

## VOR 45 JAHREN: LETZTER EK-DAMPF IN DEN OBERHARZ NACH ALTENAU

Der heute durch seine Buch- und Zeitschriften-Publikationen bekannte EISENBAHN-KURIER (EK) veranstaltete einst auch in stets jährlicher Folge erfolgreiche Sonderzugfahrten mit Dampflokomotiven und historischen Personenwagen zum bekannten Oberharz-Ort Altenau. Jeweils eine dieser EK-Fahrten fand in den Jahren von 1970 bis 1975 statt. Sie begannen jeweils in Hildesheim und führten von dem in der Nähe von Goslar gelegenen Ort Langelsheim aus über das Gleis der hier beginnenden sogen. "Innerstetalbahn" bis nach Altenau, dem Ende dieser Bahnlinie. Als eine der wenigen Schienenstrecken im damals bundesdeutschen Teil des in den 1970er Jahren noch durch die innerdeutsche Grenze geteilten Harzes führte die Bahnlinie Langelsheim - Altenau direkt in den Oberharz hinein. Sie bildete sogar die längste dieser "westlichen" Oberharz-Eisenbahnstrecken und folgte weitgehend dem Lauf des Harz-Flusses "Innerste", dessen Beinamen sie auch trug. Wobei der Schienenstrang von Langelsheim nach Altenau durch schöne Landschaft verlief, in der das Gleis auch über einige Oberharz-Erhebungen hinweg geführt werden musste. Dampflokomotiven hatten hier einigermaßen schwer zu tun, um die an sie angehängten Züge und Wagen bis nach Altenau und von dort zurück zu bringen. Im regulären Reisezugverkehr traten deshalb bereits in den 1950er Jahren mit Diesel betriebene Triebwagen, später ergänzt auch durch solche mit elektr. Batterieantrieb die Nachfolge der Dampftraktion an. Vor Sonder-Reisezügen und auch im Güterverkehr dominierten aber weiterhin "Dampfrösler" auf der schönen "Innerstetalbahn".

Sonderzüge rollten hier vor allem auch in den Wintermonaten im Januar und Februar, wenn der Oberharz meist von dichten und dicken Schneemengen bedeckt war und auch seinen Ort Altenau zu einem beliebten Ziel für Schnee- und Rodelvergnügen machte. Das war dann hier auch die Spitzenzeit für Sonderzug-Besuche, die im Rahmen von Tagesausflügen stattfanden, die von Hamburg und Hannover aus an Sonntagen nach Altenau führten. Spätestens ab Goslar wurden die Züge dieser Fahrten von Dampflokomotiven befördert. Aber mit rasanter Zunahme des individuellen PKW-Tourismus verringerte sich auch die Zahl der winterlichen Altenau-Sonderzüge, für deren Fahrten sogar zunächst stets die Deutsche Bundesbahn sorgte, immer mehr. Schließlich wurden sie ganz aufgegeben.

In dieser Situation füllte ab 1970 der Eisenbahn-Kurier die Lücke der o.a. eingestellten Altenau-Sonderzüge und setzte nun derartige Züge in eigener Veranstaltung und auf eigenes Risiko ein und erreichte eine sehr gute Auslastung dieser Züge nicht zuletzt durch Heranziehung einer Klientel, die dem EK sehr nahe stand. Die fotografierten und filmten damals Sonderzüge nicht nur (wie heute) von aussen am Streckenrand, sondern fuhren in ihnen auch noch fleissig und zahlreich mit. In den winterlichen Altenau-Sonderzügen vom EK geschah das besonders gerne, weil der Veranstalter die Fahrt dieser Züge stets besonders gestaltete. Der Einsatz von einer oder mehreren Dampflokomotiven vor ihnen war obligatorisch und das verwendete Wagenmaterial bestand zu einem guten Teil aus historischen Fahrzeugen. Hier sind insbesondere die zweiachsigen Plattformwagen zu erwähnen, die der Eisenbahn-Kurier ab 1970 in eigener Regie in Hildesheim unterhielt und pflegte - dieses sowohl museal als auch betriebsfähig.

Für den Dampflokeinsatz vor seinen Altenau-Sonderzügen konnte der EK noch auf Bundesbahn-Maschinen zurückgreifen. Dampflokomotiven waren im Bereich der Bundesbahndirektion Hannover, in deren Gebiet sich diese Sonderzüge bewegten, bis 1976 vorhanden und sogar noch planmässig im Einsatz. Ab 1972 verfügte der EK aber auch über eigene Dampflokomotiven. Hier muss vor allem die von ihm seinerzeit aus der DDR erworbene Maschine 24 009 genannt werden. Die war beim EK-Kauf noch vollständig betriebsfähig und behielt diesen Status auch nach Abwanderung in die alte Bundesrepublik und in die weitere Erhaltung durch den EK.

Die EK-Sonderzüge, die jeweils in den Jahren 1970 bis 1975 von Hildesheim aus in den Oberharz nach Altenau rollten, boten nicht nur ein schönes und reizvolles Ziel sowie interessanten Fahrzeugeinsatz, sondern stellten auch jeweils einen beliebten, rollenden und dampfenden Treffpunkt für die norddeutschen Eisenbahnfreunde dar. Alles was hier in damaliger "Szene" Rang und Namen hatte, fuhr in den EK-Altenau-Sonderzügen mit. Sie bildeten am jew. Jahresanfang jener Zeit stets eine willkommene und gerne genutzte Gelegenheit, sich zu treffen und zu begegnen und in gemeinschaftlicher Runde auf stilvolle Art und Weise das jeweilige Jahr auf Eisenbahn- und Eisenbahnfreunde-Ebene einzuleiten.

Die erfolgreiche Reihe seiner winterlichen Dampfloke-Sonderzüge nach Altenau im Harz setzte der Eisenbahn-Kurier e.V. auch vor genau 45 Jahren am Beginn von 1975 fort. Sie war inzwischen noch wichtiger als in der Vorzeit, also dem Zeitraum 1970 bis 1974 geworden, denn der Kernstrecke dieser Züge, der von Langelsheim nach Altenau führenden Innerstetalbahn drohte inzwischen die Total-Stillegung, die dann im Mai 1976 auch tatsächlich vollzogen wurde. Der in der alten damaligen Bundesrepublik liegende Oberharz-Ort Altenau verlor wie seine ebenfalls an der Innerstetalbahn gelegene Kreisstadt Clausthal-Zellerfeld seinen Schienenanschluss. In der alten, bis zum Herbst 1990 bestehenden Bundesrepublik gab es nach Stilllegung der Bahnlinie Langelsheim - Altenau keinen längeren Schienenstrang mehr, der in die Oberharz-Region hinein führte.

