

Sonderausgabe



Eisenbahn JOURNAL

B 10533 F
ISSN 0720-051 X

II/98

DM 22,80
sfr 22,80
S 170,--
hfl 29,--

Die Baureihe 64

Horst J. Obermayer
Manfred Weisbrod



Inhalt

Einleitung	6	Die BR 64 der Deutschen Reichsbahn	70
Einheitslokomotiven für 15 t Achslast	12	Die BR 64 im Ausland	82
Konstruktive Merkmale	16	Denkmal- und Museumslokomotiven	84
Die Lieferfirmen	30	Lieferliste	86
Versuche des LVA Grunewald	32	Modelle der BR 64	90
Betriebseinsatz bei der DRG	34	Quellen	92
Die BR 64 der Deutschen Bundesbahn	48	Impressum	92
Betriebseinsatz und Bestandsentwicklung	54		

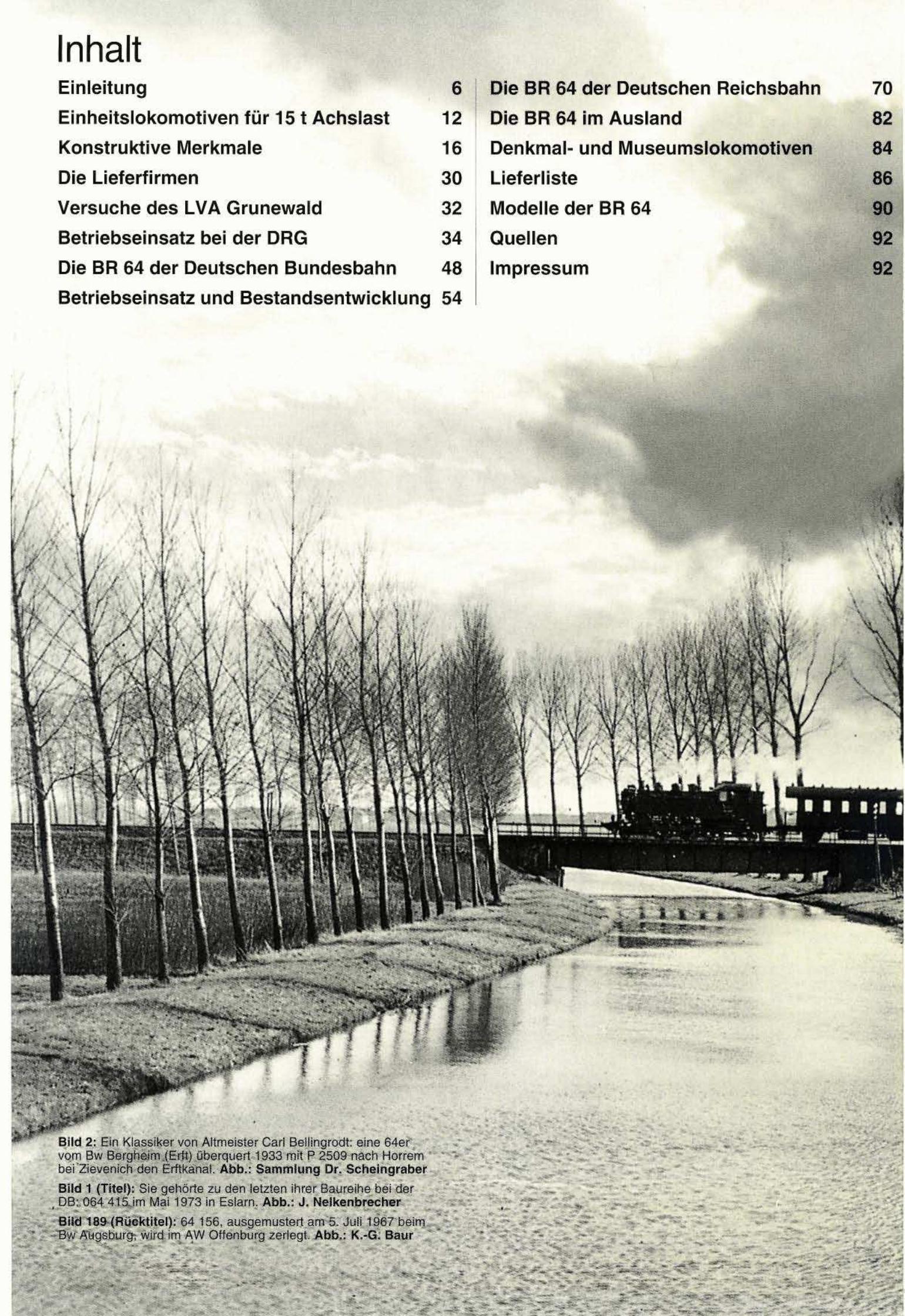


Bild 2: Ein Klassiker von Altmeister Carl Bellingrod: eine 64er vom Bw Bergheim (Erf) überquert 1933 mit P 2509 nach Horrem bei Zievenich den Erttkanal. **Abb.: Sammlung Dr. Scheingraber**

Bild 1 (Titel): Sie gehörte zu den letzten ihrer Baureihe bei der DB: 064 415 im Mai 1973 in Eslarn. **Abb.: J. Nelkenbrecher**

Bild 189 (Rücktitel): 64 156, ausgemustert am 5. Juli 1967 beim Bw Augsburg, wird im AW Offenburg zerlegt. **Abb.: K.-G. Baur**







Einleitung

Bild 4 (oben): 064 295 (Bw Weiden) wird am 12. Mai 1973 in Eslarn mit Hilfe eines ortsfesten Kohlenlade-Drehkrans bekohlt. **Abb.:** J. Nelkenbrecher

Bild 3: Ganz andere Dimensionen wies die Bekohlungsanlage des Bw Heilbronn auf: 064 419 im Jahre 1973 beim Ergänzen der Kohlevorräte am Hochbunker. **Abb.:** H. Obermayer

Bild 5: Beschilderung der 64 214 vom Bw Tübingen am 7. Oktober 1965. Sie war von 1959 bis zu ihrer z-Stellung am 1. August 1966 in Tübingen beheimatet. **Abb.:** H. Stemmler

