

# Eisenbahn JOURNAL

B 7539 E  
ISSN 0720-051X

11/1994  
November

DM 17,80  
sfr 17,80  
öS 135,--



(Füllseite)

# Inhalt

## Eisenbahn-Journal

Kleiner »Kraftprotz«: <b>Die Baureihe 82</b>	6
Die bewegte Geschichte der Baureihe E 10.12 <b>Wie Phönix aus der Asche</b>	14
<b>Die Steilrampe bei Tharandt</b>	24
<b>Hannoveraner Bahnhofsperspektiven</b>	30
<b>Die »Leichte«: ÖBB-Reihe 1014</b>	34
150 Jahre Nürnberg – Bamberg <b>Franken-Bahn</b>	38
<b>Das neue ICE-Design?</b>	46
Dem VT 614 auf der Spur: <b>Thüringer Jagdgeschichten</b>	48
<b>Wenn sich Triebwagen ziehen lassen</b>	52
<b>Vor dem Start des Güter-TGV</b>	54
<b>20 Jahre Eisenbahn-Journal</b> Oder, ganz korrekt: Fünf Jahre M+F-Journal und 15 Jahre Eisenbahn-Journal	62
<b>Poster</b>	79

## Modellbahn-Journal

<b>Pikos Paradeferd: die neue 82er in H0</b>	12
<b>Eine bayerische Nebenbahn</b> 4. Teil: Hann und seine Schmalspurbahn	94
<b>Eine Stadt am Fluß – mit viel Landschaft drumrum</b>	100
<b>Spur II – die »Kaiser-Spur«?</b> Fahrtage der Regionalgruppe Süd der IG Spur II Berlin	106
<b>Workshop: Mit Pinsel und Pistole</b> 3. Teil: Betriebsspuren an Elloks	108
<b>Nur eine Nebenbahn</b> Bayerischer Endbahnhof in N, Teil 6: Maschinenhaus im Eigenbau »Nach Norden!«	112
<b>Ein Haltepunkt am Ende der Welt</b> Teil 3: Lüttkevitze – der Anfang vom Ende	118
<b>Glück und Glas in Null</b> »Glaskästen« von Micro-Metakit in Nenngröße 0	122
<b>Unser Zugporträt</b> Der bayerische Hauptbahn-Personenzug zur Reichsbahnzeit	126
<b>12 Die Grenzübergangsstelle</b>	130
<b>Die Baureihe ET 25 von Kato in H0</b>	134
Dorf-Idylle, Teil 2: Rückkehr in ein verträumtes Dorf <b>Ein Taubenhaus</b>	136
<b>Tips und Tricks</b> Zapfsäule	142

**Titelbild:** Einen Vorgeschmack auf unseren Beitrag über die Baureihe 82 (ab Seite 6) vermittelt die Titelaufnahme: 82 041, gebaut von der Maschinenfabrik Esslingen im Jahre 1955, mit Personenzug im Bahnhof Schönmünzach/Schwarzwald kurz nach Inbetriebnahme. **Abb.: W. Messerschmidt**

## Editorial zum 20jährigen Bestehen des Eisenbahn-Journals

Liebe Leser!

„Was haben denn die schon wieder zu feiern?“ wird sich mancher fragen, der diese besonders umfangreiche Ausgabe des Eisenbahn-Journals mit beigepackter Videokassette in Händen hält. Schließlich haben wir Sie schon im November des vergangenen Jahres mit einem dicken Doppelpack zum 25jährigen Bestehen des Hauses Merker überrascht. Doch auch 1994 können wir antworten: „Viel!“

Zum einen wird das Eisenbahn-Journal in diesen Tagen 20 Jahre alt: Im November 1974 begann Herausgeber Hermann Merker mit den Arbeiten an der ersten Ausgabe. Zum zweiten konnte der Hermann Merker Verlag im Februar 1994 in ein neues Gebäude umziehen, das ganz auf seine Belange zugeschnitten wurde. Und zum dritten ist die Redaktion des Eisenbahn-Journals um zwei Mitglieder verstärkt worden. Viel zu feiern also! Daran möchten wir Sie, unsere Leser, teilhaben lassen.

Den Ausschlag zur Gründung des Eisenbahn-Journals hatte übrigens unsere geschätzte Konkurrenz gegeben: Obwohl die damalige Firma Merker + Fischer fleißig Anzeigen für ihre Kleinserienmodelle und -bausätze schaltete, ging die Berichterstattung über Neuerscheinungen aus Fürstfeldbruck immer weiter zurück. So mußte sich M+F ein eigenes Sprachrohr schaffen. Zwar hieß die neue Zeitschrift zunächst noch M+F-Journal, doch 1980 wurde sie endgültig in Eisenbahn-Journal umgetauft.

