B 7539 E
ISSN 0720-051X

Eisenbahn JOURNAL

10/1993
Oktober

DM 11,50
sfr 11,50
öS 89,--

Editorial

Man kann nicht nur von einigen wenigen sprechen, es sind inzwischen schon eine ganze Menge Leute, die schlichtweg behaupten, daß alles immer schlechter werde: das Wetter, die Luft, das Wasser, der Service der Bahnen, die Politik, die Marktentwicklung usw. usw. Auch mit den Erzeugnissen der Modellbahnhersteller geht man immer kritischer in die Offensive: zu teuer, im Laufverhalten unbefriedigend, außen "hui" und innen "pfui".

Zunehmend in die Kritik – und in dieser Häufigkeit "ganz neu" – gerät auch der Postservice, vor allem hinsichtlich pfleglicher Behandlung von Postgut, wie z.B. von hochwertigen Fachzeitschriften. Sie werden zusammen mit einem Wust von Reklamesendungen in den Briefkasten gestopft, gefaltet und zerrissen. Mehr zu diesen unerfreulichen Vorkommnissen lesen Sie in unserer Rubrik "Bahn-Post".

Ja, in der guten alten Zeit, da ...! Ob sie wirklich auf allen Gebieten immer so gut war? Oder nur in der Erinnerung? Einen Beitrag über "alte Zeiten" bringt der Artikel "Auf der Ostbahn nach Königsberg – Eine Reise in die Vergangenheit". Ebenfalls viel Historisches in: "Etzwilen – Singen, die vergessene Schienenverbindung zwischen Deutschland und der Schweiz". Die acht Seiten über die Baureihe 59 sind auch eher geschichtlich einzuordnen, trotzdem aber für den Leser von heute interessant.

Im Modellbahnteil dieser Ausgabe spielen "frühere Zeiten" ebenfalls eine entscheidende Rolle, wie z.B. bei "Von Brücken und Schranken" oder bei "Eine Pferdebahn" (beide Epoche I). Doch auch das Heute, das Aktuelle kommt nicht zu kurz: Wie immer finden Sie die "Bahn-Notizen" oder im Modellbahnteil das "Schaufenster der Neuheiten".

So hoffen wir, daß wir für (fast) jeden Leser Wissenswertes bringen. Sollte der eine oder andere hier eine Anregung für eine Neuanlage oder auch nur für eine Umgestaltung oder Eweiterung seiner bestehenden Anlage finden, so wäre dies ganz in unserem Sinne: Die neue Bastel-Saison beginnt jetzt wieder!

Ihr Hermann Merker Verlag

Als einen unserer weiteren "Gemündener Schätze" präsentieren wir Ihnen in dieser Ausgabe den auf **Seite 60** beginnenden Beitrag über **Brücken und Schranken** – bayerische Eisenbahnromantik pur zur Länderbahnzeit! **Abb.: MV**

Inhalt

Eisenbahn-Journal

Die württembergische Klasse K 6
Schwere Güterzuglokomotiven der Baureihe 59

»Unterm Rad« 14
Die Württembergische Schwarzwaldbahn von Weil der Stadt nach Calw

Alles über die MOB – jetzt auch per Video 22

Auf der Ostbahn nach Königsberg 24
Eine Reise in die Vergangenheit

Abgesang der »Exoten« 30
Abschied von den Diesellokomotiven der ÖBB-Baureihe 2045

Bärenstein – Vejprty wiedereröffnet:
Freie Fahrt von Sachsen nach Böhmen 34

Etzwilen – Singen 36
Die vergessene internationale Schienenverbindung zwischen Deutschland und der Schweiz

Volldampf auf der Erzbergbahn 50

Dampflokomotiv-Hochburg Polen 55

Modellbahn-Journal

Gemündener Schätze, 4.Teil:
Von Brücken und Schranken 60

Nur eine Nebenbahn 64
Vollendung einer Umsetzung ins Modell

CIWL-Wagen im Modell 70
3. Teil: Die Wagen-Modelle in Z, N, H0 und 0

58 **Eine Pferdebahn in H0** 76

DB – SNCF 80
Endbahnhof als Grenzbahnhof

Eine Bahnstation im Vogtland 84
Teil 3: Heizhaus

Journal-Rubriken

Bahn-Notizen 42

Typenblatt: 18^4, bayer. S 3/6 51

Typenblatt: 96^0, bayer. Gt 2x4/4 53

Fachhändler-Adressen 56

Impressum 58

Bücherecke 59

Schaufenster der Neuheiten 88

Mini-Markt 94

Bahn-Post 102

Sonderfahrten und Veranstaltungen 103

Titelbild: Güterverkehr bestimmt heute den Betrieb im einstigen Bahnknoten Schongau. Einzig die Strecke nach Weilheim (Oberbay.) wird noch im Personenverkehr bedient: Als Zug 5659 nach Weilheim überquert 628 011/001 am 24. Oktober 1989 nach Verlassen des Bahnhofs die Lechbrücke in Schongau. **Abb.: A. Ritz**

Die Sensation!

Eisenbahn JOURNAL

wie nie!

Das Haus Merker feiert sein

25jähriges Jubiläum

Und das Geburtstagsgeschenk bekommen natürlich Sie, liebe Leser!

150 Seiten prall voll mit aktuellen und interessanten Informationen rund um die Eisenbahn.

Wir haben für Sie eine im wahrsten Sinne des Wortes extra-dicke Ausgabe 11/1993 des Eisenbahn-Journals vorbereitet.

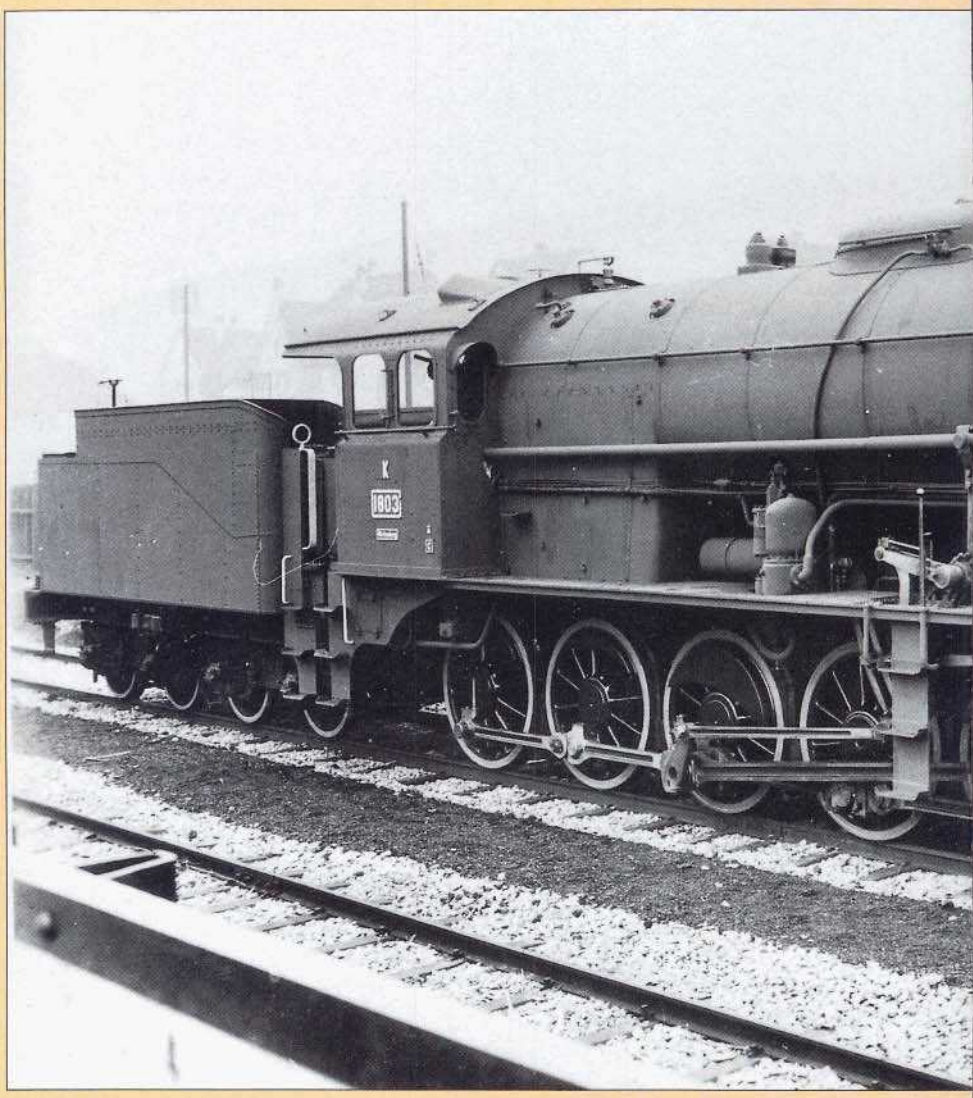
Und als i-Tüpfelchen zusätzlich eine ganz besondere Überraschung.
Was das ist? Das erfahren Sie heute noch nicht; es wird schließlich nie im voraus verraten, welche "Füllung" die Geburtstagstorte hat!

