

ISSN 0171-3671

3/1979



JOURNAL

DM 5,90
sfr 6,30
öS 43,-
hfl 7,50
bfr 105,-

Modellbahn + **F**achzeitschrift • aktuell • informativ



Mitteilungen

Leider hat sich die Auslieferung dieser Nummer wieder verzögert. Da unser M+F-Journal nur alle zwei Monate erscheint, ist es möglich, daß sich die Termine wichtiger Veranstaltungen mit unserem Redaktionsschluß „ins Gehege kommen“. Um möglichst aktuell zu sein, möchten wir Sie selbstverständlich auch über diese Begebenheiten informieren und müssen deshalb den Redaktionsschluß teilweise verschieben. So war es z. B. beim Journal 2/79, wo wir es uns nicht entgehen lassen wollten, über die Sonderfahrt Winterthur-Románshorn der französischen 141 R zu berichten.

Bei dieser Ausgabe sind Veranstaltungen in München-Freimann und Weilheim/Obb. schuld an der Verzögerung. Von ersterer haben wir auch noch drei herrliche Farbbilder unterbringen können, die die Auslieferung zusätzlich um etwa zehn Tage verschob, da eine Farbklichschee- bzw. Lithoanfertigung wesentlich mehr Zeit in Anspruch nimmt, als dies bei Schwarzweiß-Bildern der Fall ist.

Farbfotos

Die herrlichen Journal-Farbbilder und einige andere Kostenfaktoren, wie z. B. MwSt-Erhöhung, Papierpreis- und Druckkosten-Verteuerung zwingen uns, bei dem jetzigen Farbseiteninhalt und Farbstandard unseren Journalpreis künftig von DM 5,90 auf DM 6,50 zu erhöhen. Beim jetzigen Preis wäre es uns nur noch möglich, ein Farbposter und ein Farbbild zu drucken. Bitte teilen Sie uns Ihre Meinung mit, ob Ihnen zwei farbige Abbildungen genügen, oder ob Sie weiterhin mehrere phantastische Farbaufnahmen, allerdings eben gegen einen um 60 Pfennige höheren Journal-Preis wünschen. Benutzen Sie dazu beiliegende Antwortkarte.

Journal-Poster

Es wird immer wieder die Bitte an uns herangetragen, die herrlichen Journal-Poster auch einzeln beziehen zu können. Wir haben dies bezüglich aber eine wesentlich bessere Idee. Wir möchten sämtliche Farbposter als Kalender für das Jahr 1980 anbieten. Wer also unse-

re Eisenbahn-Poster ungefaltet sammeln möchte, bestellt am besten diesen Kalender mit den DIN-A-3-Abbildungen. Auch die Titel-Farbfotos wollen wir zu einem kleinen Kalender im A-4-Format zusammenfassen. Beachten Sie hierzu ebenfalls beiliegende Verlagsbestellkarte.

Ihr H. Merker-Verlag

Betrifft: Firma Merker + Fischer

Der ET 85 ist mittlerweile in sämtlichen Varianten (Gleich- und Wechselstrom) in Bausatzform ausgeliefert. Im letzten Journal wurde der Bausatz auch in unmotorisierter Ausführung angekündigt, ist jedoch in der beigehefteten Bestellliste leider nicht aufgeführt worden. Dies haben wir aber in der neuen Bestellliste nachgeholt.

Leider verzögerte sich die Auslieferung des Beschriftungssatzes, da unser Vorlieferant uns die Ware nicht termingerecht zustellte (sehen Sie hierzu auch nachfolgenden Brieftext). Wir hoffen aber, daß bei Erscheinen dieses Journals alle unsere Kunden den Großbeschriftungssatz in Händen haben. Damit Sie einmal aus erster Hand erfahren, wie schwierig es teilweise ist, unsere Großbeschriftungssätze herzustellen, und durch welche Kriterien oft erst eine verspätete Nachlieferung möglich ist, lesen Sie nachfolgend den entsprechenden Brieftext unseres Vorlieferanten:

„... Hierzu müssen wir Ihnen allerdings mitteilen, daß der Arbeitsaufwand bei diesen großen Sätzen so erheblich ist, daß wir die gehabte Lieferzeit von ca. 5 Wochen nicht einhalten können. Ein Lithograph kann an diesen winzig kleinen Schriften nicht länger als 3 Stunden am Tag arbeiten; nach dieser Zeit können die einzelnen Buchstaben nicht mehr exakt auseinandergelassen werden. Dies hat zur Folge, daß wir bei dem bereits druckfreien Auftrag Nr. 4137 noch zusätzlich 5 Wochen für die einzelnen Farbauszüge brauchen; danach können die Bilder in Druck gehen, anschließend getrocknet und geschnitten werden. Der Termin wäre somit der 20. 6. 1979 verbindlich...“

Soweit der Briefauszug!

Beiwagen zum ET 85

Über den ES 85 war für dieses Journal ein Beiwagen über das Vorbild und das zu erwartende M+F-Modell angekündigt. Leider erreichten uns aber die Ätzmuster unseres Vorlieferanten nicht mehr rechtzeitig, so daß trotz des späteren Journal-Redaktionsschlusses, der Steuerwagen ES 85 in dieser Ausgabe nicht mehr vorgestellt werden kann. Wir werden dies jedoch bestimmt in der kommenden Ausgabe nachholen.

Wegen der Lieferungsverzögerungen von seiten des Ätzplatten-Herstellers kann der Beiwagen leider erst verspätet ausgeliefert werden. Wir hoffen aber, Ende August, bzw. Anfang September die Auslieferung abzuschließen und bitten um Ihr Verständnis.

