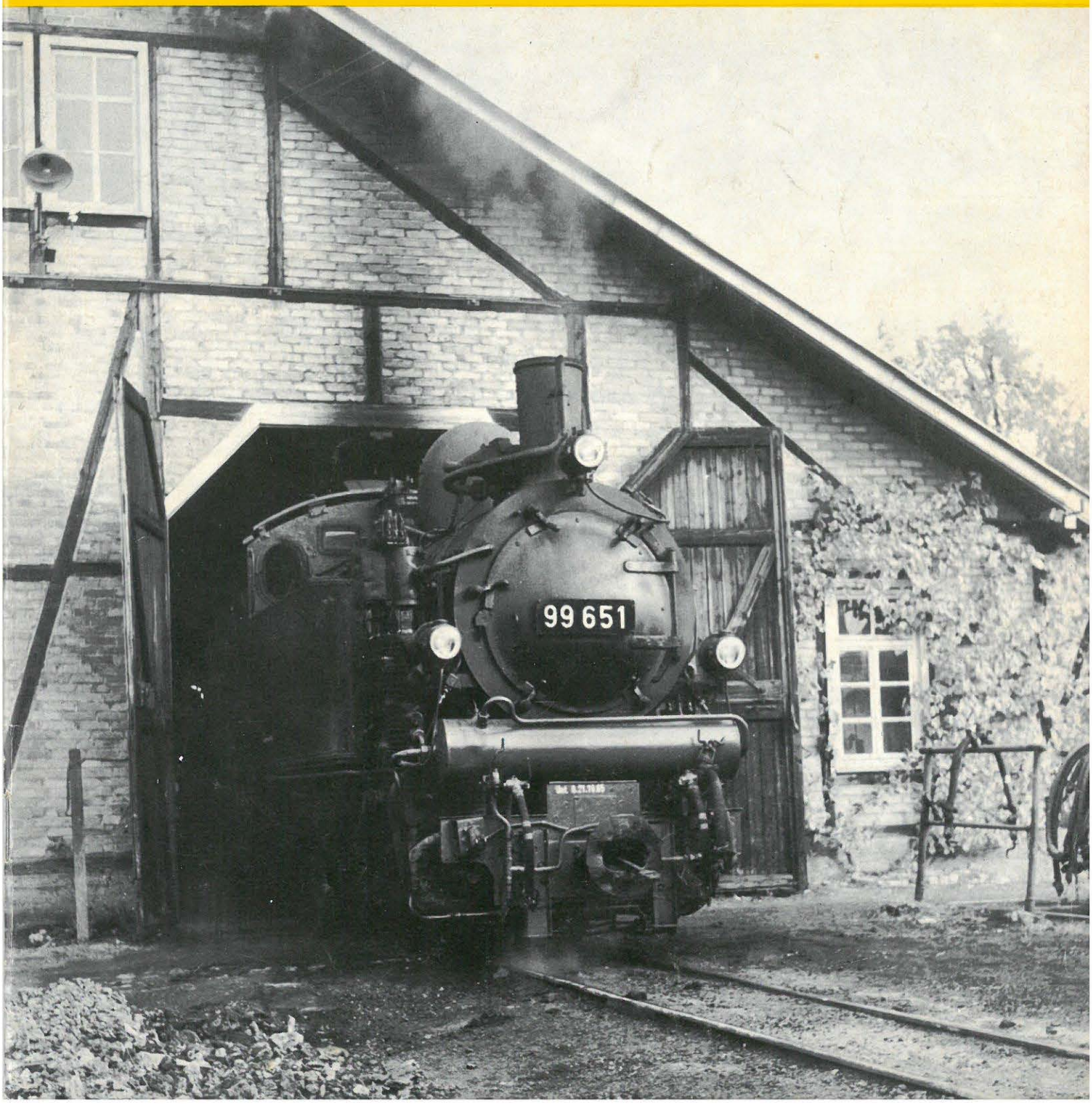
# M+F JOURNAL

2/1975
4.50 DM

**Modellbahn+Fachzeitschrift • aktuell • informativ**



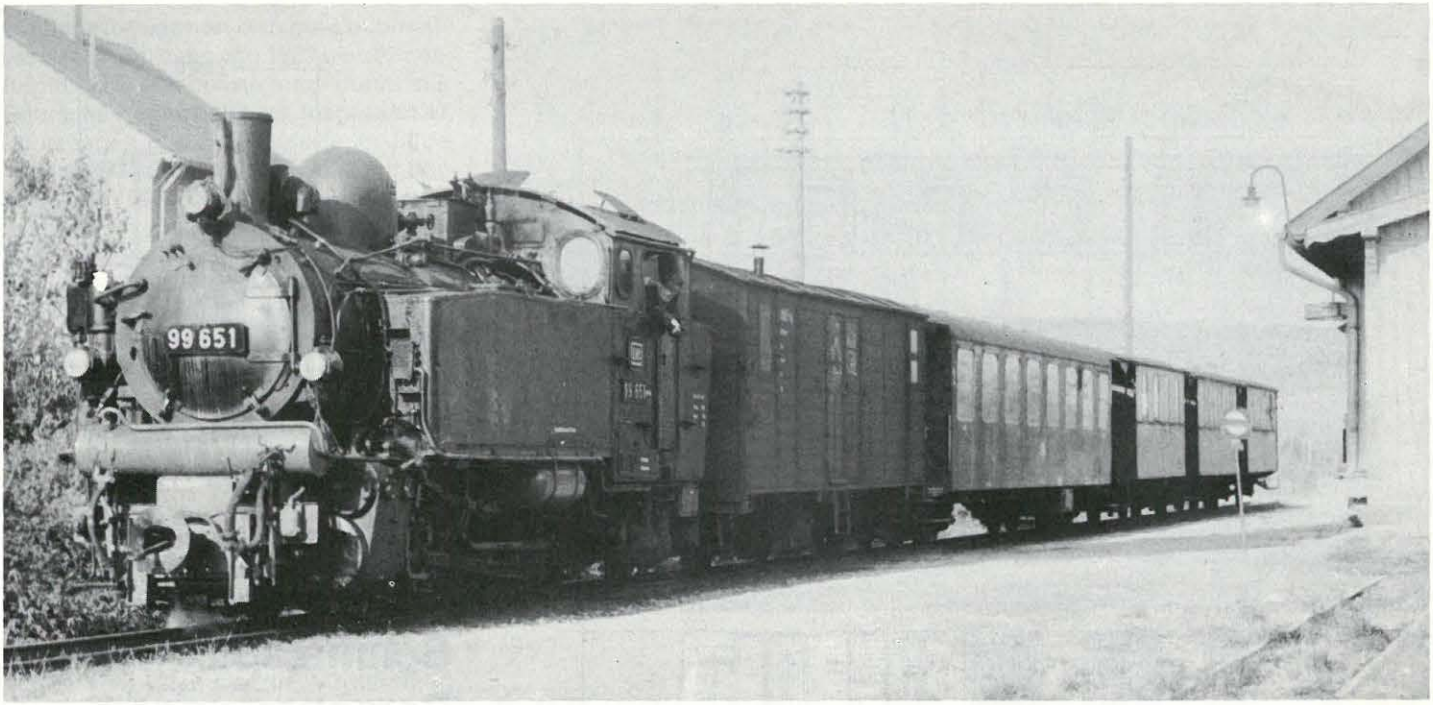



Foto: Obermayer

# Schmalspur-Spezialitäten aus Württemberg

Von einer einzigen Ausnahme abgesehen, wiesen alle staatlichen Schmalspurbahnen in Württemberg eine Spurweite von 750 mm auf. Obwohl die meisten jener Bahnen noch bis zur Mitte der sechziger Jahre verkehrten, blieben sie stets nur eine liebenswerte Randerscheinung des Eisenbahnwesens.

Erst jetzt, leider viel zu spät, vermag man allmählich ein wachsendes Interesse zu verzeichnen. Vom Vorbild ist bedauerlicherweise nicht mehr sehr viel übriggeblieben. Einige Wagen stehen zwar noch in den Diensten von nicht bundeseigenen Bahnverwaltungen und die letzten Lokomotiven sind schon lange zu mehr oder weniger gepflegten Denkmalsobjekten geworden.