Genießen Sie also die Vorfreude und – verpassen Sie keinesfalls Ihre EJ-Ausgabe 11/1993.
Ein Tip: Bestellen Sie sicherheitshalber direkt beim Verlag. Da es sich nämlich um eine "limitierte Edition" handelt, können wir nicht unbegrenzt zu diesem Preis liefern.
Allein das Porto für dieses über 670 g schwere Tortenstück beträgt im Einzelversand DM 5,--.

Deshalb ein kleiner Wermutstropfen: Mit DM 15,80 kostet unsere Jubiläumsausgabe (wegen der höheren Portokosten) also DM 4,30 mehr als sonst.
Doch ein Trostpflaster für unsere Abonnenten: Sie erhalten keine Nachberechnung.

Jahre

Schwere Güterzug-lokomotiven der Baureihe 59



Die württembergische Klasse

Nach der Eröffnung der ersten, 3,52 km langen Teilstrecke der Königlich Württembergischen Staatseisenbahnen von Cannstatt nach Untertürkheim am 22. Oktober 1845 folgte eine rasche Ausdehnung der Hauptbahnlinie nach Osten. Bereits ein Jahr später war Plochingen erreicht, im Oktober 1847 Süßen, im Juni 1849 Geislingen und am 29. Juni 1850 die ehemalige Freie Reichsstadt Ulm.

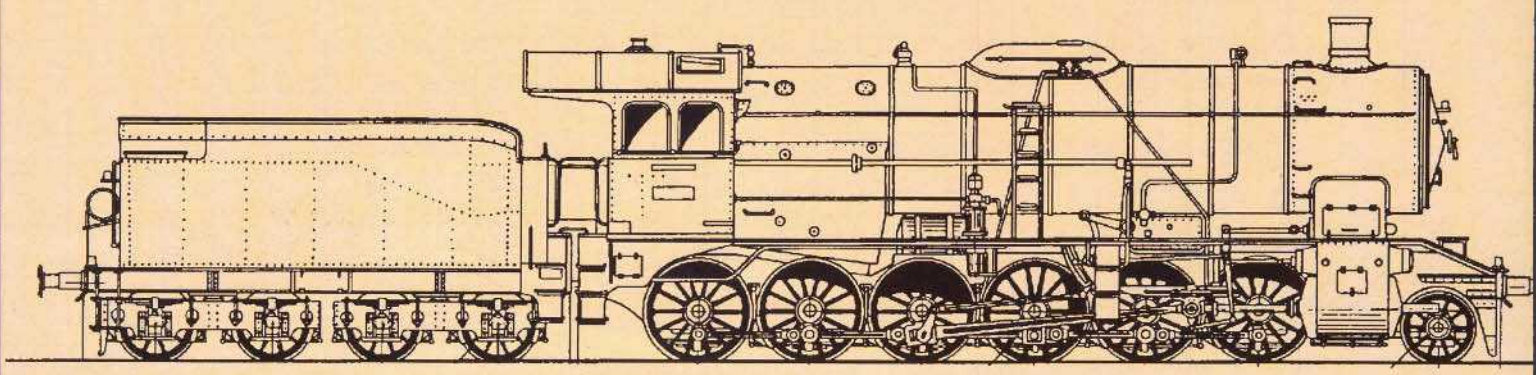
Bis Geislingen kamen die Bahnbauer mit Steigungen aus, deren größte Neigung bei einem Wert von 1:100 lag. Der weitere Weg der "Ostbahn" mit dem Albaufstieg stellte die Verantwortlichen vor eine besonders schwierige Aufgabe. Mit einer größten Neigung von 1:44,5 wurde die Strecke über die Geislinger Steige verlegt und erreichte beim Steighof den Bahnhof Amstetten und die Hochebene der Schwäbischen Alb. Mit dem Bau dieses Abschnitts war die erste Gebirgsüberquerung auf dem europäischen Kontinent gelungen. Mit Steigungen bis 22,5‰ blieb die Geislinger Steige nicht die steilste, mit einer Länge von knapp 6 km und mit dem rasch wachsenden Verkehrsaufkommen jedoch die bedeutendste Steilrampe der deutschen Bahnen.

Schon in der Frühzeit der Eisenbahn zwang diese Streckenführung zur Entwicklung besonders leistungsfähiger Lokomotiven. Emil Keßler, Gründer der Maschinenfabrik Esslingen, hatte schon im Jahre 1848 den Auftrag zur Konstruktion und Lieferung einer geeigneten Berglokomotive erhalten. Bereits am 1. November 1848 erfolgte die erste Probefahrt der ALB. Im Dezember 1849 konnten mit der ULM die zweite Maschine und von Juni 1850 bis März 1851 mit den Fahrzeugen GEISLINGEN, BLAU und HELFENSTEIN drei weitere Lokomotiven der ALB-Klasse in Dienst gestellt werden. Die Maschinen, verhältnismäßig kleine Dreikuppler mit dreiachsigem Tender, waren schon in der Lage, einen Zug mit einer Wagenlast von 120 t mit einer Geschwindigkeit von 18 km/h über die Geislinger Steige zu schleppen.

Die starke Zunahme des Verkehrs verlangte jedoch bald den Einsatz neuer und stärkerer Lokomotiven. Nach verschiedenen Bauarten führte diese Entwicklung im Jahre 1892 wieder zu einer bemerkenswerten Konstruktion. Adolf Klose schuf die Fünfkuppler der Klasse G, die "Elephanten", Güterzuglokomotiven mit einem Dreizylinder-Verbundtriebwerk mit dem Klose-Lenkwerk. Dieser Parallelogramm-Lenkmechanismus erlaubte eine radiale Einstellung des ersten und letzten Kuppelradsatzes. Bald reichten aber auch diese Maschinen nicht mehr aus, um einen reibungslosen Verkehrsablauf auf der Geislinger Steige zu gewährleisten. In der Zeit zwischen 1912 und 1914 mußten erneut wesentlich stärkere Güterzuglokomotiven entwickelt werden.

