum, doch im weitesten Sinn ist diese Maschine eines Zementwerkes auch eine Kleinlok.

Alle Fotos: Nelkenbrecher



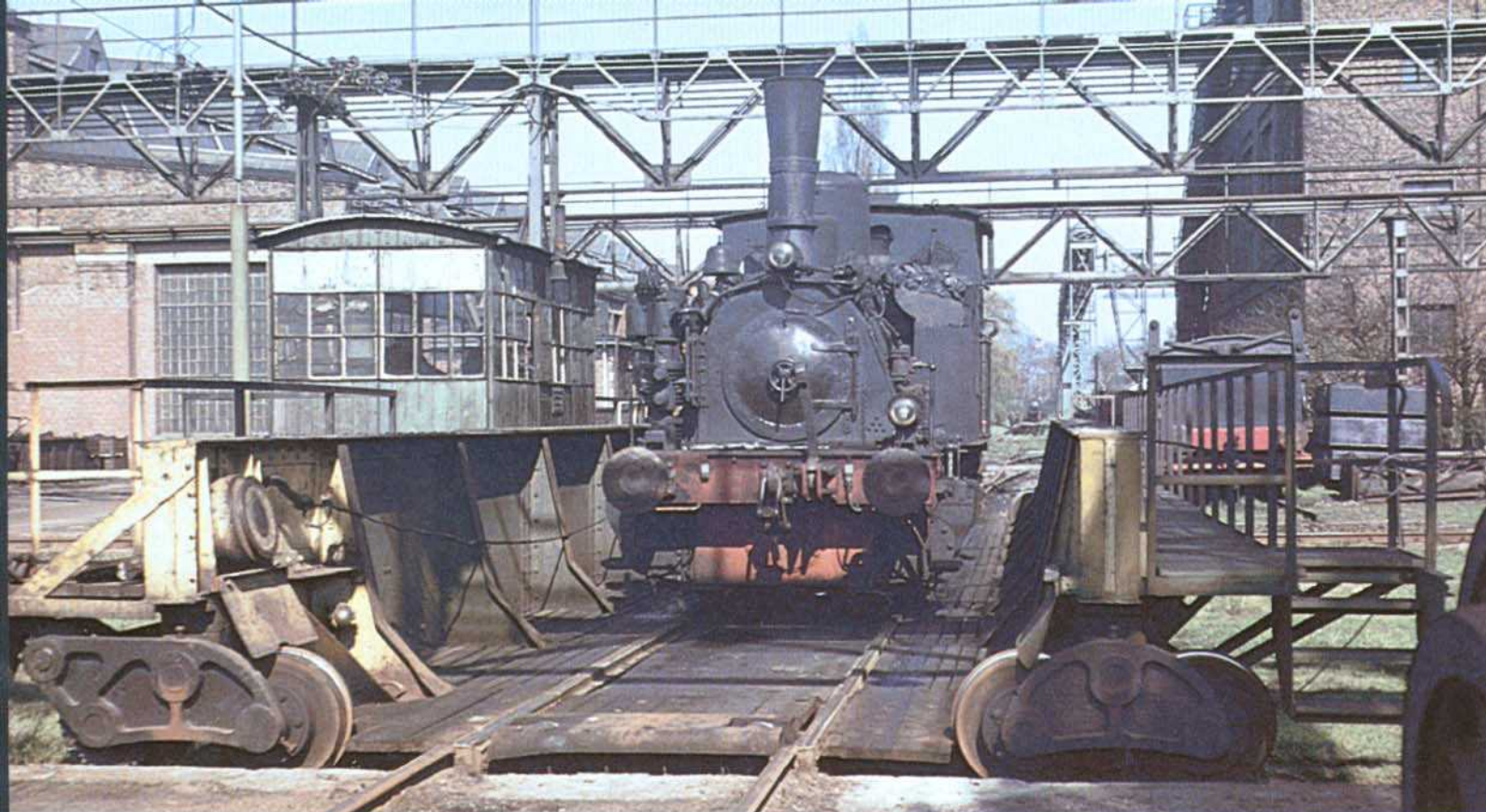


Bild 1: T 3-Werkslok AW Schwerte am 17.4.67.

