



# Eisenbahn 5/1980 JOURNAL

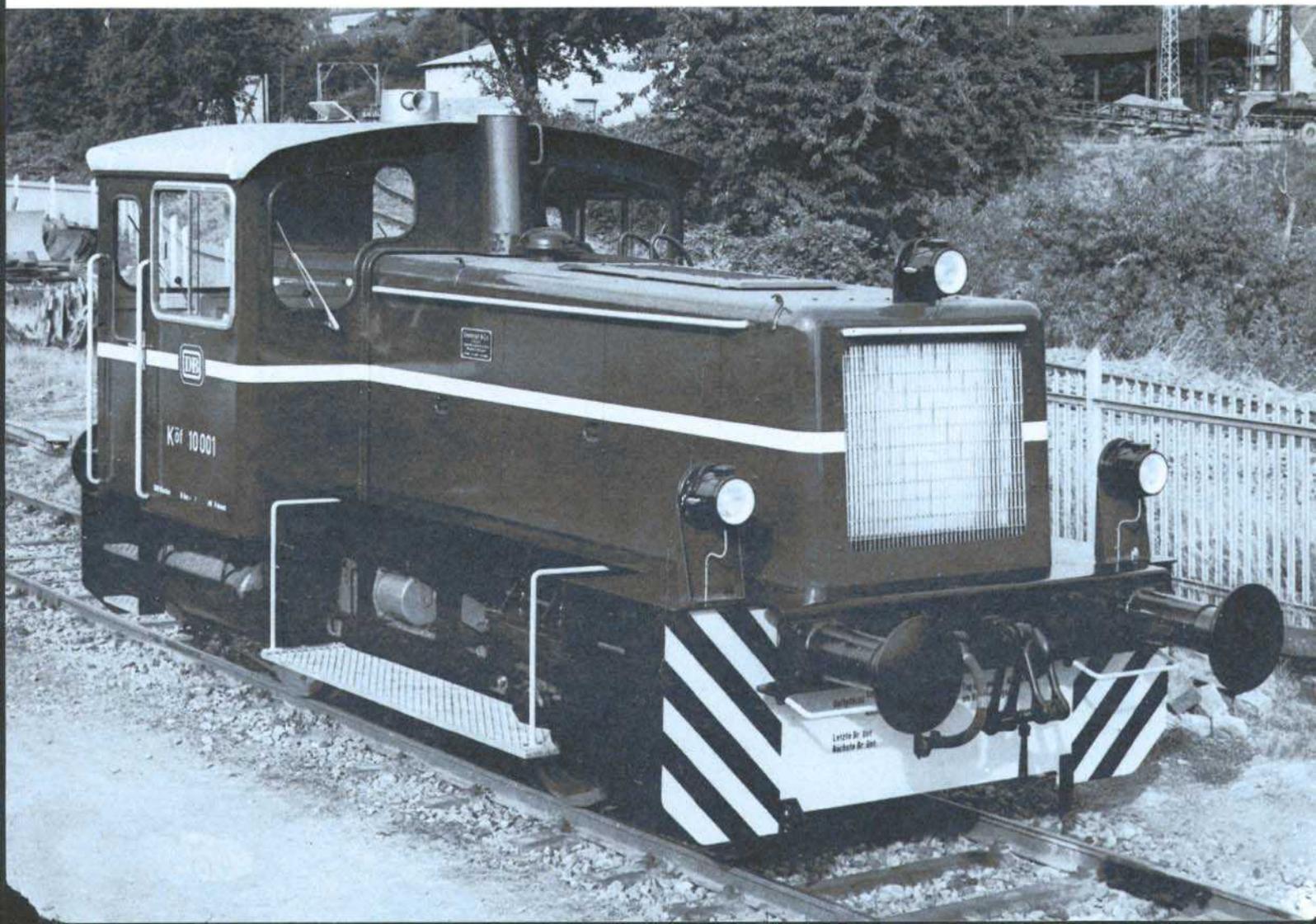
ISSN 0171-3671

Oktober

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

Modellbahn – Fachzeitschrift · aktuell · informativ







**Bild 3:** Im Bw Bebra eine Köf II (323 227-9) und zwei Köf III (332 033-0 und 332 031-4) am 20.4.1973.

Foto: D. Kempf

**Bild 1:** Köf-Tausch und zugleich Generationswechsel in Wicklesgreuth, Strecke zwischen Nürnberg und Ansbach, Mai 1975.