Dieses Jubiläum begehen wir standesgemäß mit einem Großbeitrag von Dr. Günther Scheingraber. Er berichtet über die Geschehnisse auf deutschen Schienen zur Geburtsstunde des EJ und schildert in kurzen Rückblicken die Geschichte des Eisenbahn-Journals.

*Fortsetzung umseitig*

## Journal-Rubriken

<b>Bahn-Notizen</b>	56
<b>Fachhändler-Adressen</b>	90
<b>Impressum</b>	92
<b>Bücherecke</b>	93
<b>Schaufenster der Neuheiten</b>	144
<b>Mini-Markt</b>	152
<b>Bahn-Post</b>	156
<b>Sonderfahrten und Veranstaltungen</b>	163

## Geburtstag und Einstand

Einen Schwerpunkt des beiliegenden Videos bildet unser neues Verlagsgebäude, das wir Ihnen auch auf diesen Seiten vorstellen. Wir freuen uns, Sie zu einem Rundgang durch unsere großzügigen neuen Redaktionsräume einladen zu können. Sie bekommen einen Einblick in die Herstellung des Eisenbahn-Journals und sehen viele bekannte, aber auch einige neue Gesichter.

Außerdem präsentieren wir Ihnen in dem Streifen die schönsten Szenen aus den neuen Filmen unseres umfangreichen Programms an Eisenbahn-Videos – ein wahrer Augenschmaus für die Dampf- und Zug-Enthusiasten! Die Mehrkosten für das "Schnupper-

Video" sind in dem für den Einzelverkauf geltenden höheren Verkaufspreis des um ein Viertel umfangreicheren Journals enthalten, ebenso die nicht unerheblichen zusätzlichen Verpackungs- und Postgebühren. Für Abonnenten ändert sich der Preis selbstverständlich nicht!

In der Einstellung gleich zweier zusätzlicher Redakteure – also einer Aufstockung der Redaktion um 25% – spiegelt sich die Aufwärtsentwicklung des Hermann Merker Verlags in den letzten Jahren wider. Christoph Kirchner ist Spezialist für N-Bahn-Anlagen. Außerdem leitet er die Club-Arbeit im Verlag. Dr. Christoph Kutter ist von einer großen Münchner Tageszeitung zu uns gestoßen. Er ist vor allem für die textliche

Gestaltung der Modellbahn-Sonderausgaben und von Einzelbeiträgen zuständig. Die beiden Neuzugänge verstärken die ohnehin schon hochprofessionelle EJ-Mannschaft weiter, in der jeder ein Experte auf seinem Gebiet ist.

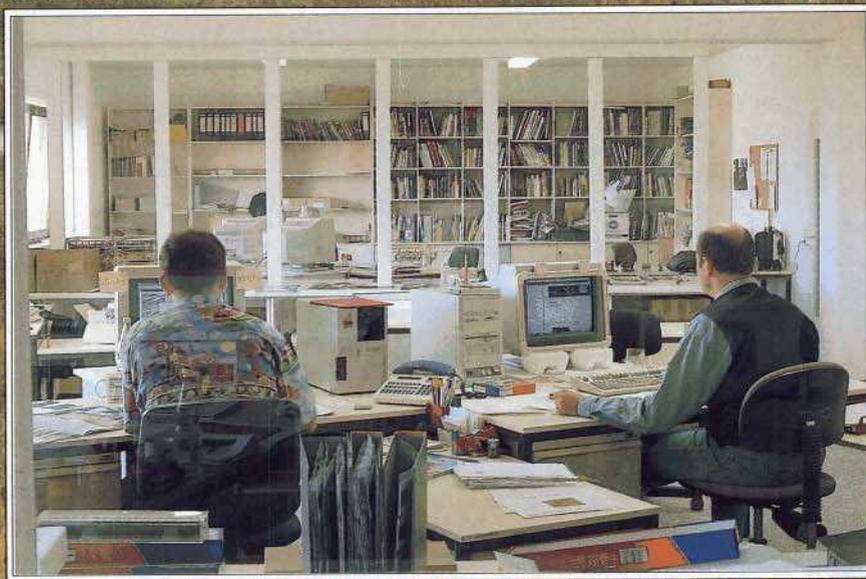
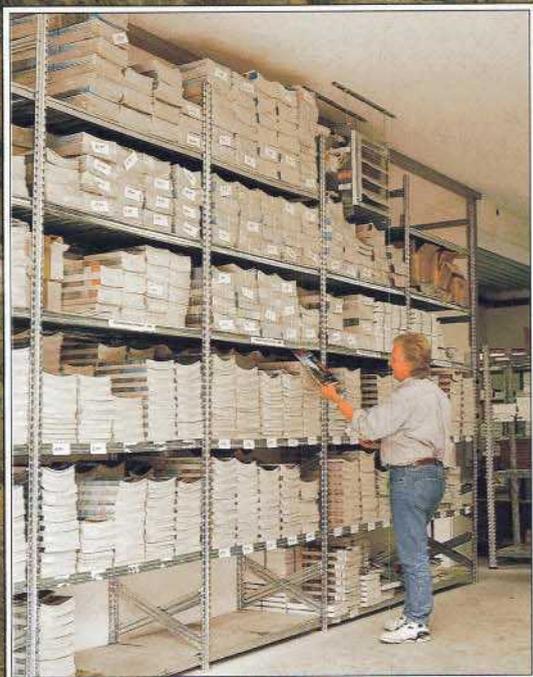
Zur optimalen Verknüpfung dieses Fachwissens treffen sich die Teams der Vorbild-, der Modellbahn- und der Sonderausgaben-Redaktion regelmäßig, um zusammen mit dem Herausgeber und dem Chef vom Dienst Inhalt und Gestaltung kommender Ausgaben zu diskutieren. Danach werden freie Fachautoren über die getroffene Themenwahl informiert und mit ihnen Beiträge abgesprochen.