Doch soweit war es am Beginn von 1975 noch nicht. Zu diesem Zeitpunkt existierte die Innerstetalbahn noch - inkl. ihres inzwischen vollständig aus Triebwagen bestehenden Personen-Planverkehrs. Lokbespannten Sonderzugverkehr und das mit Dampftraktion brachte auch 1975 erneut der Eisenbahn-Kurier ins Innerstetal und nach Altenau. 1975 geschah das am Sonntag, dem 19. Januar. Wie auch schon in den Vorjahren hatte sich der EK dafür hinsichtlich der Lokbespannung ebenfalls für seinen Altenau-Sonderzug des Jahres 1975 etwas ganz besonderes einfallen lassen. Zwar fuhr dieser Sonderzug auch diesmal wie üblich ab Hildesheim, doch wurde er am 19.01.1975 über das Gleis der Innerstetalbahn erstmals von zwei musealen Dampflokomotiven geschleppt. Ein Novum für diesen Sonderzug.

Eine dieser Lokomotiven war die EK-eigene Dampfloke 24 009, die der Eisenbahn-Kurier 1972 bei der Deutschen Reichsbahn in der DDR betriebsfähig erworben hatte und ab Herbst 1972 vor Sonderzügen auf Gleisen der Bundesrepublik einsetzte. Das ab Anfang 1973 ebenfalls vor dem damaligen EK-Sonderzug von Hildesheim nach Altenau und zurück.

Im Sommer 1974, genau am 22.07.1974, erwarb der EK dann bei der Deutschen Bundesbahn deren Dampflokomotive 64 289, die ebenfalls noch betriebsfähig war, bei der DB aber zur Ausmusterung anstand. Wegen des guten Gesamtzustandes der bei ihrer Ausmusterung im Bw Crailsheim stationierten Tender-Dampflokomotive 64 289 entschloss sich der Eisenbahn-Kurier zum Ankauf dieser Maschine und ihrer weiteren Erhaltung. Als nunmehr weiter eigene Lok nach der bereits vorhandenen Maschine 24 009, die der EK ja zwei Jahre zuvor in der DDR erworben hatte. Obwohl anders als EK-Neuerwerb 64 289 eine Schlepp-Tendermaschine, war das Dampfross 24 009 der Tender-Kollegin 64 289 technisch recht ähnlich und stammte aus gemeinsamer Konstruktions- und Beschaffungsära in den 1920er Jahren, als die Maschinen der Baureihen 24 und 64 bei der alten Reichsbahn erfolgreich beschafft wurden und vielerorts nützliche Furore entwickelten. Damals bürgerte sich für diese Arbeitspferde der Schiene die Beinamen "Steppenpferd" (Baureihe 24) und "Bubikopf" (Baureihe 64) ein, die fortan für beide Baureihen erhalten blieben.

Mit Lok 24 009 konnte der damals in der musealen Fahrzeugerhaltung noch sehr agile Eisenbahn-Kurier rechtzeitig eines der letzten "Steppenpferde" auf deutschen Schienen vor der Ausmusterung retten. Mit Lok 64 289 setzte er diese wertvollen Bemühungen fort, zumal sich die einst dichten "Bubikopf"-Bestände bei damals noch zwei deutschen Staatsbahnen in der Mitte der 1970er Jahre durch Ausmusterungen rapide gelichtet hatten.

Für den EK hatte der Erwerb von "Bubikopf" 64 289 im Sommer 1974 auch praktische Gründe. Er wollte künftig eine Dampflokomotive im Westen der damaligen Bundesrepublik erhalten und eine weitere derartige Maschine im Norden. Was lange und kostspielige Loküberführungen für Sonderzug-Bespannungen einsparen sollte. Ende 1974 sah das damalige EK-Konzept die künftige Stationierung des Lok-Neuzuganges 64 289 in Hildesheim vor und die Umstationierung der schon vorhandenen Maschine 24 009 nach Wuppertal nahe dem seinerzeitigen EK-Hauptsitz Solingen und zur Beförderung von Sonderzügen im Westen der alten BRD. Ein Konzept, das auch kurz so realisiert wurde.

Die Lok 64 289 war zwar bei ihrem Erwerb durch den EK (seit Dez. 1973) nicht mehr betriebsfähig, wurde aber von seinem neuen Eigentümer schnellstens in diesen Status zurück versetzt und konnte sich ab Anfang 1975 erneut mit eigener Kraft bewegen.

Die EK-Jungfernfahrt vom "Bubikopf" 64 289 bestand dann in der Beförderung des EK-Sonderzuges von Hildesheim nach Altenau und zurück am Sonntag, d. 19. Januar 1975. Dieser Sonderzug enthielt aber von Langelsheim bis Altenau und zurück eine Kurswagen-Gruppe, die in der Nacht vom 18. zum 19. 01. 1975 als Sonderzug von Dortmund über Hagen und Kreiensen nach Langelsheim gerollt war. Dieser Zubringer-Sonderzug für den Hauptzug Hildesheim - Altenau war durchgehend von EK-Lok 24 009 befördert worden. Ihr und der Lok 64 289 war es dann vorbehalten, den Sonderzug Hildesheim - Altenau inkl. seines Kurswagens Dortmund - Altenau von Langelsheim nach Altenau und zurück zu schleppen. "Bubikopf" und "Steppenpferd" sowie beide nun vorhandenen in gemeinsamer Arbeit.



Ein "Highlight", das sich viele Eisenbahnfreunde aus der gesamten damaligen Bundesrepublik als mitfahrende Sonderzug-Fahrgäste nicht entgehen liessen.

Als an dieser Stelle zurückblickender Berichterstatter wollte auch ich eigentlich dieses Ereignis von Anfang an erleben - wie ich ja auch bereits an den EK-Altenau-Fahrten der Jahre 1970 bis 1974 teilgenommen hatte.

Mangels geeigneter Übernachtungsmöglichkeiten gelang mir das bei der EK-Altenau-Tour des Jahres 1975 nur für einen Teil dieser Tour, genau die Rückfahrt ab Altenau. Die konnte von meinem Heimatort Lübeck aus als Tagesausflug ohne vorherige Übernachtung absolviert werden. Nicht ganz so optimal wie die Gesamttour; aber ich entschloss mich doch zur Teilnahme an dieser mehr als halbierten Version.

Für die fuhr ich am Sonntag, d. 19.01.1975 von Lübeck Hbf aus zunächst im E 3017 um 07.45 Uhr nach Hamburg Hbf, wobei DB-Diesellok 220 041 (Bw Lübeck) diesen Eilzug zog. Von Hamburg Hbf bis Hannover Hbf ging es dann weiter im D 377 (HISPANIA-EXPRESS, Hamburg - Port Bou) hinter DB-Ellok 103 186. Von Hannover aus wurde anschl. über Hildesheim und Derneburg Goslar mit dem E 3123 (Hannover - Bad Harzburg) erreicht, wobei der genannte Eilzug von DB-Diesellok 216 159 (Bw Braunschweig 1) befördert wurde.