Foto: J. Nelkenbrecher

# Deutsche Kleinlokomotiven

Bislang hatten wir uns vorwiegend mit den Kleinlokomotiven der Leistungsgruppe I und II beschäftigt. Sicherlich gibt es zu diesen Fahrzeugen noch eine Menge nachzutragen. Dies wollen wir auch gerne tun, zunächst soll und muß jedoch weiteres Material gesammelt und gesichtet werden. Diese Folge wird nun die größten der Deutschen Kleinlokomotiven vorstellen.

## Kleinlokomotiven der Leistungsgruppe III

Im Gegensatz zu allen anderen Diesellokomotiven sind die Fahrzeuge der Bauart Köf III, wie sie zunächst noch hießen, eine Nachkriegsentwicklung der Lokomotiven- und Ma-

**Bild 2:** Die erste von der Firma Gmeinder Mosbach/Baden gelieferte Kleinlokomotive der Leistungsgruppe III, damals noch als Köf 10 001 bezeichnet. **Werkfoto Sammlung:** H. J. O.

schinenfabrik Gmeinder & Co. GmbH in Mosbach/Baden in Zusammenarbeit mit dem BZA München. Die Maschinen mit einer Leistung von 240 PS und mit einer Höchstgeschwindigkeit von ursprünglich 30 km/h und später 40 km/h sind für den leichten Verschlebedienst und für den Einsatz vor Arbeitszügen bestimmt. Von den Kleinlokomotiven der Leistungsgruppe III werden auch Werks- und Industrieanschlüsse bedient. Die ersten Fahrzeuge wurden im Jahr 1959 in Dienst gestellt, sie erhielten ein geräumiges, allseitig geschlossenes Führerhaus und einen langen schmalen Vorbau, in dem die gesamte Maschinenanlage untergebracht ist. Als Antrieb dienen zwei verschiedene Motorbauarten. Verwendet werden ein 8-Zylinder-Viertakt-Reihendieselmotor mit Vorkammer der Bauart RHS 518 A der Mannheimer Motorenwerke MWM und ein 8-Zylinder-Viertakt-Dieselmotor mit

Vorkammer in V-Anordnung der Bauart GO 135 a der Firma Kaelble in Backnang. Der Antriebsmotor ruht über der vorderen Achse in einem besonderen Tragrahmen, der durch Gummilager mit dem eigentlichen Lokomotivrahmen verbunden ist. Vor dem Motor ist die aus Kühler und Gebläse bestehende Kühlanlage angeordnet. Der Antrieb erfolgt nach hinten über eine Gelenkwelle auf das hydraulische Getriebe mit dem Wendegetriebe. Dieser Getriebeblock ist elastisch auf einem Rahmenverbinder gelagert und ragt noch zu einem Teil in den Führerstand hinein und wird dort vom Führerstand überdeckt. Bei den bis 1966 gebauten Lokomotiven, die im neuen Nummernplan der DB als Baureihen 331 und 332 geführt sind, werden die beiden Achsen von den Kettenradritzel des an das Flüssigkeitsgetriebe angeflanschten Wendegetriebes über Zweifach-Hochleistungsrollenkettens angetrieben.

**ACHTUNG:**  
Inhaltsverzeichnis und Impressum auf Seite 20



**Bild 4:** 332 271-6 bei Kleinheubach auf der Strecke Aschaffenburg—Mittenberg am 6.10.1971.

Foto: J. Nelkenbrecher

**Bild 5:** Nicht nur im Rangierdienst, sondern auch auf der Strecke vor Nahgüter- und Arbeitszügen kommen die Lokomotiven der Baureihen 331 bis 333 zum Einsatz. Die Aufnahme entstand im Jahre 1970 bei Schwäbisch-Hall-Hessenthal.

