B 10533 F
ISSN 0720-051 X

Sonderausgabe

Eisenbahn JOURNAL

I/98

DM 22,80
sfr 22,80
S 170,--
hfl 29,--
lfr 490,--
Lit 27 000,--

DB-Dampf pur

Teil 2

Horst J. Obermayer

4 398013 122809 01

Inhalt

Einleitung 6

BD Essen 12
MA Dortmund 14
MA Duisburg 1 14
MA Duisburg 2 14
MA Essen 1 16
MA Essen 2 17
MA Hamm 20

BD Hamburg 22
MA Flensburg 24
MA Hamburg 26
MA Hamburg-Altona 27
MA Hamburg-Harburg 30
MA Lübeck 32

BD Hannover 34
MA Braunschweig 36
MA Bremen 38
MA Göttingen 41
MA Hameln 46
MA Hannover 48
MA Minden 50

BD Köln 52
MA Aachen 53
MA Köln 55
MA Köln-Deutz 57
MA Krefeld 58

BD Münster 62
MA Münster 62
MA Oldenburg 70
MA Osnabrück 72

BD Wuppertal 76
MA Düsseldorf 76
MA Hagen 78
MA Siegen 84
MA Wuppertal 89

Dampfabschied 90

Impressum 92

Quellen 92

Bild 2: Grenzlast: Die Ottbergener 044 319 hat sichtlich Mühe, den schweren Güterzug im April 1976 die lange Steigung bei Bad Driburg (Strecke Ottbergen – Altenbeken) hinaufzubefördern. **Abb.: W. Matussek, Archiv Ritz**

Bild 1 (Titel): Auf der Emslandstrecke Rheine – Emden – Norddeich ging im Oktober 1977 die Dampflokära bei der Deutschen Reichsbahn zu Ende. Fünf Jahre zuvor überquert die 044 242 mit einem Güterzug die Emsbrücke südlich von Lingen (Ems). **Abb.: J. Nelkenbrecher**