Die Restfahrt von Goslar bis Altenau erfolgte dann im Nt 4072, der aus einer Akku-Triebwageneinheit des Bw Hildesheim bestand. Ich nahm hier im Steuerwagen 815 685 Platz. Gerüchteweise war vor dieser Fahrt zu vernehmen, daß im Januar 1975 im Plan-Personenverkehr der Bahnverbindung Goslar - Langelsheim - Altenau der seit Jahresanfang 1975 im Bw Braunschweig vorhandene DB-Neubau-Dieseltriebwagen 627 004 zum Einsatz kommen sollte. Dem war aber zumindest am 19.01.1975 nicht so. Es pendelte hier der genannte und übliche Akku-Triebzug.

Der verließ in Langelsheim die Hauptbahnstrecke Hildesheim - Goslar und bog auf die landschaftlich schöne und steigungsreiche Innerstetalbahn ab. Im Abzweigbahnhof Langelsheim waren am 19.01.1975 auf den damals hier noch vorhandenen Abstellgleisen ein DB-Liegewagen und ein musealer EK-Schlafwagen sowie ein nostalgischer EK-Speisewagen zu sehen. Diese Fahrzeuge gehörten zum schon erwähnten EK-Zubringer-Sonderzug, der in der Nacht vom 18. zum 19.01.1975 von Dortmund nach Langelsheim gerollt war und von dem die Kurswagen hier auf den Haupt-Sonderzug Hildesheim - Altenau übergegangen waren. Ebenso die EK-Lok 24 009, die den Zubringer-Zug von Wuppertal nach Langelsheim gebracht hatte und ab hier als zweite Lok des Hildesheimer Hauptzuges fungierte.

Der erreichte sein Ziel Altenau mit 45 Minuten Verspätung. Als ich im Nt 4072 von Goslar dort pünktlich eintraf, war der EK-Sonderzug noch gar nicht lange da und ich erlebte dadurch noch mit, wie Sonderzug-Lok 64 289 auf der Drehscheibe am Ende des Altenauer Bahnhofes gewendet wurde. 24 009, die zweite Lok, die den o.a. EK-Zug auf dem Gleis der Innerstetalbahn befördert hatte, wurde in Altenau nicht gedreht - sie fuhr mit dem Tender voran nach Langelsheim zurück und das auch als Vorspann vor Bubikopf-Kollegin 64 289, die sich in einem recht guten äußerlichen Zustand präsentierte.



Der Sonderzug, den beide o.a. "Dampffrösser" von Langelsheim nach Altenau geschleppt hatten, bestand wagenmäßig aus EK-Plattformwagen, einem histor. EK-Packwagen und einem DB-Altbau-Reisezugwagen des "Spitzender"-Typs.

Der gehörte neben zwei Bi-Plattformwagen zu den durchgehenden Kurswagen Dortmund - Altenau und zurück aus dem EK-Flügel-Zug Dortmund - Langelsheim. Der Hauptzug von Hildesheim bestand nur aus Bi-Plattformwagen.

Die o.a. Wagenkette zogen mit pünktl. Abfahrt in Altenau um 15.36 Uhr 24 009 und 64 289 nach Langelsheim zurück. Nun saß auch ich in dem Zug mit gemischter Steppenpferd- und Bubikopf-Beförderung und erlebte wie bei leicht bedeckter, aber winterlich kalter Witterung beide Maschinen sich damit abmühten, ihre angehängten Wagen über die Steigungsstrecke von Altenau nach Clausthal-Zellerfeld zu bringen. Ein wahrhafter Ohren- und Augenschmaus. Dem folgte die Talfahrt entlang des Innerste-Flusses und seiner Staustufe (für die man die Bahn im betroffenen Teilstück noch eigens verlegte!) nach Langelsheim.

Hier schloss sich eine längere Sonderzugpause an, in der die beiden Zugteile des Gesamt-Sonderzuges von Altenau getrennt wurden: Aus einem dieser Zugteile wurde hier der Sonderzug Altenau - Dortmund gebildet, in den in Langelsheim auch die Wagen aus der Hinfahrt dieses Sonderzuges aufgenommen wurden, die am 19.01.1975 den Tag über, wie schon an anderer Stelle erwähnt, abgestellt blieben und nicht bis Altenau mitrollten. Dadurch, daß die EK-Dampflok 24 009 vor dem Gesamt-Sonderzug nach Hildesheim und Altenau ab Altenau mit dem Tender voran fuhr, stand sie in Langelsheim gleich "richtig herum", um nun von hier aus den Teil-Sonderzug nach Dortmund mit der Rauchkammer voraus befördern zu können. Hinter ihr liefen dabei der zu diesem Teilzug gehörende EK-Speisewagen, der EK-Schlafwagen, der DB-Liegewagen, der DB-Spitzender-Schnellzugwagen und zwei Bi-Plattformwagen des EK's, die zusammen mit dem "Spitzender" die Kurswagen-Gruppe Dortmund - Altenau im EK-Zug ab Dortmund gebildet hatten.

Noch bevor 24 009 mit dem Teilzug Altenau - Dortmund Langelsheim in Richtung Westen verließ, fuhr Kollegin 64 289 mit den Plattformwagen des Hildesheimer Zugteils weiter von hier aus in östlicher Richtung, um wenig später Goslar zu erreichen. Die Lok 64 289 verließ hier die Wagen dieses Zugteils, um im nahen Bw Goslar, das 1975 noch voll für Dampflokbetrieb ausgerüstet war, die Wasservorräte zu ergänzen.

Auch ich verließ den EK-Sonderzug Altenau - Hildesheim hier in Goslar, um gewissermaßen direkt von hier aus nach Lübeck zurückzukehren. Das ging damals noch umsteigefrei mit der Kieler Kurswagen-Gruppe des Langlauf-Eilzuges E 3234, der von Kreiensen über Seesen, Goslar, Bad Harzburg, Braunschweig, Gifhorn, Wittingen, Uelzen und Lüneburg nach Hamburg fuhr. Das inkl. einer Kurswagen-Gruppe Kreiensen - Kiel, die ab Lüneburg als eigener Zug über Büchen und Lübeck nach Kiel rollte. Vorgesehen war für diese Langlauf-Eilzug-Beförderung 1975 eine 220-Maschine des Bw Lübeck, die inkl. Kurswagen-Beförderung eigentl. durchgehend von Kreiensen über Lüneburg und Lübeck bis Kiel lief.

Auf die beschriebene Weise traf E 3234 denn auch am späten Nachmittag des 19.01.1975 von Kreiensen her in Goslar mit einer 220-Lok des Bw Lübeck ein- genau war es 220 049.

Ich stieg nun zur Rückreise nach Lübeck in diesen Zug ein und freute mich auf seinen bevorstehenden 220-Langlauf. Gleichzeitig nahm ich Abschied vom EK-Sonderzug, den Dampflokomotive 64 289 noch von Goslar aus über Derneburg bis nach Hildesheim zurück brachte. Das allerdings bei nun vorherrschender Dunkelheit.