Foto: D. Kempf ▶

**Bild 6:** 333 123 „Kurzzug“ Nähe Traunstein 23.5.1979.

Bei den Maschinen der Baureihe 333 erfolgt die Kraftübertragung vom Wendegetriebe auf die Achsgetriebe mit zwei Gelenkwellen. Der Rahmen ist als Außenrahmen ausgeführt und besteht aus zwei Blechwangen, die mit Querträgern und mit Kopfträgern verschweißt sind. Die durchgehenden Seitenwangen bestehen aus 30 mm, die Stirnbleche aus 20 mm und das Rahmendeckblech aus 10 mm dickem Stahlblech. Die Pufferbohlen mit den normalen Hülsenpuffern sind auf vorgebaute Bohlerträger aufgesetzt, so daß sie bei Beschädigung leicht auszuwechseln sind. Das Führerhaus mit einer Fußbodenhöhe von 1000 mm über der Schienenoberkante weist große Fenster auf und ist innen mit einer 5 mm dicken Antidrönschicht ausgespritzt. Der schmale Vorbau gewährt eine freie Sicht auf beide Frontpuffer. Der Einstieg mit nur zwei Trittstufen befindet sich hinten an beiden Seiten des beheizbaren Führerhauses. Beim Transport der Kleinlokomotiven auf Güterwagen kann das Führerhaus abgenommen werden. Der Führertisch ist an der Vorderwand des Führerhauses mittig angeordnet. An beiden Seiten des Führertisches befindet sich je ein Handrad zur Motor- und Getrieberegulierung und ein Hebel für die Wendeschaltung. Am Führertisch sind außerdem die Bedienungselemente für die Motorabstellung, für die Getriebesperre, für das auf dem Dach angebrachte Signalthorn, für die Sandstreu-

richtung und sämtliche Schalter der elektrischen Anlage angeordnet. Die Überwachungsinstrumente für den Motor und ein Fahrten-schreiber sind in einem besonderen Instrumentenpult auf dem Führertisch zusammengefaßt. Zwischen der rechten Seitenwand und dem Führertisch ist ein Führerbremventil und an beiden Seiten je ein Bremsventil für die Zusatzbremse vorhanden. Der Vorbau, der den Dieselmotor, die Kühlanlage, das Ölbadluftfilter, den Luftpresser und das Getriebe umschließt ist abnehmbar. Eine große Klappe oben und seitliche Türen am Vorbau erlauben einen guten Zugang zu allen Aggregaten. Zum Auswechseln des Kühlers läßt sich der vordere Teil des Vorbaus getrennt abnehmen. Die Auspuffgase werden durch einen an der linken Seite im Rahmen liegenden Schall-dämpfer zum Auspuffrohr geführt, das gut isoliert an der Stirnfront des Führerhauses angeordnet ist. Im rechten Teil des Rahmens befinden sich zwei Kraftstoffbehälter mit einem Fassungsvermögen von zusammen 300 l. Die Dreilicht-Spitzenbeleuchtung wird durch eine Lichtmaschine mit einer Nennleistung von 700 Watt gespeist. Zusätzlich sind auch noch zwei 12 Volt-Batterien eingebaut. Die Diesellokomotiven der Leistungsgruppe III waren ursprünglich weinrot lackiert, hatten einen schwarzen Rahmen und ein silbernes Dach. Inzwischen hat bereits eine größere

