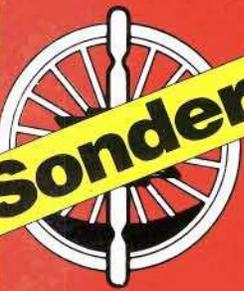


**Sonderausgabe**



# Eisenbahn JOURNAL

B 10533 F  
ISSN 0720-051 X

**II/97**

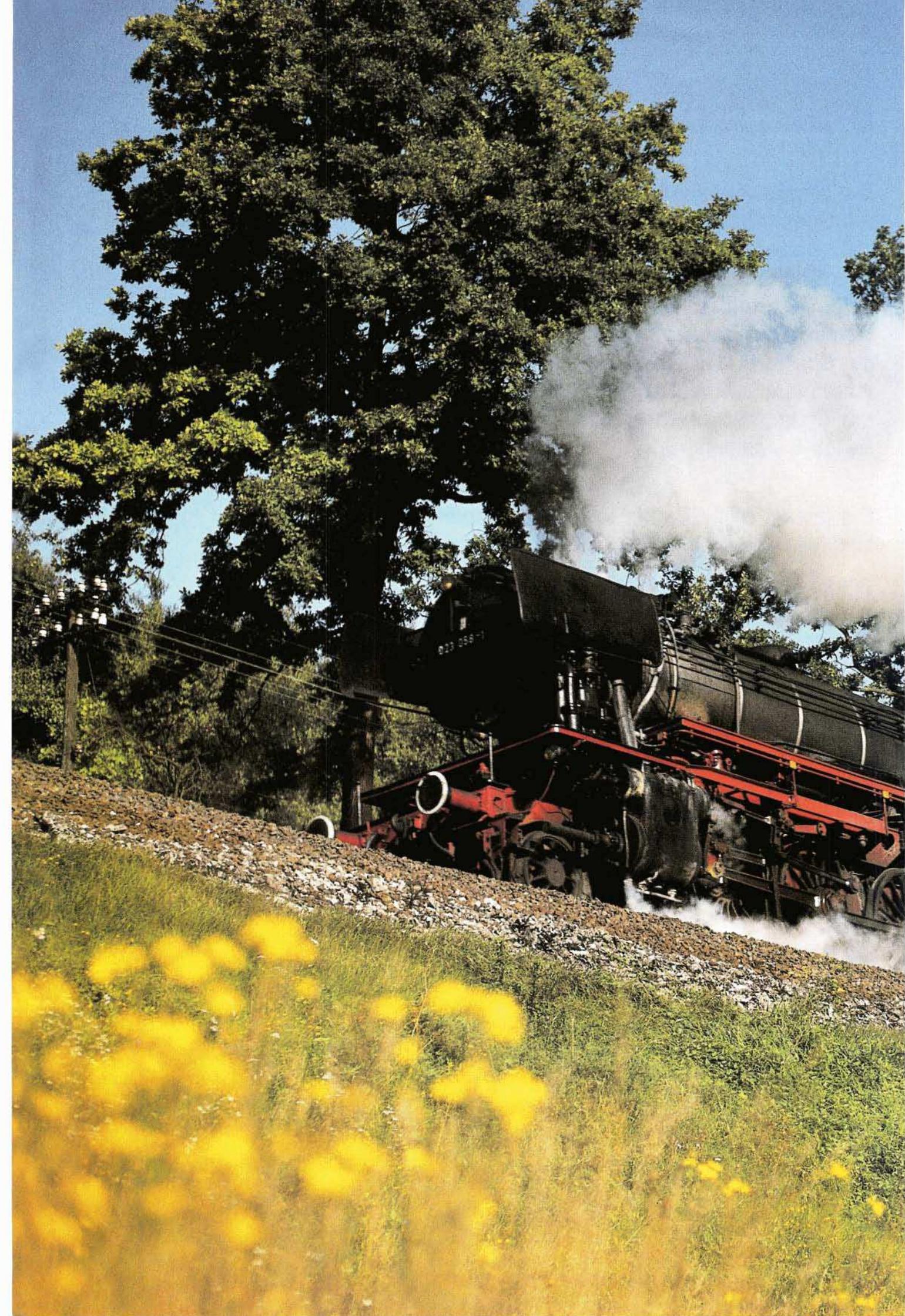
DM 22,80  
sfr 22,80  
S 170,--  
hfl 27,40