In der nächsten Stufe treten alle an der Erstellung einer Monatsausgabe Betei-

**Bild 1 (große Abbildung):** Weit überragt unser Verlags-Neubau die Nachbargebäude.

**Bild 2 (links):** In unserem neuen Lager können wir Sonder- und Specialausgaben in einer Menge bevorraten, die für vier Jahre Verkauf ausreicht. So bleibt der Verkaufspreis immer konstant.

**Bild 3:** Groß und lichtdurchflutet: die Redaktionsräume.



lichten noch einmal zusammen und besprechen Detailgestaltung, Bildauswahl, Beitragslänge und -abfolge. Hier können auch noch aktuelle Veränderungen berücksichtigt werden.

Letzter Schritt ist die endgültige Bearbeitung und Korrektur der Texte und das Erstellen des Computer-Layouts. Diese Arbeiten wiederholen sich für das Monatsjournal alle vier Wochen. Zusätzlich müssen aber in dieser Zeit noch mindestens zwei Sonderausgaben bearbeitet werden.

Unser Ziel ist es, Ihnen in jeder Ausgabe ein umfassendes Spektrum von Themen aus allen Gebieten des Eisenbahnwesens zu bieten. Eisenbahn-Historiker werden bei uns genauso qualifiziert bedient wie Eisenbahnfreunde, deren

Interessenschwerpunkt die ehemalige DB bzw. DR ist, oder diejenigen, die vor allem Gegenwart und Zukunft der DB AG im Auge haben.

Modellbahnern bieten wir selbstverständlich die ganze Nenngrößen-Palette. Unser Schwerpunkt freilich wird – entsprechend der Beliebtheit der Spurweiten – auch weiterhin die Nenngröße H0 sein.

Außerdem werden wir zusammen mit unseren französischen, italienischen und spanischen Schwesterzeitschriften immer ein Auge auf die Geschehnisse des Großbetriebs wie der Modellbahnszene "hinter dem Gartenzaun", sprich bei unseren europäischen Nachbarn, werfen.

Vor allem aber wird die verstärkte Re-

daktion noch mehr als bisher die Nähe zu Ihnen, den Lesern, suchen, um noch besser auf Ihre Wünsche eingehen zu können. Wir möchten Sie daher bitten, regelmäßig von den Beitrags-Auswertungskarten im Klapper des Eisenbahn-Journals Gebrauch zu machen und anzukreuzen, wie Ihnen die einzelnen Beiträge einer Ausgabe gefallen haben. Sie sind uns ein wichtiger Wegweiser bei der Wahl unserer Themen und helfen uns, das EJ für Sie noch attraktiver zu gestalten.