Ein neuer Schnell-Kleber bei M+F

Als Ergänzung zum bisherigen Cyanolit haben wir den Bostik-Klebstoff „Cyanacrylat“ in unser Lieferprogramm aufgenommen. Der Klebstoff wird in derselben 2-g-Pipette wie unser bisheriger Cyanolit geliefert, hat aber wesentlich verbesserte Eigenschaften. Der Klebstoff benötigt keine extra Trockenschutzhülle (mit Wasserstofftrockentablette) und ist doppelt so lange haltbar bzw. lagerfähig (auch im offenen Zustand), d. h. also, wenn die Pipette bereits zum Gebrauch geöffnet wurde. Die Dauer der Lagerfähigkeit beträgt bis zu einem Jahr. Auch die Klebeeigenschaften konnten verbessert werden. Für Modellbauer, die unseren Metall-Klebstoff noch nicht kennen, sei hier folgendes angemerkt: Bei den Metall-Klebstoffen auf Cyanacrylat-Basis handelt es sich um Zwei-Komponenten-Klebstoffe, bei denen aber für den Gebrauch nur eine Komponente verwendet wird. Die zweite Komponente besorgt sich der Klebstoff selbst aus dem Wasserstoffgehalt unserer Atmosphäre. Die Klebstoffe kleben sekunden-schnell und geben bei den meisten Werkstoffen, selbst auch Gummi (Holz und vereinzelte Kunststoffe ausgenommen) ausgezeichnete Klebeverbindungen.

Starten Sie einen Versuch!

Art.-Nr. 15052 Cyanolit DM 8,50

Art.-Nr. 15089 Canacrylat DM 7,90

(Einführungspreis)

Ihre Firma Merker + Fischer

Die Superlok der Deutschen Bundesbahn



Am 14. 5. 1979 war es endlich soweit, Präsident Theo Rahn vom Bundesbahn-Zentralamt München konnte bei Krauss-Maffei in München-Allach das erste Exemplar einer neuen Lokomotiv-Generation in Empfang nehmen. Ziemlich genau, 100 Jahre nach der ersten betriebsfähigen deutschen Elektrolok von Siemens, hat die deutsche Lokomotivindustrie in gemeinsamer Entwicklungsarbeit den Prototyp einer Universallokomotive geschaffen. Das Fahrzeug, welches sich gleichermaßen für den Einsatz von Schnell- und Güterzügen eignet, besticht mehr durch seine technische Konzeption als durch die Formgebung und die doch sehr willige Außenhaut.

(Fortsetzung Seite 57)

Bild 1: Die neu entwickelte 120 001-3.

3/79

ISSN 0171-3671

5. Jahrgang

Einzelheft DM 5,90
sfr 6,30
öS 43,-
hfl 7,50
bfr 105,-

Verlag, Herausgeber und Vertrieb:
H. Merker

Redaktion: Hermann Merker

Ständige Mitarbeiter:

Horst Obermayer
R. Barkhoff
Curt G. Zillmer
Peter Schiebel

Layout und Grafik: G. Gerstberger

Modellaufnahmen:

Atelier Paur
Ing. Horst Obermayer
Bernd Schmid
Peter Schiebel

Druck: F. C. Mayer
8000 München 40

M+F-Journal erscheint 1979 6x.

Erhältlich ist die Zeitschrift im Modellbahn-Fachhandel, im Buchhandel und Bahnhofs-buchhandel, oder direkt beim Verlag.

Die Bezugsgebühren im Fach- und Buchhandel siehe oben.

Bei Direktbezug siehe unten.

Abonnement: 35,40 + 6,- Porto

Einzelheft: 5,90 + 1,- Porto

Postscheckkonto München Nr. 57199-802
Volksbank Fürstenfeldbruck Nr. 21300

Nachdruck, Übersetzung und jede Art der Vervielfältigung setzen das schriftliche Einverständnis des Verlages voraus

Die Kündigung des Abonnements ist 3 Monate zum Kalenderjahresende möglich.

Zur Zeit gilt noch Anzeigen-Preisliste Nr. 3 vom 1. Januar 1979

Gerichtsstand ist Fürstenfeldbruck.

Eine Anzeigenablehnung behalten wir uns vor.

Unaufgeforderte Einsendungen von Beiträgen können nur zurückgeschickt werden, wenn Rückporto beiliegt!



Auflagenhöhe 17 000

Hermann Merker-Verlag

8080 Fürstenfeldbruck, Röntgenstraße 2

Aus dem Inhalt

	Seite
Mitteilungen	2
Die Superlok der Deutschen Bundesbahn	2
Zu unserem nächsten Buch – „Baureihe 01“	4
Die württ. T 5 – damals in Aulendorf	8
Die württembergische T 5	12
Die Baureihe 95 ⁰ – III. Teil	16
Die ersten Arnold-Neuheiten ausgeliefert	20
Parade der Baureihe 44 in H0	23
Baureihe 44 – die letzten großen Dampflokomotiven der Deutschen Bundesbahn	27
100 Jahre elektrische Eisenbahn	34
Schwierigkeiten mit der „Helene“	41
. . . und mit Bauteilen von M+F vervollständigt	44
Die VI K als H0e-Schmalspur-Spezialität	46
Überraschende M+F-Messeneuheit – elektronisches Langsamfahrgerät PAS	49
Beschriftung von Modell-Lokomotiven	50
Neu von Märklin	51
Neu von Liliput	53
Neu von Roco	53
Im Schatten von Freimann	54
Bücherecke	57
DBC-D Dampfbahnclub	58
M+F als Generalvertreter für Modellbahnzubehör	61
Umbausatz für Feuerwehrfahrzeuge	62

Zu unserem Titelbild:

Noch im Herbst des Jahres 1975 mangelte es im Bw Rheine nicht an Dampflokomotiven der Baureihe 043. **Farbfoto: Obermayer**

Zu unserem Poster:

Die ölgefeuerten Dreizylinder-Maschinen der BR 043 aus Emden und Rheine waren die letzten Dampflokomotiven der DB. Die Aufnahme entstand im Oktober 1975 im Bw Rheine. **Farbfoto: Obermayer**





Bild 2: Heizhaus 1 im Bw Dresden (Altstadt). Die 01 2118 wird auf die Ausfahrt Richtung Dresden Hbf gedreht.

◀ **Bild 1:** (Farbfoto Seite 4): Ein Teil der Mannschaft, die die 01 005 für das Verkehrsmuseum Dresden aufgearbeitet hat.

