

# Baureihe 24

Technik  
Einsatz  
Museumsloks

Konrad Koschinski

B 10533 F – ISBN 978-3-89610-410-6 – Best.-Nr. 54 15 01

Deutschland € 12,50

Österreich € 13,75 – Schweiz sfr 25,00 – Belgien, Luxemburg € 14,40  
Niederlande € 15,85 – Italien, Spanien € 16,25 – Portugal (con.) € 16,40

[www.eisenbahn-journal.de](http://www.eisenbahn-journal.de)



# Drehkreuz des Westens

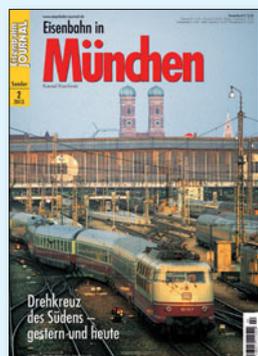


Aktuelle Eisenbahn-Journal-Sonderausgabe über den Bahnknoten Köln. Thematisiert werden u.a. die herausgehobene Bedeutung des Kölner Hauptbahnhofs, die Güter- und Rangierbahnhöfe, die sieben Bahnbetriebswerke der Dampflokzeit, die Hohenzollernbrücke, die Hafengebäude sowie die Klöckner-Humboldt-Deutz AG, die bis 1970 rund 20.000 Diesellokomotiven fertigte. Mit zahlreichen bislang unveröffentlichten Fotos.

92 Seiten, Klammerbindung,  
über 130 Abbildungen  
Best.-Nr. 531501

**NEU**  
**€ 12,50**

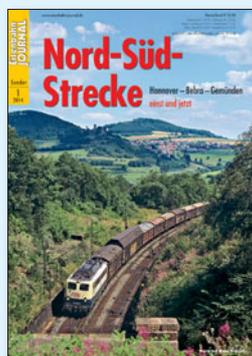
## Weitere Sonderausgaben vom Eisenbahn-Journal



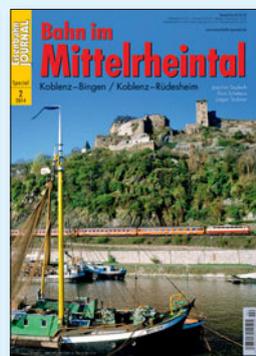
**Eisenbahn in München**  
Drehkreuz des Südens –  
gestern und heute  
Best.-Nr. 531302 · € 12,50



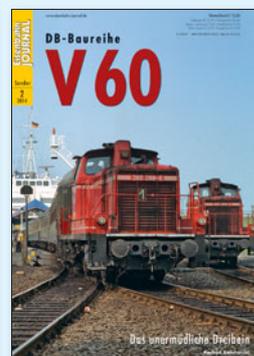
**Baureihe 111**  
Technik und Einsatzgeschichte  
Best.-Nr. 541401 · € 12,50



**Nord-Süd-Strecke**  
Hannover – Bebra – Gemünden  
einst und jetzt  
Best.-Nr. 531401 · € 12,50



**Bahn im Mittelrheintal**  
Koblenz – Bingen,  
Koblenz – Rudesheim  
Best.-Nr. 541402 · € 12,50



**DB-Baureihe V 60**  
Das unermüdliche Dreibein  
Best.-Nr. 531402 · € 12,50

**Eisenbahn  
JOURNAL**

Erhältlich im Fach- und Zeitschriftenhandel oder direkt beim:  
EJ-Bestellservice, Am Fohlenhof 9a, 82256 Fürstenfeldbruck  
Tel. 08141/534810, Fax 08141/53481-100, [bestellung@vgbahn.de](mailto:bestellung@vgbahn.de)