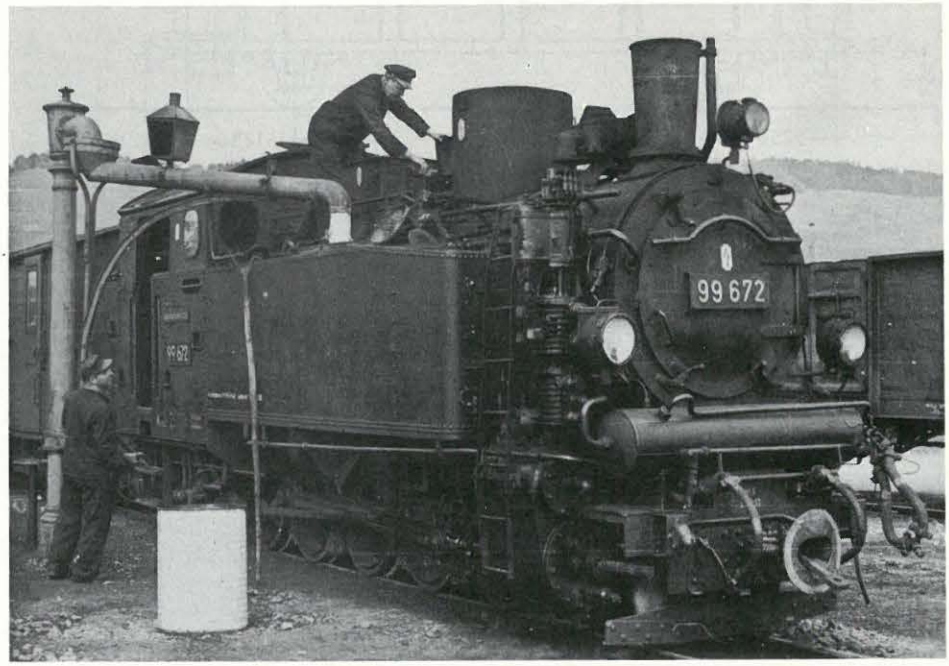
Sehr bescheiden ist bislang aber auch das Angebot der Modellbahnindustrie. In der Vergangenheit hat es zwar nicht an Versuchen gefehlt, Schmalspurmodelle populär zu machen, der große Erfolg hat sich jedoch nie eingestellt. Dies mag sowohl der einseitigen Modellpolitik, als auch einer nicht immer befriedigenden Qualität zuzuschreiben sein.

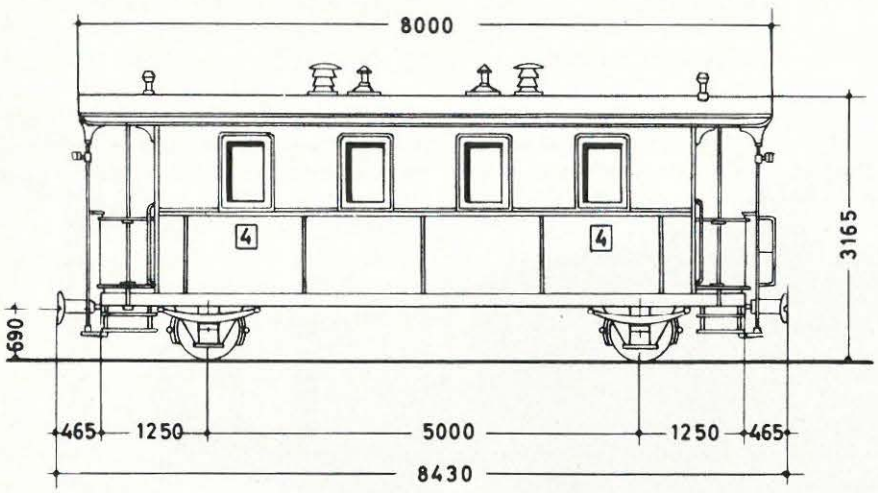
Inzwischen ist nun ein neuer Ansatz sichtbar geworden, Grund genug, dazu einige Anmerkungen zu machen.