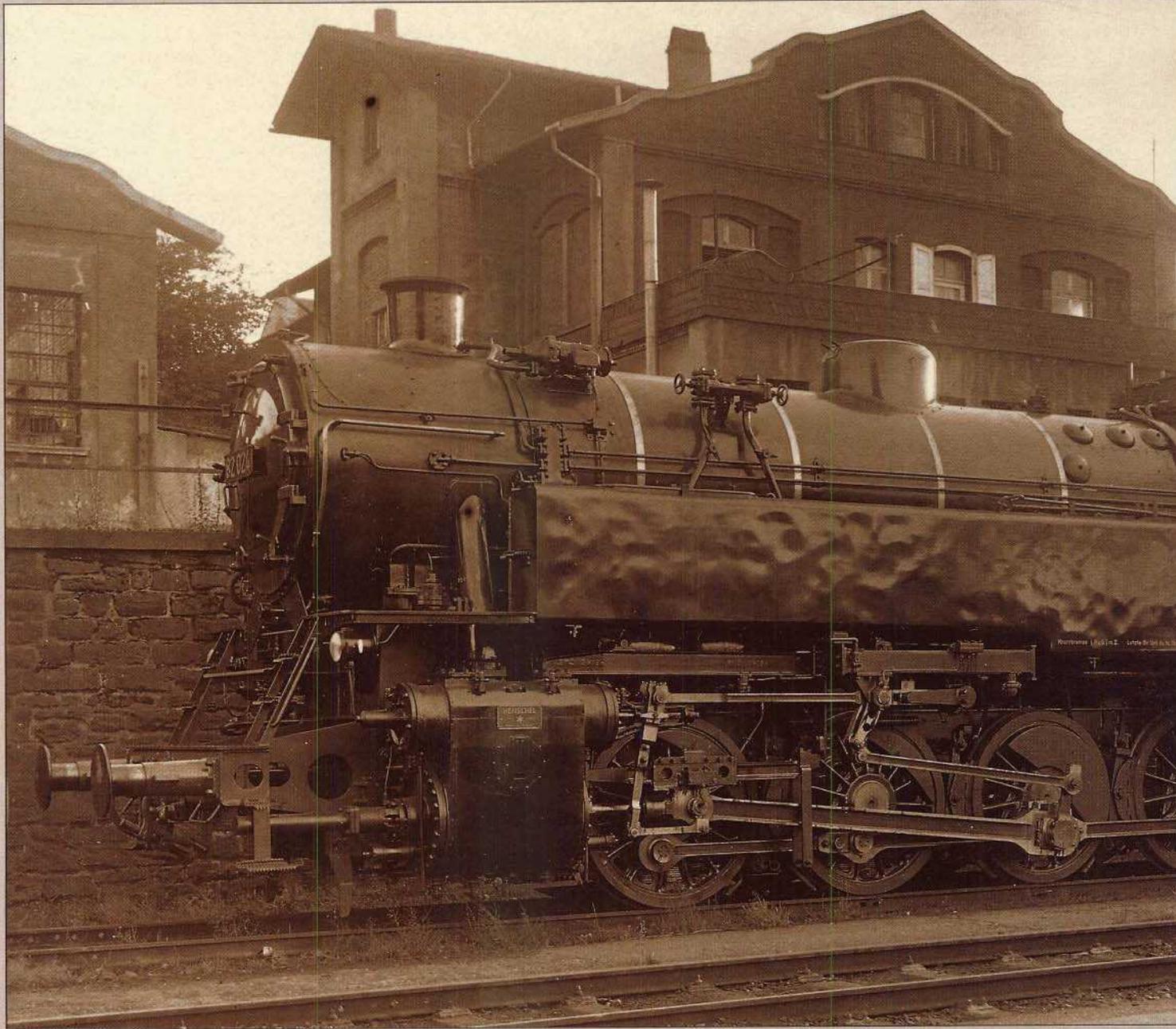
Falls Sie die Investition einer 1-DM-Briefmarke pro Monat scheuen, können Sie uns die Auswertungskarten gerne auch im Vierteljahres-Rhythmus zurücksenden – Sie tun's für sich!

**Ihr Hermann Merker Verlag**

**Bild 4 (rechts):** Unsere beiden neuen Redakteure, Dr. Christoph Kütter (links) und Christoph Kirchner.

**Bild 5:** Auf der Redaktionskonferenz besprechen Herausgeber, Chef vom Dienst und die Redakteure, wie die nächste EJ-Ausgabe aussehen soll.





Kleiner »Kraftprotz«:

# Die Baureihe 82

Im Rahmen der Neuordnung des deutschen Eisenbahnwesens nach dem Ende des Zweiten Weltkriegs gab es schon bald sehr intensive Aktivitäten in der Vorbereitung der Entwicklung neuer Lokomotiven. Viele der noch vorhandenen Triebfahrzeuge stammten aus Beständen der ehemaligen Länderbahnen und waren inzwischen überaltert und zum Teil auch abgewirtschaftet. Schon in den frühen Beratungen des Fachausschusses Lokomotiven wurden Pläne erörtert, eine Baureihe 94 NEU in Auftrag zu geben. Dieser Loktyp sollte nicht nur die alte preußische T 16.1, sondern auch die Einheitslokomotiven der Baureihe 87 ablösen. Von letzterer waren alle 16 Exemplare bislang auf der Hamburger Hafenbahn eingesetzt und dort immer noch unentbehrlich, obwohl ein zunehmender Verschleiß der Luttermöller-Endachsen beklagt wurde. Die neuen Lokomotiven sollten jedoch nicht nur im Verschiebe-, sondern auch im Streckendienst verwendbar sein und die preußischen Gattungen T 14.1 und T 16.1 bei mehreren Dienststellen ersetzen.