Mit Wirkung vom 1. April 1920 waren sieben deutsche Ländereisenbahnen in den „Reichseisenbahnen“ aufgegangen. Erst durch einen Erlaß vom 12. Februar 1924 wurden diese zum wirtschaftlich selbständigen Unternehmen „Deutsche Reichsbahn“ und – durch das Reichsgesetz vom 30. August – ab dem 1. Oktober 1924 zur Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft.

Nach dem vollzogenen Zusammenschluß der ehemaligen Länderbahnen erschwerte eine kaum überschaubare Typenvielfalt der vorhandenen Fahrzeuge die dringend erforderliche Rationalisierung des Bahnbetriebs. Viele Betriebsmittel wiesen überdies ein sehr hohes Dienstalder auf und genügten den gewachsenen Anforderungen nicht mehr. Überalterte Fahrzeuge sollten ausgemustert und neue Bauarten entwickelt werden. Um den dringendsten Bedarf zu decken und die im Jahre 1919 durch Reparationsabgaben entstandenen Lücken zu schließen, wurden zunächst noch Maschinen einiger bewährter Gattungen beschafft.

Bereits im Mai 1921 erörterte der Engere Lokomotivausschuß während seiner ersten Sitzung ein von Borsig erarbeitetes Typenprogramm für neue Lokomotiven, die unter Beachtung einheitlicher Baurichtlinien entstehen sollten. Im Typenplan des 1922 gegründeten „Vereinheitlichungsbüros“ war erstmals auch eine 1'C 1' h2-Tenderlokomotive enthalten, deren Bauausführung in einer mehrtägigen Sitzung im September 1922 in Chemnitz beraten wurde. Danach





Bild 6: Lokmannschaft von 064 355 und Zugführer vom Personenzug 3870 nach Neukirchen (b. Sulzbach-Rosenberg) am 21. Mai 1971 am Bahnsteig in Weiden.