Zahl von Maschinen die neue DB-Lackierung Ozeanblau/Beige erhalten. Zu Beginn des Jahres 1979 verfügte die Deutsche Bundesbahn über 573 Kleindiesellokomotiven der Leistungsgruppe III. Es waren dies die Maschinen 331 001 bis 003 mit Kettenantrieb und der Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h, die 332 002, 332 005 bis 062, 332 064 bis 210, 332 212 bis 317, 332 701 bis 702, 332 801, 332 901 bis 902 und 333001 bis 251. Zwei weitere Lokomotiven mit den Betriebsnummern 333 901 und 902 waren keine Köf III, sondern Diesellokomotiven der Kerkerbachbahn, die im Jahr 1975 von der Deutschen Bundesbahn übernommen wurde. Inzwischen wurde die Lok 333 901 verkauft und auch für die zweite Maschine hofft man einen Käufer zu finden. Obwohl die Lokomotiven der Baureihen 332 und 333 nur über die doch recht bescheidene Höchstgeschwindigkeit von 40 km/h verfügen, werden sie gelegentlich auch vor leichten Nah- und Übergabezügen eingesetzt, mitunter sogar im Personenzugverkehr auf Nebenbahnen.

HO

**Bild 7:** 333 089-1 in der neuen DB-Lackierung (ozeanblau-beige) im Bf. Röthenbach bei Nürnberg, 16.6.1980.

Foto: J. Nelkenbrecher

**Bild 8:** Im Emsland wurde diese Köf-III-Variante aufgenommen. Die Lok 333 193-1 unterscheidet sich in der Kühlerpartie. Aufgenommen am 17.5.1977 im Bf. Lathen.