Bei der dröhnte allerdings auch 220 049 vom heimischen Bw Lübeck mit dem mit dem E 3234 und mir als einem seiner Fahrgäste durchs Vorharz-Land und absolvierte hier im Kopfbahnhof Bad Harzburg einen Lokumlauf wegen notwendigen Fahrtrichtungswechsels. Danach ging es weiter aus dem Vorharz-Gebiet heraus und über Börßum und Wolfenbüttel bis nach Braunschweig Hbf, der im Januar 1975 noch keine 15 Jahre alt war. Zu meiner Überraschung und auch ungeplant wurde die bisherige Lok des E 3234, Maschine 220 049, hier vom genannten Zug abgekuppelt. Der Rangierer, der das tat, teilte mir auf Nachfrage mit, daß die Lok kaputt sei und den E 3234 nicht mehr weiter befördern könnte. Als Ersatz rangierte sich die Anfang 1975 im Bw Braunschweig beheimatete Lok 216 147 an die Wagen dieses Langlauf-Eilzuges, um seine außerplanmäßige Weiterbeförderung zu übernehmen. Für mich war diese Lok eine alte Bekannte; denn vom 11.05.1967 bis zum 31.05.1969 war sie im Bw Lübeck beheimatet. Sie zog den E 3234 nun von Braunschweig Hbf aus durch die östl. Lüneburger Heide hindurch, wo die Langlauf-Eilzüge der Verbindung Hamburg/Schleswig-Holstein - Harz und umgekehrt auf der Bahnverbindung Braunschweig - Gifhorn - Wittingen - Uelzen 1975 noch zum selbstverständlichen und täglichen Zugangebot gehörten. Heute sind diese auch zur Kategorie "Hecken-Express" und "Bauern-Blitz" gehörenden Fern-Eilzüge längst Geschichte. Nicht nur auf der o.a. Bahnverbindung ist ihre interessante und umsteigearme Spezies verschwunden. Auf der Bahnverbindung Uelzen - Braunschweig - Uelzen rollen heute regionale Dieseltriebwagen des Unternehmens "ERIXX" im Taktverkehr. An alte Bundesbahn-Ära erinnern nur noch Teile der Strecken-Infrastruktur, die immerhin noch nach wie vor zur DB Netz AG gehört.

Heutige Zeiten der LINT-Triebwagen vom Unternehmen "ERIXX" lagen noch weit entfernt, als ich im E 3234 am Abend des 19.01.1975 hinter seiner neuen und außerplanmäßigen Zuglok 216 147 durch die Ostheide rollte. Diese Lok verließ den E 3234 dann in Lüneburg, wo die Kieler Kurswagengruppe dieses Zuges von Diesellokomotive 218 178 des Bw Flensburg zur Weiterbeförderung nach Kiel übernommen wurde. Vor die Hamburger Wagen des E 3234 setzte sich, so wie geplant, Ellokomotive 110 371 (Bw Hamburg-Eidelstedt), um sie weiter über den Restweg bis Hamburg zu bringen.

Auch ich hatte es nun nicht mehr weit bis Lübeck, wo für mich im Hbf am Abend des 19.01.1975 ein interessanter Tagesausflug in den Oberharz endete. Ich ahnte damals noch nicht, daß es meine letzte Bahnfahrt in den dortigen Ort Altenau gewesen war. Zwar gab es dorthin auch am Beginn des Folgejahres, also 1976, noch einen winterlichen EK-Sonderzug. An der Mitfahrt in ihm hinderten mich aber anderweitige Vorhaben und wenige Monate nach seiner Fahrt fand traurigerweise die Stilllegung der schönen Bahnlinie Langelsheim - Altenau statt.

Damals war ich froh, am 19.01.1975 wenigstens noch auf einem Teilabschnitt im seinerzeitigen EK-Sonderzug Hildesheim - Langelsheim - Altenau und zurück mitgefahren zu sein und dieses besonders, als er über die Innerstetalbahn rollte.

Denn in der Reihe der nicht wenigen EK-Sonderzüge nach Altenau bot der des Jahres 1975 doch eine ganz besondere Besonderheit - rollte er doch im Schlepp der seinerzeitigen EK-Lokomotiven 24 009 und 64 289 gemeinsam über das Gleis der noch heute unvergessenen Innerstetalbahn, die zu einem späteren Zeitpunkt wohl doch für touristische Zwecke hätte gerettet und dauerhaft erhalten werden können. In der Mitte der 1970er Jahre war hierfür die Zeit noch nicht reif genug. Heute haben sich nur noch wenige Spuren dieser schönen Bahn erhalten.

Wenig anders ist es mit den Sonderzügen, die über ihr Gleis zwischen 1970 und 1976 in den Oberharz dampften und rollten. Der Eisenbahn-Kurier, der für die Fahrt dieser Züge sorgte und damals auch vielfach eigenes museal von ihm erhaltenes Rollmaterial einsetzte, existiert als bekanntes Literatur- und Verlags-Imperium heute weiterhin. Sonderzugfahrten veranstaltet der EK aber schon seit langer Zeit nicht mehr und auch aus der Erhaltung und Pflege historischer Schienenfahrzeuge hat sich der EK inzwischen komplett heraus gezogen.

Als er 1975 noch hiermit umfangreich beschäftigt war und im Herbst 1974 die Lok 64 289 als zweite Museums-Maschine in Betrieb setzte, war die Ära dieses "Bubikopfs" beim Eisenbahn-Kurier nicht von langer Dauer. Bereits am 14.03.1975 gab der EK diese Lok nach nur sehr wenigen EK-Einsätzen an die Eisenbahnfreunde Zollernbahn e.V. (EFZ) ab und sie gelangte danach erneut nach Süddeutschland zurück.

Den Hintergrund für diese EK-Entscheidung bildete 1975 die Möglichkeit zum Ankauf einer weiteren Lok der Baureihe 24, von der ja bereits die Maschine 009 seit 1972 beim EK vorhanden war und hier im Sonderzugeinsatz stand. 1975 bot sich dem EK nun die Möglichkeit zum Erwerb eines weiteren "Steppenpferdes" in betriebsfähigem Zustand. Diesmal in Polen, wo deutsche 24er-Maschinen nach Kriegsende verblieben waren und weiterhin eingesetzt wurden. Zunehmende Dampflokk-Ausmusterungswellen machten die in Polen in nur wenigen Stückzahlen vorhandenen ex-deutschen "Steppenpferde" überflüssig und man bot eines von ihnen, die PKP-Lok Oi 2-22 als einstige DR-Maschine 24 083, dem EK 1975 zum Kauf an. Der überlegte damals nicht lange und übernahm das genannte "Steppenpferd", das seinen 24er-Bestand damit auf zwei Maschinen erhöhte. Beide betriebsfähig. Eine Maßnahme, die sich aber EK-intern auf die erst Ende 1974 angeschaffte Lok 64 289 auswirkte, von der sich der EK nach nur kurzer Zeit (knapp acht Monate nach Ankauf) wieder trennte. Man wollte sich wohl auf einen ausschließl. 24er-Betrieb konzentrieren, der ja auch dem EK durch den Ankauf von Lok 24 083 ermöglicht wurde. Und für eine EK-seitige Erhaltung von 24 009, 24 083 und 64 289 fehlten wohl die notwendigen Finanzmittel und Personal-Ressourcen. Weshalb sich der EK vom "Bubikopf" 64 289 schnell wieder trennte. Ihre Fahrt mit dem EK-Sonderzug Hildesheim - Altenau und zurück am 19.01.1975 bildete einen ihrer wenigen EK-Einsätze.