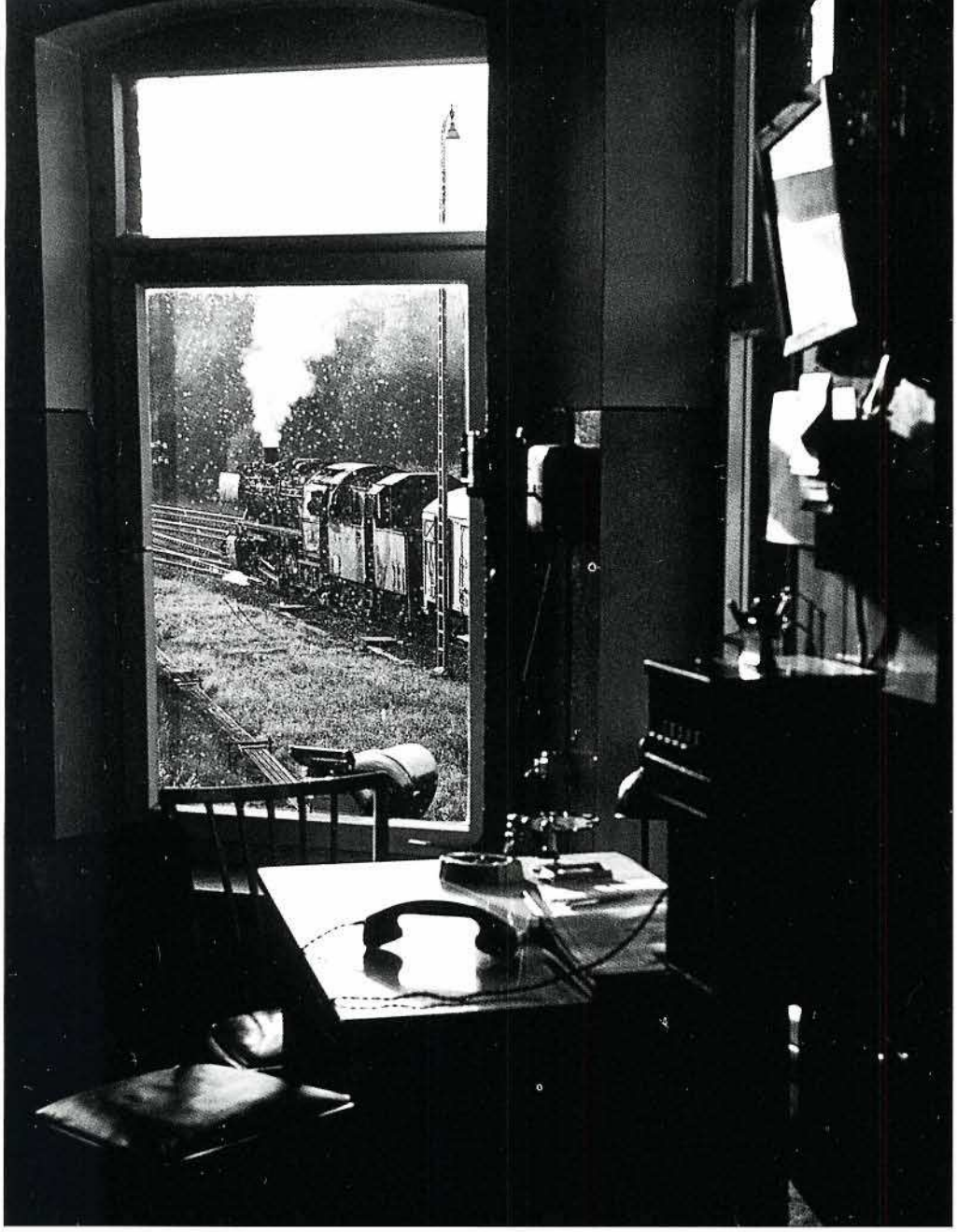
Einleitung

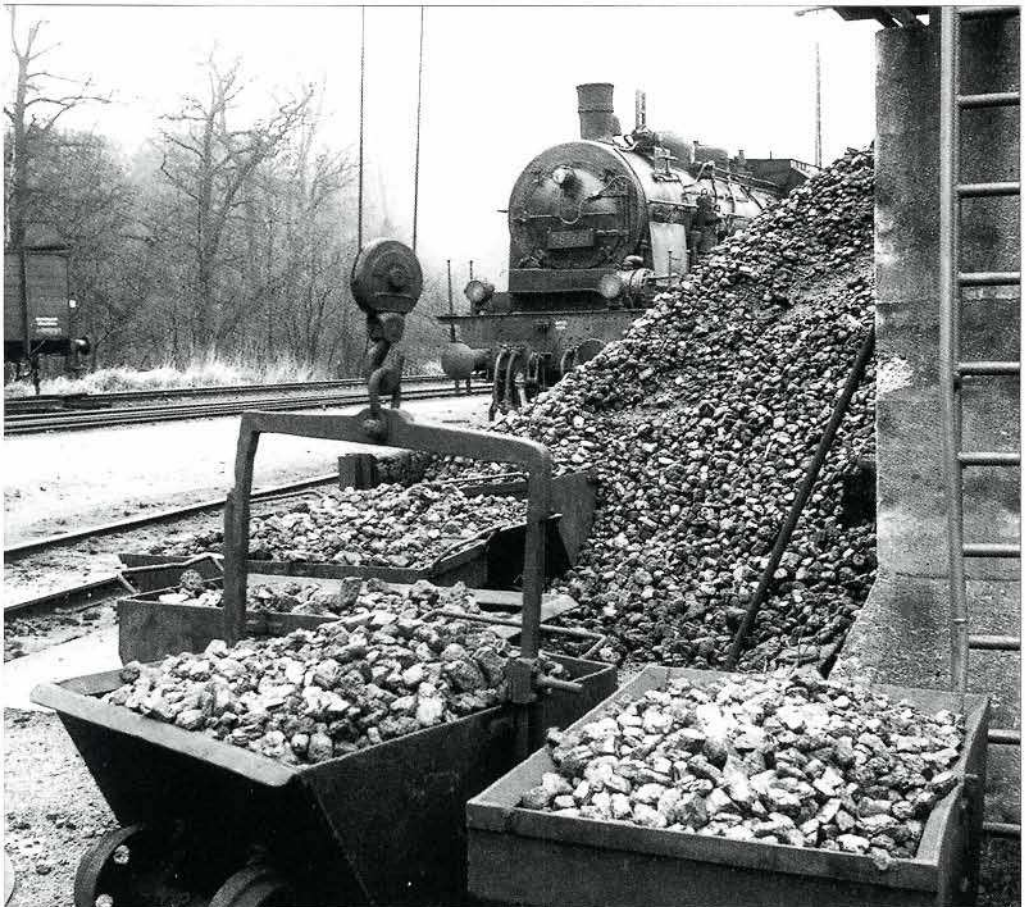
Das Geschehen bei der Deutschen Bundesbahn war zu Beginn der fünfziger Jahre immer noch von vielen Aktivitäten bei der Instandsetzung von Fahrzeugen und der Beseitigung von Kriegsschäden an Strekken und Betriebseinrichtungen geprägt. Ein nach der Währungsreform im Jahre 1948 kräftig einsetzender Wirtschaftsaufschwung ergab auch für die Eisenbahnen in der Bundesrepublik Deutschland neue Per-