Bild 7: Bahnsteigszene aus dem alten Miltenberger Hauptbahnhof um 1970: Das Lokpersonal weiß Neuigkeiten aus Aschaffenburg zu berichten. **Abb.: A. Müll, Slg. Gottwaldt**

Bild 9 (rechte Seite unten): Eiserne Reserve: 064 049 und 086 543 waren am 29. März 1969 in ihrem Heimat-Bahnbetriebswerk Hof kalt abgestellt. **Abb. 6 und 9: L. Rotthowe**

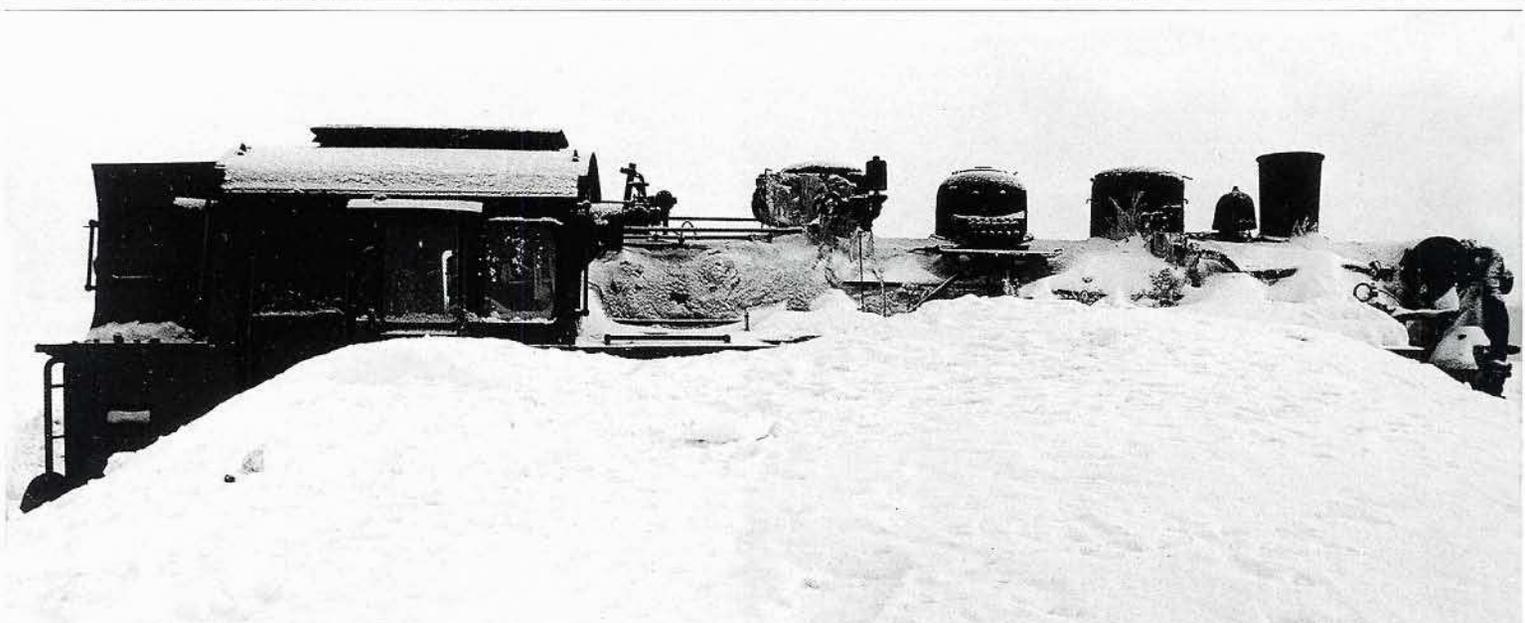


Bild 8: Auf der Nebenbahn nach Eslarn gab es im Winter immer wieder Probleme mit Schneeverwehungen. Im Januar 1963 blieb eine Weidener 64 im Schnee stecken. Es bedurfte der Hilfe von 70 Bundeswehrosoldaten, um die Lok samt ihrem Personenzug aus den Schneemassen zu befreien. **Abb.: W. Zeitler**





Bild 10: Die 064 305 vom Bw Aschaffenburg hat im November 1970 einen Güterzug von Miltenberg nach Amorbach gebracht und befindet sich nun auf der Rückfahrt als Lokzug. **Abb.: H. Obermayer**



vergingen noch zwei Jahre, bis die Hauptverwaltung der Deutschen Reichsbahn die Entwicklung neuer Einheitslokomotiven anordnete. Unter den vorgesehenen Typen befand sich auch eine 1'C 1'-Bauart, deren größte Achslast den Wert von 15 t nicht überschreiten sollte.