Goliath unter den Güterzuglokomotiven

Krönung und Abschluß der Lokomotiventwicklung in Württemberg waren die schweren Güterzuglokomotiven der Klasse K. Auf Anregung des Baurats Wilhelm Dauner, Lokomotivdezernent der K.W.St.E. und engster Mitarbeiter des Maschinendirektors



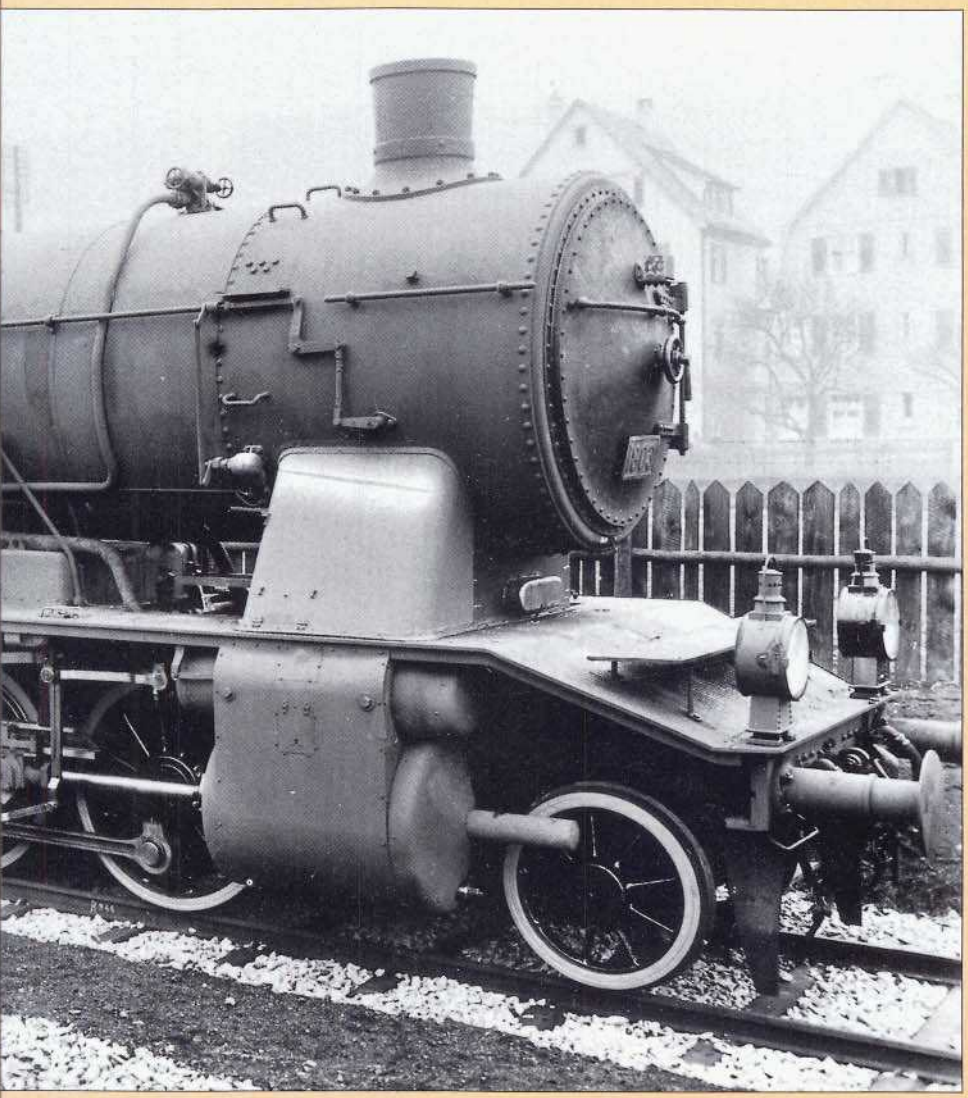


Bild 1: *Lokomotive 1803 mit kurzer Domverkleidung und rechteckigem Vorwärmer im Gelände der Maschinenfabrik Esslingen.* ***Abb.: Archiv Mercedes-Benz***

Bild 2 (linke Seite unten): *Typenzeichnung der Baureihe 59 mit Tender 2'2' T 20 im Maßstab 1:100.* ***Abb.: H. Obermayer***

Bild 3 (unten): *Längsschnitt durch eine Lok der Klasse K der ersten Bauserie im Maßstab 1:100.* ***Abb.: Sammlung Obermayer***

K

Eugen Kittel, entstanden in der Maschinenfabrik Esslingen unter der Leitung von Oberingenieur Günther die mächtigen Sechskuppler der Klasse K.

Bereits im Jahre 1913 hatte der Verein Deutscher Eisenbahnverwaltungen die Einführung stärkerer Zugvorrichtungen für eine größte Zugkraft von 21 t beschlossen. Dies wurde bei der Konzeption der Klasse K schon berücksichtigt. Wegen des immer noch auf 16 t beschränkten größten Achsdrucks konnte die neue und für die größere Zugkraft bemessene Lokomotive nur mit sechs gekuppelten Achsen ausgeführt werden. Bei der Konstruktion machten sich die Esslinger Ingenieure die Erfahrungen des österreichischen Konstrukteurs Karl Gölsdorf zunutze. Dieser hatte bereits im Jahre 1911 eine 1'F h4v-Güterzuglokomotive für die K.k.St.B. geschaffen, die mit der Baureihenbezeichnung 100.01 allerdings ein Einzelstück blieb.

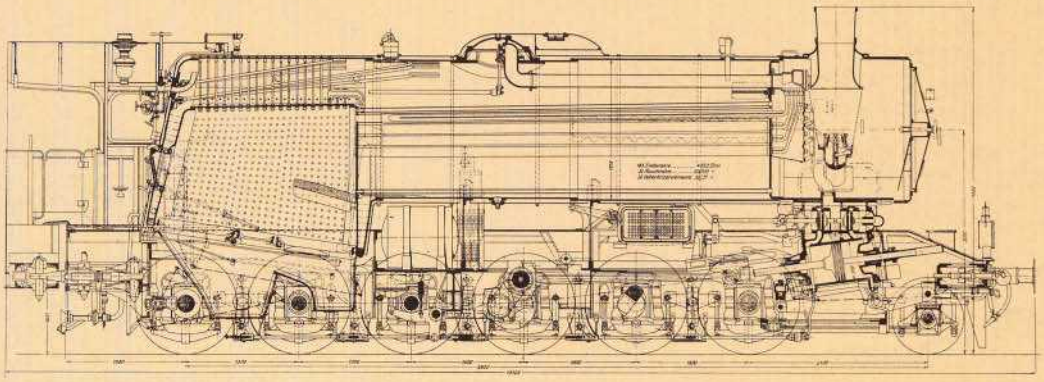
Wie Gölsdorf entschied sich auch Esslingen für einen durchgehenden Blechrahmen, in dem die sechs Kuppelachsen gelagert wurden. Die Blechdicke der Rahmenwangen betrug 25 mm. Darin wurden der zweite und fünfte Radsatz fest gelagert. Die erste Achse erhielt ein Seitenspiel von je 20 mm und die sechste Achse mit einer Rückstelleinrichtung ein Spiel von 45 mm nach beiden Seiten. Die Spurkränze des dritten und vierten Radsatzes der beiden Treibachsen waren um je 15 mm schwächer gedreht worden. Die führende Laufachse war als Bisselachse ausgeführt und hatte ein Seitenspiel von je 95 mm.

Bei der österreichischen Lok mit Einachsantrieb waren die Treibräder ohne Spurkränze geblieben. Für die württembergische K wurde ein Zweiachsantrieb nach dem Prinzip Alfred de Glehns gewählt. Die Treibstangen der äußeren Niederdruckzylinder wirkten auf den vierten Radsatz. Um die Länge der Treibstangen in vertretbaren Grenzen zu halten, wurden die Kreuzkopfführungen etwas weiter zurückverlegt und die längeren Kolbenstangen in Kauf genommen. Die innenliegenden Hochdruckzylinder trieben die dritte, zweimal gekröpfte Achse an. Bei dem engen Achsstand mußte auch die zweite Achse gekröpft werden, um den inneren Treibstangen genügend Spielraum zu lassen.