Bild 3: Bevor der Fahrdraht Ende der fünfziger Jahre den Kölner Hauptbahnhof erreichte: Eine preuß. P 10 und eine preuß. P 8 warten in der Morgendämmerung auf die Ausfahrt über die Hohenzollernbrücke in Richtung Köln-Deutz. **Abb.: H. Säuberlich**

Bild 5: Faszination Dampflok: Eindrucksvoller kann eine Dampflokomotive kaum fotografiert werden. Eine schwere Güterzuglok der Baureihe 44 kämpft sich im April 1976 auf der Strecke Ottbergen – Altenbeken eine lange Steigung hinauf. **Abb.: U. Paulitz**

Bild 4: Die Osnabrücker 01 1096 (mit Kohlefeuerung) wendete am 1. April 1967 in Dortmund. Die Aufnahme zeigt sie beim Restaurieren im Bw Dortmund Rbf. **Abb.: J. Glöckner**





spektiven bei der Gestaltung des Fahrzeugparks und des zukünftigen Betriebsablaufs.

Bereits im Jahre 1950 entstanden erste Dampflokomotiven nach den neuen Baugrundsätzen. Parallel dazu reiften aber auch schon Pläne, die Dampftraktion allmählich durch wirtschaftlichere Diesel- und Elektrolokomotiven abzulösen. Die Serienfertigung solcher Triebfahrzeuge lief bereits Mitte der fünfziger Jahre bei mehreren Herstellern der wiedererstarkten Lokomotivindustrie an. Bis zum Jahresende 1958 zeigten sich dadurch schon einschneidende Änderungen in der Struktur der Zugförderung.

Ab 1959 griffen auch alle anderen Maßnahmen zur Rationalisierung des Bahnbetriebs. Im Rahmen von Änderungen des Zugförderungsdienstes wurden auch viele unrentable Nebenstrecken stillgelegt oder aber der Verkehr ausgedünnt. Damit verbunden war der Abbau des Personalbestandes, der zum 30. April des Jahres 1958 mit 537 767 Mitarbeitern den Höchststand seit dem Ende des Zweiten Weltkriegs erreicht hatte.

Während im Personenverkehr weiterhin gute Ergebnisse erzielt wurden, ergab sich im Güterverkehr ein starker, konjunkturbedingter Rückgang der Transportleistungen. Bis 1964 ließen sich zwar wieder die angestrebten Zuwachsraten erringen, bis kurz danach ein neuer Einbruch begann. Diese Entwicklung blieb nicht ohne größere Auswirkung auf Umfang und Zusammensetzung des Triebfahrzeugbestands der Deutschen Bundesbahn.