Erste Fahrzeuge dieser symmetrischen Radatzfolge, allerdings noch mit einem Naßdampf-Triebwerk, hatte die Lokomotivfabrik J. A. Maffei mit der Gattung VIb bereits im Jahre 1900 für die Großherzoglich Badischen Staatseisenbahnen gebaut. Ab 1910 stellten die Königlich Württembergischen Staatseisenbahnen die von der Maschinenfabrik Esslingen gelieferten Lokomotiven der Klasse T 5 in Dienst, die bereits über ein Heißdampf-Triebwerk verfügten. Ein Jahr später erschienen die von der Sächsischen Maschinenfabrik in Chemnitz für die Königlich Sächsischen Staatseisenbahnen entwickelten 1'C 1' h2-Lokomotiven der Gattung XIV HT. Ab 1914 beschaffte Baden mit der Gattung VIc bei der Maschinenbau-Gesellschaft Karlsruhe eine größere und stärkere Heißdampf-Variante der Gattung VIb. Dennoch wurden die Naßdampflokos noch bis 1923 gebaut. Preußen hatte einen weitgehend erfolglosen Versuch mit Tenderlokomotiven der Achsfolge 1'C 1' unternommen, Bayern verzichtete ganz auf diese Bauart.

Nach Verlusten im Ersten Weltkrieg und nach Abgaben gemäß den Bedingungen des Versailler Vertrags verblieben der Deutschen Reichsbahn noch 452 Fahrzeuge der Baureihe 75 aller Gattungen. Zu deren Ablösung durch die Reihe 64 ist es erst lange Zeit später gekommen. Zunächst mußten die bayerischen und pfälzischen Maschinen der Baureihe 73 und preußische 74er das Feld räumen.

Unter den Herstellern, die das Krisenjahr 1929 überlebten, fehlte nur die Berliner Maschinenbau AG. Im Laufe der langen Beschaffungszeit von 520 „Bubiköpfen“ der Baureihe 64, die von 1927 bis 1940 entstanden, kam es zu einigen Bauartänderungen und Verbesserungen. Die Tenderlokomotiven der Baureihe 64 galten jedoch als gelungene Konstruktion. In ihren Hauptmaßen unterschieden sie sich nur wenig von den älteren Heißdampf-Länderbahnmaschinen. Bis zur letzten Bauserie wurden auch die Bissel-Laufachsen beibehalten. Nur die letzten zehn Lokomotiven erhielten Krauss-Helmholtz-Gestelle. Der Kaufpreis je Lokomotive lag im Bereich von 83 335,50 bis 107 000,00 Reichsmark. Mit der Baureihe 64 konnte der Zugverkehr auf vielen Nebenstrecken beschleunigt werden. Die Leistung von 940 PSi und eine Höchstgeschwindigkeit von 90 km/h erlaubten auch die Bespannung leichter Eilzüge auf Hauptbahnen.

Nach einer ausführlichen technischen Beschreibung werden nachfolgend die wesentlichen Stationen des Betriebseinsatzes bei DRG, DB und DR aufgezeigt. Zwei weitere Kapitel berichten von den im Ausland verbliebenen Fahrzeugen sowie von den zahlreichen Denkmal- und Museumsmaschinen. Den Abschluß bildet eine Übersicht zum Angebot der Modellbahnhersteller.

**Horst J. Obermayer
Manfred Weisbrod**

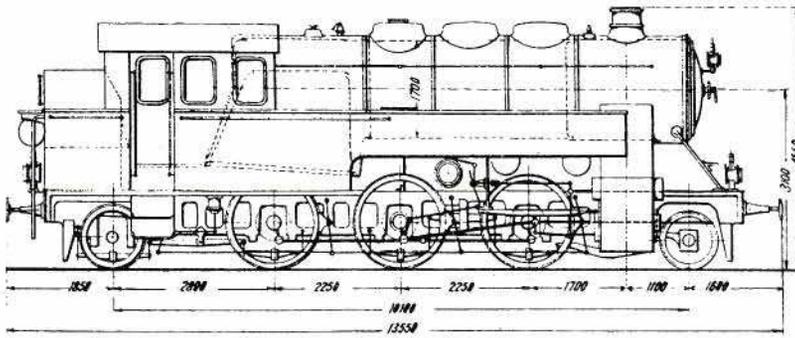


Bild 11: Entwurf einer 1'C 1'-Personenzug-Tenderlok von Borsig für die zweite Beratung des Engeren Ausschusses im September 1921 (Maßstab 1:130).

