VOR 50 JAHREN: BADISCHER DAMPFLOK-ABSCHIED IM NORDDEUTSCHLAND DES FRÜHLINGS UND HOCHSOMMERS VON 1969

****

Vor genau 50 Jahren, also dem Jahr 1969, dauerte es noch ein knappes Jahrzehnt (genau acht Jahre) bis die damalige Deutsche Bundesbahn ihre letzten Dampflokomotiven ausmusterte und auf den Staatsbahn-Strecken der damaligen Bundesrepublik endgültig Abschied vom Dampflokbetrieb genommen wurde; aber bei weitgehenden Reduzierungen im derartigen Betrieb trennte sich die DB am Ende zweiten Jahrzehnt ihres Bestehens von immer mehr Dampfrössern. Besonders ganz alte und und ebenfalls nur in wenigen Stückzahlen vorhandene Maschinen der Dampftraktion führte die sich immer moderner präsentierende DB der Ausmusterung zu. Unter den 'Dampfern', die bei ihr damals auf´s Abstellgleis rollten und aus dem Betrieb genommen wurden, gehörte 1969 auch die damals fünf Jahrzehnte alte Schlepptender-Dampflok 018 323. Sie bildete im DB-Fahrzeugpark 1969 nur noch ein Einzelstück und wurde schon vorher nur noch für Sonderaufgaben in Betrieb gehalten. Genau geschah das beim Bundesbahn-Versuchsamt in Minden/Westf. (BZA Minden), wo die Dampflok 018 323 als Test- und Erprobungsmaschine im Versuchsbetrieb für neue, umgebaute od. instandsetzte Fahrzeuge und als Bremslok in Versuchszügen diente.

Die genannte Dampflok war 1920 bei den Maffei-Werken in München unter der Fahbrik-Nr. 5109 gebaut worden und gehörte zu einer Serie von 20 Schnellzug-Maschinen, die die Großherzoglich Badische Staatsbahn in drei Lieferlosen während der Jahre 1918 bis 1920 bei den Maffei-Werken bauen ließ. Die Badische Staatsbahn nahm diese jeweils mit Vierzylinder-Verbundtriebwerken und Zweiachsantrieben ausgerüsteten und jeweils über die Achsfolge 2 ´C 1´ verfügenden Lokomotiven unter der Klassenbezeichnung 'IV h' in Betrieb. Die spätere Lok 18 323 wurde von der Badischen Staatsbahn unter der Betr.-Nr. 1011 in Betrieb genommen. Das war aber schon kurz vor Auflösung dieser einstigen Länder-Staatsbahn und ihrer Übernahme durch die Deutsche Reichsbahn 1920.

Bei den IVh-Lokomotiven der Badischen Staatsbahn handelte es sich um ausgesprochene Hochleistungs-Maschinen mit teilweise beeindruckender, aber in gewissen Bereich auch komplizierter Technik. So erhielten diese neuen Schnellzug-Lokomotiven ein recht ungewöhnliches Verbund-System von Hoch- und Niederdruck-Zylindern und ihre dreischüssigen Kessel waren die größten jemals in Deutschland für Lokomotiven verwendeten Anlagen dieser Art.

Die aufwändige und hochwertige Technik der IVh-Maschinen erforderte bei ihrem Einsatz gut hierfür ausgebildetes und in der IVh-Technik vertrautes Fahr- und Bedienpersonal. Trotzdem waren diese neuen badischen Schnellzug-Lokomotiven zunächst sehr erfolgreich. Die jeweils 2.200 PS starken Maschinen konnten in der Ebene einen 65o t schweren Zug mit 100 km/h Hg. befördern. Die Badische Staatsbahn setzte die IVh-Maschinen deshalb fast ausnahmslos auf ihrer Hochrheinstrecke Mannheim-Basel im Schnellzugverkehr ein. Werkstattmäßige Betreuung und Wartung erfolgten in Offenburg.

Alle IVh-Maschinen gingen nach Auflösung der Badischen Staatsbahn 1920 (und damit kurz nach Anlieferung der letzten Maschinen dieser Lokklasse) auf die Deutsche Reichsbahn über. Sie gab ihnen die Baureihenbezeichnung 18.3 und entsprechend den drei IVh-Lieferserien die Ordnungsnummern 301-303, 311-319 und 321-328. Die DR stationierte sie weiterhin in Offenburg, wo nun ein DR-Bw bestand und setzte sie zunächst weiterhin auf der Hochrheinstrecke Mannheim-Basel vor Schnellzügen ein - hier ab 1928 auch vor dem damals eingeführten, berühmten FD-Zug 'Rheingold'.

Leider hatten im Laufe der sich anschließenden Jahre nicht wenige Lokpersonale mehr und mehr Probleme bei Handhabung der komplizierten Technik, über die die nun baureihenmäßig als 18.3 laufenden ex-IVh verfügten. Probleme gab es vor allem auch im praktischen Umgang mit dem schon erwähnten Zylinder-Verbund-System in diesen Schnellzug-Rennern. Auf der Hochrheinstrecke Mannheim-Basel wurden sie ab d. Ende der 1920er Jahre durch Neubau-Einheitslokomotiven der Baureihe 01 abgelöst.

Als Folge dieser Umstellung wurden einige 18.3-Maschinen 1933 an das Bw Koblenz abgegeben und beförderten künftig Schnellzüge von Frankfurt/Main nach Saarbrücken und umgekehrt. 1935 erhielten auch das Bw Bremen und das Bw Hamburg-Altona einige dieser Maschinen, womit badische Schnellzug-Lokomotiven nun auch in Norddeutschland eingesetzt wurden. Die 18.3-Maschinen des Bw Bremen beförderten vor allem Schnellzüge von Bremen nach Berlin und zurück. Dieses auf dem Weg der berühmten "Amerika-Linie" über Soltau, Uelzen und Stendal. Beim Bw Bremen kam man mit den 18.3-Lokomotiven ganz gut zurecht, zumal an ihnen inzwischen auch einige Detail-Verbesserungen durchgeführt worden waren. Ab 1942 waren dann alle 20 Maschinen der Baureihe 18.3 im Bw Bremen stationiert.

Bereits in den 1930er Jahren hatte man der Lok 18 328 Schnellfahr-Versuche durchgeführt, bei denen diese Lok 155 km/h Hg. erreichte. Das bei besten Laufeigenschaften. Nach Einbau verstärkter Bremsen und weicherer Federn wurde danach die Höchstgeschwindigkeit bei allen 18.3-Lokomotiven auf 140 km/h heraufgesetzt.

1944 wurde die Lok 18 326 durch Kriegseinwirkung zerstört. Alle anderen ehem. IVh-Maschinen verblieben nach dem Ende des 2. Weltkrieges in den westlichen Besatzungszonen Deutschlands. Deren Deutsche Reichsbahn wertete ihre neunzehn ehem. IVh-Maschinen anders als die bayerischen Nachbar-Kolleginnen vom Typ 3/6 bzw. der Baur. 18.4 und 18.5 als 'Splittergattungs'-Lokomotiven und musterte die 18.3-Maschinen im Herbst 1948 aus.

Die Lok 18 314 wurde danach im Tausch gegen die S-3/6-Maschine 18 434 der Deutschen Reichsbahn in der Sowjet. Besatzungszone überlassen. Die 'Ost-Reichsbahn' baute diese Lok 1950 zur Maschine für Versuchs- und Testfahrten um und stationierte sie als solche in ihrer damals neu gegegründeten Lokomotiv-Versuchs-Anstalt in Halle an der Saale (d. späteren VES-M Halle). Später erhielt diese Lok einen neuen Kessel und zur Verwendung als Bremslok auch eine Gegendruck-Bremsanlage. Nach umfangreichem Umbau präsentierte sich die DR-Versuchs-Dampflok 18 314 ab Ende 1960 in grüner Farbgebung und neuer Gesamt-Außengestaltung.