Farbfoto: M. Weisbrod, Leipzig

Zu unserem nächsten Buch — „Baureihe 01“

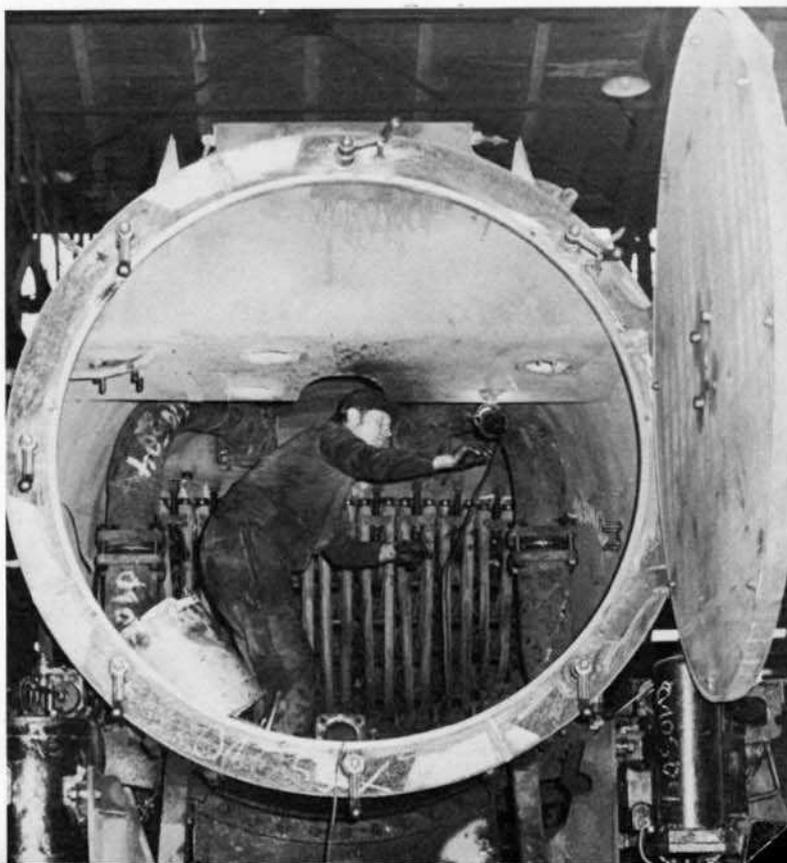
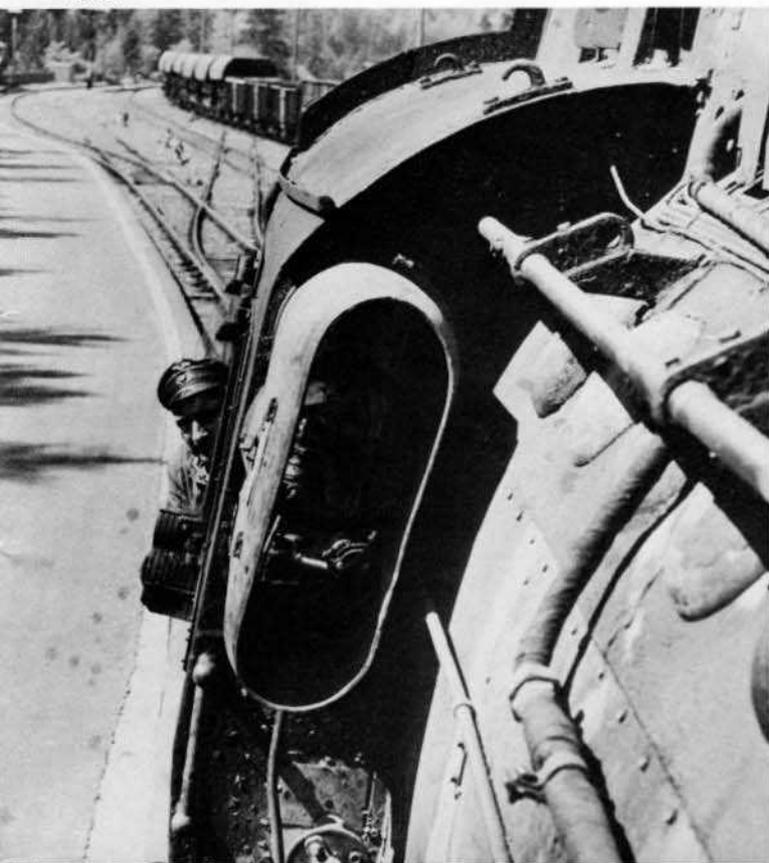
Im Journal 1/79 haben wir Sie, liebe Leser, über das neue Buch „Baureihe 01“ unterrichtet, das im Ost-Berliner Transpress-Verlag

und als Lizenzausgabe bei uns erscheint. Inzwischen wissen wir, daß uns viele Verlage für Eisenbahnliteratur um diesen Titel beneiden,

hätten sie doch gern selbst dieses Werk verlegt, das eine neue Richtung in Sachen Eisenbahnfachbuch verkörpert.

Bild 3: Die 01 526 bei der Lastprobefahrt im Bf Oberhof (Thüringen). Sie hat von Meinungen bis Oberhof einem planmäßigen D-Zug als Schublok gedient und wartet auf die Rückfahrt nach Meinungen. Imposant die große Windstauschute auf der Führerseite mit dem Klarsichtapparat im Stirnfenster. Was man selten so deutlich sieht: die Dachhaken zum Abheben des Führerhauses.

Bild 4: Hier wird die Inneneinrichtung und Größe der Rauchkammer demonstriert. Das obere Drittel wird vom Mischkasten eingenommen. Rechts und links laufen die Einströmröhre vom Heißdampfsammelkasten zu den Schieberkästen. Die senkrechten Rohrleitungen sind die Überhitzer-elemente.