Foto: Vorsteher

Die preußische T 3

Kaum eine andere deutsche Lokomotive, sieht man von der schon legendären preußischen P 8 einmal ab, erreichte eine mit der T 3 vergleichbare Popularität. Bereits im Jahr 1882 lieferte die Lokomotivfabrik Henschel & Sohn in Kassel die erste T 3 mit der Fabrik-Nr. 1423 an die Königlich Preussische Eisenbahn-Verwaltung für den Einsatz bei der KED Hannover. Jene Maschine war zugleich die erste dreifach gekuppelte Tenderlokomotive, die nach den «Preussischen Normen» entstand.

Konzipiert war die Gattung T 3 für den Einsatz im Verschiebedienst und für den gemischten Verkehr auf Neben- und Lokalbahnen auf dem schon recht weit verzweigten Netz der Preussischen Staatsbahnen. Zu jener Zeit waren die Maschinen mit einer Leistung von 290 PSi und mit einer Höchstgeschwindigkeit von 40 km/h den Anforderungen ihres Dienstes durchaus gewachsen. Die erste Bauform der T 3 war dadurch gekennzeichnet, daß die Rückwand des Führerhauses in ihrem unteren Bereich abgeschragt

war. Ein weiteres bauliches Merkmal war die Reglerbüchse anstelle eines Dampfdoms. Durch die Anordnung der Reglerbüchse auf dem ersten Kesselschuß wurde vor allem im Verschiebedienst häufig Wasser übergerissen. Um dieses

Übel zu beseitigen, wurde ab dem Baujahr 1898 die Reglerbüchse durch einen Dampfdom ersetzt. Trotzdem schlug auch noch in der Folgezeit das Wasser in die noch außen am Kessel verlegten Einströmröhre. Eine wirksame Abhilfe

Bild 3: Werkslok AW Schwerte am 17.4.67.

Foto: Vorsteher ▶



Bild 2: Der mustergültige Führerstand der Moll'schen T 3

Foto: J. Weiß ▼

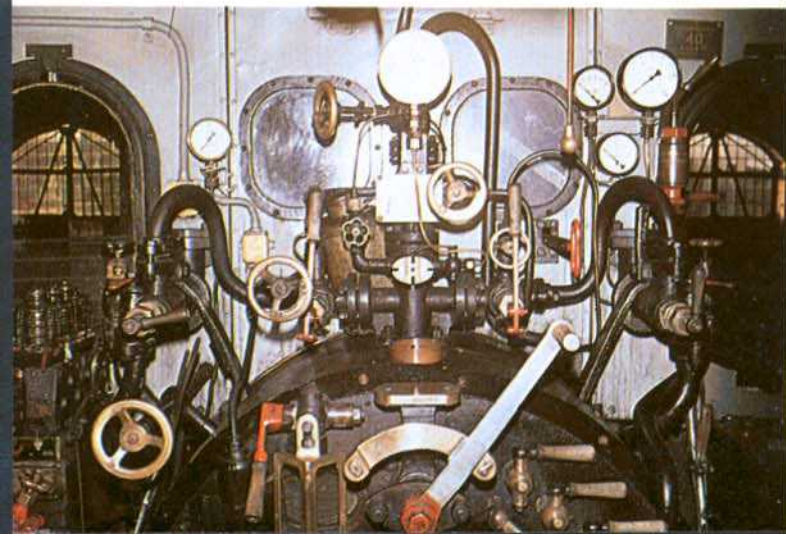




Bild 4: Bei der Veranstaltung «125 Jahre Eisenbahn Bad Cannstatt-Untertürkheim» fuhr die T 3 der Eurovapor mit der Nr. 30 in ihrer alten Länderbahnlackierung. Das Foto stammt vom 24.10.1970. Foto HJO

war schließlich das Zurückverlegen des Dampfdoms auf den zweiten Kesselschuß.