Die 1949 aus der 'West-Reichsbahn' hervorgegangene Deutsche Bundesbahn (DB) nahm kurz nach ihrer Gründung aus dem noch vorhandenen, aber nicht mehr eingesetzten Lokbestand der Baureihe 18.3 die Maschinen 18 316, 18 319 und 18 323 wieder in Betrieb. Ähnlich wie bei 18 314 bei d. 'Ost-Reichsbahn' in der nun entstandenen DDR wurden auch die eben genannten 18.3-Lokomotiven bei der Deutschen Bundesbahn in der neuen Bundesrepublik Deutschland Maschinen für Versuchs- und Testfahrten. Für derartige Zwecke benötigte man schnelle Lokomotiven und das waren die ehem. badischen IVh ja. Mit ihnen konnten neue und neugebaute Fahrzeuge auch im Hochgeschwindigkeits-Bereich erprobt werden und Fahrzeug-Neuentwicklungen für die neue Bundesbahn standen ja mit allen notwendigen Test- und Erprobungsphasen unmittelbar bevor. Die drei reaktivierten 18.3-Lokomomotiven leisteten dabei wertvolle und umfangreiche Hilfe. Sie waren für die Aufgabe sehr passend und man mußte durch sie keine Lokomotiven aus dem drindgend für den Regelbetrieb benötigten Park der Einheits-Schnellzug-Maschinen abzweigen.

Die Lokomotiven 18 316, 18 319 und 18 323 erhielten für ihre künftige Aufgabe als DB-Versuchs- und Testlokomotiven einen entsprechenden Umbau und jeweils neue Kessel. Danach wurden diese Lokomotiven 1950 vom Bundesbahn-Versuchsamt in Minden/Westf. übernommen. Die laufende Betriebsunterhaltung und Wartung dieser drei Lokomotiven oblag dem Bw Minden/Westf. Um sie in ihrer neuen Aufgabe auch als Bremslokomotiven verwenden zu können, rüstete man sie ähnl. wie die Schwesterlok 18 314 in der DDR ebenfalls mit Gegendruck-Bremsanlagen aus.

Nach ihrem Umbau in Versuchs- und Testlokomotiven und ihrer Beheimatung in Minden/W. wurden die Lokomotiven 18 316, 18 319 und 18 323 hier sofort umfangreich vom DB-Versuchsamt beschäftigt.

Eine von ihnen absolvierte 1951 mit mehreren Reisezugwg. eine durchgehende, 977 km lange Versuchs-Fernfahrt von Hamburg-Altona bis Freilassing. Die hierfür eingesetzte 18.3-Lok bewältigte diese quer durch die gesamte damalige Bundesrepublik führende Fernstrecke mit nur wenigen Zwischenhalten zur Aufnahme von Wasser und Kohle bei einer Hg. von 125 km/h und durchgehender Fahrt völlig problemfrei.
Die DB wollte mit dieser Versuchsfahrt den Einsatz von Schnellzug-Dampflokomotiven auf sehr langen Fernstrecken im Durchlauf ohne Lokwechsel und mit nur kurzen Zwischenhalten erproben. Abgesehen von wenigen Ausnahmen kam es aber zu derartigen Dampflok-Fernfahrten bei der DB im Regelbetrieb nicht, weil auch schon bald leistungsfähige Dieseltriebfahrzeuge für lange Durchlauf-Einsätze zur Verfügung standen (V 200 und VT 08) und die Streckenelektrifizierung nach 1950 schneller als gedacht ihren Weg in den Westen und Norden der damaligen Bundesrepublik vom seinerzeit schon weitgehend elektrifizierten Süddeutschland aus antrat.

Bei einer Versuchsfahrt zur Erprobung von Stromabnehmern für elektr. Triebfahrzeuge erreichte die Mindener BVA-Lok 18 316 auf der österreichischen Strecke Kufstein - Wörgl 1956 die Höchstgeschwindigkeit von 162 km/h und wurde dadurch zur schnellsten Länderbahn-Lokomotive bei der DB überhaupt !

Im Gegensatz zur Zeit der 1950er Jahre waren die 18.3-Versuchs-Lokomotiven der DB in den 1960er Jahre nicht mehr ganz so umfangreich beschäftigt wie zuvor, zumal auch die Fahrzeug-Neuentwicklungen der ersten Bau- und Konstruktions-Phasen erstmal abgeschlossen waren und Testfahrten zunächst nicht mehr ganz so zahlreich verliefen wie vorher noch. Außerdem standen hierfür in gewissem Umfang auch schon genügend viele Elektro- und Diesellokomotiven zur Verfügung.

Nach einem Triebwerkschaden wurde die Lok 18 319 am 1.7.1964 ausgemustert. Diese Maschine hatte bei ihrem Umbau zur Versuchs- und Testlok 1950 eine verlängerte Rauchkammer erhalten, die nach ihrer o. a.Ausmusterung in der Lok 18 316 zum Einbau kam. Diese Lok wurde am 10.7.1969 ausgemustert. Nun gab es bei der DB als letzte betriebsfähige 18.3-Maschine nur noch die Lok 18 323. Die hatte am 1.1.1968 sogar noch die EDV-gerechte DB-Betriebsnummer 018 323 erhalten. Nachdem 1968 im Bw Minden die Dampflok-Unterhaltung aufgegeben worden war, hatte für die letzte ehem. badische IVh-Lok in DB-Diensten das Bw Lehrte die betriebsmäßige Betreuung und Wartung übernommen.

Aber auch für diese letzte nun noch einsatzfähige Baden-18er der DB zeichnete sich das Betriebsende ab. Am Ende des Jahres 1969 wollte sich die DB wegen des bei ihr nun beschleunigt zu Ende gehenden Dampflokbetriebes auch von diesem Unikat trennen. Diese Tatsache führte nun ab der Mitte vom Jahr 1969 zu einer ganzen Reihe von Abschieds-Sonderzugfahrten mit der Maschine 018 323, die jeweils von den großen und namhaften Veranstaltern derartiger Fahrten jener Zeit angeboten, organisiert und durchgeführt wurden. Bereits vorher hatte es Sonderzug-Exkursionen mit dieser interessanten Lok gegebeben, so z. B. im Programm des BDEF-Verbandstages 1966 von Hannover aus. Aber auch im April 1969 anl. der damaligen DGEG-Tagung, die ebenfalls in Hannover stattfand. Ab Mitte 1969 intensivierten sich die Einsätze von Lok 018 323 vor Sonderzügen aber; denn der Abschied von dieser Lok als Betriebsmaschine war zeitlich nicht mehr fern. Da diese Lok Bw-mäßig in Lehrte bei Hannover beheimatet war., konzentrierten sich die Fahrten der 18-323-Abschiedszüge zunächst auf Norddeutschland. Hier rollten derartige Züge am 15.6.1969 durch´s Weserbergland und am 24.8.1969 sogar bis nach Schleswig-Holstein. Die Fahrt des Werserbergland-Sonderzuges mit 018 323 am 15.6.1969 wurde vom Eisenbahn-Kurer (EK) durchgeführt, die des 18er-Sonderzuges nach Schleswig-Holstein mit Ziel Puttgarden (!) am 24.8.1969 von den Eisenbahnfreunden Hannover e. V.

Über beide genannten Sonderzugfahrten entstanden 1969 Veröffentlichungen und Berichte beim Bundesverband Deutscher Eisenbahn-Freunde e. V. (BDEF), deren Texte sich an diese einleitenden Zeilen anschließen. Der Autor dieser Zeilen war am 15.6.1969 und am 23.8.29196 jeweils Teilnehmer dieser Fahrten und erinnert sich auch 50 Jahre nach ihrer Durchführung lebhaft daran. Eisenbahnfreunde standen damals nur sehr wenig entlang der Fahrtrouten d. Sonderzüge mit interessantem Rollmaterial und bemerkenswerter Lokbespannung, um diese nurvon außen aus zu fotografieren, wie es heute meistens bei solchen Zügen der Fall ist. Vor fünf Jahrzehnten bestand der größte Teil des Publikums in diesen Zügen noch aus Eisenbahnfreunden, die in ihnen unvergeßliche Stunden erlebten und teilweise lange Freundschaften und Bekanntschaften schlossen. Bei den 18-323-Abschiedszügen am 15.6.1969 und am 23.8.1969 war das nicht anders !!!!!!

Michael Hecht.

---

15. Juni 1969

Auszug aus 'Jahrbuch des Eisenbahnfreundes 1969'

Mit der bad. IV h ins Weserbergland

Am 15. Juni 1969 hatte der „Eisenbahnkurier", Solingen, zu einer Fahrt durch das Weserbergland eingeladen. Zuglok auf der 272 km langen Fahrt war wiederum die letzte badische IV h 18 323, unbestrittener Star der diesjährigen Sonderfahrten. Obschon in den letzten Monaten verschiedene Fahrten mit dieser immer wieder faszinierenden Maschine durchgeführt worden waren, bewies die rege Teilnahme an dieser Veranstaltung, welche Anziehungskraft von dieser letzten Vertreterin des süddeutschen Dampflokomotivbaues ausging: 350 Teilnehmer, darunter viele alte Bekannte aus nah und fern, erlebten bei schönem sommerlichem Wetter in einer der reizvollsten deutschen Mittelgebirgslandschaften noch einmal echte Schnellzugdampftraktion.