**Bild 1 (links):** Die 82 024 wurde als eine der ersten Lokomotiven dieser Baureihe im Oktober 1950 von Henschel an die DB abgeliefert. **Abb.: Sammlung Dr. Scheingraber**

**Bild 2 (linke Seite unten):** Die 82 040, eine der Esslinger Nachlieferungen aus dem Jahr 1955, war bereits im Werk mit der Riggenbach-Gegendruckbremse ausgestattet worden. Die Maschine wurde am 6. Juni 1958 im Bw Freudenstadt aufgenommen. **Abb.: Dr. G. Scheingraber**

**Bild 3 (unten):** In Limburg wartet die mit Knorr-Oberflächenvorwärmer ausgerüstete 82 021 des Bw Koblenz-Mosel auf ihren nächsten Einsatz (1966). **Abb.: H. Obermayer**



**V**orrangig war die Baureihe 94 NEU aber für den Einsatz bei den vier Betriebswerken Hamburg-Eidelstedt, Hamburg-Harburg, Hamburg-Rothensort und Hamburg-Wilhelmsburg bestimmt. Mit ihr sollte zugleich auch die preußische Gattung T 13 aus dem Hamburger Raum verdrängt werden. Nachdem bei der neuen Gattung mit fünf gekuppelten Radsätzen auf Laufachsen verzichtet wurde, lag es nahe, die Endachsen in einem Beugnot-Gestell zu lagern.

Bereits am 8. Dezember 1948 hatte das Eisenbahnzentralamt von der Hauptverwaltung den Auftrag erhalten, die Entwicklung der ersten neuen Lokomotiven einzuleiten, unter denen sich auch die Baureihe 94 NEU befand. Wenig später erhielten die Lokomotivfabriken Esslingen, Henschel, Krupp und Krauss-Maffei am 4. März 1949 die Aufforderung, entsprechende Entwürfe auszuarbeiten und einzureichen. Dafür standen bereits mehrere verbindliche Richtlinien fest. Schon am 17. Juni 1949 lagen die Vorentwürfe der vier Hersteller vor; keiner vermochte jedoch das beurteilende Gremium zu überzeugen. Dennoch entschied sich die Hauptverwaltung Anfang Juli zur Vergabe des Auftrags zur Erstellung der Konstruktionszeichnungen an Henschel. Basis sollte der Henschel-Entwurf PI 1482 sein, in den jedoch auch Komponenten des Entwurfs der Maschinenfabrik Esslingen einfließen. Die Konstruktionsunterlagen wurden dem Fachausschuß schon Anfang September 1949 zur Erörterung vorgelegt. Aufgrund der großen Eile und der schon weitgehend fertig vorliegenden Zeichnungen blieb es bei nur unwesentlichen Änderungen, obwohl verschiedene Ausschußmitglieder noch Bedenken äußerten und Widerspruch anmeldeten. Nicht verwirklicht wurde der ursprünglich geforderte Einbau eines Vorwärmers, was sich später als Nachteil erwies und eine aufwendige Nachrüstung erforderte.