Nachdem die Lok 64 289 vom EK auf den EFZ-Verein übergegangen war, setzte dieser sie sofort vor Sonderzügen in Süddeutschland ein. Streng genommen hatte der EK diesen "Bubikopf" an eine Privatperson verkauft, der sie dem rührigen EFZ-Verein zur weiteren Erhaltung und für den weiteren Betrieb zur Verfügung stellte. Während des DB-Dampflokkverbotes kam die Lok 64 289 auf privaten süddeutschen Museumsbahn-Strecken zum Einsatz; aber 1985 nahm sie an den DB-Jubiläums-Paraden zum 150-jährigen Bahnjubiläum teil und 1996 zog sie sogar für einige Zeit DB-Sonderzüge des damaligen DB-Nostalgie-Programms.



Im April 2001 endete der betriebsfähige Status vom "Bubikopf" 64 289 leider. Danach erfolgte bislang keine betriebsfähige Wiederaufarbeitung dieser Lok.

Vom 15. Oktober 2005 an war sie genau acht Jahre lang im Eisenbahnmuseum in Heilbronn ausgestellt. Im Oktober 2013 wurde sie von dort nach Rottweil überführt, wo die nach wie vor nicht betriebsfähige Museums-Lok 64 289 seither in einem Freigelände im ehem. Bw unter freiem Himmel abgestellt ist.

2018 verstarb der Eigentümer, der sie 1975 vom EK erwarb und danach dem EFZ-Verein als Dauer-Leihgabe überließ. Von der Erbengemeinschaft des verstorbenen Eigentümers konnte der EFZ-Verein die von ihm nun schon 40 Jahre lang betreute Lok 64 289 inzwischen fest erwerben, so daß dieser "Bubikopf" nun auch fester Bestandteil des EFZ-Fahrzeugparks ist. Ob sich diese Maschine aber gerade in heutigen schwierigen Zeiten noch jemals wieder betriebsfähig und unter Dampf präsentieren wird, bleibt zweifelhaft. Immer mal wieder verbreiten sich Gerüchte über ihren Verkauf. Der EFZ-Verein betont hierzu aber stets, das er die Lok 64 289 behalten will und auch nach wie vor ihre betriebsfähige Wiederherstellung anstrebt.

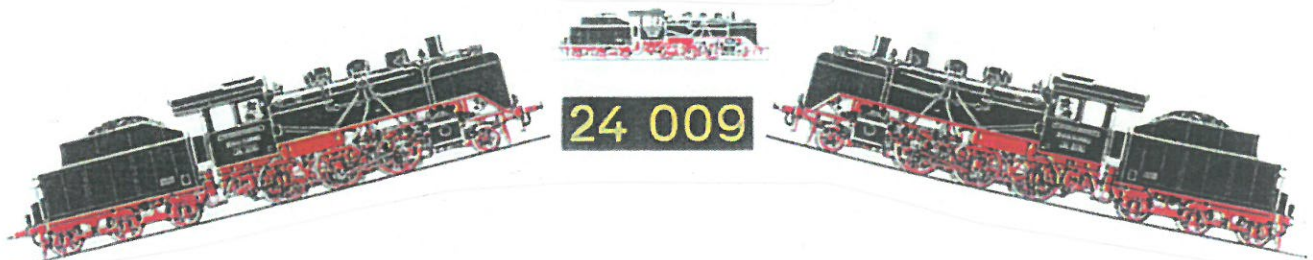
Auch die Museums-Dampflokomotive 24 009 ist heute nicht mehr betriebsfähig. Als Maschine des Eisenbahn-Kuriers war sie, als sie noch betriebsfähig unter Dampf stand, viel vor Sonderzügen im gesamten Deutschland unterwegs und kam damals sogar für ein Museums-Lok-Gastspiel nach Lübeck. Der betriebsfähige Status von 24 009 endete im März 2007 und der EK trennte sich danach von dieser Lok. Am 15.02.2008 übertrug er seine Eigentumsrechte an ihr auf die "Stiftung Dampflokomotive 24 009", der dieser Museums-"Bubikopf" seither gehört. Schon am 23.01.2008 hatte der neue Eigentümer die o.a. Museums-Maschine ins ehemalige Bw Gelsenkirchen-Bismarck gebracht, wo sie heute noch weiterhin nicht betriebsfähig abgestellt ist.

Auch von seinem zweiten "Bubikopf", der 1975 aus Polen erworbenen Lok 24 089 trennte sich der EK. Sie ging bereits in den 1980er Jahren auf den 1977 gegründeten Verein "Dampfzug-Betriebsgemeinschaft Hildesheim e.V." (DBG) über, der sie auf versch. niedersächsischen Privatbahnstrecken, aber auch auf der in Sachsen-Anhalt gelegenen Bahnlinie Magdeburg - Loburg vor eigenen Oldtimer-Wagen einsetzte. Inzwischen ist aber auch 24 089 nicht mehr betriebsfähig. Sie ist heute im Lokschuppen in Loburg abgestellt.

Die nicht wenigen EK-Museumswagen gingen vom EK auf versch. Museumsbahnen über - nicht wenige davon auf die Hildesheimer DBG, die sie heute noch gelegentlich mit einer Diesellokomotive auf der Strecke Derneburg - Bornum einsetzt.

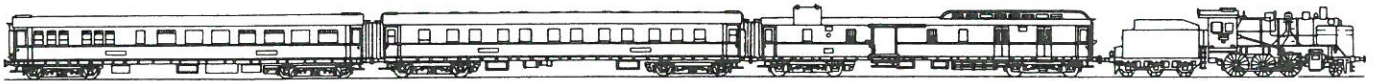
**Michael Hecht**

*Alle Bw-Angaben beziehen sich auf den Januar 1975.*



# Dampfzüge, die nicht im Kursbuch stehen

## Veranstalter: Eisenbahn-Kurier e.V.



### Sa., 18. 1. 1975, und So., 19. 1. 1975

#### Dampfgeführter Nachtschnellzug Dortmund – Altenau/Harz und zurück

Programm: Nachtfahrt im Liege- und Schlafwagenzug mit Zuglok 24 009 Dortmund – Altenbeken – Ottbergen – Seesen.

In Seesen Übergang auf den traditionellen Dampfzug nach Altenau, nachmittags Rückfahrt mit 24 009 nach Dortmund\*).

Fahrzeiten: Dortmund ab ca. 21 Uhr am 18. 1. 1975, Dortmund an ca. 22 Uhr am 19. 1. 1975.

Anmeldung und Information: Bernd Backhaus, 56 Wuppertal 21, Parkstraße 2.