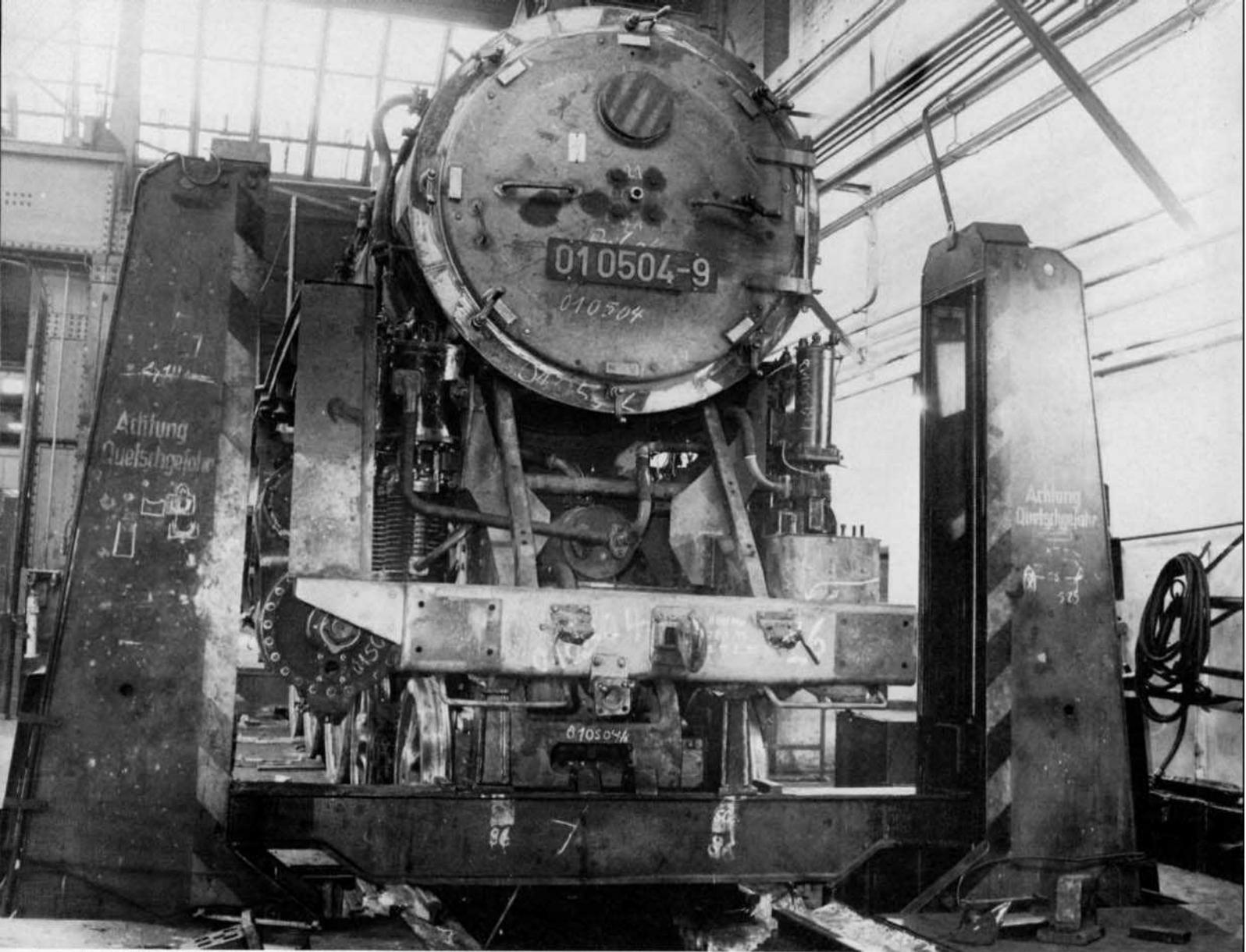


Bild 5: Die 01 0504-9 im Hubstand beim Aufachsen. Frontschürze, Puffer, Windleitbleche und verschiedene andere Baugruppen fehlen noch.

Bild 6: Schweißarbeiten am Leitungssystem der Verbundmischpumpe bei der 01 531.



Bild 7: An der 01 533 vom Bw Saalfeld wird die Doppelverbund-Luftpumpe instandgesetzt.