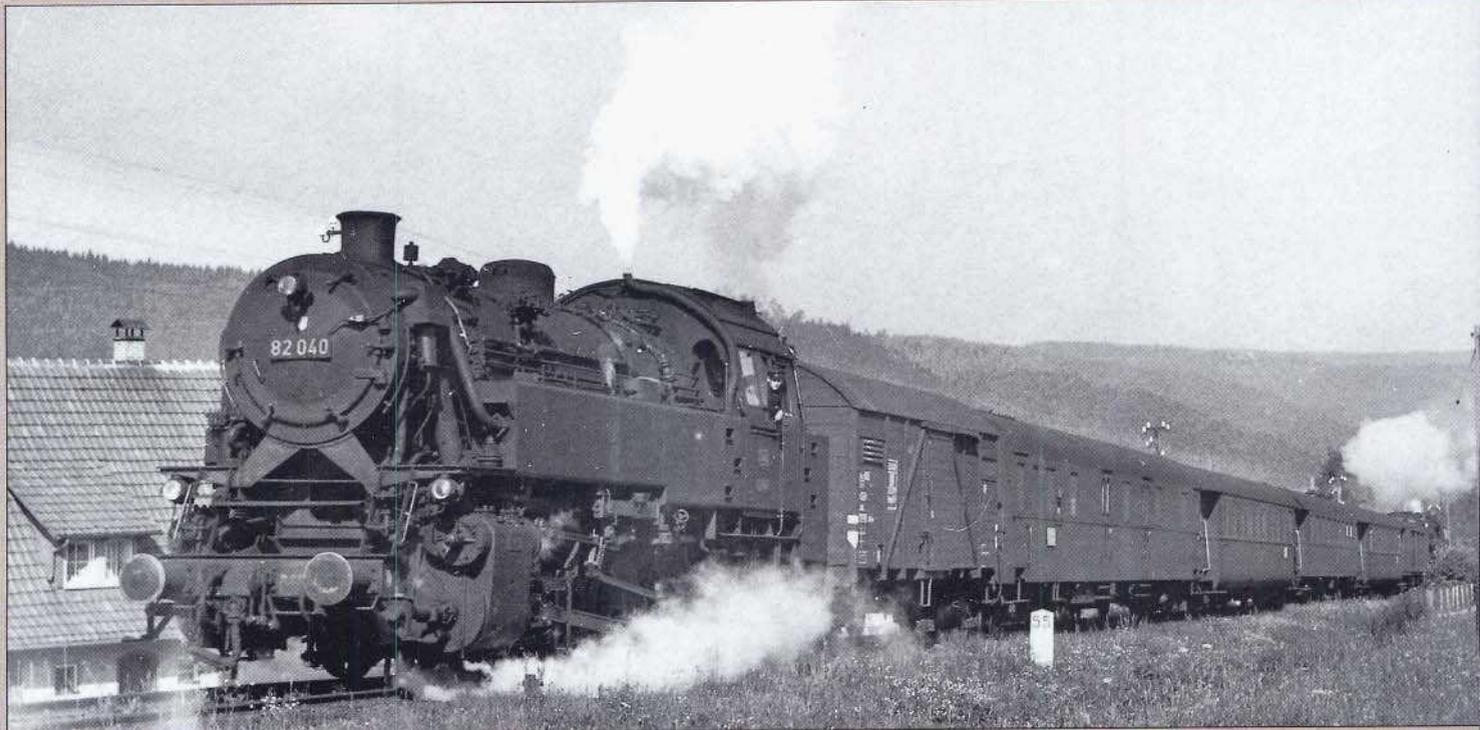
Nach dem Vorliegen der endgültigen und genehmigten Zeichnungen wurde für die neue Mehrzwecklokomotive die Baureihenbezeichnung 82 festgelegt. Neben dem Hauptverwendungszweck im schweren Verschiebe- und Abdrückdienst sollten die Maschinen auch vor schweren Übergabezügen und im Güterverkehr über kurze Entfernungen und bei schwierigen Geländeverhältnissen eingesetzt werden. Die nachfolgende Tabelle zeigt die Lieferquoten der am Bau der Fahrzeuge beteiligten Firmen.

Lok-Nummer	Hersteller	Baujahr	Fabrik-Nummer
82 001 bis 008	Krupp	1950	2877 bis 2884
82 009 bis 012	Krupp	1951	2895 bis 2898
82 013 bis 018	Krupp	1951	2885 bis 2890
82 019 bis 022	Krupp	1951	2891 bis 2894
82 023 bis 032	Henschel	1950	28601 bis 28610
82 033 bis 037	Esslingen	1951	4969 bis 4973
82 038 bis 041	Esslingen	1955	5125 bis 5228

Am 4. Oktober 1950 war mit der 82 023 die erste Lok der Baureihe 82 abgenommen und danach sofort dem BZA Minden zur Erprobung zugewiesen worden. Die Versuchs- und Meßfahrten erstreckten sich bis zum 6. März 1951. Die Maschine war zugleich die erste Neubaulokomotive der Deutschen Bundesbahn. Als letztes Fahrzeug der Baureihe 82 wurde die 82 041 am 31. August 1955 der DB übergeben und danach im Bw Freudenstadt in Dienst gestellt.

### Ausführung der Baureihe 82

Charakteristisches Baumerkmal der Tenderlokomotiven war die glattflächige Ausführung der Maschinen. Sämtliche Baugruppen waren vollständig geschweißt. Die reichlich bemessenen Vorratsbehälter – zwei seitliche Wasserkästen und ein Behälter unter dem Kohlenkasten – hatten ein Fassungsvermögen von 11 m<sup>3</sup>. Im Kohlenkasten ließen sich 4 t Brennstoff bunkern.





**Bild 4 (oben):** Die 82 040 verläßt an der Spitze des E 769 (Freudenstadt – Rastatt – Karlsruhe) Freudenstadt am 6. Juni 1958.