Auch der Wagenpark des Zuges – außer dem Buffetwagen sieben Schnellzugwagen aus den zwanziger und dreißiger Jahren – war ganz darauf abgestellt, die Erinnerung an vergangene Zeiten wachzurufen. Darüber hinaus führte die Fahrtroute den Kenner deutscher Eisenbahngeschichte über die Strecken einer Vielfalt einstmals selbständiger Eisenbahngesellschaften.

Ausgangspunkt der Fahrt war Hildesheim, bis Derneburg wurde die Hauptbahn nach Goslar befahren, die im Jahre 1875 als Teil des Strousbergschen Eisenbahnnetzes in Betrieb genommen worden war. In Derneburg ging der Zug auf die eingleisige Nebenbahn nach Seesen über. Die krümmungsreiche Trasse und die typischen Bahnhöfe können nicht verleugnen, daß dieser Streckenabschnitt bis 1938 Teil der Braunschweigischen Landesbahn war. In Seesen, am Nordwestrand des Harzes gelegen, wurde die zweigleisige Hauptbahn erreicht, die als Braunschweigische Staatsbahn die südlichen Landesteile mit der ehemaligen Hauptstadt verband. Auf ihr ging es weiter nach Bad Gandersheim, wo während des Haltes Kreis- und Stadtverwaltung dem Zug einen festlichen Empfang bereiteten.

In Kreiensen stand die Lok 86 179 des Bw Goslar bereit, die den Zug auf der folgenden langen und steilen Rampe bis Naensen nachschob. Hier, wo inmitten einer abwechslungsreichen Landschaft zwei Tunnel, ein hoher Viadukt, Dämme und Einschnitte dicht aufeinanderfolgen, wo das Leinetal mit dem Knotenpunkt Kreiensen schon nach wenigen Kilometern tief unter der Holzmindener Strecke liegt und wo die Burgruine Greene sich unmittelbar über der stetig ansteigenden Trasse erhebt, hier war einer der Höhepunkte der gelungenen Fahrt. In flotter Fahrt zog die IV h den Zug über die hügelige Hochfläche zwischen Solling und Hils, den Beweis dafür erbringend, daß diese hochrädrige Flachlandmaschine auch hier sich zu bewähren wußte. Bald war Holzminden erreicht, ein kurzer Aufenthalt genügte, um festzustellen, daß dieser ausgedehnte Bahnhof für einen einst umfangreichen Betrieb bestimmt gewesen ist, hier war der Endpunkt der – zuletzt privaten – Braunschweigischen (Staats-)Bahn, hier begannen die umfangreichen Netze der Bergisch-Märkischen und der Westfälischen Eisenbahn. Zwei mehr als hundert Jahre alte Empfangsgebäude und drei Lokomotivschuppen sind die Zeugen längst vergangener Privateisenbahnzeit.

Auf der bergisch-märkischen eingleisigen Strecke ging es weiter nach Wehrden, zuvor, bei Boffzen, war die Weserbrücke willkommene Gelegenheit für einen weiteren – den dritten – Fotohalt auf freier Strecke. Der Zug setzte einmal auf die rechte Weserseite zurück, und nur die eindringlichen Pfiffe der abfahrbereiten IV h konnten die fotobegeisterten Fahrtteilnehmer schließlich zum Einsteigen bewegen.

In Wehrden setzte die Lokomotive um, wiederum von allen Seiten fotografiert und gefilmt, um dann, mit dem Tender voraus, auf der von Northeim kommenden Strecke in Richtung Ottbergen–Altenbeken weiterzufahren. Diese im Jahre 1878 von der Westfälischen Staatsbahn fertiggestellte Bahn gehörte bis zum Ende des letzten Krieges zu den am stärksten belasteten Güterzugstrecken des Reiches, seit der Zonengrenzziehung wird sie nur noch von wenigen Güter- und Eilzügen befahren. Ottbergen mit seinem kleinen Betriebswerk, in dem es immer noch kräftig rauchte und dampfte, und Driburg, malerisch unter dem Steilhang des Egge-Gebirges gelegen, waren weitere kurze Halte, dann kam für die IV h der schwerste Teil der Fahrt. Mit nicht zu überhörenden Auspuff, aber immerhin noch beachtlicher Geschwindigkeit erklomm sie mit dem Zug die 1 : 80-Steigung, die erst im 1629 m langen Rehberg-Tunnel, unmittelbar vor Altenbeken, zu Ende ist.

Altenbeken war der Höhepunkt der Fahrt in zweifacher Hinsicht: Norddeutschlands höchstgelegener Eisenbahnknotenpunkt mit seinen ausgedehnten, unzählige Fotomotive bietenden Anlagen, seinem 550 m langen und 35 m hohen Viadukt urnd seinem regen Reise- und Güterzugverkehr dürfte jeden Fahrtteilnehmer begeistert haben. Dutzende scheuten sich nicht, einen steilen Berghang hinaufzuklettern, um das kaum wiederkehrende Bild einer Schnellzugdampflok auf dem 24-Bogen-Viadukt festzuhalten.

Die fast den ganzen Tag scheinende Sonne neigte sich schon gen Westen, als die Rückfahrt angetreten wurde. Wieder wurde der für den Gleiswechselbetrieb eingerichtete Rehberg-Tunnel durchfahren, dann ging es auf der Hamelner Strecke bergab, nochmals auf einer von Dr. Strousberg erbauten Bahn – der im Jahre 1872 eröffneten Hannover-Altenbekener Eisenbahn. Jetzt konnte die IV h zeigen, welcher Leistung sie noch fähig war, nahezu mit der höchstzugelassenen Geschwindigkeit wurde die Strecke über Hameln nach Elze durcheilt, nur unterbrochen von kurzen Halten in Emmerthal, Hameln und Coppenbrügge. Kaum einer der den Zug begleitenden Autofahrer vermochte das Tempo mitzuhalten.

Ab Elze noch ein paar Kilometer elektrifizierte Nord-Süd-Strecke, ehemals Hannoversche Staatsbahn, dann war der Zielbahnhof Hlidesheim wieder erreicht. Eine schöne, unvergeßliche Fahrt war zu Ende, eine Fahrt, bei der freilich etwas Wehmut aufkommen mußte, war es doch einer der letzten Einsätze dieser Lokomotive.

Veranstalter: Arbeitsgemeinschaft „Eisenbahn-Kurier"
Eingesetzte Triebfahrzeuge:
018 323-6 (18 323, ex bad. IV h^3 „Baden 1011"), Maffei 1920/5109
086 179-9 (86 179), Henschel 1934/22258
Text: Eberhard Schüler

Das neben stehende Bild zeigt den IVh-Weserberg=land-Abschiedszug, den der Eisenbahn-Kurier am 15.6.1969 auf die Tagesreise von Hildesheim aus schickte, am Beginn seiner Fahrt im Bhf. Derneburg, von wo aus er auf der 'Nettetalbahn' mit seiner abgebildeten Zuglok 018 323 weiter nach Seesen dampfte. Die 'Nettetalbahn' ist heute in ihrem Südteil zwischen Bornum und Seesen stillgelegt und abgebaut. Der Nordteil dient noch dem Güterverkehr und gelegentlichem Museumsbahnbetrieb.

In Seesen fuhr der o. a. Sonderzug am 15.6.1969 an hier damals pausierenden Triebfahrzeugen seinerzeitigen Planbetriebes an dieser Stelle vorbei. Dazu gehörte Güterzug-Dampflok 044 256 des Bw Ottbergen, die einen Güterzug hierher gebracht hatte u. auf dem mittleren Bild während ihrer Pausenzeit im Bhf. Seesen zu sehen ist. Damals hier noch selbstverständlich.