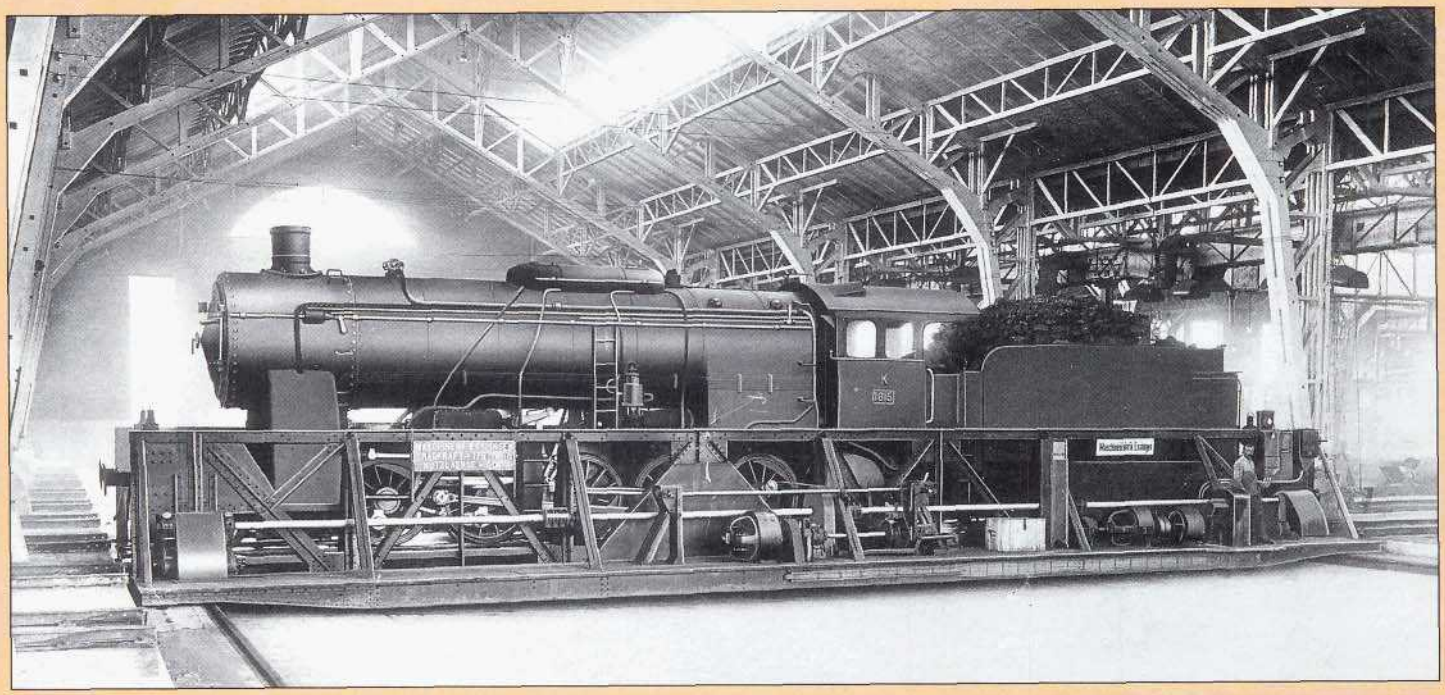
Erprobung und Lieferungen

Mit dem Vierzylinder-Heißdampf-Verbundtriebwerk erfüllten die Lokomotiven alle Erwartungen hinsichtlich der Leistung und Wirtschaftlichkeit. Es waren die idealen Maschinen für den Einsatz im Hügelland. Der kleine Raddurchmesser von 1350 mm verlangte eine Begrenzung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 60 km/h. Dies war für den Verkehr im Flachland zu wenig und beeinträchtigte dort auch die ansonsten recht guten Ergebnisse der Meß- und Erprobungsfahrten. Mit einer indizierten Leistung von 1920 PSi waren die Maschinen die zu ihrer Zeit stärksten Lokomotiven der deutschen Länderbahnen. Baurat Dauner sprach sogar von 2020 PS am Zughaken, die bei Versuchen gemessen worden waren.

Der Baubeginn erfolgte bereits im Jahre 1917; die Kriegsereignisse verzögerten jedoch die Fertigstellung und Auslieferung der ersten drei Lokomotiven mit den Fabriknummern 3765 bis 3767 bis 1918. In zwei weiteren Baulosen entstanden 1918/19 die 12 Fahrzeuge mit den Fabriknummern 3831



Bauart		1'F h4v
Treib- und Kuppelraddurchmesser	mm	1 350
Laufraddurchmesser	mm	943
Länge über Puffer mit 2'2' T 20	mm	20 200
Höchstgeschwindigkeit	km/h	60
Leistung indiziert	PS	1 920
Kesselüberdruck	bar	15
Rostfläche	m²	4,20
Verdampfungsheizfläche	m²	232,00
Überhitzerheizfläche	m²	80,00
Zylinderdurchmesser HD	mm	510
Zylinderdurchmesser ND	mm	760
Kolbenhub	mm	650
Achslast max.	t	16,00
Lokreibungslast	t	94,6
Lokdienstlast	t	108,0



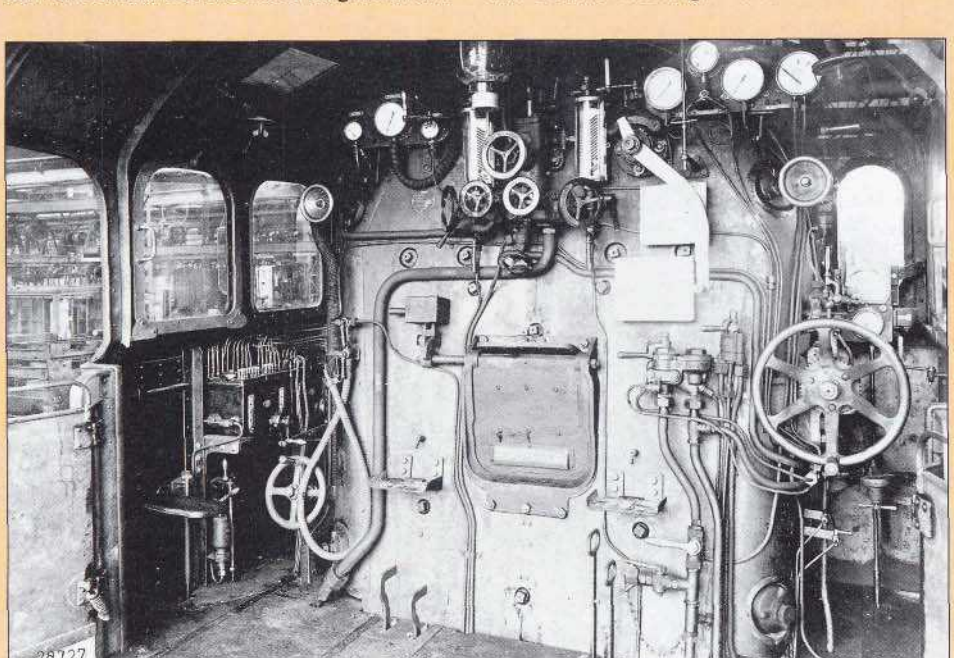
bis 3837 und 3853 bis 3857. Diese 15 Maschinen trugen noch die württembergischen Bahnnummern 1801 bis 1815. Es mag sein, daß diese Fahrzeuge auch noch die grüne Länderbahnlackierung erhalten hatten. Alle nachfolgenden Fahrzeuge der Baujahre 1923 und 1924 wurden bereits mit den Betriebsnummern 59 016 bis 044 in Dienst gestellt und hatten sehr wahrscheinlich auch schon den neuen schwarz/roten Anstrich der zukünftigen Einheitslokomotiven erhalten. Hierbei handelte es sich um die Lokomotiven mit den Fabriknummern 4093 bis 4105 und 4118 bis 4138.

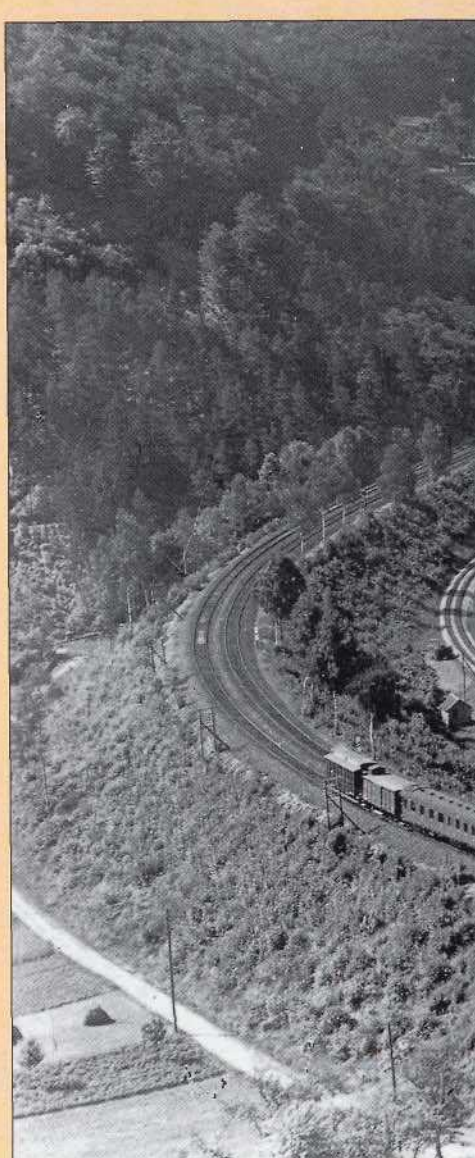
Die Bauausführung von Kessel und Tendern