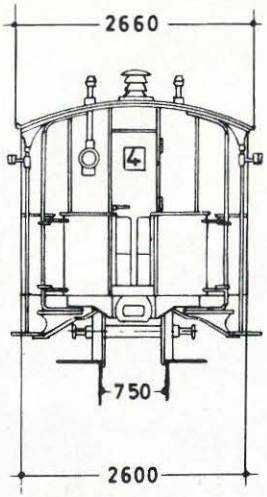
Objekt der derzeitigen Bemühungen ist beispielsweise auch die Fertigung eines Modells der sächsischen Gattung VIK, die als Nachbau der früheren Deutschen Reichsbahn auch in Württemberg heimisch geworden war.

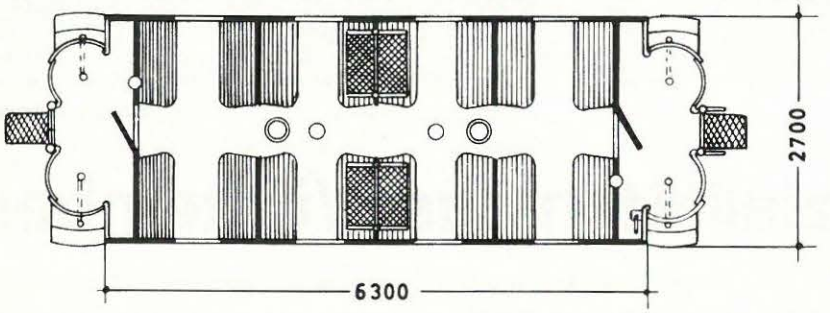
Bereits im Jahre 1919 erwarb die Sächsische Staatseisenbahn 15 kräftige Heißdampf-Tenderlokomotiven der Achsfolge E, die ein Jahr zuvor für die Heeresfeldbahnen gebaut worden waren. Diese Maschinen, von Henschel als Fabrik-Nr. 16122–16136 gebaut, kamen vorzugsweise auf den Strecken des Erzgebirges zum Einsatz. Nach der Übernahme durch die Reichsbahn trugen sie die Betriebsnummern 99641–655. Zwei der Lokomotiven, die 99650 und 651, gelangten bereits zu Beginn der dreißiger Jahre zur Rbd Stuttgart. Die Maschinen waren auf verschiedenen Strecken eingesetzt und wurden erst am 31. 7. 1969 bzw. am 29. 9. 1969 bei der Bottwartalbahn ausgemustert. Letztere ziert seither den Bahnhofsvorplatz von Steinheim/Murr als Denkmal. Besonderes äußeres Kennzeichen der ersten Serie war der oben stark gerundete Dampfdom.