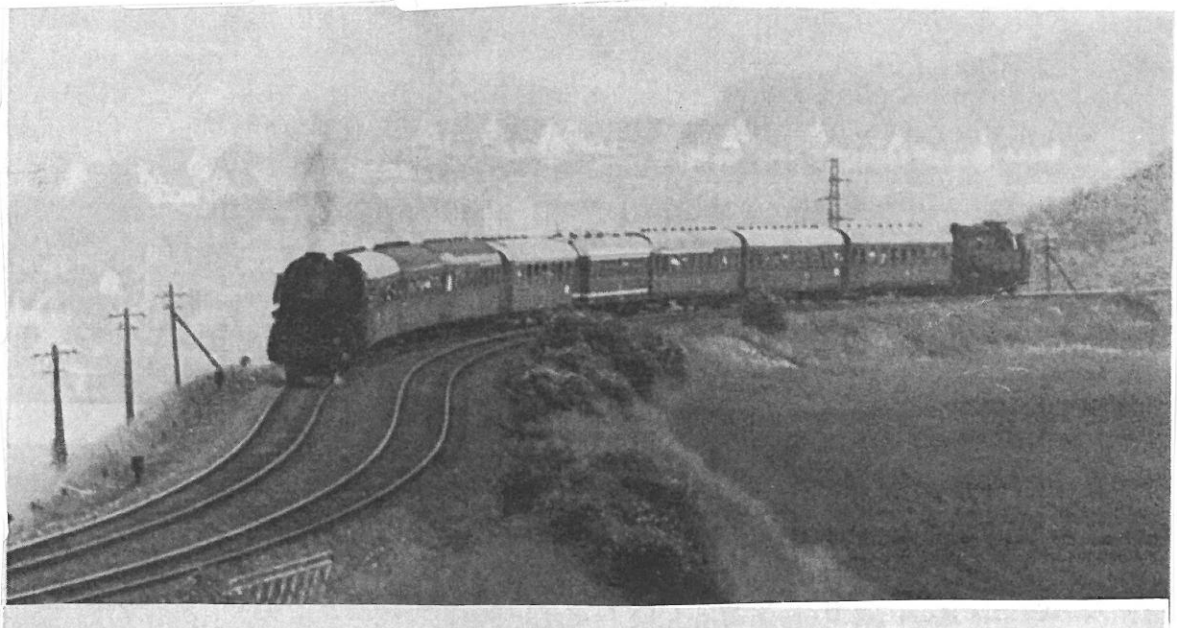
Und auch ein zum Bw Braunschweig gehörender DB-Dieseltriebzug der VT-24-Vorserie (Baur. 624.5) pausierte zwischen seinen Einsätzen auf der 1969 noch planmäßig im Personenverkehr befahrenen Verbindung Braunschweig-Salz=Derneburg-Seesen (die bis 1938 eine Strecke der Braunschweigischen Landes-Eisenbahn war !) im Bhf. Seesen am 15.6.1969 und ließ d. o.a. IVh-Abschieds=zug an sich vorüber dampfen.

Fotos:
Michael Hecht.

Im Bhf. Kreiensen hatte der IVh-Weserbergland-Abschiedszug des Eisenbahn-Kuriers am 15.6.1969 einen etwas längeren Aufenthalt, in dessen Verlauf seine Zuglok 018 323 (Bw Lehrte) ebenfalls viel bewundert wurde, wie es auch das neben stehende Bild zeigt. Rechts neben dem Sonderzug steht eine 798/998-Schienenbus-Einheit, die als Nahverkehrszug von Kreiensen über Seesen nach Goslar fahren wird.

Hier in Kreiensen rangierte sich an das Ende des o.a. EK-Sonderzuges d. DB-Dampflok 086 179 vom Bw Goslar. Sie sollte diesen langen und schweren Sonderzug Schubhilfe auf der steigungsreichen Ausfahrt aus Kreiensen heraus auf d. Beginn der am Nordrand des Sollings entlang führenden 'Leine-Weser-Bahn' (Strecke Kreiensen-Holzminden-Ottbergen) leisten, was auch so geschah.

Fotos:
Michael Hecht.



Das obere der obigen Bilder zeigt den IVh-Weserbergland-Abschiedszug des Eisenbahn-Kuriers, wie er am 15.6.1969 unter 86er-Lok-Schubhilfe aus Kreiensen mit seiner Zuglok 018 323 auf der 'Leine-Weser-Bahn' in Richtung Holzminden heraus dampft. Die am Zugende assistierende Lok 086 179 leistete auf der genannten Strecke bis Naemsen Schubhilfe und fuhr dann solo nach Kreiensen zurück.

Der o. a.Sonderzug setzte hingegen seine Fahrt auf der 'Leine-Weser-Bahn' fort und ist auf ihr auf d. unteren Bild in dem zu ihr gehörenden Bhf. von Stadtoldendorf zu sehen. Fotos: Heinrich Räer.

Das neben stehende Bild zeigt die elegante Zuglok des IVh-Weserbergland-Abschiedszuges am 15.6.1969 im Bhf. Holzminden. Von hier aus dampfte dieser Sonderzug auf dem heute auch nicht mehr vorhandenen vorhandenen Streckenabschnitt Holz= minden- Wehrden, auf dem er bei Boffzen auf einer Stahlbrücke die Oberweser überquerte. Die unteren Bilder zeigen die Lok 018 323 mit ihrem Sonderzug am Beginn der Oberweser-Eisenbahnbrücke in Boffzen am nördl. Weser-Ufer. Hier hielt der Sonderzug auf freier Strecke zum Ausstieg für für die fotografierenden u. filmenden Sonderzug-Fahrgäste. Derartige Sonderzughalte ausserhalb von Bahnhöfen waren damals auf dem DB-Netz noch ganz offiziell möglich.

Fotos:
Michael Hecht.

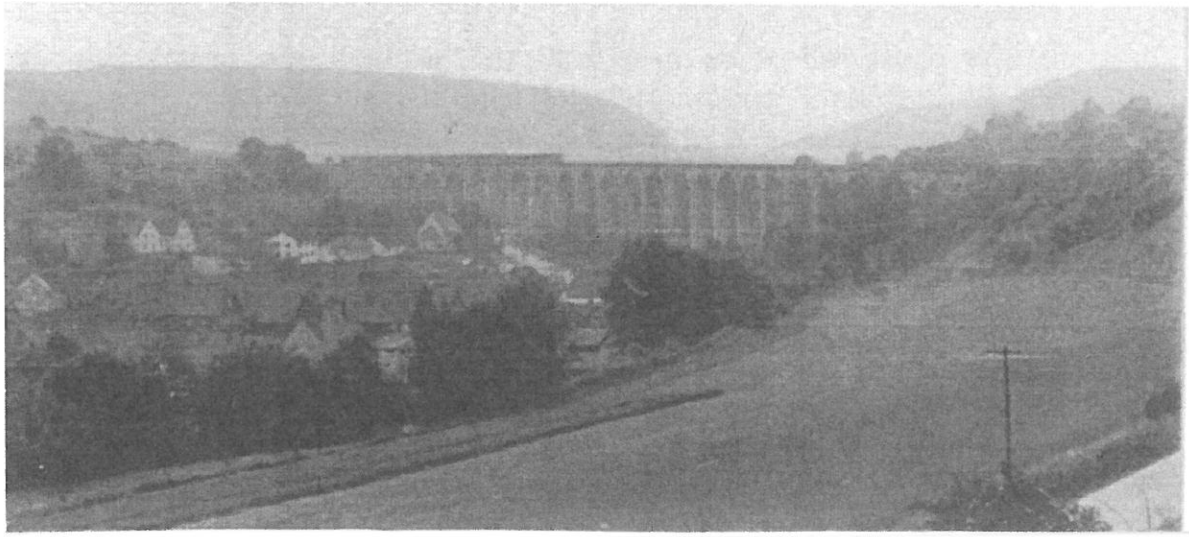
Auch am südl. Ende d Oberweser-Eisenbahn= brücke in Boffzen hielt der EK-Sonder= zug von Hildesheim am 15.6.1969 noch- mal. Seine Zuglok 018 323, die einsti- ge Baden-Maschine "IVh 1011" drückte d. Sonderzugwagen von hier aus noch- mal auf die andere Weserseite zurück u. fuhr dann für die am Brückenende war- tenden und fotogra- fierenden u. filmen- den Fahrgäste nochmal mit Volldampf über die Oberweser, was die neben stehenden Bilder zeigen. Deutlich ist auch zu sehen, daß die Strecke Holzminden- Wehrden-Scherfede, zu der die o. a. Brücke gehörte, einst sogar eine zweigleisige Bahn- linie war. Deren Bedeutung sank im geteilten Deutsch- land nach dem 2. Weltkrieg schnell und inwzischen liegen an dieser Stelle überhaupt keine Gleise mehr.

Fotos:
Michael Hecht.