Die drei Lokomotiven 1801 bis 1803, die späteren 59 001 bis 003, verfügten noch über eine kurze Verkleidung über einem Sand- und dem Dampfdom. Bei den nächsten 12 Maschinen war hinter dem Dampfdom ein zweiter Sandbehälter angebaut und die gemeinsame Verkleidung entsprechend verlängert worden. Alle nachfolgenden Fahrzeuge erhielten vorne einen größeren Sandbehälter mit zwei Einfüllklappen. Dies hatte eine erneute Verlängerung der Domverkleidung zur Folge. Der Langkessel bestand aus zwei Schüssen, an den sich der Stehkessel mit halbrunder Decke anschloß. Die Rohrlänge übertraf mit 5500 mm alle bislang üblichen Werte. Die ersten drei Maschinen hatten noch eine kupferne Feuerbüchse erhalten; alle anderen fuhren mit einer Stahlfeuerbüchse.

Bauartänderungen ergaben sich auch bei dem quer zur Längsachse auf dem Rahmen zwischen den beiden ersten Kuppelradsätzen angeordneten Vorwärmer, der zunächst bis zur Lokomotive 1815 (59 015) recht eckig ausgeführt war. Bei den Lieferungen ab 1923 waren die Vorwärmer zylindrisch. Durch spätere Umbauten und durch Kesseltausch bei Hauptuntersuchungen verwischten sich die Merkmale bezogen auf Domverkleidungen und Vorwärmer.

Die Lokomotiven der Klasse K waren bis zur Bahnnummer 1815 alle mit Tendern der württembergischen Bauart 2'2' T 20 gekuppelt. Diese Tender gingen aus den Typen I bzw. Ic hervor, die für die Schnellzuglokomotiven der Klasse C entstanden,





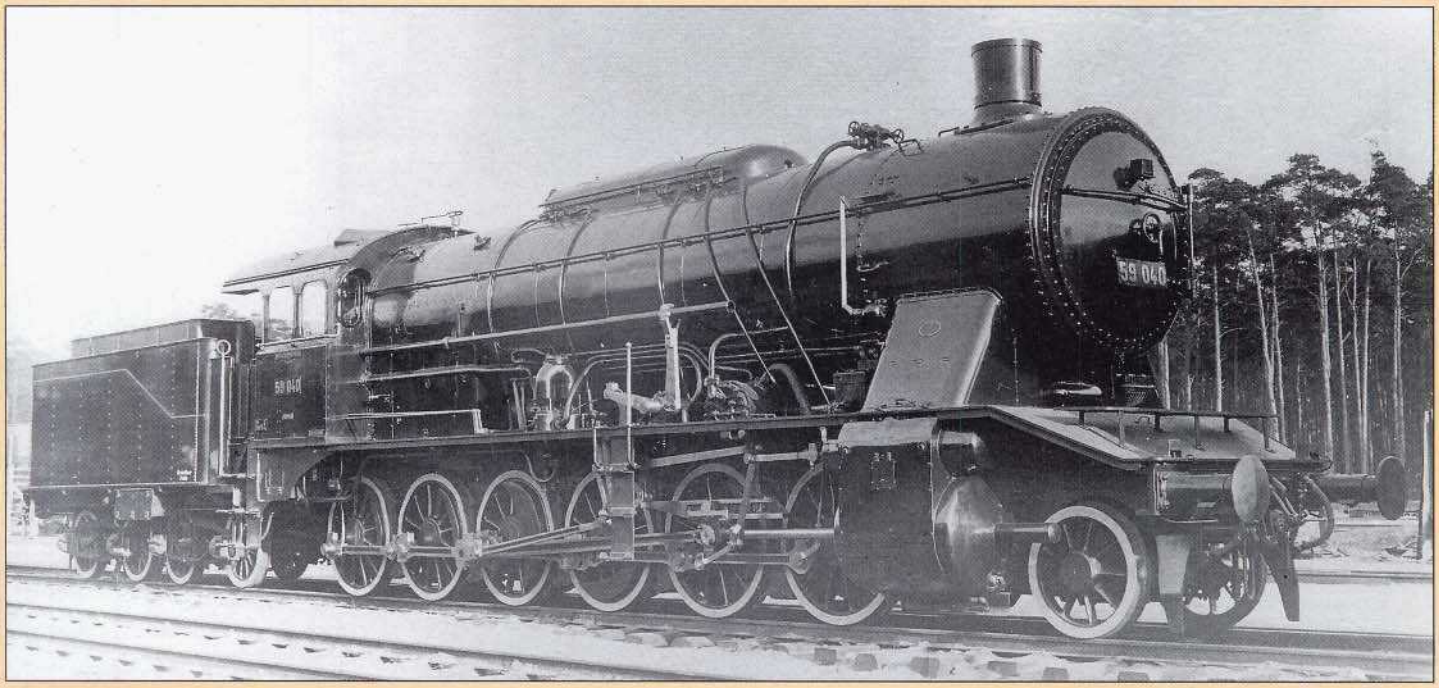
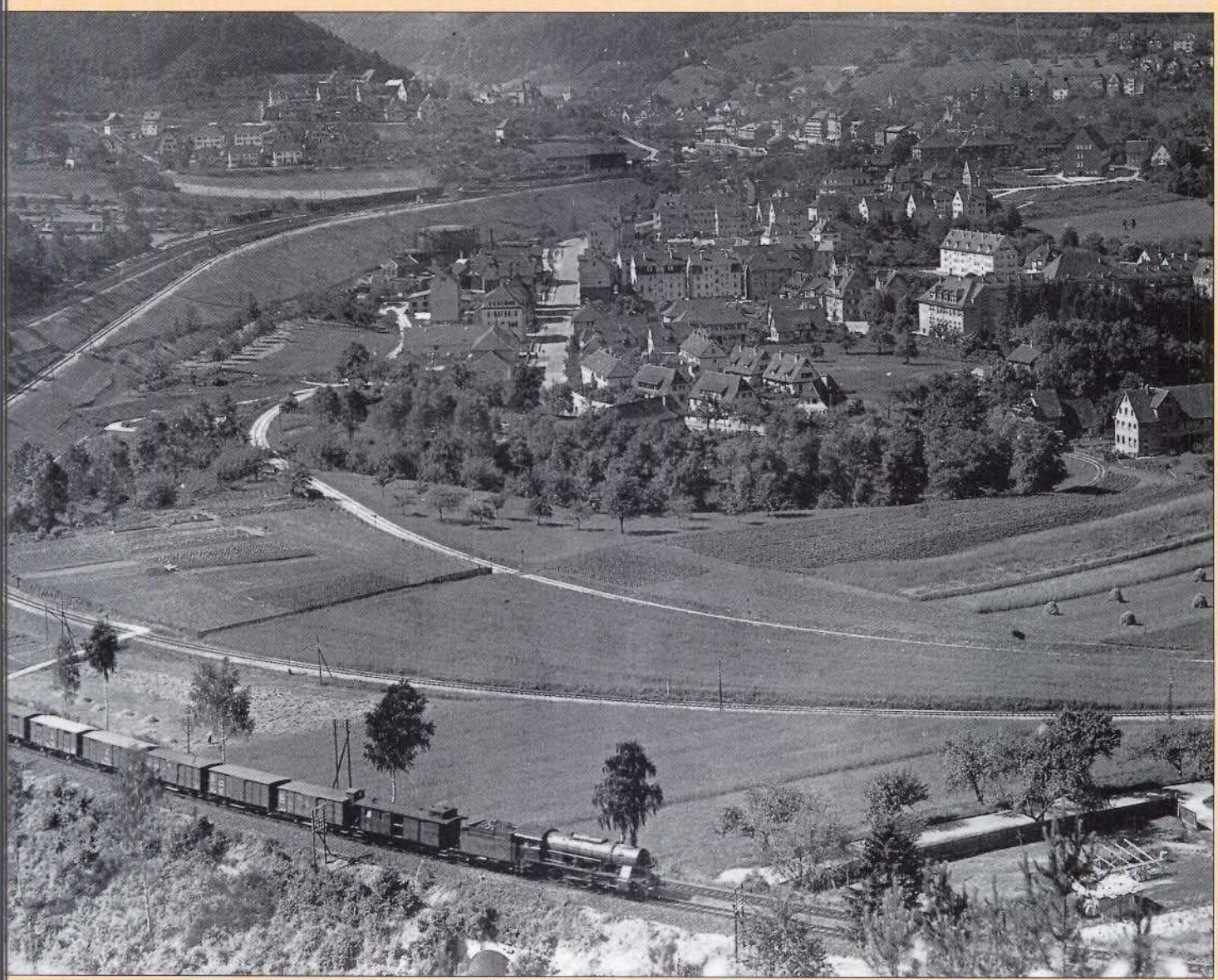


