

# eisenbahn Modellbahn magazin

jetzt mit **Eisenbahn  
JOURNAL**

## DB-Baureihe 043



Darum blieben die Öl-„Jumbos“ so lange unersetzlich

# Eine Baureihe, vier Konstruktionen: Technik, Einsatz und Modelle der **E 69**

EUR 8,60 (A) · SFr 12,50 (CH) · EUR 9,20 (B, LUX) · EUR 9,50 (NL) · DKR 84,95 (DK)



## Spannende Nebenbahn-Spitzkehre



Bahnhof Schliersee mit Gleisplan und Anlagen-Vorschlag für die Epoche III

## Klassiker im Vergleich

H0-Modelle des TEE-RAm/DE DR- & DB-Impressionen Heimanlagen in H0 und Spur 1

## Bahnhof Filisur der RhB

Viel Betrieb mit Urlaubsflair

## Berlin – Ostsee mit dem SVT

So setzte die DR den „Görlitzer“ im Sonderverkehr ein



Unser H0-Clubmodell 2021

## Die leistungsstarke Design-Ikone



Das Lüfterrad des Kühlsystems ist beim Modell digital schaltbar und der Sound zu hören.



### Der Versuchs-VT

Ein absolutes Unikat bildet der leistungsstarke Schlepptriebwagen VT 92 501, den die junge Bundesbahn im Juni 1951 in Betrieb nahm. Sein stromlinienförmiger Aufbau wurde zum Vorbild für alle Triebwagen des ersten Neubauprogramms der Deutschen Bundesbahn.

#### Auf einen Blick:

- Der Dieseltriebwagen Baureihe VT 92.5 als detailreiche Neukonstruktion.
- Fahrgestell und Aufbau des Dieseltriebwagens weitgehend aus Metall.
- Führerstand-, Gepäckraum-, Gang-, WC-, Schlafabteil- und Spindraum-Beleuchtung digital schaltbar.
- Beidseitig stromführende Kurzkupplungen.
- Als H0 Modell in bewährter Märklin-Qualität erstmalig umgesetzt.

**Bestellschluss 14. August 2021.**

**Werden Sie jetzt Clubmitglied und sichern Sie sich neben vielen Sonderleistungen auch dieses absolute Unikat für Ihre Anlage.**

**QR-Code scannen, im Club anmelden und den Bestellschluss nicht verpassen.**



**märklin**  
H0

Wechselstrom



**39692 Dieseltriebwagen Baureihe VT 92.5**

€ 399,-\*



Gleichstrom



**25692 Dieseltriebwagen Baureihe VT 92.5**

**TRIX**  
H0



€ 399,-\*

# 30 Jahre an Ihrer Seite

Als im vergangenen Jahr die Verlagsgruppe Bahn eine neue Zukunft im Verlagshaus GeraNova | Bruckmann fand und *eisenbahn magazin* somit die Tradition von *Eisenbahn Journal* fortführt, schloss sich für mich ein Kreis im persönlichen Werdegang: Als gelernter „DDR-Journalist“ suchte ich zur „Wendezeit“ Anfang der 1990er-Jahre ein neues Betätigungsfeld und landete – einem Inserat im *EJ* folgend – beim Merker Verlag. So sehr mir die Arbeit in Fürstfeldbruck gefiel, gelang es nicht, mit der Familie in Bayern Fuß zu fassen. Als mich *em*-Chefredakteur Joachim M. Hill und *em*-Modellbahnredakteur Gernot Balcke während der Spielwarenmesse Nürnberg 1991 ziemlich couragiert bei Hermann Merker abwarben, wurde mir bewusst, wie überschaubar und vertraut, ja mitunter sogar ein bisschen familiär diese Branche ist. Schon im April wechselte ich nach Düsseldorf zu *alba*; im Oktober stand ich das erste Mal im Impressum. Rund dreißig Jahre ist das her ...

Was mir am *EJ* und schon an dessen Vorgänger-Magazin *M+F Journal* immer besonders gefiel, waren die üppig illustrierten und seitenlangen Anlagenporträts und der sich daraus bereits früh entwickelnde Anlagen-Wettbewerb mit Leser-Einsendungen ganz unterschiedlicher Couleure. Aktuell verfolgen wir den 13. Wettstreit dieser Art, dessen „Finale“ wir Ihnen mit den Abstimmungsergebnissen der Leserjury auf Seite 68/69 dieser Ausgabe präsentieren. An dieser Stelle schon einmal mein persönlicher ausdrücklicher Glückwunsch allen Gewinnern und Platzierten!