Von Wehrden aus beförderte Lok 018 323 den IVh-Weserbergland-Abschiedszug des Eisenbahn-Kuriers am 15.6.1969 auf der südl. 'Sollingbahn' über Ottbergen und Bad Driburg weiter bis Altenbeken, wobei die Lok ihren Sonderzug auf diesem Teil seiner Fahrtroute mit dem Tender voran beförderte. Auf dem oberen der obigen Bilder ist 018 323 vor Beginn dieser Tender-voran-Fahrt im Bhf. Wehrden zu sehen, der seinen Schienenanschluss heute nur noch durch das Gleis der südl. von Northeim nach Ottbergen führenden 'Sollingbahn' besitzt. Die einst hier kreuzende Strecke Holzminden-Scherfede ist auch in Wehrden verschwunden.

Im Bhf. Altenbeken begegnete der o. a. EK-Sonderzug am Nachmittag des 15.6.1969 dem damals von Aachen nach Braunschweig verkehrenden E 533, der mit DB-Dieselloк 216 069 vom Bw Hagen-Eckesey aus Richtg. Hamm und Paderborn im genannten Bahnhof erschien. Dessen Bahnsteige hatten gerade neue Begrenzungskanten erhalten und er verfügte auch schon über moderne Lichtsignale; aber noch keinen elektr. Fahrbetrieb. Der wurde hier erst im Folgejahr geschaffen.

Fotos: Michael Hecht.



Nachdem die Dampflok 018 323 am EK-Son= derzug von Hildes- heim am 15.6.1969 im Bhf. Altenbeken an dessen anderes Ende umrangiert worden war und dadurch wieder mit der Rauch- kammer voran vor den Vor- kriegswagen dieses Sonder- zuges stand (damals alle noch im Plandienst) rangierte die ge- nannte 'Baden- Renner'-Lok alle Sonderzugwagen auf das sich an den Bhf. Altenbeken an- schliessende Beke- Viadukt und zog diese Wagen von diesem be- eindruckenden Bau- werk aus zur Freu- de der vom Bhf. aus diese Szene aufneh- menden Fotografen u. Filmfreunde zurück in den Altenbekener Bahnhof, was auf d. neben stehenden Bilder dargestellt ist. An Veranstal- tungen wie 'Vivat Viadukt', die heu- te an Altenbeken´s reiche Eisenbahn- Vergangenheit er- innern, dachte da- mals noch niemand. Dampflokbetrieb war hier noch planmässig u. allgegenwärtig; aber ein Dampfross wie die IVh-Maschine 18 323 war auch im noch dampflokverwöhn- ten Altenbeken eine Besonderheit. Und auch ein von einer Dampflok gezogener Reisezug war in Altenbeken 1969 schon zumindest mit einer Schnellzuglok eine Rarität. Auch das Ende von Bildern des Altenbekener Bahnhofes ohne Fahrdrähte war nicht mehr fern.

Der o. a. und oben abgebildete EK-Sonderzug fuhr mit seiner Lok 018 323 von Altenbeken aus über Hameln und Elze zurück nach Hildesheim, wo seine schöne Fahrt wieder endete. Fotos: Michael Hecht.

24. August 1969

Mit der bad. IV h nach Puttgarden und zur Vogelfluglinie

Schon früh war der Plan entstanden, die 018 323, die seit Jahren in Minden bzw. Lehrte stationiert gewesen war, im norddeutschen Raum im Rahmen einer großen Sonderfahrt würdig zu verabschieden, bevor die Maschine nach Fristablauf in Offenburg als Denkmal aufgestellt würde. So kamen denn die EF Hannover und die FdE Hamburg überein, einen bereits früher geplanten Besuch in Puttgarden und bei der Vogelfluglinie mit dieser Abschiedsfahrt der letzten bad. IV h zu kombinieren.

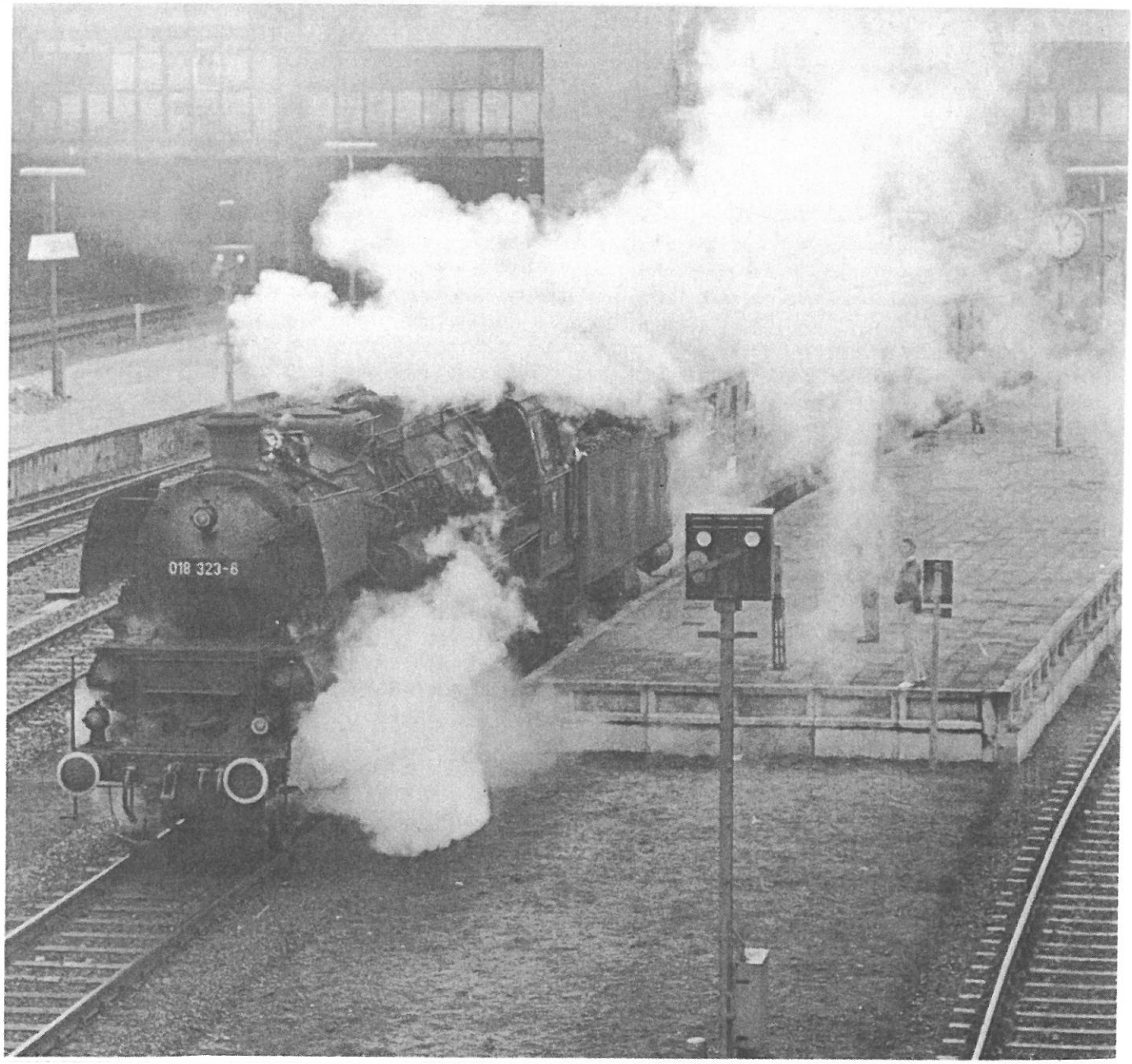
Am Morgen des 24. 8. 1969 wurde so im hannoverschen Hauptbahnhof ein stattlicher Sonderzug mit 13 Wagen – davon natürlich ein Gesellschaftwagen – bereitgestellt, denn insgesamt hatten sich über 650 Teilnehmer aus der gesamten Bundesrepublik sowie aus der Schweiz, aus Österreich und aus England (vier Herren!) angemeldet. Leider war es aber eine der wenigen Fahrten des so schönen Sommers 1969, die bei diesigem und trübem Wetter durchgeführt werden mußte. Kurz nach 7 Uhr setzte sich der schwere Zug in Bewegung, und man konnte mit Erstaunen feststellen, daß die gewaltige Schnellzuglokomotive von ihrer Leistungsfähigkeit kaum etwas eingebüßt hatte. Nach einem kurzen Zusteigehalt in Celle ging es mit hoher Geschwindigkeit weiter über Uelzen nach Lüneburg. Hier waren inzwischen die Teilnehmer aus dem Raum Hamburg mit einem Planzug eingetroffen und bestiegen nun die im Sonderzug für sie reservierten Wagen.