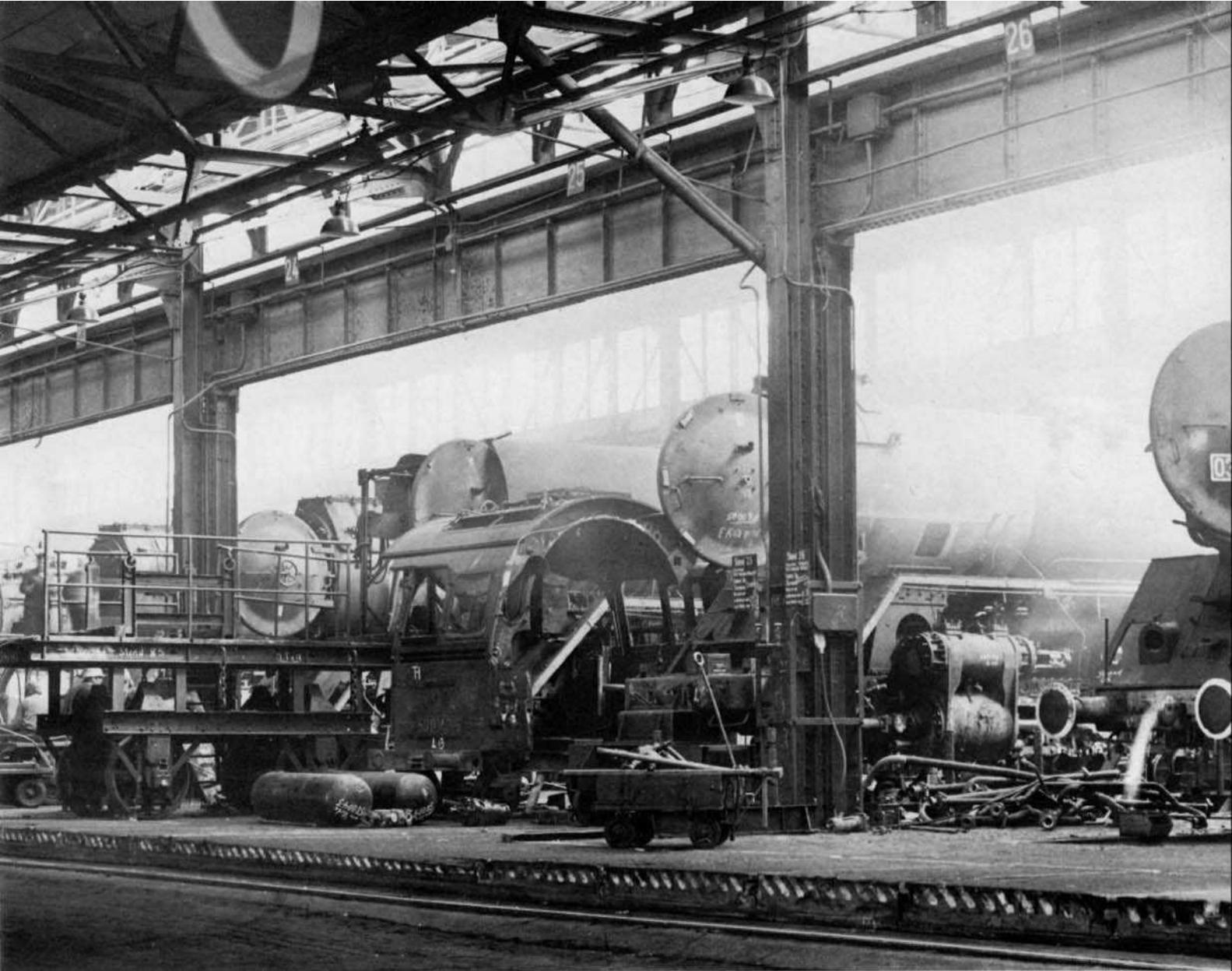


Bild 8: Richthalle des Raw „Helmut Scholz“, Meiningen. Ganz rechts steht eine 03¹⁶. Im Stand 25 wird die ölgefeuerte 50 0043-5 nach der Instandhaltungsstufe L 6 (früher L 3 – Zwischenuntersuchung) aufgearbeitet. Im Stand 24 steht bereits der Wagen, von dessen Plattform aus die Rohre gezogen bzw. eingebaut werden.

Wer geglaubt haben mag, nach zwei in der Bundesrepublik erschienenen Titeln über die Baureihen 01 und 01⁵ gäbe es nichts Neues mehr auf diesem Gebiet zu berichten, wird schon nach dem Lesen des Inhaltsverzeichnisses und nach erstem Durchblättern eines Beseren belehrt.

Wir wollen nicht der Veröffentlichung vorgreifen, aber doch aus der Fülle des gebotenen Materials einige Streiflichter bringen, um Ihnen einen Eindruck zu vermitteln, was Sie u. a. in „Baureihe 01“ von Manfred Weisbrod und Wolfgang Petznick erwartet.

Zweifellos sind die beiden Autoren aus der DDR in besonderem Maße berufen, über „ihre“ Lokomotiven zu schreiben und das Geschriebene auch zu belegen. In einer Broschüre über die Reko-01 (01⁵) der DR wird z. B. behauptet, die Maschine sei nur kurzzeitig vor einem Dynamometerwagen erprobt worden, scheinbar (!) nur, um die Wirkungsweise des Giesl-Ejektors zu studieren, und ein Leistungsdiagramm der BR 01⁵ existiere nicht. Richtig ist an dieser Behauptung nur so viel, daß die 01⁵, speziell die 01 504, keine umfassende Leistungsuntersuchung über den gesamten Geschwindigkeitsbereich erhalten hat.

Doch ist die Maschine sogar mit 16 kp/cm² und 18 kp/cm² Kesseldruck erprobt worden; es ist dabei der stündliche und der spezifische Kohle- und Dampfverbrauch ermittelt worden. Das Buch „Baureihe 01“ belegt das mit entsprechenden Diagrammen der VES-M Halle. Auch wird dargestellt, aus welchen Gründen vom Einbau eines Giesl-Flachejektors bei den anderen Maschinen abgesehen wurde. Es lagen hier Erprobungsergebnisse vor, denn die VES-M Halle ließ sich bei ihren Entscheidungen in erster Linie von Meßergebnissen leiten, erst in zweiter von der Meinung Dr. Giesls. Natürlich existiert auch ein Leistungsdiagramm der Baureihe 01⁵ und ist in unserem Buch nachgedruckt. Es weist für die Reko-01 eine maximale Leistung von 1900 PSe bei 70 km/h aus und von ca. 1770 PSe bei V = 100 km/h. Messungen über den Geschwindigkeitsbereich von 100 km/h hinaus sind nicht vorgenommen worden. Bei der zulässigen Geschwindigkeit von V = 130 km/h hätte die Maschine rechnerisch ca. 1490 PSe geleistet.

Bessere Laufeigenschaften durch höhere Kesselmitte

Ferner waren die Laufeigenschaften der 01⁵ keinesfalls, wie in besagter Broschüre be-

hauptet wird, schlechter als die der Altbau-01, schon gar nicht wegen ihrer höheren Kesselmitte. Wer die Lokomotivgeschichte kennt, wird feststellen, daß die Kesselmitte eben zur Verbesserung der Laufeigenschaften immer höher gelegt wurde. Sie betrug bei der pr. S 4 (BR 13⁵) bei 1980 mm Kuppelraddurchmesser 2500 mm, bei der bayer. S 2/6 (BR 15⁵) 2950 mm, und diese Lokomotive fuhr mit 154,5 km/h immerhin einst deutschen Geschwindigkeitsrekord. Die DRG ging bei der 01⁰⁻² auf 3100 mm, die DR bei der 01⁵ auf 3150 mm. Die amerikanische Class F 7 der „Milwaukee“ z. B. wies eine Kesselmitte von 10' 9" über S0 auf (etwa 3277 mm) und fuhr noch etwas schneller als die 01⁵, nämlich 100 mph (miles per hour).