Die ersten Maschinen hatten noch einen kleinen Sanddom auf dem hinteren Kesselschuß, von dem auf jeder Seite ein Fallrohr zwischen die erste Kuppelachse und die Treibachse führte. Später erhielten die Lokomotiven einen quadratischen Sandkasten mit zwei Fallrohren auf beiden Seiten, die vor und hinter der Treibachse mündeten. Das Sicherheitsventil der Bauart Ramsbottom hatte seinen Platz von Anbeginn an stets vor dem Führerhaus auf dem Scheitel des Stehkessels.

Ab 1903 wurden dann der verhältnismäßig kleine und doch sehr leistungsfähige Kessel um 90 mm höhergelegt und die Feuerbüchse vergrößert. Im

Laufe der langen Beschaffungszeit bis 1910 ergaben sich verschiedene kleinere Änderungen in der Bauausführung, vor allem bei der Platzierung des Dampfblätwerks. Bei den ersten Maschinen war das Lätwerk noch auf dem Dach angeordnet, später war es dann meist auf einer Konsole am Schornstein montiert, gelegentlich auch auf dem Kessel zwischen Schlot und Dampfdom.

Recht unterschiedlich war auch die Ausführung der Bremse. Zunächst fuhren die Lokomotiven nur mit einer Handbremse, danach mit einer Bremse der Bauart Heberlein und schließlich mit einer Knorr-Druckluftbremse. Mit dieser Entwicklung stieg allmählich auch das Dienstgewicht bis auf 35,9 t an.

Unverändert blieb dagegen die Ausführung der Vorratsbehälter. Vor dem Führerhaus befanden sich im Bereich des Stehkessels rechts und links die Kohlenbehälter. Davon waren als weiteres charakteristisches Merkmal die hohen Einfülltrichter für das Kesselspeisewasser angeordnet. Der Wasservorrat wurde im Rahmen mitgeführt, der in seiner Ausführung der Bauart Krauss entsprach. Ohne Änderungen blieben auch das Triebwerk und die Allan-Steuerung mit der zweischienigen Kreuzkopfführung. Nur eine Lok, die 1906 in Mailand ausgestellt war, hatte eine Lentz-Ventilsteuerung erhalten. Bei einer anderen Schau, bei der Weltausstellung von 1893 in Chicago, errang Henschel mit einer T 3 einen Preis.



Bild 5: Die 89 6009 der DR, mit Schlepptender.

Foto: Kempf

Von der Strecken- zur Verschiebelok

Als im Jahr 1904 die Höchstgeschwindigkeit auf Nebenbahnstrecken auf 50 km/h angehoben wurde, verschwand die T 3 aus dem Streckendienst, behauptete sich aber noch viele Jahre als beliebte Verschiebelokomotive auf großen Bahnhöfen.

Welcher Beliebtheit sich die Gattung T 3 erfreute, ist schon daraus ersichtlich, daß allein Preußen bis zum Jahr 1906 insgesamt 1345 Lokomotiven in Dienst stellte. Weitere 68 Exemplare beschaffte die Mecklenburgische Friedrich-Franz-Bahn in

der Zeit von 1898 bis 1906. An die Großherzogliche Staatsbahn in Oldenburg gingen von 1898 bis 1909 insgesamt 15 Maschinen. Ungefähr 100 Lokomotiven waren an 20 verschiedene Bahngesellschaften außerhalb Preußens geliefert worden. Man wird also davon ausgehen dürfen, daß von der T 3 insgesamt etwa 1550 Lokomotiven gebaut wurden. Die letzten Maschinen erwarb die Westdeutsche Eisenbahn-Gesellschaft im Jahr 1910.