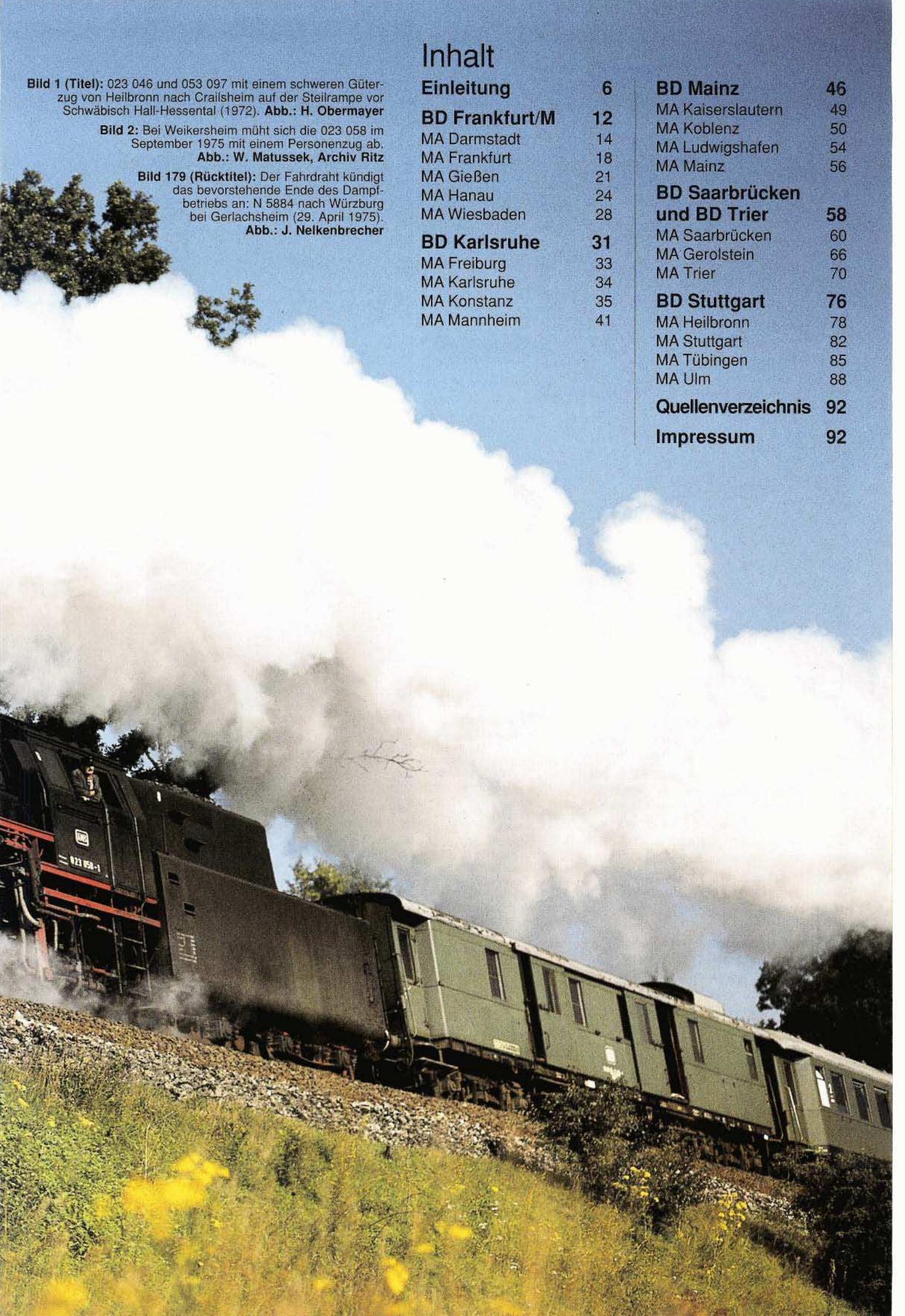
## **DB-Dampf pur**

Horst J. Obermayer

**Teil 1**







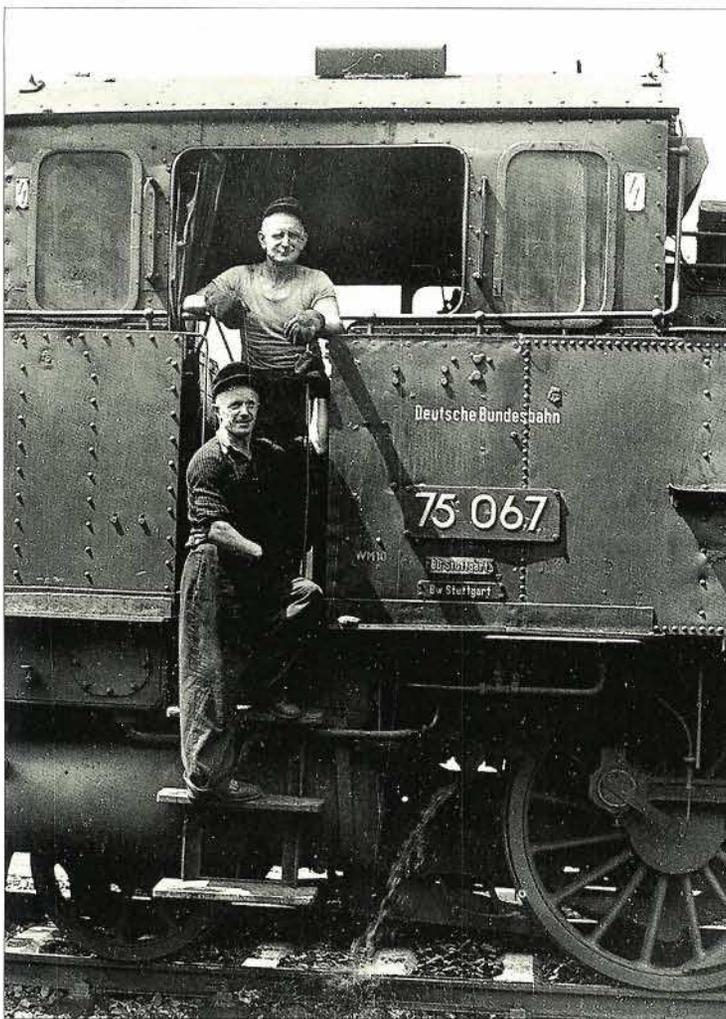
**Bild 1 (Titel):** 023 046 und 053 097 mit einem schweren Güterzug von Heilbronn nach Crailsheim auf der Steilrampe vor Schwäbisch Hall-Hessental (1972). **Abb.: H. Obermayer**

**Bild 2:** Bei Weikersheim müht sich die 023 058 im September 1975 mit einem Personenzug ab. **Abb.: W. Matussek, Archiv Ritz**

**Bild 179 (Rücktitel):** Der Fahrdrabt kündigt das bevorstehende Ende des Dampfbetriebs an: N 5884 nach Würzburg bei Gerlachsheim (29. April 1975). **Abb.: J. Nelkenbrecher**

## Inhalt

<b>Einleitung</b>	<b>6</b>	<b>BD Mainz</b>	<b>46</b>
<b>BD Frankfurt/M</b>	<b>12</b>	MA Kaiserslautern	49
MA Darmstadt	14	MA Koblenz	50
MA Frankfurt	18	MA Ludwigshafen	54
MA Gießen	21	MA Mainz	56
MA Hanau	24	<b>BD Saarbrücken</b>	
MA Wiesbaden	28	<b>und BD Trier</b>	<b>58</b>
<b>BD Karlsruhe</b>	<b>31</b>	MA Saarbrücken	60
MA Freiburg	33	MA Gerolstein	66
MA Karlsruhe	34	MA Trier	70
MA Konstanz	35	<b>BD Stuttgart</b>	<b>76</b>
MA Mannheim	41	MA Heilbronn	78
		MA Stuttgart	82
		MA Tübingen	85
		MA Ulm	88
		<b>Quellenverzeichnis</b>	<b>92</b>
		<b>Impressum</b>	<b>92</b>



## Einleitung

Wenige Monate nach dem fatalen Ende des Zweiten Weltkriegs waren große Abschnitte zerstörter Bahnanlagen und viele zu Schaden gekommene Fahrzeuge wieder instandgesetzt. In allen Bereichen des Bahnbetriebs dominierten noch Dampflokomotiven, von denen ein großer Teil schon ein außerordentlich hohes Dienstalter erreicht hatte und einer baldigen Ablösung bedurfte. Bereits im Dezember 1949 war deshalb ein Neubauprogramm mit noch zu definierenden Lokomotivtypen beschlossen worden.