**Foto: Spieth**



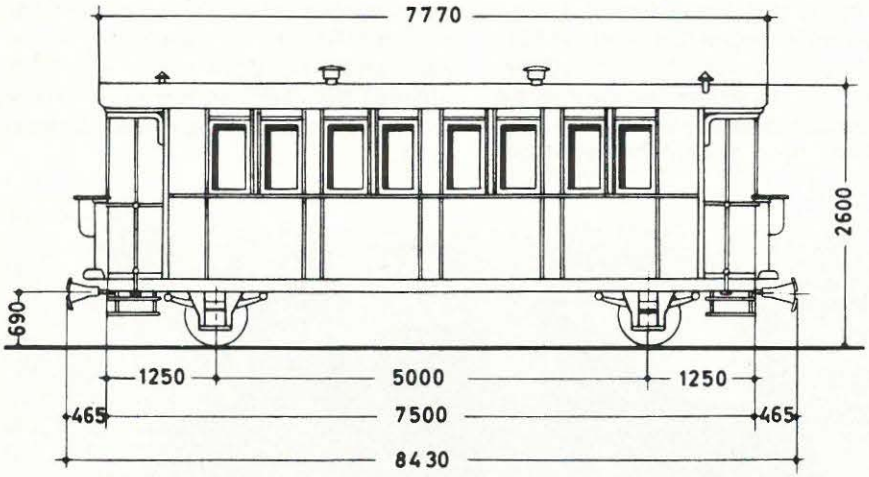


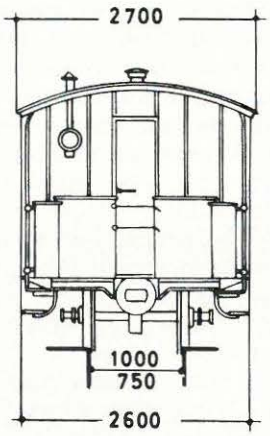



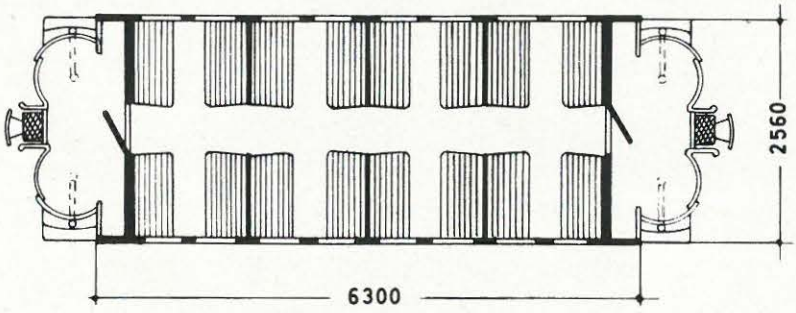




## Schmalspur Personenwagen Nr. 373-411

**Maßstab 1 : 87**



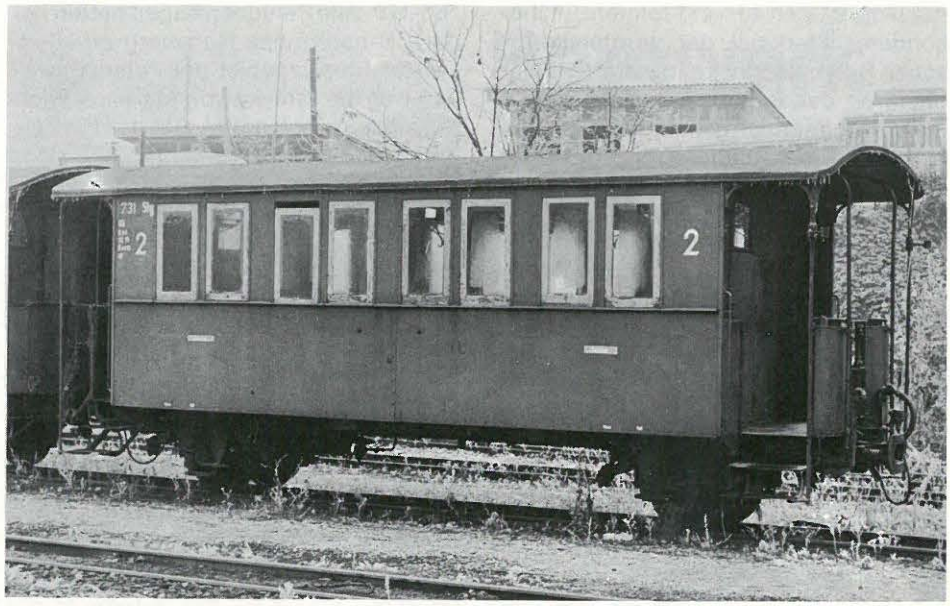




## Schmalspur Personenwagen Nr. 101-112, 163-172

Offenbar bewährten sich die Lokomotiven recht gut, denn von 1923 bis 1927 erfolgte eine Nachbestellung durch die Deutsche Reichsbahn mit insgesamt 47 Fahrzeugen. Henschel lieferte im Jahre 1923 die Maschinen 99671-680 mit den Fabrik-Nr. 19749-19758. Ein Jahr später folgten von demselben Hersteller drei weitere Maschinen mit den Betriebsnummern 99681-99683. Die Fabrik-Nr. lauteten 20224-20226. Von Hartmann in Chemnitz stammte eine weitere Serie mit den Betriebsnummern 99684-695 und mit den Fabrik-Nr. 4646-4657, die 1924 in Dienst gestellt worden waren. Am Bau beteiligte sich schließlich auch noch die Maschinenbau-Gesellschaft Karlsruhe mit den Lokomotiven 99696-707, Fabrik-Nr. 2323-2334. Von Hartmann kam dann noch die letzte Lieferung mit den Betriebsnummern 99708-717 und mit den Fabrik-Nr. 4665-4674. Die Lokomotiven 99679-683 waren von Anfang an in Württemberg eingesetzt, alle anderen blieben zunächst auf den sächsischen Strecken. In der Zeit von 1936 bis 1938 fanden dann die 99671, 672, 698, 701, 704 und 716 bei den schwäbischen Eisenbahnen eine neue Heimat. Schwerpunkt ihres Einsatzes war die Bottwartalbahn zwischen Marbach und Heilbronn. Man fand die Maschinen aber auch im Zabergäu zwischen Lauffen und Güglingen, aber auch im Oberland auf der Strecke zwischen Biberach und Ochsenhausen.