## Mit sprödem Charme

Als die 24 058 am Heiligen Abend anno 1962 mit ein paar Waggons in den südbadischen Bahnhof Zindelstein einfuhr, war es um mich geschehen! Stopp: Hier ist weder vom Stoff für einen kitschigen Heimatroman die Rede noch vom rührseligen Happy-End, das einen am Weihnachtsabend irgendwo im tief verschneiten Schwarzwald Gestrandeten mit dem letzten Zug doch noch nach Hause in die feierliche gute Stube führt, geschweige denn von einem bislang unbekanntem Pilotplott der TV-Serie „Die Fallers“ mit dem Arbeitstitel „Schwarzwälder Advent“. Nein – das, was sich da an Heiligabend 1962 zutrug, spielte sich vielmehr in einem festlich geschmückten Wohnzimmer neben dem Weihnachtsbaum auf einer etwa einen mal zwei Meter großen Sperrholzplatte ab: Die 24 058 drehte ihre erste „offizielle“ Runde auf der Modelleisenbahnanlage, die ich mir als damals knapp Sechsjähriger so sehr gewünscht hatte. Ob mir die „Befehlsgewalt“ über den Trafo und die „Fahrdienstleitung“ im Modellbahnhof Zindelstein nun das Christkind oder der zuvor bereits wochenlang Abend für Abend geheimnisvoll im Keller bastelnde Vater übertragen hatte, war in diesem glückseligen Augenblick egal. Auf jeden Fall war es der Beginn einer Leidenschaft für die kleine und große Eisenbahn.

Zu einem richtigen Modellbahner habe ich es dennoch nie gebracht: Trotz einer deutlichen „Entwicklung“ der Anlage vom Dorf Zindelstein zur Stadt Schönblick im frühjugendlichen Alter samt Erweiterung der Modellpalette in Form von V 100, VT 75, Silberlingen, Donnerbüchsen und sogar D-Zug-Wagen mit der seinerzeit im Trix-Katalog als Europa-Lok gefeierten E 410 fehlte später in der eigenen Wohnung der Platz. Im eigenen Haus wäre dieser heutzutage zwar vorhanden, aber nun fehlt die Zeit für die Modellbahnerei, denn das ausufernde Arbeitspensum als Chefredakteur des Eisenbahn-Journals nimmt mittlerweile sogar die Freizeit in Anspruch und lässt die Idee von einer kultigen Trix-Express-Retro-Anlage vorerst unverwirklicht.

Begleitet von unauslöschlichen Erinnerungen an den damaligen Heiligen Abend hat immerhin fast alles, was die erste Modellbahnanlage und die späteren Erweiterungen boten, viele Umzüge und Jahre des Lagerens in Kellern und Kartons relativ gut überstanden und ist noch heute erhalten: die Gleise und Weichen, die Faller-Häuschen, die

Waggons und Loks sowie natürlich vor allem die 24 058! Nach wie vor fahrtüchtig und sogar in ihrem Originalkarton von 1962.