Trotz Ausmusterung vieler Fahrzeuge verschiedener Splittergattungen und älterer Bauarten verfügte die DB Ende des Jahres 1958 noch über 8721 Dampflokomotiven. Diese Maschinen wurden in allen 17 Direktionsbezirken auf vielen Haupt- und Nebenbahnen sowie auf einer stark schwindenden Anzahl von Schmalspurbahnen eingesetzt. In allen Regionen war zu jener Zeit also noch hochkarätiger Dampflokverkehr zu erleben.

Einigen engagierten Eisenbahnfotografen, die damals weder die Mühen langer Reisen noch die Kosten für die erforderliche Ausrüstung scheuten, verdanken wir viele inzwischen historische Bilddokumente. Eine Auswahl besonderer Aufnahmen aus den beiden letzten Jahrzehnten des Dampfbetriebs bei der Deutschen Bundesbahn ha-

Bild 6 (links oben): Blick aus dem Stellwerk Walkenried (Strecke Northeim – Nordhausen) auf eine rangierende 50er vom Bw Lehrte (April 1976). **Abb.: D. Beckmann**

Bild 7: Eine alte Preußin an der kleinen Bekohlungsanlage in Aumühle, vor den Toren Hamburgs gelegen. Die 78 361 zählte im Frühjahr 1967 zum Bestand des Bw Hamburg-Altona. **Abb.: D. Luckmann**

Bild 8: Die 44 738 war vor ihrer Ausmusterung (am 30. November 1964) im Bw Minden beheimatet und hatte dort überwiegend schwere Güterzüge auf Hauptstrecken im Flachland zu befördern. **Abb.: H. Först, Slg. Knipping**

ben wir für die Serie „DB-Dampf pur" ausgewählt. In der Sonderausgabe II/97 des Eisenbahn-Journals wurde bereits ein großer Überblick zur Situation in der Westregion mit den damit verknüpften Bezirken des Südwestens gegeben.

In der jetzt vorliegenden Fortsetzung werden die Gegebenheiten in den sechs Direktionsbezirken des Nordens und des Nordwestens skizziert. In alphabetischer Reihenfolge geordnet, sind dies die in der Oberbetriebsleitung West zusammengefaßten Bundesbahndirektionen Essen, Hamburg, Hannover, Köln, Münster und Wuppertal. Den dafür zuständigen 28 Maschinenämtern der OBL West standen zu Beginn des Jahres 1959 noch 4418 Dampflokomotiven zur Verfügung, die in 121 Bahnbetriebswerken beheimatet waren. Unter diesen Fahrzeugen befanden sich neben den in großer Zahl vorhandenen Einheitslokomotiven der Baureihen 41, 44 und 50 vor allem viele alte preußische Gattungen sowie knapp die Hälfte aller seit 1950 in Dienst gestellten Neubaulokomotiven.

In einem dritten Band wird dann der Dampfbetrieb in den restlichen Direktionsbezirken der OBL Süd beleuchtet, der auch die BD Kassel zugeordnet war.

Neben den längst in den Süden vorgedrungenen preußischen Bauarten werden neben den Einheitsmaschinen von DRG und DB auch Dampflokomotiven bayerischer Herkunft bei ihren letzten Einsätzen zu sehen sein. Die Serie „DB-Dampf pur" läßt also fast keine Wünsche offen und zeigt in vielen beeindruckenden Aufnahmen die letzten Jahre einer längst vergangenen Epoche.

Horst J. Obermayer

Bild 11: Am 3. und 4. April 1976 veranstaltete die BD Köln in Stolberg (Rhl) ein vielbesuchtes Dampflokabschiedsfest. **Abb.: H. Säuberlich**

Bild 9 (linke Seite oben): Endstation Schrottplatz: 94 1250 (Bw Hamm) wird am 2. April 1970 in Witten zerlegt. **Abb.: J. Glöckner**

Bild 10 (darunter): Die Weiterverwendung als fahrbare (oder stationäre) Heizlokomotive verlängerte das Leben so mancher alten Dampflok. So auch das dieser unbekannten preuß. T 16[1] (aufgenommen im August 1967 in Bremerhaven). **Abb.: A. Wurft**

Bild 12: Als letzte DB-Dampflok erhielt die 043 364 im August 1975 im AW Braunschweig eine L 2-Untersuchung. **Abb.: U. Paulitz**

Bild 13: 050 192 und 050 822 verrichten vor einem schweren Kohle-Ganzzug Schwerstarbeit (Dortmund-Hörde, 26. März 1970).