Zur Mitte der sechziger Jahre war dann das Bw Beilstein zur letzten Stätte des Wirkens der sächsischen VIK und ihrer Reichsbahn-Nachbauten geworden. Als letzte Lok der Nachbauserie wurde die 99704 am 31. 5. 1967 ausgemustert. Eine Schwestermaschine, die 99716, kam nach Güglingen im Zabergäu als Denkmalslokomotive. Ein etwas längeres Leben war den bei der Deutschen Reichsbahn in der DDR verbliebenen Maschinen beschieden. Von den nach 1945 noch vorhandenen 30 Lokomotiven erhielten 14 Stück ab 1963 neue Kessel. Neu gestaltet, und an die Einheitsbauart angepaßt wurden außerdem die Führerhäuser und die Vorratsbehälter. Von den in Württemberg eingesetzten Maschinen sind glücklicherweise noch recht ordentliche Originalunterlagen erhalten geblieben, einem Nachbau im Modell steht deshalb gar nichts mehr im Wege. Die Unterlagen zeigen, daß sich die Ursprungsausführung von den Nachbauten hauptsächlich durch eine etwas andere Form des Dampfdoms unterscheiden. Bei der Länderbahnserie war der Dom kuppelförmig, bei den Reichsbahn-Nachbauten dagegen fast flach ausgeführt. Mit verhältnismäßig geringem zusätzlichem Bauaufwand lassen sich also beide Varianten im Maßstab 1:87 realisieren. Die geringe Differenz in