„Kunibald“ Wagner, der gewiß eine ganze Menge vom Lokomotivbau verstanden hat, verglich einst die Lokomotive mit einem Metronom. Der Zeiger schwinde beim Metronom um so langsamer, je höher das Gewicht sitze. Eine Lokomotive wanke um so weniger, je höher ihre Schwerpunktlage sei. Wenn also behauptet wird, die 01⁵ laufe wegen ihres um 50 mm angehobenen Kessels unruhiger als die Altbau-01, ist man schlicht und einfach Lokführer-Latein aufgefressen. Richtig ist,



daß der Geräuschpegel auf der 01⁵ höher war als bei der 01⁰⁻², resultierend aus einem zu leicht gebauten Führerhaus und anderen der Vibration unterliegenden geschweißten Blechteilen. Und von den Personalen ist hoher Geräuschpegel oft mit schlechteren Laufeigenschaften verwechselt worden.

So räumen Weisbrod und Petznick mit vielen falschen Überlieferungen, mit viel unverstandenen Nachgeschriebenen auf. Noch etwas hebt die „Baureihe 01“ von der bisherigen Eisenbahnliteratur und von erschienenen Lokomotiv-Monographien ab: Es ist das Kapitel über die Arbeit der Ausbesserungswerke. Was dieses Kapitel so lesenswert macht, ist nicht nur die fesselnde Schilderung der Atmosphäre in der Richthalle, sondern auch die genaue Beschreibung des Durchlaufs der 01-Lokomotive durch das Ausbesserungswerk. Ein Schema ordnet die verschiedenen Arbeitsgänge, wie Abbau, Aufarbeitungs-, Aufbau und Erprobungsphasen, so daß auch der Laie ein anschauliches Bild davon bekommt, was sich hinter den Pufferbohlenanschriften L2, L3, oder L4 verbirgt.

Manfred Weisbrod, nicht nur Hauptautor des Buches, sondern auch Autor der meisten Fotos (den Journal-Lesern ist er seit Jahren als Eisenbahnfotograf bekannt), erschließt die Welt des Ausbesserungswerkes dem Leser mit einer Fülle hochinteressanter Fotos. Die hier abgebildeten Bilder stellte uns Manfred Weisbrod zur Verfügung. Es sind ausnahmslos Aufnahmen, die nicht in „Baureihe 01“ enthalten sind.

HM

Ihr H. Merker-Verlag

Bild 9: Keine besonders schöne, aber eine notwendige Arbeit: Löscheziehen bei der 01 512 vom Bw Berlin Ostbahnhof auf der Schlackengrube im Bw Dresden Altstadt. Die Rauchkammertür trägt im unteren Teil eine Betonplatte zum Schutz vor Korrosion.
Alle Fotos: Manfred Weisbrod, Leipzig

Die württ. T 5 – damals in Aulendorf

Nur wenige werden sich noch an das ehemalige Bw Aulendorf erinnern. Für den orts- und streckenkundigen Eisenbahnfreund bildete es einen fast magischen Begriff. Nur sporadisch las man in Veröffentlichungen, daß dieses Bw 1963 im Bw Friedrichshafen aufgegangen ist – wohl auch deshalb, weil Aulendorf abseits der großen Hauptverkehrslinien liegt und nicht mit „Edelrennern“ aufwarten konnte, die das Interesse des Eisenbahnfreunds erregt hätten. Und doch spiegelt sich in der Geschichte des Bw Aulendorf der Lebenslauf einer bestimmten DampflokGattung wider, die diesem Betriebswerk seinen besonderen Reiz gab: Es ist die württembergische T 5. Man möchte fast sagen: Sie war das Markenzeichen von Aulendorf.

Aulendorf, im Herzen Oberschwabens gelegen, erwachte aus seinem Dornröschenschlaf, als die württembergische Südbahn Ulm–Friedrichshafen gebaut wurde. Trotz heftiger Proteste seitens der wirtschaftlich bedeutenderen Nachbarstadt Waldsee wurde der Schienenstrang zum Bodensee durch den wildromantischen Schussentobel gelegt, an dessen nördlichem Eingang Aulendorf liegt. Jedoch erst die Verzweigung der Südbahn ins württembergische Allgäu und nach Westen ins Badische und Hohenzollernsche verhalf

der nun zum Eisenbahnknotenpunkt aufgestiegenen 1 158-Seelen-Gemeinde zu der Bedeutung als „Drehscheibe“ Oberschwabens. Ein wohl einmaliges Novum war die Aufnahme des Flügelrades in das Gemeindewappen im Jahre 1930, womit die wichtige Rolle Aulendorfs als Bahnknotenpunkt auch von amtlicher Seite besiegelt wurde.

Als Mittelpunkt des oberschwäbischen Eisenbahnnetzes wurde dem vergrößerten Aulendorfer Bahnhof auch eine Lokstation hinzugefügt. Während der Staatsbahnzeit unterstand sie der Betriebswerkstätte Ulm, gleichrangig mit den Lokstationen Leutkirch, Wangen und Wurzach sowie den Triebwagenstationen Kißlegg und Saulgau (Benzintriebwagen). Mit dem Übergang der Württembergischen Staatseisenbahnen in die Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft am 1. April 1920 wurde aus der einfachen Lokstation ein selbständiges Bahnbetriebswerk, dem die oben erwähnten Lokstationen angegliedert wurden. Das Einsatzgebiet der in Aulendorf beheimateten Maschinen erstreckte sich über ganz Oberschwaben:

Hauptbahnen:

Sigmaringen – Herbertingen – Riedlingen
Herbertingen – Aulendorf – Kißlegg – Leut-

kirch – Isny

Kißlegg – Wangen – Hergatz
Leutkirch – Memmingen

Nebenbahnen:

Roßberg – Wurzach
Altshausen – Pfullendorf
Laupheim-West – Schwendi

Aulendorf – „Mülleimer“?