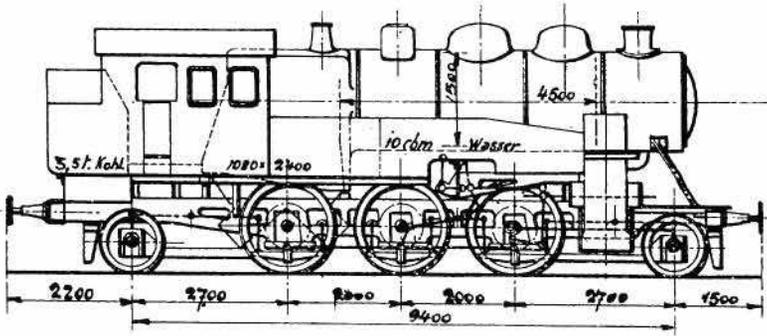


Bild 12: Entwurf einer 1'C 1'-Personenzug-Tenderlok von Henschel für die zweite Beratung des Engeren Ausschusses (Maßstab 1:130).

Empfohlen wurde. Nun hatte auch Henschel Zylinder- und Schornsteinmitte in eine Ebene gelegt und sich zum vorderen Krauss-Gestell entschlossen. Die hintere Bissel-Achse bei Borsig und Henschel bzw. Adams-Achse bei Maffei hielt der Ausschuß bei einer vorgesehenen Höchstgeschwindigkeit von 80 km/h für gleichwertig. Die später bei DRG-Lokomotiven typische Unterbringung des Abdampfvorwärmers quer vor dem Schornstein war in keinem der Entwürfe vorgesehen; alle drei Firmen hatten den Vorwärmer in irgendeiner Weise auf dem Rahmen untergebracht. Wichtigster Beschluß zum Thema 1'C 1' war, Kessel zu entwickeln, die bei mehreren Baureihen verwendbar waren. Dieser Beschluß folgte einer Empfehlung von Regierungsbaurat Ilgen.

Auf der fünften Beratung des Engeren Ausschusses, die vom 1. bis 3. März 1923 in Berlin stattfand, lagen bereits Entwürfe des in den Räumen der Firma Borsig eingerichteten Vereinheitlichungsbüros vor, das nebenamtlich der Chefkonstrukteur von Bor-

Einheitslokomotiven für 15 t Achslast

Vorentwürfe für eine 1'C 1' h2t

Auf seiner ersten Beratung 1920 in Oldenburg hatte sich der Engere Ausschuß für Lokomotiven zur Vereinheitlichung der Lokomotiven der neugegründeten Deutschen Reichsbahn darauf geeinigt, keine Länderbahn-Lokomotiven nachzubauen, sondern ein neues Typenprogramm von Einheitslokomotiven zu entwickeln. Als bei der zweiten Beratung im September 1921 in Überlingen auf Basis bewährter Grundformen die Baureihen definiert wurden, gehörte auch die 1'C 1' H.P.T.L (= Heißdampf-Personenzug-Tender-Lokomotive) – der preussisch dominierte Ausschuß verwendete selbstredend preußische Bezeichnungen – zum Programm. Die Lokomotive sollte 1600 mm Kuppelraddurchmesser erhalten, 10 m³ Wasser und 3,5 t Kohle mitführen können. Borsig und Henschel hatten erste Ideen für diese Lokomotive zu Papier gebracht.