### So., 19. 1. 1975

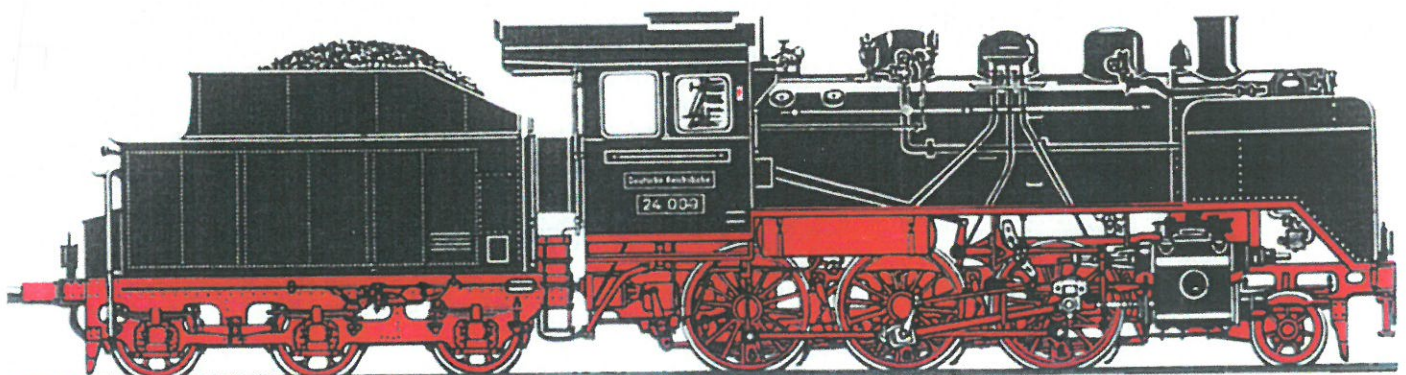
#### Rauch – Dampf – Schnee im Oberharz

Hildesheim – Derneburg – Seesen – Langelsheim – Altenau und zurück.

Lok: 64 289, ab Seesen Vorspann 24 009.

Wagen: Bi-Plattformwagen.

Anmeldung und Information: Kurt T. Meyer, 32 Hildesheim, Annenstraße 44.





**VOR 45 JAHREN:  
LETZTER EK-DAMPF  
IN DEN  
OBERHARZ**

**NACH ALTENAU**

Der Sonderzug des Eisenbahn-Kuriers (EK), der am 19.1.1975 (SO) von Hildesheim nach Altenau im Oberharz rollte, sorgte in seinem Zielbahnhof für einige Rangierbewegungen der beiden historischen EK-Dampflokomotiven, die diesen Zug hierher beförderten. Seine Zuglok 64 289 wurde am Ostende des Altenauer Bahnhofes auf der dort vorhandene Drehscheibe gewendet und fuhr anschließend in den Westbereich dieses Bahnhofes. Diese Leerfahrt vom musealen 'Dubikopf' 64 289 zeigen die beiden oberen der neben stehenden Bilder. Im o.a. Bhf.-Bereich setzte die genannte Lok zurück ins Nebengleis und fuhr an den hier befindl. Wasserkran, wo ihre Wasservorräte ergänzt wurden, was d. Bild darunter illustriert. Während 64 289 Wasser nahm, fuhr an ihr die zweite Sonderzug-Lok, EK Maschine 24 009 an d. Kollegin 64 289 vorbei, was auf den unteren Bilder zu sehen ist. 24 009 folgte, wie oben erkennbar, 64 289 gleich im Anschluss. Im Hintergrund ist d. planm. Triebwagen zu sehen, der bestehend aus 515- u. 815-Fahrzeugen kurz nach dem EK-Sonderzug vor Goslar hier in Altenau eingetroffen war.

Fotos:  
Michael Hecht.

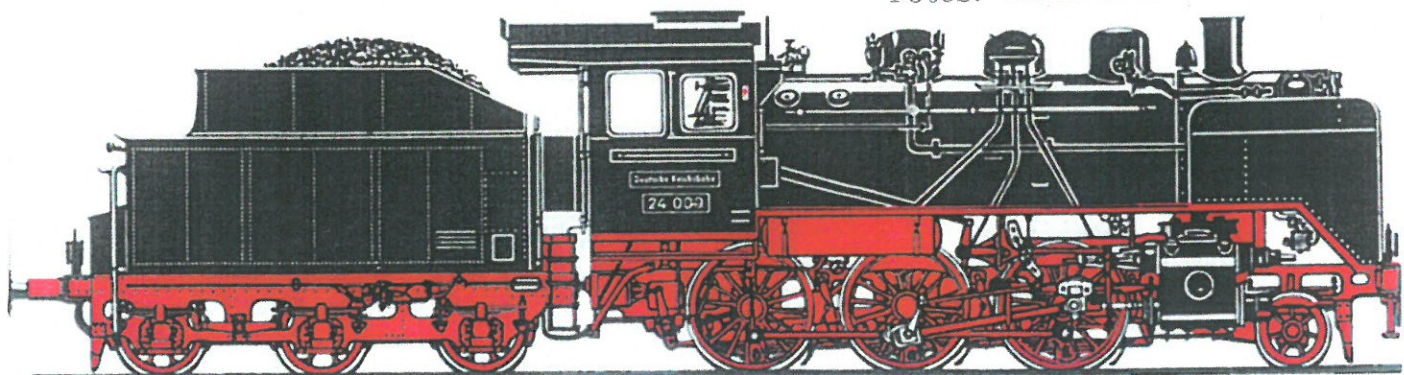






Auch die EK-Dampflok 24 009 fuhr am 19.1.1975 im Bhf. Altenau (Oberharz) zu dessen Wasserkran, wie es auf den obigen Fotos abgebildet ist.

Fotos: Michael Hecht.







Auf die beschriebene Weise hielten sich in Altenau im Oberharz am 19.1.1975 zwei Dampflokomotiven nicht nur im Bahnhof dieser Oberharz-Gemeine allgemein auf, sondern auch am Wasserkran dieses Bahnhofes. Von hier aus fuhren diese beiden EK-Maschinen (64 289 und 24 009) zurück an die Wagen des Sonderzuges, den sie nach Altenau gebracht hatten, um bald von hier mit ihm seine Rückfahrt anzutreten. Die Lok 24 009 war auf d. Altenauer Drehscheibe nicht gewendet worden und fuhr deshalb mit dem Tender voran auf dem Gleis der nach Altenau führenden Eisenbahnstrecke, die 1976 stillgelegt wurde. Heute liegen in Altenau keine Gleise mehr - hier gibt es keine Eisenbahn mehr. Für die Lok 64 289, die am 19.1.1975 hierher kam, bedeutete diese Fahrt einen der wenigen Einsätze als Lok des Eisenbahn-Kuriers. Der besaß diese Lok nur vom 22.7.1974 bis zum 14.3.1975 und verkaufte sie nach nur kurzer Zeit bei ihm nach Süddeutschland.

Fotos: Michael Hecht.