**Bild 5:** Mit dem P 3910 ist die 82 040 zwischen Baiersbrunn und Freudenstadt am 5. Juni 1958 unterwegs; 82 041 schiebt nach.  
**Abb. 4 und 5:**  
**Dr. G. Scheingraber**

Der Rahmen war als Blechkonstruktion mit 25 mm dicken Wangen ausgeführt. Querverbindungen sowie oben und unten gegengeschweißte Gurte verstärkten die Konstruktion, die später Anlaß für manchen Ärger war. Als Treibachse diente der mittlere Radsatz, der als einziger fest im Rahmen gelagert war. Die beiden Endradsätze vorn und hinten liefen in einem Beugnot-Gestell und waren jeweils durch Lenkhebel miteinander verbunden. Der erste und fünfte Radsatz hatten ein Spiel von je 26 mm nach beiden Seiten. Beim zweiten und vierten Radsatz betrug das Seitenspiel je 18 mm. Anstelle des fehlenden festen Achsstandes übernahmen die Drehzapfen der Beugnot-Gestelle mit einem Abstand von 4724 mm die Führung der Lokomotive, die sich in vier Punkten abstützte.

Obwohl es sich bei der Baureihe 82 um Lokomotiven einer Einheitsbauart handelte, zeigten verschiedene Baulose doch recht markante Unterschiede in der Bauausführung. Die meisten Kessel hatten im oberen Teil der Rauchkammer vor dem Schornstein eine Nische für einen Vorwärmer er-

halten. Ab Werk war aber nur in die Lokomotiven 82 009 bis 022 ein Oberflächenvorwärmer der Bauart Knorr eingebaut worden. Die Esslinger Maschinen 82 038 bis 041 wurden bereits mit einer Henschel-Mischvorwärmanlage MVR geliefert. Bei den anderen Fahrzeugen war die vorhandene Nische mit einem Blech verschlossen worden.

Im Gegensatz zu allen anderen Maschinen, die über einen Lüftungsaufsatz auf dem Dach verfügten und zurückgesetzte gerade Türen erhielten, gab es beim letzten Baulos aus Esslingen einige Änderungen. Die Lokomotiven hatten ein rundes Dach mit eingelassenen Lüftungskappen, ein Oberlichtfenster und außenbüdige abgewinkelte Türen an den Einstiegen. Außerdem war bei diesen Fahrzeugen der Ausschnitt im rechten Wasserkasten über der Umsteuerwelle verschlossen. Die ohne Vorwärmer gelieferten Maschinen waren zunächst mit nicht-saugenden Strahlpumpen unter dem Führerhaus ausgestattet, die jedoch nur wenig befriedigten und eine zu geringe Förderleistung hatten; deshalb konnten diese Loko-



motiven nur bedingt im Streckendienst verwendet werden.

Bereits Mitte Mai 1951 hatte Henschel den in Auftrag gegebenen Entwurf eines neuen Mischvorwärmers fertig, der für den Einbau in die Fahrzeuge der Baureihe 82 vorgesehen war. Mit der Henschel-Mischvorwärmanlage und mit Turbospeisepumpen wurden im Juli 1952 zunächst die beiden Loks 82 029 und 030 bei Henschel in Kassel ausgerüstet. Nach einer eingehenden Erprobung der Maschinen und nach Beseitigung einiger kleiner Mängel war der Einbau der Anlage in alle Fahrzeuge ohne Vorwärmer verfügt worden. Die Arbeiten wurden von April 1954 bis November 1956 bei Henschel in Kassel und im AW Lingen durchgeführt. Der Umbau betraf auch die 82 010, die erst im Februar 1955 einen Mischvorwärmer der Bauart Tolkien und eine Kolbenspeisepumpe erhalten hatte.

Die neuen Henschel-Mischvorwärmer MVT wurden jeweils in den linken Wasserkasten eingebaut. Hierbei war eine Verlegung des Wassereinlaufs erforderlich geworden. Zusätzliche Rohrleitungen dienten der Zufuhr des Zylinderabdampfes und der Entlüftung. Weitere sichtbare Bauartänderungen waren der Anbau von Ölabscheidern im Abdampfrohr zum Vorwärmer an der linken Seite der Rauchkammer und zusätzlicher Rangierertritte sowie die Verlegung der unteren Lampen. Das dritte Spitzenlicht war erst im Laufe des Jahres 1958 angebaut worden. Bei den Fahrzeugen 82 004, 006 bis 013, 015, 018, 019, 022 und 029 bis 031 wurden die vorderen unteren Lampen vom Umlauf auf den Pufferträger verlegt. Bei den Maschinen 82 004, 006, 007, 009, 010, 012 bis 019, 022 und 029 bis 032 kamen die unteren Lampen an der Rückseite aus dem Bereich der Aufstiege weiter nach innen, über der Puffermitte, an die Rückwand des Vorratsbehälters.