Eine große Zahl der bis 1910 in Dienst gestellten Lokomotiven war bis 1920 an zahlreiche Privat- und Industriebahnen verkauft worden. In den Bestand der früheren Deutschen Reichsbahn gelangten aber immerhin noch 511 Maschinen; ihre

Betriebsnummern lauteten 89 7001 bis 7511. Zehn Lokomotiven mit den Nummern 89 7512 bis 7521 wurden von der Bremer Hafenbahn übernommen; 11 Stück von der Braunschweigischen Landesbahn erhielten die Nummern 89 7531 bis 7541, und die aus Mecklenburg übernommenen Maschinen trugen die Betriebsnummern 89 8001 bis 8022 und 89 8051 bis 8068. Bis zum Beginn der dreißiger Jahre war der Einsatzbestand bei der DRG dann aber schon auf die Hälfte geschrumpft. Bei den Privatbahnen liefen die Lokomotiven jedoch immer noch in sehr großer Stückzahl.

Nur einige wenige Exemplare verblieben den beiden deutschen Bahnverwaltungen nach 1945.



Bild 6: Bei einer Fahrzeugausstellung im Jahr 1970 präsentierte sich die T 3 der EUROVAPOR mit der Nr. 30 in einem ganz hervorragenden Zustand im AW Stuttgart-Bad Cannstatt.

Der Bestand der DR erhöhte sich allerdings im Jahr 1949 wieder um ungefähr 20 Maschinen, die von Privatbahnen übernommen wurden. Darunter befanden sich auch jene Maschinen die später mit zwei- bzw. dreiachsigen Schlepptendern ausgerüstet wurden und die Betriebsnummern 89 6222 bis 6225 erhielten. Diese Maschinen fuhren mit geändertem Führerhaus und mit einem nach hinten verlängerten Dach.

Eine T 3 mit Schlepptender blieb erhalten und befindet sich mit der Betriebsnummer 89 6009 in der Fahrzeugsammlung des Verkehrsmuseums in Dresden. Bei der Deutschen Bundesbahn wurden 1961 die beiden letzten Maschinen mit den Betriebsnummern 89 7296 in Kassel und die 89 7377 in Duisburg-Wedau ausgemustert.

Wesentlich länger hielt sich die T 3 bei den nicht-bundeseigenen Bahnen. So fuhren am Ende der sechziger Jahre noch die Lokomotiven Nr. 14 und Nr. 28 der SWEG, letztere mit abgeschrägtem Führerhaus und mit außenliegenden Einströmröhren.

Mit diesen Lokomotiven führte die Deutsche Gesellschaft für Eisenbahngeschichte, Karlsruhe e.V., zahlreiche Sonderfahrten auf den Strecken der SWEG durch, die stets sehr gut besucht waren. Die Lokomotive Nr. 14 war 1912 von der Maschinenbaugesellschaft Karlsruhe gebaut worden. Älter und eine echte Preußin ist die im Jahr 1900 bei Borsig mit der Fabrik-Nr. 4788 entstandene Lok Nr. 28, die als «Badenia» für die DBC-D-Bauzeichnung in unserem JOURNAL als Vorbild dient.

Das schönste Exemplar einer T 3, das erhalten blieb und heute in der Obhut der DGEK ist, verdanken wir dem Einsatz von Hauptlokfürer Gerhard Moll, der diese Lok vor dem Schneidbrenner

bewahrte. Zusammen mit einigen unermüdlichen Helfern brachte er die Lok wieder in einen tadellosen und betriebsfähigen Zustand. Als 89 7159 war die von Henschel & Sohn im Jahr 1910 mit der Fabrik-Nr. 10 037 gebaute Maschine schon

bei vielen Veranstaltungen im Einsatz. Das wenig sinnvolle absolute Fahrverbot für Dampflokomotiven auf Strecken der Deutschen Bundesbahn unterband leider alle weiteren Aktivitäten.

HO

Bild 7: Anlässlich dieser Veranstaltung war die Nr. 30 mit einem Pendelzug unterwegs.