Berno Wiesmüller

**Peter Wieland hat den Fahrplan jederzeit im Blick – sowohl an seiner FREModul-H0/H0e-Anlage (hier 2004 zur Messe Bremen) als auch seit nunmehr 30 Jahren bei der *em*-Redaktionsarbeit**

Dass man auch auf ganz kleiner Fläche Bemerkenswertes bauen und seinem Modellbahnhobby fröhnen kann, davon können Sie sich auf den diesem Heft beigelegte Extraseiten überzeugen. Im Rahmen dieser Sonderbeilage präsentieren wir die Arbeiten der Teilnehmer an unserem 9. Dioramenbau-Wettbewerb. Zehn Jugendliche und 39 Erwachsene sind unserem Aufruf vom November 2020 gefolgt und haben ihre 30 mal 15 Zentimeter messenden Schaustücke eingesandt. Unser eigentlicher Plan, sie im Frühjahr 2021 auf der Dortmunder „Intermodellbau“ auszustellen und traditionell die Messebesucher über die Sieger abstimmen zu lassen, wurde pandemiebedingt durchkreuzt. Stattdessen dürfen nun Sie, liebe Leser, Jury sein und online oder mit einge-

sandtem Coupon (Seite 13/14 der Beilage) Ihr Votum abgeben. Doch Vorsicht: Die Wahl wird nicht einfach! Es erwartet Sie ein hohes modellbauerisches Niveau und originelle, teils sogar amüsante Motivideen!

Dass die Kreativität unter unseren Lesern kaum Grenzen kennt, haben uns die beiden Wettbewerbe deutlich gezeigt. Spannend in diesem Zusammenhang: Während in den vergangenen Monaten die öffentlichen Aktivitäten pandemiebedingt zurückgefahren wurden, nahmen sie in den Hobby-Werkstätten merklich zu. Die Modell-

bahn erfuhr zuletzt einen richtigen Aufwind, den Händler wie Hersteller zu spüren bekamen. Sind auch Sie – alleine, im Team oder gar im Verein – ein neues Anlagenprojekt angegangen? Oder haben Sie endlich einen lange geplanten Umbau oder Ausbau Ihrer Anlage vollzogen?

Ich würde mich freuen, von Ihnen zu erfahren, was die Monate des gesellschaftlichen Stillstands hervorgebracht haben. Denn ich möchte natürlich auch in den kommenden Jahren an Ihrer Seite zeigen, welche sehenswerten Projekte in Kellern, Hobbyräumen und auf Dachböden entstanden und entstehen. Ich freue mich auf Nachricht an [peter.wieland@geramond.de](mailto:peter.wieland@geramond.de)!

**Peter Wieland, Modellbahn-Redakteur**



**Entdecken Sie  
„Die Vitrine“  
für Modelleisenbahnen!**

**Besuchen Sie direkt unseren  
Onlineshop [www.train-safe.de](http://www.train-safe.de)**

**HLS  
BERG**  
GmbH & Co. KG

**HLS Berg GmbH & Co. KG**  
Alte Eisenstraße 41, D-57258 Freudenberg  
Telefon +49 (0) 27 34/4 79 99-40  
Telefax +49 (0) 27 34/4 79 99-41  
Vertretungen: Holland - [info@train-safe.nl](mailto:info@train-safe.nl)  
Schweiz - [info@train-safe.ch](mailto:info@train-safe.ch)  
[info@train-safe.de](mailto:info@train-safe.de), [www.train-safe.de](http://www.train-safe.de)

# MURNAU



Die „Dicke“ und eine der Zwillingsschwestern im Juli 1978 in Murnau; sehr gut erkennt man das im Vergleich zur deutlich zierlicheren 169 003 viel wuchtigere Aussehen der 169 005

## 10–20 Im Fokus: DB-Baureihe E 69



O-, HO-, N- und Z-Modelle verschiedener Hersteller zur Baureihe E 69/169

Oliver Strüber

Dr. Brian Rampe

### ■ Im Fokus

- 10 Ellok-Zwerge aus dem Ammertal**  
Sie zählen zu den populärsten deutschen Elloks. Ursprünglich von der Lokalbahn Aktien-Gesellschaft für deren Strecke Murnau – Oberammergau beschafft, gingen sie 1938 als Baureihe E 69 an die DRG und blieben bis zu Bundesbahn-Zeiten ihrer Heimat treu
- 18 Minibügeleisen in großer Vielfalt**  
Klein und kompakt und trotzdem überaus interessant – und so ist es kein Wunder, dass Modelle der E 69/169 inzwischen in allen Nenngrößen erhältlich waren oder sind