# Eisenbahn-Museumsfahrzeuge

## Personenzugtenderlokomotive 64 289



64 289 der EFZ am 5.Juni 2015 im Bw Rottweil (T.Horn)

### ----- Lokomotivdaten -----

#### Bezeichnungen und Eigentümer:

1934-1949: 64 289 (DRB)

1949-1968: 64 289 (DB)

1968-1974: 064 289-2 (DB)

1974-1975: 64 289 (Eisenbahn-Kurier, Hildesheim)

1975-2005: 64 289 (Privateigentum, Leihgabe an EFZ - Eisenbahnfreunde Zollernbahn e.V.)



2005-2013: 64 289 (Privateigentum, Leihgabe an SEH - Süddeutsches Eisenbahnmuseum Heilbronn)

seit 2010: 90 80 0064 289-6 D-NESA (EFZ, Nummer im nationalen Fahrzeugregister)

2013-2018: 64 289 (Privateigentum, Leihgabe an EFZ - Eisenbahnfreunde Zollernbahn e.V.)

seit 2018: 64 289 (EFZ - Eisenbahnfreunde Zollernbahn e.V.)

#### **Hersteller:**

Lokomotivfabrik Krupp (Essen), Baujahr: 1934, Fabriknummer: 1298

#### **Verzeichnis der eingebauten Kessel:**

1934-1960: Lokomotivfabrik Krupp (Essen), Baujahr: 1934, Fabriknummer: 1298

(seit 11.12.1933, neu mit 64 289 geliefert)

seit 1960: Lokomotivfabrik Jung (Jungenthal), Baujahr: 1935, Fabriknummer: 5589

(seit 25.02.1960, von Lok ?, ursprünglich mit 64 367 geliefert)

----- **Lebenslauf** -----

#### **Ablieferung:**

31.01.1934

#### **Endabnahme:**

01.02.1934

#### **Stationierungen und Untersuchungen:**

Bw Göttingen: 03.02.1934 - 21.02.1934

Bw Seesen: 22.02.1934 - 21.01.1940

Bw Kreiensen: 22.01.1940 - 01.03.1940

Bw Seesen: 02.03.1940 - 17.02.1949

Raw Glückstadt: 18.02.1949 - 03.06.1949 (L 4)

Bw Bremerhaven-Lehe: 04.06.1949 - 11.03.1951

Eaw Glückstadt: 13.03.1951 - 11.04.1951 (L 2)

Bw Seesen: 12.04.1951 - 08.04.1954

Bw Letmathe: 09.04.1954 - 02.10.1954

Bw Schwerte: 03.10.1954 - 04.12.1955

Bw Düsseldorf-Abstbf: 05.12.1955 - 25.05.1956

Bw Wuppertal-Vohwinkel: 26.05.1956 - 01.06.1956

Bw Siegen: 02.06.1956 - 26.08.1956

Bw Düsseldorf-Abstbf: 27.08.1956 - 01.05.1957

Bw Düsseldorf-Hbf: 02.05.1957 - 30.06.1959

Bw Tübingen: 01.07.1959 - 08.10.1959

Bw Rottweil: 09.10.1959 - 26.09.1966

Bw Tübingen: 27.09.1966 - 07.03.1971

Aw Trier: ? - 23.06.1970 (L 2)

Bw Heilbronn: 08.03.1971 - 03.06.1973

Bw Crailsheim: 04.06.1973 - 21.12.1973

**z-Stellung:**

21.12.1973

**Ausmusterung:**

28.03.1974 (Bw Crailsheim)

----- **Aktueller Status** -----

**Stand:**

März 2019

**Eigentümer:**

[EFZ - Eisenbahnfreunde Zollernbahn e.V.](#)

**Standort:**

[78628 Rottweil \(im ehem. Bw\)](#)

**Zustand / Status:**

Rollfähige und vollständig erhaltene Museumslokomotive in mäßigem Zustand (betriebsfähig bis 2001). Die zukünftige Erhaltung der Lok kann als gesichert gelten.

**Bemerkungen:**

Am 15.März 1975 übernahmen die EFZ die Lok vom EK Verlag. Anfang 1983 wurde der Kessel in Eigenarbeit durch die EFZ einer Hauptuntersuchung unterzogen und von Juli bis Oktober 1984 erhielt die Lok Aw München-Freimann die notwendige Fahrwerksuntersuchung. Im September des Jubiläumsjahres 1985 ("150 Jahre Deutsche Eisenbahn") nahm die 64 289 an den Jubiläumsparaden in Nürnberg teil und führte einen Personenzug der Deutschen Reichsbahn gebildet aus "Donnerbüchsen". Ab dem Jahr 1991 konnte die Lok (nach der Rücknahme

des Dampflokverbotes) wieder auf Gleisen der DB eingesetzt werden. 1996 war die Lok an die DB vermietet und im Rahmen des DB-Nostalgieprogramms regelmäßig auf der Gäubahn von Stuttgart nach Freudenstadt unterwegs. Am 28. April 2001 liefen die Kessel- und Fahrwerksfristen der Lok ab. Die Lok sollte über den Winter 2001/2002 eine Hauptuntersuchung in Tübingen erhalten, diese konnte jedoch nicht ausgeführt werden. Vom 15. Oktober 2005 bis Oktober 2013 war die Lok im Eisenbahnmuseum Heilbronn ausgestellt. Im Oktober 2013 wurde die Lok nach Rottweil überführt, dort wurde die Lok im Freien abgestellt. Im Jahr 2018 konnte die Lok durch den Verein EFZ e.V. von der Erbgemeinschaft des verstorbenen Eigentümers erworben werden.

### Untersuchungen als Museumsfahrzeug:

30.11.1984, Mei 28.04.1993

----- Quellennachweise -----

### Quellen in Printmedien:

DBBp 7/1978(12,B), EK 1/1981(52), EK 9/1981(52), em 9/1981(13,B), em 4/1983(19ff,B), em 6/1983(18,B), DDb 9/1984(29ff,B), em 2/1985(14,B), EK 5/1985(61,B), em 5/1985(17,B), EK 10/1985(65,B), em 10/1985(23,B), EK 11/1986(86), em 2/1988(11,B), em 12/1988(18,B), em 7/1989(9), EK 3/1990(17,B), EK 3/1991(17,B), EK 3/1992(27), EK 4/1993(32,B), EK 2/1994(13,B), EK 3/1994(13,B), EK 5/1994(15,B), EKAsp 1/1994(171f,B), EK 3/1995(19,B), LRS 163/1996(84f,B), EK 12/1996(11,B), LRS 4/2000(64), EK 6/2000(18,B), DS 8/2005(98), EK 12/2005(22), LM 1/2006(25), LRS-HistTfzge 2008(28), EK 10/2014(24)

Eisenbahnfreunde Zollernbahn [Herausgeber]: Ein Vierteljahrhundert unter Dampf - Eisenbahnfreunde Zollernbahn (EK-Verlag Freiburg, 1997)

### Quellen im Internet:

Bilder und Informationen zur [64 289](#) auf der Internetseite der EFZ

Bilder und Informationen zur [64 289](#) auf der Internetseite "Esslinger.de"





## Geschichte der 64 289

Die 64 289 ist die älteste Lokomotive im „Stall“ der EFZ. Gleichzeitig ist sie auch die am längsten in EFZ-Diensten stehende Lok.