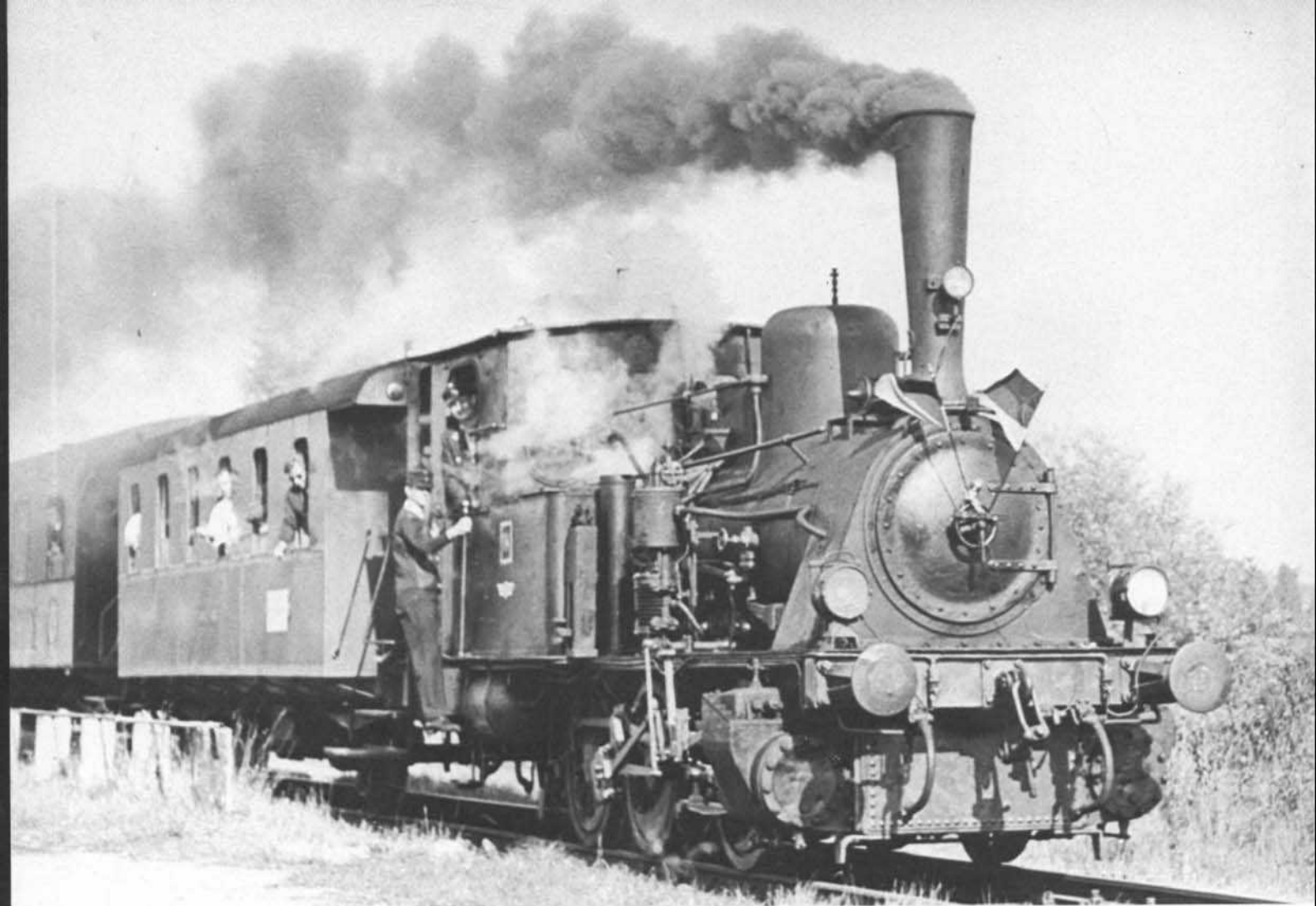


Bild 8: Lok Nr. 14 der SWEG bei einer Sonderfahrt der Deutschen Gesellschaft für Eisenbahngeschichte.

Foto

Bild 9: Als «Aue» fuhr diese T 3 auf einer Kleinbahn bei Hannover, danach war sie beim Eisenbahn-Kurier und schließlich kam sie als 89 7220 zu einer holländischen Museumsbahn.

Fotos 6-9: HJO