**Bild 9:** Diesel Lok wie auf Bild 8 mit einem beachtlichen Zug im Einschnitt auf der Strecke Lathen—Rheine, 17.5.1977

Foto 8 und 9: D. Kempf



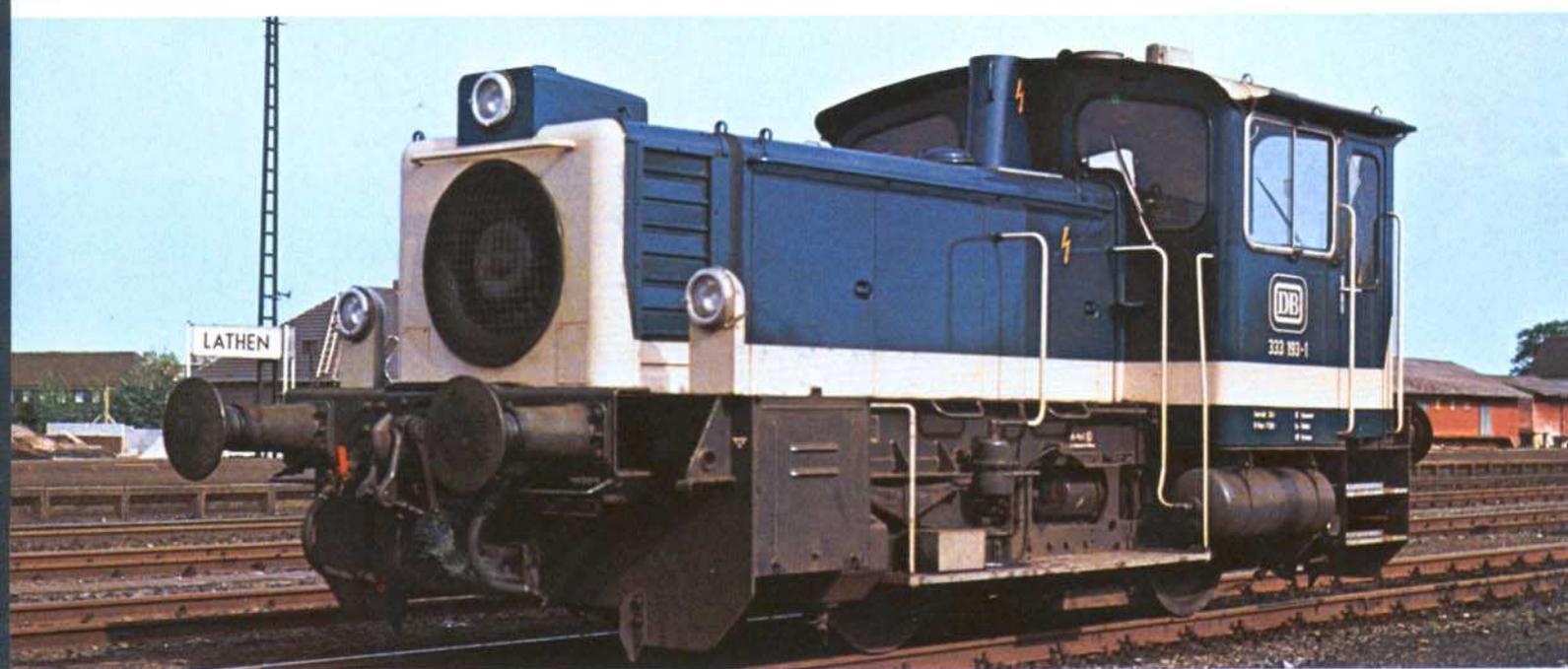


Bild 1: Die Reko-01 hat im Leipziger Hauptbahnhof ihr Publikum und der Vater erklärt dem Sohn wie so ein Ungetüm funktioniert.

## Unsterbliche Baureihe 01?

Im Eisenbahn-Journal 2/80 war von der letzten Hauptuntersuchung zu lesen, die die 01 204 am 26.11.79 als letzte deutsche (Altbau-)01-Lokomotive erhalten hatte.

Als Ende November 1979 der Artikel entstand, war nicht absehbar, daß die Traditionslokomotive vorübergehend wieder Planleistungen zu übernehmen haben würde. Ein Leser aus Dortmund beschwerte sich bei der Journal-Redaktion über diesen Artikel im Heft 2, weil er die 01 204 im Januar in Saalfeld im Einsatz gesehen habe, der Artikel also falsch sei. Nun, hier irrt unser Leser. Die Hauptuntersuchung hatte den Zweck, die Lokomotive für einen weiteren Erhaltungsabschnitt betriebsfähig zu machen. Wenn sie danach eingesetzt wird, ist das völlig normal. Zu bedenken ist, daß die 01 204 kein Fahrzeug des Verkehrsmuseums Dresden, sondern Traditionslokomotive der Deutschen Reichsbahn ist, von ihr also bedarfsweise eingesetzt werden kann.

### Die leidigen Ölpreise!

Steigende Rohölpreise zwangen auch in der DDR dazu, den Einsatz dieses Energieträgers zu überdenken. Galten in den 60er Jahren Heizöle noch mehr oder minder als Abfallprodukte der Erdölaufbereitung, so geht man heute daran, die Heizöle weiter aufzuspalten und verbrennt sie nur noch mit Einschränkungen. Mit den Baureihen 01.0, 03.0, 44.0, 50.0, 95.0 und 99.0 hatte die DR weit über 200 Lokomotiven mit Ölhauptfeuerung im Einsatz; andererseits waren viele der im Betrieb aufwendigeren rostgefeuerten Maschinen verschiedener Baureihen vor Ablauf der Kesselfrist abgestellt worden.

So verfügte die Hauptverwaltung der Maschinenwirtschaft der DR Instandhaltungsstufen L 0, L 5 und L 6 (Bedarfsausbesserung, Zwischenausbesserung und Zwischenuntersuchung) für die noch erhaltungswürdigen 01.1- und 01.2-Lokomotiven und ihren Einsatz in den Plänen der 01.0 des Bw Saalfeld. Außer der 01 204 fährt in Saalfeld wieder die 01 114, die vom Bw Berlin Ostbahnhof zum Bw Halberstadt gekommen war. Die 01 118 (Bw Dresden) erhält z.Z. (Juni 1980) eine Aufarbeitung nach der Instandhaltungsstufe L 5 im Raw Meiningen, womit dann drei Altbau-01 in Saalfeld beheimatet wären.