Bis Mitte der zwanziger Jahre setzte sich der Einsatzbestand des Bw Aulendorf aus einem bunten Haufen württembergischer Länderbahn-Klassen zusammen, die sich auf den zweitrangigen Haupt- und Nebenstrecken in Oberschwaben ihr Gnadenbrot verdienten. Fast jede Lokomotivgattung der sehr umbaufreudigen Württembergischen Staatseisenbahnen gab sich in Aulendorf ein Stelldichein: Von der Fc über die Fa bis zu den Schnellzugveteranen der Klasse Ac war alles vertreten, was einstmalig auf den Hauptstrecken Rang und Namen hatte, aber den gestiegenen Anforderungen nicht mehr genügte. Aulendorf war sozusagen der „Mülleimer“ des Betriebsmaschinendienstes in Württemberg.



Bild 1: 75 008, aufgenommen 1949 in Wangen.

Foto: Sparapani, Wangen



Bild 2: Die Besatzung der letzten 75er-Fahrt. Der Herr im Zylinder ist Oberlokfürer Wirsum, der sich gleichzeitig mit seiner geliebten Maschine „aufs Altenteil“ zurückzog.

Foto: Nann, Aulendorf

Daß dies so war, lag einerseits an den geringen Anforderungen der Linien in Oberschwaben in bezug auf Zuggewicht und Geschwindigkeit; andererseits war der Oberbau auf diesen Strecken in einem recht miserablen Zustand, an dem auch die Reichsbahn nicht viel ändern konnte. Die einsetzende Industrialisierung des Allgäuer Raumes ließ das Verkehrsaufkommen in den zwanziger Jahren kräftig in die Höhe schnellen, wodurch die altersschwachen Dreikuppler hoffnungslos überlastet wurden. Außerdem forderten die Anrainergemeinden eine Beschleunigung des Personenverkehrs, sprach man doch im ganzen „Ländle“ davon, daß die Allgäuer Züge die langsamsten in ganz Württemberg wären. Es bedurfte also einer durchgreifenden Erneuerung des Lokbestands, sollten die anrollenden Aufgaben auch bewältigt werden.

Die Württembergische Staatsbahn hatte zwar mit der Klasse T 5 (ab 1910) eine ausgezeichnete Personenzuglokomotive beschafft, die jedoch vorerst auf den Stuttgarter und Freudenstädter Raum konzentriert wurde. Hier wurde sie sogar im Schnellzugdienst zwischen Stuttgart und Immendingen mit Erfolg eingesetzt, doch ihr Hauptrevier waren der Stuttgarter Nahbereich und die württembergischen Strecken im Schwarzwald.

Die große Wende kam 1928 mit der Zuteilung der Einheitsloks der Baureihe 24 an das Bw Freudenstadt, das die Loks 24 021–030 und 062/063 fabrikneu erhielt. Die freigewordenen T 5 versetzte man nach Aulendorf, so daß bis 1930 die Loks 75 001–013 hier eine neue Heimat fanden. Weitere Zuteilungen ergaben sich infolge der Ausmusterung der Adh des Bw Friedrichshafen, deren Züge auf der Allgäubahn von der T 5 übernommen wurden, so daß bis 1940 17 T 5 in Aulendorf heimisch wurden. Die Baureihe 75 sollte bis 1963 das Bild der Zugförderung in Oberschwaben bestimmen.

Oberschwäbische Universalloks

Eigentlich für den Personenzugdienst konzipiert, übertrug man ihr in Aulendorf auch die Beförderung von Güterzügen. Planmäßig setzte man sie vor dem Nahgüterzugpaar 9310/9319 Aulendorf – Mengen und vor dem Eilgüterzug 6288 Memmingen – Aulendorf ein – mit vollem Erfolg, wie sich alte T 5-Personals erinnern. Die 75er war praktisch die Universal-Lokomotive in Oberschwaben, denn auch der Rangierdienst war ihr nicht

fremd. In Aulendorf wurden 1930 im Rangierplan fünf Loks eingesetzt, von denen eine für die Übergabefahrten zur Torverladestelle Herdtle im „Aulendorfer Tann“ zuständig war. Auch in Leutkirch war eine T 5 mit Rangieraufgaben ausgelastet, desgleichen in Wangen. In Mengen, dem großen Güterverteiler Oberschwabens, verrichteten zwei Maschinen die Arbeit im Ablaufberg. Fast alle von der Reichsbahn übernommenen 75er liefen irgendwann einmal von Aulendorf aus ins Oberschwäbische, und nur wenige hatten keine Gelegenheit, Allgäuer Boden zu befahren. Der Aulendorfer T 5-Bestand wurde bis 1944 beständig aufgestockt, nicht zuletzt wegen der verschiedenen Munitionsanstalten, die sich über den ganzen oberschwäbischen Raum verteilten.

Der Lokbestand an verschiedenen Stichtagen:

1. 12. 1931	13 Loks
31. 12. 1940	17 Loks
31. 12. 1946	24 Loks
31. 12. 1948	24 Loks
1. 7. 1950	23 Loks
1. 6. 1955	19 Loks

Die hohen Zahlen in den ersten Nachkriegsjahren trügen auf den ersten Blick: Zahlreiche



Bild 3: 75 014 in Wangen, Winter 1949/50. Hinter der Lok ein typischer württ. 3.-Klasse-Personenzug. Diese Wagen bestimmten bis Mitte der sechziger Jahre das Bild der Personenzüge auf der Allgäubahn. Von den beiden Frühstückenden ist die rechte Person Herr Kastelberger, heutiger Fahrdienstleiter von Wangen. **Foto: Kastelberger, Wangen**



Bild 4: 75 011 mit GmP Roßberg—Bad Wurzach am 2. April 1959.

Foto: Dr. Brüning, Bruchköbel

Maschinen waren durch Feindbeschuß beschädigt abgestellt und warteten auf Aufnahme ins AW.