Bild 6: *59 040 mit Tender 2'2' T 21,5 mit Fachwerk-Drehgestellen auf der Seddiner Ausstellung im Jahre 1924.*
Abb.: W. Hubert, Sammlung Dr. Scheingraber

Bild 4 (linke Seite oben): *Lokomotive 1815 mit mittellanger Domverkleidung und mit Tender 2'2' T 20 auf einer Schiebebühne in der Betriebswerkstätte Kornwestheim.* ***Abb.: Archiv Mercedes-Benz***

Bild 5 (linke Seite unten): *Der Führerstand einer Lok der württembergischen Klasse K. Links die Zentralschmierung von Bosch für die 42 Lagerstellen des Lauf- und Triebwerks.* ***Abb.: Esslingen, Sammlung Obermayer***

Bild 7: *59 001 mit Güterzug von Ulm nach Stuttgart zwischen Geislingen (Steige) und Geislingen West, vermutlich um 1930.* ***Abb.: C. Bellingrodt***



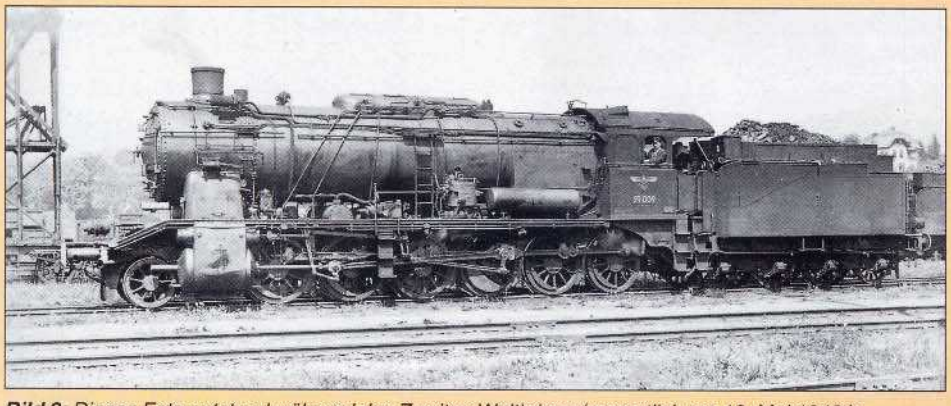


Bild 9: *Dieses Foto entstand während des Zweiten Weltkriegs (vermutlich am 19. Mai 1942 in Österreich). Die 59 009 weist nun eine lange Domverkleidung auf und verfügt über einen zylindrischen Vorwärmer.*

Bild 8 (ganz oben): *59 017 verläßt mit einem Güterzug nach Stuttgart 1937 den Bahnhof Horb.*

Bild 11 (rechte Seite oben): *59 016 mit Güterzug von Ulm nach Stuttgart auf der Hochfläche der Schwäbischen Alb bei Urspring (1931).*

Bild 12 (rechte Seite Mitte oben): *59 042 im Jahre 1937 bei Heidelsheim auf der Hauptstrecke (Mannheim –) Bruchsal – Stuttgart.*

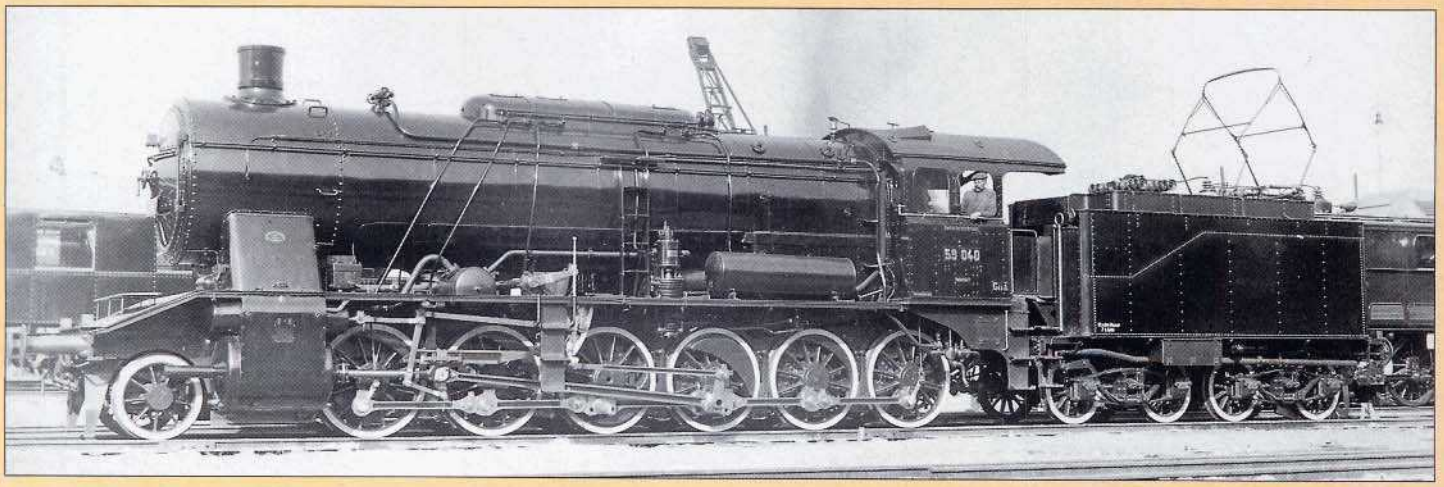
Bild 13 (rechte Seite Mitte unten): *59 005 rollt 1935 mit einem Zug durch den Bahnhof Maulbronn West (Strecke Bruchsal – Stuttgart).*