Auch die Reko-Lokomotiven der Baureihe 01<sup>5</sup> mit Rostfeuerung, die stets beim Bw Berlin Ostbahnhof beheimatet waren, traten wider Erwarten nochmals den Weg ins Raw Meiningen an. Einige Maschinen hatten sich bisher ihr Gnadensbrot als Heizlok verdient, andere erwarteten auf Abstellgleisen ihr Schicksal. Inzwischen fahren in Saalfeld die 01 511 (nach L 0), die 01 514 (nach L 6) und die 01 518 (nach L 6). Die 01 516 existiert nach ihrer Kesselexplosion nicht mehr; die Aufarbeitung von 01 506, 511 und 512 lohnt nicht mehr.

Bild 2: Das stand noch nie an der 01 1511-3; Bw Saalfeld. Da die Lok in Meiningen nur eine L 0 erhielt, ist der Anstrich nicht mehr ganz neu.

Foto 1 und 2: Weisbrod





Bild 3, 4 und 5 (rechte Seite): Als die 01<sup>5</sup> Öi noch das Paradeferd der DR war, entstanden diese Bilder in der Gegend von Saalfeld.

Foto: P. Köppel

## Befristete Maßnahme

Der Einsatz der 01.1- und 01.2-Maschinen ist natürlich befristet. Keine wird oder hat eine Hauptuntersuchung erhalten. Deshalb ist auch der Aufwand, den das Raw Meiningen mit diesen Maschinen trieb, auf ein einwandfreies Betriebsverhalten beschränkt geblieben. Man sieht es den Lokomotiven, zumindest den L 0-untersuchten, an, daß sie schlechte Zeiten durchgemacht haben. So haben auch alle EDV-Nummernschilder schon ihren Sammler gefunden, und die Lokomotiven fahren mit angemalten Betriebsnummern. Die Sammelwut der Schilderfreunde bedingte sonst die Eröffnung einer besonderen Schilderwerkstatt im Raw Meiningen.

Im Sommerfahrplan 1980 fahren die Saalfelder täglich mit drei Maschinen nach Leipzig, wobei das natürlich nicht die einzigen Leistungen der 01-Lokomotiven sind. Die erste Lok bringt den P 3020 (an Leipzig 9.37 Mo-Sa) und fährt mit dem P 3025 (ab Leipzig 13.04) zurück. Die zweite Lok bringt den E 802 (an Leipzig 12.37) und nimmt den E 805 (ab Leipzig 16.11) zurück. Die dritte Lokomotive führt den D 504 nach Halle (an 13.08) über die Saalebahn, übernimmt in Halle den P 3333 von Halle nach Leipzig und in Leipzig (ab 17.51) den E 807 nach Saalfeld (über Gera). Würde im Winterfahrplan noch eine dieser Leistungen mit 01.0 gefahren, so liegen im Sommerfahrplan alle Leistungen bei den rostgefeuerten Maschinen.

Für die Eisenbahnfreunde und -fotografen sind diese Umläufe natürlich eine besondere Freude, denn wer hätte gedacht, daß Saalfeld nach der Auffassung des Dampfbetriebes in Erfurt 1972 fast alle Maschinen der Baureihe 01<sup>5</sup> beheimaten würde und daß die schon abgestellten Rostloks dieser Baureihe nochmals im Planeinsatz zu bestaunen sein würden? Die Baureihe 01, Deutschlands populärste Schnellzuglokomotive, scheint in der Tat unsterblich zu sein!

Die ölgefeuerten Saalfelder 01<sup>5</sup> sind größtenteils betriebsfähig abgestellt und konserviert; ein Rückbau auf Rostfeuerung ist nicht im Gespräch, eine Verschrottung natürlich auch nicht.

## Auch andere Baureihen dampfen wieder

Sparsamer Umgang mit Rohölprodukten hat auch anderen Dampfloksbaureihen zu neuem Leben verholfen. 1979 sind sieben Maschinen der Baureihe 41 wieder aufgearbeitet und dem Bw Oebisfelde überwiesen worden. 1980 folgten die 41 144, 185 und 273. Noch gut erhaltene Maschinen der Baureihen 52.1-7 (Kriegsloks) und 50 (Einheitsloks) werden ebenfalls wieder aufgearbeitet. So wird u.a. die 50 1955 nach einer L 6 wieder durch Sachsen dampfen. Zur Aufstockung des Glauchauer Bestandes sind auch einige Rekoloks der Baureihe 58<sup>30</sup> wieder in Dienst gestellt worden.