Mit den Schleptendermaschinen 23 001 und 002 sowie mit den Tenderlokomotiven 82 001 bis 006 waren im Dezember 1950 die ersten nach neuen Baugrundsätzen gefertigten Fahrzeuge von der Deutschen Bundesbahn abgenommen worden. Inzwischen hatten die durchschnittlichen Laufleistungen mit knapp 200 km je Lokomotive und Betriebstag den Vorkriegswert nicht nur erreicht, sondern schon deutlich übertroffen. Trotz dieser positiven Entwicklung ergab sich aber auch ein anderer Trend. Die große Beanspruchung der Triebfahrzeuge führte vermehrt zu Ausfällen und großem Aufwand für Instandsetzungen. Zusammen mit den hohen Personalkosten verschlechterte dies die Wirtschaftlichkeit von Dampflokomotiven noch mehr.

**Bild 3:** Im Bw Stuttgart wird 1960 die 75 067 für einen neuen Einsatz bereitgestellt.

**Abb.: H. Obermayer**

**Bild 4:** Blick aus dem Rechteckschuppen des Bw Lauda am 28. Februar 1975: Ein Kieszug mit einer Lokomotive der Baureihe 50 als Zug- und einer weiteren als Schublok verläßt den Bahnknotenpunkt in Richtung Osterburken.

**Abb.: J. Nelkenbrecher**







Ausmusterung standen, die wenig später in größerem Umfang eingeleitet wurde. Bis zum Jahresende 1960 war der verfügbare Bestand bereits auf 7226 Lokomotiven geschrumpft. Auch in der Folgezeit bis Ende 1967 setzte sich die Dezimierung fort. Die jährlichen Ausmusterungsquoten bewegten sich im Bereich zwischen 455 und 962 Fahrzeugen.

Als am 1. Januar 1968 der neue Nummernplan der Deutschen Bundesbahn in Kraft trat, waren 2506 Dampflokomotiven in der amtlichen Bestandsliste verzeichnet. Acht Jahre später dampften gerade noch 59 Maschinen, in den letzten davon erloschen am 26. Oktober 1977 die Feuer. Damit war die Dampflokomotivzeit bei der Deutschen Bundesbahn zu Ende gegangen.

In der Trilogie "DB-Dampf pur" berichten wir vom Einsatz der Dampflokomotiven im Zeitraum ab dem Jahre 1959. Zu jener Zeit

Bald zeichnete sich dann der angestrebte Strukturwandel in der Zugförderung ab. Moderne Diesel- und Elektrolokomotiven befanden sich in einem fortgeschrittenen Stadium der Entwicklung. Verschiedene Baumuster standen bereits für die erforderliche Erprobung zur Verfügung. Im Jahre 1955 begann die Serienfertigung von Diesellokomotiven für den Rangier- und Streckendienst. Wenig später kamen auch leistungsstarke Elektrolokomotiven einer neuen Fahrzeuggeneration in stetig wachsender Stückzahl im Reise- und Güterzugverkehr zum Einsatz.

Im Jahre 1956 beschloß die Hauptverwaltung der Deutschen Bundesbahn, keine weiteren Aufträge zum Bau von Dampflokomotiven zu erteilen. Bis zum Jahresende 1958 waren fast alle Neubaulokomotiven

ausgeliefert. Mit einer letzten Lieferserie der Baureihe 23, den Fahrzeugen 23 093 bis 105, endete im Dezember 1959 die Dampflokomotivbeschaffung der DB.

Bereits in den Jahren zuvor war es zur Ausmusterung überalterter Fahrzeuge und verschiedener Splittergattungen gekommen. Dennoch versahen fast 9000 Dampflokomotiven ihren Dienst auf 30 796 km Strecke. Hierbei erzielten sie durchschnittliche Laufleistungen bis zu 218 km je Fahrzeug und Betriebstag.