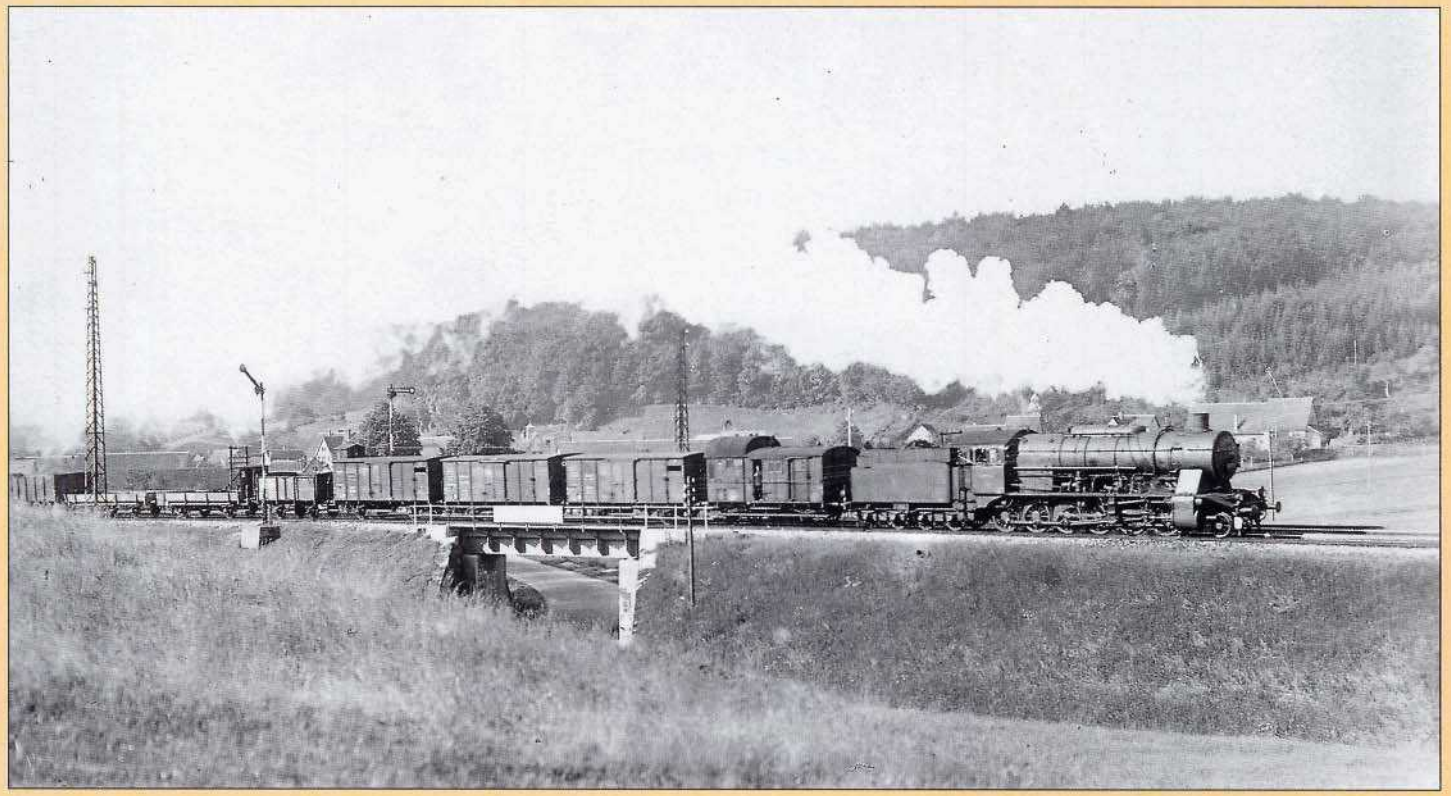
Bild 14 (rechte Seite unten): *59 015 um 1937 bei Bruchsal, vermutlich mit einem Güterzug nach Stuttgart.* ***Abb. 8, 9 und 11 bis 14: C. Bellingrodt***

Bild 10: *Die Heizerseite der 59 040, aufgenommen auf der Seddiner Ausstellung 1924.*
Abb.: W. Hubert, Sammlung Dr. Scheingraber

wie Typenzeichnungen aus dem "Maschinentechnischen Bureau" vom 4. Oktober 1905 belegen. Bei der Type I befand sich nur eine Wassereinfüllöffnung in der Mitte der Wasserkastendecke an der Tenderrückseite. Von derselben Zeichnung gibt es die Variante der Type Ic mit nachgetragenem Datum vom 17. Oktober 1911 mit nun zwei, in seitlichen Nischen am Tenderende angeordneten Einfüllöffnungen. Eine weitere Änderung der ursprünglichen Zeichnung, nun am 28. Januar 1919 nachdatiert, zeigt den wieder als Type I bezeichneten Tender mit den seitlichen Wasserdeckeln, jetzt aber mit Hülsenpuffern und mit einem rundum um 240 mm erhöhten Kohlenkasten, bei sonst unveränderten Maßen. Bei den eingetragenen technischen Daten wurde das Volumen des Kohlenkastens allerdings nicht auf 7 m geändert.

Alle drei Spielarten dieser Tenderbauart hatten einen Wasserraum von 20 m und liefen auf zwei Drehgestellen mit Plattenrahmen. Die Lokomotiven ab der Betriebsnummer 59 016 sollen auch mit dem württembergischen Tender 2'2' T 30 und mit



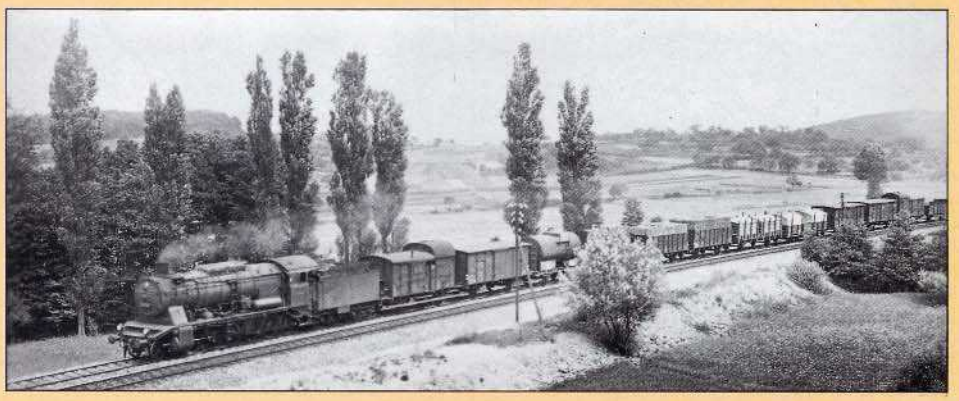


den preußischen Tendern 2'2' T 21,5 und 2'2' T 31,5 gelaufen sein. Eindeutige Bildbelege dafür gibt es bis jetzt nur von Maschinen, die bereits ab Werk mit Tendern 2'2' T 21,5 mit Fachwerk-Drehgestellen ausgerüstet wurden. Hierzu zählt die 59 040, die in dieser Kombination bereits auf der Seddiner Ausstellung im Jahre 1924 gezeigt wurde.

Betriebseinsatz und Verbleib

Alle Lokomotiven der Baureihe 59 waren zunächst in den Betriebswerkstätten Stuttgart, Kornwestheim und Ulm beheimatet. Nach der Elektrifizierung der Geislinger Steige im Jahre 1933 gelangten die Maschinen auch zum Bw Mannheim Rbf und zum Bw Rottweil. Zu Beginn der dreißiger Jahre war die württembergische K auf der Gäubahn mit der Rampe vom Haupt- zum Westbahnhof und auf der Remsbahn mit der langgezogenen Steigung von Bad Cannstatt bis Fellbach unentbehrlich.

Während des Zweiten Weltkriegs kamen die Lokomotiven der Baureihe 59 mit großem Erfolg auf der österreichischen Semmeringstrecke zum Einsatz. Insgesamt soll es sich um 24 Maschinen gehandelt haben. Mit großer Sicherheit konnten die Fahrzeuge 59 001, 005, 006, 007, 008, 009, 013, 017, 019, 020, 023, 024, 025, 027, 029, 034 und 035 nachgewiesen werden. Zwei Maschinen mußten bei Kriegsende an die sowjetische Besatzungsmacht abgegeben werden. Einige Lokomotiven verblieben weiterhin am Semmering und wurden hauptsächlich im Schubdienst auf der Südrampe eingesetzt. Diese Fahrzeuge trugen die österreichische Reihenbezeichnung 659. Bekannt sind Aufnahmen der 659.06, 659.23, 659.29 und 659.41. Als letzte wurde die 659.29 im Oktober 1957 bei der Zfl. Mürzzuschlag ausgemustert.