Sie wurde im Jahr 1934 von Krupp (Fabrik-Nr. 1298) gebaut. Die Abnahme erfolgte am 1. Februar 1934. Der Beschaffungspreis betrug 104.460,-- Reichsmark. Wie der Stationierungsübersicht zu entnehmen ist, war 64 289 in den 50er Jahren in recht vielen Bahnbetriebswerken heimisch.

03.02.1934 - 21.02.1934 Göttingen  
22.02.1934 - 21.01.1940 Seesen  
22.01.1940 - 01.03.1940 Kreiensen  
02.03.1940 - 03.06.1949 Seesen  
04.06.1949 - 11.04.1951 Bremerhafen-Lehe  
12.04.1951 - 08.05.1954 Seesen  
09.05.1954 - 02.10.1954 Letmathe  
03.10.1954 - 04.12.1955 Schwerte  
05.12.1955 - 25.05.1956 Düsseldorf Abstellbahnhof  
26.05.1956 - 01.06.1956 Wuppertal-Vohwinkel  
02.06.1956 - 26.08.1956 Siegen  
27.08.1956 - 01.05.1957 Düsseldorf Hbf.  
02.05.1957 - 30.06.1959 Tübingen  
01.07.1959 - 26.09.1966 Rottweil  
27.09.1966 - 08.03.1971 Tübingen  
09.03.1971 - 02.06.1973 Heilbronn  
03.06.1973 - 20.12.1973 Crailsheim  
21.12.1973 - 21.07.1974 z-gestellt  
22.07.1974 - 14.03.1975 Eisenbahn-Kurier, Hildesheim  
15.03.1975 - heute Eisenbahnfreunde Zollernbahn  
seit Herbst 2005 untergestellt im Süddeutschen  
Eisenbahnmuseum Heilbronn

Erst mit der Beheimatung in Rottweil wurde sie seßhaft. Vom 12. Bis 16. März 1956 war 64 289 an Versuchsfahrten beteiligt. Bei den Fahrten zwischen Minden und Reihne sollte die Verdampfungswilligkeit der Baureihe untersucht und verbessert werden. Bekanntlich zeichneten sich alle Einheitsloks durch eine schlechte Feueranfachung aus. Besonders bei den Baureihen 03 und 50 brachte der Umbau nach diesen Untersuchungen deutliche Verbesserungen. Auch bei der Baureihe 64 konnte die Saugzuganlage und damit die Verdampfungsleistung verbessert werden.

Die letzte Umbeheimatung nach Crailsheim brachte die Abstellung der Lok. Sie konnte dort mangels geeigneter Leistungen (in Crailsheim gab es keinen eigenen Laufplan aufgestellt) nicht regelmäßig eingesetzt werden. 64 289 wurde 1974 nach der Z-Stellung vom Eisenbahn-Kurier gekauft, die EFZ übernahm die Lok 1975. Der Verein setzte sie sofort im gesamten süddeutschen Raum vor Sonderzügen ein. Richtige Museumsbahnstrecken gab es zu diesem Zeitpunkt noch wenige. Erst später mußte die Maschine auf den Strecken der privaten Bahngesellschaften Hzl und WEG ins Exil.

Nach dem Ende des von der DB für ihre Strecken am 1. Januar 1977 ausgesprochene Dampfloksverbotes im Jahr 1991, und dem Einbau von Zugbahnfunk war es wieder möglich, die Lok auf DB-Gleisen einzusetzen. Die Indusi (Induktive Zugsicherung) mußte lediglich wieder in Betrieb genommen werden, sie besaß diesen schon zu DB-Zeiten.

Aus den Leistungen der Jahre 1996/ 97 geht hervor, daß 64 289 nicht unbedingt geschont wird. Während sie 1995 an 41 Betriebstagen 5.087 km zurückgelegt hat, waren es 1996 schon 8.053 km. Trotz der 1997 durchgeführten Kessel-HU, konnte noch einmal die Leistung gesteigert werden, da die Lok an die DB vermietet war. Sie fuhr dabei im Rahmen des DB-Nostalgieprogramms regelmäßig die Gäubahn von Stuttgart nach Freudenstadt.

Die erste EFZ-Hauptuntersuchung wurde in Eigenleistung im Bw Stuttgart durchgeführt. Hierbei mußten Kohle- und hinterer Wasserkasten erneuert werden. Weitere Hauptuntersuchungen wurden im AW München-Freimann und im Raw Meiningen durchgeführt. Die meiste Arbeit jedoch wurde und wird von unserem Werkstatt- und Lokpersonal bewältigt. Insgesamt zeichnet sich 64 289 durch hohe Zuverlässigkeit aus. Gegenüber der BR 50/52 kommen ihr der größere Treibraddurchmesser, die höhere Höchstgeschwindigkeit und die symmetrische Achsfolge zugute.

Leider liefen bei 64 289 am 28. April 2001 die Kessel- und Fahrwerksfristen ab. Die Jahreslaufleistung betrug bis dahin 2.049 km. Seither war die Lok in Tübingen abgestellt. Die Lok soll eine Aufarbeitung (komplette Hauptuntersuchung) in Eigenregie oder durch einen Sponsor erhalten. Dies dauert zwar länger als in Meiningen, ist jedoch kostengünstiger.

Bis die Möglichkeit einer Hauptuntersuchung besteht, wurde die Lokomotive im Herbst 2005 in das Süddeutsche Eisenbahnmuseum (SEH) nach Heilbronn überführt. Sie ist dort unter Dach abgestellt und der Öffentlichkeit zugänglich. Gerüchte, dass die Lok verkauft werden soll, tauchen zwar mit Regelmäßigkeit auf, entbehren aber jeder Grundlage. Die Lokomotive ist und bleibt weiterhin eine EFZ-Lokomotive und soll auch wieder unter Regie der EFZ fahren.

### Die technischen Daten der 64 289

Betriebsgattung:	Pt 35.15
Achsfolge/Bauart:	1 'C1 'h2t
zul. Höchstgeschwindigkeit:	90 km/h
Leistung:	950 PS <sub>i</sub>
Treibraddurchmesser:	150 mm
Laufraddurchmesser:	850 mm
Länge über Puffer:	12400 mm
Achsstand der Lok:	9000 mm
Kesselüberdruck:	14 bar
Rostfläche:	2,04 m <sup>2</sup>
Strahlungsheizfläche:	8,70 m <sup>2</sup>
Heizrohrheizfläche:	53,70 m <sup>2</sup>
Rauchrohrheizfläche:	42,0 m <sup>2</sup>
Überhitzerheizfläche:	37,18 m <sup>2</sup>
Masse leere Lok:	58,00 t
Masse dienstbereite Lok:	74,90 t
Lokreibungslast:	45,50 Mp
Achslast max.:	15,20 Mp
Metermasse Lok mit Tender:	5,99 t/m
Wasserkasteninhalt:	9 m <sup>3</sup>
Kohlevorrat:	3 t