BD Essen

Mit einer Streckenlänge von 1455 km war die BD Essen einer der kleinsten Direktionsbezirke der Deutschen Bundesbahn. Ende der fünfziger Jahre lagen dort auch erst rund 110 km unter dem Fahrdraht. Erst 1959 begann die Anbindung des elektrischen Inselbetriebs an das sich nun allmählich nach Norden ausweitende Netz. Daraus und durch eine hohe Verkehrsdichte resultierte der große Dampflokbestand, der sich zu Beginn des Jahres 1959 noch auf 847 Fahrzeuge belief, die von sechs Maschinenämtern eingesetzt wurden.

Erste Diesellokomotiven für den Streckendienst hatten mit der Baureihe V 200 nur im Bw Hamm ihren Einzug gehalten. Bedingt durch die Wirtschaftsstruktur mit Bergbau und vielen Werken der Schwerindustrie dominierten Güterzuglokomotiven den Bahnbetrieb, bei dem die vielfältig verwendbaren Maschinen der Baureihe 50 überwogen. In unterschiedlicher Zusammensetzung und Stückzahl ergab sich folgende Verteilung der Fahrzeuge:

Maschinenamt Dortmund	167 Stück
Maschinenamt Duisburg 1	59 Stück
Maschinenamt Duisburg 2	170 Stück
Maschinenamt Essen 1	159 Stück
Maschinenamt Essen 2	100 Stück
Maschinenamt Hamm	192 Stück

Lokomotiven der Baureihe 01 für den hochwertigen Reisezugdienst standen in geringer Stückzahl nur den beiden Maschinenämtern Dortmund und Hamm zur Verfügung. Zu den unmittelbar vor der Ausmusterung stehenden Splittergattungen zählten die Fahrzeuge der Baureihen 52, 56^{20}, 74^{4}, 89^{70} und 91^{3}. Neue Einheitslokomotiven der Reihen 65 und 82 setzten die Betriebswerke Essen Hbf und Soest ein. Personenzüge wurden überwiegend mit Maschinen der Baureihen 38^{10} und 56^{2} bespannt, und im Personennahverkehr, auch mit Wendezügen, blieb die bewährte preußische T 18 noch für fast ein Jahrzehnt unentbehrlich. Über kleinere Bestände von „Jumbos" der Reihe 44 für den schweren Güterzugdienst verfügten Hamm G und Paderborn. Im Bereich fast aller Maschinenämter bewältigten Tenderlokomotiven der preußischen Gattung T 16^{1} den Verschiebedienst in den großen Rangierbahnhöfen, unterstützt von zahlreichen Fahrzeugen der schier unverwüstlichen G 8^{1}.

Nur langsam vollzog sich das Ende der Dampftraktion in der BD Essen. Mitte des Jahres 1965 waren 572 Fahrzeuge im Unterhaltungsbestand ausgewiesen. Darunter befanden sich aber nur noch acht Maschinen der Baureihe 01 und fünf preußische P 8. Für den Personennahverkehr standen 53 Tenderloks der Reihe 78^{0} und sieben neue Maschinen der Reihe 65 zur Verfügung. Erst im Sommer 1973 wurde der Einsatz von Dampflokomotiven im Reisezugdienst aufgegeben, den zuletzt Maschinen der Baureihe 50 verrichteten. Die letzten Güterzuglokomotiven dienten noch bis Ende Mai 1977, also fast bis zum Ende der Dampflokära, bei der Deutschen Bundesbahn.