Voll im Erhaltungsbestand sind weiterhin die

Baureihen 50<sup>35</sup> (von Güstrow bis Nossen anzutreffen) und 52<sup>80</sup> mit Rostfeuerung und die ölgefeuerten 44er. Auch hier steht ein Rückbau auf Rostfeuerung nicht mehr zur Diskussion.

Die rumänischen Diesellokomotiven der Baureihe 119 haben den Bestand an pr. T 20 (Baureihe 95.0) in Probstzella und Sonneberg arg dezimiert. Am Rennsteig und im Raw Meiningen sind die bulligen 1'E1'-Lokomotiven Raritäten geworden.

Überraschen wird es, daß auch die Neubaulokomotiven der Baureihe 50<sup>40</sup> noch nicht ganz ausgestorben sind. Das Bw Parchim beheimatet die 50 4077, das Bw Wittstock (Dosse) die 50 4033. Beide Maschinen sind noch im Einsatz.

Noch ungeklärt ist das Schicksal der Baureihe 03. Zur Zeit ist außer einer Maschine in Güsten (Hilfszugdienste) wohl nichts mehr unter Dampf. Einsatzfähig wären noch eine ganze Anzahl 03.2-Lokomotiven, wenn auch bei vielen eine L 0 oder L 5 erforderlich wäre. Eine weitere Anspannung der Situation bei Diesellokomotiven könnte auch zu einer Renaissance der 03.2 führen, doch gehört das vorerst noch ins Reich der Spekulation.

Mithin! Es gibt auch 1980 in der DDR manches an Dampfloks zu sehen und zu fotografieren, was man sich nicht mehr erträumt hatte.

M.Weisbrod





Bild 1: WZTE 280 (ex V. DD V 4601) 1. Bauserie mit 600 PS, vor Zeven-Süd in Richtung Wilstedt am 2.5.1977.

# »Mädchen für alles« auf deutschen Privatbahnen

## Porträt einer Nebenbahn-Diesellokomotive der ersten Generation

Wer kennt sie nicht — die berühmten romantischen Eisenbahnfotos der Altmeister Bellingrodt, Maedel, Hubert usw. mit vor sich in sommerlicher Hitze hindösenden T3-, BR-91- oder Elna-Loks auf Landbahnhöfen oder vor verräucherten Lokschuppen. Meist sind es Bilder aus den zwanziger oder dreißiger Jahren.