In allen 17 damals existierenden Direktionsbezirken setzten nahezu alle Betriebswerke noch Dampflokomotiven im Strecken- und Rangierdienst ein. Der Bestand gliederte sich einschließlich der Schmalspurfahrzeuge in 72 verschiedene Baureihen, von denen einige jedoch kurz vor der

unterhielt die Deutsche Bundesbahn noch einen Gesamtbestand von 8721 kohle- und ölgefeuerten Maschinen. Die vorgenommene Dreiteilung erlaubt eine angemessene Darstellung des allmählichen Niedergangs einer bedeutenden Epoche und läßt den erforderlichen Raum für eine interessante Bildauswahl. In der nun vorliegenden ersten Ausgabe werden große Teile der Westregion und die damit verknüpften Bezirken des Südwestens der Bundesrepublik Deutschland behandelt. Alphabetisch geordnet sind in dem Band die Bundesbahn-Direktionen Frankfurt, Karlsruhe, Mainz, Saarbrücken, Stuttgart und Trier mit ihren Maschinenämtern und Bahnbetriebswerken zusammengefaßt.

Leider stehen aus den frühen sechziger Jahren nur wenige Farbfotos zur Verfügung. Hohe Filmkosten und eine geringe Mobilität der Akteure schränkten das Hobby der Eisenbahnfotografie zunächst noch ein. Alle Fachzeitschriften begnügten sich mit Schwarzweißbildern, der Offsetdruck begann sich hier erst langsam durchzusetzen. Erst einige Zeit später ist die Farbfotografie richtig zur Entfaltung gekommen, für einige ältere Baureihen war dies allerdings schon zu spät.

Nicht überall waren Fotografen willkommen; Besuche in Bahnbetriebswerken scheiterten mitunter noch an längst überholten Vorschriften, und selbst in den der Öffentlichkeit zugänglichen Bereichen von