### ■ Eisenbahn

- 6 Mein kleines Urlaubsparadies**  
Zum Ort Filisur mit seiner Station der Rhätischen Bahn entwickelte Michael Hafenrichter eine besondere Verbindung
- 24 Bild des Monats**  
Holzverkehr mit nostalgischem Flair auf der Bahnstrecke Gemünden – Bad Kissingen

- 26 Entlang der Schiene**  
Aktuelle Meldungen vom Eisenbahn-Geschehen in Deutschland, Europa und aller Welt
- 38 Verstärkte „Jumbos“**  
Die ab 1968 als Baureihe 043 bezeichneten Öl-44er der DB waren echte Kraftpakete und beherrschten den Güterverkehr auf vielen Mittelgebirgsstrecken. Sie blieben bis zum Ende der Dampflokzeit unentbehrlich und leisteten Erstaunliches
- 46 Momente**  
Fast wie früher: Die ehemalige Ulmer 215 001 am Kieszug Rossberg – Kressbronn
- 48 Im „Görlitzer“ an die Ostsee**  
Die Reichsbahn setzte die komfortablen Ferntriebzüge der Baureihe SVT 175 in den 1980er-Jahren im Sonderzugverkehr ein. Häufig führten diese Reisen an die Ostsee
- 51 Der besondere Zug**  
Expressgut im Sandwich konnte man 1981 noch zwischen Niebüll und Flensburg erleben

- 52 Spitzkehre mit viel Betrieb**  
Bis heute müssen Züge auf der Strecke Holzkirchen – Bayrischzell im Bahnhof Schliersee die Richtung wechseln. Mit seinen Anlagen und seinen abwechslungsreichen Betriebsabläufen liefert der Spitzkehrenbahnhof eine tolle Vorlage für die Modellumsetzung

### ■ Modellbahn

- 60 Dampflokom 39127 von Rivarossi**  
1922 kam die preußische Gattung P 10 auf die Gleise. Erst 54 Jahre später folgte das erste vorbildgetreue HO-Modell

### Service

- 37 Buch & Film
- 88 Leserbrief
- 100 Termine/TV-Tipps
- 102 Kleine Bahn-Börse
- 102 Fachgeschäfte
- 105 Veranstaltungen
- 114 Vorschau/Impressum



Michael Schwindkowski

**48-50** Erinnerungen an den SVT 175 im Sonderverkehr



Werner Ballmann

**92-98** TEE-Triebzüge SBB-RAm und NS-DE in HO von Märklin und Roco im Test



MKL

**108-113** Was in 1:32 zu Hause möglich ist, zeigt unser Heimanlagen-Porträt

**52-59** Der Bahnhof Schliersee als tolle Vorlage für die Modellbahn



Stefan Wittich



MM

**80-82** Spitzbunker aus Kriegszeiten als Modelle für Bahnhofs- und Bw-Anlagen

Egon Pempelforth

**38-45**

Die ölgefeuerten Baureihe 043 leistete Beeindruckendes bei der Deutschen Bundesbahn



**64** Stichstrecke im Dreiländereck

Diese HO-Anlage hat Vorbildcharakter, zeigt Motive einer ehemaligen Reichsbahn-Strecke des Vogtlandes und entführt uns in die DDR-Zeit im Übergang der Epochen III und IV

**68** Bw-Themen begeisterten

Die Leserjury hat entschieden: Bw-Szenen erreichten beim 13. Anlagenwettbewerb von EISENBAHN JOURNAL Rang eins und zwei

**70** Neu im Schaufenster

Die Modellbahnindustrie gönnt sich keine Sommerpause, was sich an der Vielzahl von Fahrzeug- und Zubehör-Neuheiten zeigt

**80** Spitzbunker an Bahnhöfen

Die Reichsbahn ließ ab 1936 markante Bunker in Ausbesserungswerken und auf Bahnhöfen errichten. Einige sind als Modelle erhältlich

**83** Lackausbesserungen an Loks

Unsere Serie zu Fahrzeugumbauten befasst sich mit der fachgerechten Restaurierung farbgeschädigter Dampflokomotive

**86** Bluetooth-Analogregler

Analoge Fahrregler sind heutzutage selten neu am Markt zu finden, obwohl sie noch bei vielen Nutzern begehrt sind. MD-Electronics hat diese Lücke erkannt und gefüllt

**90** Pro & Contra Analogbetrieb

Während einige eine Lanze für den Fortbestand des Analogbetriebes brechen, stellen andere die Vorteile des Digitalbetriebes heraus. Welcher Meinung schließen Sie sich an?