Auf der eingleisigen Hauptstrecke 114 d Lüneburg–Lübeck(–Kiel–Flensburg) führte die Reise nun zunächst nach Lauenburg mit der fast 500 m langen kombinierten Straßen- und Eisenbahnbrücke über die Elbe. Die Fotografen und Schmalfilmfreunde konnten aussteigen und sich auf dem Deich postieren, während der Zug über die Brücke bis Hohnstorf zurückdrückte und dann mit Volldampf wieder in den Bf Lauenburg einfuhr. Leider beeinträchtigte das schlechte Wetter aber schon hier die Fotoamateure in recht starkem Maße. Wegen eines Betriebshaltes in Büchen zum Wassernehmen mußte dann leider der beabsichtigte Fotohalt mit Scheinanfahrt in Mölln ausfallen. Aber man wollte auf der stark belegten Strecke Lübeck–Puttgarden ja den Fahrplan einhalten, um rechtzeitig zur Abfahrt des Fährschiffes „Theodor Heuss" da zu sein. So ging es dann über Bad Schwartau entlang der Ostseeküste nach Neustadt (Holstein) und weiter nach Großenbrode, dem früheren Fährbahnhof, als noch die Strecke nach Gedser befahren wurde. Und dann kündigte sich in der Ferne bereits der „Kleiderbügel" der 963 m langen Brücke über den Fehmarnsund an, in die 9200 t Stahl, 23 150 m³ Beton und 1700 t Gußasphalt für die Straßendecke verbaut sind, während für den Anstrich 130 000 kg Farbe verbraucht wurden. Die Autotouristen auf der neben dem Gleis verlaufenden Straße über die Brücke staunten nicht schlecht, als plötzlich ein von einer Dampflokomotive gezogener Reisezug über die Brücke in Richtung Norden donnerte, denn eigentlich sieht man hier oben ja nur noch Züge mit Diesellokomotiven.

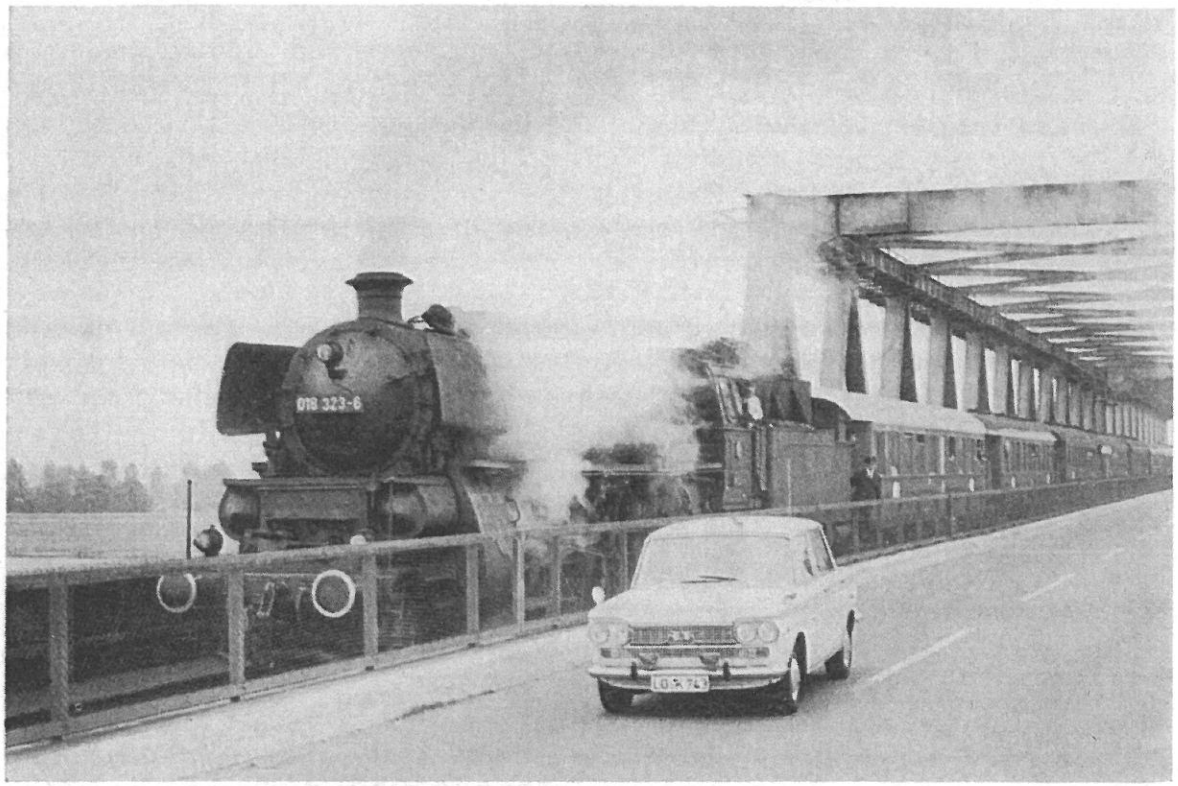
Nach kurzer Zeit war endlich Puttgarden erreicht, und die Reiseteilnehmer machten sich auf den Weg zu den Fährschiffen, wobei eine große Zahl wohl glaubte, es gäbe nur auf der „Theodor Heuss" ein kaltes Buffet. Die Ratschläge der Reiseleitung, sich auf beide Schiffe zu verteilen, wurden jedenfalls ignoriert, so daß der Speisesaal des Flaggschiffes wegen Überfüllung geschlossen werden mußte, während man auf der „Deutschland" bequem und ohne großen Andrang für nur 8 Mark soviel von vielen schönen Dingen essen konnte, als man der schlanken Linie zumuten wollte. Das Wetter hatte sich indessen noch mehr verschlechtert, so daß an Fotografieren kaum noch zu denken war. Ein kurzer Abstecher auf den Bahnsteig in Rødby ergab wenig Neues über die Dänischen Staatsbahnen, ein Besuch am Kiosk in der Bahnhofshalle konnte nichts direkt Aufregendes und Wesentliches über die Beziehung der Geschlechter zueinander erbringen – trotzdem wurden natürlich viele bunte Heftchen, in denen „gymnastische" Höchstleistungen zu sehen waren, gekauft.