Nach Überwindung der schwierigen Nachkriegszeit erreichte die Geschichte der württembergischen T 5 ihren eigentlichen Höhepunkt Mitte der fünfziger Jahre. Aulendorf wurde nach dem Zweiten Weltkrieg der Französischen Zone zugeschlagen worden und gehörte somit zur „Betriebsvereinigung der Südwestdeutschen Eisenbahnen“. Der Mangel an gut erhaltenen, leistungsfähigen Lokomotiven für schnellfahrende Züge machte sich nach der Wiederherstellung des Eisenbahnnetzes und dem weiteren Ausbau des Fahrplans empfindlich bemerkbar.

Eilzüge über Steilrampen

Die Schnellzugmaschinen der C-Klasse benötigte man im Schnell- und Eilzugdienst auf der Südbahn, so daß für die neu eingelegten Eilzüge Aulendorf – Tübingen die Wahl auf die T 5 fiel. Offenbar hatte sich ein Zugförderungsdezernat an die Leistungen der 75er in ihren „Jugendjahren“ erinnert, als sie zur Beförderung von Schnellzügen auf der Gäubahn herangezogen wurde, was sie auch anstandslos bewältigt hatte. Auf jeden Fall herrschte im Bw Aulendorf helle Aufregung, als bekannt wurde, daß im neuen Fahrplan die Tübingen Eilzüge mit der T 5 bespannt werden sollten. Man hatte sich damit abgefunden, daß die leichten Züge auf den Nebenbahnen im Allgäu die richtige Kost für die schon etwas angejahrten 75er waren. Aber einen Eilzug mit der T 5 über eine Steilrampe 1 : 45 zu bringen, da schüttelten selbst in Ehren ergraute T 5-Leute den Kopf. Doch lassen wir den heutigen

Außenstellenleiter in Aulendorf, Herrn Leser, schildern, was sich damals in Aulendorf zgetragen hat:

„Die T 5, das war wirklich eine herrliche Lok; gerade richtig für die Züge mit drei bis sechs Wägelchen ins Allgäu. Aber als mir gesagt wurde, daß wir mit unseren T 5 die Tübingen Eilzüge befördern sollten, da ist mir doch etwas mulmig geworden. Ich war 1950 noch als Heizer tätig und wußte, daß die angejahrten Maschinen auf Überlast empfindlich reagierten. Besonders auf der Roßberger Steige nach Wurzach, die mit 1 : 35 eine ganz schöne Rampe bildet, waren die schweren Züge für die Wurzacher Glasfabrik bei allen Personal gefürchtet. Und jetzt auch noch der Eilzug – das war einfach zu viel. Mein Lokführer befürchtete das Schlimmste. Natürlich, wie der Zufall so mitspielt, waren wir denn auch gleich bei der ersten Eilzugfahrt nach Tübingen dabei.

Vor der Abfahrt in Aulendorf sahen wir die Lok noch einmal ‚bis zur letzten Schraube‘ gründlich durch. Besonders die Lagerschmierung lag mir am Herzen, denn das Öl der letzten Lieferung war nicht gerade das beste gewesen. Die Dampfdruckanzeige stand im roten Bereich, als wir die Ausfahrt Aulendorf Richtung Altshausen hinausdampften. Über Saulgau, Herbertingen und Sigmaringen ging die Fahrt planmäßig weiter ins Hohenzollernsche. Nachdem wir Ebingen verlassen hatten, ging's das langgezogene Gefälle nach Balingen hinunter. Dabei rutschte mir das Herz langsam, aber sicher in die Hosentasche, denn ich mußte immer denken: ‚Des Loch komma mir nia und nimmer mehr nauf.‘ Auch mein Meister runzelte bedenklich seine Stirn und sagte auf gut schwäbisch: ‚Wenn i den

verwisch, der uns des eibrockt hot, den steck i auf d'r Stell ins Feierloch.‘

Dampf im Überfluß

In Tübingen angekommen, wurde die Lok gewendet und der Kohlevorrat kräftig aufgestockt. Mit viel Liebe und Geduld pflegte ich mein Feuerchen, und eine halbe Stunde vor der Abfahrt hatten wir so viel Dampf, daß die T 5 jeden Augenblick abgeblasen hätte. Als wir vor den Aulendorfer Eilzug setzten, stand das Manometer schon längst im roten Bereich, und der Zeiger kletterte immer noch bedrohlich auf den Höchstdruck zu. Ich öffnete den vorderen Hahn zur Heizleitung, ließ über alle möglichen Gerätschaften Hilfsdampf ab, aber es half nichts. Eine halbe Minute vor der Abfahrt entwich mit Donnergetöse der Überdruck am Bahnsteig, worauf ich natürlich gleich eine kleine ‚Meinungsverschiedenheit‘ mit der Aufsicht hatte.

Inzwischen versetzte mein Meister das Bw Tübingen in Rage, denn er rannte von einer Dienststelle zur anderen und klagte jedem sein Leid. Auf seine typisch derbe Art machte er seinem Unfriedens Luft: ‚Ihr send jo alle verrückt, mit n'r Te Fenf an Eilzug noch Ebinga fahra, des kann doch net guat ganga. Ihr könnt glei an Vorspann oder a Schiebelok beistella lassa, alloi schaffe mir die Sctieigung noch Ebinga niamols.‘ Nachdem er so ‚seinen Dampf abgelassen‘ hatte, kehrte er wutentbrannt zur Lok zurück.

Ausfahrt Hp2, Achtungspfeiff der Aufsicht, der ‚Fliegenbätscher‘ ging in die Höhe – und langsam schlichen wir mit donnernden Schlägen durch das Weichengewirr von Tübingen hinaus. Bis Balingen ging es recht ordentlich

Bild 5: Gleichfalls 75 011 mit ihrem GmP im Stellstreckenabschnitt (1 : 35) zwischen Roßberg und Wurzach. Beachtenswert der alte württ. Neigungsanzeiger links von der Lok. **Foto: Dr. Brüning, Bruchköbel**



Bild 6: 75 042 bei ihrer letzten Fahrt mit dem Personenzug 4545 Sigmaringen—Aulendorf nach der Ankunft in Aulendorf. **Foto: Nann, Aulendorf**