Im großen und ganzen bewährten sich die Lokomotiven im Betriebseinsatz; sie waren und blieben aber mit einigen Mängeln behaftet. So erwies sich der Blechrahmen als

sehr rißanfällig, insbesondere im Bereich der Achslagerausschnitte. Anrisse traten aber auch an den Vorratsbehältern auf, meist durch Schwingungen verursacht, die vom Fahrwerk ausgingen. Wenn die Beugniot-Gestelle nachlässig gewartet wurden und unzulässiges Spiel in den Hebeln aufwiesen, kam es gelegentlich nicht nur zu Anrissen, sondern auch zu losgerüttelten Führerhäusern und zum Bruch von Schweißnähten am Kohlenkasten. Probleme gab es auch immer wieder mit den Heißdampfreglern. Wegen auftretender Schäden an der Domaushalsung mußte – bis zum Einbau von Verstärkungsringen – der Dampfdruck vorübergehend von 14 auf 11 bar abgesenkt werden. Während dieser Zeit durften die Lokomotiven nicht im Streckendienst eingesetzt werden.

## Der Betriebseinsatz

Nach ihrer Ablieferung kamen die 41 Lokomotiven der Baureihe 82 zunächst bei neun Dienststellen zum Betriebseinsatz. Die Erstbeheimatung hatte folgendes Bild:

Bw Soest: 82 001 und 002
Bw Hamm: 82 003 bis 008
Bw Hamburg-Wilhelmsburg: 82 009 bis 022
Bw Siegen: 82 023 bis 025
Bw Ratingen West: 82 026 bis 028
Bw Bremen-Walle: 82 029 bis 032
Bw Emden: 82 033 bis 037
Bw Altenkirchen: 82 038 und 039
Bw Freudenstadt: 82 040 und 041

Das Bw Soest hatte zu den beiden Maschinen 82 001 und 002 im Jahre 1952 auch noch die 82 003 erhalten. Die Beheimatung endete im Dezember 1963 nach der Abgabe der 82 002 und 003 an das Bw Paderborn, das die Loks im Juni 1964 nach Hamburg-Wilhelmsburg weitergab. Der Einsatz im Rangierdienst in Hamm dauerte nur bis 1952; danach kamen vier Loks zuerst nach Hamburg-Wilhelmsburg, die 82 005 ging nach Altenkirchen. Das Bw Hamburg-Wil-

helmsburg setzte seine Maschinen hauptsächlich auf der Hafenbahn ein.

Während der großen Sturmflut stürzte die 82 017 am 17. Februar 1962 von einem unterspülten Damm und blieb auf der linken Seite liegen. Das AW Lingen/Ems, zuständig für die Baureihe 82, richtete die Lok wieder tadellos her. Im September 1967 erfolgte die Umsetzung der Maschinen nach Hamburg-Rothenburgsort. In diesen beiden Hamburger Betriebswerken vollzog sich bereits in den Jahren 1967 und 1968 die Ausmusterung der 18 Fahrzeuge 82 002, 003, 006, 007, 009, 010, 012 bis 019 und 029 bis 032. Letztere waren direkt von Bremen-Walle nach Hamburg gekommen.

Das Bw Siegen hatte 1951 und 1952 die 82 026 bis 028 aus Ratingen West übernommen und nahezu alle Maschinen meist im Schubdienst eingesetzt. Im April 1954 gingen die sechs Lokomotiven zunächst nach Letmathe und dann nach Emden. Dort wurden von 1966 bis 1970 die 14 Fahrzeuge 82 001, 011, 023 bis 028 und 033 bis 037 z-gestellt.

Schon vor der Zuweisung der beiden Esslinger Maschinen 82 038 und 039 hatte das Bw Altenkirchen die Loks 82 005, 020 und 021 erhalten, danach auch noch die 82 008. Die Lokomotiven wurden sowohl im Verschiebedienst als auch auf den Strecken nach Au und Westerburg eingesetzt. Im Mai 1966 endete die Dampflokunterhaltung in Altenkirchen. Die Maschinen fanden im Bw Koblenz-Mosel eine neue Heimat, zu dem zur gleichen Zeit auch die 82 040 und 041 aus Freudenstadt kamen.

Die zuvor im Schwarzwald beheimateten Maschinen waren zum überwiegenden Teil mit Reisezügen auf den Teilstrecken zwischen Freudenstadt Hbf und Schönmünz zusammen mit einigen Loks der preußischen Gattung T 16.1 unterwegs. Dafür waren die Maschinen bereits ab Werk mit einer Gegendruckbremse der Bauart Riggensbach ausgerüstet, über die auch schon die alten Preußinnen verfügten.

Besonders schwere Züge verlangten auf