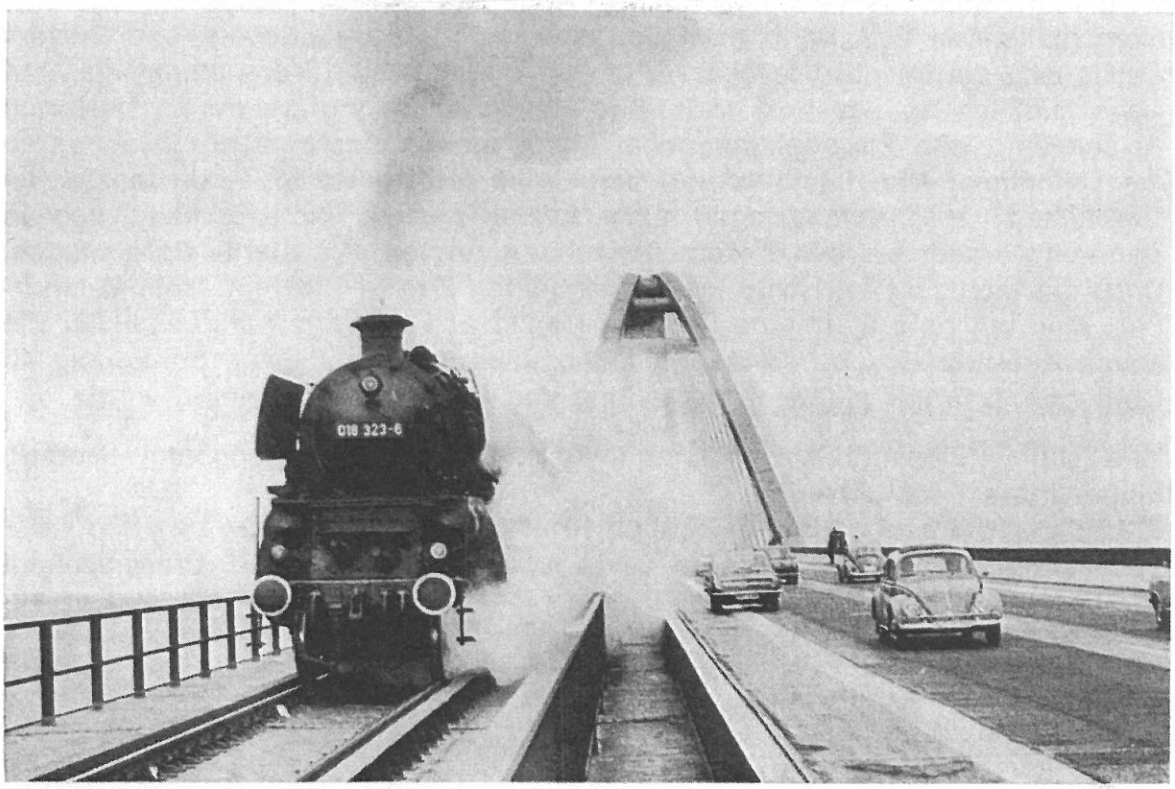
Bei der Rückkunft in Puttgarden stand der Sonderzug schon bereit; die 018 323 war inzwischen über das Gleisdreieck Burg (Fehmarn) gewendet worden. Auch hatte man sie mit Wasser versorgt, so daß die Rückfahrt nach Hannover wohl fahrplangemäß verlaufen konnte. Aber das war ein Vorhaben, das sich nicht realisieren ließ, denn nach den Aussteigehalten in Lübeck und Büchen wuchs sich die leichte Verzögerung zu einer handfesten Verspätung aus, und als schließlich an der Lok noch eine Stopfbuchse undicht wurde, bekamen Reiseleitung und Zugbegleitpersonal einige graue Haare mehr. Zwar waren die Teilnehmer aus Hannover und Umgebung nicht betroffen – sie tanzten im überfüllten Gesellschaftswagen nach heißer Musik, und der Sekt floß in Strömen –, aber bei den Anschlußreisenden zeigten sich starke Sorgenfalten. Doch die Mehrzahl erwischte noch irgendeinen Zug in Richtung Heimat, nachdem man mit rund 80 Minuten Plus in Hannover Hbf eingetroffen war. Für die starke Kasseler Gruppe stellte die Oberzugleitung sogar einen Sonderzug ab Göttingen, was mit großer Anerkennung und Dankbarkeit vermerkt wurde.

Veranstalter: Eisenbahnfreunde Hannover und Freunde der Eisenbahn Hamburg
Eingesetztes Triebfahrzeug:
018 323-6 (18 323 ex bad. IV h³ „Baden 1011"), Maffei 1920/5109
Text: Wolfgang Schacht



Am 24.8.1969 (SO) verließ die zu diesem Zeitpunkt im Bundesbahn-Maschinenpark nur noch ein Einzelstück bildende Dampflok 018 323 unter Volldampf den Lübecker Hbf mit dem Sonderzug Hannover-Putt= garden im Schlepp. Die einzigartige und beeindruckende Fahrt die= ses Sonderzuges organisierten die Eisenbahnfreunde Hannover e. V., die seinerzeit auf ihr zehnjähriges Bestehen zurück blicken konnten. Diese Fahrt gehörte aber auch zu den vielen Abschiedsfahrten für die unvergessene Lok 018 323 aus dem Aktivdienst im Verlauf des gesamten Jahres 1969. Sie besuchte durch diese Fahrten auch viele für sie bis dahin seltene und ungewöhnliche Orte und ebenfalls in Lübeck stellte diese besondere Maschine eine große Besonderheit und Rarität dar, als sie mit dem o. a. Sonderzug durch die Trave-Hansestadt hindurch auf die Strecke der Vogelfluglinie dampfte. Foto: Sammlg. M. Hecht.





Der von der Schnellzug-Dampflok 018 323 beförderte Sonderzug, den die Eisenbahnfreunde Hannover e.V. am 24.8.1969 von Hannover aus auf die Tagesreise zur Insel Fehmarn schickten, benutzte auf seiner Fahrt nach Puttgarden auch zwei bedeutende Brückenbauwerke. Zum einen die Elbbrücke in Lauenburg und zum anderen die Fehmarnsundbrücke, auf der der o. a. Sonderzug die damals größte Ostseeinsel der noch etwas kleineren Bundesrepublik, die Insel Fehmarn, erreichte. Auf beiden o. a. Brücken, die jeweils kombinierte Brücken für jeweils an diesen Stellen eingleisigen Schienenverkehr und zweispurigem Kfz.-Verkehr plus Rad- und Fußweg darstellen, ist der o. a. Sonderzug am 24.8.1969 mit seiner einst badischen Dampflok zu sehen. Beide Brücken sind noch heute in Betriebe und noch (anders als d. abgebildete Lok) keine Museums-Exponate.
Fotos: Dr. Ernst Schmidt.

Auf seiner Rückfahrt von Puttgarden nach Hannover hatte der Fehmarn-Dampf-Sonderzug der Eisenbahnfreunde Hannover e. V. am Abend des 24.8.1969 noch einen längeren Aufenthalt im Lübecker Hbf, wo die beiden obigen Bilder dieses Sonderzuges entstanden und seine besondere Lok, die Maschine 018 323 von allen Seiten und einer großen Menschenmenge bewundert und fotografiert wurde. Ein Jahr nach dem planmäßigen Ende des Dampflokbetriebes an dieser Stelle, bildeten Dampfrösser doch inzwischen eine Besonderheit im Hbf der Trave-Hansestadt. Und ein IVh-Baden-Renner d. Baur. 18.3 stellte noch eine größere Rarität im ehem. 'LBE-Bahntempel' dar. Zumal nur acht Wochen nach den obigen Aufnahmen der aktive Dienst für diese letzte 18.3-Maschine und letzte Länderbahn-Schnellzug-Dampflok der Deutschen Bundesbahn sein Ende fand. 1969 stand Lok 018 323 ohnehin nur noch für die Beförderung von Sonderzügen zur Verfügung und der Vor-vor-letzte dieser Züge mit der genannten Lok dampfte hinter der unvergessenen 018 323 auch durch Lübeck. 50 Jahre her und unvergessen !!!!! Fotos: Michael Hecht.

VOR UND NACH LETZTEM IVh-DAMPF

****

Nachdem die Lok 018 323 die eben beschriebenen Abschiedsfahrten in Norddeutschland im Juni und August 1969 absolviert hatte, schlossen sich noch derartige Fahrten für diese Lok im Westen und Süden der damaligen Bundesrepublik an. Sie führten die Maschine 018 323 sogar bis in die Niederlande und in die Schweiz. Die letzte Fahrt mit einem besetzten Reisezug bestand für sie in der Beförderung eines Sonderzuges von Frankfurt am Main nach Basel und zurück und damit auf alter und erster IVh-Einsatzstrecke quer durch das ehem. Großherzogtum Baden hindurch, das heute Bestandteil des Bundeslandes Baden-Württemberg ist. Diese letzte Abschiedsfahrt der Lok 018 323 fand am 5.10.1969 statt. In ihrem Anschluss dampfte 018 323 noch mit eigener Kraft von Frankfurt/M. nach Offenburg, wo sie im dortigen Bw erstmal abgestellt wurde. Hier in Offenburg war diese Lok am Anfang ihrer Loklaufbahn zuerst beheimatet und das dann über 10 Jahre lang. Hier in Offenburg wurde die Lok 018 323 dann am 3. Dezember 1969 ausgemustert und danach als Lokdenkmal vor der Techn. Hochschule Offenburg aufgestellt. Dort steht sie heute noch einigermaßen wettergeschützt.

IVh-Kollegin 18 316, die Anfang 1969 abgestellt und am 10.7.1969 ausgemustert wurde, fand danach zunächst auch einen Platz als Lokdenkmal. Dieses aber in der Nähe ihrer langjähigen Versuchslok-Heimat Minden/Westf. In einem Vergüngungs- und Freizeitpark in Dützen bei Minden ('Pott´s Park'), wo sie 20 Jahre lang zusammen mit einem Speisewagen in dessen Freigelände stand. Am Beginn der 1990er Jahre verschwand die Lok 18 316 aus 'Pott´s Park' in Dützen bei Minden und wanderte nun in die Obhut des Landesmuseums für Technik und Arbeit in Mannheim. Das sorgte 1995 für eine betriebsfähige Wiederherrichtung dieser Lok, die sogar gelang und noch im genannten Jahr abgeschlossen wurde. Danach war Lok 18 316 erstmal wieder betriebs- und einsatzfähig und wurde nun vor versch. Sonderzügen vornehml. in Süddeutschland eingesetzt. Nach einem Radschaden im April 2002 wurde diese IVh-Maschine wieder aus dem Betrieb genommen und im April 2007 erneut ins Landesmuseum für Technik und Arbeit nach Mannheim gebracht. Dort ist sie heute heute noch Museums-Exponat und Ausstellungsstück im Hallenbereich dieses Museums.