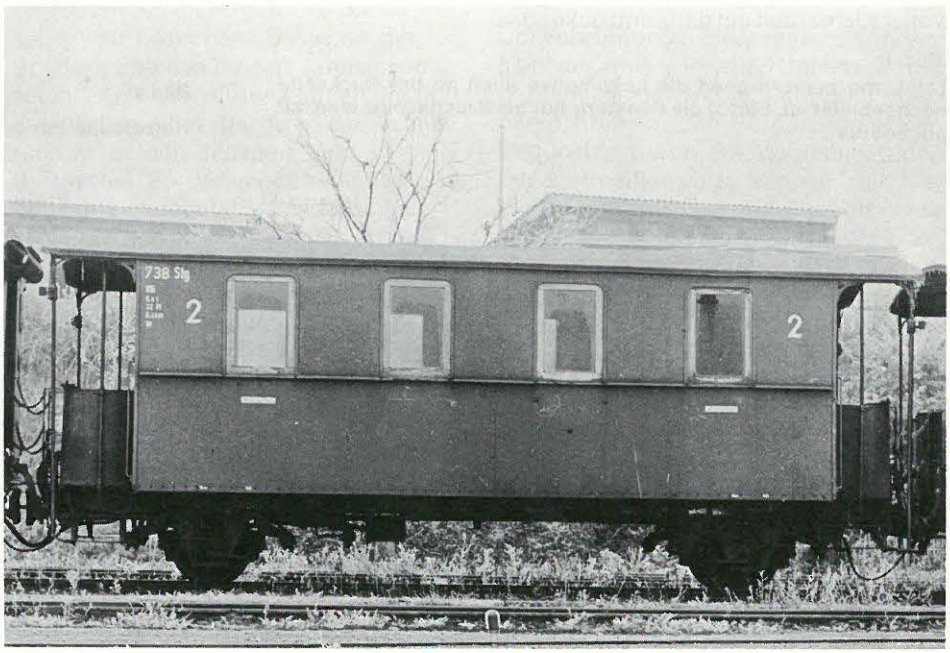


Fotos: Obermayer

der Gesamtlänge ist zu vernachlässigen, da sie hauptsächlich aus der unterschiedlichen Länge der Mittelpuffer-Kupplung resultiert. Es bleibt jetzt nur zu hoffen, daß die Modelle bald erhältlich sind. Der Prototyp von M+F hat während der Nürnberger Messe 1975 bereits viel Beachtung gefunden.

Zu der Lok sollte man dann aber auch möglichst bald die dazu passenden Wagen fertigen. Aus der Serie der Personenwagen sind es vor allem die beiden kurzen Zweiachser, die sich für den Nachbau anbieten. Dies ist zunächst einmal der Wagentyp Di, den die Maschinenfabrik Esslingen in den Jahren 1899 und 1900 schuf. Charakteristisch sind die schmalen paarweise angeordneten Fenster. Nach dem Verzeichnis der Schmalspur-Betriebsmittel der Württembergischen Staatsbahnen, liefen die Wagen mit den Betriebsnummern 101-112 und 163-172. Die Fahrzeuge hatten 32 Sitzplätze und 12 Stehplätze auf beiden Plattformen. Das Eigengewicht wird mit 6400 kg angegeben. Die Beleuchtung erfolgte ursprünglich mit Petroleumlampen, die Achsen waren als Vereinslenkachsen der Bauart B2 ausgeführt.

Auf genau demselben Fahrwerk war auch der zweite kurze Personenwagen der 4. Klasse aufgebaut. Dieser formal recht gefällige Wagentyp entstand in vier Bauserien ebenfalls bei der Maschinenfabrik Esslingen. Im Jahre 1911 waren die Wagen mit den Betriebsnummern 373-377 in Dienst gestellt worden, 1914 folgten die Wagen 378-383, 1922 ließ die Deutsche Reichsbahn weitere Exemplare mit den Nummern 384-400 nachbauen, denen 1923 schließlich



noch die Wagen 401-411 folgten. Ein besonderes Merkmal der württembergischen Schmalspurwagen waren die Radialtüren der Bauart Klose, mit denen die Bühnen seitlich geschlossen werden konnten. Eine stattliche Anzahl dieser Wagen war bis zur Betriebseinstellung noch vorhanden. Große Veränderungen waren nicht vorgenommen worden, die Hutzen auf dem Dach, über den Petroleum- bzw. den Kaiseröl-Deckenlampen hatte man allerdings entfernt. Bei einigen Wagen fehlten zuletzt auch die Dachlüfter. Die wenigsten Veränderungen zeigte bis an sein Ende der Wagen 765 aus der früheren Nummernserie 163-172. Alle Personenwagen hatten bei der DB noch neue Nummern erhalten. Letztes Einsatzgebiet der Personenwagen war die Strecke von Marbach nach Beilstein im Bottwartal. Bei der Einstellung des Personenverkehrs auf dieser Strecke im Jahre 1966, waren noch zwei Wagen mit den schmalen Fenstern vorhanden, sie trugen die Betriebsnummern 731 und 765. Von der moderneren Spielart zählten die Fahrzeuge 738 und 740 noch zum Einsatzbestand.

Heute ist von der ganzen Schmalspur-Herrlichkeit nichts mehr übrig. Die meisten Fahrzeuge wurden verschrottet, einige wenige an Privatbahnen verkauft und die Strecke abgebaut. Erhalten blieb aber eine komplette Aufstellung der ehemals beschafften Fahrzeuge, dazu die vollvermassten Typenblätter aller Lokomotiven und Wagen. Aus jener wertvollen Quelle stammen auch die überarbeiteten Typenbezeichnungen zu diesem Beitrag.

Nun bleibt der Wunsch und die Hoffnung, daß möglichst viele dieser württembergischen Schmalspur-Spezialitäten bald eine Wiedergeburt in Form ansprechender Modelle im Maßstab 1:87 finden mögen.

**HO**