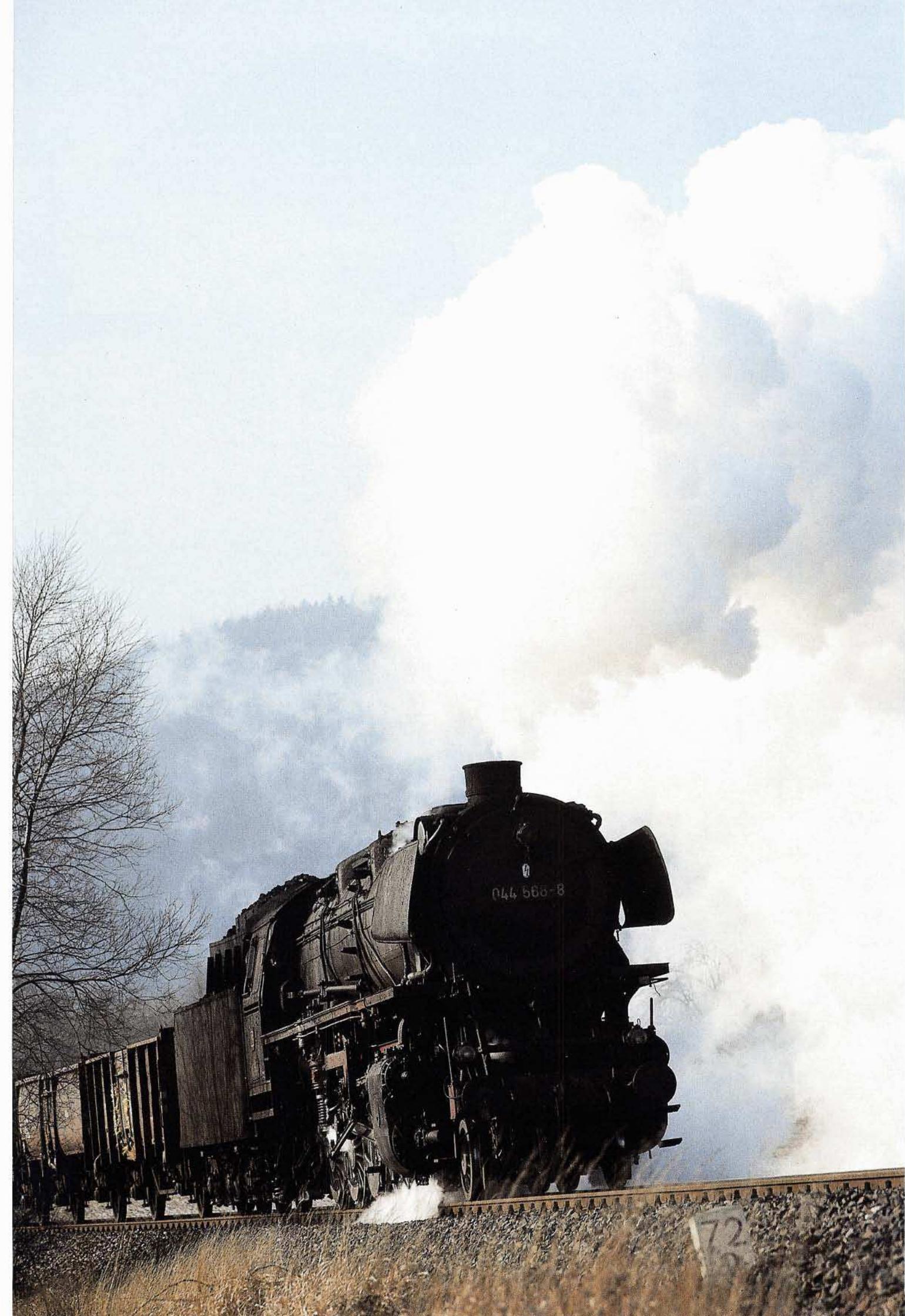


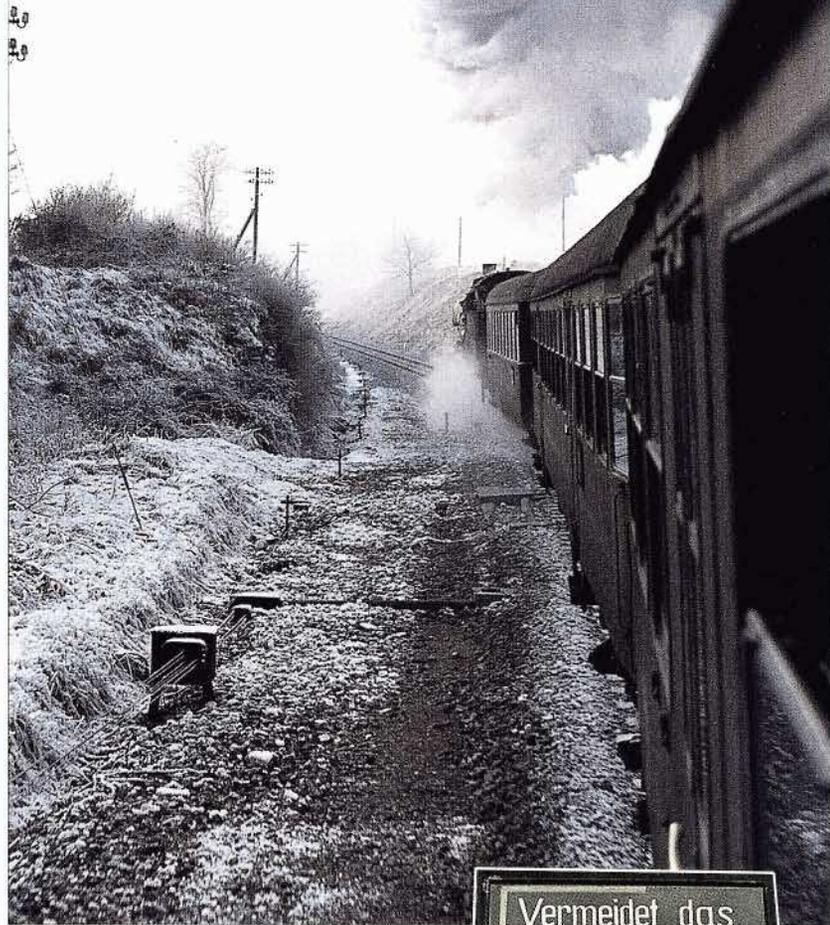
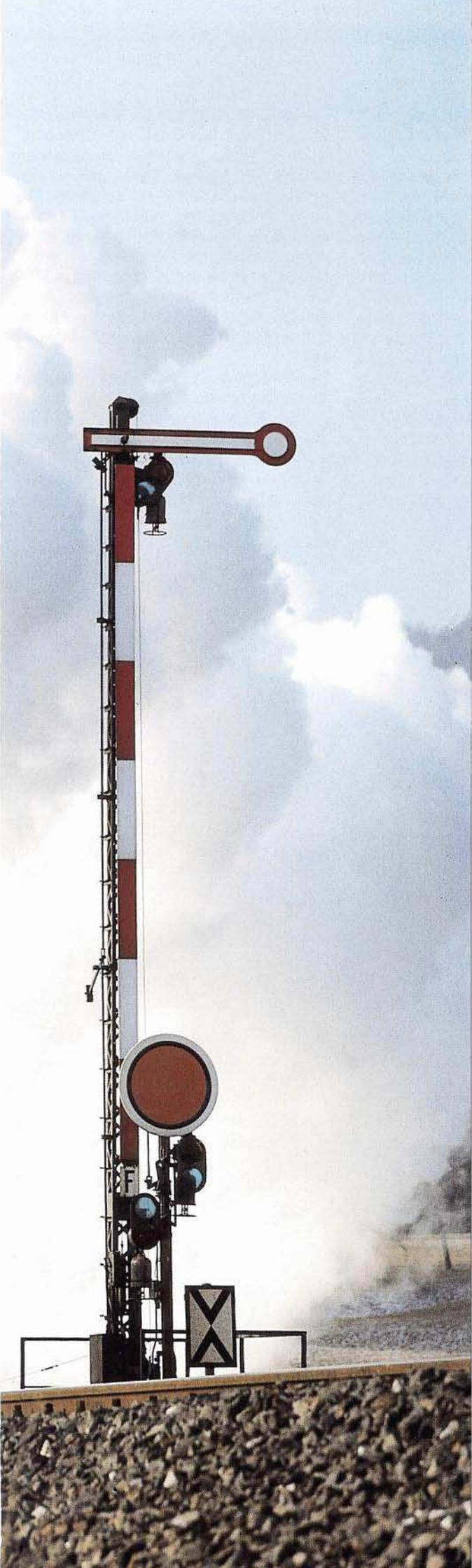
**Bild 5 (oben):** Mit wuchtigen Auspuffschlägen setzt sich die 39 221 mit ihrem Schnellzug im Frankfurter Hauptbahnhof in Bewegung. **Abb.: A. Müll, Sammlung Obermayer**