**92** TEE-Triebzüge im HO-Test

Dem komplett neu konstruierten HO-Triebzug SBB-RAm von Märklin/Trix stellen wir die 2019 wiederaufgelegten DE-Garnitur der NS von Roco gegenüber

**106** Ausflugsbahn am Kraftwerk

Fantasievolle HO-Heimanlage mit Regelspurvoal und zwei originellen Bergbahnen

**108** Von Harderberg in die weite Welt

Wer die Nenngröße 1 favorisiert, belässt es meist bei einer Fahrzeugsammlung. Doch unser Beispiel zeigt, dass selbst begrenzte Möglichkeiten einen regen Bahnbetrieb gewährleisten

*Titelbild: Fünf Elloks in vier Grundbauarten umfasst die Baureihe E 69/169, die über Jahrzehnte hinweg den Nahverkehr im Ammertal bewältigte. Sämtliche Loktypen gibt es auch im Maßstab 1:87*



Oliver Strüder



■ RhB-Station Filisur

## Mein kleines *Urlaubsparadies*

*Seit etwa einem Vierteljahrhundert besucht Michael Hafenrichter die Schweiz. Zu einem Ort zieht es ihn dabei ganz besonders: Filisur mit seiner Station der Rhätischen Bahn. Gründe dafür gibt es gleich mehrere*

*Im Herbst 2011 macht ein „Bernina-Express“ in Filisur Station. Die Zuglok, ein Allegra-Triebzug, hat schon das Interesse einer jungen Fotografin gefunden ...*

**E**s begann im Spätsommer 1996. Der große Jahresurlaub im September stand bevor und der Eisenbahnfotograf in mir suchte ein Ziel. Außerhalb Deutschlands sollte es sein. Die Wahl fiel auf den Nachbarn im Süden, die Schweiz.

Nachdem ich einschlägige Literatur durchstöbert und Streckenkarten studiert hatte, entschied ich mich für Graubünden und das Berner Oberland. Ende September steuerte ich zielstrebig die Albulalinie der Rhätischen Bahn (RhB) an. In Bergün schien auf den ersten Blick alles zu passen. Ein Hotel in unmittelbarer Stationsnähe mit freien

Zimmern, halbwegs moderaten Preisen sowie dem legendären RhB-„Kroki“, der Krokodil-Ellok Ge 6/6 ' 407, als Denkmal fast direkt vor der Eingangstür: Das wurde meine erste Wahl.

### **Eine liebenswerte Eisenbahnwelt**

Die nächsten eineinhalb Wochen waren schier überwältigend. Ich bin wohl die halbe Zeit mit vor Staunen offenem Mund und großen Augen durch die Lande gefahren. Diese Landschaft, diese Eisenbahnstrecken haben alles bisher Gesehene getoppt. Zuerst konnte ich mir überhaupt nicht vor-

stellen, dass Züge diese Berge bezwingen. Die kommen da nie hoch. Doch, sie kommen!

Bei den vielen Fahrten mit der „kleinen Roten“, wie die RhB liebevoll genannt wird, stach mir immer wieder die Station Filisur ins Auge. Wegen der abzweigenden Strecke von und nach Davos gab es dort mehr Betrieb als in Bergün. Jede volle Stunde trafen sich drei planmäßige Reisezüge, Güterwagen und vereinzelt auch Kurswagen wurden munter zwischen ihnen hin- und her manövriert. Die Station war mit reichlich Bahnpersonal ausgestattet, es gab niedrige, unscheinbare Perrons und überall



Michael Hafenrichter (6)

*Noch etwas mehr Idylle bot der Bahnhof im Frühjahr 2002 mit alten Bahnsteigen, Gepäckkarren, Stations-  
traktor (r.). Wenig später ließ die „kleine Rote“, sprich die RhB, die Anlagen modernisieren*

Zur Person

### Der Autor

**M**ichael Hafenrichter, Jahrgang 1959, ist seit 1976 Eisenbahner und arbeitet zurzeit bei DB Cargo. Für die Eisenbahn begeistert er sich seit frühester Jugend. Seit Ende der 80er-Jahre haben es ihm besonders die Alpenländer Österreich, Schweiz sowie das italienische Südtirol angetan. In den letzten Jahren verschob sich sein hobbymäßiger Fokus aber immer weiter von der Eisenbahn-Fotografie hin zur Lok-Statistik.