Nachdem sich die Deutsche Bundesbahn 1969 von ihren letzten ehem. badischen IVh-Lokomotiven getrennt hatte, blieb von dieser Lokklasse nur noch die Maschine 18 314 in Betrieb, die auch danach noch weiterhin in der DDR bei deren Reichsbahn in der VES-M Halle für Versuchs-, Test- und Probefahrten Verwendung fand. Diese Lok verfügte ab 1960 sogar über eine Hg. von 150 km/h und wurde 1967 auf Ölfeuerung umgebaut. Außer im Versuchs- und Erprobungsdienst wurde Lok 18 314 zuweilen auch von Halle/Saale aus im planmäßigen Schnellzugdienst nach Berlin und Saalfeld eingesetzt, Durch die EDV-mäßige Neunumerierung aller DR-Triebfahrzeuge am 1.7.1970 trug diese Maschine von diesem Zeitpunkt an die Betr.-Nr. 02 0314-1. Mit dieser kam sie noch bis Ende 1971 zum Einsatz und wurde am 31.12.1971 abgestellt. Am 1.8.1972 wurde die Lok 18 314 bzw. 02 0314-1 ausgemustert, womit es nun keine betriebsfähigen 'Baden-18er' mehr gab. Das einzige DR-Exemplar, 18 314, wurde nach Ausmusterung an das Verkehrsmuseum in Dresden übergeben, von diesem aber nur selten der öffentlichkeit gezeigt. Im Jahre 1984 wurde die genannte ex-IVh in die damalige Bundesrepublik verkauft, wo sie zunächst zum Verein 'Historische Eisenbahn Frankfurt/M. e. V.' kam. 1986 übernahm das Technikmuseums in Sinsheim die Maschine 18 314 und stellt sie seither in seinem Bereich noch heute öffentlich aus.

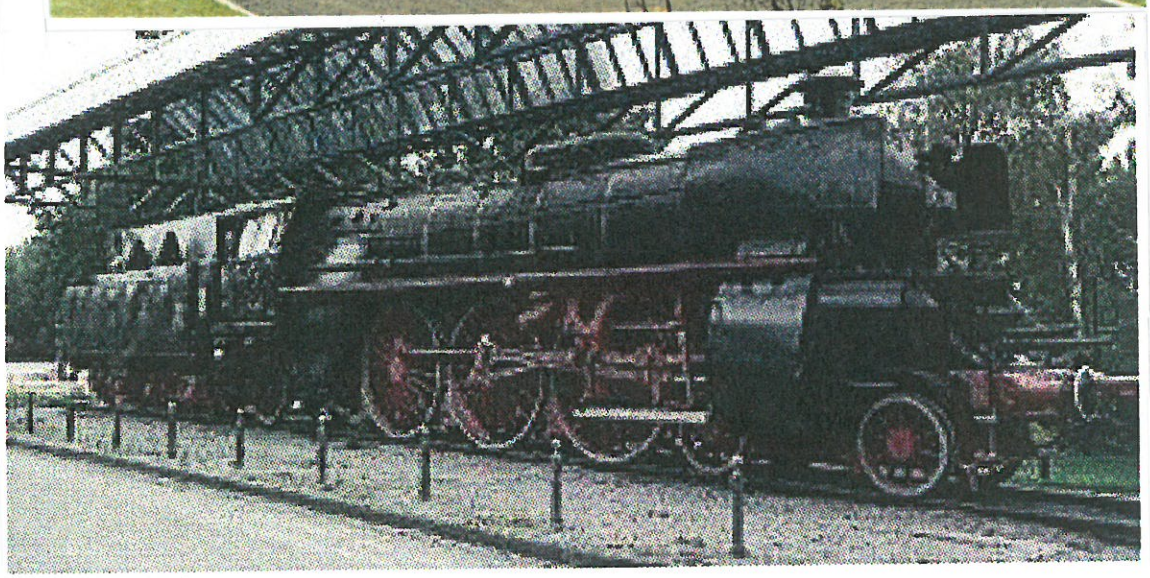
Auf die beschriebene Weise sind die Lokomotiven 18 314, 18 316 und 18 323 erhalten geblieben und sind zur musealen Erhaltung und Pflege alle in ihre ursprüngliche badische Heimat zurück gekehrt, wo ihr erfolgreicher Einsatz einst begann und und etwas über zehn Jahre lang andauerte. In ihrer einstigen Heimat erinnern drei IVh-Maschinen an drei Standorten noch heute eindrücksvoll als Lokdenkmäler an die große und imposante Einsatzzeit der Schnellzug-Dampflokomotiven aus Länderbahn-Epoche. Den badischen IVh-Lokomotiven war dabei keine große Nachkriegs-Karriere mehr beschieden; aber als Versuchs- und Testlokomotiven machten vier Baden-18er noch oft von sich Reden und absolvierten einige von Rekordwerten begleitetete Hochleistungsfahrten.

Bei den Eisenbahnfreunden gehörten die IVh-Maschinen ohnehin stets zu den am meisten bewunderten Lokomotiven und die IVh-Verabschiedungen im Jahre 1969 sind wie schon anderer Stelle erwähnt noch heute unvergessen.

Im Falle der beschriebenen 18-323-Abschiedsfahrten am 15.6.1969 u. 24.8.1969 ist noch zu erwähnen, daß auf der einstigen Fahrtroute des IVh-Sonderzuges am 15.6.1969 heute die Streckenabschnitte Bornum-Seesen und Holzminden-Wehrden nicht mehr vorhanden sind. Für die Fahrt des 18-323-Zuges nach Puttgarden am 24.8.1969 ist anzumerken, daß das IVh-Gastspiel im 1969 erst sechs Jahre alten Fährbahnhof Puttgarden keine Dampflok-Premiere bedeutete. Zwar kamen in diesen Bahnhof von Anfang an planmäßig ausschl.Dieseltriebfahrzeuge; aber vor Sonder-Güterzügen fuhren bis 1972 immer mal wieder 50er-Dampflokmotiven der DB vom Rbf Hamburg-Eidelstedt aus über Elmshorn, Neumünster, Ascheberg, Eutin und Neustadt/Holstein bis nach Puttgarden und umgekehrt. Zeitweise war für diese gelegentl. Dampflok-Gastspiele im Güterzug-Dienst im Bhf. Puttgarden sogar ein Dampflok-Wasserkran vorhanden.

Wohl war aber der Sonderzug, den die DB-Dampflok 018 323 am 24.8.1969 von Hannover nach Puttgarden und zurück beförderte, der erste von einer Dampflok beförderte Reisezug in Puttgarden. Ein weiterer derartiger Zug kam dann noch im Sept. 1972 mit einer 012-Maschine zum Dampflok-Abschied in der BD Hamburg hierher. Danach erschienen bis 1987 keine Dampflokomotiven mehr im Fährbahnhof Puttgarden. Seither kommen aber immer mal wieder erneut Dampflokomotiven mit Sonder-Reisezügen hierher. Das bislang letzte Mal war das 2016 der Fall. Die Damfplok-Besuche in Puttgarden brachten in den vergangenen 30 Jahren verschiedenste Lokbaureihen der Dampftraktion an diese Stelle, Das eine badische IVh-Maschine in Form der Lok 018 323 Puttgarden besuchte, fand aber nur ein einziges Mal statt: Am 24. August 1969. Vor aktuell etwas über genau 50 Jahren.

Michael Hecht.

Das neben stehende Bild zeigt die IVh-Maschine 18 316 als Lokdenkmal in 'Pott´s Park' in Dützen bei Minden/Westf. im Frühling 1973. Heute hat diese Lok ihren Platz im Hallenbereich des Landesmuseums für Technik und Arbeit in Mannheim,
Die Aufnahme darunter zeigt die IVh-Schwestermaschine 18 323 vor der Techn. Hochschule in Offenburg, wo sie immer noch ihren Denkmalplatz besitzt.

Fotos: Oben = Michael Hecht. Unten = Int.