**Bild 6:** Auf dem Schrottplatz in Immendingen endete 1965 eine württembergische T 14<sup>1</sup>. **Abb.: H. Obermayer**

**Bild 7 (rechte Seite):** Im Mai 1967 gelang dem Fotografen diese stimmungsvolle Aufnahme der in Waldshut rangierenden 57 2935. **Abb.: L. Rotthowe**







Vermeidet das  
Abblasen und  
Qualmen der  
Dampflok

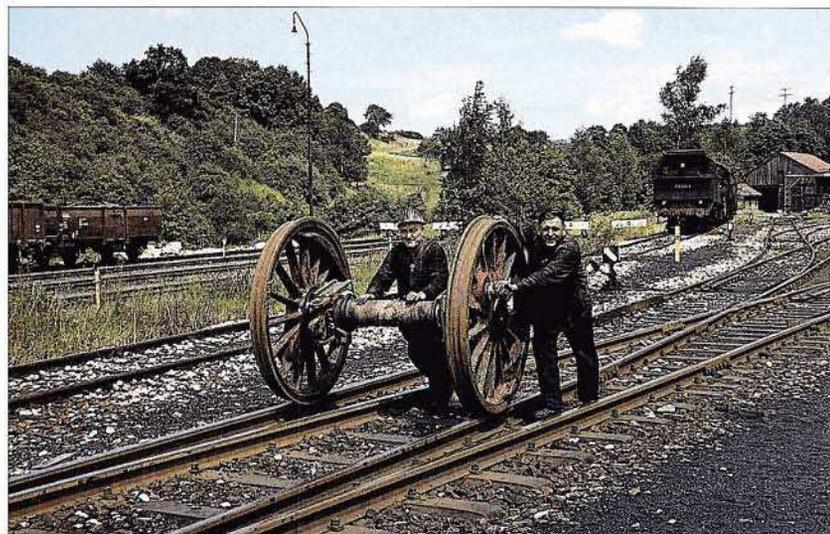
**Bild 9:** Weit aus dem Zugfenster hat sich der Fotograf gelehnt: P 8 auf der Fahrt von Eutingen nach Freudenstadt. **Abb.: W. Matussek, Archiv Ritz**