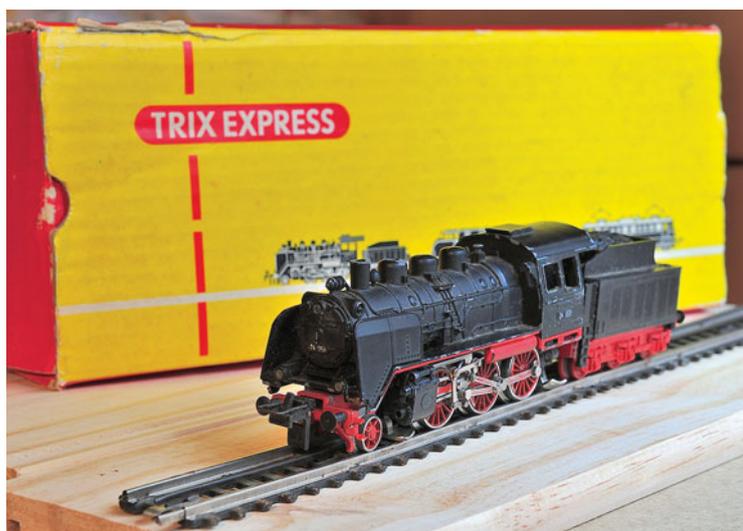
Das durchaus filigrane Maschinchen scherte sich nie um vorbildgerechten Lauf übers ebenfalls wenig naturgetreue, eher grobklotzige Trix-Express-Gleis, was der treuen Verehrung der Marke aber keinen Abbruch tat und tut. So sehr man auch bemüht war, den Trafoschalter feinfühlig zu drehen, es nutzte wenig: Die 24er fuhr nicht an, nein, sie hüpfte regelrecht los, war sogleich auf Hochtouren, wuchtete sich von der Geraden in die Gleisbögen und blieb von einer Zehntelsekunde auf die andere ruckartig an einem Signal stehen – oder auf einer Weichenzunge, wenn die Schleifer mal wieder schlechten oder gar keinen Kontakt bekamen ... In diesem Fall half ein kleiner Fingerstups aufs gusseiserne und so wunderbar „elektrisch riechende“ Chassis, und schon galoppierte die Lok nervös weiter. Und wenn man den Trafo behutsam zurückschaltete, kam sie meist bei Stufe 3, wo spätere Trix-Express-Modelle bereits deutlich vorbildgerechter langsamer wurden, abrupt oder ruckelnd zum Stillstand und die angehängten Donnerbüchsen schüttelten sich. Ja, das 24er-Trix-Modell der frühen 60er – gebaut übrigens ebenso seit 1956 wie das mit gleicher Betriebsnummer versehene Märklin-Modell – war ein regelrechter Zappelphilipp und obendrein keine besondere Schönheit: großohrig und von etwas gedrungener Form, was dann eben auch sehr dem Vorbild entsprach, womit nun die Brücke zur vorliegenden Specialausgabe geschlagen wäre.

Die etwas karg und mauerblümchenhaft anmutende Aura dieses Loktyps ist mithin auch der Grund, weshalb sich die Baureihe 24 nur schwerlich in irgendwelche Dampflok-Kategorien einordnen lässt. Mit einer bulligen Tenderlok hat sie trotz Verwandtschaft zur 64er wenig gemeinsam, ebenso wenig mit fleißigen preußischen oder edlen bayerischen Schönheiten und schon gar nichts mit kraftstrotzenden erhabenen Schnellzug-Dampfrössern. Sie war aber auch keine graue Maus, sondern eher ein Mädchen für alles und nicht ohne einen gewissen spröden Charme. In jedem Fall ein Arbeitstier. Über dessen Zuverlässigkeit liegen unterschiedliche Meinungen vor, denn auch die echte 24er verrichtete – ganz wie das frühe Trix-Express-Modell – mitunter störrisch, unruhig und widerspenstig ihre vielseitigen Dienste, was ihr vom Personal deshalb nicht ganz von ungefähr den Spitznamen Steppenpferd einbrachte.

Einen gewissen besonderen Charme – und dies nicht nur wegen Kindheitserinnerungen und meiner bis heute gut behüteten Trix-Express-24er – hat für mich daher auch in jedem Fall, dass wir uns entschieden haben, die Baureihe 24 nun endlich mit einer EJ-Specialausgabe zu würdigen und neben all den populären Dampfloks einmal ins Rampenlicht zu rücken. Dazu tragen neben einem wie gewohnt kompetenten Text unseres Autors Konrad Koschinski auch außergewöhnliche, historisch interessante und teils bislang unveröffentlichte Bilder bei.

Anregende Lektüre!

Gerhard Zimmermann



Das Trix-Express-Modell der 24 058 aus dem Jahr 1962: Von deutlichen Gebrauchsspuren gezeichnet, aber noch immer bereit für hektisches Galoppieren übern Mittelleiter wie einst.