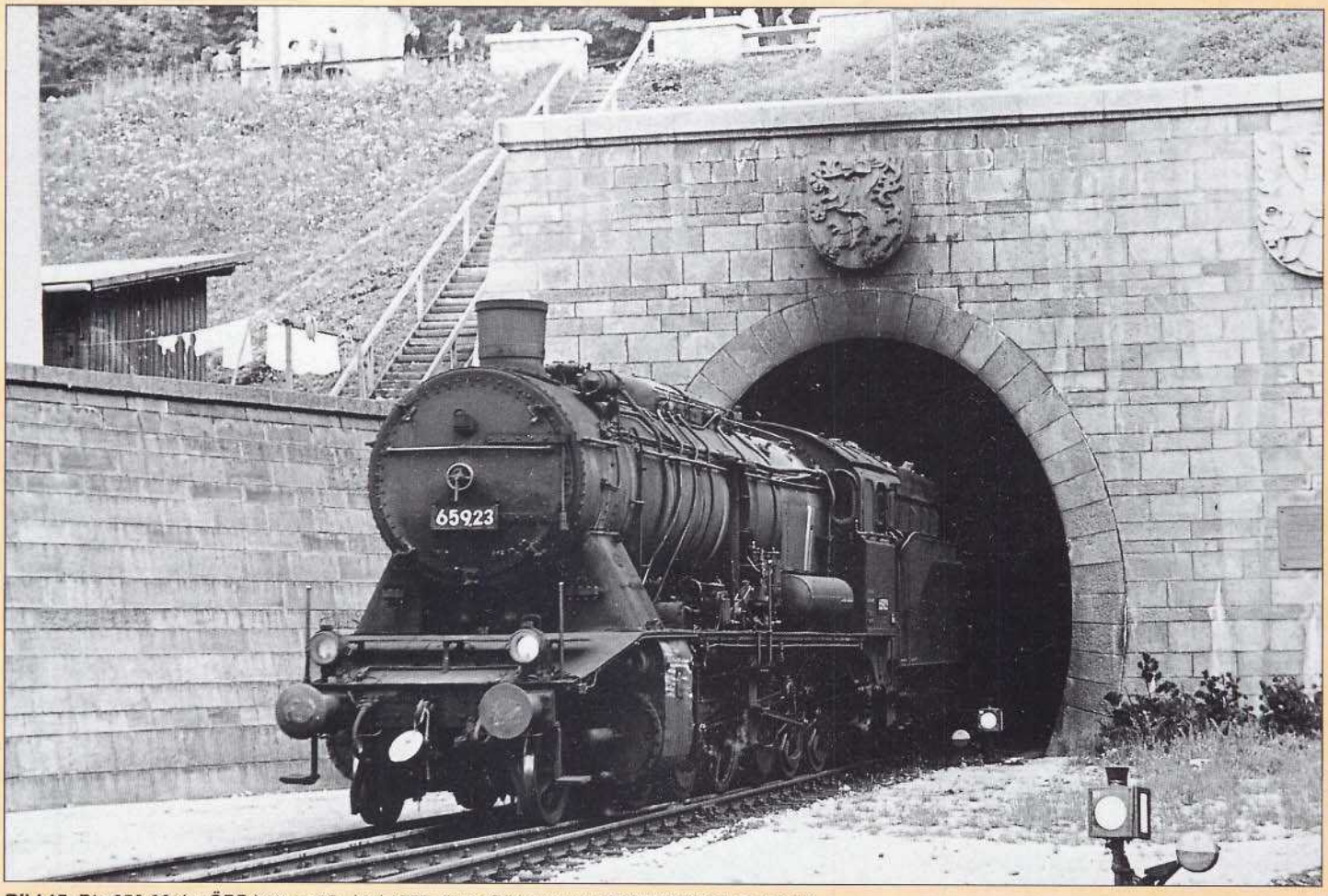
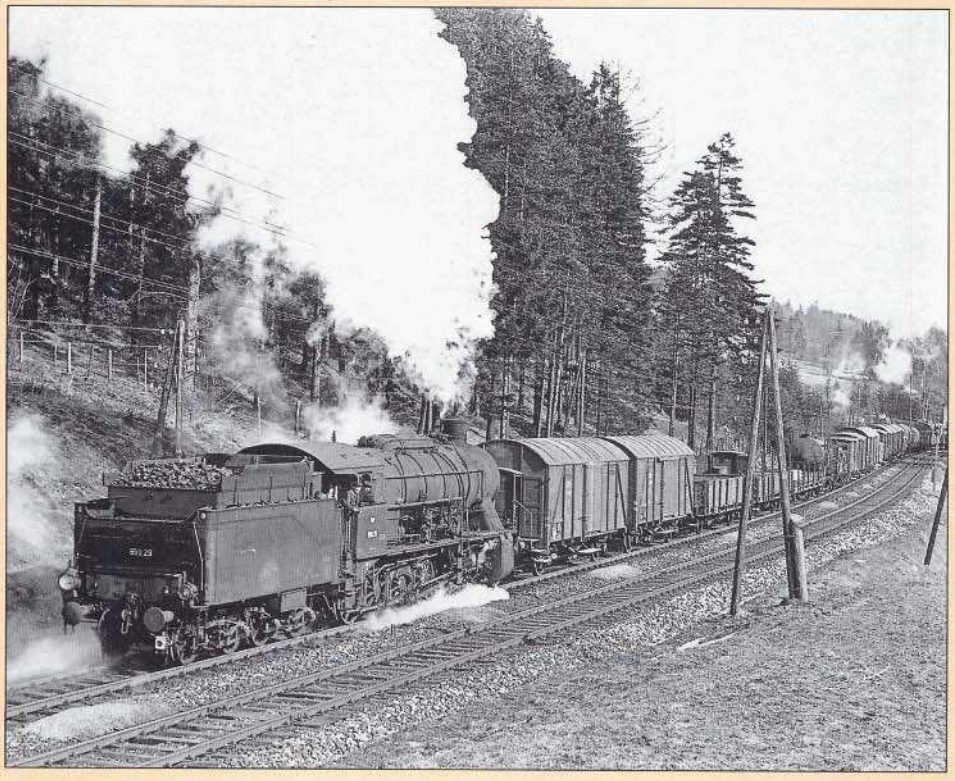


Bild 15: *Die 659.23 der ÖBB hat am 19. Juni 1955 einen Güterzug von Mürzzuschlag nach Semmering nachgeschoben und kehrt nun leer nach Mürzzuschlag zurück (bei der Einfahrt in den Semmeringtunnel).* ***Abb.: H. Navé***

Bild 17 (rechte Seite): *Während des Zweiten Weltkriegs waren vermutlich bis zu 24 verschiedene Lokomotiven der württembergischen Klasse K auf der österreichischen Semmeringstrecke im Einsatz, darunter auch die 59 001, die sich hier als Zuglokomotive eines schweren Güterzugs auf der Nordrampe auf anstrengender Bergfahrt befindet.* ***Abb.: O. Zell, Sammlung Dr. Scheingraber***

Bild 16: *Noch im Jahre 1957 konnte man Lokomotiven der württembergischen Klasse K im Schubdienst auf der Südrampe der österreichischen Semmeringbahn erleben. 659.29 der ÖBB am 17. Februar 1957 zwischen Steinhaus und Semmering.* ***Abb.: A. Luft***



Mit der Ausweitung der Kriegshandlungen in Südosteuropa zog die "Karawane" weiter, und nun kam die Baureihe 59 auch in Ungarn und Jugoslawien zum Einsatz. Bei der Jugoslawischen Staatsbahn fuhren bis zur Mitte der fünfziger Jahre noch die 59 004, 012, 016, 018, 021 und 022, zuletzt mit den Betriebsnummern 147 001 bis 006. Die ehemalige 59 004 diente danach als Heizlokomotive in einem Industriewerk in Maribor und war dort auch noch im Jahre 1971 gesehen und fotografiert worden.

Kurz vor Kriegsende befanden sich die sechs Lokomotiven 59 028, 030, 031, 037, 039 und 043 bei der Ungarischen Staatsbahn. Die meisten dieser Maschinen wurden rückgeführt. Genaue Angaben dazu gibt es bislang noch nicht. Die Deutsche Reichsbahn hatte nach 1945 offensichtlich kein Interesse an den letzten Maschinen der Baureihe 59. Die Fahrzeuge sind auch in keiner Bestandsliste enthalten. Im Jahre 1952 soll in Regensburg die Ausmusterung rückgeführter Lokomotiven erfolgt sein. Es wird auch davon berichtet, daß vier Exemplare von 1952 bis 1953 in München kalt abgestellt waren.

In einer Liste der BD Stuttgart fand sich ein Vermerk, daß sich die 59 003, 033, 035, 036 und 038 im Mai 1950 noch im Bw Rottweil befanden, allerdings auch schon z-gestellt. Beweise dafür, daß diese Maschinen, die 1953 verschrottet wurden, noch bis 1950 in Heilbronn im Einsatz standen, liegen leider nicht vor. Es ist wirklich bedauerlich, daß von dieser Meisterleistung deutscher Lokomotivbauer so wenig überliefert und nichts erhalten wurde. **HO**