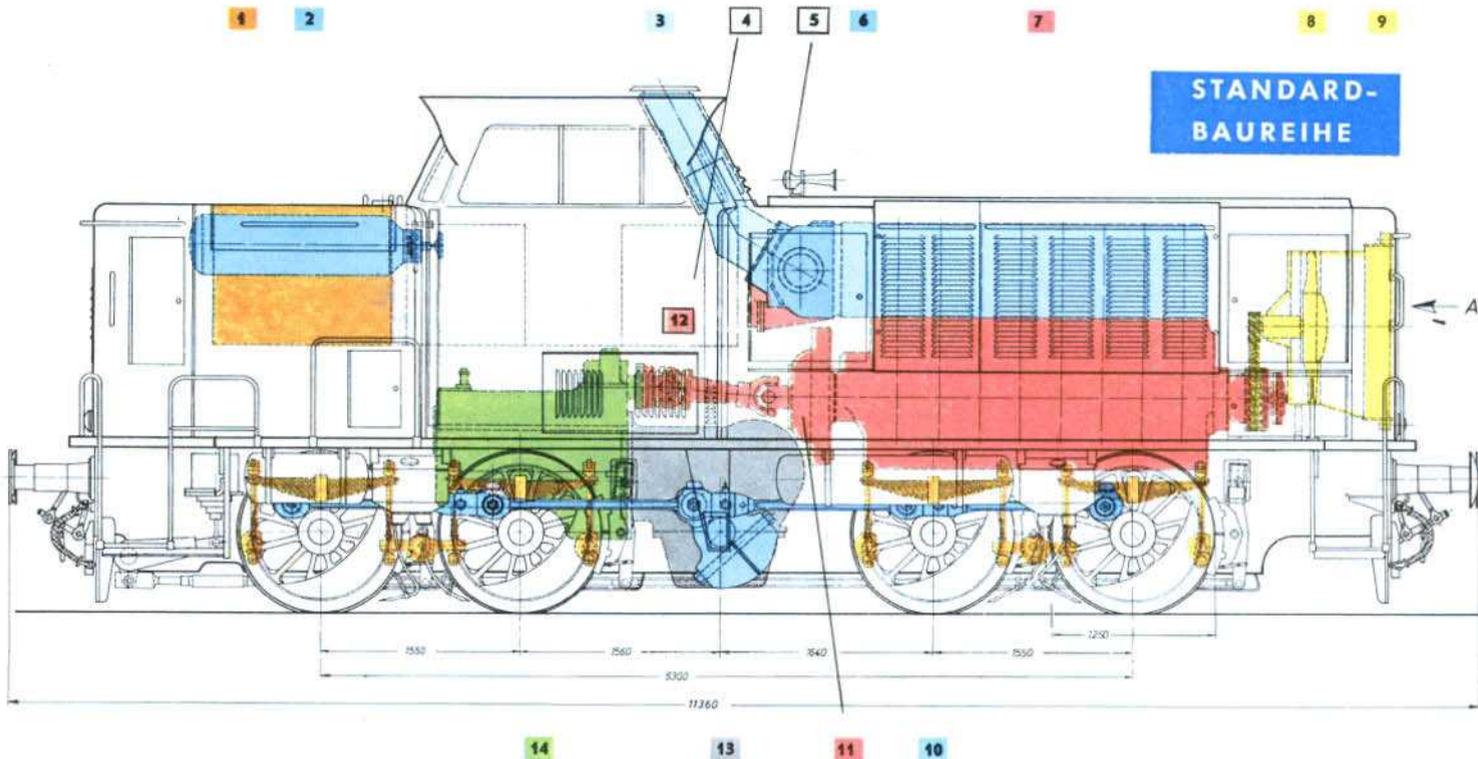
Aber auch in den eisenbahntechnisch goldenen Fünzigern konnte man solche Stimmungen auf deutschen Privatbahnen mit der Kamera einfangen. Damals wie heute kaum beachtet, wurden sie im Schatten der Staatsbahnen billigst erstellt und betrieben. Meist mit leichtem Oberbau ausgestattet, ergaben sich für die Lokomotivbeschaffung große Probleme. Gebrauchtkäufe von der Staatsbahn waren nicht immer glücklich. Das Bemühen der Industrie, hier Abhilfe zu schaffen, gipfelte in der

Entwicklung der Einheitslokomotive für Kleinbahnen Elna in der Vorkriegszeit.

## Allgemeines Dampfloksterben

Nach dem Kriege blieben die Privatbahnen auch nicht von dem großen Dampfloksterben verschont. Eine Motorisierung hatte zwar schon Anfang der dreißiger Jahre auf dem Triebwagensektor stattgefunden (erinnert sei hier an den berühmten »Wismaer« Schienenbus), doch Personen- und Güterzüge wurden

Bild 2: Graphische Darstellung der Baugruppen der Standard-Baureihe, entnommen einer Mak-Broschüre.



- 1 Kraftstoffbehälter
- 2 Luftbehälter
- 3 Auspuff
- 4 Führerstandstisch

- 5 Druckluft-Makrofon
- 6 Turbolader
- 7 Dieselmotor

- 8 Lüfferrad
- 9 Kühler
- 10 Stangenantrieb
- 11 Elastische Kupplung

- 12 Gelenkwelle
- 13 MaK-Nachschaft-Getriebe
- 14 Voith-Turbogetriebe