FOTO: G. ZIMMERMANN

### Schwestertype der 64er

Über Puffer nur knapp 17 Meter lang, war die von der Baureihe 64 abgeleitete 24er die kleinste Schleptenderlok der Einheitsbauart. Ab der 24 071 wurde die gelungene Konstruktion noch verbessert. ➔ Seite 20

### Von Königsberg bis Freudenstadt

Der Personenzugdienst war ihr Metier, auf Strecken im norddeutschen Flachland ebenso wie im Mittelgebirge. Ab Sommer 1936 eroberten die „Steppenpferde“ auch Ostpreußen. ➔ Seite 50



### Das Reichsbahn-Quartett

Nach acht wechselvollen Berliner Jahren und einem kurzen Intermezzo gelangten die vier Reichsbahn-24er im Frühjahr 1957 zum Bw Jerichow, wo sie respektable Laufleistungen erzielten. ➔ Seite 72



### „Steppenpferde“ im Westen

42 Maschinen gelangten in den Bestand der Deutschen Bundesbahn und versahen in Bahnbetriebswerken nördlich der Mittelgebirge Dienst. Erstmals waren sie nun auch in Schleswig-Holstein beheimatet. ➔ Seite 60

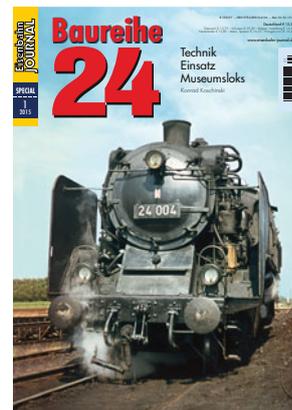


### Der Nachwelt erhalten

Die Museumsloks 24 009 und 24 083 waren schon in den 1970er Jahren die Stars vieler Sonderfahrten im gesamten Bundesgebiet. In der DDR wurde die 24 004 auf zahlreichen Ausstellungen präsentiert. ➔ Seite 80

TITELFOTO:  
H. Müller (Bw Jerichow,  
Juni 1967)

FOTOS DIESER DOPPELSEITE:  
J. Krantz, Slg. Obermayer, G. Illner,  
U. Montfort, R. Wiesemeyer



Editorial	
<b>Mit sprödem Charme</b>	<b>3</b>
Galerie	6
Entstehung	
<b>„Langstreckler“ für Nebenbahnen</b>	<b>14</b>
Achsfolge 1'C	
<b>2-6-0 = Mogul</b>	<b>18</b>
Beschaffung und Technik	
<b>Schwestertype der 64er</b>	<b>20</b>
Mitteldruckloks	
<b>Sonderlinge 24 069 und 070</b>	<b>46</b>
Einsatz bis 1945	
<b>Von Königsberg bis Freudenstadt</b>	<b>50</b>
Einsatz bei der DB	
<b>„Steppenpferde“ im Westen</b>	<b>60</b>
Einsatz DR nach 1945	
<b>Das Reichsbahn-Quartett</b>	<b>72</b>
Polen	
<b>Lange aktiv als Oi2</b>	<b>76</b>
24er museal	
<b>Der Nachwelt erhalten</b>	<b>80</b>
<b>Fahrzeugstatistik &amp; Quellen</b>	<b>86</b>
<b>Fachhändler-Adressen</b>	<b>88</b>
<b>Impressum &amp; Vorschau</b>	<b>90</b>



## Schwarzwaldlok

Ein gutes Dutzend 24er war in den 1930er Jahren in Freudenstadt beheimatet. Sie kamen regelmäßig bis nach Stuttgart. Vielleicht sind es Skifahrerinnen aus Stuttgart, die 1938 in Freudenstadt Hbf der Ausfahrt der 24 023 nach Hausach beiwohnen?

Foto: C. Breuer-Courth/Slg. Obermayer





24 067

## Adieu Steppenpferd

Im Mai 1966 wurde die letzte Vertreterin der Baureihe 24 der Deutschen Bundesbahn abgestellt. Zuvor war die 24 067 vom Bw Rheydt oft nur noch als Reservelok im Rangierdienst eingesetzt, so wie hier am 2. November 1965 (rechts 23 041).

Foto: J. Krantz