Patrick Paulsen

*Der Traum jedes „Eisenbahnarren“: Vom Schlafzimmer des  
Hotels aus hat man das Geschehen am Bahnhof im Blick (Mai 2010)*



standen Gepäckkarren herum. Gute alte intakte Eisenbahnwelt halt. Zugfahrten wurden (und werden bis heute) lautstark durch die drei Stationsglocken angekündigt, Idylle pur. Und nicht zuletzt war da ein Hotel direkt am Perronende, dessen Zimmer so gut wie alle mit Bahnblick ausgestattet waren. Das nächste Mal quartierte ich mich dort ein.

So kam es, dass 1999 das Hotel Grischuna samt angrenzender Station Filisur zu meinem Lieblingsplatz im Bahn-Reiseland Schweiz geworden ist. Gut, ganz so idyllisch wie vor der Jahrtausendwende ist es in Filisur inzwischen nicht mehr,

*Winterstimmung in Filisur:  
Vorbei am – wortwörtlichen  
– Bahnhofshotel fährt  
der IR St. Moritz – Chur ein*



die Zeit blieb auch dort nicht stehen. Die Perron- und Gleisanlagen wurden 2003/2004 gründlich umgebaut, um den Vorschriften für barrierefreien Zugang gerecht zu werden. Die Station ist seit Jahren personell unbesetzt, Rangierbewegungen gibt es kaum mehr, für Stationstraktoren gilt das Gleiche.

### ... mit interessantem Zugbetrieb

Liebenswert bleibt der Ort aber allemal, schon allein wegen des Zugbetriebs. Wie gehabt gibt es zur vollen Stunde zwischen 8 und 21 Uhr in Filisur ein volles Haus; alle drei Bahnsteiggleise sind dann besetzt. Zuerst erscheint der kurze Wendezug aus Davos, die meisten seiner Fahrgäste fahren anschließend mit den Albula-Interregiozügen Richtung Landquart/Chur oder Samedan/St. Moritz weiter. Diese Züge treffen fast gleichzeitig in der Station ein und setzen nach

kurzem Aufenthalt ihre Fahrt fort. Der Zug Richtung Davos wartet derweil noch ein oder zwei Minuten, bis auch die letzten Fahrgäste umgestiegen sind. Nach diesem Stelldichein kehrt Ruhe ein, aber nicht vollständig. Zwischendurch kommen die Panoramazüge mit den mehr als klangvollen Namen „Bernina-Express“ und „Glacier-Express“ vorbei. Vor allem der Glacier-Express der Relation St. Moritz – Zermatt, der je nach Jahreszeit unterschiedlich häufig verkehrt, zieht die Blicke auf sich. Der Bernina-Express von Chur/Davos nach Tirano steht demgegenüber ein bisschen im Schatten, seine Fahrtroute verläuft aber genauso spektakulär. Neben den Personenzügen erlebt man in Filisur noch ungefähr ein knappes Dutzend werktäglicher Güterzüge, die – ebenfalls saisonal bedingt – zum Teil beachtliche Längen erreichen und zur Versorgung des Engadin beitragen.



## Mehr zum Thema Schweiz

Um die Besonderheiten der Eisenbahn im Alpenland geht es auch in der Bahn Extra-Sonderausgabe „Bahn-Sehnsuchtsland Schweiz“, die am 7. Juli 2021 erscheint.

Themen des Heftes sind unter anderem:

- Die Gotthard-Bahn gestern und heute: vom Quantensprung der Elektrifizierung zum Quantensprung der „Flachbahn“
- Der Eisenbahnknoten Brig: der Bahnhof an Lötschberg- und Simplonstrecke früher und heute



- Auf Meterspur durch die Zentralalpen: die Matterhorn-Gotthard-Bahn und ihre Vorläufer
- 150 Jahre Vitznau-Rigi-Bahn: Europas erste Bergbahn feiert Jubiläum
- Termine und Tipps für diesen Sommer: die Reisemöglichkeiten und Veranstaltungen bei SBB, BLS, RhB und vielen mehr

Das Heft umfasst 100 Seiten sowie ca. 150 Abbildungen und ist im Handel bzw. unter [verlagshaus24.de](http://verlagshaus24.de) erhältlich.