**Bild 10:** Aufforderung ans Lokpersonal im Mai 1974 im Bw Ehrang. **Abb.: E. Stodulka**

**Bild 8:** 044 566 befördert einen Güterzug bei Gailenkirchen (Jan. '73). **Abb.: H. Obermayer**

**Bild 11:** Zwei Männer mühen sich am 25. Juli 1970 im Bw Rottweil mit einer Lokachse ab. **Abb.: F. Weidelich**

Bahnhöfen war man mit der Kamera nicht immer gern gesehen. Trotz dieser Erschwernisse ist es einigen engagierten Freunden der Eisenbahn gelungen, mit eindrucksvollen Aufnahmen viele Erinnerungen wachzurufen und ein besonderes Kapitel deutscher Lokomotivgeschichte zu dokumentieren. **Horst J. Obermayer**



# BD Frankfurt/M

Dieser Direktionsbezirk mit den fünf Maschinenämtern Darmstadt, Frankfurt, Gießen, Hanau und Wiesbaden hatte zu Beginn des Jahres 1959 ein Streckennetz mit einer Länge von 1824 km, von dem bereits 250 km unter Fahrdrabt lagen. Für den Einsatz auf den noch nicht elektrifizierten Abschnitten unterhielten 13 Bahnbetriebswerke einen Dampflokbestand von 700 Fahrzeugen. Nur das Bw Frankfurt-Griesheim war zu jener Zeit schon dampffrei. Nachfolgend soll nun ein Überblick über die Beheimatung von Dampflokomotiven in der BD Frankfurt/M und zur Bestandsentwicklung in den Bereichen der Maschinenämter gegeben werden.

Maschinenamt Hanau	172 Stück
Maschinenamt Gießen	169 Stück
Maschinenamt Wiesbaden	145 Stück
Maschinenamt Darmstadt	112 Stück
Maschinenamt Frankfurt	102 Stück

Die drei Betriebswerke Darmstadt, Frank-

furt/M 1 und Wiesbaden verfügten noch über 14 im hochwertigen Reisezugdienst eingesetzte Schnellzuglokomotiven der Baureihe 01. Zu Beginn der sechziger Jahre ging ein Teil dieser Maschinen nach Dillenburg und Gießen. Die Reihe 03 stand nur im Bw Darmstadt zur Verfügung. Neue 23er hatte 1958 das Bw Gießen zur Ablösung der alten P 8 erhalten. Damals stellten die Dienststellen Frankfurt/M 1, Gießen und Limburg noch Maschinen der Baureihe 39 für den schweren Eil- und Personenzugdienst. Vertreten war dort auch noch die Reihe 38<sup>10</sup>, die außerdem von Friedberg und Hanau aus verkehrte.

Schwere Güterzüge bespannten die 44er aus Dillenburg, Friedberg und Hanau. Den mittelschweren Dienst bewältigten 50er aus den Betriebswerken Dillenburg, Frankfurt/M Ost, Friedberg, Gießen, Hanau, Limburg und Mainz-Bischofsheim. Meist nur noch im Rangierbetrieb und in untergeordneten

Diensten machten sich die Maschinen der Baureihe 55<sup>25</sup> in Frankfurt/M, Dillenburg, Gießen, Hanau und Mainz-Bischofsheim nützlich. Auf fremden Terrain befand sich eine bayerische G 3/4 H in Darmstadt. Die mit einer Laufachse versehene Variante der preußischen G 8<sup>1</sup>, die Reihe 56<sup>2</sup>, stand noch in mehreren Betriebswerken unter Dampf, auch im Bw Wetzlar. Die preußische G 10 der Baureihe 57<sup>10</sup> zeigte sich in geringen Stückzahlen in den Bw Frankfurt/M 2, Frankfurt/M Ost und Darmstadt-Kranichstein.

Das Bw Darmstadt hatte neben Düsseldorf und Essen bereits nach der Abnahme einige Maschinen der neuen Reihe 65 erhalten. Zu Beginn des Jahres 1959 zählten die beiden Tenderlokomotiven 66 001 und 002 noch zum Einsatzbestand des Bw Frankfurt/M 1. Letzte Aktivitäten entwickelten noch einige Exemplare der Reihe 74<sup>4</sup> in Frankfurt/M 2, Frankfurt/M Ost, Friedberg