Auf der dritten Beratung des Engeren Ausschusses vom 10. bis 12. Mai 1922 in Hildesheim standen die Lokomotiven mit 20 t und 17,5 t Kuppelradsatzfahrmasse im Mittelpunkt. Für die 1'C 1'-Lokomotive schlug man einen Kessel von 1700 mm Durchmesser mit 3000 mm Höhe der Kesselmitte über SO und 28 Überhitzerelementen vor. Der Stehkessel sollte nach dem Entwurf Borsig ausgeführt werden. Das war ein Belpaire-Kessel, der zwischen die Rahmenwangen eingezogen war. Professor Baumann von der Eisenbahngeneraldirektion Karlsruhe bemängelte am Borsig-Entwurf die Unsymmetrie des Laufwerkes. Borsig hatte vorn ein Krauss-Gestell, hinten eine Bissel-Achse vorgesehen, was nach Baumanns Einschätzung zwar vorwärts 90 km/h ermöglichen, bei Rückwärtsfahrt aber höchstens 80 km/h und zur Beschaffung einer 1'C 2'-Lokomotive zwang, wenn man die Lokomotive auch im Schnellzugdienst verwenden wollte.

Der vorgelegte Entwurf der 1'C 1'-Personenzug-Tenderlokomotive faßte zwar die Beschlüsse der vorangegangenen Beratungen des Engeren Ausschusses zusammen, hatte aber mit der später gefertigten Einheitslokomotive der Baureihe 64 kaum mehr Ähnlichkeiten als die Radsatzfolge. Der Entwurf sah weiterhin den Hinterkessel der Bauart Belpaire vor, der trotz des Barrenrahmens zwischen die Rahmenwangen eingezogen war.

Richard Paul Wagner vom Eisenbahn-Zentralamt schlug vor, anstelle der hinteren Bissel-Achse ein Krauss-Gestell mit festem Drehzapfen zu verwenden, was der Ausschuß auch zur versuchsweisen Ausführung empfahl. Auf die 1'C 2'-Lokomotive wollte man unter diesen Umständen dennoch nicht verzichten. Eine Analogie zur 1'D 1'-Güterzug-Tenderlokomotive, wie sie später als Baureihe 86 ausgeführt wurde, war noch nicht erkennbar, die 1'C-Personenzug-Lokomotive (Baureihe 24) fehlte zu diesem Zeitpunkt noch im Typenprogramm.

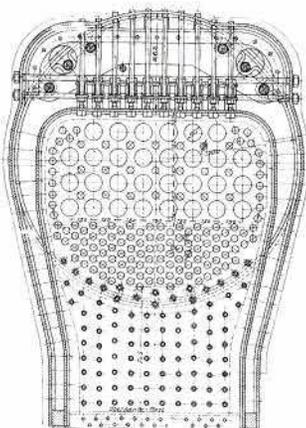


Bild 13: Entwurf des Hinterkessels für die 1'C 1'-Personenzug-Tenderlokomotive. Dieser Belpaire-Kessel stammt von Borsig (dritte Beratung des Engeren Ausschusses 1922).

Auf der vierten Beratung des Engeren Ausschusses vom 27. bis 29. September 1922 in Chemnitz lagen für die 1'C 1' Entwürfe von Borsig, Henschel und Maffei vor. Die Unterschiede zwischen den Entwürfen waren relativ gering und ohne Abstriche korrigierbar. Das betraf beispielsweise beim Entwurf Maffei die Verkleinerung des Zylinderdurchmessers von 600 mm auf das vorgesehene Maß von 575 mm und die Erhöhung des Kesseldruckes von 12 auf 14 bar. Henschel und Maffei hatten einen Rohrwandabstand von 4100 mm vorgesehen, Borsig 4000 mm; die Gesamtheizfläche lag bei Borsig mit 133 m² am realistischsten (Henschel 141 m², Maffei 188 m²), so daß der Borsig-Kessel zur weiteren Verwen-

Einheitslokomotiven für Nebenbahnen

Mit dem Vorschlag Richard Paul Wagners vom EZA Berlin auf der achten Beratung des Engeren Ausschusses vom 26. bis 27. März 1925 in München über ein Typenprogramm von Einheitslokomotiven für Nebenbahnen war vieles, was in den bisherigen Beratungen des Engeren Ausschusses über die 1'C 1' h2t verhandelt worden war, Makulatur. Wagner rechtfertigte die Bereitstellung schwerer und zugkräftiger