ISBN 978-3-95613-145-5

An Fahrzeugen gibt es im Reisezugverkehr fast nur noch die RhB-Elloks der Reihen Ge 4/4" und 4/4'" sowie die Allegra-Triebwagen zu sehen. Den Güterverkehr beherrschen wie gewohnt die schweren Ellok-Sechssachser Ge 6/6". Auch wenn die Fahrzeugvielfalt damit fast verschwunden ist, mit dem dichten und trotz allem immer noch abwechslungsreichen Verkehr kann Filisur dem Eisenbahnfreund unverändert gefallen.

### Hervorragende Rahmenbedingungen

Zu dem Erlebnis tragen natürlich die „Rahmenbedingungen“ ganz erheblich bei. Die großartige Gebirgslandschaft rund um Filisur sorgt für Urlaubsstimmung und lädt zu Entdeckertouren mit der RhB ein. Aber auch für den, der bei schönem Wetter im Außenbereich des Bahnhofbuffets den Betrieb verfolgt, gibt es Bahnromantik pur. Wenn die Stationsglocken mit hellem Klang die Züge ankündigen, wenn die Triebfahrzeuge mal leise, mal lauter surrend aus dem Bahnhof in die Bergwelt entschwinden, wenn man vielleicht noch Züge bei einbrechender Dunkelheit erlebt – dann ist der harte Alltag daheim weit, weit weg. Schade, dass der Urlaub nicht ewig dauert. *Michael Hafenrichter*



*Jeder Zug wird mit den mächtigen Stationsglocken an- und abgeläutet – das gibt der Ein- und Ausfahrt der Garnituren in Filisur noch ein eigenes, typisch schweizerisches Flair*

*Güterverkehr mit der RhB kann man in und um Filisur auch erleben, so wie im romantisch-spätsommerlichen Licht im September 2010. Güterzüge fährt die RhB zu jener Zeit bereits ausschließlich mit Ge 6/6 "*





■ Von der LAG zur DB: Die Geschichte der Baureihe E 69

# Fünf Mädels für das Ammertal

*Sie zählen zu den populärsten deutschen Elloks und waren viele Jahre die dienstältesten DB-Triebfahrzeuge. Ursprünglich von der LAG für deren durch die alle zehn Jahre stattfindenden Passionsspiele bekannte Strecke durchs Ammertal beschafft, blieben sie bis in die DB-Zeit ihrer Heimat treu. Beim Personal beliebt, erhielten sie schon früh weibliche Kosenamen*

**W**ährend überall in Bayern seit den 1840er-Jahren fleißig Eisenbahnstrecken gebaut wurden, blieb das Voralpenland zunächst unberücksichtigt. Erst 1879 wurde mit Eröffnung der Strecke Weilheim – Murnau ein erstes Projekt verwirklicht. Zehn Jahre später konnte von der privaten Lokalbahn Aktien-Gesellschaft (LAG) mit Sitz in München der Anschluss von dort ins eigenständige Partenkirchen in Betrieb gehen. Auch im benachbarten Ammertal konnte am 5. April 1900 seitens der Aktiengesell-

schaft „Süddeutsche Elektrische Lokalbahnen“ die Lokalbahn Murnau – Kohlgrub – Oberammergau (LMKO) eröffnet werden. Deren Betrieb konnte zunächst nicht elektrisch mit Drehstrom, sondern nur mit zusätzlich beschafften Dampfloks stattfinden. Schon 1901 ging das Unternehmen bankrott, die Königlich Bayerischen Staatseisenbahnen übernahmen kommissarisch den Betrieb. Zwei Jahre später fand sich mit der LAG eine Käuferin, die die LMKO zum Schnäppchenpreis übernehmen konnte. Ab 1904 ging man an die von der Vor-

*Während E 69 03 für die Bespannung der Personenzüge eingeteilt war, kümmerte sich ihre Schwesterlok E 69 05 am 22. Juli 1951 um den Güterverkehr. Vorrangig für diesen Zweck war sie 1930 nachbeschafft worden. Beide Elloks präsentieren sich auf den damals noch umfangreichen Gleisanlagen des Endbahnhofs Oberammergau*

gängergesellschaft begonnene Elektrifizierung, entschied sich jedoch in Abstimmung mit den Siemens-Schuckert-Werken (SSW) für Einphasen-Wechselstrom mit 5.500 Volt/16 Hertz. Schon Anfang 1905 konnte der elektrische Betrieb mit neu beschafften Triebwagen aufgenommen werden.

## Erste Ellok für den Verschub

Zur Ergänzung des Fahrzeugparks für ihre Strecke nach Oberammergau bestellte die LAG im Juli 1905 eine kleine elektrische Lokomotive mit